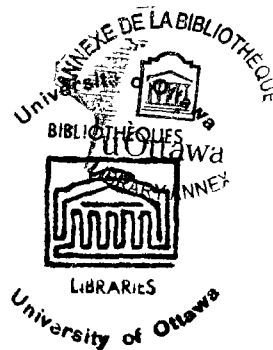


UNIVERSITE D'OTTAWA
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE ET D'AMENAGEMENT REGIONAL

ETUDE GEOGRAPHIQUE DE MATAGAMI

PAR

PIERRE P. POIRIER



THESE DE MAITRISE EN GEOGRAPHIE

OTTAWA

FEVRIER 1974

UMI Number: EC55941

INFORMATION TO USERS

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleed-through, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

UMI[®]

UMI Microform EC55941
Copyright 2011 by ProQuest LLC
All rights reserved. This microform edition is protected against
unauthorized copying under Title 17, United States Code.

ProQuest LLC
789 East Eisenhower Parkway
P.O. Box 1346
Ann Arbor, MI 48106-1346

REMERCIEMENTS

Le présent travail a été réalisé grâce à une subvention du Centre de recherche du Moyen-Nord de l'Université du Québec à Chicoutimi.

La réalisation académique de ce travail n'aurait certes pas été rendue possible sans l'étroite collaboration de monsieur Benoît Robitaille, professeur au Département de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université d'Ottawa, qui a assuré la direction du présent travail.

Aussi, la disponibilité et les précieux conseils de divers professeurs de l'Université d'Ottawa, en particulier le professeur Henri Raymond, ainsi que des fonctionnaires de la ville de Matagami que nous avons consultés nous ont grandement aidé dans l'orientation de nos recherches.

Nous tenons à souligner également l'intérêt que plusieurs organismes, notamment la Société de développement de la baie James, des compagnies privées et les membres de l'équipe Perspectives Jeunesse de Matagami (1972) ont manifesté envers ce projet d'étude en nous rendant accessibles des documents fondamentaux.

A ces personnes, à ces organismes et à tous ceux qui ont, de quelque façon, facilité la poursuite de nos recherches et permis la réalisation de ce travail, nous exprimons notre plus vive reconnaissance.

TABLE DES MATIERES

| | pages |
|--|-------|
| REMERCIEMENTS | iii |
| TABLE DES MATIERES | iv |
| LISTE DES FIGURES | viii |
| LISTE DES TABLEAUX | x |
| TABLE DES ANNEXES | xiii |
| INTRODUCTION | 1 |
| | |
| <u>Première partie - LA REGION DE MATAGAMI</u> | 5 |
| | |
| Chapitre 1. LE MILIEU PHYSIQUE | 7 |
| I. <u>Le relief et la lithologie</u> | 7 |
| a) Le relief | 7 |
| b) La lithologie | 12 |
| II. <u>Le climat</u> | 18 |
| a) Les facteurs du climat | 18 |
| b) Données climatiques de la municipalité de la baie James | 20 |
| III. <u>L'hydrographie</u> | 32 |
| a) Traits généraux | 32 |
| b) Données hydrométriques | 35 |
| c) Situation hydrographique de la ville de Matagami | 36 |
| IV. <u>Les sols, la végétation et la faune</u> | 38 |
| a) Les sols | 38 |
| b) La végétation | 41 |
| c) La faune | 45 |

| | pages |
|---|--------|
| Chapitre 2. LE POTENTIEL ECONOMIQUE DES RESSOURCES NATURELLES DE LA MUNICIPALITE DE LA BAIE JAMES | 51 |
| I. <u>Les ressources minérales</u> | 52 |
| a) Localisation et évaluation des ressources minérales | 53 |
| b) Possibilités et contraintes de développement | 56 |
| II. <u>Les ressources hydrauliques</u> | 58 |
| a) Localisation et importance des bassins de drainage de la municipalité de la baie James | 58 |
| b) Avantages et difficultés de mise en valeur | 61 |
| c) Projets hydro-électriques | 61 |
| III. <u>Les ressources forestières</u> | 63 |
| a) Localisation et évaluation des ressources forestières | 63 |
| b) Conditions de mise en valeur | 66 |
| IV. <u>Ressources secondaires</u> | 67 |
| a) L'agriculture | 68 |
| b) La chasse et la pêche | 69 |
| c) Le tourisme | 70 |
| Chapitre 3. LES AXES DE DEVELOPPEMENT DE L'ABITIBI | 75 |
| I. <u>L'Abitibi d'hier</u> | 75 |
| II. <u>L'Abitibi d'aujourd'hui et de demain</u> | 78 |
| <u>Deuxième partie - MATAGAMI, VILLE MARGINALE D'ABITIBI</u> | 83 |
| Chapitre 1. APERCU DEMO-ECONOMIQUE DE MATAGAMI | 85 |
| I. <u>La population</u> | 87 |
| a) Les rapports de masculinité | 89 |
| b) La composition de la population par tranche d'âge | 91 |
| II. <u>Les activités économiques</u> | 103 |
| a) Observations générales | 104 |
| Les villes de l'écoumène et les villes périphériques- Matagami et les villes de l'écoumène-Matagami et les villes périphériques | |

| | pages |
|---|-------|
| b) Observations spécifiques | 109 |
| Trinôme d'activités caractérisant les villes périphériques | |
| -Trinôme d'activités caractérisant Matagami | |
| | |
| Chapitre 2. ETUDE DE LA QUALITE DES SERVICES A MATAGAMI | 119 |
| I. <u>Caractéristiques de l'utilisation du sol à Matagami (été 1972)</u> | 119 |
| II. <u>La qualité des services à Matagami</u> | 124 |
| a) Services publics très satisfaisants | 129 |
| b) Services publics satisfaisants | 131 |
| c) Services publics peu satisfaisants | 136 |
| d) Services publics insatisfaisants | 142 |
| | |
| <u>Troisième partie - MATAGAMI, VILLE-SEUIL</u> | 149 |
| | |
| Chapitre 1. LE DEVELOPPEMENT DE LA BAIE JAMES | 151 |
| I. <u>L'annonce du projet</u> | 151 |
| II. <u>Le projet de la baie James, la SDBJ et la SEBJ</u> | 152 |
| III. <u>L'hydro-électricité</u> | 155 |
| IV. <u>Le calendrier des travaux</u> | 156 |
| V. <u>Le projet et la demande d'injonction</u> | 158 |
| | |
| Chapitre 2. LES IMPACTS EXTERNES DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE LA BAIE JAMES | 159 |
| I. <u>Le transport routier</u> | 160 |
| a) Etude comparée des réseaux routiers | 161 |
| b) Le camionnage | 165 |
| c) Le transport par autobus | 167 |
| II. <u>Le transport ferroviaire</u> | 171 |
| a) Etude comparée des réseaux ferroviaires | 171 |
| b) Flux de marchandises: Abitibi (novembre 1971 à octobre 1972) | 175 |

| | pages |
|---|-------|
| III. <u>Le transport aérien</u> | 182 |
| a) Etude comparée des réseaux aériens | 182 |
| b) Flux de passagers: Matagami et Chibougamau (1972) | 188 |
| c) Flux de marchandises: Matagami et Chibougamau (1972) | 192 |
| | |
| Chapitre 3. LES IMPACTS INTERNES DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE | |
| DE LA BAIE JAMES | 196 |
| | |
| I. <u>L'impact du développement du territoire de la baie James en Abitibi</u> | 196 |
| a) Prévisions démographiques: population totale et main-d'oeuvre (1971-1985) | 197 |
| b) Prévisions sectorielles d'emplois (1971-1985) | 197 |
| c) Bilan | 203 |
| | |
| II. <u>L'impact du développement du territoire de la baie James dans la MBJ</u> | 209 |
| a) L'impact du projet hydro-électrique et la population indienne | 210 |
| b) Le développement régional | 213 |
| c) Impacts hypothétiques | 218 |
| | |
| III. <u>L'avenir de Matagami</u> | 220 |
| a) Matagami: centre industriel | 220 |
| b) La population totale et la main-d'oeuvre | 222 |
| c) La conjoncture économique | 223 |
| d) Les orientations possibles de développement de la ville-seuil | 227 |
| | |
| CONCLUSION | 231 |
| | |
| BIBLIOGRAPHIE | 234 |
| | |
| ANNEXE 1 | 243 |
| | |
| ANNEXE 2 | 245 |

LISTE DES FIGURES

| | pages |
|---|-------|
| 1. Provinces géologiques du Plateau laurentien. Localisation de la municipalité de la baie James (MBJ) et de la ville de Matagami | 13 |
| 2. Géologie générale de la région immédiate de Matagami | 17 |
| 3. Température et précipitation moyennes annuelles de la MBJ | 25 |
| 4. Dates moyennes et extrêmes des premières et dernières gelées meurtrières pour les stations de la MBJ et Poste-de-la-Baleine | 27 |
| 5. Températures moyennes et extrêmes durant les mois de janvier et juillet des stations de la MBJ et Poste-de-la-Baleine | 28 |
| 6. Hythergrammes des stations de la MBJ et Poste-de-la-Baleine | 29 |
| 7. Bassins hydrographiques du territoire de la baie James | 33 |
| 8. Zones pédologiques de la MBJ | 40 |
| 9. Zones forestières de la MBJ | 42 |
| 10. Ressources potentielles de la MBJ | 73 |
| 11. Localisation des villes échantillonnées | 86 |
| 12. Composition de la population par tranche d'âge. Villes échantillonnées et Matagami | 97 |
| 13. Pyramides des âges. Matagami, 1966, 1971 | 101 |
| 14. Pyramides des âges. Matagami, villes périphériques, villes de l'écoumène (1971) | 102 |
| 15. Situation des villes échantillonnées et de Matagami relativement au trinôme d'activités de la construction, du commerce de gros et des transports | 113 |

| | pages |
|---|-------|
| 16. Situation des villes échantillonnées et de Matagami relativement au trinôme d'activités des transports, du commerce de gros et des services | 117 |
| 17. Utilisation du sol de Matagami (été 1972) | 122 |
| 18. Résultats de l'enquête portant sur les services publics à Matagami (1972) | 128 |
| 19. Accessibilité du réseau routier: villes d'Abitibi et de régions adjacentes, 1957 et 1973 | 163 |
| 20. Accessibilité du réseau ferroviaire: villes d'Abitibi et de régions adjacentes, 1957 et 1973 | 173 |
| 21. Accessibilité du réseau aérien: villes d'Abitibi et de régions adjacentes, 1957 | 185 |
| 22. Accessibilité du réseau aérien: villes d'Abitibi et de régions adjacentes, 1973 | 186 |

LISTE DES TABLEAUX

| | pages |
|--|-------|
| 1. Superficie des bassins de drainage de la MBJ | 34 |
| 2. Superficie des principaux lacs de la MBJ | 35 |
| 3. Principales rivières de la MBJ | 35 |
| 4. Débits des principales rivières de la MBJ (zones hydrographiques 08 et 09) | 36 |
| 5. Ressources hydrauliques de la région des baies James et Hudson | 60 |
| 6. Rapports de masculinité par tranche d'âge (1971) | 89 |
| 7. Villes à excédents de population masculine supérieurs à la moyenne des villes échantillonnées (1971) | 91 |
| 8. Composition en pourcentage de la population par tranche d'âge, 1971. Villes-types de l'écoumène et de la périphérie, et Matagami | 92 |
| 9. Taux de dépendance (1971) | 94 |
| 10. Composition en pourcentage de la population par tranche d'âge, 1971. Villes échantillonnées et Matagami | 96 |
| 11. Rapports de masculinité par tranche d'âge à Matagami, 1966 et 1971 | 100 |
| 12. Composition en pourcentage de la population par tranche d'âge à Matagami, 1966 et 1971 | 100 |
| 13. Composition de la fiche économique des villes-types de l'écoumène et de la périphérie, et de Matagami | 106 |
| 14. Importance procentuelle des secteurs d'activités du trinôme: construction, transports, commerce de gros de deux échantillons de villes et Matagami | 112 |

| | pages |
|--|-------|
| 15. Importance procentuelle des secteurs d'activités du trinôme: transports, commerce de gros, services de deux échantillons de villes et Matagami | 116 |
| 16. Classes de services publics à Matagami | 126 |
| 17. Observations relatives aux services publics satisfaisants à Matagami | 132 |
| 18. Transport routier: hiérarchie des villes selon leur accessibilité au réseau (1957, 1973) | 162 |
| 19. Transport ferroviaire: hiérarchie des villes selon leur accessibilité au réseau (1957, 1973) | 172 |
| 20. Destination et volume en tonnes des exportations des produits miniers de Matagami, Chapais, Chibougamau (novembre 1971 à octobre 1972) | 177 |
| 21. Destination et volume en tonnes des exportations des produits forestiers de Matagami, Chapais, Lebel-sur-Quévillon (novembre 1971 à octobre 1972) | 177 |
| 22. Consommation comparée de carburants per capita à Lebel-sur-Quévillon, Matagami, Chibougamau (novembre 1971 à octobre 1972) | 178 |
| 23. Consommation comparée des huiles et graisses et des produits pétroliers per capita à Matagami, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon (novembre 1971 à octobre 1972) | 180 |
| 24. Transport aérien: hiérarchie des villes selon leur accessibilité au réseau (1957, 1973) | 184 |
| 25. Transport aérien: flux de passagers par voyage à Matagami et Chibougamau, 1972. (A. Fecteau Transport Aérien Ltée) | 189 |
| 26. Transport aérien: flux de marchandises par voyage à Matagami et Chibougamau, 1972. (A. Fecteau Transport Aérien Ltée) | 193 |
| 27. Prévisions de la population totale et de la main-d'oeuvre en Abitibi (1971-1985) | 198 |
| 28. Hypothèses d'embauche d'Abitibiens au projet de la baie James (1972-1983) | 205 |
| 29. Evolution du taux de chômage en Abitibi entre 1973 et 1980 | 206 |

| | pages |
|---|-------|
| 30. Evolution du taux de chômage en Abitibi, 1972-1985. (Hypothèses de création (minimale, maximale) d'emplois en Abitibi et d'embauche (minimale, moyenne, maximale) d'Abitibiens au projet de la baie James) | 208 |
| 31. Nombre d'employés par 1,000 habitants dans les secteurs des transports, de l'hôtellerie, de la construction, de la finance à Chibougamau et Matagami en 1972 | 225 |
| 32. Nombre d'employés par 1,000 habitants dans les secteurs du commerce de détail, des services gouvernementaux et publics à Chibougamau et Matagami en 1972 | 226 |

TABLE DES ANNEXES

| | pages |
|--|-------|
| 1. Liste des sigles des cartes | 243 |
| 1a. Modèle de questionnaire. Sondage auprès de la population sur la qualité des services à Matagami. | 245 |
| 2. Carte de localisation | 252 |

INTRODUCTION

Buts du travail

Notre intention première est de réaliser une étude géographique de la ville de Matagami.

Or, il arrive que cette ville abitibienne se présente maintenant comme une ville-seuil dont l'originalité première réside dans la très vaste étendue de son aire tribulaire. Ce premier élément ainsi que celui de la perspective du développement intégré de ladite aire nous ont d'ailleurs incité à nous intéresser spécifiquement à Matagami.

C'est ainsi que notre intention première s'étaye de deux objectifs complémentaires : effectuer l'étude interne de Matagami et justifier l'appellation que nous lui prêtons de "ville-seuil".

A ces fins, notre travail s'articule en trois parties.

Nous présenterons, d'abord, la région de Matagami ou encore la municipalité de la baie James tant en termes physiques qu'en termes de potentiel économique. Comme le suggère son appellation, la ville-seuil se situe à la frontière de régions à économies inégalement développées, en l'occurrence l'Abitibi (région développée) et

la MBJ¹ (région sous-développée).

Nous nous attarderons, en un second temps, à l'étude interne de la ville axée sur l'analyse de certains traits démographiques et des secteurs d'activités économiques, particulièrement les activités tertiaires.

Ainsi, sera mise en évidence l'originalité de la structure économique d'une ville marginale, structure économique présentant, par ailleurs, des similitudes avec celle de la ville-seuil.

Enfin, nous envisagerons Matagami dans une perspective dynamique, soit celle du développement du territoire de la baie James. Cette approche nous permettra de mieux définir le nouveau rôle de Matagami, devenue un important centre de transport à l'échelle du Nord-Ouest du Québec, et de poser, ultimement, la question de l'avenir de cette ville à la lumière des impacts internes du développement du territoire de la baie James.

Difficultés de documentation

Autant la documentation s'est avérée abondante en ce qui touche les aspects physiques, le potentiel économique et les données historiques de la première partie, autant elle fut restreinte pour les

1. MBJ: Municipalité de la baie James

deuxième et troisième parties du travail.

Nous avons dû nous accommoder de données statistiques comparables fort restreintes et, ce, pour deux raisons majeures: la courte existence de Matagami et l'actualité du contexte économique considéré.

Matagami a été érigée en municipalité de ville en 1963. Ainsi, Statistique Canada ne possède des données démographiques que pour 1966 et 1971. Ce sont d'ailleurs les données que nous avons utilisées. Il n'existe toutefois aucune statistique officielle sur la main-d'oeuvre de Matagami tant au niveau fédéral (celles du recensement 1971 n'étant pas encore disponibles), provincial que municipal. Cette carence nous a amené à utiliser des données relatives aux activités économiques, compilées dans les publications bi-mensuelles de Dun and Bradstreet.

Annoncé au printemps 1971, le projet de la baie James constituera certes l'un des événements économiques marquants de la société québécoise des années 70. Dans cette perspective, les statistiques disponibles et recueillies sur les transports sont hétérogènes et incomplètes sinon inexistantes (en ce qui concerne le camionnage) et, ce, au terme de démarches répétées en divers milieux: gouvernementaux, para-gouvernementaux et privés.

Quoique partiellement prévisibles au départ, ces difficultés de parcours n'en ont pas moins légèrement modifié la présentation

de ce travail originellement esquissé dans notre projet de thèse de
maîtrise¹

La carence de données statistiques nous a amené à recourir à des modèles de recherche fort simples (graphique triangulaire, pyramide des âges) et, ce, en accord avec les personnes qui ont été alors appelées à évaluer la documentation à notre disposition.

Nul doute que les données socio-économiques recueillies lors du recensement de 1971 permettront, lorsqu'elles seront disponibles, d'approfondir la connaissance de Matagami. C'est inviter, par la même occasion, les chercheurs à se pencher sur les problèmes de la marginalité en Abitibi au moment où cette région se trouve secouée par les retombées économiques importantes mais éphémères du projet de la baie James.

1. Projet intitulé: "Matagami, ville pionnière d'Abitibi" et présenté au Département de Géographie de l'Université d'Ottawa.

Première partie

LA REGION DE MATAGAMI

Nous présenterons, dans cette première partie, le contexte géographique dans lequel s'inscrit la ville de Matagami, contexte que nous identifions au territoire de la municipalité de la baie James (MBJ).

Nos connaissances de la MBJ seront présentées en trois temps. Nous présenterons, en premier lieu, les traits physiques généraux de la région considérée, puis le potentiel économique de ses ressources naturelles, et, enfin, les axes de développement de l'Abitibi.

Cette approche nous semble d'autant plus justifiée que l'existence même de la ville de Matagami et l'orientation future de son économie sont étroitement liées à la présence et à l'exploitation des ressources naturelles locales et régionales.

LE MILIEU PHYSIQUE

Le milieu physique de la municipalité de la baie James peut se décomposer en quatre secteurs interdépendants: I. Le relief et la lithologie, II. Le climat, III. L'hydrographie, IV. Le sol, la végétation et la faune. L'étude de ces quatre secteurs ne se veut pas exhaustive, mais plutôt révélatrice des particularités de chacun d'entre eux à l'intérieur du cadre spatial choisi, tout en soulignant leurs aspects économiques le cas échéant.

I. Le relief et la lithologie

a) Le relief

D'après F. Kenneth Hare (1959), trois grandes divisions topographiques découpent le territoire de la municipalité de la baie James: le plateau du nord-ouest, le plateau du nord-est ou plateau intérieur, les basses-terres méridionales¹.

1. Se référer à la carte de localisation en annexe.

Le plateau du nord-ouest

Il se divise en deux sections sous la limite septentrionale de la MBJ, le 55e parallèle. La principale section s'étend vers le sud-est jusqu'à proximité de la rivière Eastmain, la seconde orientée vers l'est se fond au massif central de Caniapiscau.

Ce plateau présente une surface ondulée et un relief variant entre 500 et 1,500 pieds. Le drift à sa surface est généralement de faible épaisseur, la plupart du temps inexistant.

La portion de ce plateau qui avoisine la côte de la baie James a subi la transgression marine post-glaciaire et son prolongement oriental est recouvert en grande partie de till, déposé sous forme de drumlins, en provenance du plateau intérieur.

Le plateau du nord-est ou plateau intérieur

Le plateau intérieur est limité au nord et à l'ouest par le plateau ~~du nord-ouest~~, à l'est par la frontière de la MBJ et au sud par le massif des Laurentides. Ce plateau ne constitue que la section occidentale de cette plaine onduleuse coupée de nombreux lacs et dite de "plateau des lacs" (Hare, 1959).

L'altitude de la partie nord du plateau intérieur varie entre 1,500 et 3,000 pieds. Plus élevée mais à relief moins marqué, la partie sud s'élève à une altitude s'échelonnant entre 2,500 et 3,000 pieds.

Le plateau intérieur est abondamment pourvu d'eskers, dont le groupe Eastmain-Baie James, convergeant vers un point situé au nord du massif central de Caniapiscau; les plus imposants d'entre eux occupent généralement d'anciennes vallées.

Le plateau intérieur se caractérise également par l'abondance de ses cours d'eau. De faible profondeur, la plupart d'entre eux s'identifient à des dépressions inondées du manteau de drift ou de la surface sous-jacente; les lacs Bienville et Caniapiscau en sont des exemples. Il se trouve, par ailleurs, d'autres cours d'eau contrôlés par la structure de la roche en place tel le lac Mistassini de style appalachien.

Mentionnons en dernier lieu l'émergence éparses de collines à travers l'épais manteau de drift. Les monadnocks, à l'est et au nord-est du lac Nichicun, s'élèvent à plus de 500 pieds au-dessus de la plaine environnante.

Une zone de roches plissées se situe dans le secteur sud-est du plateau intérieur. Composé des collines de Mistassini et des monts Otish, ce paysage en est un de cuesta. Les collines de Mistassini se composent de collines, de crêtes et de vallées presque parallèles, celles-ci étant partiellement comblées par les eaux du lac Mistassini. Les sommets des monts Otish, hauts de plus de 3,500 pieds et dominant de 2,500 pieds le lac Mistassini, forment le secteur le plus élevé de ces collines. La plupart des crêtes, constituées de roches sédimentaires et de sills de gabbro, forment des buttes-témoins dominant la région vers

le nord et ont un aspect général atténué, notamment autour du lac Mistassini.

Les basses-terres méridionales

Bornées au nord par le plateau du nord-ouest et à l'est par le plateau intérieur, les basses-terres s'ouvrent sur la plaine abitibienne.

Etroites et discontinues au nord, les basses-terres méridionales vont s'élargissant vers le sud et touchent le plateau intérieur au nord-ouest du lac Mistassini. Les secteurs nord et ouest de cette division ont subi la transgression marine post-glaciaire. En témoignent les drumlins délavés et occasionnellement morcelés, et l'absence totale d'eskers. Les premiers disparaissent sous l'amoncellement des sédiments marins des basses-terres de la baie James; les seconds, en provenance de l'ENE, s'estompent brusquement du paysage vers le 76^e méridien.

La plaine abitibienne, le pendant sud de cette division, s'incline lentement vers le nord en direction de la baie d'Hudson. D'une horizontalité exemplaire, le paysage abitibien est traversé par un "golfe de basses-terres" (Blanchard, 1954) de Senneterre en direction du lac Matagami, golfe où s'écoule la rivière Bell. De rares proéminences dispersées viennent rompre la monotonie du relief à l'est et à l'ouest. La colline Mc Ivor (1,300 à 1,400 pieds) et le groupe de collines du Mont-Laurier (1,400 à 1,530 pieds) dominent la région au profil adouci par un épais manteau de débris glaciaires et d'argile lacustre (lac Ojibway).

De ces considérations générales sur le relief, nous pouvons retenir l'aspect ondulé des plateaux du nord-ouest et du nord-est, criblés de lacs et recouverts d'une couche de till déposé sous forme de drumlins, et l'imperceptible déclivité de l'étroite plaine côtière et l'horizontalité de la plaine abitibienne. Les irrégularités du paysage constituent donc un facteur important de localisation.

Ainsi, lorsque nous jetons un coup d'oeil sur une carte à grande échelle du bloc 1 (la zone habitée) du territoire de la ville de Matagami, nous identifions quatre zones à relief dominant.

Au sud-est, un cran rocheux s'élève à environ 60 pieds au-dessus des deux tracés de rues avoisinants, Du Portage et Des Rapides. De toute évidence impropre à tout genre de lotissement, ce site est désigné comme zone récréative à aménager dans le plan de zonage municipal. Notons que le sommet de cette croupe sert actuellement de support au réservoir d'eau municipal.

Au centre, un second affleurement rocheux, de moindre importance en altitude absolue que le précédent, est lui aussi impropre à tout lotissement dans sa partie est. Sur son extension sud-ouest, de pente moins accentuée, s'élèvent les seuls édifices résidentiels en hauteur de la ville (en août 1972) et l'hôpital conçu en prévision d'un agrandissement vertical.

Se dirigeant vers l'ouest, quelques irrégularités mineures de terrain n'ont pas empêché le lotissement commercial (boulevard Matagami) et résidentiel (rue Dieppe).

A l'extrême-ouest, à proximité du parc résidentiel de roulottes, une autre boursoufflure découpe l'horizon, porteuse à son sommet des antennes-relais de la radio et de la télévision d'Etat.

Ces quelques exemples démontrent bien que la nature du relief oriente le développement spatial et l'utilisation du sol de la ville. La nature du sous-sol commande donc la localisation de l'industrie minière et est responsable dans une certaine mesure du morcellement de l'utilisation du sol urbain.

b) La lithologie

Le territoire de la municipalité de la baie James repose en totalité sur un seul ensemble géologique, soit celui du bouclier canadien. Sa section québécoise, le plateau laurentien, se divise en sept provinces métamorphiques dont une seule d'entre elles, le Supérieur, couvre presque en entier l'ensemble du territoire étudié. (Cf. figure 1, p. 13)

La province du Supérieur

Au plan tectonique, les plus vieilles roches de la province du Supérieur datent de l'Archéen ou Précambrien inférieur. L'Archéen supérieur ou Témiscamien s'étend entre le front du Grenville, la

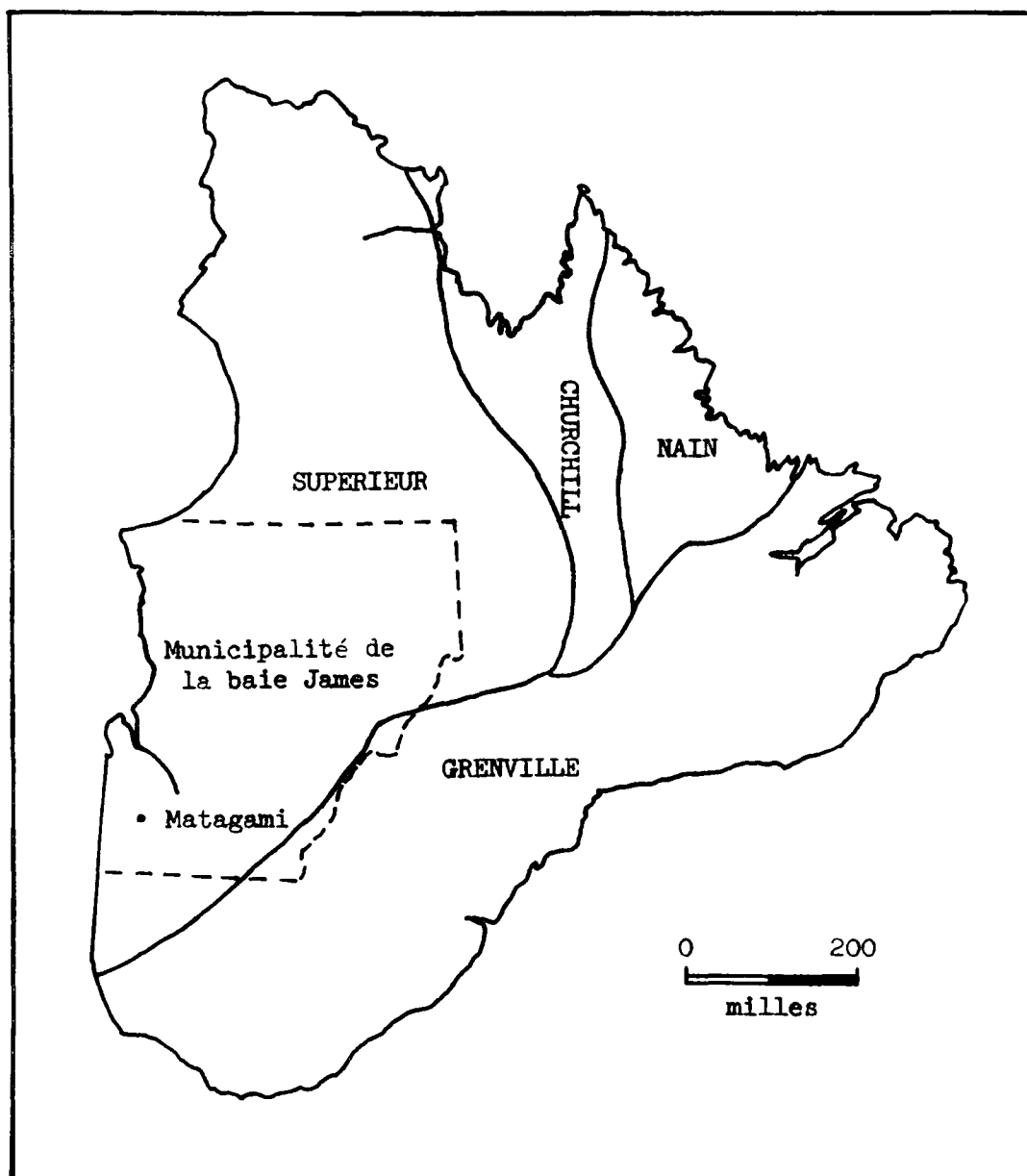


Fig. 1- Provinces géologiques du Plateau laurentien. Localisation de la municipalité de la baie James (MBJ) et de la ville de Matagami

Source: Annuaire du Québec, 1964-65.

rivière Eastmain et le fond de la baie James tandis que l'Archéen inférieur ou Keewatinien s'étale au nord de la rivière Eastmain et du front du Grenville. "Ces roches ont subi les effets de l'orogénèse du Kénoranien au cours de laquelle elles ont été plissées, faillées, métamorphisées et envahies par des roches granitiques" (Stockwell, 1972). Une période d'érosion a suivi cette succession d'événements durant les ères aphébiennne et hélikiennne du Protérozoïque. Les roches archéennes ont subi des déformations: intrusion de systèmes de dykes de diabase, intrusions alcalines, possiblement survenues au cours des orogénèses de l'Hudsonien et du Grenvillien.

Les roches sédimentaires et volcaniques de l'Archéen dans la partie sud du Supérieur "se présentent sous la forme de longues zones orientées vers l'est, séparées par des régions de roches granitiques" tandis qu'à l'est de la baie d'Hudson l'orientation des structures est surtout nord (Stockwell, 1972). Les roches volcaniques, généralement plus anciennes, reposent en concordance sous les sédiments; la disposition inverse se retrouve également. Il arrive que la succession régulière de roches volcaniques et sédimentaires soit suivie par d'autres roches, et à l'occasion par une seconde succession volcanique et sédimentaire. Quoique l'épaisseur de ces complexes archéens atteignent couramment 25,000 pieds, elle ne constitue cependant une constante, variant d'une zone à l'autre et à l'intérieur de chacune.

Les successions volcaniques archéennes présentent une composition variable de basalte, de laves intermédiaires et acides, de tufs, de brèches et de petites quantités de sédiments. Les sédiments archéens typiques dans les différentes zones s'identifient à la grauwacke interstratifiée avec du schiste argileux.

Ces structures volcaniques et sédimentaires présentent un intérêt économique très variable. Les ressources minérales découvertes jusqu'à maintenant sont généralement associées à ces nombreuses mais étroites bandes de roches profondément faillées et métamorphisées, discordantes de la structure géologique environnante (inlier). Largement dispersées, elles ne représentent qu'une faible superficie de la province du Supérieur.

Le secteur s'étendant de la rivière La Grande à la rivière Eastmain, donc inscrit à l'intérieur des limites de la MBJ, représente le secteur favorisé du territoire du Supérieur au pourtour des baies James et Hudson en termes de localisation de ce type de complexes géologiques. Une illustration remarquable de ces "excroissances" (inlier) géologiques nous est donnée par le "mineral belt" qui s'étend de Timmins (Ontario) à Chibougamau (Québec). Ceci nous amène à considérer la sous-province d'Abitibi et à situer géologiquement la ville minière de Matagami.

La sous-province d'Abitibi

C.H. Stockwell distingue trois sous-provinces dans le sud-est du Supérieur: Opatoca, Mistassini et Abitibi. C'est à l'intérieur des limites de cette dernière que se situe le "mineral belt" précité.

La sous-province d'Abitibi prend place sur un immense géosynclinal faillé qui s'étend de Timmins à Chibougamau, soit sur une distance approximative de 240 milles. Il est composé de bandes de roches volcaniques (d'âge archéen) et sédimentaires plissées, envahies par des masses granitiques allongées.

Les roches de Matagami occupent l'une de ces bandes, les plus septentrionales, d'orientation est-ouest. "Deux bandes volcaniques se fusionnent dans la région du lac Matagami et enveloppent l'extrémité ouest d'un massif de roches gabbroïques et granitiques". Cette fusion donne naissance à une seule bande large de 30 à 40 milles se poursuivant jusqu'à la frontière Ontario-Québec. "Des roches sédimentaires métamorphisées sont intercallées dans des unités volcaniques au nord, et au sud de l'épais complexe volcanique". (Sharpe, 1968) (Cf. figure 2, p. 17)

La région de Matagami compte quatre exploitations minières: New-Hosco (fermée en 1970), Matagami Lake, Orchan et Garon Lake. Les trois premières ont ceci de particulier qu'elles se situent dans une "succession de roches à prédominance rhyolitique et à proximité de quelques-unes des plus petites masses du complexe de Bell River".

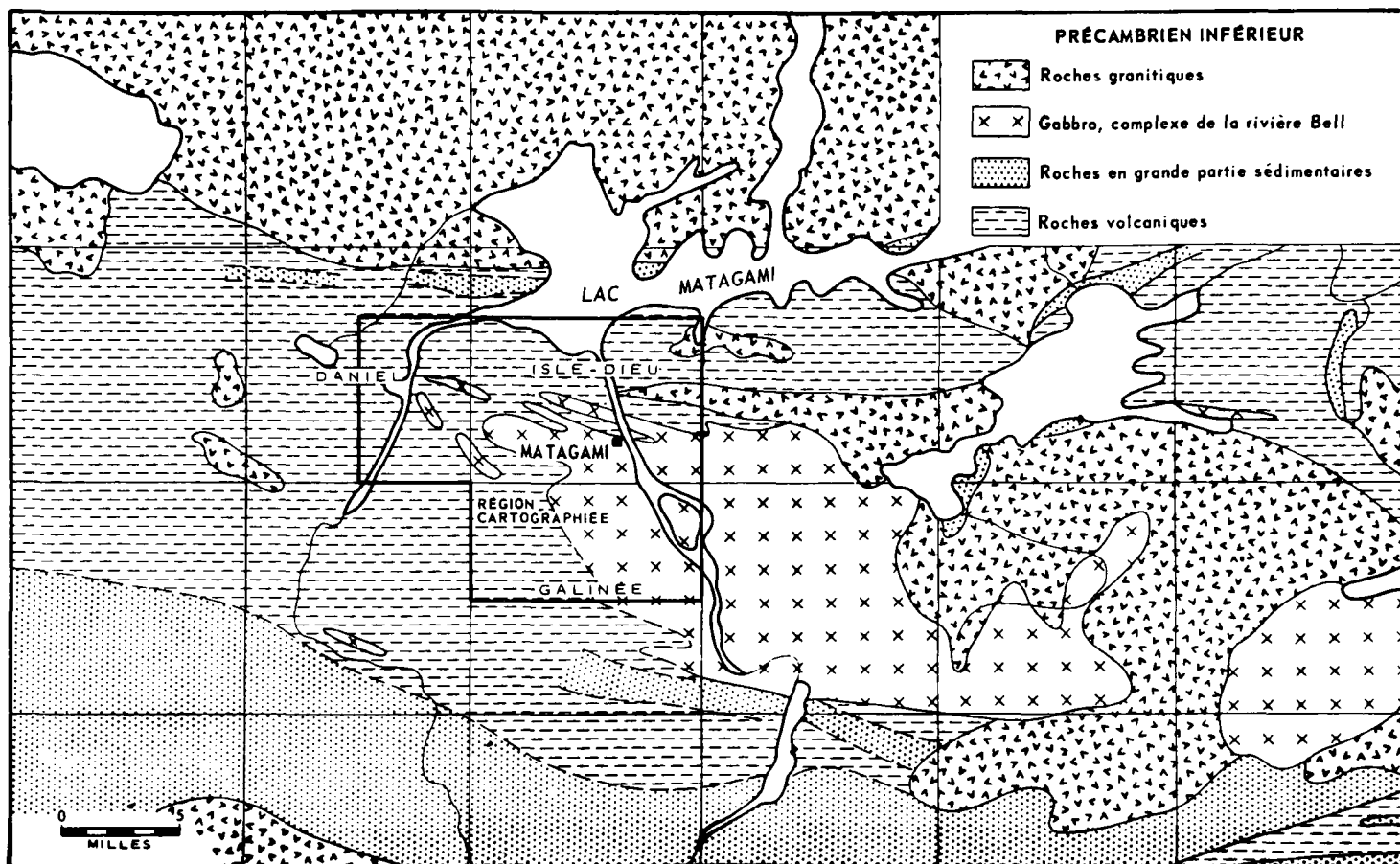


Fig. 2- Géologie générale de la région immédiate de Matagami

Source: J. I. Sharpe (1968) Géologie et gisements de sulfures de la région de Matagami, comté Abitibi-Est.

La plus grosse mine, la Matagami Lake, se trouve sur la charnière d'un pli mineur d'entraînement sur le flanc de l'anticlinal principal de la région" (Stockwell, 1972)

La nature du sous-sol se révèle donc un facteur important de localisation des activités économiques ainsi que du peuplement dans notre région et dans l'Abitibi en général. Peuplement fixé par l'exploitation de gisements de diverses ressources minérales, mais assujetti à des degrés divers aux autres composantes du milieu physique que sont le climat, l'hydrographie, les sols et la végétation.

II. Le climat

Il importe avant de présenter un aperçu climatique de la municipalité de la baie James d'expliquer brièvement les facteurs influençant le climat régional.

a) Les facteurs du climat

Le climat d'une région peut être influencé par l'un ou l'autre ou plusieurs des facteurs suivants: l'altitude, une situation maritime, la présence d'une nappe d'eau intérieure, les glaces flottantes, la situation latitudinale et la situation par rapport aux trajectoires empruntées par les cyclones et les anticyclones et les différentes masses d'air.

A l'échelle de la MBJ, deux facteurs prévalent: sa situation quant à la très vaste étendue d'eau que constituent les baies James et

Hudson, et sa situation par rapport à la circulation des masses d'air dans la troposphère.

Nous savons que la circulation en haute atmosphère régit, contrôle les déplacements des masses d'air et des zones de basse et haute pression près de la surface de la terre; cette circulation s'effectue d'ouest en est au Canada.

Au-dessus de la baie d'Hudson, la circulation en haute atmosphère se caractérise, en hiver, par une rotation —dans le sens des aiguilles d'une horloge— des masses d'air autour d'une zone de basse pression dominant le nord de l'île de Baffin et, en été, par un déplacement d'air en provenance du nord-ouest. En hiver, de telles conditions atmosphériques favorisent la circulation, du nord-ouest au sud-est, de masses d'air polaire.

La pénétration des masses d'air polaire l'année durant et l'arrivée occasionnelle de masses d'air chaud en été dans les régions des baies James et Hudson sont facilitées par leur situation géographique. En effet, elles échappent à l'influence directe des "barrières" que sont les Rocheuses à l'est et les hauteurs de l'île de Baffin et du Labrador septentrional au nord et nord-est, à l'entrée de masses d'air humide en provenance du Pacifique et/ou de l'Atlantique.

Le second facteur dominant du climat de la MBJ est sa situation maritime. Les basses températures estivales enregistrées sur la côte est de la baie James sont attribuables en partie à la présence refroidis-

sante de cette vaste étendue d'eau froide. L'influence de cette véritable mer intérieure se fait d'ailleurs sentir tout au long de l'année: réchauffement printanier tardif, brouillard côtier en été, fréquentes et abondantes tempêtes de neige à l'automne, écrans de condensation au-dessus des chenaux non-englacés à l'intérieur de la baie et des embouchures des rivières distribuées le long de la côte.

Il faut mentionner, en dernier lieu, la présence et la nature des surfaces terrestres environnant les agglomérations qui exercent une influence, encore mal connue, sur le réchauffement, l'évaporation et la circulation atmosphérique. A l'échelle de la MBJ durant la saison froide, l'albédo est plus ou moins élevé selon que l'on retrouve respectivement une surface recouverte de neige, de glace et à l'occasion farcie d'affleurements rocheux ou un espace à couvert forestier. A la saison estivale, l'humidité des surfaces terrestres se révèle la caractéristique régionale.

b) Quelques données climatiques de la MBJ

Il est très difficile encore aujourd'hui de présenter une étude exacte et fidèle du climat de la municipalité de la baie James, de tout le Nouveau-Québec d'ailleurs. Les séries d'observations présentées par les stations météorologiques sont généralement très courtes, incomplètes et discontinues; les stations de Fort George et de Mistassini Post constituent les exceptions à cet énoncé en ce qui concerne la MBJ. De plus, les stations situées à la périphérie de la MBJ donnent peu d'information, de renseignements quant au climat de l'intérieur.

Nous avons retenu les noms de dix stations météorologiques pour les besoins de cette étude. Neuf d'entre elles se situent à l'intérieur des limites de la MBJ: Fort George, Nouveau-Comptoir et Eastmain réparties le long de la côte est de la baie James; Matagami, Lebel-sur-Quévillon, Chapais, Chibougamau, Mistassini Post et Nitchequon à la limite sud de la MBJ. Une seule autre station est considérée: Poste-de-la-Baleine, située à proximité de la limite septentrionale de la MBJ.

Les températures

Les stations précitées comptent annuellement de 160 (Lebel-sur-Quévillon) à 245 jours (Poste-de-la-Baleine) à températures égales ou inférieures au point de congélation. La période moyenne de jours sans gel varie entre 64 à Eastmain et 116 à Matagami.

Les premières gelées meurtrières apparaissent généralement en septembre et les dernières en juin. Selon les données disponibles pour Matagami, les premières gelées meurtrières surviennent entre le 15 et le 26 septembre et les dernières entre le 13 mai et le 10 juin, la période de jours sans gel variant conséquemment entre 108 et 125 jours. (Cf. figure 4 , p. 27)

La saison de végétation est réduite à trois mois, variant du nord au sud de 80 à 100 jours. Cette dernière donnée est précisée par l'indice des degrés-jours de croissance au-dessus de 42^oF qui définit

la possibilité de croissance des végétaux. Cet indice s'établit à environ 1,400 degrés-jours de croissance dans la région immédiate de Matagami, à seulement 800 à la limite nord de la MBJ.

Les amplitudes annuelles moyennes sont remarquablement regroupées dans la tranche 124-133°F, laissant deviner l'enregistrement régulier de températures annuelles extrêmes supérieures à 80°F en été et inférieures à 40°F sous zéro en hiver dans toutes les stations de la MBJ. Et cela sans distinction de la latitude des stations. Nous constatons toutefois une baisse graduelle de cet indice en s'éloignant de la baie James, de Matagami vers Nitchequon. Quant aux écarts absolus de température, ils se situent entre 131°F (Lebel-sur-Quévillon) et 151°F (Mistassini Post).

Les températures maximales et minimales moyennes des mois de janvier et juillet laissent voir une très faible dispersion des valeurs enregistrées dans les différentes stations: respectivement 10 et 9 en janvier, 11 et 15 en juillet. Il est à souligner que les quatre stations côtières, Poste-de-la-Baleine, Fort George, Nouveau-Comptoir et Eastmain offrent un tableau de valeurs à la fois plus basses et moins dispersées que celles des stations alignées à la limite sud de la MBJ. (Cf. figure 5, p. 28)

Les températures moyennes de janvier oscillent entre -8.4°F à Fort George et -0.9°F à Chapais; Matagami enregistre -3.2°F durant la même période. Les températures moyennes de juillet s'échelonnent entre 54.2°F à Fort George et 64°F à Lebel-sur-Quévillon; celle de Matagami s'établit à 60°F . Quant à la température moyenne annuelle, Fort George détient la plus basse, 26.2°F , et Lebel-sur-Quévillon la plus élevée, 34.9°F ; Matagami enregistre 31.1°F . Les données précédentes s'appliquent exclusivement à la MBJ. Poste-de-la-Baleine, station extérieure au territoire de cette municipalité, accuse en comparaison de plus basses températures moyennes en janvier et juillet. (Cf. figure 6, p. 29)

Malgré la rigueur du climat hivernal, le territoire de la municipalité de la baie James connaît des périodes de temps doux durant les mois de janvier et février alors que le mercure monte au-delà du point de congélation; ces périodes sont pratiquement inconnues dans la région de la baie d'Hudson.

Les températures estivales enregistrées dans les stations côtières sont déterminées davantage par la présence des eaux froides de la baie James que par leur situation latitudinale. Des changements marqués et plutôt fréquents de température se font sentir de mai à août selon que les vents soufflent de ou vers la côte.

Les précipitations

Les précipitations totales moyennes annuelles se répartissent entre 21.5 et 39 pouces pour les diverses stations météorologiques de la MBJ. Les précipitations nivales comptent pour 26 à 40% du total moyen annuel des précipitations. Nous pouvons distinguer nettement deux régimes de précipitations nivales.

D'une part, les stations de la côte est de la baie James, Eastmain, Nouveau-Comptoir et Fort George enregistrent plus de la moitié de leurs précipitations nivales durant les seuls mois de novembre et décembre. Echappant à cette règle, Poste-de-la-Baleine connaît néanmoins ses plus fortes précipitations mensuelles de neige durant les deux mêmes mois. Les précipitations se font moins importantes durant les mois suivants alors que l'englacement avancé des eaux de la baie James diminue l'échange d'humidité avec l'atmosphère environnant. D'autre part, les six autres stations situées au sud de la municipalité connaissent des précipitations nivales réparties plus également de novembre à mars inclusivement.

En contrepartie, les précipitations pluviales représentent 60 à 74% du total annuel moyen des précipitations. La période allant de juin à septembre inclusivement correspond évidemment à cette période annuelle durant laquelle un fort pourcentage des précipitations pluviales totales est enregistré. Ces dernières comptent également pour plus de 45% des précipitations totales moyennes annuelles et, ceci, dans toutes les stations à l'exception de Nitchequon et Poste-de-la-Baleine.

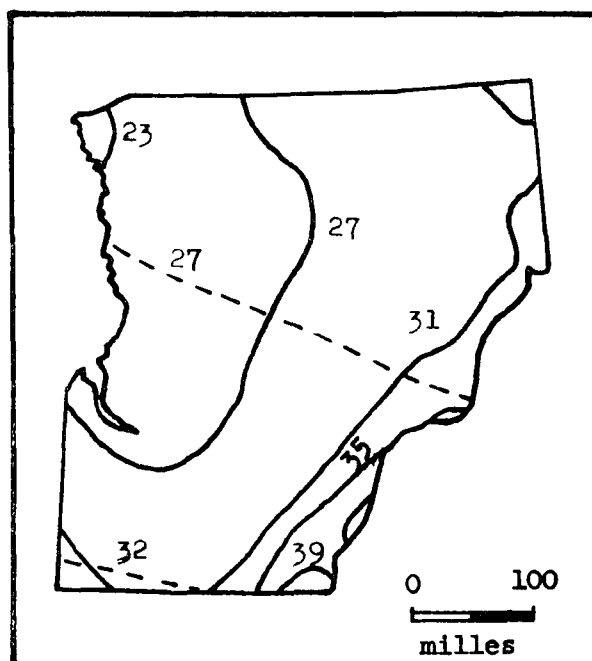


Fig. 3- Température et précipitation moyennes annuelles de la MBJ

- Température moyenne annuelle ($^{\circ}$ F)
 Précipitation moyenne annuelle (pouces)

Source: C. V. Wilson (1971) Atlas climatique
 Carte (16): Température moyenne annuelle, 1931-1960
 Carte (27): Moyenne annuelle des précipitations totales,
 1931-1960. Fraction nivale

FIGURES CLIMATIQUES

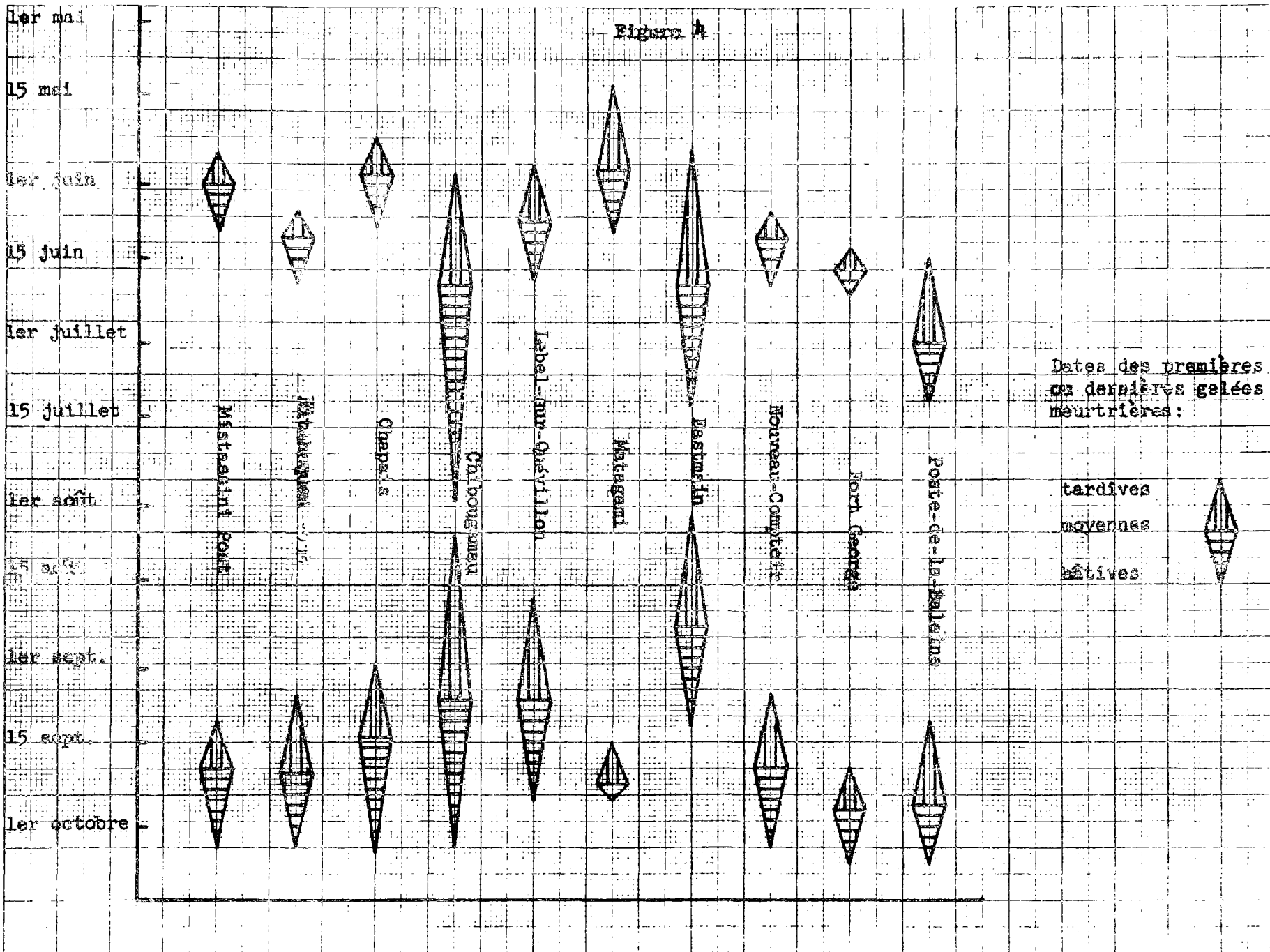
Figure 4 Dates moyennes et extrêmes des premières et dernières gelées meurtrières pour les stations de la MBJ et Poste-de-la-Baleine

Figure 5 Températures moyennes et extrêmes durant les mois de janvier et juillet des stations de la MBJ et Poste-de-la-Baleine

Figure 6 Hythergrammes des stations de la MBJ et Poste-de-la-Baleine

Sources: Bulletin Météorologique et Monthly Record, 1963 à 1972.

Figure 4



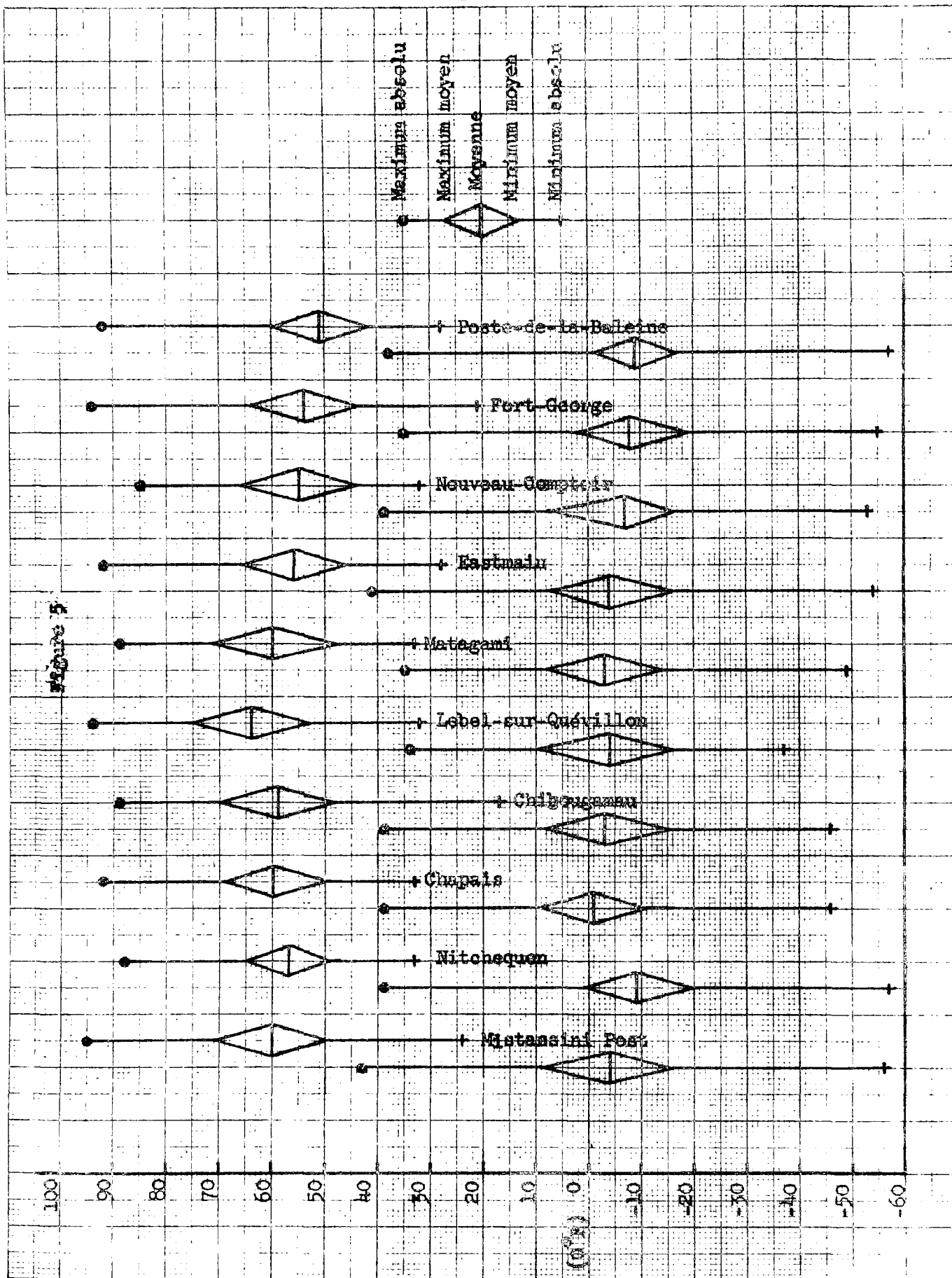
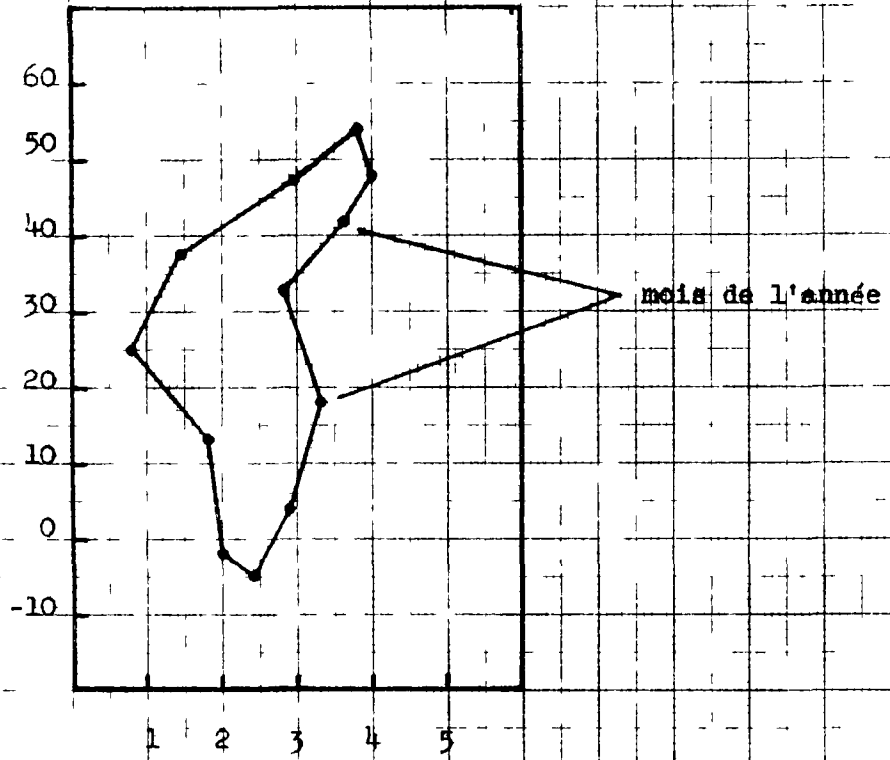


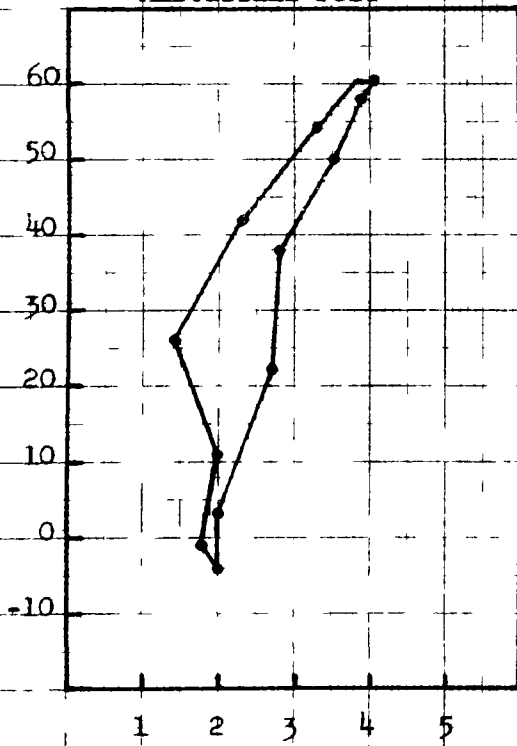
Figure 6

Température
moyenne
mensuelle (0°F)

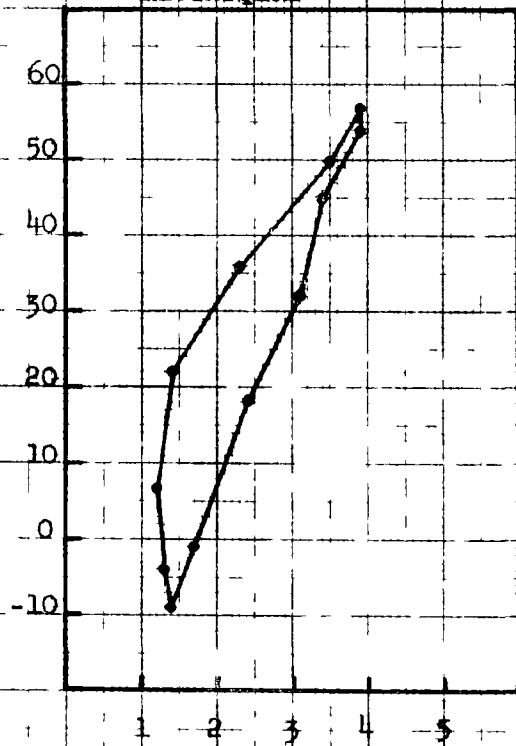


Précipitations totales
moyennes mensuelles (pouces)

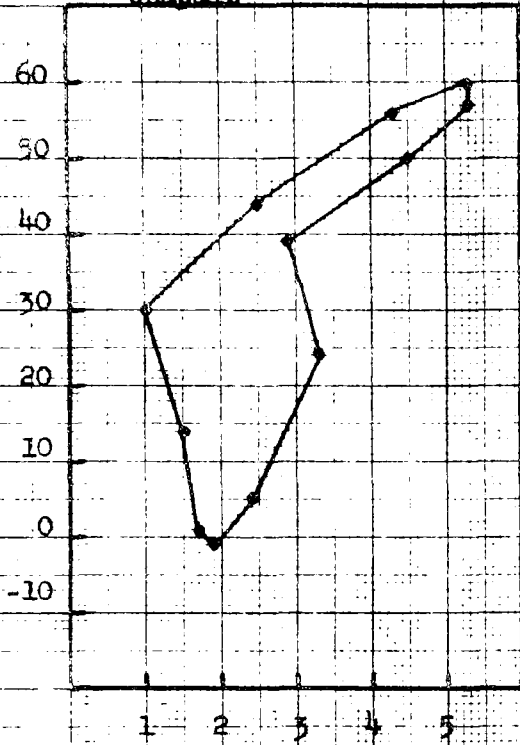
Mistassini Post



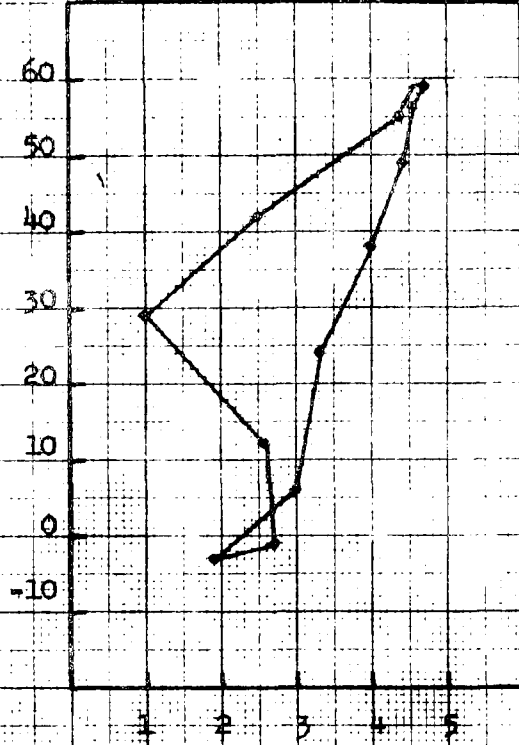
Nitchequa



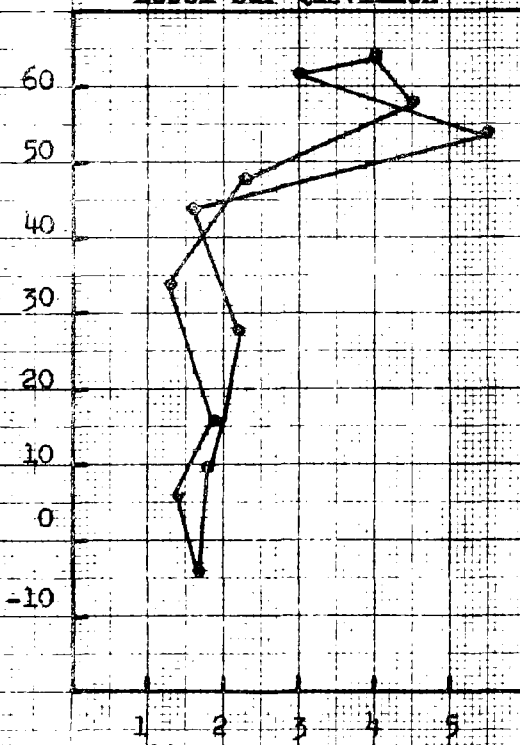
Chapaïs



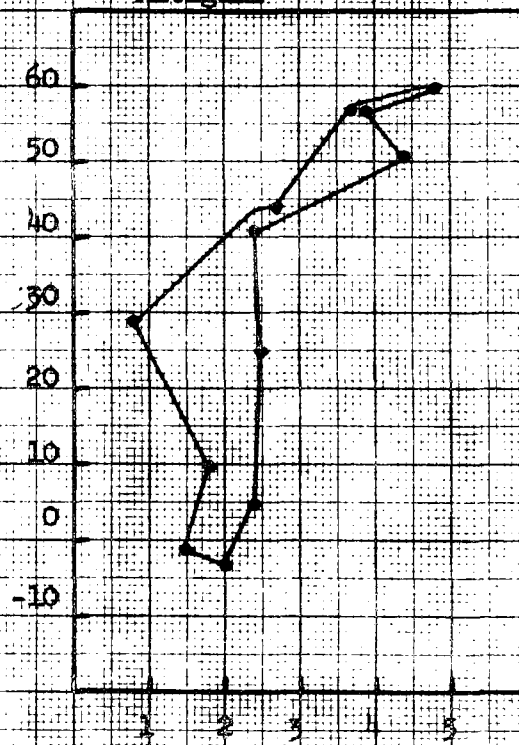
Chiboucheau



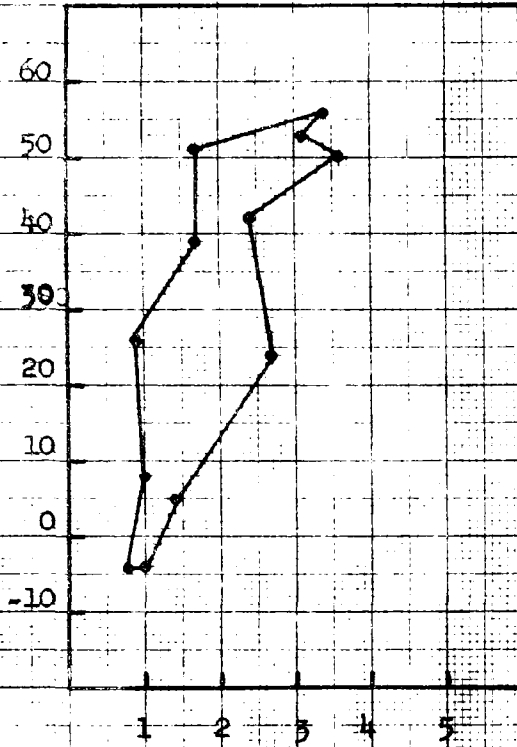
Label-sur-Quévillon



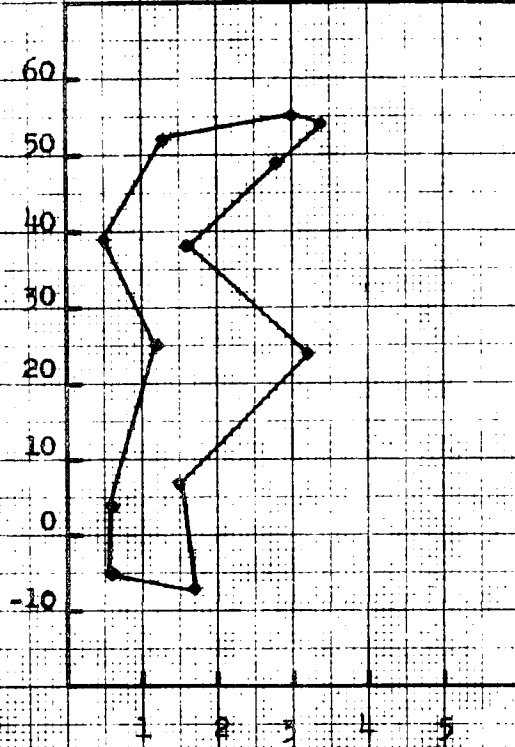
Matagami



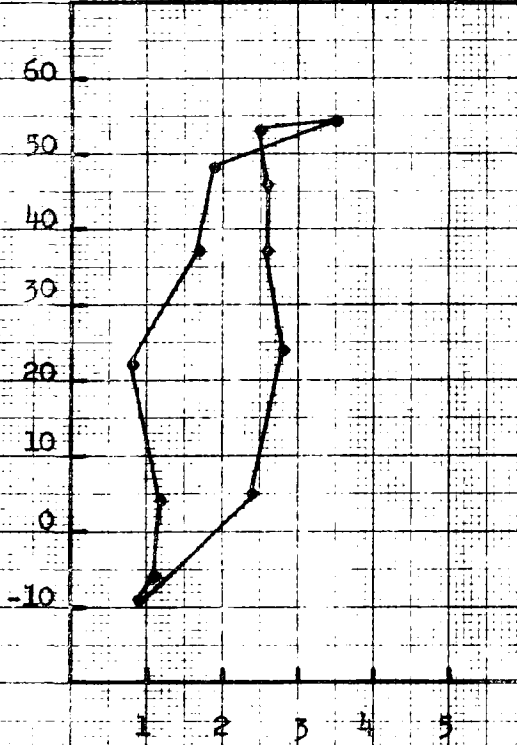
Eastmain



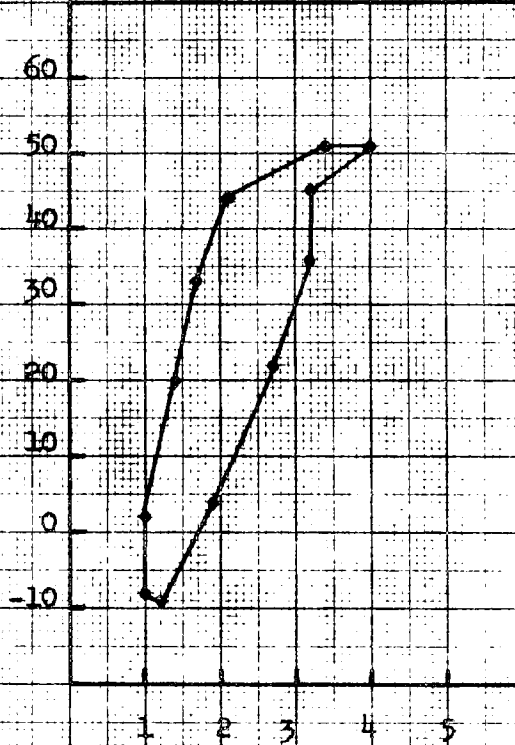
Nouveau-Comptoir



Fort George



Poste-de-la-Baleine



Matagami reçoit en moyenne annuellement 32.8 pouces de précipitations dont plus du quart (27.5%), soit 90.5 pouces, en précipitations nivales.

En résumé, la municipalité de la baie James est une région où les températures, les précipitations et la longueur de la saison sans gel diminuent graduellement en se dirigeant vers le nord, mais non nécessairement localement. Une période relativement longue de jours de gel doublée d'étés courts et frais, nuageux et brumeux en juin et juillet ne s'avèrent guère favorables à l'activité agricole.

III. L'hydrographie

La municipalité de la baie James s'inscrit à l'intérieur des régions hydrographiques 08 et 09, délimitées par le ministère québécois des Richesses Naturelles. (Cf. figure 7, p. 33)

a) Traits généraux

D'une superficie totale de 156,850 ou 171,900 milles carrés selon les sources d'information utilisées¹, sept bassins de drainage se superposent du sud au nord: Nottaway, Broadback, Rupert,

1. Respectivement l'Annuaire du Québec (1971) et l'Etude préliminaire des impacts écologiques du projet de développement de la baie James. Province de Québec (1971).

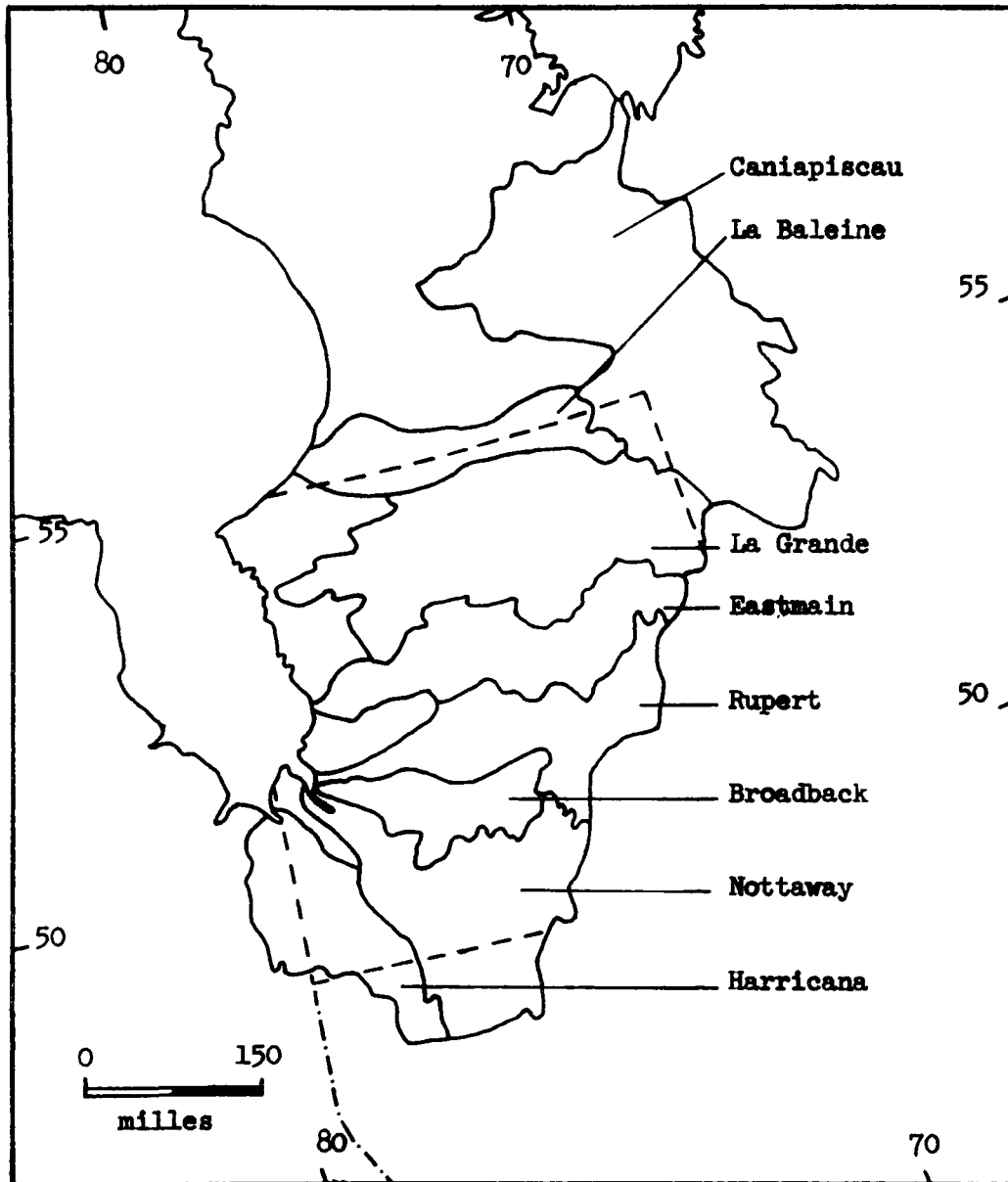


Fig. 7- Bassins hydrographiques du territoire de la baie James

Source: Atlas du Canada, 1957. Carte (33) des "Bassins hydrographiques et débit des cours d'eau"

Eastmain, La Grande, La Baleine et Caniapiscau. La différence significative provient de l'évaluation de la superficie du bassin de drainage de la rivière Caniapiscau.

Tableau 1 Superficie des bassins de drainage de la MBJ

| <u>Bassins de drainage</u> | superficie (mi. ²) | |
|----------------------------|--------------------------------|----------|
| | <u>A</u> | <u>B</u> |
| Nottaway | 25,400 | 25,050 |
| Broadback | 8,050 | 8,390 |
| Rupert | 16,700 | 16,660 |
| Eastmain | 17,900 | 18,300 |
| La Grande | 37,700 | 37,400 |
| La Baleine | 16,500 | 16,400 |
| Caniapiscau | 34,600 | 50,700 |

Sources: A - Annuaire du Québec 1971

B - Etude préliminaire des impacts écologiques du développement de la baie James. Province de Québec. (1971)

Cet ensemble hydrographique recèle d'innombrables lacs dont les deux principaux, relativement à l'étendue, sont les lacs Mistassini et Bienville, et compte quelques-unes des plus longues rivières du Québec: La Grande Rivière et Caniapiscau. L'importance de ces étendues d'eau à l'échelle québécoise, l'importance de l'étendue de cet ensemble hydrographique (26 à 29% du territoire québécois) laissent deviner le potentiel hydraulique de la MBJ que la Société de développement de la baie James considère supérieur à celui des chûtes Churchill (Labrador) actuellement les plus puissantes en Amérique (SDBJ, 1972).

Tableau 2 Superficie des principaux lacs de la MBJ

| <u>Lacs</u> | <u>superficie (mi²)</u> | <u>rang au Québec</u> |
|-------------|------------------------------------|-----------------------|
| Mistassini | 816.7 | 1 |
| Bienville | 404.2 | 4 |
| Sakami | 206.0 | 9 |
| Evans | 183.5 | 13 |
| Albanel | 164.0 | 15 |
| Caniapiscau | 158.3 | 16 |
| Goéland | 98.6 | 30 |
| Matagami | 92.6 | 37 |

Source: Annuaire du Québec 1971

Tableau 3 Principales rivières de la MBJ

| <u>Rivières</u> | <u>longueur (mi.)</u> | <u>superficie du bassin versant (mi.)</u> | <u>rang au Québec (a)</u> |
|---------------------------------|-----------------------|---|---------------------------|
| La Grande Rivière | 555 | 37,700 | 3 |
| Caniapiscau | 460 | 34,600 | 4 |
| Nottaway | 140 | 25,400 | 6 |
| Eastmain | 470 | 17,900 | 8 |
| De Rupert | 352 | 16,700 | 11 |
| Grande Rivière de la Baleine | 232 | 16,500 | 13 |
| Harricana | 231 | 11,300 | 18 |
| Broadback | 280 | 8,050 | 26 |

(a) Le rang est déterminé par la superficie des bassins versants des rivières.

Source: Annuaire du Québec 1971

b) Données hydrométriques

Nous pouvons préciser la connaissance hydrographique de la MBJ en invoquant des données hydrométriques relatives aux débits maxima, minima et moyens des rivières, paramètres importants dans l'évaluation de l'énergie disponible.

Tableau 4

Débits des principales rivières de la MBJ

(Zones hydrographiques 08 et 09)

| <u>Rivières</u> | <u>débit maximum</u> <u>pi. cu/sec.</u> | <u>débit minimum</u> <u>pi. cu/sec.</u> | <u>débit moyen</u> <u>pi. cu/sec.</u> |
|-----------------|--|--|--|
| Zone 08 | | | |
| Harricana | 22,800 | 750 | ---- |
| Nottaway | 116,000 | 7,150 | 36,700 |
| Broadback | 29,900 | 2,570 | 11,600 |
| De Rupert | 64,800 | 10,900 | 30,200 |
| Zone 09 | | | |
| Eastmain | 122,000 | 5,100 | 31,600 |
| La Grande | 208,000 | 11,800 | 60,900 |
| La Baleine | 83,700 | 4,000 | 23,500 |
| Caniapiscau | 326,000 | 7,140 | 62,300 |

Source: Annuaire hydrologique 1970, ministère des Richesses Naturelles, Québec.

Il est à noter que les rivières La Grande et Caniapiscau présentent les données les plus élevées. Ces deux rivières ainsi que la Grande Rivière de la Baleine et la rivière Eastmain sont incorporées au projet hydroélectrique nord.

c) Situation hydrographique de la ville de Matagami

Dans cet ensemble hydrographique, la zone habitée du territoire de la ville de Matagami se situe dans le bassin de drainage Nottaway, en bordure de la rivière Bell --plus précisément sur la rive ouest, dans la boucle intérieure d'un méandre-- à 5 milles au sud du lac Matagami.

D'une superficie légale de 25 milles carrés, le territoire étriqué de la ville est traversé en ses extrémités est et ouest par les tracés des rivières Bell et Allard convergeant vers la section occidentale du lac Matagami¹. La ville de Matagami se trouve ainsi encadrée de plans d'eau, sauf en direction sud où se dessine la seule route d'accès.

Cette situation particulière de la ville et principalement de la zone habitée en abord de la rivière Bell n'est pas sans causer certains avantages et contraintes. La population locale et celle des nombreux postes et camps établis le long de la route Matagami-Fort George en construction profite assurément de la présence de la rivière Bell, ne serait-ce que par son utilisation par de nombreuses compagnies aériennes de transport. Toutefois, la présence de cette même rivière a retardé à divers degrés la poursuite normale d'activités économiques, minières et forestières, au-delà de son cours, en l'absence d'un pont permanent pour la traverser. En effet, décembre 1972 marquait l'ouverture officielle de ce pont dont la construction était devenue nécessaire, prioritaire dans la perspective d'un aménagement intégré de la MBJ.

Rappelons, enfin, que les principales rivières de la MBJ s'écoulent d'est en ouest vers la baie James, perpendiculairement aux deux paliers que constituent les hautes-terres du bouclier et les basses-terres côtières. Aussi les ruptures de pente et le régime hydrologique assez régulier de ces rivières se révèlent-ils des

1. Matagami, terme indien, signifie "réunion des eaux".

conditions favorables aux exploitations hydro-électriques.

IV. Les sols, la végétation et la faune

L'étude des sols, de la végétation et de la faune constitue le dernier mais non le moins important sujet du milieu physique de la municipalité de la baie James.

a) Les sols

Nous distinguons deux grands types de sols: les pédalfers, lessivés et acides, et les pédocalcs, riches en minéraux. Ils se subdivisent en une variété de sols, chacun possédant ses caractéristiques propres.

Au Québec, nous retrouvons quatre zones principales de sols: les luvisols brun-gris, le brunisol dystrique, le podzol humo-ferrique et les sols de toundra. La MBJ se situe dans la zone podzologique. (Cf. figure 8, p. 40)

La zone podzologique repose sur le précambrien. Ces sols, acides et peu évolués, sont généralement très minces et développés dans du matériel à texture grossière.

A une micro-échelle, Roger W. Baril (1971) divise le Québec en six régions pédologiques et 19 sous-régions ou associations de sols.

La MBJ appartient à deux de ces régions, la région pédologique des Laurentides et du Bouclier canadien entre le 48^e et 50^e parallèle, et les régions dites nordiques.

Les sols d'Abitibi sont d'origine lacustre ou glaciaire. Les sols d'origine glaciaire plutôt sablonneux se retrouvent dans l'Abitibi-Est et dans la partie nord-ouest de l'Abitibi-Ouest. Par ailleurs, les sols d'origine lacustre à texture moins grossière, tels l'argile et le limon, représentent 27% du territoire du Nord-Ouest québécois. Il demeure toutefois que "les associations des séries de sols en Abitibi et dans le territoire encore plus vaste de Matagami n'ont été à peu près pas étudiés" (Baril, 1971).

Les sols arables se caractérisent par l'une ou l'autre ou plusieurs de ces limitations: une structure indésirable, une basse fertilité et un manque d'humidité. Ces facteurs limitatifs ajoutés à la rigueur du climat réduisent d'autant le potentiel agricole de ces sols.

Relativement aux régions nordiques, les associations de sols ont été très peu étudiées. Elles sont composées de podzols humo-ferriques, de gleysols cryiques et de brunisols dystriques cryiques au-delà du 60^e degré de latitude. On y retrouve un mince loam sableux pierreux reposant sur du roc. Ces sols sont considérés non-agricoles. Nonobstant, il se pratique une certaine forme d'agriculture dans les régions côtières de la MBJ.

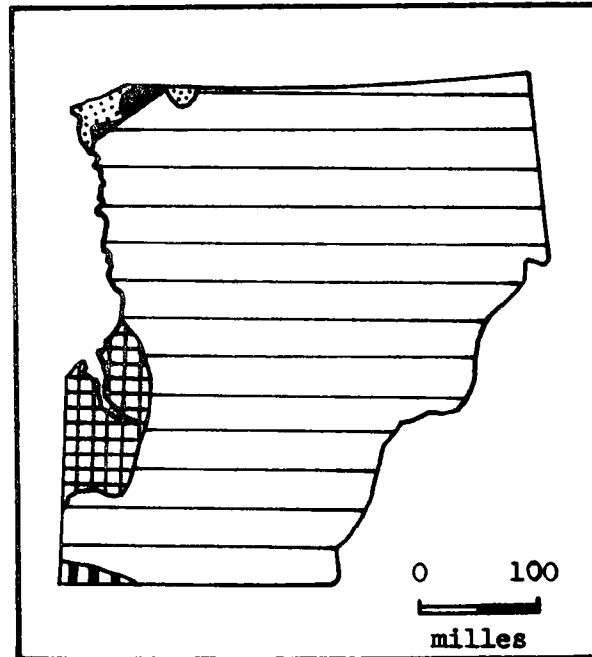







Fig. 8- Zones pédologiques de la MBJ

-  Podzols associés à des sols tourbeux et à des affleurements rocheux
-  Sols gris forestiers associés à des sols tourbeux
-  Sols de toundra
-  Sols tourbeux associés à des sols alluviaux et à des sols bruns forestiers
-  Affleurements rocheux associés à des sols tourbeux et à des sols subarctiques

Source: Atlas du Canada, 1957. Carte (35) des "Régions pédologiques"

b) La végétation

D'une façon générale, il existe une relation entre la podzolisation et la présence d'une forêt boréale, cette dernière en réunissant les facteurs favorables. De fait, la MBJ est recouverte de deux types de forêts: la forêt boréale proprement dite et la forêt boréale ouverte ou parc subarctique. (Cf. figure 9, p. 42)

La forêt boréale

A l'exception de ce ruban côtier exposé directement aux vents et des régions marécageuses, le territoire en bordure de la baie James présente un paysage forestier boréal relativement dense du 49^e parallèle à Fort George. L'épinette noire est l'essence prédominante, suivie par le sapin baumier, le tremble et le bouleau blanc à papier. "Quatre autres essences leur sont associées dans des proportions diverses selon les régions ou les conditions locales: l'épinette blanche, le mélèze, le pin gris et le sapin baumier" (Hare, 1954).

La forêt boréale ne comporte ordinairement qu'un étage arborescent; les feuillus et les conifères de cette formation atteignent 40 à 50 pieds dans les peuplements adultes.

La composition du sous-étage arbustif, partagé par les herbes, mousses et lichens, varie selon la nature et la densité des peuplements, l'humidité du sol ou du sous-sol arbustif et la situation en latitude.

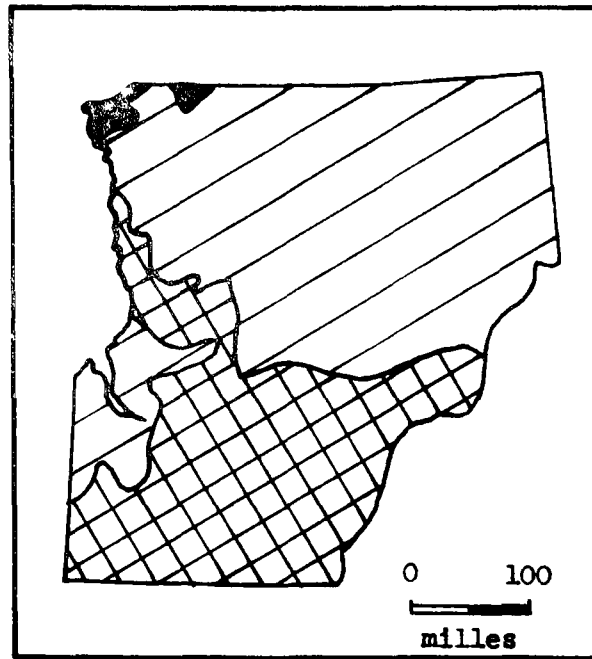





Fig. 9- Zones forestières de la M.B.J.

-  Forêt boréale
-  Parc subarctique
-  Toundra boisée

Source: Atlas du Canada, 1957. Carte (39) des "Régions forestières"

Le parc subarctique

On passe progressivement de la forêt boréale à une formation beaucoup plus ouverte et trouée d'espaces nus dite de parc subarctique (Jacques Rousseau). Cette formation végétale est aussi désignée sous les appellations de taïga et de forêt clairsemée (l'open woodland de F. Kenneth Hare).

Le parc subarctique s'insère horizontalement entre la forêt boréale dont la limite nord avoisine le 52e parallèle, à l'exception d'un avancé vers le nord à l'est de la baie James et d'un saillant enveloppant le lac Achouanipi vers le 66e méridien, et la toundra boisée ou forêt-toundra qui prend naissance entre le 55e et 56e parallèle. Quant à son étendue, il est manifeste que le parc subarctique constitue l'association végétale la plus importante de la MBJ.

La limite septentrionale du parc subarctique se distingue d'une double façon. D'une part, cette ligne de démarcation se transforme, se modifie selon que la "forêt s'avance vers le nord le long des vallées alors que les interfluves voisins sont occupés par la toundra". Cette bande de transition se présentera alors comme une "mosaïque où sont juxtaposés les éléments d'une forêt-parc très claire, de larges surfaces de toundra et d'immenses marécages". D'autre part, cette limite de végétation constitue une barrière culturelle, principalement sur la côte, les Esquimaux y vivant au nord et les Indiens au sud.

Le parc subarctique se caractérise essentiellement par une végétation arborescente clairsemée dont les lacunes sont occupées par une strate arbustive ou par un tapis d'herbacées, de mousses et de lichens graduellement plus imposants vers le nord.

Les espaces boisés sont couverts à 95% d'épinette noire dont la taille n'a plus que de quinze à trente pieds. Les espèces associées se réduisent à quelques essences dont la plus importante est le mélèze laricin.

La toundra boisée de la zone hémiarctique: cas marginaux

Nous voulons aussi dire quelques mots de cette zone de végétation qui se réduit à deux taches juxtaposées, perdues aux limites NNO de la municipalité de la baie James à proximité des régions de Fort George et principalement de Poste-de-la-Baleine.

Ces espaces marginaux montrent un paysage mixte de bois et de toundra, sont témoins d'une "émulsion de parcelles de toundra arctique et de parcelles de parc arctique" (Rousseau, 1961).

Représentées principalement par l'épinette noire, les étendues arborescentes se situent de façon préférentielle sur les bas de versants et dans les fonds de vallées, sur les terrasses fluviales et d'une manière générale dans les poches de sol profond. En complément,

les surfaces non boisées présentent tous les aspects de la toundra.

Les formations végétales de la MBJ ne constituent pas seulement un immense réservoir à l'usage de l'industrie du sciage et celle des pâtes et papiers: elles procurent aussi abri et subsistance à une faune importante qui intéresse principalement l'économie indigène.

c) La faune

Nous aborderons le sujet de la faune sous trois aspects: la faune aquatique, la faune terrestre et les oiseaux migrateurs.

La faune aquatique

Une dizaine d'espèces de poissons d'eaux douces présentent un certain intérêt économique dans les régions côtières de la MBJ. Les quatre espèces principales sont l'omble chevalier, la truite mouchetée, le corégone et le hareng de lac (cisco).

La répartition varie selon les espèces mais les plus abondantes prises se font dans les eaux côtières. L'omble chevalier fait souvent l'objet de prises importantes au sud de Cap Jones, poste situé à proximité du 55e parallèle. Il en est de même pour la truite mouchetée au sud du Golfe de Richmond, situé vers le 56e parallèle. Quant au corégone et au hareng de lac, ils se distribuent dans les cours d'eaux intérieures, lacs et rivières de la MBJ.

La pêche de ces quatre espèces commerciales se pratique l'année durant. Les prises les plus importantes s'effectuent toutefois lors des périodes de migration au printemps et à l'automne, à l'embouchure des rivières ou dans les eaux côtières de la MBJ.

Soulignons aussi que quelques espèces se prêtent particulièrement à des intérêts variés. Ainsi, l'esturgeon, la truite de lac et l'omble répondent aussi bien à des besoins domestiques et commerciaux qu'à des intérêts sportifs et touristiques.

Quoique d'une importance commerciale négligeable, l'activité de la pêche ne procure pas moins une forme de nourriture et un revenu à la population des régions côtières de la MBJ.

La faune terrestre

Règle générale, le nombre des espèces animales et la densité des effectifs de chacune d'entre elles diminuent graduellement vers le nord. Les mammifères ne font pas exception à la règle; ils se trouvent donc en plus grand nombre dans la région de la baie James qu'au nord de la baie d'Hudson. Cette répartition particulière de l'espèce animale est étroitement liée à la nature du couvert végétal, elle-même dépendante de la moindre quantité d'énergie solaire reçue à ces latitudes.

Par ailleurs, la rareté des espèces animales s'expliquerait, d'une part, par le processus d'intégration continue des espèces à un environnement plus septentrional et, d'autre part, par la disparition

graduelle des associations végétales, sélectives de la présence animale.

Les espèces mammifères d'intérêt économique dans le territoire de la MBJ sont le caribou, l'orignal et le castor.

Le caribou habite de préférence la forêt subarctique, effectuant une migration saisonnière des espaces ouverts de toundra au nord aux enclaves non boisées du sud.

La raréfaction du caribou, à la suite de la destruction de son habitat naturel durant la période 1910 - 1920, a amené, dès lors, les spécialistes à proposer des mesures restrictives et conservatrices pour limiter la chasse et établir des réserves. Le renforcement progressif de ces mesures se traduit, aujourd'hui, par une certaine augmentation des effectifs de ce cervidé à la fois sur les côtes ouest et est de la baie d'Hudson.

Le caribou a joué, joue et pourrait continuer de jouer dans l'avenir un rôle beaucoup plus important que l'orignal dans la vie indigène; Indiens et Esquimaux utilisent sa carcasse.

L'orignal a pour habitat la forêt mixte laurentienne et le sud de la forêt boréale. Il ne dépasse guère le 50e parallèle, avec un petit isolat dans les monts Otish. Ce cervidé doit sa survivance dans la région à deux faits: primo, les Indiens préfèrent la chair de castor à la sienne; secundo, les mesures de conservation. Aussi leur nombre y a-t-il augmenté. (Biays, 1964)

Dans le cas du castor, la région du lac Mistassini et les bassins tributaires de la baie James (Rupert, Eastmain, La Grande) constituent des zones préférentielles d'habitat. Cela est également vrai pour la loutre, le vison et le rat musqué, autres animaux à fourrures.

Le castor se raréfia vers les années 1930 alors qu'il fit l'objet de chasses extensives de la part des trappeurs. Grâce aux efforts coordonnés d'un agent de la Compagnie de la baie d'Hudson et du gouvernement du Québec, une première réserve de castors, celle de Fort-Rupert, fut constituée en 1932. Une dizaine d'autres réserves, dont celle de Mistassini, s'ouvrirent par la suite, favorisant la multiplication rapide des milliers de castors qui y furent introduits. Le trappage y est rigoureusement contrôlé. En dépit de cette attention portée au castor, ses effectifs seraient aujourd'hui inférieurs à ceux du rat musqué.

Les oiseaux migrateurs

La région de la baie James accueille annuellement une grande variété d'oiseaux migrateurs. Les espèces ont été dénombrées, mais leur importance relative n'a pas été établie. Trois espèces, la bernache canadienne, l'oie blanche et l'oie bleue, constituent une part importante de l'économie locale.

Il existe deux catégories principales d'habitats, les marécages côtiers et les prairies humides (wetlands). Important reposoir temporaire lors de leur migration bi-annuelle et continentale, "les marécages de la baie James sont utilisés plus intensivement par les oiseaux migrateurs et constituent un élément plus important pour les populations continentales, que les prairies humides de l'arrière-pays" (Rapport du groupe de travail fédéral-provincial, 1971).

En résumé, les deux grandes régions pédologiques couvrant l'ensemble du territoire de la MBJ offrent, pour des raisons différentes, des conditions agricoles allant de limitées à nulles. Quant au paysage forestier, il est de nature boréale à prédominance d'épinette noire et offre peu d'intérêt économique dans les parties sud et ouest de la MBJ. Par ailleurs, la faune qui l'habite intéresse actuellement l'économie indigène en premier lieu; elle recèle toutefois un potentiel touristique que le tracé de la route Matagami - Fort George pourrait permettre d'exploiter.

Au terme de ce chapitre portant sur le milieu physique de la région de Matagami, nous en rappelons les traits principaux.

D'une "régularité de surface interrompue que par quelques saillies", le relief de la municipalité de la baie James est fragmenté par cinq rivières principales. Possédant un régime hydrologique assez

régulier, elles s'écoulent perpendiculairement aux hautes-terres du bouclier et aux basses-berres côtières: conditions favorables à un aménagement hydro-électrique.

Au plan lithologique, une portion considérable de la MBJ est composée de rocs volcaniques et de nappes d'intrusion favorables à la formation de gisements de cuivre, de zinc, d'or et d'argent.

La MBJ recoupe deux zones climatiques: la partie sud, au climat relativement tempéré, s'insère dans la forêt boréale, tandis que la partie nord, au climat plus froid, est située dans la taïga.

Quant aux sols que l'on retrouve dans la MBJ, ils sont acides et peu évolués, et sont généralement impropres à l'agriculture. Enfin, la faune, intéressant davantage la population autochtone, n'en recèle pas moins un potentiel touristique certain.

En maintes occasions, nous avons fait allusion aux aspects économiques des ressources en place dans ce premier chapitre consacré au milieu physique de la MBJ.

Dans le chapitre suivant, nous voulons approfondir le caractère "potentiel économique" de ce milieu physique dont la mise en valeur ultérieure pourrait accentuer la métamorphose fonctionnelle de la ville de Matagami, déjà perceptible à certains égards.

LE POTENTIEL ECONOMIQUE DES RESSOURCES NATURELLES
DE LA MUNICIPALITE DE LA BAIE JAMES

Ce second chapitre vient approfondir la connaissance des éléments du milieu physique, antérieurement présentés, par le biais de leur potentiel économique.

Ces éléments: roches, sols et forêts, plantes et eau appartiennent à l'environnement physique ou naturel. A l'état naturel, ces ressources n'ont pas subi l'action de l'homme. Mais, dès qu'un élément est utilisé par l'homme, il cesse d'être naturel; la ressource utilisée perd son caractère naturel. "Resources are not, they become" (Robinson, 1969)

Or, c'est du potentiel économique des ressources dont nous voulons brosser un tableau que nous pourrions résumer en posant les questions suivantes: quels sont les éléments naturels susceptibles de transformation à l'intérieur des limites du territoire de la MBJ, où se localisent-ils et quels sont leurs caractères qualitatifs et quantitatifs, quelles sont enfin les virtualités et les contraintes de leur mise en valeur? (Cf. figure 10, p. 73)

Nous répondrons dès maintenant à la première interrogation. Les ressources naturelles dont nous étudierons le potentiel économique sont: I. les ressources minérales, II. les ressources hydrauliques, III. les ressources forestières, IV. des ressources secondaires telles l'agriculture, la chasse et la pêche et une activité connexe, le tourisme.

I. Les ressources minérales

Se référant à la géologie et à la géomorphologie de la région archéenne, Pierre Biays reconnaît que les régions d'affleurement du Keewatinien et du Témiscamien, qui s'étendent respectivement au nord et au sud de la rivière Eastmain, présentent des conditions très favorables à une minéralisation abondante. Ces conditions sont reliées à la présence d'une variété de roches perméables susceptibles d'accueillir les solutions minéralisantes, d'intrusions liées aux manifestations hypovolcaniques qui jouent un rôle considérable dans la minéralisation des roches encaissantes, de manifestations de la tectonique cassante.

(Biays, 1964)

Nous connaissons bien la bande de minéralisation découpant l'Abitibi méridional, de Rouyn à Val d'Or. Ce à quoi il faut ajouter les secteurs miniers d'Opémisca et Chibougamau, de Joutel et Matagami, tous inscrits à l'intérieur du territoire de la MBJ.

S'appuyant sur les questions soulevées lors de l'introduction à ce second chapitre, nous localiserons et évaluerons les ressources minérales puis en dégagerons les virtualités et les contraintes de mise en valeur.

a) Localisation et évaluation des ressources minérales

Les ressources minérales comprennent les minéraux métalliques, les minéraux industriels, le pétrole et le gaz naturel.

Tout le bouclier peut être considéré comme un immense champ de prospection de minéraux métalliques et industriels. Les basses-terres aussi bien que le lit de la baie d'Hudson font l'objet de recherche de pétrole et de gaz naturel.

Curieusement, les principaux gisements miniers découverts jusqu'à maintenant ne se situent pas dans les régions géologiques les mieux connues mais dans ce secteur du bouclier s'étalant au sud du 60e parallèle, entre les méridiens 76 et 80.

Les minéraux métalliques

Des dépôts de cuivre ont été découverts à proximité de la rivière Eastmain et au lac Duncan à environ 50 milles au sud-est de Fort George. L'importance du premier gisement demeure indéterminée; celle du second gisement, au lac Duncan, est toutefois mieux connue.

Mentionnons que ce n'est pas un seul gisement qui fait l'objet de recherche par la Duncan Range Iron Mines Limited, mais bien une série de gisements dont les six (6) principaux s'étendent sur une distance de 15 milles. Les réserves totales de minerai brut (cuivre et fer) sont estimées à 1,578 millions de tonnes. Par exemple, le seul gisement I aurait une existence de 40 ans au rythme de production annuel de 5 millions de tonnes concentrées (proportion de concentration, 2.1).

Situés au lac Denys à 35 milles au sud-est de Poste-de-la-Baleine et appartenant à la Great Whale Iron Mines Limited, d'autres gisements de fer s'ajoutent aux 400 millions de tonnes de minerai brut de fer (d'une teneur de 66%) du gisement I au lac Duncan. Les réserves de ces gisements totalisent 942 millions de tonnes d'une teneur de 36% en minerai de fer. Les trois dépôts A, D, E disposeraient de 383 millions de tonnes de minerai concentré.

Le pétrole et le gaz naturel

W. Keith Buck et Amil Dubnie (1968) estiment que les chances sont bonnes à ce que du pétrole ou du gaz naturel, et possiblement les deux, soient découverts dans la région de la baie d'Hudson. Leurs espoirs se fondent sur le fait que les basses-terres et le lit même de la baie d'Hudson présentent des traits géologiques propices à l'accumulation d'hydrocarbures. Les chances de découverte sont toutefois inégalement réparties dans l'espace et il semble bien à la lumière des connaissances actuelles que le jour est loin où la MBI connaîtra une ruée vers le pétrole et/ou le gaz naturel.

En effet, bien que les basses-terres recèlent quelques secteurs de schiste bitumineux et exposent une vaste étendue de roches propres à l'accumulation de pétrole ou gaz naturel, l'épaisseur relative et le caractère synclinal des sédiments amènent les auteurs à conclure que les champs importants de pétrole se localisent de toute évidence ailleurs, soit en milieu marin.

C'est dans le centre-ouest de la baie James que des compagnies ont concentré et déployé leur matériel d'exploration des sédiments submergés. Les recherches n'ont toutefois pas permis de déceler aucun indice formel de présence de pétrole ou de gaz naturel, ce qui à court terme (5 ans) ne risque pas de modifier, de transformer l'économie des régions environnantes de la MBJ.

Il ne faut cependant pas oublier de mentionner la possibilité qu'un gazoduc, devant relier l'archipel nord-canadien aux marchés de l'Est, passe éventuellement à l'est de la baie James (le plus court tracé) et traverse le territoire de la MBJ, en ravivant encore un peu plus son économie.

Les minéraux industriels

En ce qui concerne les ressources minérales industrielles, l'intérêt se porte vers le territoire au sud de la baie James, drainé par la rivière Moose et ses affluents, aux dépens des côtes sud-ouest des baies James et Hudson. La principale raison invoquée est la localisation

avantageuse de ce territoire quant au tronçon de l'Ontario Northland Railway reliant Cochrane à Moosonee et quant aux régions industrielles du Québec et de l'Ontario. La MBJ est uniquement concernée par cette ressource minérale industrielle qu'est l'eau. Les rivières du bassin de drainage de la baie James fournissent d'abondantes quantités d'eau. Généralement associée en premier lieu à sa capacité énergétique, l'eau peut néanmoins très bien servir à des fins essentiellement industrielles à l'échelle de la MBJ.

Toutes les ressources minérales mentionnées ci-haut ne peuvent être mises en valeur sans considération de certains facteurs favorables et moins favorables.

b) Possibilités et contraintes de développement

La MBJ est doublement favorisée au plan des virtualités. D'une part, elle possède d'abondantes quantités d'eau industrielle et un potentiel hydro-électrique capables de subvenir aux besoins d'éventuels projets de mise en valeur des ressources minérales. D'autre part, elle est maintenant traversée d'une route sud-nord (Matagami - LG-2 - Fort George) d'une longueur approximative de 445 milles. Cette route devrait accélérer sinon faciliter la prospection et résoudre en partie le problème du transport, commun à ces implantations en territoire inexploré.

Les conditions plus ou moins favorables se font toutefois plus nombreuses. Toute mise en valeur des ressources minérales est évidemment sujette à des facteurs de marché et à une série de problèmes spécifiques aux moments d'exploration et de mise en chantier.

La valeur du produit sur le marché international, son accessibilité et les coûts de production constituent un premier ensemble de conditions plus ou moins favorables à son exploitation. C'est ainsi que sur le marché international du minerai de fer, la demande excédentaire et la priorité d'exploitation aux régions à proximité des marchés relèguent la MBJ au second plan. Les espoirs d'exploitation de ses gisements de minerai de fer reposent sur un intérêt futur et incertain des aciéries nord-américaines à leur égard.

Par ailleurs, la tenue du marché international de l'or a suscité un certain optimisme chez les compagnies de prospection depuis le début de la présente année (1973). La hausse du prix unitaire de l'or à plus de cent (100) dollars incitent des compagnies à poursuivre des travaux de développement et de construction d'usine (Eagle Gold Mines à Joutel) et à réévaluer complètement des terrains (Northern Quebec Explorers, 58 claims miniers dans le canton Isle-Dieu, région de Matagami). (L'Echo de la baie James, 14 mars 1973)

La conjoncture de ces trois variables étant hypothétiquement favorable à la mise en valeur d'un gisement quelconque, il demeurera cer-

tains obstacles à surmonter tels le transport du matériel et des hommes nécessaires à la mise en branle du projet, l'établissement d'un camp aux commodités les plus diverses importées du sud, l'approvisionnement en pièces de bois —non disponibles localement— pour les besoins des forages sous-terrains, le transport du minerai brut.

Enfin, nous pouvons ajouter que l'exploitation des gisements de cuivre et de fer de la MBJ sera consécutive à l'ouverture des marchés. Quant au gaz naturel et pétrole, les résultats de l'exploration demeurent problématiques.

II. Les ressources hydrauliques

Depuis la présente décennie, aucune des ressources qu'offre la municipalité de la baie James n'a défrayé les manchettes de l'actualité autant que l'hydro-électricité. Toutefois avant de présenter les projets hydro-électriques conçus pour certains bassins de drainage de la MBJ, nous localiserons et évaluerons les ressources hydrauliques d'une part, et soulignerons les avantages et difficultés de mise en valeur que ces bassins de drainage présentent d'autre part.

a) Localisation et importance des bassins de drainage de la municipalité de la baie James

Le territoire des baies James et Hudson est nettement sous-développé en matière d'hydro-électricité à l'échelle canadienne. Au

premier janvier 1971, l'énergie hydraulique captée dans ladite région, équivalant à 4.8% de l'énergie hydraulique captée au Canada, se localisait uniquement en Ontario et au Manitoba, l'apport du Québec étant nul. Toutefois, environ 69% de l'énergie hydraulique inexploitée dans la région des baies James et Hudson se trouve au Québec. (Cf. tableau 5, p. 60)

Le potentiel hydro-électrique québécois se situe surtout dans la région de la baie James; les rivières Harricana, Nottaway, Broadback, Rupert, Eastmain et La Grande s'en partagent 80%, la Grande Rivière de la Baleine et la Petite Rivière de la Baleine la différence.

L'éventualité d'harnacher les rivières précitées, à l'exception peut-être des deux dernières, avait retenu l'attention des autorités provinciales dès le début de la dernière décennie et, ce, pour répondre éventuellement aux besoins grandissants des régions densément peuplées et hautement industrialisées du Sud du Québec.

Tableau 5

Ressources hydrauliques de la région des baies James et Hudson

| <u>Province, territoire</u> | <u>Energie hydraulique inexploitée</u> | <u>Energie hydraulique captée</u> | |
|---|--|--|--|
| | (Energie disponible pendant 24 heures à 88% de rendement) à 50 Q * | Puissance installée au 1er janvier 1971 (KW) | Puissance devant être installée d'ici 198 (KW) |
| Québec | 13,800,000 | ----- | 2,940,000 |
| MBJ | 11,040,000 | ----- | 2,940,000 |
| Ontario | 335,400 | 1,054,600 | ----- |
| Manitoba | 5,365,000 | 315,000 | 1,122,000 |
| Territoire du Nord-Ouest | 380,000 | ----- | ----- |
| Total: région des baies James et Hudson | 19,880,400 | 1,369,600 | 4,062,000 |
| Total: Canada | 63,753,000 | 28,304,000 | Indéterminée |

* Puissance correspondant à un débit disponible 50% du temps

Sources: Annuaire du Canada 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972
 Documents divers, Société d'énergie de la baie James, 1972
 E. R. Peterson (1968) in Buck, W.K. et Dubnie, A.: Economie possibilities (pp. 977-980)

b) Avantages et difficultés de mise en valeur

Les bassins hydrographiques désignés à un harnachement éventuel offrent certains avantages: la longueur des rivières, de très nombreux réservoirs naturels: les lacs du bouclier, et l'escarpement à la limite des basses et hautes-terres.

Cependant, le régime relativement faible de précipitations lorsqu'on le compare à ceux des bassins hydrographiques du Sud du Québec, et la faible déclivité des lits des rivières situées dans les basses-terres défavorisent les bassins hydrographiques de la MBJ.

L'éloignement, paramètre important dans les études de rentabilité, ne constitue plus une contrainte dans le choix d'emplacements de centrales éloignées. Les améliorations apportées aux techniques de transport du courant à grande distance permettent désormais d'envisager la réalisation de projets hydro-électriques distants des centres de forte consommation. Le complexe Manicouagan-Outardes est situé à 375 milles de Montréal; le complexe La Grande sera érigé à plus ou moins 600 milles de la métropole québécoise, selon l'une ou l'autre des quatre centrales considérées.

c) Projets hydro-électriques

En termes plus précis, cinq (5) rivières de la MBJ: Nottaway, Broadback, Rupert, Eastmain et La Grande ont fait l'objet

d'études des diverses possibilités d'harnachement, menées par des spécialistes travaillant conjointement avec l'Hydro-Québec et la Société de développement de la baie James (SDBJ). Deux projets généraux ont pris forme: le projet NBR et le projet Nord (Rapport du groupe de travail fédéral-provincial, 1971).

Le projet Nottaway-Broadback-Rupert proposait "la dérivation de la plus grande partie du débit des rivières Nottaway et Broadback dans la rivière Rupert, le long de laquelle des centrales hydro-électriques seraient construites".

Le projet Nord, esquissé plus sommairement au terme de 1971, prévoyait néanmoins trois variantes d'aménagement hydro-électrique: 1) l'aménagement de la rivière La Grande, 2) l'aménagement de la rivière Eastmain, 3) l'aménagement d'un complexe formé de la rivière La Grande avec l'une ou plusieurs des rivières suivantes: Eastmain, la Grande Rivière de la Baleine et la rivière Caniapiscau.

Le projet Nord fut préféré au projet NBR; la variante modifiée d'aménagement d'un complexe appelé La Grande fut retenue en mai 1972. L'aménagement du complexe La Grande constituerait le choix optimal au point de vue technique, économique, social et écologique. (SDBJ, 1972)

Les travaux d'aménagement du complexe La Grande, comprenant la construction de quatre centrales, ont commencé par l'emplacement IG-2, situé à 73 milles à l'est de Fort George. D'une puissance de 4,410,000 kilowatts partagée également en neuf groupes, IG-2 deviendra la première centrale installée dans le territoire québécois de la région des baies James et Hudson. Les deux premiers groupes seraient mis en service en 1979, quatre en 1980 et les trois derniers en 1981.

III. Les ressources forestières

La région des baies James et Hudson possède des ressources forestières d'une étendue et d'un volume impressionnants mais très peu utilisées jusqu'à ce jour. L'importance spatiale et commerciale des forêts fera l'objet d'un premier thème de discussion; le second sera consacré à leurs conditions de mise en valeur.

a) Localisation et évaluation des ressources forestières

Le territoire forestier étudié par J. V. Stewart (1968) englobe la MBJ à l'exception d'une bande située entre le 49e et 50e parallèle de latitude nord.

La forêt boréale se divise en trois zones: la zone argileuse septentrionale, la zone Chibougamau-Natasquan et la zone est de la baie James.

La zone argileuse septentrionale se caractérise par de

vastes étendues d'épinette noire que l'on retrouve aussi bien dans les dépressions que sur les hautes-terres. Cinq essences se partagent les sols les mieux drainés: le tremble, l'épinette blanche, l'épinette noire, le sapin baumier et le peuplier baumier tandis que le pin gris domine les endroits les plus secs.

La zone Chibougamau-Natasquan est aussi dominée par l'épinette noire. Deux essences typiquement boréales, l'épinette blanche et le sapin baumier, sont très rares. Le bouleau blanc, le tremble blanc et le sapin baumier se retrouvent uniquement en bordure des lacs et rivières tandis que le pin gris ne se retrouve que du côté ouest de cette zone.

Enfin, la zone est de la baie James présente un intérêt moins grand que les précédentes en termes de potentiel forestier et ceci en raison de facteurs divers: affleurements rocheux, pauvreté des sols, présence de marécages et sévérité du climat.

Ce à quoi vient s'ajouter la forêt-toundra, plus étendue mais moins dense que la forêt boréale.

C'est ainsi que le territoire québécois inventorié de la région de la baie James couvre une superficie totale de 93.3 millions d'acres dont le cinquième en forêt productive¹.

Bien qu'inégalement accessibles, les réserves sont estimées

1. La forêt productive inclut les territoires dont le bois est utilisé ou sera utilisé à des fins commerciales.

à 9.9 milliards pi.³, soit 77.2 millions de cordes de bois, composées à 90% de bois tendres et à 80% d'arbres dont le diamètre varie entre 4 et 9 pouces; ces données excluent la bande de territoire située entre le 49e et le 50e parallèle de latitude nord et appartenant à la MBJ. Au rythme d'abattage annuel variant de 10 à 25 millions pi.³¹, dix usines de sciage prendraient de 39 à 99 ans pour épuiser les réserves forestières actuelles.

Estimée selon la formule de Von Mantel², la possibilité de coupe annuelle s'élèverait à 103.5 millions pi.³, dont 85 millions pi.³ en bois tendres et la différence en bois durs, représentant respectivement 664,062 et 144,484 cordes de bois.

Se référant au rapport Demers (1969), les secteurs des lacs Evans, Suscomica, Olga, Goéland, Chensagi et Maicasagi abriteraient la majeure partie des 17 millions de cordes de bois disponibles tandis que le secteur à l'ouest du 78e méridien et le réservoir Taibi au sud de Matagami disposeraient chacun d'environ 300,000 cordes de bois. Par ailleurs, la bande de forêt large de 12 à 15 milles qui s'étend du nord de la rivière Aquatuc jusqu'au sud vers la rivière Eastmain présente une réserve de bois à valeur commerciale intéressante pour les marchés locaux: Fort-Rupert, Nouveau-Comptoir, Fort George, Poste-de-la-Baleine.

1. Exposé sur la politique forestière, Ministère des Terres et Forêts. Québec, 1971. Tome I.

2. Formule utilisée de préférence pour les régions où la somme des connaissances sur la croissance et le volume de bois sur pied est infime.

Tout ce potentiel est pratiquement inexploité au-delà du 50e parallèle de latitude nord, à l'exception des postes de la côte qui y puisent pour répondre à des besoins locaux. Fait à noter, la majorité des forêts qui seront inondées est située entre les parallèles 52 et 55, dans cette zone caractérisée par l'épinette noire non commerciale.

b) Conditions de mise en valeur

Ce potentiel inexploité s'explique par les coûts élevés d'exploitation résultant de l'éloignement des marchés, des conditions climatiques et des coûts de transport.

L'avenir de l'économie forestière de la région de la baie d'Hudson, y inclus la MBJ, repose sur deux éventualités relatives à une augmentation de la consommation des produits de pâte (pulp products) aux Etats-Unis, en Europe et particulièrement dans les pays du Tiers-Monde.

La première, assez incertaine, exigerait une production de bois à pâte des forêts de l'Europe de l'Ouest de 20 à 35% supérieure aux prévisions pour 1975.

La seconde repose sur une pénurie pure et simple des ressources forestières. Une telle pénurie entraînerait chez les usagers une forte concurrence pour s'approprier du bois à pâte, ce qui aurait pour effet de hausser sa valeur et, partant, le coût du produit fini; cela s'avèrerait un marché très lucratif pour les pays

où les coûts de production sont faibles, actuellement.

Peu importe l'éventualité, la pénurie de bois prévue en Europe occidentale devrait bénéficier, tôt ou tard, au développement industriel de la région de la baie d'Hudson et, éventuellement, à celui de la MBJ lorsqu'elle sera dotée d'un port en eau profonde.

Connaissant les tendances futures du marché des produits forestiers, tout développement forestier dans la région de la baie d'Hudson devrait continuer de s'appuyer sur l'industrie de la pâte et papier et, ce, pour des raisons évidentes: la petite taille du bois disponible, la faible densité des boisés et la saturation du marché pour les autres produits forestiers.

D'ici là, la MBJ continuera de se présenter comme un immense réservoir forestier à peine entamé. Toutefois, le jour n'est peut-être pas éloigné où il contribuera à l'essor de l'industrie forestière du Nord-Ouest québécois.

IV. Ressources secondaires

Cette quatrième section regroupe des activités dont l'importance économique est marginale à l'échelle de la MBJ lorsque comparées aux champs d'activités précédemment exposés. Ces activités secondaires sont l'agriculture, la chasse et la pêche, et le tourisme.

a) L'agriculture

Les aléas climatiques, les mauvaises conditions de drainage et l'éloignement des marchés constituent de sérieux obstacles au développement de cette activité bien que la topographie des basses-terres de la MBJ puisse suggérer un certain potentiel agricole, plus particulièrement dans les limites d'anciens lacs desséchés.

Les rares villages agricoles de la MBJ se situent à sa lisière sud. Seul, Villebois peut être considéré comme tel, Beaucanton et Val-Paradis ayant des économies à dominante forestière. A l'est de la baie James, l'agriculture se résume à sa plus simple expression: les missions catholiques avaient environ un arpent en culture à Fort-Rupert, 14 arpents et une serre à Fort George, un jardin potager à Eastmain et Nouveau-Comptoir. (M. Brochu, 1964)

Il serait toujours possible d'agrandir la superficie des terres agricoles, notamment à l'est de la baie James, par des travaux de défrichement et d'assèchement. Toutefois, la faiblesse relative de ces deux facteurs de croissance que sont la chaleur estivale —estimée plus justement par l'indice des degrés-jours— et la saison de végétation diminue d'autant la variété des cultures possibles en zone de sol arable et réduit, en dernier ressort, la pratique de l'agriculture à des milieux artificiels, les serres, dans le nord du bouclier.

Porté aujourd'hui à négliger les possibilités agricoles de ces sols marginaux, il ne faut cependant pas écarter l'éventualité qu'ils soient mis en valeur, notamment aux pourtours des lacs d'origine glaciaire, pour répondre aux besoins du temps.

b) La chasse et la pêche

La rareté régionale de certaines espèces, notamment le castor, et une demande instable sur les marchés ont modifié l'importance économique de la chasse et du piégeage dans la région de la baie d'Hudson. D'autres fourrures: le renard blanc en priorité, le phoque et l'ours polaire ont remplacé le castor sur les marchés. Mais, les prix ont toujours grandement fluctué: dans le cas du renard blanc, ils ont varié dans une proportion de 3 à 5 entre les années 1960 et 1965. Si bien que les gouvernements ont légiféré dans les domaines de la chasse et du piégeage, dans le sens de la conservation de la faune au profit de la population autochtone qui dépend en partie de ces activités au point de vue économique.

Bien qu'il soit difficile d'évaluer le nombre de personnes engagées dans les activités de la chasse et du trappage dans la MBJ, nous pouvons toutefois affirmer à la lumière des statistiques disponibles que leur niveau de vie est probablement fort instable, reflétant en cela les fluctuations de la demande et de la valeur des ressources.

L'activité de la pêche est mieux organisée que la précédente; elle demeure toutefois périphérique. Tandis que la chasse et le trappage demeurent des activités fondées sur l'initiative personnelle, la pêche à l'omble chevalier et à la truite dans la région de Long Island - Cape Jones se fait sous le patronage du ministère des Affaires Indiennes et du Nord Canadien.

Le transport du poisson vers Moosonee et de ce poste vers les marchés de l'Ontario se fait par voie aérienne.

L'usine en opération n'a pas encore atteint le seuil de production maximale et peut donc voir son activité s'accroître au cours des prochaines années. Un moyen d'accroître la production tout en la décentralisant serait de doter de congélateurs les communautés dont la prise d'omble chevalier est substantielle de juillet à septembre. Les prises ainsi accumulées pourraient être acheminées annuellement par cargos frigorifiques vers Montréal.

Ces deux activités que sont la chasse et la pêche possèdent toutefois un aspect commun, le tourisme.

c) Le tourisme

La chasse sportive a suffisamment d'envergure pour connaître des suites intéressantes. Elle est favorisée en cela par l'attrait

qu'offrent le caribou, l'orignal et les oiseaux migrateurs et par l'amélioration constante des moyens de transport et des commodités offertes aux intéressés.

Quant au potentiel touristique de la pêche, il repose sur l'aménagement des installations nécessaires à la prise de l'omble chevalier, de la truite et autres poissons d'intérêt à proximité des lacs et rivières propices de la MBJ.

La multiplication de ces îlots touristiques pourrait tenir une certaine importance dans l'économie future des communautés autochtones, un certain nombre d'Indiens pouvant être appelés à servir de guides aux visiteurs étrangers.

Le réseau routier projeté pour le territoire de la MBJ devrait élargir la gamme de ces activités et permettre le développement d'une forme de tourisme axée sur les ressources historiques, archéologiques et scéniques (Rapport du groupe de travail fédéral-provincial, 1971). De plus, la mise en place de ce réseau routier serait susceptible d'attirer le québécois dans ce coin reculé de la province, actuellement accessible qu'à une minorité privilégiée de touristes, en grande majorité américains, amenés par hydravion. (SDBJ, 1972)

Nous pouvons conclure ce chapitre en rappelant que le potentiel des ressources minérales, hydrauliques et forestières est prometteur. Leur mise en valeur est toutefois assujettie à la conjoncture des marchés nationaux et international, favorable quant aux ressources hydrauliques.

Les phases préliminaires du premier projet de mise en valeur à l'intérieur des limites de la MBJ —projet hydro-électrique du complexe La Grande— ont manifestement modifié la vie économique de Matagami. L'éventualité d'exploitation des ressources minérales et forestières —aux potentiels économiques reconnus— tendra à diluer davantage la fonction originelle, minière, de Matagami, à affirmer son hétérogénéité économique. Nous anticipons par là le Matagami de demain et, par extension, l'Abitibi des années à venir.

Fig. 10

Ressources potentielles de la MBJ

- Localité
- Route partiellement construite
- Gisements exploités
- ▣ Gisements de minéraux connus
-) Barrages du complexe La Grande
- Emplacements possibles de centrales hydro-électriques
- Secteur forestier important

Sources: Carte routière et touristique de l'Abitibi-Témiscamingue, 1973.

W. K. Buck et A. Dubnie (1968) *Economic Possibilities in Science, History and Hudson Bay.*

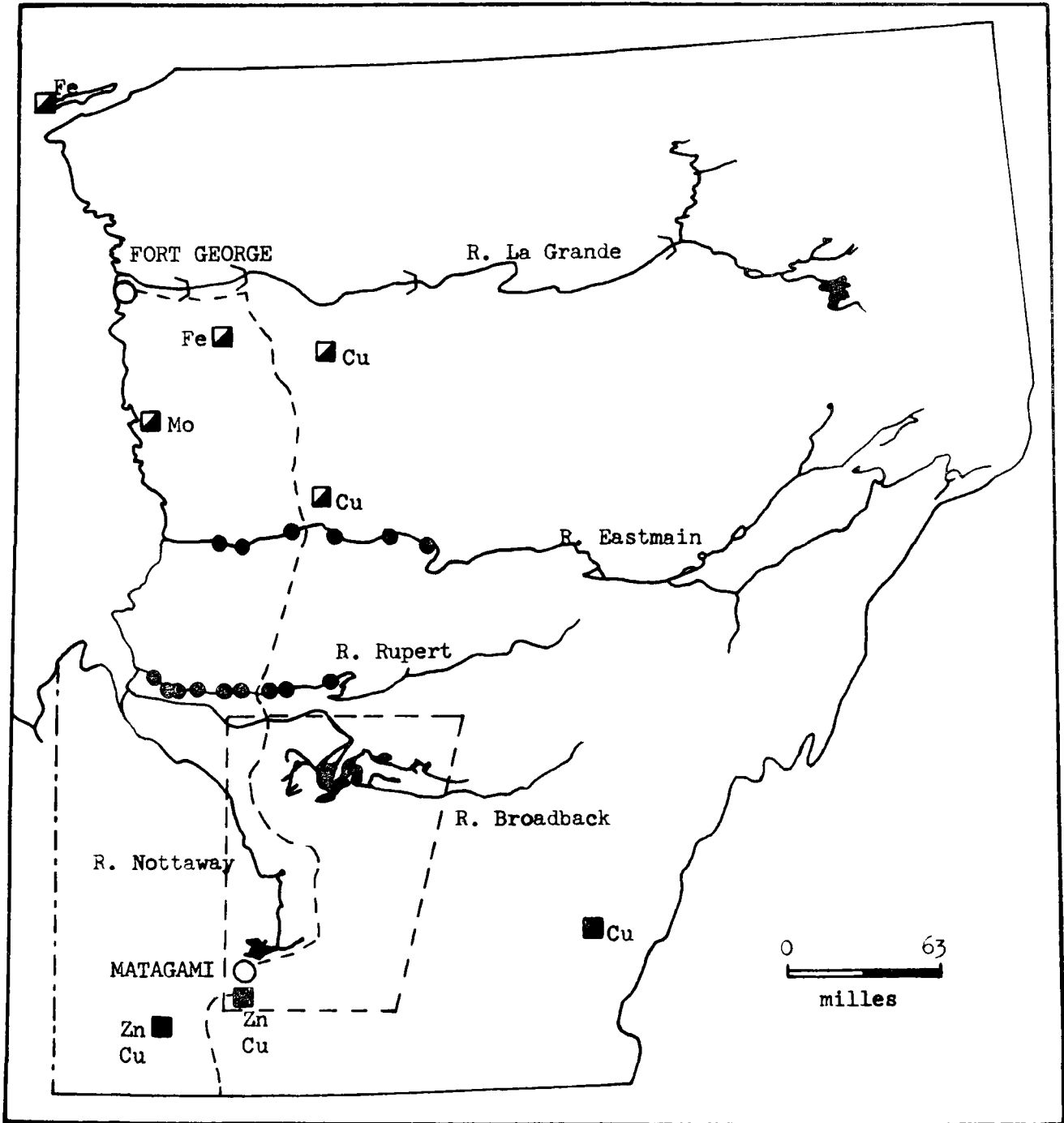


Fig. 10- Ressources potentielles de la MBJ

LES AXES DE DEVELOPPEMENT DE L'ABITIBI

Ayant présenté le milieu naturel de la MBJ et les ressources potentielles qu'elle recèle, nous voulons maintenant situer la municipalité de la baie James, création politique récente, dans le contexte historique du développement de l'Abitibi, divisé à cette fin en deux moments: l'Abitibi d'hier et l'Abitibi d'aujourd'hui et de demain.

Ce n'est pas tant l'évolution démographique et économique de l'Abitibi que nous voulons mettre en relief, mais davantage les orientations du développement spatial que ce coin du Québec a connues depuis ses débuts jusqu'à nos jours.

I. L'Abitibi d'hier

Les débuts: 1906-1928

L'Abitibi demeure une région vierge alors que le mouvement de colonisation s'accélère et que la population augmente rapidement au Témiscamingue vers les années 1905 et suivantes.

En 1906, débutent les explorations des districts par lesquels le futur Transcontinental doit passer. Durant les années suivantes, la construction —assurée surtout par des ouvriers de l'Europe de l'Est— se poursuit à un rythme plus rapide en Ontario qu'au Québec si bien que les travaux s'effectuent d'ouest en est. Ainsi, le Transcontinental part de la frontière Ontario-Québec, dessert La Sarre, atteint Amos en 1911 et La Tuque en 1913. "En sept ans, l'Abitibi était tiré de la sauvagerie, arraché à la solitude, et jeté brusquement dans la civilisation" (Blanchard, 1954).

Les premiers colons arrivent en 1912. Estimée à 329 habitants en 1913, la population atteint 1,254 en 1915 et 13,172 en 1921. Le peuplement est distribué linéairement à proximité de l'unique voie de communication utilisable alors, la voie ferrée. Il s'étire sur une distance de 112 milles, de Senneterre à la frontière interprovinciale. Des tronçons de route se greffent graduellement de part et d'autre du ruban initial, desservant les municipalités déjà existantes. En 1927, la population s'élève à 20,306 habitants. "Le semis humain s'épaissit le long de l'axe de la voie ferrée en même temps que se renforcent les antennes émises vers le Sud et le Nord" (Blanchard, 1954).

Spatialement, l'Abitibi se résume à un ruban de peuplement spontané, déroulé d'ouest en est le long de l'axe de la voie ferrée et déformé latéralement par des poussées de colonisation.

L'Abitibi de la crise: 1929-1936

La crise économique qui secoua le monde en 1929 entraîna la création des plans gouvernementaux Gordon (Canada, 1932-1934) et Vautrin (Québec, 1934-1936). Favorisant de nouveaux élans de colonisation dirigée vers l'Abitibi et le Témiscamingue, ils eurent pour effet la création de vingt-neuf paroisses dont 18 en Abitibi, l'attraction de 45,000 personnes dont le tiers est demeuré et la dilatation de l'axe de développement de l'Abitibi, au sud et au nord jusqu'au 49^e parallèle de latitude nord.

Durant les cinq années suivantes, 1936-1941, les systèmes routier et ferroviaire se déploient parallèlement aux développements spectaculaires de l'industrie minière en particulier, aux efforts de consolidation de l'économie en général. La route Senneterre —Mont-Laurier est terminée en 1939, reliant désormais l'Abitibi à Montréal. Antérieurement, en décembre 1937, la voie ferrée réunissait Senneterre à Val d'Or et était prolongée jusqu'à Rouyn un (1) an plus tard.

Période des années '40 à nos jours

Nous la qualifions de période de ralentissement voire de stabilité économique. A son apogée vers les années '40, l'exploitation minière connaît depuis quelques années un ralentissement de ses activités. La main d'oeuvre, stable depuis 1951, présente néanmoins un profil nouveau résultant d'une ~~augmentation~~ substantielle des effectifs dans le domaine tertiaire.

Notre appellation des années '40 à nos jours de "période de ralentissement" est en partie confirmée par le C.E.R.N.O.Q.¹ qui considère non seulement l'Abitibi mais tout le Nord-Ouest québécois comme une région "problème" après qu'elle fut une région à croissance rapide durant plusieurs décennies. (Avis du C.E.R.N.O.Q. et de C.D. N.O.Q., cahier 1, 1971)

La création des villes de Matagami et de Lebel-sur-Quévillon, sans oublier le village de Joutel, représente les dernières additions à l'économie régionale, dépendantes de l'industrie minière (Matagami et Joutel) et de l'industrie du bois (Lebel-sur-Quévillon); additions toutefois insuffisantes à relancer l'économie de l'Abitibi.

II. L'Abitibi d'aujourd'hui et de demain

Aujourd'hui

La relance économique du Nord-Ouest québécois en général, de l'Abitibi en particulier, semble vouloir s'orienter à partir de deux séries d'actions principales.

La première série d'actions est née d'une entente fédérale-provinciale signée en mai 1971 et connue sous l'appellation de ARDA III. Ce programme quinquennal met 27 millions de dollars à la disposition des investisseurs dans les domaines agricole, minier, touristique et forestier.

1. C.E.R.N.O.Q.: Conseil Economique Régional du Nord-Ouest Québécois

Une seconde série d'actions repose sur les importants développements du Nord. L'immense chantier de la baie James, l'aménagement global du territoire de la MBJ au nord du 49^e parallèle ravivent l'économie de l'Abitibi.

"De plus, la construction prochaine d'un gazoduc, reliant les Iles de l'Arctique aux marchés de l'Est et passant possiblement à l'est de la baie James et du Nord-Ouest ajoute en la confiance en l'avenir" (Le Nord-Ouest Québécois, 1972).

Ces deux séries d'actions et en particulier la seconde relative aux développements du Nord modifient déjà et modifieront encore davantage l'orientation spatiale du développement économique du Nord-Ouest québécois.

L'orientation générale actuelle du développement économique est axée est-ouest: Val d'Or - Malartic - Rouyn, Senneterre - Amos - La Sarre, à l'exception d'une percée sud-nord: Val d'Or - Amos - Matagami.

Déjà, l'axe minier est-ouest Val d'Or - Malartic - Rouyn se déplace vers un nouvel axe de développement sud-nord: Val d'Or - Amos - Joutel - Matagami.

Demain

Cette nouvelle orientation sud-nord semble caractériser l'orientation des futurs axes principaux de développement, telle qu'envisagée

par le C.E.R.N.O.Q. (Avis du C.E.R.N.O.Q. et du C.D.N.O.Q., cahier 1, 1971).

"Si un axe de développement se définit, d'une part, par la localisation des ressources et d'autre part, par la localisation des centres existants et des voies de circulation, les sept (7) centres d'activités de la région, reliés entre eux et soumis à certaines tensions de développement, formeront trois (3) axes principaux. Deux (2) de ces axes, partant de Rouyn et de Val d'Or, se rejoindront au nord de la région. Le troisième axe, voisinant la forêt du nord et de l'est, traversera les deux premiers dans la direction La Sarre - Senneterre."

"L'axe Rouyn - Matagami sera celui du développement minier et de la circulation des activités tertiaires et des services administratifs... Le futur débouché entre Matagami-Joutel et Authier-Nord fournira à cet axe sa voie de circulation".

"L'axe Val d'Or - Matagami sera celui de la circulation de l'énergie et des activités tertiaires. L'activité forestière pourrait également se développer selon cet axe."

"L'axe La Sarre - Senneterre, voisinant la forêt du nord, sera d'abord celui de l'activité forestière. Les activités touristiques et de récréation pourraient également se regrouper selon cet axe."

Déjà, l'axe Val d'Or - Amos - Matagami s'affirme dans son développement, grâce aux travaux préliminaires du projet hydro-électrique du complexe La Grande. Ces travaux consistent en tout premier lieu à relier par voie routière Matagami à Radisson (IG-2) et Fort George.

Le futur tracé Rouyn - Matagami devrait accroître l'importance, confirmer le rôle de la ville de Matagami comme ville-seuil du

territoire de la municipalité de la baie James.

Dans un avenir prochain, ces deux axes de développement convergeant vers Matagami s'y scinderont pour ne plus former qu'un seul axe Matagami - Radisson. Ce dernier axe sud-nord se renforcera d'axes est-ouest longeant les cours des principales rivières pour atteindre les postes de Fort George, Eastmain, Fort-Rupert. (La voix de la construction-Daily Commercial News, 27 janvier 1972)

Schématiquement, l'histoire de l'Abitibi se découpe en trois moments. La période de 1906 à 1928 fut celle du peuplement spontané dans un pays vierge; elle fut suivie d'une période de colonisation dirigée et de consolidation économique de 1929 à 1940 et, enfin, d'une période de ralentissement économique de 1940 à nos jours.

Les deux séries d'actions que sont le programme quinquennal (1971-1976) ARDA III et les projets du Nord devraient relancer l'économie de l'Abitibi. Relativement aux phases préliminaires du projet du Nord, la relance économique se caractérise notamment par une confrontation légale pour le droit d'exploitation des ressources du territoire de la MBJ entre l'exploiteur et le possesseur du sol, entre le Blanc et l'Indien cri. Dimension nouvelle dans l'histoire du développement de l'Abitibi.

Autant il est souhaitable que les ressources du territoire de la MBJ soient mises en valeur au profit de l'ensemble du Québec, autant —sinon davantage— il serait important de relever le défi sans détruire ou trop bouleverser l'environnement.

Deuxième partie

MATAGAMI, VILLE MARGINALE D'ABITIBI

La marginalité que nous attribuons à Matagami jouit d'une dimension surtout spatiale. En effet, cette ville se situe à la marge de l'écoumène de ce qu'il est convenu d'appeler le "Nord-Ouest québécois".

Mais, nous considérerons aussi, dans cette deuxième partie, quelques incidences démographiques et économiques reliées à la situation géographique particulière de Matagami.

De plus, nous présenterons les caractéristiques de l'utilisation du sol à Matagami. Suivra une étude de la qualité des services, telle que perçue par la population matagamienne à l'été 1972.

Bref, c'est l'image intrinsèque de la ville de Matagami, à des moments précis de sa brève histoire, que nous essaierons de dégager dans les deux prochains chapitres. De cette analyse seront ainsi mis en perspective, en plus de sa situation géographique même, les principaux caractères de la marginalité de Matagami dans le Nord-Ouest québécois.

APERCU DEMO-ECONOMIQUE DE MATAGAMI

L'aperçu démo-économique sera examiné à l'aide de l'étude de la population et des activités économiques de Matagami qu'on comparera à deux ensembles de villes situés, l'un, dans le plein écoumène québécois, l'autre, à la périphérie de l'écoumène québécois et ontarien. (Cf. figure 11, p. 86)

L'ensemble des villes de l'écoumène ou du coeur se compose de six villes du Québec, soit Black Lake, East Angus, Waterloo, Richmond, Contrecoeur et Saint-Raymond; car les villes qui constituent cet échantillon sont d'une taille approchant celle de la ville de Matagami. De plus, elles sont susceptibles de présenter des aspects socio-économiques et industriels semblables à ceux de Matagami.

L'ensemble des villes périphériques regroupe tant des villes du Québec: Chibougamau, Port-Cartier, Sept-Iles, Gagnon, Schefferville, Mistassini que des villes de l'Ontario: Timmins, Hearst, Sioux Lookout, Kenora. Ce n'est point leur taille qui a servi de critère de sélection mais bien plutôt leur situation, analogue à celle de Matagami, à la marge de l'écoumène. Donc, nous identifions les villes périphériques comme étant des villes à la marge de l'écoumène québécois et ontarien.

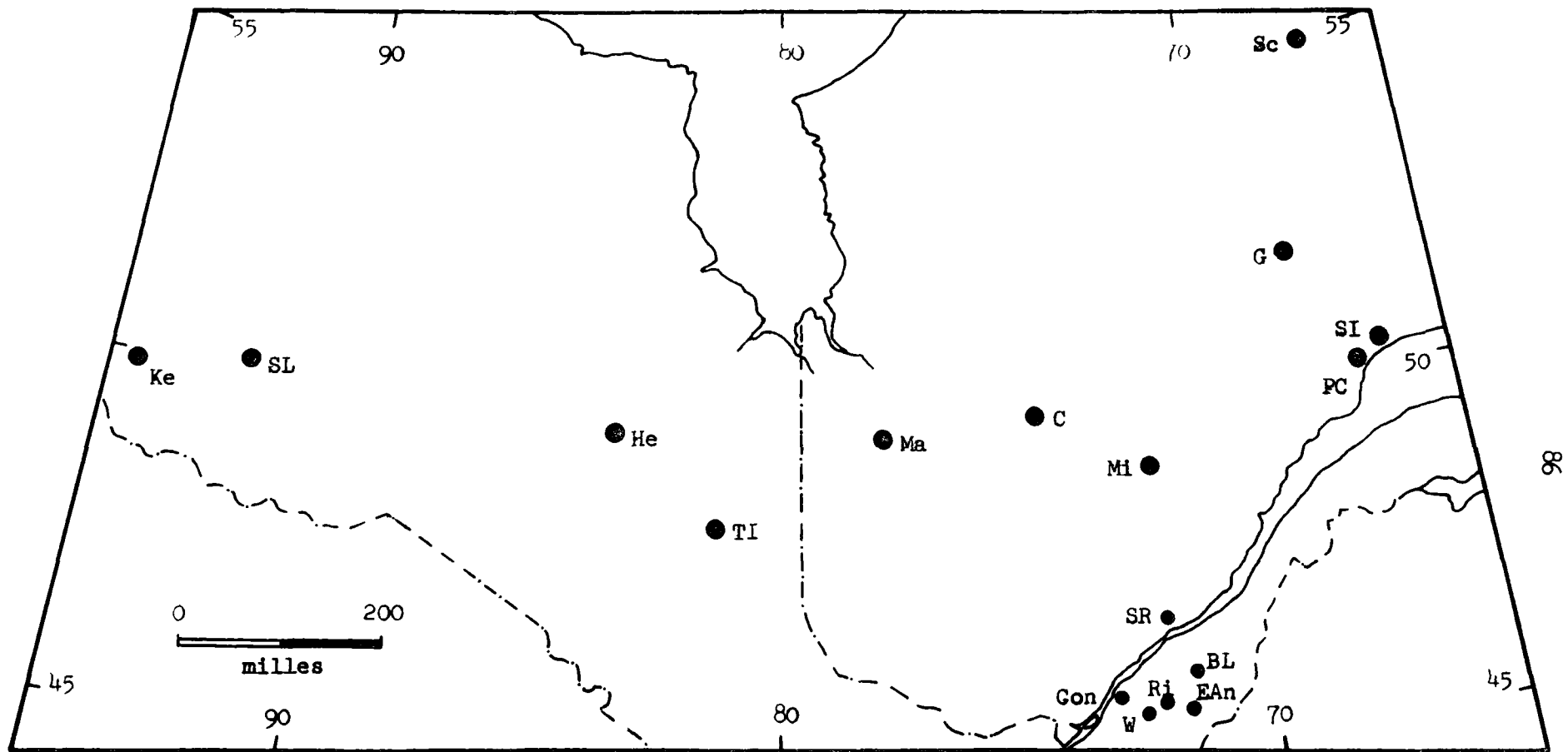


Fig. 11- Localisation des villes échantillonnées

- Villes de l'écoumène
- Villes de la marge de l'écoumène

Source: Atlas du Canada, 1957

Notre intention est de dégager certains traits démographiques et économiques de la ville de Matagami et, par analogie, de situer relativement cette ville dans le réseau urbain québécois à partir des deux échantillons de villes définis ci-haut.

I. La Population

Dans ce sous-chapitre, nous utiliserons des données démographiques relatives aux groupes d'âge extraites du recensement du Canada 1971. Elles ne coïncident pas dans le temps avec les données que nous utiliserons pour l'analyse des activités économiques ce qui risque dans certains cas particulièrement dynamiques, comme celui de Matagami, de donner lieu à des écarts importants, perceptibles mais difficilement mesurables.

Ces observations d'ordre démographique se regrouperont sous deux rubriques: les rapports de masculinité, la composition de la population par tranche d'âge. Nous ignorons une autre composante démographique, le statut matrimonial, dont les statistiques ne sont pas encore disponibles pour 1971.

Ouvrons une parenthèse concernant les écarts de dénombrement de la population de Matagami à la suite de recensements successifs en 1971: recensement fédéral en juin, recensement municipal en novembre. Evidemment, le dénombrement de la population diffère d'un

recensement à l'autre. Mais la différence observée nous amène à penser que ce sont deux réalités géographiques distinctes qui furent les objets d'enquête comme tendent à le démontrer les chiffres suivants:

| | <u>Recensement fédéral</u> | <u>Recensement municipal</u> |
|------|----------------------------|------------------------------|
| 1966 | 2244 | 2946 |
| 1971 | 2411 | 3456 |

Une explication à ces écarts peut nous être fournie par le mode de dénombrement de la population qu'utilisent les autorités municipales. A cette fin en 1971, la municipalité de Matagami fut divisée en deux secteurs de recensement: le bloc 1 et le reste du territoire de la municipalité. La population du bloc 1 s'élevait à 2,789 habitants en 1971 et la population hors du bloc 1 mais dans la municipalité à 667 habitants en 1971.

Il est permis de penser que l'unité spatiale recensée par le gouvernement fédéral en 1971 correspondait au bloc 1, et qu'il en aurait été de même que 1966. Acceptant cette hypothèse, le recensement municipal, survenu en novembre 1971, n'accuserait plus qu'un excédent de 378 habitants dans l'estimation de la population du bloc 1 en regard de celle effectuée lors du recensement fédéral. Or, cette différence, compte tenu du temps écoulé entre les deux recensements: 4 à 5 mois, semble s'expliquer par la migration de travailleurs, suscitée par le projet de la baie James, vers Matagami.

a) Les rapports de masculinité

Dans les deux ensembles de villes sélectionnées, les rapports de masculinité diffèrent non seulement dans leur expression globale mais aussi pour chacune des tranches d'âge choisies.

Les villes de l'écoumène ou du coeur présente un rapport de masculinité de 98 hommes pour 100 femmes tandis que les villes périphériques affichent une proportion excédentaire d'hommes, 108 contre 100 femmes. Cette différence ne tient pas à la composition démographique de la tranche d'âge 0-19 ans, semblable dans les deux échantillons de villes, mais à la composition des tranches 20-64 ans et 65 ans et plus. Ces deux dernières tranches d'âge sont excédentairement féminines dans les villes du coeur et masculines dans les villes périphériques.

Tableau 6 Rapports de masculinité par tranche d'âge (1971)

| <u>Villes, province</u> | <u>0-19</u> | <u>20-64</u> | <u>65 +</u> | <u>Global</u> |
|-------------------------|-------------|--------------|-------------|---------------|
| Villes de l'écoumène | 1.04 | 0.96 | 0.79 | 0.98 |
| Villes périphériques | 1.05 | 1.08 | 1.01 | 1.06 |
| villes du Québec | 1.04 | 1.13 | 0.98 | 1.08 |
| villes d'Ontario | 1.07 | 1.02 | 1.01 | 1.04 |
| <u>Matagami</u> | 1.04 | 1.20 | 2.00 | 1.12 |
| Province de Québec | - | - | - | 0.986 |
| Province d'Ontario | - | - | - | 0.994 |

Source: Statistique Canada, 92-772 (SP-2)

Nous faisons immédiatement le lien entre les effectifs excédentaires masculins des villes périphériques et les migrations de travailleurs vers ces villes éloignées des grands centres, implantées dans ces vastes régions où sont transformées les ressources: minière, forestière, hydraulique. Les villes de la Côte Nord: Schefferville, Gagnon, Sept-Iles et le centre du projet de la baie James, Matagami, illustrent de façon éloquente cet avancé avec des rapports de masculinité respectifs de 1.17, 1.16, 1.14 et 1.20 pour la tranche d'âge 20-64 ans. Nul doute que la future ville de Radisson, en voie de construction à proximité du site des travaux hydroélectriques à LG-2, appartiendra à cette classe de villes. Ces rapports ne sont pas étrangers aux données obtenues pour les villes périphériques du Québec de notre échantillon. Effectivement, le tableau 7 nous permet de constater que les dites villes possèdent un indice de 1.13 contre un faible indice de 1.02 pour les villes périphériques d'Ontario pour la tranche d'âge 20-64 ans ou la population active.

Pour l'ensemble de la population, la ville de Matagami conserve un indice de 1.12, tout comme la ville de Hearst en Ontario, étant devancée par Schefferville à 1.13.

Bref, le rapport de masculinité à Matagami ne s'identifie ni à celui des villes de l'écoumène, non plus qu'à celui des villes périphériques du Québec ou de l'Ontario. Matagami appartient à cette classe de villes dont les excédents de population masculine, particulièrement élevés dans la tranche

d'âge 20-64 ans, entraînent un rapport de masculinité global supérieur aux rapports de masculinité moyens de nos échantillons.

Tableau 7 Villes à excédents de population masculine supérieurs
à la moyenne des villes échantillonnées (1971)

| <u>Villes</u> | <u>20-64 ans</u> | <u>Global</u> |
|--------------------------------|------------------|---------------|
| Schefferville | 1.17 | 1.13 |
| <u>Matagami</u> | 1.20 | 1.12 |
| Hearst | 1.13 | 1.12 |
| Gagnon | 1.16 | 1.11 |
| Chibougamau | 1.15 | 1.09 |
| Sept-Iles | 1.14 | 1.09 |
| Villes périphériques du Québec | 1.13 | 1.08 |
| Villes périphériques d'Ontario | 1.02 | 1.04 |

Soulignons, en dernier lieu, qu'aucune des six villes du coeur ne possède des indices suffisamment élevés pour leur permettre de s'inscrire à ce tableau.

b) La composition de la population par tranche d'âge

Nous comptons trois tranches d'âge: 0 à 19 ans, 20 à 64 ans, 65 ans et plus. Nous avons dérogé à la tradition en réduisant la population active à la tranche d'âge 20-64 ans, soit en incluant le groupe 14-18 ans dans la première tranche d'âge 0-19 ans.

Tant dans les villes du coeur que les villes périphériques, une constante ressort soit l'égle importance, à .006 près, de la tranche d'âge 20-64 ans dans leurs populations respectives. C'est donc dire que l'importance des tranches d'âge 0-19 ans et 65 ans et plus devrait nous permettre de caractériser les villes.

Comparativement aux villes périphériques, les villes du coeur ont un plus faible taux de leur population dans la tranche d'âge 0-19 ans et, en contrepartie, une plus forte proportion d'individus dans la tranche d'âge 65 ans et plus. La pyramide des âges confirme la première observation et complète la seconde: en comparaison aux villes périphériques, les villes de l'écoumène comptent un plus fort pourcentage de leurs effectifs dans les groupes d'âge, masculins et féminins, supérieurs à 45 ans (cf. figure 14, p. 102). Encore faut-il distinguer dans l'échantillon des villes périphériques, les villes du Québec et les villes de l'Ontario. La composition de la population de ces dernières par tranche d'âge ressemble à celle des villes de l'écoumène.

Tableau 8

Composition en pourcentage de la population
par tranche d'âge, 1971

Villes-types de l'écoumène et de la périphérie, et Matagami

| <u>Villes, province</u> | <u>0-19</u> | <u>20-64</u> | <u>65 +</u> |
|-------------------------|-------------|--------------|-------------|
| Villes de l'écoumène | 40.1 | 51.8 | 7.1 |
| Villes périphériques | 43.9 | 51.3 | 4.8 |
| villes du Québec | 47.1 | 51.4 | 1.5 |
| villes d'Ontario | 40.5 | 51.2 | 8.3 |
| <u>Matagami</u> | 49.1 | 49.7 | 1.2 |
| Province de Québec | 39.9 | 53.2 | 6.9 |
| Province d'Ontario | 37.9 | 53.9 | 8.2 |

Source: Statistique Canada, 92-772 (SP-2)

A priori, la population serait relativement plus agée dans les villes de l'écoumène que dans les villes périphériques. Nous estimons l'âge médian¹ d'un résident de la ville de l'écoumène à 31.2 ans et celui de l'habitant de la ville périphérique à 29.1 ans. Plus précisément, le citoyen des villes périphériques d'Ontario est âgé de 31.1 ans et celui des villes périphériques du Québec, 27.1 ans.

Dans le cas qui nous intéresse, celui de Matagami, la composition de la population par tranche d'âge diffère de celle des villes périphériques du Québec en ceci qu'un plus fort contingent d'individus se range sous la tranche d'âge 0-19 ans, soit 49.1% contre 47.1%. Cette supériorité démographique (en pourcentage) de Matagami se poursuit pour les groupes d'âge 20-24 et 25-34 ans. Conséquemment, l'âge médian du matagamien est légèrement inférieur à celui du résident des villes à la périphérie du Québec, soit 26.4 ans contre 27.1.

A partir des tranches d'âge, il est aussi aisé de calculer le taux de dépendance, à savoir la proportion de la population totale que doit soutenir économiquement la population active. Le taux de dépendance n'est toutefois qu'un indice approximatif car il utilise la population susceptible d'être active, non la population active réelle.

1. L'âge médian est calculé à partir des indices 9.5, 42.0 et 70.0 ans, chacun étant pondéré par l'importance numérique de la tranche d'âge qu'il représente.

Tableau 9 Taux de dépendance (1971)

| | |
|----------------------|-------|
| Villes de l'écoumène | 0.93 |
| Villes périphériques | 0.95 |
| villes du Québec | 0.947 |
| villes d'Ontario | 0.955 |
| <u>Matagami</u> | 1.01 |
| Province de Québec | 0.88 |
| Province d'Ontario | 0.86 |

Il est à noter que ce taux varie très peu tant pour les villes périphériques du Québec que pour les villes périphériques d'Ontario, tant pour l'ensemble des villes périphériques que pour les villes de l'écoumène.

Matagami est l'une des cinq villes à posséder un taux de dépendance égal ou supérieur à l'unité, soit 1.01; ce taux s'établissait à 0.96 en 1966. C'est-à-dire, grosso modo, que 101 personnes appartenant aux tranches d'âge 0-19 ans et 65 ans et plus sont soutenues économiquement par 100 personnes de la classe "susceptible d'être active" identifiée à la tranche d'âge 20-64 ans. Les quatre autres villes sont Mistassini (1.22). Sioux Lookout (1.01), Port-Cartier et Chibougamau (1.00).

Relativement à la classification des villes élaborée à partir des tranches d'âge significatives (cf. tableau 10, p. 96; figure 12, p. 97), nous obtenons trois classes:

Classe 1 - Villes à faible taux de population non active jeune
et à fort taux de population non active vieille.

Cette première classe regroupe trois villes périphériques de l'Ontario: Timmins, Sioux Lookout, Kenora et quatre villes du coeur du Québec: Richmond, East Angus, Waterloo, Saint-Raymond.

Classe 2 - Villes à moyen taux de population non active vieille
caractérisées par:

- a) un fort taux de population non active jeune:
Mistassini, Hearst;
- b) un faible taux de population non active jeune:
Black Lake, Contrecoeur.

Classe 3 - Villes à fort taux de population non active jeune et
à faible taux de population non active vieille:

Port-Cartier, Sept-Iles, Gagnon, Matagami, Chibougamau, Schefferville.

Donc, exclusivement des villes périphériques du Québec.

Le graphique à l'origine de cette classification fait ressortir la presque similarité de la composition de la population par tranche d'âge des villes de Chibougamau et de Matagami, villes minières situées en Abitibi mais de taille différente.

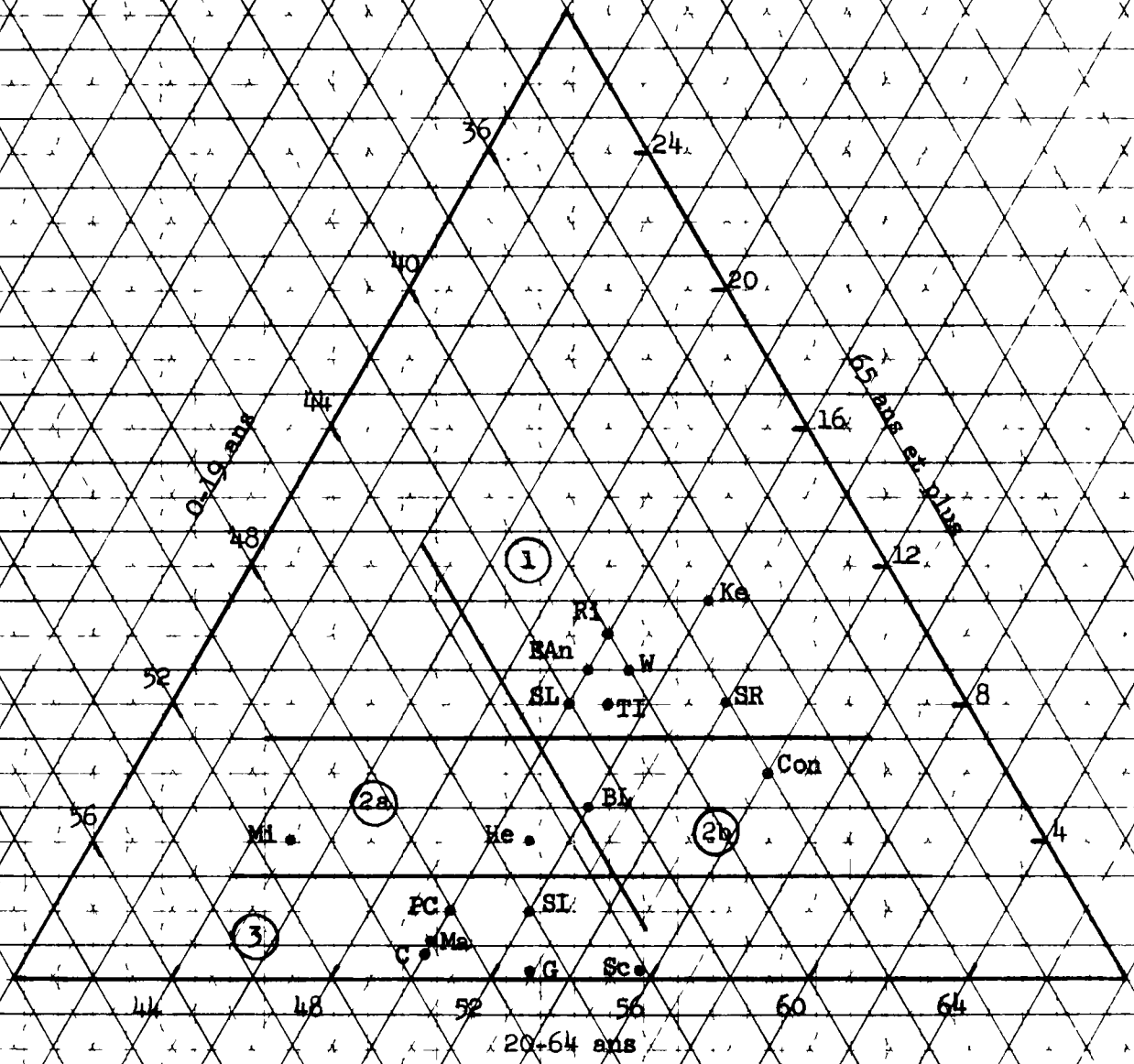
Nous mentionnions antérieurement le fait que la composition de la population par tranche d'âge des villes périphériques d'Ontario s'identifiait, à .006 près, à celle des villes de l'écoumène québécois. Ces deux types de villes comptent une plus faible proportion de personnes dans

Tableau 10 Composition en pourcentage de la population par tranche d'âge, 1971. Villes échantillonnées et Matagami.

| <u>Villes</u> | <u>0-19</u> | <u>20-64</u> | <u>65+</u> |
|----------------------|-------------|--------------|------------|
| Black Lake (BL) | 42.9 | 51.9 | 5.2 |
| Saint-Raymond (SR) | 38.1 | 53.7 | 8.2 |
| Richmond (Ri) | 40.0 | 50.1 | 9.9 |
| Waterloo (W) | 40.3 | 51.1 | 8.6 |
| East Angus (EAn) | 40.7 | 50.4 | 8.9 |
| Contrecoeur (Con) | 38.0 | 55.5 | 6.5 |
| Timmins (TI) | 41.1 | 50.9 | 8.0 |
| Hearst (He) | 44.6 | 51.3 | 4.1 |
| Sioux Lookout (SL) | 42.4 | 49.7 | 7.9 |
| Kenora (Ke) | 37.3 | 52.2 | 10.5 |
| Chibougamau (C) | 49.3 | 49.9 | 0.8 |
| Gagnon (G) | 47.0 | 52.9 | 0.1 |
| Port-Cartier (PC) | 47.7 | 49.9 | 2.4 |
| Schefferville (Sc) | 44.2 | 55.6 | 0.2 |
| Sept-Iles (SI) | 45.9 | 52.3 | 1.8 |
| Mistassini (Mi) | 50.9 | 45.1 | 4.0 |
| <u>Matagami (Ma)</u> | 49.1 | 49.7 | 1.2 |

Source: Statistique Canada, 92-772 (SP-2)

Fig. 12- Composition de la population par
tranche d'âge. Villes échantillon-
nées et Matagami



la tranche d'âge 0-19 ans et une plus forte proportion d'individus dans la tranche d'âge 65 ans et plus en regard des villes périphériques du Québec (cf. tableau 8, p. 92). La première classe de notre typologie rend aussi compte de cette tendance.

Le comportement démographique des villes ontariennes sélectionnées ne fait que refléter les tendances démographiques de l'Ontario comparativement à celles du Québec. L'Ontario possède un plus fort taux de sa population dans la tranche d'âge 65 ans et plus que le Québec, soit 8.2% contre 6.9%, et, en contrepartie, des effectifs moins importants dans la tranche d'âge 0-19 ans, 37.9% contre 39.9%. Ces mêmes tendances se retrouvent également lorsque l'on compare les statistiques démographiques des comtés d'Ontario, auxquels appartiennent les villes choisies, à celles des comtés du Québec: comtés des villes périphériques, comtés des villes de l'écoumène.

Ainsi ne faut-il pas être surpris si les villes périphériques d'Ontario dans notre échantillon, à l'exception de Hearst, ressemblent moins aux villes périphériques du Québec et davantage aux villes du cœur du Québec.

En résumé, rappelons que Matagami fait partie, avec cinq autres villes périphériques du Québec, de cette classe de villes à fort taux de population non active jeune (0-19 ans) et à faible taux de population non active vieille (65 ans et plus). Villes d'hommes, Matagami n'en affiche

pas moins un taux de dépendance de 1.01. L'âge médian du matagamien s'établit à 26.4 ans, inférieur à celui des villes de l'écoumène et des villes périphériques du Québec et de l'Ontario.

En comparaison de 1966, ces trois variables ont évolué.

Les effectifs procentuels de population ont légèrement augmenté dans les tranches d'âge 0-19 ans et 65 ans et plus, aux dépens de la tranche d'âge médiane, en 1971. Conséquemment, le taux de dépendance est passé de 0.96 (1966) à 1.01 (1971). (Cf. tableau 12, p. 100)

L'âge médian en 1971 est supérieur de 0.1 sur celui de 1966, soit 26.3 contre 26.4 ans.

Le rapport actuel (1971) de masculinité atteint 1.12 contre 1.44 en 1966. Cette forte diminution est facilement observable sur la pyramide des âges de Matagami. Huit groupes d'âge sur onze chez les femmes ont procentuellement augmenté tandis que sept groupes d'âge ont diminué chez les hommes. (Cf. tableau 11, p. 100; figure 13, p. 101)

Tableau 11 Rapports de masculinité par tranche d'âge à Matagami,
1966 et 1971

| | <u>0-19</u> | <u>20-64</u> | <u>65 +</u> | <u>Global</u> |
|------|-------------|--------------|-------------|---------------|
| 1966 | 1.18 | 1.74 | 3.50 | 1.44 |
| 1971 | 1.04 | 1.20 | 2.00 | 1.12 |

Sources: Recensement du Canada, 1966 et 1971

Tableau 12 Composition en pourcentage de la population par tranche
d'âge à Matagami, 1966 et 1971

| | <u>0-19</u> | <u>20-65</u> | <u>65 +</u> | <u>Global</u> |
|------|-------------|--------------|-------------|---------------|
| 1966 | 48.6 | 51.0 | 0.4 | 100.0% |
| 1971 | 49.1 | 49.7 | 1.2 | 100.0% |

Sources: Recensement du Canada, 1966 et 1971

Fig. 13 - Pyramides des âges
Nakatani 1966, 1971

Femmes

+ 70
65-69
55-64
45-54
35-44
25-34
20-24
15-19
10-14
5-9
0-4

Hommes

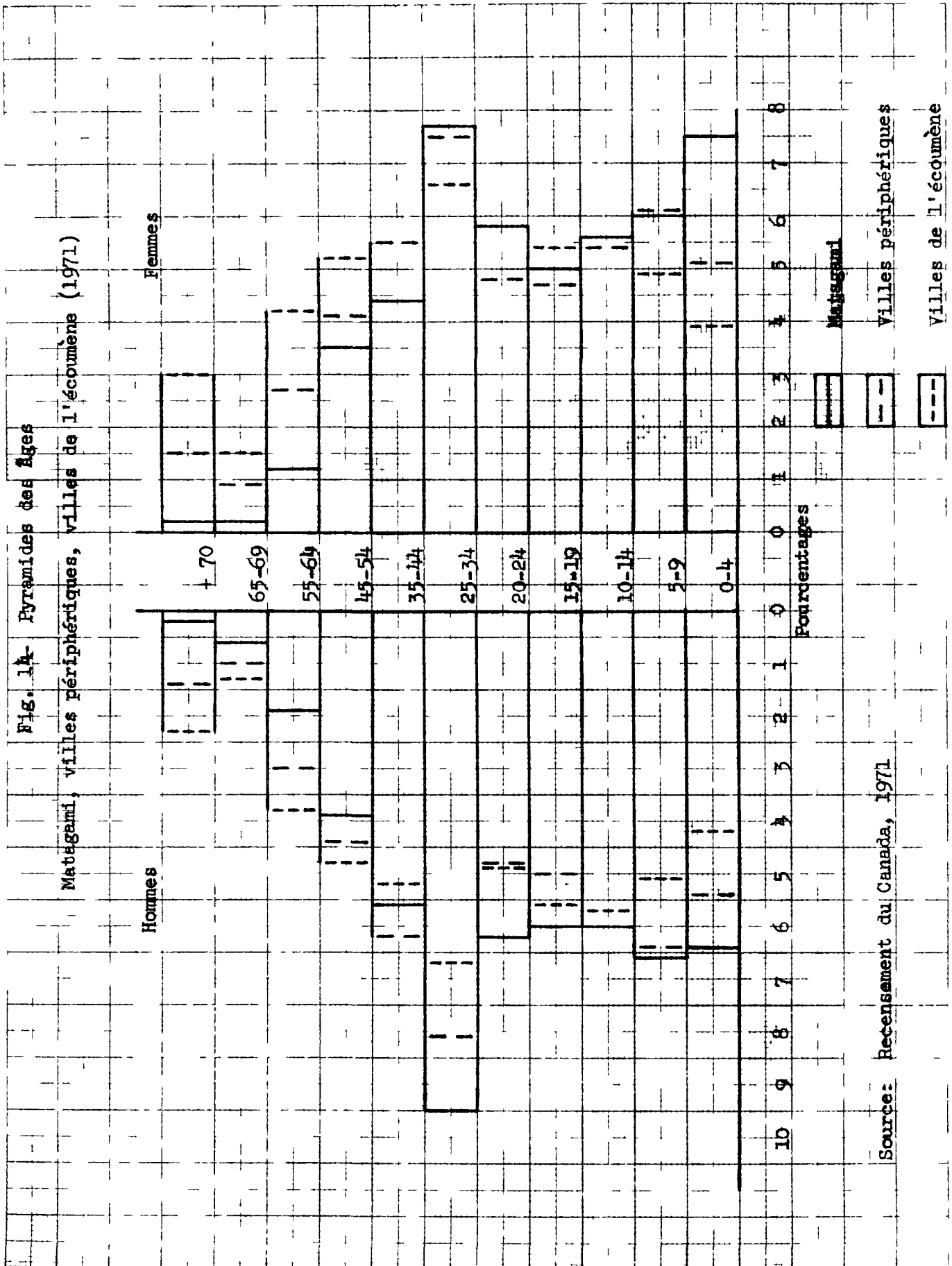
10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 0 1 2 3 4 5 6 7 8

Percentages

1966

1971

Sources: Recensement du Canada 1966, 1971



II. Les activités économiques

Les activités économiques analysées ont été relevées dans le "Reference Book" de Dun and Bradstreet, édition de novembre 1972. Le moment du "recensement" de ces activités dont l'unité est l'entreprise correspond à la période d'enquête sur les services publics à Matagami, soit l'été 1972, dont nous discuterons ultérieurement.

L'analyse de l'image économique de Matagami par le biais de ses activités économiques remplace celle que l'on n'a pu esquisser à partir des statistiques de la main-d'oeuvre, faute de données disponibles à cet égard tant au niveau fédéral, provincial que municipal.

Une première lecture des activités économiques de Matagami nous a permis de déceler la grande inexactitude de son portrait économique. Aussi avons-nous parcouru les fiches de toutes les villes sélectionnées pour prendre connaissance des activités énumérées et compléter avec le "Livre bleu" (été 1972)¹ la fiche de Matagami, ajoutant à sa liste initiale des activités existantes et non mentionnées que l'on retrouve au répertoire des autres villes.

Au niveau du traitement des données, nous avons regroupé les raisons sociales en autant de secteurs d'activités requis, définis par

1. Créée par le Comité d'Accueil de Matagami et mise à la disposition du public en 1970, cette brochure, répertoire des activités socio-économiques locales, a été rééditée à six reprises suivant le rythme de l'évolution de la situation à Matagami.

ailleurs par l'annuaire, et mesuré l'importance de chacun d'entre eux pour chacune des villes. De ces premières opérations découlent une série d'observations générales. Suivra une série d'observations plus spécifiques reposant sur la position des villes quant à un ensemble limité de secteurs d'activités.

a) Observations générales

Relativement à la composition de la fiche économique des villes sélectionnées, nous regrouperons nos commentaires sous trois rubriques pour essayer de cerner l'appartenance et la spécificité de Matagami.

Les villes de l'écomène et les villes périphériques

Nous confrontons deux ensembles de villes différents par la situation respective de leurs éléments dans le réseau urbain, différents aussi par la taille des organismes en cause. Les villes de l'écomène ont une population variant entre 3,900 et 5,000 habitants tandis que les villes périphériques s'échelonnent entre 2,600 et 28,700 habitants. Nous estimons la population de Matagami à l'été 1972 à environ 3,923 habitants, par extrapolation, à partir des données de la clientèle scolaire de Matagami en 1971 et 1972.

Le nombre d'activités n'est pas proportionnel au chiffre de la population. De plus, l'importance d'un secteur d'activités donné dans une ville possédant un nombre restreint d'activités tend à être

faussée, sur-évaluée.

A partir de la composition-type de la fiche économique des deux ensembles de villes, nous pouvons comparer l'importance des secteurs d'activités. (Cf. tableau 13, p. 106)

Ainsi les villes périphériques se distinguent nettement dans les domaines de la construction et du commerce de gros, leur importance étant deux fois supérieure aux mêmes domaines des villes de l'écoumène. Le domaine des transports et communications est également plus notoire dans les villes périphériques. Or, ces trois secteurs d'activités caractérisent les villes périphériques de notre échantillon. Il est également à noter que ces dernières l'emportent dans les secteurs minier et financier et très légèrement dans celui des services.

En contrepartie, les villes de l'écoumène s'identifient aux secteurs industriel et de commerce de détail et affichent de plus une certaine supériorité dans le domaine agricole. Fait à souligner, le commerce de détail regroupe en moyenne 57% du nombre total des entreprises de la ville-type de l'écoumène.

Les caractéristiques du profil économique des ensembles de villes étant dégagées, il reste à confronter la ville de Matagami à chacun des ensembles.

Tableau 13

Composition de la fiche économique des villes-
types de l'écoumène et de la périphérie, et de Matagami

| | <u>Villes</u> | | |
|---------------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | <u>écoumène</u> | <u>périphérie</u> | <u>Matagami</u> |
| Construction | 5.8 | 11.6 | 8.5 |
| Commerce de gros | 2.6 | 7.2 | 9.9 |
| Transports et communications | 4.3 | 6.4 | 16.9 |
| Mines | 0.5 | 1.1 | 2.8 |
| Services | 16.7 | 18.4 | 22.5 |
| Industries | 12.1 | 6.2 | 2.8 |
| Commerce de détail | 56.9 | 48.0 | 36.6 |
| Finances | 0.3 | 0.6 | - |
| Agriculture | 0.8 | 0.5 | - |
| | ----- | ----- | ----- |
| | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

Source: Reference Book, Dun & Bradstreet, novembre 1972

Matagami et les villes de l'écoumène

Ville périphérique située à la frontière septentrionale de l'Abitibi, Matagami devrait présenter des secteurs forts d'activités dans la construction, les transports et communications et le commerce de gros comparativement aux dits secteurs dans les villes de l'écoumène si l'on se réfère aux observations précédentes.

L'hypothèse se vérifie bien que Matagami doit concéder la première place à la ville de Contrecoeur et partager la seconde avec la ville minière de Black Lake dans le domaine de la construction. Elle détient toutefois le premier rang dans le domaine des services. En contrepartie, elle est complètement déclassée dans les secteurs industriel et de commerce de détail.

Bref, la composition du profil économique de la ville de Matagami correspond intégralement à l'image que l'on avait dessinée de la ville périphérique. Mais dans quelle mesure Matagami s'identifie-t-elle ou se différencie-t-elle de la ville-type périphérique de l'échantillon?

Matagami et les villes périphériques

Relativement à la ville-type périphérique de l'échantillon, Matagami possède des valeurs supérieures dans les domaines des transports et communications, du commerce de gros et des services. Cependant dans la réalité, elle ne conserve sa primauté que dans le domaine des transports et communications.

Toute proportion gardée, l'activité minière à Matagami est aussi importante qu'à Timmins et Chibougamau.

Dans le domaine de la construction, la ville de Matagami fait figure de parent pauvre, étant précédée par 9 des 10 villes composant l'ensemble des villes périphériques. La ville de Hearst ferme la marche en ce domaine mais l'ouvre en matière industrielle.

Hearst est l'une des quatre villes ontariennes qui dominent le secteur industriel. Les villes québécoises suivent avec Sept-Iles en tête; seules les villes de Chibougamau et de Schefferville présentent un indice industriel moins important procentuellement que Matagami.

En matière de transports et communications, nous avons déjà souligné que Matagami détient le premier rang et, ce, de façon très nette. Elle cède toutefois le pas à la ville de Sept-Iles en ce qui concerne le commerce de gros. Cette ville de la Côte Nord du Québec et Matagami font vraiment classe à part en ce domaine dans notre échantillon.

Bien que les villes périphériques présentent un secteur de commerce de détail moins important que celui que l'on retrouve dans les villes du coeur, Matagami n'en est pas moins encore reléguée au dernier échelon.

Dans le domaine financier, cinq villes sur une possibilité de onze sont inscrites au tableau: les quatre villes ontariennes de l'échantillon et une seule ville québécoise, Sept-Iles.

Enfin, aux services, Gagnon tient le haut du pavé; elle est respectivement suivie de Matagami et de Chibougamau.

En résumé, les villes périphériques se distinguent des villes de l'écoumène, dans nos échantillons, par la supériorité des secteurs de la construction, du commerce de gros, des transports et communications. Ville périphérique, Matagami vérifie ce constat vis-à-vis les villes de l'écoumène. Sa position est toutefois moins forte vis-à-vis l'échantillon des villes périphériques bien qu'elle domine dans le secteur des transports et communications et figure avantageusement dans les domaines du commerce de gros et des services.

b) Observations spécifiques

Compte tenu des observations et constatations antérieures, nous étudierons les comportements de Matagami et des villes sélectionnées en deux temps. A cette fin, nous utiliserons d'abord le trinôme "construction-transports-commerce de gros" caractérisant les villes périphériques et, dans un second temps, le trinôme "transports-commerce de gros-services" différenciant Matagami des autres villes périphériques.

Construction-transports-commerce de gros

Ce trinôme regroupe respectivement 13% et 25% du nombre total des entreprises des villes de l'écoumène et de la périphérie. 35% des entreprises de Matagami y sont inscrites, soit un sommet parmi toutes les villes considérées.

Dans treize des dix-sept villes, soit 76% des cas, la construction est le secteur d'activités le plus important; ceci n'est toutefois pas vrai pour Matagami. Conséquemment, nous l'utiliserons comme critère de classification des villes.

Nous avons d'abord mesuré l'importance relative des secteurs d'activités composant le trinôme puis inscrit la position de chacune des villes dans un graphique triangulaire (cf. tableau 14, p. 112; figure 15, p. 113). Les villes se partagent en trois classes.

Classe 1 - Villes à construction faible (-36%) axées sur les transports (+40%)

Hearst, Matagami

Cas isolé: la ville de Waterloo. Bien que possédant un domaine de la construction faible (26%) propre à la classer dans cette première division, Waterloo s'identifie plutôt à une ville de commerce de gros important (+53%).

Classe 2 - Villes à construction moyenne (40 à 56%)

Cette seconde classe se divise en trois sous-classes se caractérisant par:

a) les transports comme secteur secondaire d'activités (+32%)

Saint-Raymond, Gagnon, Sioux Lookout, Kenora, Contrecoeur, East Angus

b) une importance égale du commerce de gros et des transports

Richmond, Chibougamau

c) le commerce de gros comme secteur secondaire
d'activités (+32%)

Timmins, Mistassini, Sept-Iles

Classe 3 - Villes à construction importante (+56%)

Port-Cartier, Schefferville, Black Lake

Nous notons que 7 des 11 villes périphériques se situent dans la seconde classe, celle où est en évidence un secteur prioritaire d'activités appuyé d'un second secteur de quelque importance. Or, Matagami n'appartient pas à cette classe. Dans l'état actuel des choses, Matagami n'afficherait pas le comportement moyen de la ville périphérique. Et ceci est redevable partiellement, croyons-nous, au projet de la baie James.

L'annonce de ce projet au printemps 1971 et la création subséquente de la Société de développement de la baie James (SDBJ) à l'été 1971 ont modifié et accéléré considérablement le développement de la ville minière de Matagami. De par sa situation géographique favorable, on a vite fait de cette ville la plaque tournante de ce projet.

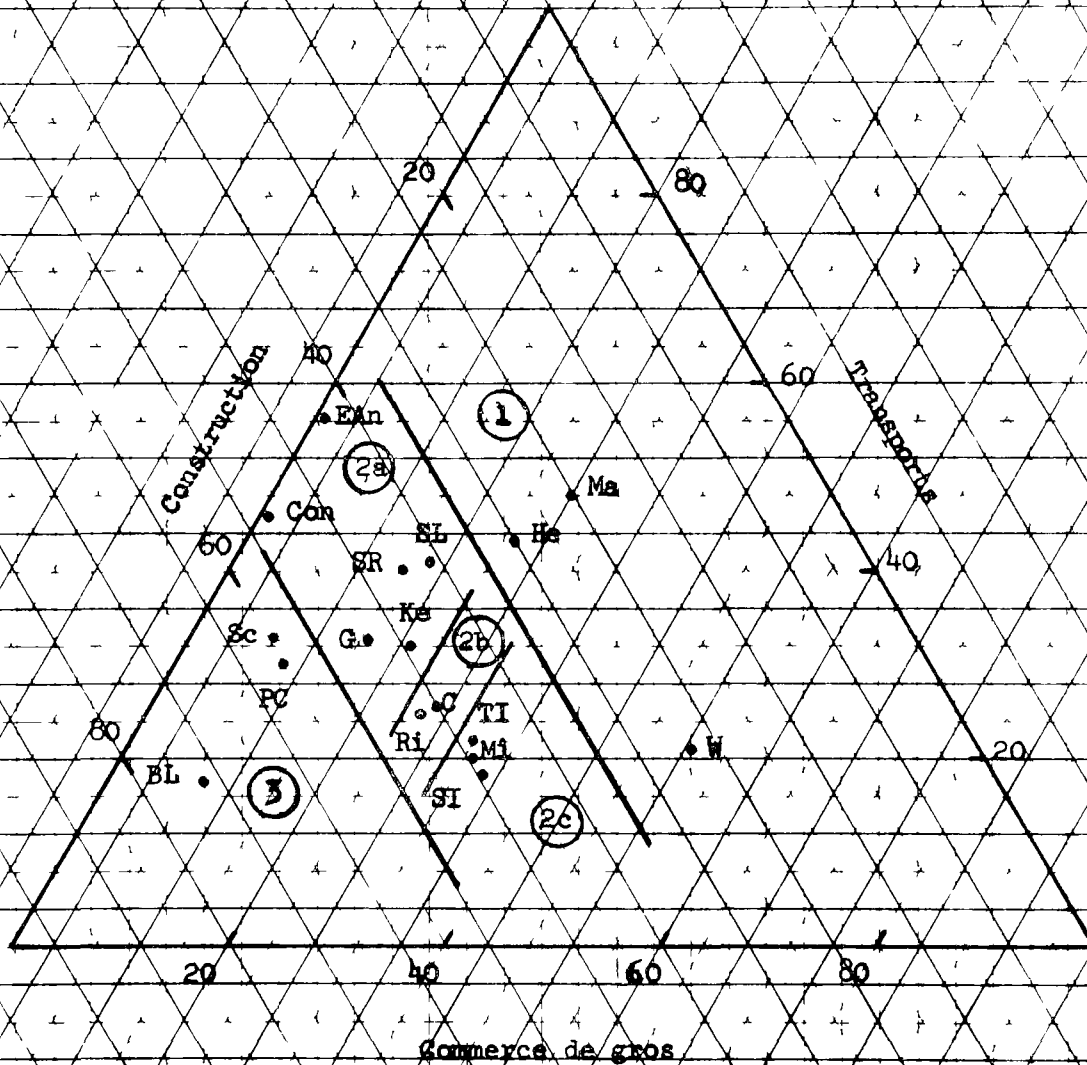
Le choix de l'emplacement des travaux hydroélectriques, la rivière La Grande, rendu public au mois de mai 1972 n'a fait que confirmer le rôle que l'on prêtait à Matagami.

Tableau 14 Importance procentuelle des secteurs d'activités du
trinôme: construction- transports - commerce de gros
de deux échantillons de villes et de Matagami

| <u>Villes</u> | <u>construction</u> | <u>transports</u> | <u>commerce de gros</u> |
|-----------------------------|---------------------|-------------------|-------------------------|
| Black Lake (BL) | 73 | 18 | 9 |
| Saint-Raymond (SR) | 44 | 40 | 16 |
| Richmond (Ri) | 50 | 25 | 25 |
| Waterloo (W) | 26 | 21 | 53 |
| Contrecoeur (Con) | 54 | 46 | 0 |
| East Angus (EAn) | 43 | 57 | 0 |
| Ville-type de l'écoumène | 46 | 34 | 20 |
| Timmins (TI) | 46 | 22 | 32 |
| Hearst (He) | 32 | 43 | 25 |
| Sioux Lookout (SL) | 41 | 41 | 18 |
| Kenora (Ke) | 47 | 32 | 21 |
| Chibougamau (C) | 48 | 26 | 26 |
| Gagnon (G) | 50 | 33 | 17 |
| Schefferville (Sc) | 59 | 33 | 8 |
| Port-Cartier (PC) | 60 | 30 | 10 |
| Sept-Iles (SI) | 47 | 18 | 35 |
| Mistassini (Mi) | 47 | 20 | 33 |
| Ville-type périphérique | 46 | 25 | 29 |
| <u>Matagami (Ma)</u> | 24 | 48 | 28 |

Source: Reference Book, Dun & Bradstreet, novembre 1972

Fig. 15- Situation des villes échantillonnées et de Matagani relativement au trinôme d'activités de la construction, du commerce de gros et des transports.



Or, la nature des premiers travaux, la construction d'aérodromes et de la route Matagami-LG 2-Fort George, a amené l'établissement spontané d'activités économiques connexes. Mentionnons la multiplication des compagnies de transport aérien à Matagami, l'installation d'une compagnie de transport par camion de même que la venue de commerçants de gros spécialisés dans la vente de matériel de construction. Ainsi le projet de la baie James insuffle à l'économie de Matagami une orientation qu'elle (la ville) n'aurait certes pas connue de façon aussi déterminante si elle avait suivi le cours normal de son développement.

Nous avons voulu situer Matagami dans l'ensemble des villes périphériques et, ce, à partir de la comparaison des secteurs d'activités forts de ces dernières. Nous répéterons cette démarche mais à partir cette fois des secteurs d'activités forts de Matagami.

Transports-commerce de gros-services

Ce trinôme recueille un plus grand nombre d'activités que le précédent: 24%, contre 13%, du nombre total des entreprises des villes de l'écoumène et 32%, contre 25%, dans les villes périphériques. Le nouveau secteur d'activités utilisé, les services, est règle générale plus important dans les villes de l'écoumène. Les services comptent néanmoins pour plus de 50% des activités réunies sous ce trinôme dans toutes les villes considérées, sauf à Matagami. Il n'en demeure pas moins que ces trois secteurs spécifiques d'activités représentent un peu moins de 50% des activités économiques de Matagami.

Comme précédemment, nous avons calculé l'importance relative des secteurs d'activités de ce trinôme et avons visualisé les résultats à l'aide d'un graphique triangulaire, y indiquant la position de chacune des villes (cf. tableau 15, p. 116; figure 16, p. 117). Nous obtenons trois classes de villes reposant sur un secteur d'activités prioritaire, les services, graduellement plus important selon les classes.

Classe 1 - Villes à services (46-60%) et transports (24-34%)

Schefferville, Sioux Lookout, Hearst, Kenora, Matagami.

Classe 2 - Villes à services (51-68%) et commerce de gros (16-32%)

Chibougamau, Mistassini, Timmins, Waterloo, Sept-Iles.

Classe 3 - Villes à services (+64%) avec importance négligeable du commerce de gros (-10%)

Black Lake, Richmond, Saint-Raymond, Gagnon, Port-Cartier, Contrecoeur et East Angus.

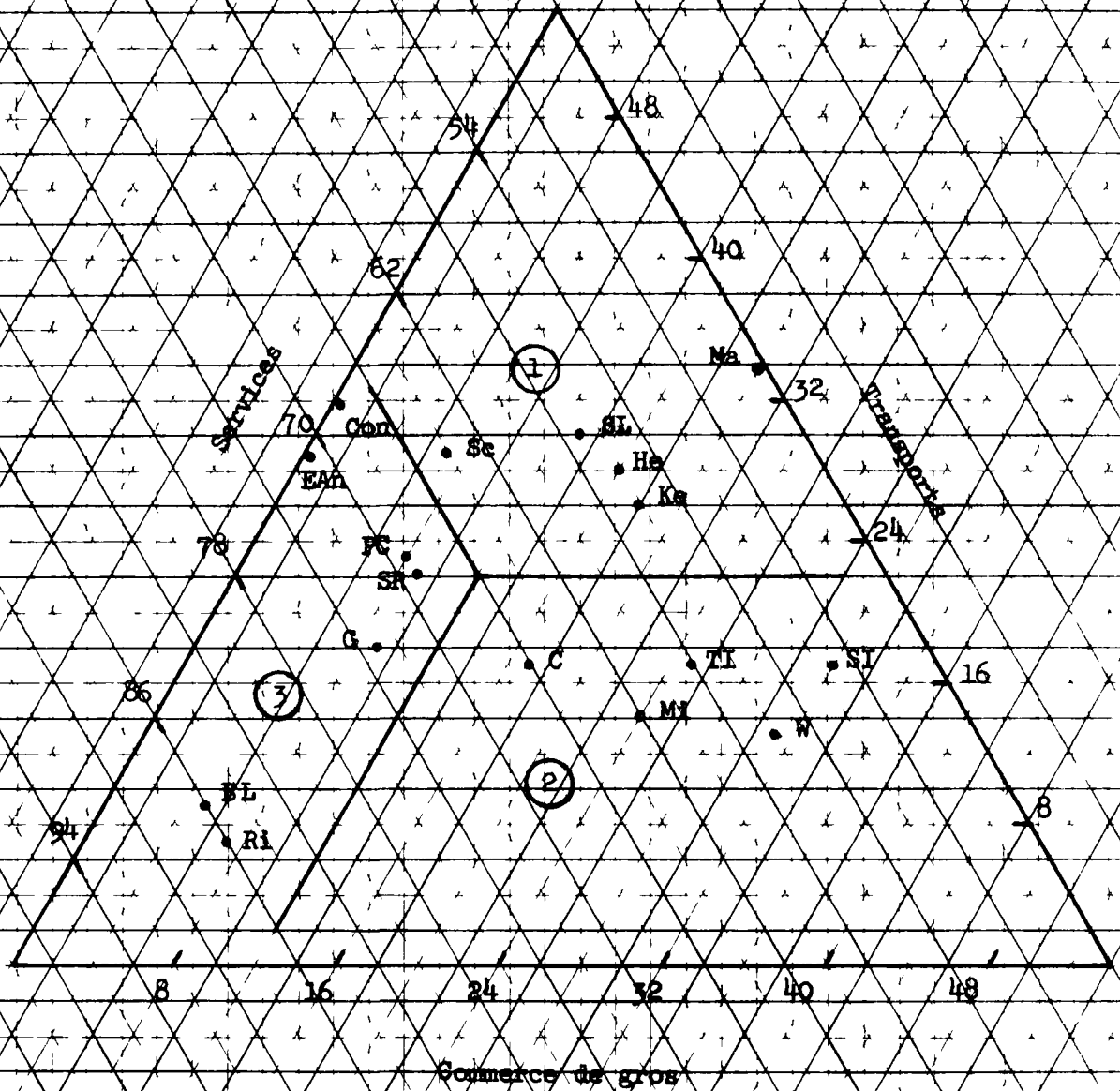
Bien que cette comparaison se fonde sur trois secteurs d'activités caractérisant la ville de Matagami, cette seconde classification regroupe dans la même classe que ladite ville un plus grand nombre de villes que la classification précédente. Ceci laisse à penser que Matagami est un cas moins isolé qu'on serait porté à le croire, que les villes périphériques, se fondant sur le cas de Matagami, se développeraient par élans, par impulsions qui déséquilibreraient provisoirement l'économie locale.

Tableau 15 Importance procentuelle des secteurs d'activités du
trinôme: transports, commerce de gros, services de
deux échantillons de villes et de Matagami.

| <u>Villes</u> | <u>transports</u> | <u>commerce de gros</u> | <u>services</u> |
|-------------------------|-------------------|-------------------------|-----------------|
| Black Lake (BL) | 9 | 5 | 86 |
| Saint-Raymond (SR) | 22 | 9 | 69 |
| Richmond (Ri) | 7 | 7 | 86 |
| Waterloo (W) | 13 | 31 | 56 |
| Contrecoeur (Con) | 32 | 0 | 68 |
| East-Angus (EAn) | 29 | 0 | 71 |
| Ville-type de l'écomène | 18 | 11 | 71 |
| Timmins (TI) | 17 | 25 | 58 |
| Hearst (He) | 28 | 16 | 56 |
| Sioux Lookout (SL) | 30 | 13 | 57 |
| Kenora (Ke) | 26 | 18 | 56 |
| Chibougamau (C) | 17 | 17 | 66 |
| Gagnon (G) | 18 | 9 | 73 |
| Port-Cartier (PC) | 23 | 8 | 69 |
| Schefferville (Sc) | 29 | 7 | 64 |
| Sept-Iles (SI) | 17 | 32 | 51 |
| Mistassini (Mi) | 14 | 24 | 62 |
| Ville-type périphérique | 20 | 23 | 57 |
| <u>Matagami (Ma)</u> | 34 | 20 | 46 |

Source: Reference Book, Dun & Bradstreet, novembre 1972

Fig. 16- Situation des villes échantillonnées et de Matagami relativement au trinôme d'activités des transports, du commerce de gros, et des services



Cette seconde classification s'avère moins détaillée que la précédente. Un seul secteur d'activités, les services, ayant été ajouté en remplacement du domaine de la construction, nous retrouvons certaines similarités dans les résultats. Ainsi, les villes de Hearst et Matagami sont liées aux transports dans les deux classifications. Il en est de même des villes de Mistassini, Timmins, Waterloo et Sept-Iles qui sont, elles, liées au commerce de gros.

Or, les activités économiques d'une ville s'inscrivent dans le paysage selon un certain ordre (le plan de zonage). Avant d'étudier la qualité des services offerts à Matagami dans le prochain chapitre nous présenterons quelques caractéristiques de l'utilisation du sol dans cette ville à l'été 1972.

ETUDE DE LA QUALITE DES SERVICES A MATAGAMI

L'étude de la qualité des services à Matagami repose sur les résultats d'une enquête réalisée par l'équipe de Perspectives Jeunesse de Matagami auprès de la population locale, à l'été 1972. Déterminant la qualité des services en termes de satisfaction et d'insatisfaction, l'enquête fut poursuivie durant une période de quatre semaines consécutives, assurant ainsi une relative homogénéité de l'évaluation populaire des services.

Auparavant, nous tenons à présenter certaines caractéristiques de l'utilisation du sol de Matagami (été 1972), cadre spatial des services ultérieurement discutés.

I. Caractéristiques de l'utilisation du sol à Matagami (été 1972)

Nous mentionnions antérieurement que le paysage urbain porte la marque des fonctions qui sont la raison d'être de la ville. Les principaux éléments caractérisant le paysage urbain sont le plan (auquel nous nous attarderons), le site, l'aspect des divers quartiers, le style des constructions.

Dans les régions à la marge de l'écoumène, les plans des villes se ramènent à deux types principaux: le plan rectangulaire ou en damier et le plan aux courbes prédominantes (Biays, 1964). Les villes québécoises de Chapais, Chibougamau et Sept-Iles et la ville ontarienne de Timmins appartiendraient au premier type de plan tandis que les villes québécoises de Schefferville, Gagnon et Port-Cartier Est représenteraient le second.

"Le plan de la ville de Matagami n'appartient à aucun type défini; il comporte une série de quadrilatères de formes, de tailles et d'orientation très variées." (Biays, 1964)

La réalisation d'un plan rectangulaire aurait été difficile compte tenu de la topographie locale. En provenance de l'ouest, la route sud entrant dans la ville domine en quelque sorte le paysage. Un observateur situé en zone institutionnelle au nord de ladite route surplombe un secteur résidentiel en construction (doté d'artères pointillées) au nord et un secteur commercial à l'ouest. Se déplaçant stratégiquement vers la même route d'accès à la ville, cet observateur notera que le secteur résidentiel du sud de la ville est bâti à flanc de croupe.

D'autre part, l'adoption d'un plan aux courbes prédominantes se serait avérée difficilement réalisable sinon impossible d'exécution selon l'avis d'un ingénieur civil local. L'infrastructure commandée par ce type de plan se prête peu aux conditions locales du sol et, en outre, encourt des dépenses plus élevées de réalisation.

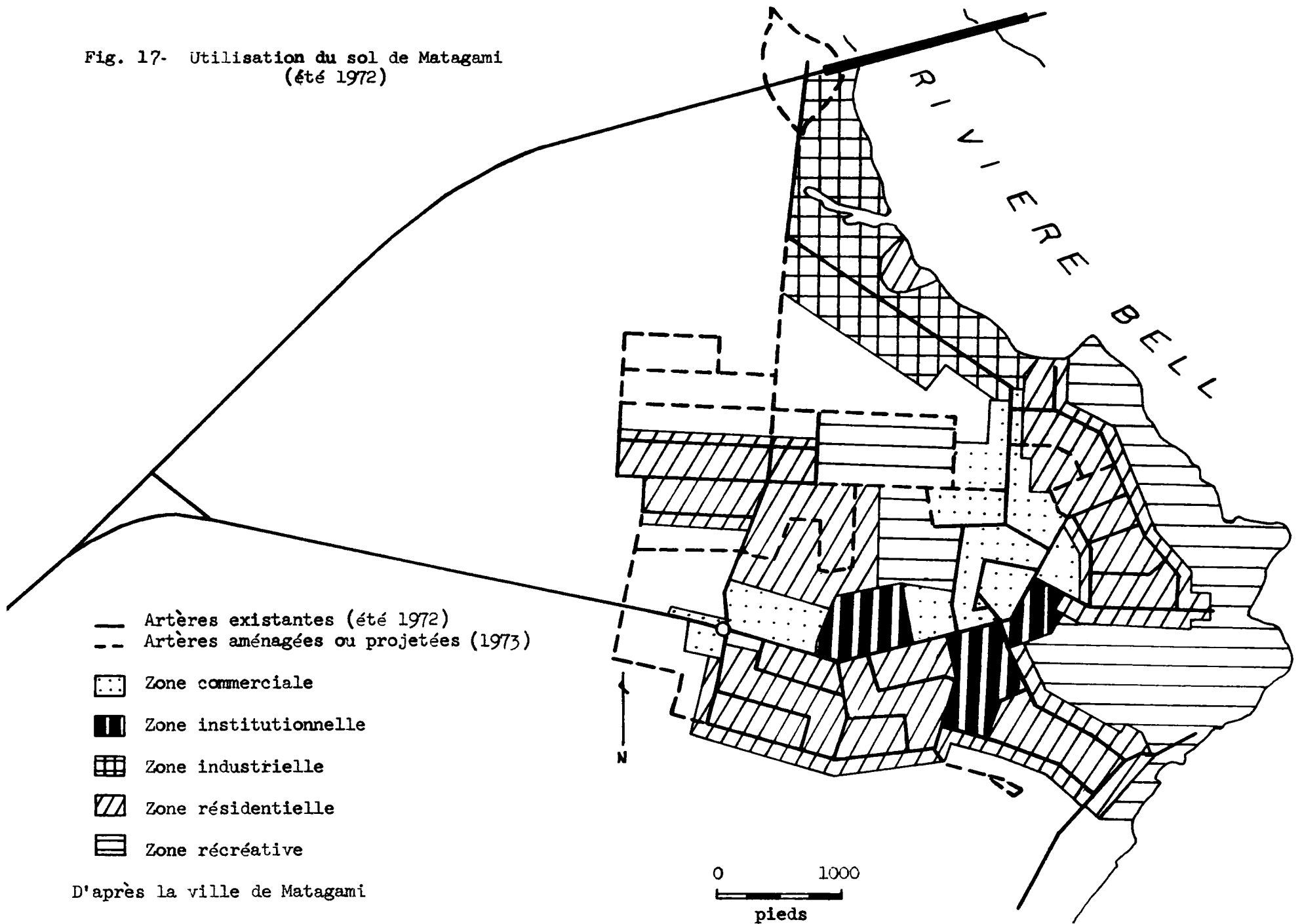
Quant au site, il est fréquent de construire les villes marginales au bord d'un plan d'eau. Ainsi en est-il pour Matagami, érigée en bordure de la rivière Bell.

Quel que soit le plan adopté, le souci d'appliquer un zonage assez strict domine. On veille à séparer les quartiers résidentiels des quartiers commerciaux, à repousser les industries polluantes et les activités reliées aux transports vers la périphérie de la ville. Cette séparation spatiale des diverses fonctions urbaines est d'autant plus tranchée dans les villes récentes que l'on partait d'un terrain vierge.

Matagami, à l'exemple des villes minières de Schefferville et de Chibougamau, se trouve à bonne distance des lieux d'extraction, soit 7 à 8 milles terrestres. L'aéroport de la Société de développement de la baie James est quelque peu plus éloigné, à environ 10 milles, tandis que l'aire d'entreposage de la Société d'énergie de la baie James, reliée notamment par le chemin de fer au réseau urbain, ne se situe approximativement qu'à 5 milles de la ville. Ces différents lieux n'apparaissent évidemment pas sur notre carte à grande échelle d'utilisation du sol.

Par ailleurs, cette carte ne laisse voir que partiellement l'importance de la zone récréative puisque un terrain de golf a été aussi aménagé au nord de la zone industrielle. En contrepartie de ce secteur récréatif aménagé, il existe un vaste espace vert non-aménagé en bordure

Fig. 17- Utilisation du sol de Matagami
(été 1972)



D'après la ville de Matagami

de la rivière Bell. Ainsi, l'intention première du ministère des Richesses Naturelles de faire de Matagami une "ville modèle" avec de nombreux espaces verts n'est que partiellement réalisée.

Cette "ville modèle" devait aussi comprendre un secteur commercial réservé aux piétons. Or, il n'en est rien; même que l'expansion récente (1972-1973) et morcelée de la zone commerciale favorise un plus grand usage de l'automobile.

Enfin, dans le domaine résidentiel, quelques faits retiennent l'attention.

La ville possède un secteur résidentiel particulier, situé à l'ouest du principal axe nord-sud, et regroupant 470 lots de roulottes, soit approximativement 47% des unités de logement disponibles à Matagami à l'été 1973 (L'Echo de la baie James, 13 juin 1973). Donc, un résident sur deux dans cette ville habiterait ce type de maison mobile qu'est la roulotte.

Les plus anciennes artères de la ville présentent une même image par le style et le fini extérieur des maisons, propriétés des mines, qui y sont établies. Les mines Matagami Lake et Orchan possèdent, au minimum, 250 unités de logement louées à leurs employés.

Au total, sept résidents sur dix à Matagami habitent l'un ou l'autre de deux types d'habitation facilement identifiables; la roulotte et la maison en stucco coloré.

L'architecture des nouvelles constructions résidentielles s'inspire davantage de celle des centres urbains du coeur de l'écoumène. A preuve, ces quatre ensembles résidentiels, dont deux de 61 unités de logement chacun et de deux autres de 18 unités chacun, et ces maisons multifamiliales. Ces nouvelles constructions se situent au centre-ouest de la ville, au nord de secteurs commercial et institutionnel.

Bref, l'urbanisme de la ville de Matagami correspondrait de plus en plus à la conception d'un nouvel urbanisme septentrional caractérisé par la recherche d'un site agréable, l'éloignement des activités polluantes et le souci de donner aux constructions un aspect varié tout en respectant l'unité de style. (Biays, 1964)

II. La qualité des services à Matagami

Le questionnaire unilingue français utilisé par les enquêteurs pour déterminer la qualité des services à Matagami devait être distribué à toutes les familles. Cette enquête n'a donc fait l'objet d'aucune méthode d'échantillonnage. Or, approximativement 400 exemplaires furent distribués à autant de familles, soit 48% du nombre total de familles résidant à Matagami en juillet 1972 (Information: Bureau du Maître de Poste de Matagami, juillet 1972). Les familles non participantes se trouvaient

en majorité en période de vacances ou désintéressées; elles n'ont pas fait l'objet d'une seconde sollicitation.

Sauf pour le parc de roulettes, la cueillette se fit le lendemain de la remise du questionnaire. Résultats immédiats: environ 85% des questionnaires distribués furent recueillis malgré la très faible participation de la population anglophone qui comptait de 17 à 20% du nombre total de familles à Matagami à cette période.

Quant au questionnaire proprement dit, dont il nous a été impossible d'obtenir un exemplaire, il était de nature objective: les répondants cochant la case appropriée (satisfaction, insatisfaction) selon leur perception de la qualité du service évalué; ils avaient de plus la possibilité d'accompagner leurs réponses lapidaires de critiques pertinentes.

Ce questionnaire nous semble receler certaines faiblesses. Les renseignements que nous aurions voulu connaître n'étaient probablement pas prioritaires aux yeux des membres concernés dont l'enquête-services ne constituait qu'une partie de leur projet de recherche.

Ce questionnaire aurait pu contenir d'autres éléments, en plus de ceux qu'il comprenait, suppléant ainsi à l'information partielle relative à la population que les recensements antérieurs à 1971 ont fournie.

Il aurait été certes utile d'identifier les répondants, d'en connaître les caractéristiques socio-professionnelles: niveau d'étude,

1. L'insertion des pages 124a et 124b dans la pagination résulte de corrections apportées au texte original à la demande des membres du jury lors de

profession, niveau de vie et sans doute intéressant d'en savoir la durée de résidence à Matagami, le lieu de résidence précédent, la ou les raison(s) du déménagement à Matagami.¹

Quant à l'évaluation des services, elle aurait été d'une plus grande précision et aussi d'un plus grand intérêt si les enquêteurs avaient suggéré dans la formulation des questions deux, de préférence trois ou quatre éléments de réponse pertinents plutôt que de construire un formulaire à questions stéréotypées dont les réponses étaient invariablement les mêmes: satisfaction, insatisfaction. Tout au moins, auraient-ils pu offrir un choix plus vaste de réponses en partageant, par exemple, la satisfaction en plusieurs degrés: grande satisfaction, satisfaction, moindre satisfaction, et insatisfaction, ce qu'ils n'ont pas réalisé.

Tous les amendements que nous suggérons au questionnaire original auraient permis une interprétation des résultats supérieure à celle que l'on a pu réaliser à partir des résultats de l'enquête menée en 1972. Facilitée par un codage des questionnaires identifiant les quartiers voire les rues, la représentation cartographique des résultats aurait certes permis d'émettre des conclusions qui demeurent au stade des hypothèses. Ainsi l'hypothèse voulant qu'il y ait corrélation entre l'insatisfaction exprimée et la provenance des gens de centres urbains globalement mieux équipés en services que Matagami aurait vraisemblablement pu être vérifiée à partir d'un questionnaire plus élaboré et une interprétation des réponses appropriée.

1. Modèle de questionnaire, annexe la.

Nous avons interprété les résultats de l'enquête à partir de l'inscription des services à l'intérieur d'un graphique triangulaire et avons obtenu quatre catégories ou classes de services par regroupement des points. Ces quatre classes constituent autant de thèmes de réflexion sur la qualité des services et se répartissent ainsi: services publics très satisfaisants (classe 1), services publics satisfaisants (classe 2), services publics peu satisfaisants (classe 3), services publics insatisfaisants (classe 4). (Cf. tableau 16, p. 126; figure 18, p. 128)

Tableau 16

Classes de services publics à Matagami

| | | | |
|--|----|----|----|
| Classe 1 - <u>Services publics très satisfaisants (S,I,A)</u> ¹ | | | |
| électricité | 93 | 6 | 1 |
| pompiers | 90 | 2 | 8 |
| vidanges | 90 | 3 | 7 |
| Classe 2 - <u>Services publics satisfaisants (S,I,A)</u> | | | |
| hôpital | 83 | 10 | 7 |
| pharmacie | 83 | 10 | 7 |
| banques | 81 | 10 | 9 |
| journaux | 80 | 15 | 5 |
| laitier | 79 | 10 | 11 |
| loisirs-adultes | 75 | 14 | 11 |
| eau | 74 | 22 | 4 |
| bibliothèque | 74 | 6 | 20 |
| bureau d'émission des plaques d'immatriculation | 74 | 10 | 16 |
| téléphone | 73 | 22 | 5 |
| régie des alcools du Québec | 72 | 18 | 10 |
| tabagie | 70 | 16 | 14 |
| éducation | 70 | 12 | 18 |
| quincaillerie | 69 | 21 | 10 |
| Classe 3 - <u>Services publics peu satisfaisants (S,I,A)</u> | | | |
| loisirs-enfants | 64 | 14 | 22 |
| caisse d'économie | 60 | 6 | 34 |
| service d'ordre | 60 | 20 | 20 |
| boulangier | 60 | 34 | 6 |
| hôtel-motel | 60 | 25 | 15 |
| loisirs-adolescents | 59 | 15 | 26 |
| médecins | 55 | 40 | 5 |
| plomberie | 54 | 14 | 32 |

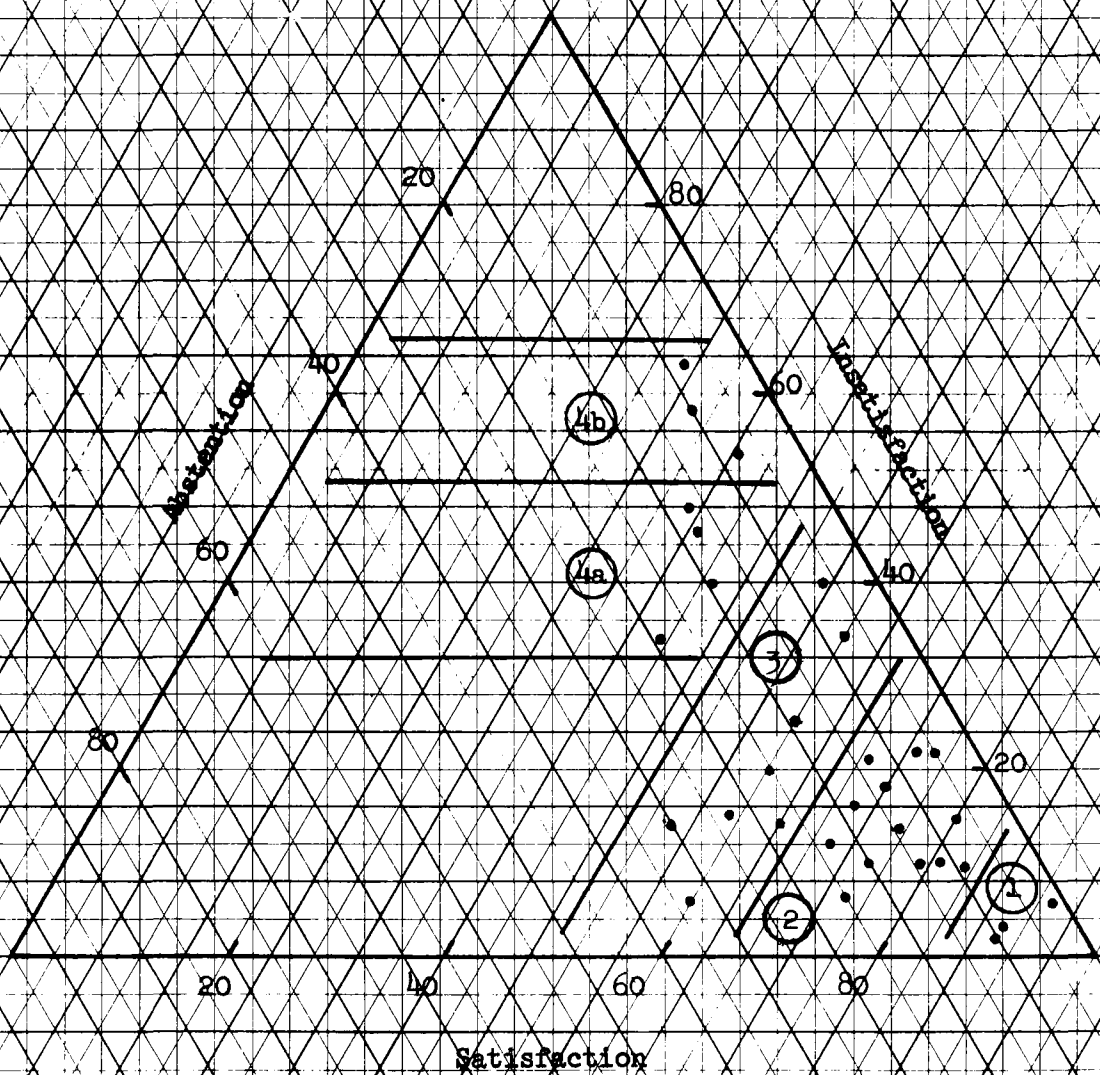
1. S: Taux de satisfaction
 I: " d'insatisfaction
 A: " d'abstention

Classe 4 - Services publics insatisfaisants (S,I,A)

| | | | |
|------------------------------|----|----|----|
| a) insatisfaction incertaine | | | |
| restaurants | 45 | 40 | 15 |
| appareils électriques | 43 | 34 | 23 |
| télévision-câble | 41 | 45 | 14 |
| radio | 39 | 48 | 13 |
| b) nette insatisfaction | | | |
| épicerie | 41 | 53 | 6 |
| entretien des rues | 34 | 58 | 8 |
| lingerie | 31 | 63 | 6 |

Source: Equipe de Perspectives Jeunesse de Matagami. "Rapport de l'enquête portant sur les services publics." 1972

Fig. 18- Résultats de l'enquête portant sur les services publics à Matagami (1972)



a) Services publics très satisfaisants (Classe 1)

La classe 1 regroupe trois services: électricité, pompiers, vidanges dont la population se dit très satisfaite. Ce taux très élevé de satisfaction tient à un dénominateur commun à ces trois services à Matagami, leur non-compétition.

Au Québec, l'électricité est un service public étatisé; l'Hydro-Québec est un monopole d'Etat. Le gouvernement municipal de Matagami est seul responsable du fonctionnement du service de protection contre les incendies. Une seule compagnie privée opère le service de cueillette des ordures ménagères et commerciales pour tout le bloc 1, zone habitée du territoire de la ville de Matagami; ceci n'élimine toutefois pas la possibilité que la compagnie obtienne ledit contrat par voie de soumission.

Les équipements physiques et humains respectifs s'accroissent au rythme de l'augmentation de la population et devraient relativement stabiliser le taux élevé de satisfaction de la population à l'égard des services qu'ils représentent.

Bien que ces services soient hautement cotés, ils n'en recueillent pas moins certaines critiques. Ainsi souligne-t-on le coût élevé de l'électricité, la fréquence bi-hebdomadaire insuffisamment élevée de cueillettes des ordures, l'insuffisance et l'incompétence relative du personnel, composé de volontaires, du service de protection contre les incendies.

En rapport à cette dernière remarque, nous observons deux faits significatifs.

Les résidences les plus âgées de la ville n'ont qu'une douzaine d'années d'existence et appartiennent en grande majorité aux mines Matagami Lake et Orchan. D'ailleurs, ces dernières en sont toujours propriétaires et veillent à leur entretien.

Il n'existe pas de secteur résidentiel délabré, exception faite de ce secteur occupé par la population indienne et curieusement ¹ situé en zone industrielle. Aussi, la probabilité d'intervention de ce service et le risque d'incendies majeurs sont-ils réduits.

Toutefois, l'augmentation persistante du nombre de roulottes et les conditions d'entassement observées dans le parc réservé à l'établissement de ce type de maisons mobiles ² ne remettent-elles pas en ques-

1. Pour la plupart membres de la bande de Waswanipi, les Indiens étaient établis dans la région actuelle de Matagami avant l'arrivée des Blancs, vivant alors surtout de chasse et pêche. L'arrivée des Blancs, attirés dans ladite région par les gisements de cuivre et de zinc, aurait, selon les propos du premier magistrat, fait s'établir les Indiens au bord de la rivière Bell, là-même où nous les retrouvons aujourd'hui, dix ans après la fondation de la ville. Or, le "quartier" indien se trouve maintenant en zone industrielle dont l'expansion récente, consécutive à la réalisation des travaux préliminaires de la baie James, le resserre de tous côtés.

2. Généralement disposées dans le sens de la longueur du terrain, les roulottes sont souvent doublées d'une pièce de grandeur égale ou supérieure à la largeur de la roulotte (12 à 16 pieds) et/ou d'une remise; le tout s'inscrit dans un cadre de 4000 à 5000 pieds carrés.

tion la suffisance, implicitement révélée par l'enquête, des équipements de ce service et ne corroborent-elles pas les critiques de la population relatives à l'insuffisance du personnel attaché à ce service?

b) Services publics satisfaisants (Classe 2)

Cette seconde classe se compose de 14 services dont les seuils de satisfaction et d'insatisfaction varient respectivement entre 69 et 83%, 6 et 22%.

Chacun des services appelle des observations pertinentes que nous avons regroupées sous trois rubriques. C'est à partir de cette grille que nous ordonnerons nos commentaires. (Cf. tableau 17, p. 132)

Lieu impropre ou espace insuffisant

Le bureau d'émission des plaques d'immatriculation et des permis de conduite se trouvait dans une résidence privée à l'été 1972, la propriétaire ou la locataire en étant la responsable. La population préférerait toutefois la présence de ce bureau dans un des édifices du centre-ville pour la raison implicite d'accessibilité.

L'étroitesse des locaux de la Banque Canadienne Nationale ne correspond plus à la réalité. En août 1972, la BCN a plus que doublé la superficie de ses locaux et, consécutivement, augmenté le nombre de ses employés.

Tableau 17 - Observations relatives aux services publics satisfaisants
à Matagami

Lieu impropre ou espace insuffisant

tabagie
banques
bureau d'émission des plaques d'immatriculation

Déficiences dans l'organisation et le fonctionnement du service

téléphone
bibliothèque
laitier
tabagie
Régie des Alcools du Québec
banques
loisirs-adultes
éducation
hôpital

Biens de consommation

prix trop élevés :

pharmacie
laitier
quincaillerie
tabagie

quantité insuffisante :

bibliothèque
journaux
quincaillerie
Régie des Alcools du Québec
éducation

qualité inférieure :

eau
laitier

Quant à la tabagie, les observations relatives à la malpropreté et l'étroitesse du local sont justes. Ce commerce ne se limite pas à la vente du tabac comme le suggère son appellation. Il offre mille et une choses, des bibelots à certains vêtements, des volumes à la crème glacée. Ce commerce était le seul de ce type à opérer à Matagami à l'été 1972.

Déficiences dans l'organisation et le fonctionnement du service

A l'été 1972, la population matagamienne reprochait la lenteur des personnels affectés aux services de téléphone, de la Régie des Alcools (R.A.Q.) et des banques, notamment la BCN, à répondre aux clients.

Nous avons déjà fait mention de l'expansion de la BCN. L'addition de huit (8) employés à son personnel depuis l'été dernier a sans doute amélioré la qualité des services offerts à la clientèle.

Le déménagement de la R.A.Q. dans de plus vastes locaux à l'édifice Morissette aura peut-être faciliter l'embauche d'un second, voire d'un troisième employé et ainsi fait taire les critiques à l'égard de ce service.

Dé même, l'agrandissement des bureaux du Téléphone du Nord Ltée à Matagami et l'addition d'un central électronique ont vraisemblablement permis à la compagnie d'améliorer les services déficients et d'en offrir de nouveaux.

Des critiques ont été soulevées quant aux personnels à l'emploi de l'hôpital et de la commission scolaire. Dans le premier cas, la population déplorait l'absence d'infirmières spécialisées tandis que, dans le second cas, elle mettait en doute la compétence de certains éducateurs¹.

Quant au service de distribution des produits laitiers, il est assuré par un représentant d'Amos, lui-même approvisionné par une laiterie principale établie à Rouyn. La desserte de la ville de Matagami est effectuée deux fois par semaine, fréquence insuffisamment élevée selon certains.

Relativement aux derniers services groupés sous cette rubrique, nous notons l'absence de loisirs organisés et gratuits pour les adultes, le manque d'information de la population concernant le fonctionnement de la bibliothèque et le service quelconque offert par les employés de la tabagie.

Bien de consommation: prix, quantité, qualité

Les prix des biens de consommation achetés du distributeur de produits laitiers, à la quincaillerie, à la tabagie et à la pharmacie sont trop élevés aux yeux de la population.

Ces services existant en un seul exemplaire à l'été 1972, les matagamiens doivent tôt ou tard y recourir, acheter et consommer des biens dont ils désapprouvent les prix de vente.

1. Il est à se demander toutefois si les critiques relatives à l'incompétence de certains éducateurs ne dissimulent par une autre réalité, celle d'un différend survenu entre deux éducateurs et porté devant les tribunaux.

La ville de Matagami est dotée d'une pharmacie depuis décembre 1971, et que l'on retrouve à l'édifice Gauvin depuis septembre 1972. Auparavant, les gens achetaient leurs médicaments à l'hôpital Isle-Dieu ou directement de l'unique omnipraticien.

En matière de quantité, l'enquête révèle le choix restreint de biens qu'offrent la bibliothèque, la quincaillerie et la R.A.Q. et le peu d'information locale véhiculée par les médias écrits d'information.

Nous avons surtout rencontré des jeunes écoliers lors de visites à la bibliothèque municipale¹. D'ailleurs, une large part des volumes sur les rayons s'adressent à cette clientèle.

Au plan des médias écrits d'information, la population est satisfaite dans une proportion de 5 pour 1. Toutefois, les critiques formulées à leurs égards laissent deviner le besoin, la nécessité de médias écrits d'information locaux. Publication trimestrielle, Le Matagami, répondait dans une certaine mesure aux besoins d'information de la population matagamienne; elle n'existe toutefois plus. L'hebdomadaire,

1. Lors de l'année scolaire 1971-1972, la bibliothèque était ouverte six (6) heures par semaine, réparties en trois périodes d'égale durée. L'horaire fut modifié pour la durée de la saison estivale si bien que la bibliothèque ne fut accessible au public qu'environ quatre (4) heures par semaines. Ses usagers bénéficient d'un système de prêt.

L'Echo de la baie James, se révèle l'un des journaux —le seul selon l'opinion de quelques-uns— les mieux renseignés sur les activités se déroulant sur la scène matagamienne. Mentionnons enfin qu'à l'été 1972 un circulaire hebdomadaire était distribué à travers la ville, informant la population de l'horaire des activités, culturelles et sportives, à l'affiche au Centre civique.

En dernier lieu, les matagamiens désireraient voir s'améliorer la qualité des produits laitiers et de l'eau potable. Relativement à ce dernier bien de consommation, la ville de Matagami dispose de bonnes usines de filtration et d'épuration des eaux.

c) Services publics peu satisfaisants (Classe 3)

Huit (8) services composent cette troisième classe dont les seuils minima et maxima de satisfaction et d'insatisfaction atteignent 54 et 64%, 6 et 40%. Cette classe de services jugés peu satisfaisants se divise nettement en deux groupes selon les valeurs d'insatisfaction et les taux d'abstention exprimés.

Un premier groupe réunit les services suivants: service d'ordre, boulangers, hôtels-motels, médecins, qui se différencie du second groupe par un taux plus élevé d'insatisfaction. Les critiques formulées à l'égard de ces quatre services sont moins des suggestions que des besoins immédiats à satisfaire.

C'est ainsi, par exemple, qu'un hôtel local augmentait le nombre d'unités de logement et qu'un motel était en construction à l'été 1972, pour satisfaire une demande croissante.

Le logement, dont l'hôtellerie ne représente qu'un aspect, constituait le problème majeur à Matagami l'an dernier¹ et retient encore l'attention des autorités municipales, actuellement, alors que la ville commence à subir les conséquences des travaux préliminaires du projet de la baie James. Les domaines de la construction commerciale et industrielle ont été fort actifs en 1972 et cette tendance devrait se poursuivre durant l'année en cours. Dans cette veine, on annonçait récemment l'addition de huit (8) nouvelles rues au plan de zonage du bloc 1 et la disponibilité de 1,000 unités de logement d'ici quelques mois.

Un voyageur imprévoyant qui se rendrait en ce moment à Matagami ne pourrait trouver refuge que dans les établissements publics prévus à cette fin et, ce, à un fort prix, ou encore dans certaines résidences dont les sous-sols ont été transformés en véritables dortoirs, au coût quotidien de 8 à 12 dollars.

Quelques éclaircissements s'imposent. Primo, motels, hôtels réservent un certain nombre d'unités de logement à quelques compagnies, notamment l'Hydro-Québec, La Sarre Touristair et autres compagnies de transport aérien, sur une base quotidienne et hebdomadaire si bien qu'un

1. A cet effet, un service de logement était mis sur pied par une équipe d'étudiants dans le cadre des projets Perspectives Jeunesse à l'été 1972.

nombre limité de chambres est disponible pour les visiteurs. Secundo, les locataires des résidences appartenant aux mines Matagami Lake et Orchan ne jouissent pas en théorie du privilège d'héberger des visiteurs moyennant une rétribution¹. Il est difficile de croire que les autorités des mines ignorent la gravité de la situation du logement à Matagami et ne sévissent pas en conséquence le cas échéant à moins qu'elles aient décidé de tolérer cet état de choses. Ces locataires, obligatoirement employés des mines, versent un loyer mensuel ridiculement bas, environ 75 dollars, en comparaison des coûts de logement que doit défrayer tout autre matagamien, 150 dollars par mois de location pour un logement de 3 $\frac{1}{2}$ pièces situé dans un sous-sol. Ce "privilège" dont jouit le travailleur de la mine le contraint toutefois à demeurer à l'emploi de sa compagnie, à défaut de quoi il perd son logement. Ceci s'avère un moyen de pression par lequel les mines conservent leurs personnels, naturellement intéressés par l'appât du gain, par l'obtention d'emplois beaucoup mieux rémunérés que ceux qu'ils détiennent et comme en offrent les chantiers de la baie James.

Si nous considérons maintenant le service médical en termes de médecins disponibles, la situation est redevenue difficile au début de mai 1973. La ville ne comptait qu'un omnipraticien, devenu aussi dentiste dans les circonstances, jusqu'en septembre 1972, moment où il se retira. Un jeune médecin prit la relève et fut secondé par un confrère durant une période de quatre mois, soit jusqu'en mai 1973, alors que ce dernier quitta son poste. Matagami ne se retrouve donc à nouveau qu'avec un seul omnipraticien.

1. La réalité est évidemment tout autre; certains renseignements relatifs au logement, recueillis auprès de la population par les membres du Service de logement, n'avaient pas été divulgués aux autorités municipales et minières au terme du projet.

A l'été 1972, la population manifestait le désir de voir s'établir un second médecin à Matagami. Désir satisfait que provisoirement. Les matagamiens ont aussi suggéré que des spécialistes: dentiste¹, oculiste, pédiatre se rendent périodiquement dans leur ville. La mise sur pied de ce service pourrait emprunter la formule d'une clinique ambulante, volante. Jusqu'à maintenant, les matagamiens doivent se rendre à Amos, à Val d'Or ou Rouyn-Noranda le cas échéant pour recevoir des soins spécialisés.

Concernant la livraison du pain et de pâtisseries, l'enquête révèle l'irrégularité de ce service et la plus ou moins bonne qualité des biens de consommation vendus. Ce service est assuré par deux représentants d'Amos, chacun desservant Matagami deux jours par semaine.

Quant au service d'ordre, la population déplore la relative négligence des membres qui le composent aux niveaux de la surveillance et de l'application des lois.

Le second groupe réunit les services tels la Caisse d'économie, la plomberie, les loisirs pour adolescents et les loisirs pour enfants. Ce groupe se distingue du premier par un taux moins élevé d'insatisfaction à l'égard des services cités à la faveur d'un taux d'abstention accru.

1. Un dentiste est domicilié en permanence à Matagami depuis quelques mois et offre, naturellement, ses services à la population.

Le taux d'abstention reflète dans deux cas la sous-utilisation des services concernés. Dans le premier cas, la Caisse d'économie, l'enquête révèle que la population connaît relativement peu ce service, expliquant ainsi le taux élevé d'abstention (34%) et le très faible taux d'insatisfaction (6%) qui lui sont adjugés. Le phénomène se répète de façon moins accentuée dans le second cas, la plomberie (insatisfaction 14%, abstention 32%). Ce service est assuré par les mines dans les maisons qui leur appartiennent et qui représentent le quart du semis résidentiel de la ville, par une plomberie locale pour les autres résidences.

La répartition bizarre des taux d'insatisfaction et d'abstention accordés aux services loisirs-adolescents, loisirs-enfants montre une certaine indifférence ou une méconnaissance — nous ne saurions le préciser — chez les parents de la gamme des activités de loisir offertes à leurs enfants, jeunes et adolescents.

Relativement bien servis au plan sportif, les adolescents le sont beaucoup moins en termes d'activités culturelles de loisir. A l'occasion, des représentations cinématographiques leur sont ménagées et encore moins souvent des représentations théâtrales (1 présentation à l'été 1972). Mentionnons également la bibliothèque pour les férus de la lecture. Au chapitre des associations et organisations, le bottin municipal (août 1972) en rapporte trois (3) pour cette clientèle particulière.

Chez les plus jeunes, le groupe des 3-4-5 ans tue le temps au gré de son imagination. Il existe bien un terrain sablonneux doté de quelques jeux et situé derrière le Centre civique; le cadre y est toutefois peu accueillant, invitant.

Les enfants âgés de 6 à 11 ans ne sont guère plus favorisés. Au cours des cinq dernières années, le conseil municipal a consenti à engager un responsable des loisirs pour la période estivale dont la tâche consistait à imaginer un horaire d'activités quotidiennes adressées à ce groupe d'enfants. Cette initiative connut ses meilleurs résultats à l'été 1972 alors qu'une moyenne de 100 enfants ont participé quotidiennement aux diverses activités et cela pour une durée approximative de cinq semaines. Dépendant de la nature des activités organisées, elles se déroulaient soit dans des secteurs récréatifs dotés d'équipements (aréna, courts de tennis, piscine intérieure), soit dans des espaces verts non-aménagés.

Souligner l'insuffisance des équipements sportifs extérieurs n'est qu'un aspect du problème récréatif extérieur. Non seulement il serait important d'aménager des terrains de jeux dans un décor plus invitant mais aussi des espaces de verdure. A l'exception du parc de roulottes où ces dernières s'entassent généralement sur un terrain sablonneux dégarni de toute végétation, les rues de Matagami n'offrent qu'une succession de terrains verdoyants garnis de peu d'arbres ornementaux et de fleurs, le sol original ne s'y prêtant pas.

d) Services publics insatisfaisants (Classe 4)

Cette quatrième classe se divise en deux sous-classes selon les degrés d'insatisfaction, insatisfaction incertaine et nette insatisfaction, exprimés envers les services concernés.

D'une part, la population matagamienne a exprimé une insatisfaction incertaine envers les services suivants: les appareils électriques, les automobiles, les restaurants, la télévision-câble et la radio.

Il ne se trouvait aucune personne compétente dans la réparation des appareils électriques à Matagami à l'été 1972.

Am domaine de l'automobile, les usagers doivent se satisfaire d'un service de second ordre où les coûts des réparations sont trop élevés, lorsqu'elles ne sont pas retardées faute de pièces appropriées, et les mécaniciens incompetents. La ville de Matagami ne comptait aucun démonstrateur à l'été 1972.

Trois restaurants avaient pignon sur rue, exception faite des salles à dîner du seul motel alors ouvert au public et de l'hôtel.

Deux restaurants recrutaient une clientèle semblable composée de travailleurs néo-matagamiens directement concernés par les travaux du projet de la baie James et de commerçants locaux. Quant aux utilisateurs d'occasion: commerçants ambulants, visiteurs, résidents de Matagami, ils

se rencontraient surtout au restaurant situé à l'entrée de la ville.

Situé dans l'édifice du Centre civique, le restaurant du Centre civique accueillait la jeune population de la ville, particulièrement nombreuse aux moments précédant et suivant les activités inscrites à l'horaire du jour.

Un restaurant préfabriqué s'ajoutait aux trois précédents tandis qu'un cinquième était en voie de construction à la fin d'août 1972. Il reste à vérifier si ce dernier a atténué les critiques populaires envers ces services à savoir la similitude des plats offerts et l'absence de chics restaurants.

Deux services d'information se retrouvent également dans cette sous-classe, la télévision et la radio.

Les matagamiens disposant d'un téléviseur sans câble — trop dispendieux selon leurs dires¹ — peuvent syntoniser deux canaux, français (Rouyn) et anglais (Timmins): donc, choix pour le moins restreint. La programmation de la station française est un amalgame de productions régionales, d'émissions réalisées ou appartenant à la Société Radio-Canada et au réseau des Télédiffuseurs associés (TVA).

1. L'installation du câble entraîne des déboursés de 75 dollars pour l'installation et de 3 dollars par mois pour l'abonnement pour les non-employés des mines.

Au domaine de la radio, la Société Radio-Canada recouvre ses rares concurrents alors qu'il est le seul poste syntonisable durant la journée. Radio-Nord est pratiquement inaudible le jour et difficilement recevable le soir.

Au total, l'information régionale la plus accessible était celle offerte lors d'une émission télévisée d'information variée d'une durée d'une heure (18 à 19 heures), du lundi au vendredi inclusivement. Dans la perspective du droit à une meilleure information, la population matagamienne favoriserait l'organisation d'un poste de radio local et, ce, à la condition qu'il ne devienne pas un moyen de manipulation des citoyens¹.

D'autre part, la population a manifesté une nette insatisfaction relativement à l'entretien des rues, aux lingeeries et aux épiceries.

A l'été 1972, la construction aux quatre coins de la ville n'a certes pas amélioré l'état général des rues pavées, poussiéreuses et cahoteuses, et de celles qui ne sont pas encore pavées, notamment la rue Nottaway traversant le secteur industriel et les rues découpant le parc de roulottes.

1. L'édition du 30 juillet 1972 du Québec-Presse disparut trop rapidement des tablettes du dépositaire de journaux pour que la manoeuvre ne parut pas douteuse. Cette édition consacrait quelques pages à la ville de Matagami, vivant désormais à l'heure du projet Baie James; les noms de certaines personnalités locales étaient mentionnés dans ce dossier.

En matière de lingerie, il n'existait aucun magasin spécialisé dans la vente de vêtements pour enfants et pour dames en août 1972. Le choix de la marchandise trouvée chez le principal magasin à rayons et ailleurs était restreint et son prix élevé.

Il existait une épicerie principale, d'une chaîne de magasins d'alimentation régionale, et deux épiceries secondaires dont la plus récente ouvrait ses portes en décembre 1971. La cherté des produits alimentaires et leur mauvaise qualité sont à déplorer, à moins qu'ils ne fassent totalement défaut (e.g. les primeurs).

Cas marginal, le service du bien-être social ne se rattache ni à l'une ni à l'autre des sous-classes de services publics insatisfaisants. Il se situe plutôt à la marge de cette classe regroupant les services publics satisfaisants.

Il y a autant de personnes qui se déclarent satisfaits de ce service (45%) qu'il y en a qui se sont abstenus de juger de sa valeur (41%).

Nous ne pouvons préciser le nombre de personnes ou de familles dépendant en partie ou totalement de la générosité calculée du service du bien-être social, mais nous sommes portés à croire que le parasitisme social est réduit à sa plus simple expression en raison du manque de logements et du coût élevé de la vie à Matagami.

Les matagamiens concernés éprouvaient des difficultés à rencontrer les représentants de ce service gouvernemental, ces derniers ne se rendant que deux journées par mois à Matagami. En guise d'amélioration à cet état de choses, ces gens suggèrent l'établissement d'un bureau local permanent.

Une série de questions faisaient suite à l'énumération des services devant être évalués et complétaient cette enquête portant sur les services publics. Nous en retenons deux:

- Est-ce que le montant des taxes correspond aux services offerts?
- Pensez-vous que les problèmes au niveau municipal proviennent de l'administration du conseil de ville ou du gouvernement?

Respectivement 48 et 49% des citoyens se sont abstenus de répondre. Par ignorance? Nous en doutons. Par peur de dénonciation, de représaille? Peut-être bien.

Officiellement constituée en municipalité de ville, Matagami voit ses représentants au gouvernement municipal élus par les résidents habilités à le faire. Il n'en demeure pas moins que les mines, raisons premières de l'existence de cette ville, veillent attentivement aux destinées de Matagami. D'ailleurs, deux membres du conseil municipal, dont le maire, étaient des employés de la mine Matagami Lake en 1972. Et je me suis laissé dire que les mines se réservaient un droit de regard sur la direction de l'école, de niveaux élémentaire et secondaire, jusqu'à récemment en y déléguant un des leurs.

Pour un simple citoyen et particulièrement pour un travailleur de la mine, toute prise de position critiquant ou s'opposant à l'action des autorités municipales peut devenir à l'occasion embarrassante, d'autant plus que ces autorités doivent faire bon ménage avec celles des mines, principaux employeurs locaux.

Au terme de ce chapitre, rappelons-en les traits principaux.

L'érection de la ville en bordure de la rivière Bell, la disposition en forme d'arc des secteurs commerciaux, institutionnels et industriel, l'importance de l'étendue de la zone récréative, les nombreuses artères aménagées, en voie d'aménagement ou projetées depuis l'été 1972, tels sont les traits dominants de la carte d'utilisation du sol de Matagami.

Les orientations du développement économique de la ville, notamment dans le secteur tertiaire, sont prévisibles à partir des résultats de l'enquête portant sur les services publics.

D'une part, les services dont la population est satisfaite, le seuil de satisfaction s'établissant par ailleurs à 60%, se développeront au rythme de l'évolution démographique locale.

D'autre part, les services insatisfaisants aux yeux de la population matagamiennne sont ceux dont devra se doter la ville pour répondre aux besoins locaux et, ce, indépendamment de l'activité qui y est engendrée par le projet de la baie James. Ainsi, l'insatisfaction populaire exprimée lors de cette enquête permet de détecter des services à améliorer ou installer prioritairement et permet donc d'identifier les secteurs d'activités économiques (commerce de détail, services de la santé et autres) susceptibles de connaître une certaine expansion dans un avenir rapproché.

Troisième partie

MATAGAMI, VILLE-SEUIL

Ville marginale, Matagami se situe à la frontière d'une région économiquement structurée, le "Nord-Ouest québécois", et d'une région pionnière, récemment dotée de voies d'accès, la municipalité de la baie James. La description de cette municipalité a fait l'objet de la première partie de ce travail.

L'une des voies de recherche en deuxième partie, l'analyse analogique des activités économiques, a identifié Matagami au transport et au commerce de gros.

Or, ces deux constats coïncident avec la définition résumée de la ville-seuil (gateway city) de Burghardt (1971):

"Gateway cities develop between areas of differing intensities or types of production; they are located towards one end of their tributary areas; and they are heavily committed to transportation and wholesaling."

Ainsi, Matagami posséderait les caractéristiques de la ville-seuil.

Présentant, en premier lieu, les traits généraux du développement du territoire de la baie James, nous approfondirons successivement les impacts externes de ce développement axés sur l'étude des transports et du rôle de Matagami à cet égard, et les impacts internes dudit développement. Conséquemment, nous poserons la question de l'avenir de Matagami.

LE DEVELOPPEMENT DE LA BAIE JAMES

Nous voulons, dans ce premier chapitre, présenter le film des événements qui concernant directement le développement de la baie James et une projection des travaux de l'un des secteurs devant y être développés, l'hydro-électricité. Cet exposé ne se veut ni exhaustif, ni favorable aux supporteurs ou aux adversaires du projet.

I. L'annonce du projet

C'est le 30 avril 1971 que le premier ministre du Québec, Monsieur Robert Bourassa, annonçait à la population que le gouvernement s'engageait à entreprendre le développement du territoire de la baie James, suite à une recommandation, semble-t-il favorable et insistante, de l'Hydro-Québec. Cette recommandation de l'Hydro-Québec et en particulier celle qui concerne le développement hydro-électrique de la baie James s'inspire d'études des besoins grandissants en électricité du Québec et de "multiples combinaisons de projets hydro-électriques, thermiques et nucléaires, de façon à élaborer des programmes pour satisfaire la demande tout en respectant certaines contraintes". De plus, l'Hydro-Québec par la voix de son président recommandait dans une lettre adressée au premier ministre du Québec la création d'une société d'Etat pour s'occuper du projet, "société à laquelle participeraient

l'Hydro, le gouvernement et le public".

De fait, le premier ministre Bourassa présentait le projet de loi 50 proposant la création de la "Société de développement de la baie James" le 23 juin 1971, projet de loi qui fut adopté par l'Assemblée Nationale le 14 juillet suivant.

II. Le projet de la baie James, la Société de développement de la baie James et la Société d'énergie de la baie James

Le projet de développement du territoire de la baie James ne se limite pas à l'aménagement hydro-électrique. Le territoire de la baie James contient des ressources minérales abondantes et variées et est couvert, en partie, de forêts de valeur commerciale. Favorisant ainsi le développement global d'un immense territoire, le projet de la baie James nécessitait la création d'une super-structure de gestion qu'est la Société de développement de la baie James (SDBJ).

"La Société de développement de la baie James est un organisme de conception, d'organisation, de gérance, de contrôle. C'est, en d'autres mots, un organisme de "management"." (SDBJ, 1972)

Elle veille à la direction, à la coordination et à l'accélération, le cas échéant, de la mise en valeur de toutes les richesses naturelles du territoire et, ceci, en collaboration avec les services

gouvernementaux, les sociétés para-gouvernementales et l'entreprise privée.

Le territoire qui lui a été assigné et sur lequel la Société de développement a juridiction se limite "à l'ouest par la frontière de l'Ontario, au sud par le 49e parallèle, au nord par le 55e parallèle et à l'est par la ligne des hautes eaux séparant les bassins de la baie d'Hudson de ceux du golfe du Saint-Laurent" (loi 50). Désigné sous l'appellation de la "Municipalité de la baie James", ce territoire couvre une superficie de 133,377 milles carrés.

Relativement au territoire de la MBJ, nous formulons deux commentaires. D'une part, la MBJ encercle mais ne pénètre pas les territoires des trois réserves indiennes relevant du ministère fédéral des Affaires Indiennes et du Nord Canadien (Eastmain, Waswanipi, Baie-du-Poste) et de quatre municipalités relevant du ministère québécois des Affaires Municipales (Lebel-sur-Quévillon, Matagami, Chapais et Chibougamau). D'autre part, la MBJ entre de plein pied dans les agglomérations non érigées en municipalités qui dépendaient pour certaines du ministère québécois des Richesses Naturelles: Joutel, Fort George, Villebois, Val-Paradis, Beaucanton, Desmaraisville. (L'Echo de la baie James, 27 décembre 1972)

En outre, le territoire de la MBJ recoupe celui de la direction générale du Nouveau-Québec (DGNQ) dont la limite sud correspond approximativement au tracé de la rivière Eastmain. Ce chevauchement territorial

occasionne un chevauchement de juridictions qui n'ont pas encore été départagées. Une situation identique de chevauchement juridictionnel met en cause, cette fois, la MBJ et le ministère de la Justice.

Conformément à la loi, la SDBJ poursuit son activité directement ou par l'entremise de ses filiales chargées de quatre secteurs principaux d'exploitation: forêts, mines, tourisme et électricité. Relativement au développement de ce dernier secteur, la Société d'énergie de la baie James (SEBJ) en assume la responsabilité. Cette filiale de la Société de développement est aidée en cela par l'Hydro-Québec, détenteur de 70% du capital-actions autorisé de la SEBJ.

La participation de l'Hydro est un atout majeur indéniable dans la gérance des travaux hydro-électriques du projet de la baie James et, ce, à plusieurs paliers: financement et administration, programmation et exécution. Mais il ne faudrait pas croire que les ressources humaines et techniques de l'Hydro-Québec suffisent à réaliser ce projet. C'est pourquoi la Société d'énergie fait appel aux services spécialisés de firmes privées pour l'aider à s'acquitter de son mandat, notamment la Société Lalonde, Valois, Lamarre & Associés Inc. et Bechtel Québec Limitée. (Notes d'une conférence de presse prononcée par le président de la SEBJ, le 22 septembre 1972)

III. L'hydro-électricité

En ce domaine, le territoire de la baie James est scindé en deux tranches distinctes, soit le complexe nord et le complexe sud.

Le complexe sud ou NBRE, identifiant les rivières Nottaway, Broadback, Rupert et Eastmain, fut initialement étudié par l'Hydro-Québec. Le projet conçu pour aménager ces rivières consistait à les réunir en un seul ensemble hydrographique par la dérivation dans la rivière Rupert des eaux des bassins des rivières Nottaway et Broadback et d'une partie du bassin de l'Eastmain.

Les experts portèrent leur attention en second lieu au complexe nord dont la rivière La Grande constitue le centre d'intérêt. "Le complexe La Grande consiste à détourner dans la rivière La Grande les eaux d'une partie des bassins des rivières Caniapiscau, Grande Baleine et Opinaca, laquelle est tributaire de la rivière Eastmain" (SDBJ, 1972).

En mars 1972, les études comparatives des complexes nord et sud prenaient fin par le choix d'harnacher prioritairement le complexe nord. L'aménagement du complexe La Grande constitue le choix optimal au point de vue technique, économique, social et écologique (SDBJ, 1972).

Au plan de la dimension spatiale, retenons que le complexe La Grande implique la construction de quatre centrales échelonnées sur une distance de 300 milles de la baie James. Les emplacements LG-1, LG-2, LG-3 et LG-4 seront respectivement situés à 23, 73, 148 et 288 milles de Fort George. Le site LG-2 fait l'objet de la première tranche d'aménagement dont les travaux préliminaires ont débuté avant même le choix du complexe à aménager.

IV. Le calendrier des travaux

En effet, dès le stade initial de l'étude du développement hydro-électrique, il apparut impérieux de construire très rapidement les principales voies d'accès au territoire.

C'est ainsi qu'en novembre et décembre 1971 la Société de développement obtint des soumissions pour une route à grand trafic partant de Matagami. Par ailleurs, les années 1971 à 1974 inclusivement sont consacrées à la construction de l'infrastructure dont la pièce principale est la route Matagami-Radisson (LG-2)-Fort George, longue de 445 milles.

Voici le détail de ces premières réalisations:

1971-1972: année de la construction de la route temporaire reliant Matagami à la rivière Rupert (160 milles).

1972-1973: la route précédente est transformée en route permanente ce qui a permis la circulation à vitesse modérée (20 milles à l'heure) de véhicules lourds entre Matagami et la rivière Rupert. La route d'hiver Rupert-Radisson (200 milles) et la route temporaire rivière Rupert-LG 2 ont été également tracées.

1973-1974: la route rivière Rupert-Radisson deviendra permanente.

Parallèlement, nous assistons à des réalisations importantes:

- le pont enjambant la rivière Bell à Matagami, commencé par le Ministère des Richesses Naturelles, est terminé et inauguré en décembre 1972. Désormais, les camps établis le long de la route en construction sont directement reliés par voie terrestre à Matagami, partant au réseau routier du Nord-Ouest québécois.
- un aéroport est construit à Matagami et a été inauguré en novembre 1972.
- la construction d'une piste d'atterrissage à proximité de Fort George entraîne la construction d'une jetée reliant ce village situé sur une île au site de la piste sur la terre ferme et la fermeture subséquente de la piste d'atterrissage sise sur l'île.
- les travaux préliminaires d'aménagement portuaire à Fort George sont complétés à l'été 1972.

(L'Echo de la baie James le 23 août 1972, le 11 avril 1973, le 25 avril 1973, le 11 juillet 1973)

Les années 1974 à 1979 seront consacrées à la réalisation du projet hydro-électrique proprement dit. Le calendrier des mises en service s'échelonne de 1979 à 1984:

| | |
|------|----------------|
| IG-2 | 1979-1980-1981 |
| IG-3 | 1981-1982 |
| IG-4 | 1982-1983 |
| IG-1 | 1983-1984 |

(SEBJ, 1972)

V. Le projet et la demande d'injonction

Nous avons brossé antérieurement le tableau d'importantes réalisations survenues depuis 1971 et esquissé le calendrier des travaux futurs. Il n'en demeure pas moins que la réalisation de ces travaux peut être retardée pour diverses raisons.

L'une d'elles pourrait bien être l'injonction interlocutoire inscrite en Cour Supérieure par l'Association des Indiens du Québec (AIQ) et déposée en novembre 1972. Cette demande d'injonction prévoit l'arrêt complet des travaux dans le territoire de la baie James. Cependant au fil des événements, cette demande d'injonction se situe beaucoup plus, maintenant, au niveau d'une négociation entre la SDBJ et l'AIQ qu'à celui d'une interdiction pure et simple de poursuivre les travaux. Elle apparaîtrait à moyen terme comme le moyen de communiquer plus clairement et de décider de certains actes à venir. (Jay-Rayon, 1973)

Face à un projet d'une telle envergure économique et de par sa situation géographique particulière, soit le Nord-Ouest du Québec, nous sommes évidemment intéressés à connaître l'impact que suscitera la mise en valeur du territoire de la baie James. Pour ce faire, nous consacrerons les deux prochains chapitres de cette troisième partie à l'étude de l'impact externe et de l'impact interne du développement du territoire de la baie James.

LES IMPACTS EXTERNES DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE LA BAIE JAMES

Nous ne traiterons pas des impacts externes du projet par l'approche officielle, à caractère proprement économique, des retombées des travaux préliminaires réalisés ou en voie de réalisation. L'impact économique du projet pivote généralement autour de deux éléments: la création d'emplois directs et indirects, la création de revenus directs et indirects (Ernst, 1972). Nous discuterons des impacts externes du projet sous un angle géographique par le biais de l'étude des transports. En d'autres termes: est-ce que dans l'état actuel des connaissances, l'étude des transports permet de déceler les régions profitant des retombées du projet de la baie James et, à cet égard, de déterminer le rôle de la ville de Matagami? Nous répondrons à cette question en examinant successivement la situation des transports routier, ferroviaire et aérien.

Auparavant, nous voulons apporter des précisions relatives à la méthodologie employée.

Toutes nos cartes ont été dressées en fonction des régions probables d'approvisionnement du territoire de la baie James. Outre les principales agglomérations du Nord-Ouest québécois, quelques villes du Saguenay et du Nord-Est de l'Ontario ainsi que les centres de Québec, Montréal, Ottawa et Toronto sont représentés sur nos cartes.

Ces cartes prennent davantage l'allure de graphiques puisque nous avons fait abstraction de la distance dans le tracé des "routes". Cette transformation des réseaux de transport en une série de points et de segments rend possible leur analyse par la théorie des graphes qui dispose d'indices pouvant mesurer les propriétés structurelles des réseaux représentés (Taaffe et Gauthier, 1973).

D'ailleurs, nous avons emprunté à la théorie des graphes la propriété de la connexité dont deux indices structurels, alpha et gamma, rendent compte. L'indice alpha mesure le degré de "circuitage" (circuitry) du réseau tandis que l'indice gamma en reflète le degré de connexité. Ces indices se révèlent particulièrement utiles pour évaluer le degré d'évolution d'un réseau.

Voulant, d'autre part, connaître l'indice d'accessibilité au réseau de chacune des agglomérations, nous avons utilisé la matrice de Shimbél d'"accessibilité par le plus court chemin" (shortest-path accessibility).

I. Le transport routier

Nous étudierons le transport routier en trois points. Nous comparerons, en premier lieu, les réseaux de 1957 et 1973. Ensuite, nous nous attarderons successivement au transport par autobus et au camionnage.

a) Etude comparée des réseaux routiers

En comparant les réseaux routiers de 1957 et 1973, nous constatons que le réseau actuel a conservé le même degré de complexité que le précédent. L'indice de connexité (γ) du réseau s'établit à .52 dans les deux cas. En termes de connexité maximale, le réseau routier actuel est "relié" à 52%. Par ailleurs, l'indice de circuitage (α) du réseau est passé de .26 en 1957 à .27 en 1973, résultat révélateur de la stabilité de l'indice γ . L'un ou l'autre de ces indices nous renseigne sur la morphologie du réseau.

L'un et l'autre des indices nous indiquent que le réseau routier de la région cartographiée a atteint un niveau transitoire de développement, embryonnaire et lent à évoluer vers un niveau supérieur de développement représenté par le réseau triangulaire à degré élevé de connexité¹.

La stabilité de la connexité du réseau observée dans le temps ne signifie pas que le réseau routier initial (1957) n'a pas connu une certaine expansion spatiale. De fait, huit nouveaux liens et cinq nouveaux points ont été ajoutés au réseau de 1957, rapprochant la région du Saguenay de la région de Montréal et de l'Abitibi. L'Abitibi a également été réunie plus directement aux villes ontariennes de Cochrane et de Timmins. Mentionnons, de plus, la percée sud-nord: Amos-Matagami-Radisson-Fort George .

1. Les limites des indices alpha et gamma et la morphologie des réseaux:

| | | |
|---------------------|------------------------|-----------------------------|
| Réseau squelettique | $a = 0$ | $.33 \leq \gamma \leq .50$ |
| Réseau transitoire | $0 < a < .50$ | $.50 \leq \gamma \leq .66$ |
| Réseau triangulaire | $.50 \leq a \leq 1.00$ | $.67 \leq \gamma \leq 1.00$ |

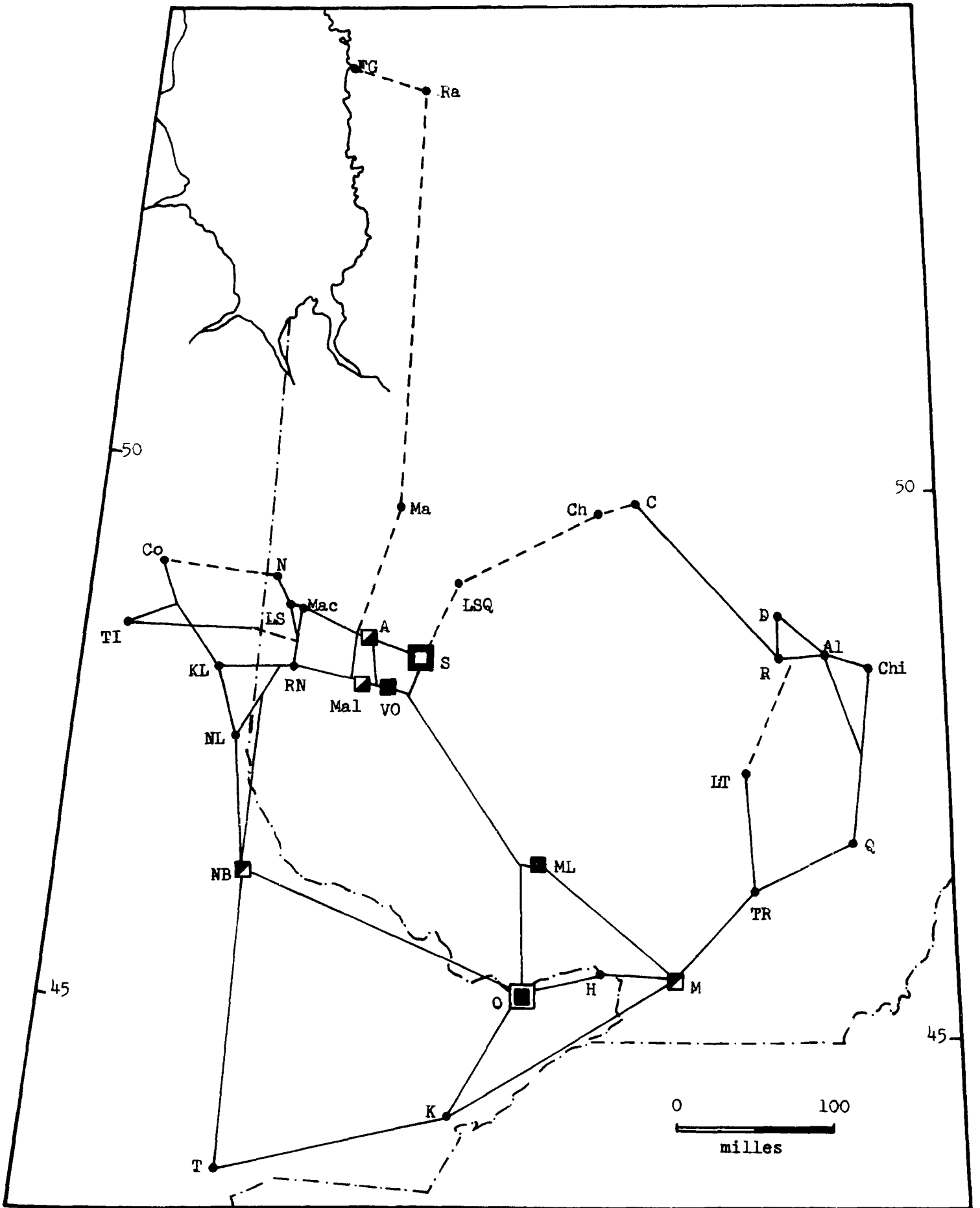
Tableau 18 Transport routier: hiérarchie des villes selon leur accessibilité au réseau (1957, 1973)

| 1957 | | 1973 | |
|----------------|-----|---------------------|-----|
| Ottawa | 79 | Senneterre | 84 |
| Val d'Or | 81 | Amos | 88 |
| Mont-Laurier | 81 | Val d'Or | 89 |
| Senneterre | 84 | Ottawa | 90 |
| North Bay | 84 | Malartic | 91 |
| Montréal | 84 | Mont-Laurier | 93 |
| Kingston | 84 | Rouyn-Noranda | 97 |
| Malartic | 86 | North Bay | 97 |
| Amos | 86 | Lebel-sur-Quévillon | 102 |
| Hawkesbury | 86 | Kingston | 102 |
| Toronto | 89 | Montréal | 103 |
| Rouyn-Noranda | 90 | Macamic | 103 |
| New Liskeard | 95 | Hawkesbury | 104 |
| Trois-Rivières | 97 | <u>Matagami</u> | 114 |
| Macamic | 99 | New Liskeard | 114 |
| Québec | 110 | Toronto | 117 |
| Kirkland Lake | 111 | Chapais | 117 |
| La Sarre | 112 | Trois-Rivières | 118 |
| La Tuque | 120 | La Sarre | 121 |
| Alma | 128 | Cochrane | 121 |
| Chicoutimi | 131 | Kirkland Lake | 121 |
| Cochrane | 135 | Timmins | 122 |
| Timmins | 135 | Chibougamau | 132 |
| Normétal | 137 | La Tuque | 136 |
| Roberval | 150 | Québec | 140 |
| Dolbeau | 151 | Radisson | 142 |
| Chibougamau | 175 | Roberval | 142 |
| | | Normétal | 150 |
| | | Alma | 156 |
| | | Chicoutimi | 162 |
| | | Dolbeau | 170 |
| | | Fort George | 172 |

Fig. 19 Accessibilité du réseau routier: villes d'Abitibi et de régions adjacentes, 1957 et 1973

- Liens existants en 1957
- Liens établis entre 1957 et 1973
- Ville la plus accessible en 1957 et de grande accessibilité en 1973
- Ville de grande accessibilité en 1957 et la plus accessible en 1973
- Villes de grande accessibilité en 1957 et 1973
- ▣ Ville de grande accessibilité en 1957
- ▤ Ville de grande accessibilité en 1973
- Autres villes

Sources: Atlas du Canada, 1957. Carte (85) des "Routes principales".
Carte routière et touristique de l'Abitibi-Témiscamingue, 1973.



Généralement, les derniers liens établis atteignent cinq nouvelles agglomérations limitrophes au réseau et intersectent un nombre minimum de liens pré-établis; la nature de cette expansion spatiale n'occasionne pas une plus grande complexité du réseau.

En 1957, la ville d'Ottawa était la ville la plus accessible du réseau, suivie des villes abitibiennes de Senneterre et de Val d'Or directement reliées à la capitale nationale. La création de liens entre l'Abitibi et le Saguenay, l'Abitibi et la baie James a entraîné quelques changements à la hiérarchie initiale basée sur l'accessibilité nodale du réseau. Senneterre est devenue la ville la plus accessible du réseau en remplacement d'Ottawa; elle est talonnée en cela par les villes d'Amos et de Val d'Or. L'accessibilité nodale telle que mesurée n'est pas totalement influencée par la fréquence des liens directs. Avantagusement situées dans la hiérarchie des points du réseau selon la fréquence des liens directs mais devancées en ce domaine par les villes de Rouyn-Noranda et de Macamic, les villes de Senneterre et d'Amos n'en demeurent pas moins les deux villes les plus accessibles du réseau.

b) Le camionnage

Dans un article consacré au transport routier à la baie James et paru dans un hebdomadaire abitibien, l'auteur écrivait que le parachèvement de la route Matagami-IG 2-Fort George marquerait "la fin de la belle époque des compagnies de transport aérien à la baie James... Cet

hiver (1973), quand la route était à peu près carrossable sur tout son long, camions et autobus ont monopolisé le transport à la baie James. (Saucier, 1973)

Trois compagnies de camionnage sillonnent la route de la baie James: DCB Industrie, Magny Transport Inc. et Brazeau Transport Limitée: l'entreprise la plus importante.

Brazeau Transport Limitée s'établissait à Matagami à l'automne 1972: construction d'entrepôts, d'un garage, de bureaux et d'un dortoir. Quelques mois plus tard, cette entreprise enregistrait 40 départs quotidiens de camions, de Matagami en direction de la baie James, soit le même nombre de départs quotidiens qu'à leurs bureaux de Montréal. Cette première comparaison nous permet de juger de l'importance du bureau de cette entreprise à Matagami.

Bien que Brazeau Transport nous ait personnellement communiqué certaines statistiques sur le trafic de marchandises et que l'Echo de la baie James, hebdomadaire régional, les complète occasionnellement, il demeure impossible d'établir un tableau origine-destination par catégorie de marchandises transportées vers le territoire de la baie James.

Montréal et Toronto demeurent les deux principaux centres d'approvisionnement du territoire de la baie James (Enquête à Matagami, été 1972). Le carburant représentait 47% du volume des marchandises

transportées par Brazeau Transport vers le territoire de la baie James à l'hiver '72-'73. Il est à se demander si le fait que les terminus de cette entreprise à Toronto et à Montréal aient été respectivement doublé et quintuplé ne refléterait pas l'importance du rôle de ces métropoles dans l'approvisionnement du territoire baïejamesien (L'Echo de la baie James, 16 mai 1973).

Bref, ce mode de transport connaît un essor remarquable que l'on espère voir se poursuivre, dans les milieux intéressés, durant une période de 10 ans. Les investissements passés (1972) et actuels (1973) de Brazeau Transport à LG-2 se fondent sur cette hypothèse (Saucier, 1973). Quant à l'origine des marchandises transportées, l'axe routier Montréal-Baie James l'emporterait sur l'axe Toronto-Baie James, abstraction faite de la quantité et de la valeur des marchandises transportées.

c) Le transport par autobus

Ce mode de transport connaît des développements intéressants à l'instar du camionnage.

Les statistiques que nous possédons révèlent que l'axe Val d'Or-Amos-Matagami a connu depuis 1969 (dernière année pour laquelle les statistiques existent) une plus grande popularité que l'axe Val d'Or-Senneterre-Chibougamau. Ceci est vrai quant au nombre total de passagers transportés annuellement et quant aux variations annuelles en pourcentage de la clientèle de 1969 à 1972.

Ainsi, alors qu'on observait une diminution de 28.2% de la clientèle empruntant l'axe Val d'Or-Senneterre-Chibougamau sur l'année précédente, on enregistrait qu'une faible baisse de 2.4% pour l'axe Val d'Or-Amos-Matagami. Cette baisse n'est convertie en hausse en 1971 (année de l'annonce du projet de la baie James): 5.0% à Chibougamau, 9.8% à Matagami et en 1972: 8.5% à Chibougamau, 19.3% à Matagami. En juin 1972, la compagnie Voyageur (1969) Inc. ajoutait quotidiennement un second départ de Montréal vers Matagami, nombre de départs quotidiens porté à trois à l'été 1973 pour répondre adéquatement aux besoins de la population. Le projet de la baie James n'est sûrement pas étranger à cette situation.

Pour connaître la provenance des passagers débarquant à Matagami, nous avons mené une enquête sur place du 9 au 15 août 1972.

Cette enquête révèle que 46.8% des passagers débarquant à Matagami provenaient de Val d'Or, 22.0% de Montréal. Donc, 2 passagers sur 3 arrivant à Matagami par autobus provenaient de ces deux seules villes.

Il est toutefois à noter que le pourcentage attribué à Val d'Or est gonflé par un nombre indéterminé de personnes, non-valdoriennes, qui effectuent le trajet Sud du Québec-Matagami en deux étapes: Sud du Québec-Val d'Or par avion, Val d'Or-Matagami par autobus. L'avantage d'un tel trajet réside évidemment dans l'économie de temps.

Par regroupement des origines, 22.0% des passagers se dirigeant vers Matagami provenaient de Montréal, 77.0% de l'Abitibi-Témiscamingue et 1.0% de l'Ontario.

Parallèlement, nous avons dénombré et considéré l'origine des colis transportés par autobus durant cette même période de temps. Trois colis sur cinq (59.4%) venaient de l'Abitibi-Témiscamingue, 34.3% du Montréal métropolitain, 1.4% de l'Ontario et 4.9% d'autres localités du Québec.

Jusqu'à maintenant (septembre 1973), la compagnie Voyageur ne s'est pas aventurée sur la route de la baie James. Mais le jour n'est peut-être pas loin où cette compagnie ajoutera le circuit Matagami-Radisson à son réseau actuel.

En novembre 1972, la compagnie Transport Baie James Limitée était créée. Les véhicules utilisés sont des autobus scolaires ré-aménagés en fonction de leur clientèle particulière: des travailleurs se rendant leurs lieux de travail.

S'il faut en croire les chiffres produits dans l'Echo de la baie James (11 juillet 1973) et tirés des rapports statistiques de la Sureté municipale de la baie James, 882 autobus transportant 34,234 passagers auraient sillonné la route de la baie James durant une période de sept mois, de novembre 1972 à mai 1973 inclusivement. Les promoteurs prévoient une augmentation de 50% de leur clientèle en 1973-1974 alors que la route sera en meilleur état. Leurs prévisions s'appuient sur le

fait que l'employeur qui paie le transport de son employé va naturellement au moins dispendieux. Il en coûte 10 cents le mille par homme pour utiliser l'autobus, 250 dollars de l'heure pour l'hélicoptère.

Lorsque la route sera terminée, en 1974-1975 selon les prévisions, et qu'elle sera intégrée au réseau routier de la province —avec l'autorisation de la Société de développement de la baie James—, on peut s'imaginer que les promoteurs de TBJ loucheront vers le transport de touristes à l'intérieur des limites de la municipalité de la baie James. Mais, peut-être, la compagnie Voyageur s'intéressera-t-elle soudainement à ce marché.

En résumé, le réseau routier d'Abitibi s'est spatialement étendu tout en conservant le même degré de complexité durant les 16 dernières années. La plaque tournante du réseau routier, dessiné en fonction des régions probables d'approvisionnement du territoire de la baie James, est constituée de trois villes: Senneterre, Amos et Val d'Or, sises au point de rencontre des liens routiers Abitibi-Saguenay, Abitibi-Montréal/Ottawa, Abitibi-Nord-Est ontarien/Toronto et Abitibi-Baie James.

Une analyse sommaire du transport par autobus et du camionnage laisse entrevoir que le projet de la baie James a des répercussions au-delà de la région du Nord-Ouest québécois. Les statistiques toutefois disponibles sont nettement insuffisantes à mesurer l'importance de ce phénomène.

II. Le transport ferroviaire

Nous examinerons le transport ferroviaire sous deux aspects. Une analyse des réseaux ferroviaires de 1957 et 1973 retiendra notre attention en premier lieu. Nous présenterons ensuite certaines caractéristiques des flux de marchandises enregistrés dans quelques agglomérations d'Abitibi durant une période d'un an, novembre 1971 à octobre 1972.

a) Etude comparée des réseaux ferroviaires

Les réseaux ferroviaires de 1957 et 1973 sont identiques en tous points à l'exception de l'embranchement greffé au lien Beattyville-Chibougamau et conduisant vers Matagami. On peut deviner qu'une des raisons principales militent en faveur de la construction de cette route ferroviaire secondaire a été la présence et l'exploitation de mines à Matagami (Biays, 1964). Le minerai extrait des mines nécessitait et nécessite encore aujourd'hui un mode de transport approprié puisque le cuivre est traité à Noranda et le zinc affiné à Valleyfield.

Les réseaux étant identiques à un embranchement près, les indices de connexité et de "circuitage" sont demeurés stationnaires: .43, .09 (1957) et .08 (1973) dénotant par là que le réseau ferroviaire est relativement moins structuré que le réseau routier et que, de fait, il se trouve à un degré primaire de développement.

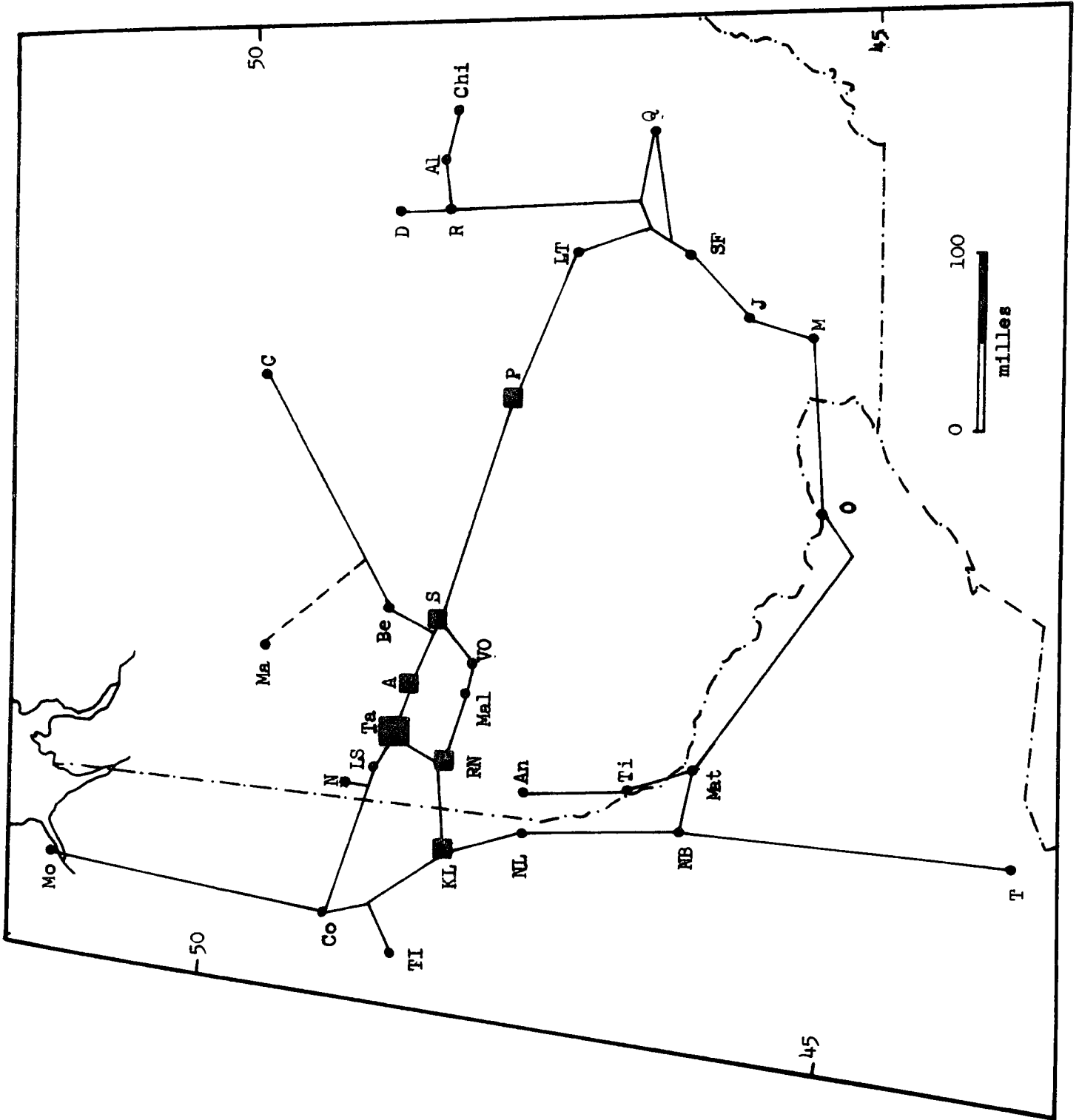
Tableau 19 Transport ferroviaire: hiérarchie des villes selon leur
accessibilité au réseau (1957, 1973)

| | 1957 | | 1973 |
|------------------|------|------------------|------|
| Taschereau | 117 | Taschereau | 120 |
| Amos | 118 | Amos | 120 |
| Senneterre | 119 | Senneterre | 121 |
| Rouyn-Noranda | 120 | Rouyn-Noranda | 124 |
| Parent | 122 | Parent | 125 |
| Kirkland Lake | 122 | Kirkland Lake | 127 |
| La Tuque | 123 | La Tuque | 127 |
| Malartic | 125 | Malartic | 129 |
| Val d'Or | 126 | Val d'Or | 129 |
| New Liskeard | 128 | Beattyville | 132 |
| La Sarre | 129 | La Sarre | 133 |
| Shawinigan Falls | 129 | New Liskeard | 134 |
| North Bay | 129 | Shawinigan Falls | 134 |
| Beattyville | 131 | Cochrane | 136 |
| Cochrane | 131 | North Bay | 136 |
| Mattawa | 132 | Mattawa | 140 |
| Roberval | 135 | Roberval | 140 |
| Joliette | 136 | Joliette | 142 |
| Ottawa | 137 | Québec | 143 |
| Montréal | 138 | Ottawa | 145 |
| Québec | 138 | Montréal | 145 |
| Normétal | 146 | Normétal | 151 |
| Timmins | 147 | Timmins | 153 |
| Toronto | 158 | <u>Matagami</u> | 161 |
| Timiskaming | 159 | Chibougamau | 161 |
| Moosonee | 160 | Toronto | 166 |
| Chibougamau | 160 | Moosonee | 166 |
| Alma | 162 | Alma | 168 |
| Dolbeau | 164 | Timiskaming | 168 |
| Angliers | 188 | Dolbeau | 170 |
| Chicoutimi | 191 | Angliers | 198 |
| | | Chicoutimi | 198 |

Fig. 20 Accessibilité du réseau ferroviaire: villes d'Abitibi et de régions adjacentes, 1957 et 1973

- Liens existants en 1957
- Lien établi entre 1957 et 1973
- Ville la plus accessible
- Villes de grande accessibilité
- Autres Villes

Sources: Atlas du Canada, 1957. Carte (83) des "Chemins de fer".
Carte routière et touristique de l'Abitibi-Témiscamingue, 1973.



En termes d'accessibilité, les centres ferroviaires de Taschereau et d'Amos demeurent, comme en 1957, les points les plus accessibles du réseau dessiné en fonction des régions probables d'approvisionnement du territoire de la baie James.

b) Flux de marchandises: Abitibi (novembre 1971 à octobre 1972)

Nous émettrons trois types de commentaires quant au trafic de marchandises enregistré durant cette période coïncidant avec le début officiel des travaux préliminaires du projet de la baie James: des commentaires généraux, des commentaires concernant les exportations et des commentaires relatifs aux importations.

Au total, les agglomérations d'Abitibi, inscrites dans notre document¹, exportent 2.9 fois plus de matériel qu'elles en importent. Cette situation se vérifie seulement pour le Québec et les Etats-Unis. Ces agglomérations abitibiennes accusent une certaine dépendance envers l'Ontario et l'Ouest canadien, les importations de ces deux "régions" étant supérieures aux exportations acheminées par voie ferrée.

A l'unité (la tonne), 87% des échanges s'effectuent au Québec, 7% avec l'Ontario, 4% avec les Etats-Unis et 2% avec l'Ouest canadien. Deux villes se montrent actives: Matagami participe à 43% des échanges totaux et Chibougamau à 27%.

1. Beattyville, Lebel-sur-Quévillon, Matagami, Miquelon, Chapais, Opémisca, Chibougamau, Lac Albanel.

Au tableau des exportations, trois villes s'imposent par l'importance des flux enregistrés: Matagami, Chibougamau et Chapais. Les exportations de ces villes se composent de deux grandes catégories de produits totalisant plus de 99% de leur volume total: les produits miniers (77%), les produits forestiers (22%). (Cf. tableaux 20,21, p. 177)

Au domaine des produits miniers, 94% du volume total est expédié vers le Québec. Seule la ville de Matagami exporte des produits miniers hors du Québec, soit vers l'Ouest canadien et surtout aux Etats-Unis. Plus de 50% du volume minier total transporté par le Canadien National provient de la région de Matagami.

Quant aux produits forestiers exportés par les agglomérations de notre document, 92% du volume total est dirigé vers le Québec. Les villes de Chibougamau et de Matagami exportent également vers les Etats-Unis et surtout l'Ontario. Ville forestière, Lebel-sur-Quévillon inscrit 97% de ses exportations au chapitre des produits forestiers; 48% des dites exportations sont distribuées au Québec, 25% en Ontario et 27% aux Etats-Unis.

Dans une certaine mesure, ces chiffres nous font sentir l'importance économique des activités minières et forestières de ces quatre villes sises au sud de la municipalité de la baie James.

Tableau 20 Destination et volume en tonnes des exportations des produits miniers de Matagami, Chapais, Chibougamau (novembre 1971 à octobre 1972)

| <u>Origine</u> | <u>Destination</u> | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-----------------------|-------------------|
| | <u>Québec</u> | <u>Ontario</u> | <u>Ouest canadien</u> | <u>Etats-Unis</u> |
| Matagami | 265,221 | 0 | 74 | 30,920 |
| Chapais | 118,360 | 0 | 0 | 0 |
| Chibougamau | 172,746 | 0 | 0 | 0 |

D'après un document statistique du Canadien National, 1972

Tableau 21 Destination et volume en tonnes des exportations des produits forestiers de Matagami, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon (novembre à octobre 1972)

| <u>Origine</u> | <u>Destination</u> | | | |
|---------------------|--------------------|----------------|-----------------------|-------------------|
| | <u>Québec</u> | <u>Ontario</u> | <u>Ouest canadien</u> | <u>Etats-Unis</u> |
| Matagami | 95,218 | 8,163 | 0 | 227 |
| Chibougamau | 61,086 | 5,058 | 0 | 481 |
| Lebel-sur-Quévillon | 13,407 | 7,100 | 0 | 7,379 |

D'après un document statistique du Canadien National, 1972

Mais ce n'est vraiment qu'en étudiant les importations que l'on pourra tenter de répondre à la question posée dans l'introduction à savoir la connaissance des régions bénéficiant des retombées des travaux de la baie James.

Les villes de Matagami, Chibougamau et Lebel-sur-Quévillon totalisent 95% du volume des importations des agglomérations considérées. Cette dernière ville s'accapare environ 57% du volume total importé. Dans chacun des cas, l'essence et l'huile à chauffage représentent plus de 50% du volume importé; ces deux produits proviennent du Québec. La comparaison de leurs quantités est intéressante.

Au prorata de leur population de 1971 (celle du recensement fédéral), la ville de Matagami reçoit de 3 à 4 fois plus de quantité d'essence par habitant que Chibougamau et Lebel-sur-Quévillon tandis que cette dernière agglomération consomme 2 et 10 fois plus d'huile à chauffage par habitant que Matagami et Chibougamau.

Tableau 22 Consommation comparée de carburants per capita à Lebel-sur-Quévillon, Matagami, Chibougamau (novembre 1971 à octobre

| | <u>1972)</u> | |
|---------------------|----------------|--------------------------|
| | <u>Essence</u> | <u>Huile à chauffage</u> |
| Lebel-sur-Quévillon | 1.34 tonnes | 26.5 tonnes |
| Matagami | 4.53 " | 13.3 " |
| Chibougamau | 1.13 " | 2.6 " |

Considérée sous un autre angle, la quantité d'essence importée à Matagami suffirait à approvisionner 8,740 habitants selon la consommation moyenne (1.25 tonne) d'essence d'un résident des villes de Lebel-sur-Quévillon et de Chibougamau tandis que la quantité d'huile à chauffage approvisionnerait 13,370 habitants selon, cette fois, la consommation moyenne d'un résident des villes de Chapais et de Chibougamau. Or, Matagami possédait une population de 3,400 habitants en novembre 1971, nombre haussé à 4,000 à l'été 1972. Comment expliquer l'écart entre les quantités requises pour la consommation locale et les quantités reçues?

Le cas de l'essence ordinaire est éloquent. Les surplus d'essence accumulés dans l'aire d'entreposage à Matagami étaient destinés aux diverses compagnies établies le long de la route temporaire en construction au-delà de la rivière Bell.

Faute de pont permanent, on accumulait l'essence à Matagami puis on la rendait à destination durant l'hiver utilisant à cette fin le pont de glace construit sur la rivière Bell. Il en était de même pour l'huile à chauffage dont la consommation per capita à Matagami est 5 et 6 fois plus élevée qu'à Chibougamau et Chapais: indice d'une activité peu commune. Cette situation se répète pour les huiles et graisses, et les produits pétroliers, à la différence que les premières proviennent de l'Ontario et les seconds du Québec.

Tableau 23 Consommation comparée des huiles et graisses et des produits pétroliers per capita à Matagami, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon (novembre 1971 à octobre 1972)

| | <u>Huiles et graisses</u> | <u>Produits pétroliers</u> |
|---------------------|---------------------------|----------------------------|
| Matagami | 760 livres | 2,360 livres |
| Chibougamau | 62 " | 360 " |
| Lebel-sur-Quévillon | 16 " | 40 " |

Les exemples précédents et la comparaison du volume per capita des importations totales des villes de Matagami et de Chibougamau, respectivement 23.7 et 4.8 tonnes, dénotent une grande activité en matière d'approvisionnement par voie ferroviaire dans la première ville, activité générée en grande partie par le projet de la baie James.

Procentuellement, 8.3% des importations totales à Matagami proviennent de l'extérieur du Québec et se répartissent ainsi: l'Ontario 6.1%, l'Ouest canadien 1.8%, les Etats-Unis 0.4%. L'Ontario approvisionne Matagami surtout en produits de sodium-soda et en huiles et graisses, l'Ouest canadien en matériaux de construction, les Etats-Unis en pièces pour véhicules et pour la machinerie.

Cette activité intense a nécessité la construction de nombreuses installations à Matagami dans l'aire d'entreposage et de manutention s'éten-

dant sur un mille carré. Outre le terrassement, les installations comprennent la disposition de huit (8) voies ferrées à usage spécifique, la construction de bâtiments à usage spécifique: entrepôts, réservoirs, silos à ciment, un édifice à bureaux (Hydro-Québec). Les plans initiaux prévoient de plus la construction d'une usine d'épuration d'eau, d'un réseau d'égout et d'aqueduc pour les besoins mêmes de l'aire d'entreposage. (L'Echo de la baie James, 7 février 1973)

Ces données recueillies entre novembre 1971 et octobre 1972 donnent une idée de la provenance de certaines commodités; leur volume a toutefois considérablement augmenté depuis cette dernière date. De fait, le volume du trafic ferroviaire a triplé à Matagami et, ce, en raison des travaux préliminaires du projet de la baie James. Ce projet, par ailleurs, ne concerne pratiquement pas la ville de Chibougamau à ce niveau. (Information de Monsieur Roger Flynn, Agent-Expansion des Ventes (CN), mai 1973)

Bref, l'étude du transport ferroviaire nous a appris trois choses. Le réseau ferroviaire est demeuré le même durant les 16 dernières années, à un embranchement près. Le terminus de ce nouvel embranchement, Matagami, est devenu un important centre de transit, actuellement en expansion, vers le territoire de la baie James: telle est la conclusion se dégageant de l'analyse des importations. Quant aux exportations, elles laissent deviner les principales activités économiques des villes de Matagami, Chibougamau, Chapais et Lebel-sur-Quévillon.

III. Le transport aérien

L'étude du transport aérien se situe sous le signe de la rareté d'information ou encore sous le signe de l'information contrôlée. Les compagnies aériennes sont avares de renseignements, de statistiques concernant les flux de marchandises dans le cas du projet de la baie James. Etat de choses facilement compréhensible compte tenu de la compétition, de la concurrence pour obtenir la permission d'opérer dans le territoire de la baie James.

Nous aborderons le transport aérien sous trois angles. Nous comparerons d'abord les réseaux aériens de 1957 et de 1973 puis analyserons successivement les flux de passagers et de marchandises.

a) Etude comparée des réseaux aériens

La comparaison des réseaux aériens de 1957 et de 1973 n'est que toute relative. Au contraire des réseaux routier et ferroviaire, le réseau aérien originel (1957) n'est pas intégralement reproduit en 1973. Les liens routiers et ferroviaires sont inscrits dans le paysage (routes, voies ferrées) et conservent ainsi une certaine permanence. Les liens aériens correspondent à des tracés imaginaires et peuvent donc être modifiés à court terme sans laisser de vestiges dans l'espace.

Etablis en fonction des régions probables d'approvisionnement du territoire de la baie James, le réseau aérien de 1973 montre un degré plus élevé de connexité et de "circuitage" que le réseau initial. L'indice de connexité (γ) est grimpé de .43 à .53 tandis que l'indice de "circuitage" (α) s'accroissait de quatorze centièmes passant de .14 à .28. Les valeurs des indices situent le développement du réseau aérien de 1973 à un stade intermédiaire, si l'on se réfère au tableau des limites des indices α et γ dans la détermination de la morphologie des réseaux (cf. page 161)

Théoriquement, l'état actuel de développement du réseau aérien est similaire à celui du réseau routier (1973) en termes de connexité. Il faut cependant dire que le réseau aérien de 1973 en est arrivé à ce stage de développement par évolution au cours des seize dernières années alors que le réseau routier est strictement demeuré au même niveau de développement durant cette même période, à l'exemple d'ailleurs du réseau ferroviaire.

L'évolution, antérieurement constatée, du réseau aérien se manifeste aussi en termes d'accessibilité nodale. En effet, la comparaison des vecteurs des matrices de 1957 et de 1973 nous permet d'observer que l'accessibilité des points au réseau actuel est plus grande qu'en 1957. En d'autres termes, un nombre moins élevé de liens séparent le point A du point B, par le plus court tracé, aujourd'hui qu'en 1957.

Tableau 24 Transport aérien: hiérarchie des villes selon leur
accessibilité au réseau (1957, 1973)

| 1957 | | 1973 | |
|---------------------|-----|---------------------|-----|
| Val d'Or | 73 | Val d'Or | 56 |
| Ottawa | 76 | Montréal | 56 |
| Roberval | 81 | <u>Matagami</u> | 61 |
| Lac Doré | 81 | Chapais | 63 |
| Montréal | 82 | Fort George | 66 |
| Amos | 84 | Ottawa | 67 |
| Lac Doda | 86 | Chibougamau | 68 |
| North Bay | 89 | Québec | 68 |
| Rouyn-Noranda | 93 | Amos | 68 |
| Toronto | 96 | Radisson | 73 |
| Lac Quévillon | 97 | Fort-Rupert | 73 |
| Poste-de-la-Baleine | 101 | Poste-de-la-Baleine | 73 |
| Lac Bachelor | 101 | Rouyn-Noranda | 73 |
| Earlton | 103 | Senneterre | 76 |
| Alma | 104 | Bagotville | 77 |
| Québec | 105 | Nouveau-Comptoir | 82 |
| Sainte-Méthode | 105 | Lac Caché | 84 |
| Mistassini Post | 105 | Earlton | 85 |
| Sudbury | 106 | Roberval | 86 |
| Fort George | 118 | Toronto | 86 |
| Bagotville | 119 | Moosonee | 89 |
| Senneterre | 120 | Mistassini Post | 91 |
| Moosonee | 122 | Eastmain | 91 |
| Chibougamau | 131 | La Sarre | 98 |
| Onistagan | 131 | Timmins | 98 |
| Vieux-Comptoir | 135 | North Bay | 99 |
| Fort-Rupert | 136 | Témiscamie | 116 |
| Eastmain | 145 | | |

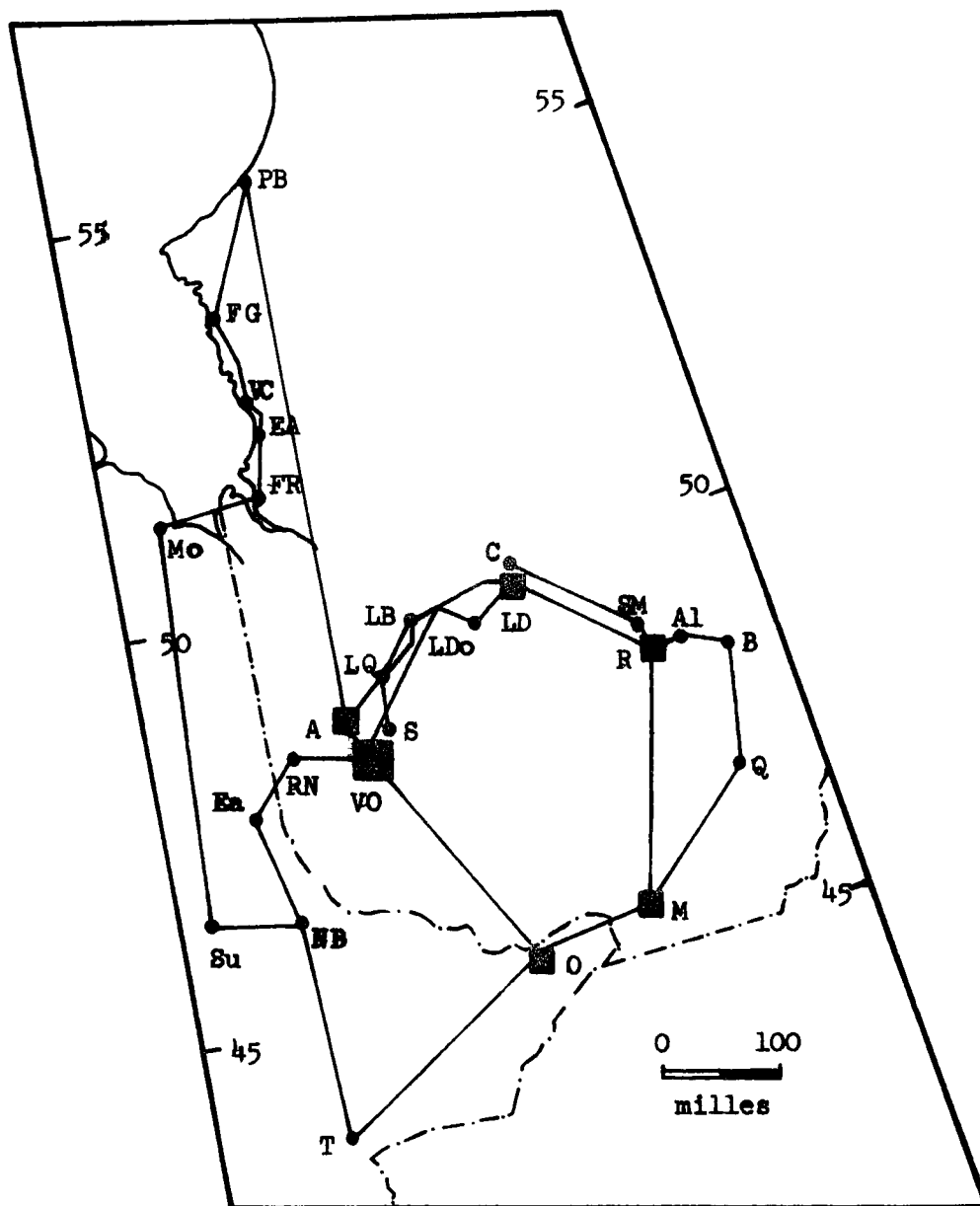


Fig. 21- Accessibilité du réseau aérien: villes d'Abitibi et de régions adjacentes, 1957

- Ville la plus accessible
- Villes de grande accessibilité
- Autres villes et localités

Source: Atlas du Canada, 1957. Carte (87) des "Lignes aériennes"

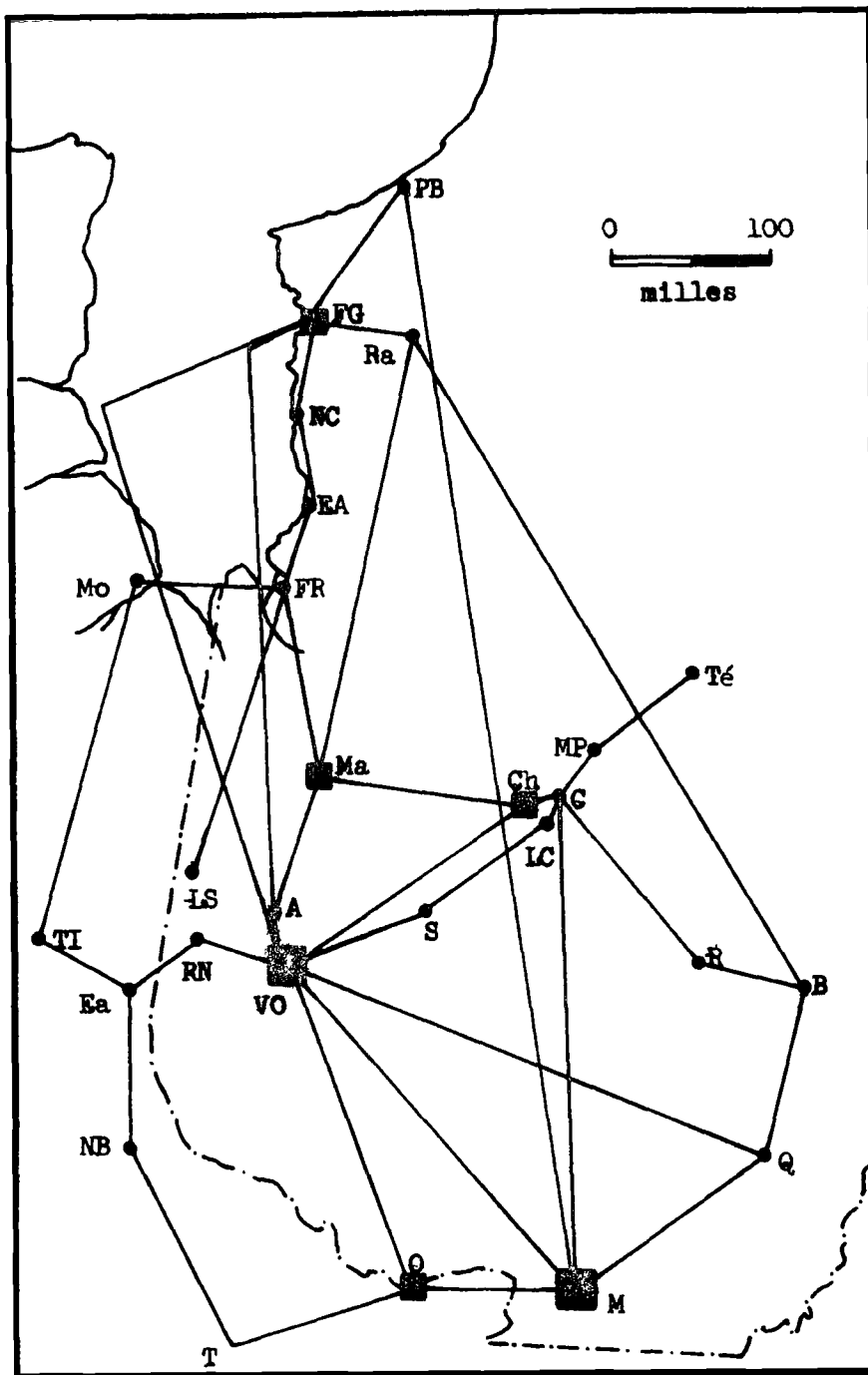


Fig. 22- Accessibilité du réseau aérien: villes d'Abitibi et de régions adjacentes, 1973

- Villes les plus accessibles
- Villes et localités de grande accessibilité
- Autres villes et localités

Source: Comité des transports aériens, 1972. Carte révisée des "Services aériens commerciaux dans le Nord du Québec"

En 1957, Val d'Or, Ottawa et Montréal constituaient les trois points les plus accessibles du réseau.

En 1973, Val d'Or conserve le haut du pavé qu'elle doit toutefois partager avec Montréal, ces villes possédant des indices d'égale accessibilité au réseau; les villes de Matagami et de Chapais suivent dans l'ordre. Val d'Or et Montréal sont également les villes qui possèdent le plus grand nombre de liens directs, respectivement 8 et 6. La position de deux villes frontalières dans notre typologie, Matagami et Chapais, est remarquable si l'on considère qu'elles n'étaient pas inscrites au tableau en 1957. Nous savons que le développement des transports aériens à Matagami a été accéléré par le lancement du projet de la baie James.

Ce projet a suscité le développement des transports aériens non seulement à Matagami mais également dans tout le territoire de la baie James. La multiplication des liens directs entre le Sud et le Nord du Québec fait que les agglomérations de Fort George, Fort-Rupert et Poste-de-la-Baleine sont plus accessibles que jadis et, en conséquence, ont gagné plusieurs échelons dans notre classification. Ainsi, Fort George est maintenant le cinquième point le plus accessible du réseau, devançant même Ottawa.

Les changements majeurs entre les réseaux résident dans les faits que Montréal est désormais directement reliée au Nord: Chibougamau, Val d'Or, Matagami et Poste-de-la-Baleine et que l'Est est depuis récem-

ment, juillet 1973, directement relié à l'Ouest: Québec-Val d'Or.

Addition récente au réseau, Matagami se situe à mi-chemin entre Montréal et Fort George et est, de plus, directement reliée à l'est et à l'ouest de l'Abitibi.

Or, ce sont les flux de passagers et de marchandises qui constitueront les sujets de réflexion suivants, flux que nous comparerons à ceux de Chibougamau, ville frontalière susceptible de jouer le même rôle que Matagami dans la mise en branle du projet de la baie James.

b) Flux de passagers: Matagami et Chibougamau (1972)

Les données recueillies sont celles de A. Fecteau Transport Aérien Ltée pour l'année 1972. Nous les traiterons selon l'origine et la destination. (Cf. tableau 25, p. 189)

Les appareils de Fecteau débarquent en moyenne 8 passagers par voyage à Matagami et 3.5 à Chibougamau. Déjà, Matagami prend une nette avance sur Chibougamau, avance d'autant plus considérable qu'on effectue dix envolées hebdomadaires vers la première ville et deux seulement vers la seconde.

L'origine des passagers diffère quelque peu et rend bien compte du fait que le projet de la baie James concerne davantage Matagami.

Tableau 25 Transport aérien: flux de passagers par voyage à Matagami et Chibougamau, 1972. (A. Fecteau Transport Aérien Ltée)

| <u>Origine</u> | <u>Destination</u> | |
|-----------------------|--------------------|--------------------|
| | <u>Matagami</u> | <u>Chibougamau</u> |
| Toronto | 0.5 | 1.0 |
| Abitibi-Témiscamingue | 3.5 | 2.0 |
| Saguenay | 0.0 | 0.5 |
| Montréal | 4.0 | 0.0 |

| <u>Destination</u> | <u>Origine</u> | |
|-----------------------|-----------------|--------------------|
| | <u>Matagami</u> | <u>Chibougamau</u> |
| Toronto | 0.5 | 1.0 |
| Abitibi-Témiscamingue | 3.0 | 1.0 |
| Saguenay | 0.0 | 1.5 |
| Montréal | 4.0 | 0.0 |
| Ailleurs | 0.5 | 0.0 |

D'après un document statistique de A. Fecteau Transport Aérien Ltée, 1972.

La clientèle de Fecteau débarquant à Chibougamau pourrait être qualifiée de "régionale". En effet, sept voyageurs sur dix arrivant dans cette ville proviennent de l'Abitibi-Témiscamingue (57%) et du Saguenay (14.5%). Les autres clients (28.5%) viennent de Toronto.

Quant à Matagami, on serait tenté d'étiqueter la clientèle de Fecteau de "métropolitaine" bien qu'un fort contingent de voyageurs arrivant à l'aéroport de la Société de développement vienne de l'Abitibi-Témiscamingue (43.8%). Nous justifierions notre appellation du fait que 50% de la clientèle arrive de Montréal et 6.2% de Toronto.

Comment expliquer cette forte clientèle montréalaise? La réponse la plus simple semble aussi la plus plausible. L'établissement à Matagami des bureaux de sociétés d'ingénieurs-conseils, d'agences gouvernementales, de compagnies privées et étatiques possédant généralement leur siège social à Montréal, nécessite le déplacement de personnes-clés d'une ville à l'autre dans le cadre des travaux du projet de la baie James. Nous avons observé ce phénomène à quelques reprises. Or, multipliez le nombre de ces "implantations" dont les plus importantes sont l'Hydro-Québec, la société d'ingénieurs-conseils Desjardins + Sauriol, le Centre de Main-d'Oeuvre et vous légitimerez ainsi l'importance de la clientèle montréalaise.

La clientèle de Fecteau quittant Matagami et Chibougamau est égale au nombre de passagers par voyage transportés vers ces deux villes.

Si l'importance numérique de la clientèle est la même, sa destination diffère de son origine, à quelques exceptions près.

A Chibougamau, le même pourcentage de la clientèle (28.5%) réintègre Toronto. Un voyageur sur deux en provenance de l'Abitibi-Témiscamingue y retourne; l'autre se dirige vers le Saguenay. Ceci laisse à penser que Chibougamau sert de point de transit entre l'Abitibi et le Saguenay.

Quant à la destination de la clientèle de Fecteau embarquant à Matagami, une fuite est observable. 6.3% de la clientèle présumément originaire de l'Abitibi-Témiscamingue quitte Matagami pour une destination inconnue, le nombre de départs vers Montréal et Toronto étant égal au nombre d'arrivées de ces métropoles.

Cette destination inconnue pourrait bien être le territoire de la baie James. A cette époque, la compagnie Fecteau desservait légalement Fort-Rupert et transportait sur demande des touristes à l'intérieur du territoire de la baie James. Si l'hypothèse s'avérait exacte, elle supposerait compte tenu des statistiques des flux de passagers que les clients transportés dans le Nord réintégreraient le Sud par une compagnie aérienne autre que Fecteau. Les compagnies La Sarre Air Service Ltd et Austin Airways Ltd desservant Fort-Rupert rendent la chose possible. A moins que l'ex-passager de Fecteau ne préfère se rendre de Fort-Rupert à Fort George sur les ailes d'Austin Airways Ltd et, de là, revenir directement à Val d'Or sur celles de Nordair Limitée.

c) Flux de marchandises: Matagami et Chibougamau (1972)

A l'exemple de la section précédente, nous analyserons les flux de marchandises selon leur origine et leur destination. (Cf. tableau 26, p. 193)

Le cargo transporté vers Matagami: bagages, outillages, pièces provient dans une proportion de 90% des villes de Val d'Or (50%) et d'Amos (40%). La différence (10%) vient de l'extérieur des régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay.

Quant au cargo expédié vers Chibougamau, il provient en grande partie de l'Abitibi-Témiscamingue (80%) et de Roberval (20%).

La marchandise embarquée à Matagami dans les appareils de Fecteau est acheminée surtout vers le territoire de la baie James (80%), notamment à la rivière La Grande, puis vers Val d'Or (10%), Amos (5%) et ailleurs (5%). Outre des bagages, des outillages et des pièces, le cargo transporté à la rivière La Grande contient du carburant et de la nourriture. Ces deux dernières catégories de marchandises sont acheminées à Matagami par voies terrestre et ferroviaire.

Le cargo mis à bord des appareils de Fecteau à Chibougamau est destiné à 80% vers Val d'Or et à 20% vers des lieux non désignés.

Cette compilation sommaire permet de constater que Matagami est, sans contredit, un point de transit vers le territoire de la baie

Tableau 26 Transport aérien: flux de marchandises par voyage à Matagami et Chibougamau, 1972. (A. Fecteau Transport Aérien Ltée.)

| <u>Origine</u> | <u>Destination</u> | |
|-----------------------|--------------------|--------------------|
| | <u>Matagami</u> | <u>Chibougamau</u> |
| Val d'Or | 50% | --- |
| Amos | 40% | --- |
| Ailleurs | 10% | --- |
| Roberval | --- | 20% |
| Abitibi-Témiscamingue | --- | 80% |

| <u>Destination</u> | <u>Origine</u> | |
|--------------------|-----------------|--------------------|
| | <u>Matagami</u> | <u>Chibougamau</u> |
| Val d'Or | 10% | 80% |
| Amos | 5% | --- |
| Ailleurs | 5% | 20% |
| La Grande | 80% | --- |

D'après un document statistique de A. Fecteau Transport Aérien Ltée, 1972.

James, rôle que la ville de Chibougamau ne peut se vanter de posséder. Cette même compilation souffre cependant d'une faiblesse, celle de ne pas fournir les quantités de marchandises transportées. Ceci nous empêche de se faire une idée exacte du trafic aérien effectué par Fecteau à Matagami et Chibougamau. Cette faiblesse est toutefois atténuée par l'absence de toute information accessible et relative au trafic de marchandises et de passagers effectué par Austin Airways Ltd et Nordair Limitée à l'intérieur ou à proximité du territoire de la municipalité de la baie James.

En résumé à l'étude des transports aériens, le réseau établi a connu un développement notable durant la période de temps déterminée (1957-1973). Les principaux changements, occasionnés par le projet de la baie James, remontent au début de cette décennie.

L'analyse des flux de passagers et de marchandises confirme nettement que Matagami est la plaque tournante du projet de la baie James aux dépens de Chibougamau, ville frontalière susceptible d'assumer le même rôle.

En conclusion à ce chapitre qui portait sur les impacts externes du développement du territoire de la baie James, nous pouvons dire que l'étude des divers modes de transport apporte une réponse à la fois nette et imprécise à la désignation des régions profitant des

retombées économiques du projet de la baie James.

Nette, d'une part, lorsque nous comparons les activités reliées aux transports ferroviaire, aérien et routier (autobus) des villes de Matagami et de Chibougamau. A coup sûr, les retombées économiques du projet dépassent les frontières de la région du Nord-Ouest québécois.

Mais imprécise, d'autre part, parce que l'impact du projet est mesuré, évalué à partir de données fragmentaires et hétérogènes. C'est pourquoi les résultats doivent être interprétés en fonction d'un contexte précis: moment de la cueillette des données, types de données recueillies et que nous nous refusons à toute extrapolation des impacts externes du projet.

Il ne fait cependant aucun doute que la ville de Matagami est devenue un important centre de transport à l'échelle du Nord-Ouest québécois suite au lancement du projet de la baie James.

Enfin, l'étude théorique des divers réseaux de transport nous a permis de connaître le dynamisme, le degré d'évolution de chacun d'entre eux depuis les seize dernières années et de déterminer, par juxtaposition des trois points les plus accessibles pour chacun des modes de transport, une zone de localisation optimale pour une compagnie affectée à la desserte des réseaux actuels, zone se situant à l'intérieur des limites du triangle formé des villes de Senneterre, Amos et Val d'Or.

LES IMPACTS INTERNES DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE LA BAIE JAMES

L'étude des impacts externes du projet hydro-électrique par l'intermédiaire des transports a mis en maintes occasions Matagami en évidence. Or, l'analyse des impacts internes du développement du territoire de la baie James mènera à nous interroger sur le sort, la destinée de la ville de Matagami. Cette interrogation sera en quelque sorte la suite logique de notre recherche portant, d'une part, sur l'impact du projet de la baie James en Abitibi et, d'autre part, sur l'impact dudit projet dans la municipalité de la baie James.

I. L'impact du développement du territoire de la baie

James en Abitibi

Les retombées du développement du territoire de la baie James, axé actuellement sur la réalisation d'un projet hydro-électrique à la rivière La Grande, touchent d'une triple façon l'économie de la province en général, celle de l'Abitibi en particulier. Les retombées peuvent être analysées sous trois aspects: directs, indirects et multiplicateurs. Nous nous attarderons à la conséquence la plus directe du projet sur l'économie régionale: la création d'emplois à la lumière des prévisions démographiques d'Abitibi. Les effets indirects et multiplicateurs du projet seront brièvement traités en dernier lieu. (Salisbury, 1972)

a) Prévisions démographiques: population totale et main-d'oeuvre (1971-1985)

Discuter de la création d'emplois que suscitera le projet de la baie James en Abitibi exige, croyons-nous, l'étude de la situation démographique de cette région.

Nos prévisions s'inspirent de ce qu'il est convenu d'appeler le rapport Salisbury (1972) et d'un rapport intérimaire produit par Sorès Inc. (1972) pour la Société de développement de la baie James. Ainsi, avons-nous accepté et utilisé dans nos estimations le taux de croissance annuel de la population totale évalué à 1.5% dans le rapport de Sorès et le taux de la main-d'oeuvre estimé à 40% de la population totale par Richard F. Salisbury. Nos prévisions s'inscrivent dans l'hypothèse du prolongement de la situation actuelle. (Cf. tableau 27, p. 198)

Se basant sur les données du recensement de 1971 (Population: certains groupes d'âge et sexe. Divisions et subdivisions de recensement), nous prévoyons que la population totale d'Abitibi s'élèvera à 138,260 habitants en 1985, soit une augmentation de 26,015 personnes sur 1971. La main-d'oeuvre s'accroîtra de 10,406 travailleurs selon une progression arithmétique durant cette même période. Ces nouveaux travailleurs se trouveront un emploi ou gonfleront le groupe des chômeurs suivant la courbe d'évolution des divers secteurs d'emplois.

b) Prévisions sectorielles d'emplois (1971-1985)

Notre première série de prévisions touchent cinq secteurs d'emplois regroupant 75.4% de la main-d'oeuvre. La répartition des

Tableau 27 Prévisions de la population totale et de la main-d'oeuvre
en Abitibi (1971-1985)

| | <u>Population totale</u> | <u>Main d'oeuvre</u> | <u>Nombre annuel de</u> <u>néo-travailleurs</u> |
|------|--------------------------|----------------------|--|
| 1971 | 112,245 | 44,898 | |
| 1972 | 113,929 | 45,572 | 674 |
| 1973 | 115,638 | 46,255 | 683 |
| 1974 | 117,373 | 46,949 | 694 |
| 1975 | 119,134 | 47,654 | 705 |
| 1976 | 120,921 | 48,368 | 714 |
| 1977 | 122,735 | 49,094 | 726 |
| 1978 | 124,576 | 49,830 | 736 |
| 1979 | 126,445 | 50,578 | 748 |
| 1980 | 128,342 | 51,337 | 759 |
| 1981 | 130,267 | 52,107 | 770 |
| 1982 | 132,221 | 52,888 | 781 |
| 1983 | 134,204 | 53,682 | 794 |
| 1984 | 136,217 | 54,487 | 805 |
| 1985 | 138,260 | 55,304 | 817 |

Sources: Statistique Canada, 92-772 (SP-2)

R. F. Salisbury (1972), *Le développement de la baie James: l'impact socio-économique du projet hydro-électrique.*

Sorès Inc., *Etude de développement de la baie James. La situation socio-économique du territoire.*

travailleurs dans les secteurs des mines, des forêts, du commerce, des transports et des services est celle de l'emploi par secteur dans la région du Nord-Ouest en 1969 que nous avons relevée dans le rapport synthèse de la Mission de planification du Nord-Ouest québécois (1971). Nous omettons provisoirement les secteurs de l'agriculture, de la construction, des finances et de l'industrie manufacturière.

Les hypothèses d'évolution sont celles établies par Sorès Inc. dans leur rapport intérimaire. Elles se résument de la façon suivante:

- Mines: stabilité de l'emploi jusqu'en 1975 et baisse annuelle de 20% de 1976 à 1985.
- Forêts: hausse annuelle de l'emploi de 5% jusqu'en 1980 et stabilité jusqu'en 1985.
- Commerce, transports, services: nos estimations du nombre d'employés dans chacun de ces secteurs par 1,000 habitants se situent: A) à mi-chemin entre la moyenne provinciale en 1971 et la réalité observée en Abitibi en 1971, B) à .75 de la réalité observée en Abitibi en 1971 et à .25 de la moyenne provinciale en 1971.

Dans le prolongement de la situation actuelle, le secteur minier serait le plus affecté, ayant perdu en 1985 plus de 89% de ses effectifs originels (1971), soit 5,651 travailleurs. Le secteur forestier accuserait une hausse de plus de 55% de ses effectifs au terme de cette

période. Les secteurs du commerce, des transports et des services connaîtraient une augmentation de leurs effectifs respectifs de 9,3 et 24% selon l'hypothèse A et de 16, 13 et 23% selon l'hypothèse B.

Ceci nous amène à dire que ces cinq secteurs d'activités généreraient 584 ou 1,345 emplois, selon les hypothèses A ou B de croissance annuelle du commerce, des transports et des services, au terme de la période donnée pour 10,406 nouveaux travailleurs. Il est douteux que les secteurs de l'agriculture, de la construction, des finances et de l'industrie manufacturière puissent combler la différence, génèrent un nombre d'emplois suffisant pour occuper toute la main-d'oeuvre nouvelle entre 1971 et 1985.

Il est permis de croire que le domaine agricole verra ses effectifs ouvriers diminuer, poursuivant ainsi la tendance des vingt dernières années. Nous établirons, de façon très conservatrice, la diminution de ses effectifs à 25% au terme de la période considérée.

L'évolution de l'activité forestière étant étroitement liée à celle du domaine de la construction, nous accorderons à ce dernier le taux de croissance antérieurement concédé à la première. Ce taux nous semble suffisamment élevé (5%) en ce qui concerne la construction d'autant plus que ce domaine a connu un recul entre 1951 et 1969. L'essor que l'on attribue à la construction permettrait la création de 1,435 emplois entre 1971 et 1985.

Quant aux finances, nous leur attribuons un taux de croissance annuel de 2%, se basant sur l'évolution de ce secteur d'activités économique entre 1951 et 1969. 257 nouveaux emplois seraient ainsi créés.

Enfin, l'industrie manufacturière. "L'industrie du nord-ouest est liée intimement à l'exploitation des ressources naturelles" peut-on lire dans une brochure du bureau de la Statistique du Québec (1970).

Nos prévisions se fondent sur le tableau XVIII de l'évolution des industries manufacturières entre 1966 et 1968 tel que présenté dans le rapport synthèse de la Mission de planification. Les caractéristiques de l'évolution annuelle des industries sont les suivantes:

| | | |
|---------------------------------|---------|----------|
| - industrie du bois | + 1.3% | (1.3%) |
| - industrie du papier | + 12.5% | (+12.0%) |
| - industrie métallique primaire | - 6.2% | (-6.0%) |
| - autres industries | + 6.8% | (+7.0%) |

L'importance de ces quatre groupes en termes d'emplois se lisait comme suit en 1968:

| | |
|---------------------------------|-------|
| - industrie du bois | 44.3% |
| - industrie du papier | 23.7% |
| - industrie métallique primaire | 11.7% |
| - autres industries | 20.3% |

Les calculs prévisionnels de l'emploi dans l'industrie manufacturière tiendront compte des taux de croissance et de l'importance

relative des quatre groupes qui la composent ainsi que des hypothèses d'évolution relatives aux secteurs minier et forestier et énoncées en page 199.

Hypothèse A: nous utiliserons les taux de croissance annuels moyens, arrondis sauf pour l'industrie du bois (cf. page 201), des quatre groupes d'activités enregistrés entre 1966 et 1968 inclusivement.

Hypothèse B: nous attribuerons aux industries du bois et papier un taux moyen de croissance annuel arrondi à 5% en conformité au taux de croissance annuel de ces deux groupes entre 1966 et 1968 (4.5%) et au taux de croissance annuel accordé au secteur forestier (5%) par l'équipe des chercheurs de Sorès; à l'industrie métallique primaire un taux de croissance annuel de moins (-) 13% à mi-chemin entre le taux d'évolution de Sorès (-20%) et celui (-6%) de cette industrie entre 1966 et 1969; aux autres industries un taux de croissance annuel de 5%.

Selon les hypothèses A ou B, 4,160 et 2,727 nouveaux emplois seraient créés dans l'industrie manufacturière entre 1971 et 1985.

En résumé, les secteurs des mines, des forêts, du commerce, des transports et des services généreraient 584 ou 1,345 emplois, selon les hypothèses A ou B de croissance annuelle dans les trois derniers secteurs mentionnés, et les secteurs de l'agriculture, de la construction, des finances et de l'industrie manufacturière 3,914 et 5,347 emplois, selon les hypothèses A ou B de croissance annuelle de l'industrie manufacturière, entre 1971 et 1985.

Que l'on considère les prévisions minimales (4,498) ou maximales (6,692) de la création d'emplois dans l'hypothèse du prolongement de la situation actuelle entre 1971 et 1985, il n'en demeure pas moins que la demande est supérieure à l'offre. En d'autres termes, l'économie d'Abitibi ne pourrait absorber totalement la nouvelle main-d'oeuvre totalisant 10,406 travailleurs, au mieux deux nouveaux travailleurs sur trois. Une telle situation favoriserait évidemment l'émigration et la hausse du chômage. Or, re-situons les données précédentes dans le contexte économique actuel d'Abitibi marqué par le projet de la baie James.

c) Bilan

Lorsque nous mettons en parallèle les prévisions de la demande et de l'offre (minimale et maximale), nous observons deux situations. Primo, l'offre serait supérieure à la demande de 1973 à 1975. Logiquement, le nombre des chômeurs devrait se résorber. Secondo, à compter de 1976, année marquant le début du déclin de l'activité minière, la demande deviendrait supérieure à l'offre jusqu'en 1985, sauf en 1980 dans le cas des prévisions maximales, et, conséquemment, la courbe du chômage devrait reprendre son ascension.

Précisément, le taux de chômage établi à 10% en 1972¹ diminuerait à chacune des trois années suivantes pour se fixer à 7.7 ou 7.3% en 1975 selon respectivement nos prévisions minimales ou maximales d'emplois. A compter de 1976, le mouvement inverse s'amorcerait. Le taux

1. L'Echo de la baie James: 25 octobre 1972, 16 mai 1973.

de chômage se mettrait à grimper si bien qu'en 1985 il s'établirait à 17.1 ou 14.3% selon les hypothèses considérées. Théoriquement, le projet de la baie James s'avérerait un heureux palliatif à la situation économique d'Abitibi à compter de 1976.

Pour connaître le nombre approximatif d'emplois pouvant être créés en Abitibi par le projet de la baie James, nous procéderons par hypothèses. (Cf. tableau 28, p. 205)

Se basant sur le fait que 47% de la main-d'oeuvre engagée sur les chantiers du projet de la baie James en août 1972 provenait du Nord-Ouest québécois et qu'il est peu vraisemblable que ce pourcentage soit dépassé d'ici 1985 alors que les travaux exigeront une main-d'oeuvre spécialisée de plus en plus abondante (Conférence du directeur intérimaire du CRDAT à l'Université d'Ottawa, avril 1973), nous émettons les hypothèses suivantes d'embauche d'abitibiens:

- hypothèse A: embauche maximale, 55%
- hypothèse B: embauche moyenne, 40%
- hypothèse C: embauche minimale 25%

Ces hypothèses modifient considérablement la situation ci-haut esquissée. Elles la modifient en ceci que les taux de chômage annuels se maintiendront à un niveau inférieur de ceux estimés dans le contexte économique précédent pour une période de 10 ans à compter de 1973. Au pire (prévisions minimales d'emplois en Abitibi et embauche

Tableau 28 Hypothèses d'embauche d'Abitibiens au projet de la
baie James (1972-1983)

Hypothèse A: embauche maximale (55%)

Hypothèse B: embauche moyenne (40%)

Hypothèse C: embauche minimale (25%)

| | Emplois totaux | Embauche d'Abitibiens | | |
|------|----------------|-----------------------|----------|----------|
| | <u>(PBJ)</u> | <u>A</u> | <u>B</u> | <u>C</u> |
| 1972 | 2,155 | 1,185 | 862 | 539 |
| 1973 | 5,900 | 3,245 | 2,360 | 1,475 |
| 1974 | 9,375 | 5,156 | 3,750 | 2,344 |
| 1975 | 7,250 | 3,988 | 2,900 | 1,813 |
| 1976 | 7,650 | 4,208 | 3,060 | 1,913 |
| 1977 | 11,950 | 6,573 | 4,780 | 2,988 |
| 1978 | 10,850 | 5,968 | 4,340 | 2,713 |
| 1979 | 9,625 | 5,294 | 3,850 | 2,406 |
| 1980 | 6,475 | 3,561 | 2,590 | 1,619 |
| 1981 | 4,325 | 2,379 | 1,730 | 1,081 |
| 1982 | 1,900 | 1,045 | 760 | 475 |
| 1983 | 200 | 110 | 80 | 50 |

Source: R. F. Salisbury (1972), Le développement de la baie James:
l'impact socio-économique du projet hydro-électrique.

minimale d'abitibiens à la baie James), 3.9% et 9.0% des travailleurs abitibiens se trouveraient sans emploi de 1974 à 1980.

Tableau 29 Evolution du taux de chômage en Abitibi entre 1973 et 1980

(selon les hypothèses A) le prolongement de la situation actuelle: prévisions minimales d'emplois, B) le prolongement de la situation actuelle: prévisions minimales d'emplois doublées des prévisions minimales d'embauche d'abitibiens à la baie James)

| | <u>A</u> | <u>B</u> |
|------|----------|----------|
| 1973 | 9.3% | 6.1% |
| 1974 | 8.5% | 3.5% |
| 1975 | 7.7% | 3.9% |
| 1976 | 9.7% | 5.8% |
| 1977 | 11.0% | 5.0% |
| 1978 | 11.8% | 6.4% |
| 1979 | 12.2% | 7.4% |
| 1980 | 12.2% | 9.0% |

Quelles que soient les hypothèses envisagées, il est indéniable que le projet de la baie James assurera une certaine stabilité à une situation économique abitibienne en voie de détérioration par le déclin du secteur minier à moins que ledit projet ne vienne relancer l'activité minière.

Au-delà des prévisions, somme toute favorables à l'Abitibi, il importe de dire que ces mêmes prévisions montrent nettement que les retombées du projet en matière de création d'emplois seront éphémères. Le projet avançant, l'offre d'emplois diminuant, la main-d'oeuvre abitibienne se gonflera graduellement de chômeurs. En dépit du projet, la courbe du chômage rejoint quasiment en 1983 celle tracée dans le cadre du prolongement de la situation actuelle et se confondent l'année suivante. (Cf. tableau 30, p. 208)

Cette situation risque de provoquer dans un premier temps un essor en matière de construction d'équipements divers en Abitibi, justifiant la demande qui en est faite, puis dans un second temps une sous-utilisation de ces mêmes équipements alors que les travaux du projet hydro-électrique tireront à leur fin et qu'un travailleur sur six se trouvera sans emploi. Il est cependant des retombées hypothétiques de ce projet dans les secteurs d'activités minières, forestières et touristiques qui, si elles se concrétisaient, nous amèneraient à reconsidérer la situation économique d'Abitibi.

Qui dit emplois créés, dit aussi revenus générés. L'importance des revenus injectés dans l'économie abitibienne est proportionnelle à l'importance de l'embauche d'abitibiens dans le cadre du projet de la baie James. Plus grande sera la proportion d'abitibiens engagés à la baie James, plus grande sera la proportion des salaires retenus dans la région.

Tableau 30 Evolution du taux de chômage en Abitibi (1972-1985)
 (hypothèses de création (minimale, maximale) d'emplois
 en Abitibi et d'embauche (55%, 40%, 25%) d'Abitibiens
 au projet de la baie James)

| | Offre minimale | | | Offre maximale | | |
|------|------------------|------------|------------|------------------|------------|------------|
| | <u>55%</u> | <u>40%</u> | <u>25%</u> | <u>55%</u> | <u>40%</u> | <u>25%</u> |
| 1972 | ----- 10% | | | ----- | | |
| 1973 | 2.2 | 4.2 | 6.1 | 2.1 | 4.0 | 6.0 |
| 1974 | 0.0 ^a | 0.5 | 3.5 | 0.0 ^a | 0.3 | 3.3 |
| 1975 | 0.0 ^a | 1.7 | 3.9 | 0.0 ^a | 1.3 | 3.5 |
| 1976 | 1.0 | 3.4 | 5.8 | 0.3 | 2.7 | 5.1 |
| 1977 | 0.0 ^a | 1.3 | 5.0 | 0.0 ^a | 0.3 | 4.0 |
| 1978 | 0.0 ^a | 3.1 | 6.4 | 0.0 ^a | 1.8 | 5.0 |
| 1979 | 1.7 | 4.6 | 7.4 | 0.0 | 2.9 | 5.7 |
| 1980 | 5.2 | 7.1 | 9.0 | 3.1 | 5.0 | 6.9 |
| 1981 | 8.9 | 10.2 | 11.4 | 6.7 | 7.9 | 9.2 |
| 1982 | 12.6 | 13.2 | 13.7 | 10.2 | 10.8 | 11.3 |
| 1983 | 15.3 | 15.4 | 15.5 | 12.8 | 12.9 | 12.9 |
| 1984 | - 16.4 | ----- | | ----- 13.7 | ----- | |
| 1985 | - 17.1 | ----- | | ----- 14.3 | ----- | |

a - Insuffisance de main-d'oeuvre en Abitibi

b - Fin du projet de la baie James

Elément prédominant de l'investissement qui restera dans la région, les traitements et salaires découlant de l'exécution du projet contribueront à une augmentation sensible des biens et services et, par conséquent, à la création d'une industrie de service qui, à son tour, requerra une main-d'oeuvre salariée (R. F. Salisbury). Ce raisonnement vaut pour les effets multiplicateurs du projet. Quant aux retombées indirectes, elles concernent les autres secteurs de l'économie puisque une augmentation des revenus et de l'investissement entraîne une progression de toute l'économie.

En résumé, l'impact du développement du territoire de la baie James se fera sentir à un moment où l'économie de l'Abitibi montrera des signes d'essoufflement coïncidant, d'une part, avec le déclin de l'activité minière dès 1975 et, d'autre part, avec la stabilité de l'activité forestière à compter de 1980. Cet impact se traduira directement par la création d'emplois et de revenus dans la région durant une douzaine d'années. Les lendemains de la réalisation de ce projet hydro-électrique sont encore obscurs. Une chose semble toutefois évidente: l'économie régionale déclinera à moins que de nouveaux projets d'envergure dans les secteurs minier, forestier et touristique ne voient le jour et viennent prolonger l'essor économique de la région.

II. L'impact du développement du territoire de la baie

James dans la municipalité de la baie James.

Nous aborderons ce second aspect de l'impact interne du développement du territoire de la baie James sous deux rubriques:

l'impact du projet hydro-électrique et la population indienne, le développement régional.

a) L'impact du projet hydro-électrique et la population indienne

Les projections antérieurement discutées englobaient environ 70% de la population indienne, minoritaire tant à l'échelle de l'Abitibi que de la municipalité de la baie James. Les chercheurs de l'Université McGill se sont attardés à l'étude de cette minorité dans l'élaboration de leur rapport relatif à l'impact socio-économique du développement de la baie James (1972). Ce sont d'ailleurs les points saillants de leurs analyses, relatifs à l'aspect discuté, dont nous ferons état.

Le projet de la baie James s'inscrit dans l'axe d'une crise probable de la société indienne.

"L'accroissement de la population indienne, la modification de sa composition démographique, la demande croissante de produits manufacturés et des services découlant du mode de vie de la société canadienne se confronteront avec le potentiel relativement limité de l'économie de chasse qui est déjà exploitée presque à capacité". (Salisbury, 1972)

Le nombre de dépendants de l'économie de chasse demeurera normalement stable et, à moins que des emplois ne soient créés dans le Nord pour les jeunes cris diplômés, la plupart quitteront le territoire pour s'installer dans les grands centres urbains du Canada.

Le projet d'aménagement hydro-électrique de la baie James est certes l'une des options que doivent considérer les Indiens pour

enrayer ou atténuer la crise qui s'annonce. Trois réactions peuvent se manifester face à ce projet: une opposition vaine, une acceptation totale voire une soumission aveugle, ou encore une acceptation des décisions de la Société de développement avec participation des Indiens à la planification de la région de la baie James. Cette dernière réaction coïnciderait, par ailleurs, avec la suggestion fondamentale exprimée par les auteurs du rapport Salisbury. (L'Echo de la baie James, le 8 novembre 1972)

Le problème majeur de développement de la région s'avère la création d'emplois pour le nombre croissant de jeunes Indiens atteignant l'âge de travailler. La solution de ce problème réside dans la diversification des possibilités d'emplois locaux.

A court terme, tous les travailleurs indiens pourraient mathématiquement obtenir un emploi salarié et stable dans le cadre du projet hydro-électrique durant une période de dix (10) ans. Si l'on tient compte du fait qu'un certain nombre de travailleurs, âgés de plus de 35 ans, continueront d'exercer à plein temps leur métier de chasseur durant cette décennie, nous sommes amenés à conclure que le nombre de travailleurs disponibles sera inférieur à l'offre.

A moyen terme, vers 1980, et c'est là que réside l'inquiétude des Indiens, le gros de l'emploi généré par le projet hydro-électrique commencera sérieusement à diminuer. C'est à compter de ce moment que le problème antérieurement énoncé se posera avec plus d'acuité si l'on ne

prend dès maintenant des mesures propres à l'enrayer ou du moins à en atténuer l'importance.

Au plan économique, le rapport Salisbury préconise la création d'un bureau de la main-d'oeuvre indienne aux fins de:

- renseigner les Indiens sur les emplois prévus et sur les dispositions à prendre en vue de la formation requise;
- prendre l'initiative de la recherche dans les questions de la main-d'oeuvre locale, de la formation dans les spécialités requises et de la disponibilité du personnel;
- conseiller en matière de cours de recyclage.

Le rapport suggère également l'établissement de bureaux indiens de développement local pour la dispensation de conseils techniques et administratifs et la recherche de capitaux pour le financement des entreprises indiennes locales.

Ces deux institutions, les bureaux indiens de développement et de la main-d'oeuvre, doivent être encouragées à planifier en vue de la période consécutive à la phase de construction du projet.

En matière d'éducation, le rapport suggère l'accélération de la création du programme nordique d'études et l'utilisation de la langue cri aux niveaux de la maternelle et primaire.

Il suggère aussi à la SDBJ d'aider à l'établissement d'un centre de formation technique à Fort George. Ce centre dispenserait l'enseignement technique au niveau secondaire, assurerait l'éducation technique permanente et serait la base d'une industrie de réparation rentable.

Ces suggestions appartiennent encore au domaine des probabilités puisque l'Indien s'oppose au projet, alors que ce dernier est le seul depuis longtemps à lui permettre un dialogue, et refuse donc la possibilité d'intégration mesurée au sein même du changement en cours (Jay-Rayon, 1973). Il demeure toutefois difficile de croire que le développement de la région de la baie James puisse se réaliser sans la participation active de la population indienne. Peut-on prétendre esquisser des politiques de développement, dignes de ce nom, pour les postes de la région de la baie James à population majoritairement indienne si une voix autochtone ne se fait pas entendre? Il est permis d'en douter.

b) Le développement régional

A quelques reprises antérieurement, nous avons fait allusion au développement du territoire de la baie James. Nous approfondirons cette idée par l'examen de trois thèmes: les structures politiques et le partage des juridictions de l'espace, l'infrastructure, les impacts hypothétiques de l'espace concerné.

Le territoire de la baie James se confond avec la municipalité de la baie James (MBJ). Créée en juillet 1972, la MBJ est une municipalité fondamentalement semblable aux 1,500 autres municipalités du Québec à la différence spatiale qu'elle s'étend sur un territoire d'une superficie de plus de 133,000 milles carrés.

Cet immense territoire n'est pas juridictionnellement homogène. En effet, des réserves indiennes, des municipalités et des agglomérations non érigées en municipalités se trouvent à l'intérieur des limites de la MBJ.

Les réserves indiennes de Eastmain, Waswanipi et Baie-du-Poste relèvent du ministère fédéral des Affaires Indiennes et du Nord canadien.

Quatre municipalités: Lebel-sur-Quévillon, Matagami, Chapais et Chibougamau relèvent du ministère provincial des Affaires Municipales.

Contrairement à ces municipalités et réserves indiennes qui conservent leur statut et leur territoire, les agglomérations non érigées en municipalités au moment de la création de la MBJ sont désormais englobées dans cette dernière. Ces agglomérations étaient Villebois, Fort George, Val-Paradis, Beaucanton, Desmaraisville, Joutel, Fort-Rupert et Nouveau-Comptoir.

Qu'implique l'existence de toutes ces juridictions dans un cas précis, celui de la municipalité de Matagami? L'esquisse d'un plan d'aménagement d'un secteur de la ville doit être soumise à l'approbation du ministère des Affaires Municipales (l'infrastructure) et du ministère des Richesses Naturelles (la cession des lots) d'une part, et doit obtenir l'assentiment de la MBJ et de la SDBJ d'autre part. Les responsabilités de ces deux dernières instances sont difficiles à départager.

D'après le bill 50, la Société de développement planifie et coordonne le développement de la région de la baie James. Comme toute municipalité, la MBJ devrait aussi planifier et coordonner le développement de son territoire. Les liens étroits de la SDBJ avec la MBJ risquent cependant de diluer les responsabilités de cette dernière.

La MBJ est l'instance qui doit provoquer le développement de tout le potentiel de ce territoire sans en être l'agent effecteur, ce rôle étant dévolu à la SDBJ et à ses filiales, la Société d'énergie de la baie James et la Société de télécommunications de la baie James, et possiblement dans le futur aux sociétés minière, forestière et touristique de la baie James.

Ainsi, le développement régional est-il régi par la Société de développement et la Municipalité de la baie James, deux autorités bénéficiant du même personnel, de concert avec les ministères québécois des Affaires Municipales et des Richesses Naturelles, et avec des compagnies privées le cas échéant.

Le lancement d'un projet d'une telle envergure dans une région aussi éloignée du Québec nous amène à discuter des transports. Car l'accessibilité à ce territoire constitue le principal problème à résoudre.

Au plan routier, un axe sud-nord a été tracé reliant Matagami au site de la future ville de Radisson (LG-2). De là, cet axe bifurque vers l'ouest unissant Fort George au réseau routier québécois.

Fort George a également été dotée d'un embarcadère en eau profonde facilitant ainsi le transport, par voie navigable, de matériel destiné au site de Radisson.

C'est toutefois le transport aérien qui a connu l'expansion la plus spectaculaire. La piste d'atterrissage originelle de Matagami a connu de nombreuses améliorations y permettant, aujourd'hui, l'arrêt de réactés tandis que celle de Fort George a été relocalisée. La ville de Radisson possèdera, elle aussi, un aérodrome. Il ne faut pas oublier de mentionner l'aménagement d'héliports, à Matagami entre autres lieux, l'hélicoptère s'avérant un complément indispensable à l'avion, lors de la fonte des glaces et au début de l'hiver, dans le territoire de la baie James.

A l'origine du projet, il n'existait qu'une seule compagnie aérienne basée à Matagami et Chibougamau et qu'une seule compagnie offrait un service de "charter" par hélicoptère. A la fin de l'année 1972, les aéronefs d'une quinzaine de compagnies régulières et hélicoptères sillonnaient le ciel de la baie James.

La ville de Matagami est rapidement devenue l'un des principaux centres aériens du Nord-Ouest québécois comme en témoigne notre étude du transport aérien. Matagami constitue l'un des deux pôles du transport aérien dans la municipalité de la baie James avec Fort George.

Ainsi les Blancs imposent-ils leur présence dans un territoire reculé et jusqu'à récemment difficilement accessible en le dotant d'une infrastructure propre à faciliter et à multiplier les liens avec l'Abitibi-Témiscamingue et le Sud de la province de Québec.

Les Blancs imposent également leur présence par le truchement des communications.

La satellite canadien Anik peut transmettre des renseignements d'ordre éducatif, culturel, scientifique ou autre dans le Nord québécois.

Les stations projetées à Fort George (MBJ) et Poste-de-la-Baleine (au nord de la ville précédente, hors de la MBJ) s'en tiendraient à rediffuser des émissions en langues française et anglaise uniquement, malgré le désir de participation à l'établissement de la programmation et des budgets à la radio et à la télévision exprimé au CRTC¹ par les porte-paroles des autochtones nord-québécois, membres de l'Association des Inuits.

1. CRTC: Conseil de la Radio et de la Télévision Canadienne

Le mode d'opération prévu présente toutefois un danger, soit celui d'augmenter le degré d'acculturation de la masse et aussi sa dépendance intellectuelle vis-à-vis du Sud de la province ou des Blancs en général. Le seul moyen de palier à de tels inconvénients selon Jay-Rayon (1973) serait d'adapter l'image télévisée aux besoins et à la culture des autochtones en puisant dans le milieu même.

Quant à la téléphonie, une entente est intervenue entre la SDBJ et Bell Canada, cette dernière compagnie se portant acquéreur de 49% des actions de la Société de télécommunications de la baie James (STBJ). Cette seconde filiale de la SDBJ a pour tâche première le développement du service de téléphone dans la MBJ. (L'Echo de la baie James, le 6 juin 1973)

c) Impacts hypothétiques

La nouvelle route traversant la municipalité de la baie James sert prioritairement au projet hydro-électrique. Rendant plus accessible ce territoire, elle sert aussi à compléter l'évaluation du potentiel en ressources que recèle la MBJ.

Le potentiel du tourisme et des ressources minières et forestières a été discuté dans la première partie. Il demeure qu'il est dans les fins de la Société de développement d'oeuvrer à la planification du développement global du territoire sous sa juridiction. Partant, il semble probable que la MBJ ne sera pas le site d'un seul projet à caractère économique mais plutôt de quelques-uns.

Bref, deux points sont à retenir de l'impact du développement du territoire de la baie James dans la municipalité du même nom.

Le projet de la baie James, notamment celui du complexe La Grande, a obligé de par son ampleur le gouvernement provincial à créer une super-structure de gestion, la Société de développement de la baie James. Cette dernière a reçu le mandat de développer globalement le territoire qui lui a été accordé, la municipalité de la baie James. Dans cette perspective, on a doté cette municipalité d'une infrastructure appropriée: routes, aérodromes, installations portuaires: étape initiale des travaux.

Les travaux projetés et échelonnés sur une douzaine d'années touchent la population autochtone, majoritairement indienne. Devant la crise probable vers laquelle la société indienne se dirige, le projet de la baie James lui offre la possibilité d'un dialogue avec les autorités provinciales et fédérales concernées et, partant, la possibilité d'une intégration mesurée au sein du changement en cours.

Consécutives à la réalisation du complexe La Grande, la création d'emplois en Abitibi et la mise en place d'une infrastructure dans la MBJ constituent certes des éléments positifs au chapitre des retombées du projet de la baie James. Ces éléments positifs sont toutefois pondérés, à ce jour, par l'incertitude quant aux retombées dans les secteurs minier, forestier et touristique dont les développements sont souhaitables sinon nécessaires

à l'Abitibi pour une croissance économique maintenue après 1982, une incertitude aussi quant à la participation de la population indienne au développement du territoire de la baie James. Ainsi, le bilan des impacts internes du projet de la baie James s'avère-t-il, encore aujourd'hui, problématique.

III. L'avenir de Matagami

Pour répondre à cette question, nous poserons d'abord la définition de Salisbury du centre industriel, applicable à la ville de Matagami. Notre réponse se complétera des analyses de la situation démographique et de la conjoncture économique à Matagami ainsi que d'une esquisse des orientations théoriques de développement de la ville-seuil.

a) Matagami: centre industriel

Salisbury a classé les agglomérations du territoire de la baie James en trois types de centres: les centres ruraux bénéficiant de services, les centres administratifs et les centres industriels. Matagami appartient à ce dernier type.

Salisbury définit le centre industriel en termes de composition de la population et de nature de l'économie.

Le centre industriel est généralement plus grand et plus complexe que le centre administratif. La population du centre industriel se compose d'une majorité blanche sédentaire et semi-sédentaire et d'une minorité autochtone. L'économie repose principalement sur l'exploitation des ressources minières et forestières. La majorité d'entre eux ne procurent que des services immédiats, ou encore servent de dortoirs aux travailleurs immigrants blancs. Pour les Indiens, il représente une possibilité d'emplois et, paradoxalement, une augmentation du taux de chômage et du nombre de familles assistées. De plus, la présence de Blancs et d'Indiens dans une même agglomération amène, au-delà de la division intellectuelle des communautés en présence, la création d'enclaves résidentielles.

Matagami possède une population plus grande que celles des centres administratifs de la MBJ: 4,000 habitants contre 1,030 à Fort-Rupert, 272 à Eastmain, 1,551 à Fort George, 1,380 à Mistassini, 648 à Waswanipi en 1972 (Sorès Inc., 1972).

La population totale de Matagami compte environ 200 Indiens cantonnés en un secteur démuné des services essentiels (égout, aqueduc, rues) qu'encercle la zone industrielle, véritable gettho socio-culturel et socio-économique. Il n'existe aucun indice à l'effet que Matagami devienne un pôle de croissance parmi la société indienne, pôles de croissance que sont les centres administratifs.

En 1972, 67% des travailleurs étaient à l'emploi des mines Matagami Lake et Orchan, et de l'entreprise forestière Bisson & Bisson.

La complexité allant de pair avec la taille des agglomérations, la structure économique de Matagami est certes plus diversifiée et complexe que celles des centres administratifs. Aussi, Matagami offrirait de nombreuses possibilités d'emplois à la population indienne tout en augmentant leur dépendance par le biais du bien-être social, d'une situation de sous-emploi ou du chômage. Deux phénomènes expliqueraient ce paradoxe selon Jay-Rayon. Premièrement, l'Indien au contact des biens de consommation s'endetterait assez vite et vivrait au-dessus de ses moyens. Deuxièmement, enfermé dans une ville, l'Indien pour chasser se voit dans l'obligation de voyager plus loin et donc d'augmenter d'autant ses frais de voyage.

b) La population totale et la main-d'oeuvre

La situation démographique de la ville de Matagami évolue très rapidement. Ainsi devrait-il en être théoriquement de la main-d'oeuvre.

Le recensement municipal effectué en novembre 1971 établissait la population à environ 3,400 habitants. Nous l'avons estimée à 4,000 en septembre 1972. Le secrétaire-trésorier de la municipalité la fixait à 6,000 en juillet 1973: donc, une augmentation de 50% de la population en un peu moins d'un an (Guilbert, 1973).

En 1972, la main-d'oeuvre représentait 35% de la population totale et était répartie de la façon suivante: 49% dans le secteur minier, 18% dans le secteur forestier et 33% dans les autres secteurs d'activités économiques. Si nous formulons l'hypothèse que la main-d'oeuvre représente 35% de la population totale estimée en 1973, nous devrions dénombrer 1,950 travailleurs à Matagami, soit une augmentation de 572 en comparaison de 1972. Présument que le secteur minier s'est accaparé de 100 travailleurs, une nouvelle mine étant exploitée depuis la fin de 1972, et le secteur forestier, en pleine expansion, de 125, la répartition actuelle de la main-d'oeuvre se lirait ainsi:

| | | |
|----------------------|------------------|-----|
| - mines | 780 travailleurs | 40% |
| - forêts | 370 " | 19% |
| - autres secteurs | 800 " | 41% |

Nous assisterions à une métamorphose de l'économie matagamienne en ce sens que les "autres secteurs" (autres industries, commerces et services) d'activités économiques prendraient graduellement plus d'importance aux dépens des secteurs d'activités primaires. Les "autres secteurs" économiques recruteraient aujourd'hui un aussi grand nombre de travailleurs que le secteur minier, situation identique à celle que connaissait la ville de Chibougamau en 1972.

c) La conjoncture économique

La conjoncture dans le secteur minier à Matagami privilégie celle-ci lorsque comparée au reste de l'Abitibi. Alors que l'on prévoit que l'activité minière en Abitibi se mettra à décliner à compter de 1975,

celle de Matagami se poursuivra au rythme d'extraction actuel jusqu'en 1982, année coïncidant, d'une part, avec l'épuisement des réserves actuelles et, d'autre part, avec la terminaison des travaux de construction du projet d'aménagement hydro-électrique à LG-2 (Salisbury, 1972).

Il est à prévoir que le secteur forestier local connaîtra l'essor que l'on s'accorde à attribuer au secteur forestier de l'Abitibi.

Quant aux secteurs du commerce, des services et autres industries, ils connaîtraient actuellement un essor qui devrait se poursuivre durant quelques années encore. L'augmentation de la population totale, particulièrement au cours des deux dernières années, a nécessité l'implantation de nouveaux services, commerces et industries. Mais ces secteurs d'activités répondent-ils adéquatement aux besoins de la population actuelle? Mathématiquement, il y a certes place à l'amélioration si l'on compare les situations de Matagami et Chibougamau dans ces domaines. Effectivement, il se trouvait 16 travailleurs oeuvrant dans ces secteurs d'activités par 100 habitants à Chibougamau contre 11 à Matagami en 1972 et 13 en 1973.

Si l'on décortique les "autres secteurs", nous constatons que les domaines des transports, de l'hôtellerie, de la construction et des finances à Matagami, lorsque comparés à ceux de Chibougamau, connaissent une expansion remarquable. En termes d'employés par domaine d'activités par 1,000 habitants, nous obtenons les résultats suivants:

Tableau 31 Nombre d'employés par 1,000 habitants dans les secteurs des transports, de l'hôtellerie, de la construction, de la finance à Chibougamau et Matagami en 1972.

| | <u>Chibougamau</u> | <u>Matagami</u> |
|----------------|--------------------|-----------------|
| Transports | 3.6 | 34.3 |
| Hôtels, motels | 7.2 | 12.5 |
| Construction | 6.1 | 7.5 |
| Banques | 1.5 | 6.3 |

L'importance de l'embauche dans le domaine des transports à Matagami vient appuyer nos constatations théoriques à l'effet que cette ville soit devenue, en très peu de temps, l'un des principaux centres aériens du Nord-Ouest québécois.

Quant au nombre de personnes affectées à l'hôtellerie, il suggère une grande activité dans ce domaine en raison de la présence d'une population semi-sédentaire¹ à Matagami. De plus, l'activité hôtelière à Matagami vérifie l'un des éléments de la définition de Salisbury du centre industriel à l'effet que ce dernier sert souvent de dortoir aux travailleurs immigrants blancs.

Dans le domaine financier, la supériorité de Matagami n'est sûrement pas étrangère à la nature, l'importance des travaux d'aménagement de la MBJ dont elle est la plaque tournante.

1. Population de non-résidents constamment renouvelée.

En contrepartie, la structure des services gouvernementaux et publics, des commerces de détail et de l'éducation à Matagami n'a pas atteint le niveau de celle de Chibougamau, loin de là.

Tableau 32 Nombre d'employés par 1,000 habitants dans les secteurs de commerce de détail, des services gouvernementaux et publics à Chibougamau et Matagami en 1972.

| | <u>Chibougamau</u> | <u>Matagami</u> |
|---------------------------------------|--------------------|-----------------|
| Commerces de détail | 79.5 | 30.0 |
| Service publics et gouvernementaux | 22.9 | 5.0 |
| Education | 19.5 | 10.3 |

Conséquemment, ces domaines devraient connaître un certain développement dans un avenir prochain.

Bref, porte d'entrée du territoire de la baie James, Matagami voit son économie se transformer dans le sens de la diversification.

Les secteurs d'activités minières et forestières perdent graduellement de leur importance au profit des secteurs du commerce, des services et autres industries dont l'expansion suit de près l'évolution de la situation démographique locale. Matagami se dote graduellement d'une structure de services répondant davantage aux besoins croissants de la population sédentaire et semi-sédentaire.

Matagami, ville dont l'économie reposait largement sur l'exploitation des richesses naturelles en 1972, est devenue en moins de deux ans un important centre de transport dans le Nord-Ouest québécois: certes la concrétisation la plus tangible des retombées du projet d'aménagement hydro-électrique dans cette ville.

Qu'advient-il de Matagami après la réalisation du projet en cours? L'avenir de Matagami, selon les autorités municipales, repose principalement sur les résultats des recherches dont est chargée la Société de développement pour la récupération des richesses naturelles du Nord-Ouest, la possibilité de la construction d'un gazoduc et, possiblement, d'une usine d'uranium enrichi rattachés au complexe hydro-électrique de la baie James. Il semble donc que l'essor de Matagami sera lié, encore demain, à l'exploitation des richesses naturelles. (Guilbert, 1973)

d) Les orientations possibles de développement de la ville-seuil

La ville-seuil se situe à la frontière de régions inégalement développées au plan économique, généralement à l'une des extrémités de son aire tributaire, et son économie se caractérise par la grande vitalité des activités du transport et du commerce de gros. Ce dernier élément en particulier permettrait de distinguer la ville-seuil de la ville marginale ou périphérique¹, car ce dernier type de ville se situe à la marge de l'écoumène donc au seuil d'un territoire ponctuellement peuplé et pratiquement inexploité.

1. L'expression ville limitrophe peut à la rigueur être utilisée pour désigner la ville marginale, telle que nous l'avons définie à la page 85, cette dernière se situant à la limite de l'écoumène.

Dans la phase initiale de développement, la ville-seuil connaît une croissance soudaine et rapide:

"In the dynamic situation, there is an initial stage of development, in which the gateway grows rapidly as it profits from the sudden influx of wealth and effort into an extended tributary area." (Burghardt, 1971)

C'est cette situation dont est témoin la population de Matagami depuis l'annonce du projet de la baie James (véritable détonateur économique), soit environ 30 mois.

Parvenue à une seconde phase de développement, la ville-seuil devrait s'orienter selon l'une des trois voies mentionnées par Burghardt.

Dans une première hypothèse, une aire tributaire restreinte ne favoriserait pas la croissance de villes concurrentielles à la ville-seuil à l'intérieur de ses limites.

Ainsi, la ville-seuil conserverait sans équivoque son statut. Cette hypothèse laisse à penser que l'émergence, la création de villes concurrentielles à la ville-seuil n'est réalisable que dans les régions dont l'étendue favorise cette croissance urbaine (une longueur minimale de 150 milles est requise selon Burghardt) et où un minimum d'activité économique est généré.

A l'opposé, et c'est la seconde hypothèse, une aire tributaire vaste et, par surcroît, mise en valeur de façon intensive favoriserait l'émergence de villes concurrentielles à la ville-seuil qui se transformerait graduellement pour devenir, en dernier ressort, un lieu-central.

Ce processus de croissance urbaine entraînerait certaines modifications à la structure économique de la ville-seuil.

L'aire tributaire de la ville-seuil serait fractionnée au profit des nouvelles agglomérations et la ville-seuil en serait réduite à une position ou situation de lieu-central possédant une aire d'influence pas tellement plus vaste que celles des villes concurrentielles.

L'ancienne ville-seuil conserverait son rôle de centre de transport.

En dernier ressort, après une longue période de temps, le semis urbain de l'aire tributaire s'apparenterait au modèle classique de répartition spatiale des lieux-centraux.

Enfin, une aire tributaire accusant une mise en valeur modérée permettrait de conserver à la ville-seuil sa primauté en ce qui a trait aux services principaux et son rôle de "ville-seuil".

La MBJ est maintenant dotée de deux pôles de croissance principaux, Matagami au sud et Fort George au nord, reliés par voies terrestre et aériennes.

L'existence de la ville de Radisson est conséquente à la décision d'aménager la rivière La Grande. Erigée à 73 milles à l'est de Fort George à proximité du barrage LG-2, la croissance démographique de Radisson suivra le rythme des travaux d'aménagement hydro-électrique. Sa population devrait atteindre 12,000 habitants durant les années de pointe (1978-1979). Bref, Radisson est une ville promue à une existence éphémère.

Outre l'axe routier Radisson-Fort George, deux autres axes est-ouest relieront les agglomérations de Fort-Rupert et Eastmain, appuyant ainsi le rôle de "ville-réseau" que l'on prête à Matagami et celui de lieu-central selon Burghardt.

Aussi identifiée à la ville-champignon en raison de son développement très rapide, la ville-seuil se distinguerait du lieu-central par sa situation et par sa structure de l'emploi.

La ville-seuil se situe à l'extrémité de son aire tributaire tandis que le lieu-central, par définition, se localiserait vers le centre de son aire d'influence. L'aire tributaire de la première aurait la forme

1. L'insertion des pages 230a, 230b et 230c dans la pagination résulte de corrections apportées au texte original à la demande des membres du jury lors de la soutenance de la thèse.

d'un éventail allongé, celle de la seconde une forme compacte: circulaire, hexagonale ou carrée.

Située à la frontière de régions inégalement développées au plan économique, la ville-seuil développerait des liens commerciaux sur de longues distances; le lieu-central se trouvant dans une région économique relativement homogène entretiendrait plutôt des liens commerciaux locaux de courte distance.

Enfin, la ville-seuil se situerait à un point important du réseau de transport tandis que le lieu-central n'a pas été originellement défini en ces termes par Christaller ¹.

Au niveau de la structure de l'emploi, la ville-seuil serait davantage liée aux activités du transport et commerce de gros que l'est le lieu-central.

Il est toutefois à se demander si la très vaste étendue de l'aire tributaire de Matagami, la MBJ, ne diluera pas l'intensité de l'aménagement, par ailleurs que partiellement connu, qu'on y projette. Dans cette perspective, la ville demeurerait assurément ville-réseau mais conserverait son rôle de ville-seuil (troisième hypothèse).

1. CHRISTALLER, W. (1966) Central Places in Southern Germany. Englewood Cliffs, N. J., Prentice-Hall. Traduction de C. W. Baskin.

Toutes ces considérations théoriques ne s'opposent toutefois en rien à la vision des autorités de Matagami relative à l'avenir de leur ville. Elles suggèrent plutôt les rôles possibles de cette ville dans le réseau urbain du Québec selon l'intensité de la mise en valeur dans la MBJ et, partant, les tendances probables de son économie.

CONCLUSION

La courte histoire de la ville de Matagami se résume en deux étapes.

La première étape est révolue. Elle coïncidait avec le Matagami d'avant le projet de la baie James, soit 1963 à 1971.

Durant cette période, la ville s'est démographiquement constituée et économiquement structurée en fonction d'une population assez stable et d'une région qui se réduisait aux limites du territoire municipal. Ses traits pionniers tendaient à s'atténuer au terme de cette période, tendance observable dans la comparaison des composantes démographiques.

La seconde étape débute officiellement avec l'annonce du projet d'aménagement du territoire de la baie James.

D'un seul coup, on greffe à Matagami une région vierge et très vaste dont elle sera la plaque tournante du développement. Ce nouveau rôle qu'on attribue à Matagami, en raison de sa position géographique favorable, n'est pas sans transformer son économie jusqu'à-lors principalement axée sur les activités minière et forestière.

Ce rôle de ville-relais vers la baie James nécessite des activités propres à assumer cette fonction.

C'est ainsi que les activités reliées aux transports se sont développées à un point tel que Matagami est devenue, en un peu plus de deux ans, un important centre de transport à l'échelle du Nord-Ouest québécois.

Parallèlement, avec le début des travaux préliminaires visant à mettre en place l'infrastructure de la municipalité de la baie James (MBJ), Matagami a connu une vague de peuplement, grandement responsable de la crise du logement en 1972. L'ouverture de nouvelles rues, l'agrandissement du parc de roulottes et la réalisation d'un projet domiciliaire comptant plus de 250 unités de logement ont remédié à ce problème.

Par enchaînement, de nouvelles activités tertiaires se sont établies à Matagami tandis que celles déjà existantes connaissent, pour certaines, un essor proportionnel à l'évolution démographique, pour d'autres envers lesquelles la population a exprimé son insatisfaction, un essor modéré.

C'est donc dire que la décision de faire de Matagami la ville-relais ou la porte d'entrée de la MBJ modifie la nature de son économie dans le sens de la diversification.

Cette seconde étape se poursuivra en principe jusqu'en 1982, année de terminaison des travaux du complexe La Grande.

La troisième étape appartient au futur. Le sort de l'économie de Matagami demeure problématique après 1982.

A ce jour, les retombées du projet hydro-électrique sont hypothétiques dans les secteurs minier, forestier et touristique. Théoriquement, Matagami deviendra lieu-central ou conservera son statut de ville-seuil selon la plus ou moins grande intensité de la mise en valeur de son aire adjacente, la municipalité de la baie James.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Première partie - LA REGION DE MATAGAMI

Avis du C.E.R.N.O.Q. et du C.D.N.O.Q. (L') (1971)

Le développement de la région Abitibi-Témiscamingue. Préparé dans le cadre des Travaux de la Mission de la Planification du Nord-Ouest québécois.

BARIL, R.W. (1971) Les régions pédologiques du Québec, in Annuaire du Québec 1971 (pp. 54-56). Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

BLAYS, P. (1964) Marges de l'oekoumène dans l'est du Canada. Québec, CEN, Université Laval.

BLANCHARD, R. (1954) L'Ouest du Canada-Français, vol. 2. Montréal, Librairie Beauchemin Limitée.

BROCHU, M. (1964) Suggestions pour un réaménagement de l'administration du Nouveau-Québec. Actualité Economique, vol. 40, pp. 306-420.

BUCK, W. K. et DUBNIE, A. (1968) Economic Possibilities, in Science, History and Hudson Bay, vol. 2 (pp. 935-985). Ottawa, editor: C. S. Beals, a publication of Energy, Mines and Resources.

Canada, Department of Transport, Meteorological Branch, Monthly Record.
Toronto, publication mensuelle.

Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (1972) Le Nord-Ouest Québécois. (Brochure)

DEMERS, J. R. (1969) Accessibilité des richesses du Nord-Ouest québécois.
Rapport préparé à la demande de la Chambre de Commerce de Matagami.

GAGNON, R. M. et FERLAND, M. (1967) Climat du Québec septentrional.
Québec, Ministère des Richesses Naturelles.

HARE, F. K. (1954) A photo-reconnaissance survey of Labrador-Ungava.
Ottawa, Mines and Technical Surveys, Geographical Branch, Memoir 6.

HUSTICH, I. (1950) Notes on the Forests on the East Coast of Hudson Bay
and James Bay. Acta Geographica 11, number 1, 63 p.

KRANCK, E. H. (1951) On the Geology on the East Coast of Hudson Bay and
James Bay. Acta Geographica 11, number 2, 71 p.

MC GLYNN, J. C. (1972) La province du lac Supérieur, in Géologie et
ressources minérales du Canada (pp. 61-80). Ottawa, Ministère de
l'Energie, des Mines et des Ressources.

PETERSON, E. R. (1968) Water Power Resources, in Buck, W. K. et Dubnie, A.: Economic Possibilities (pp. 977-980). Op. cit.

Province de Québec, Ministère des Richesses Naturelles, Service de la Météorologie. Bulletin Météorologique. Québec, publication mensuelle.

Rapport du groupe de travail fédéral-provincial (1971) Etude préliminaire des impacts écologiques du projet de développement de la baie James. Québec.

ROBINSON, J. L. (1969) Resources of the Canadian Field. Toronto, Methuen.

ROUSSEAU, J. (1952) Les zones biologiques de la péninsule Québec-Labrador et l'hémisphère arctique. Canadian Journal of Botany, vol XXX, pp. 436-474.

Société de développement de la baie James (1972) Développement du territoire de la baie James. Plan initial. Montréal.

SHARPE, J. I. (1968) Géologie et gisements de sulfures de la région de Matagami, comté Abitibi-Est. Québec, Ministère des Richesses Naturelles.

STEWART, J. V. (1968) Forest Resources, in Buck, W. K. et Dubnie, A.: Economic Possibilities (pp. 955-964). Op. cit.

STOCKWELL, C. H. (1972) Introduction, in Géologie et ressources minérales du Canada (pp. 50-61). Ottawa, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

VILLENEUVE, G.-O. (1967) Sommaire climatique du Québec, vol. 1. Québec, Ministère des Richesses Naturelles.

ANONYME (1972) Industrialisation et urbanisation font partie intégrante de l'aménagement de la baie James. La voix de la construction - Daily Commercial News, 27 janvier 1972.

ANONYME (1973) Northern Quebec Explorers accueille bien l'or à \$80. L'Echo de la baie James, vol. 24, 14 mars 1973.

Deuxième partie - MATAGAMI, VILLE MARGINALE D'ABITIBI

Canada, Bureau Fédéral de la Statistique. "Recensement de 1966. Données Démographiques". Ottawa, 1966, ronéot.

Canada, Statistique Canada. Population. Certains groupes d'âge et sexe. Divisions et subdivisions de recensement. Ottawa, 1973. No. 92-772 (SP-2)

Comité d'Accueil de Matagami. Guide. Matagami, 1972.

Dun and Bradstreet of Canada, Ltd. Reference Book. Montréal, novembre 1972. Publication bi-mensuelle.

Equipe de Perspectives Jeunesse de Matagami. "Rapport de l'enquête portant sur les services publics". Matagami, 1972, ronéot.

Ville de Matagami. "Rapport de recensement au 1er novembre 1971". Matagami, 1971, ronéot.

Troisième partie - MATAGAMI, VILLE-SEUIL

A. Fecteau Transport Aérien Ltée. "Statistiques relatives aux flux de passagers et marchandises (par voyage) à Chibougamau et Matagami, 1972". Senneterre, 1972, ronéot.

BURGHARDT, A. F. (1971) A hypothesis about gateway cities. Annals, Association of American Geographers, vol. 6, number 2, pp. 269-285.

Canadien National. "Total tonnage in and out of various Quebec points in the Abitibi area for period November, 1971, to October, 1972, incl". Montréal, ronéot.

ERNST, F. H. (1972) "Intervention présentée au Conference Board dans le cadre d'un panel intitulé Consumer Markets and Investments". Montréal, Société de développement de la baie James, ronéot.

GUILBERT, A. (1973) Le Nord-Ouest Québécois. Actualité, vol. 13, no. 9, pp. 39-64.

Province de Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Bureau de la Statistique du Québec. L'industrie manufacturière. Québec, 1970, pp. 1-63.

Province de Québec, Mission de planification du Nord-Ouest québécois. Esquisse du plan régional. 1. Rapport synthèse. Québec, 1971.

SALISBURY, R. F. (1972) Le développement de la baie James: l'impact socio-économique du projet hydro-électrique. Montréal, Département d'Anthropologie, Université McGill.

SAUCIER, J. (1973) Transport routier - Baie James. L'Echo de la baie James, vol. 24, 11 juillet 1973.

Société d'Énergie de la baie James. "Notes de conférences". Montréal, 1972, ronéot.

Sorès Inc. Étude de développement de la baie James. La situation socio-économique du territoire. Montréal, 1972.

Voyageur (1969) Inc. "Passagers transportés: route Val d'Or-Senneterre-Chibougamau (1971-1972), route Val d'Or-Amos-Matagami (1971-1972)".
Val d'Or, ronéot.

ANONYME (1972) \$100 millions pour l'infrastructure du bassin hydrographique de la Baie. L'Echo de la baie James, vol. 23, 23 août 1972.

ANONYME (1972) Le taux de chômage était de 10% en juin dernier. L'Echo de la baie James, vol. 23, 25 octobre 1972.

ANONYME (1972) La SDBJ inaugure le nouvel aéroport de Matagami mercredi.
L'Echo de la baie James, vol. 23, 8 novembre 1972.

ANONYME (1972) On suggère la participation des Indiens à la planification.
L'Echo de la baie James, vol. 23, 8 novembre 1972.

ANONYME (1972) Le gérant de la MBJ veut implanter des localités sur le territoire. L'Echo de la baie James, vol. 24, 27 décembre 1972.

ANONYME (1973) Nombreuses installations à construire à Matagami. L'Echo de la baie James, vol. 24, 7 février 1973.

ANONYME (1973) Fort George sera relié au Sud. L'Echo de la baie James, vol. 24, 11 avril 1973.

ANONYME (1973) Construire 200 milles de route en moins de deux mois, un défi. L'Echo de la baie James, 25 avril 1973.

ANONYME (1973) La demande de main-d'oeuvre a progressé dans la région. L'Echo de la baie James, vol. 24, 16 mai 1973.

ANONYME (1973) La Vérendrye connaît une année sans précédent. L'Echo de la baie James, vol. 24, 16 mai 1973.

ANONYME (1973) SDBJ et Bell s'entendent. L'Echo de la baie James, vol. 24, 6 juin 1973.

ANONYME (1973) 1000 unités de logement à Matagami. L'Echo de la baie James, vol. 24, 12 juin 1973.

ANNEXE 1

Liste des sigles des cartes

| | |
|-----|---------------------|
| A | Amos |
| Al | Alma |
| An | Angliers |
| B | Bagotville |
| Be | Beattyville |
| BL | Black Lake |
| C | Chibougamau |
| Ch | Chapais |
| Chi | Chicoutimi |
| Co | Cochrane |
| Con | Contrecoeur |
| D | Dolbeau |
| EA | Eastmain |
| Ea | Earlton |
| EAn | East Angus |
| FG | Fort George |
| FR | Fort-Rupert |
| G | Gagnon |
| H | Hawkesbury |
| He | Hearst |
| J | Joliette |
| K | Kingston |
| Ke | Kenora |
| KL | Kirkland Lake |
| LB | Lac Bachelor |
| LC | Lac Caché |
| LD | Lac Doré |
| LDo | Lac Doda |
| LQ | Lac Quévillon |
| LS | La Sarre |
| LSQ | Lebel-sur-Quévillon |
| LT | La Tuque |

| | |
|-----|---------------------|
| M | Montréal |
| Ma | Matagami |
| Mac | Macamic |
| Mal | Malartic |
| Mat | Mattawa |
| Mi | Mistassini |
| ML | Mont-Laurier |
| Mo | Moosonee |
| MP | Mistassini Post |
| | |
| N | Normétal |
| NB | North Bay |
| NC | Nouveau-Comptoir |
| NL | New Liskeard |
| | |
| O | Ottawa |
| On | Onistagan |
| | |
| P | Parent |
| PB | Poste-de-la-Baleine |
| PC | Port-Cartier |
| | |
| Q | Québec |
| | |
| R | Roberval |
| Ra | Radisson |
| Ri | Richmond |
| RN | Rouyn-Noranda |
| | |
| S | Senneterre |
| Sc | Schefferville |
| SF | Shawinigan Falls |
| SI | Sept-Iles |
| SL | Sioux Lookout |
| SM | Sainte-Méthode |
| SR | Saint-Raymond |
| Su | Sudbury |
| | |
| T | Toronto |
| Ta | Taschereau |
| Té | Témiscamie |
| TI | Timmins |
| Ti | Timiskaming |
| TR | Trois-Rivières |
| | |
| VC | Vieux-Comptoir |
| VO | Val d'Or |
| | |
| W | Waterloo |

B- Evaluation sommaire des services

1. Police
 - incompétence ou lenteur
 - irrégularité dans les services
 - compétence et rapidité
2. Protection contre le feu
 - incompétence ou lenteur
 - compétence et équipement suffisant
 - compétence et équipement insuffisant
3. Collecte des ordures ménagères
 - inexistante
 - hebdomadaire
 - 2 collectes hebdomadaires
4. Eclairage des rues
 - inexistant ou défectueux dans son ensemble
 - quelques rues mal éclairées
 - ensemble bien éclairé
5. Nettoyement des rues
 - inexistant.....
 - existant mais opérant de façon irrégulière ...
 - existant mais opérant de façon régulière
6. Enlèvement de la neige
 - inexistant
 - existant et équipement insuffisant
 - existant mais opérant de façon régulière
7. Tracé des rues
 - compliqué ou illogique
 - débouchés insuffisants, impasses
 - clair et pratique
8. Trottoirs
 - inexistants
 - très étroits et mauvais état
 - larges et bon état
9. Egout
 - inexistant
 - existant et en mauvais état
 - existant et en bon état
10. Adduction d'eau
 - inexistant
 - existant et en mauvais état
 - existant et en bon état
11. Aspect des rues
 - sales..... acceptables..... belles.....
12. Caractère des habitations
 - laideur..... banalité..... agréable.....

13. Beauté du site laideur..... banalité..... agréable.....
14. Verdure inexistante
 jardins privés
 jardins publics
15. Bruits de circulation intenses.... supportables.... calmes....
16. Bruits de voisins intenses.... supportables.... calmes....
17. Odeurs, fumées constantes..... assez fréquentes..... rares.....
18. Roulottes en permanence en zone réservée
 périodiquement en zone réservée
 inexistantes
19. Terrain vague à bâtir à l'abandon..... aplani et propre.....
20. Approvisionnement en gaz propane
 inexistant
 existant et adéquat
 existant et inadéquat
21. Approvisionnement en huile de chauffage
 inexistant
 existant et inadéquat
 existant et adéquat
22. Electricité (installation)
 inexistante
 existante et inadéquate
 existante et adéquate
23. Bureau de poste incompétence ou lenteur
 irrégularité dans les services
 compétence et rapidité
24. Service téléphonique inadéquat..... adéquat.....
25. Bibliothèque municipale
 heures d'ouverture et choix de volumes inadéquats
 heures d'ouverture inadéquates et choix varié de volumes
 heures d'ouverture acceptables et choix restreint de volumes ...
 heures d'ouverture acceptables et choix varié de volumes

26. Cinéma
 nombre de jours de représentation insuffisant
 nombre de jours de représentation suffisant
 représentations de qualité médiocre
 représentations de qualité acceptable
 représentations de très bonne qualité
27. Piscine
 organisation efficace
 organisation inefficace
28. Salles réservées à la pratique des sports intérieurs
 inexistantes
 insuffisantes
 suffisantes
29. Salles pour réunions publiques
 inexistantes
 insuffisantes
 suffisantes
30. Centre civique
 organisation peu efficace
 organisation convenable
 organisation très efficace
31. Choix des émissions de radio
 assez varié mais émissions de faible qualité
 varié en tous genres
 varié avec recherche de qualité
32. Choix des émissions de télévision
 assez varié mais émissions de faible qualité
 varié en tous genres
 varié avec recherche de qualité
33. Choix de journaux et magazines
 assez varié mais publications de faible qualité
 varié
 varié avec recherche de qualité
34. Aréna
 faible utilisation saisonnière
 forte utilisation saisonnière
 utilisation annuelle
35. Lieux de jeux et loisirs pour enfants
 nuls
 terrains réservés sans équipements
 terrains réservés avec équipements spéciaux

36. Lieux de détente (espaces verts, terrains de camping)
 inexistants
 terrains réservés sans commodités
 terrains réservés avec commodités
37. Distribution des commerces
 rares ou mal répartis
 nombre suffisant
 nombreux et mal localisés
 assez nombreux et bien distribués
38. Qualité de leur approvisionnement (commerces)
 médiocre
 irrégulière
 généralement bonne
 régulièrement bonne
39. Edifice pour le culte
 nombre insuffisant
 nombre suffisant
40. Banques
 nombre suffisant
 nombre insuffisant
 incompétence et lenteur
 service compétent et rapide
41. Lieux de logement pour les touristes
 nombre suffisant
 nombre insuffisant
42. Suffisance des locaux scolaires en fonction du nombre d'étudiants
 insuffisance
 suffisance actuelle
 suffisance assurée pour 5 ans
43. Qualité de l'enseignement
 faible valeur pédagogique
 bonne
 excellente
44. Contacts entre parents et corps enseignant
 nuls
 irréguliers
 réguliers

45. Transport par autobus

fréquence insuffisante des départs et arrivées ...
 horaire bien adapté aux besoins locaux
 coût trop élevé
 coût élevé
 coût abordable

46. Transport par auto-taxi

nombre suffisant d'autos-taxis
 nombre insuffisant d'autos-taxis
 coût très élevé
 coût élevé
 coût abordable

47. Transport par avion

service mal organisé
 service bien organisé avec horaire de vol irrégulier....
 service bien organisé avec horaire de vol régulier
 coût très élevé
 coût élevé
 coût abordable

48. Accès des lieux de travail

difficile, coûteux, très long
 assez facile mais long
 direct et rapide

50. Accès des lieux d'affaires

plus de 20 minutes
 10 - 20 minutes
 moins de 10 minutes

51. Parking pour voitures

nettement insuffisant
 généralement suffisant
 insuffisant durant le week-end
 nettement suffisant

52. Localisation des garages et des postes d'essence

mal situés bien situés

53. Entretien des véhicules

lamentable satisfaisant
 irrégulier bon

54. Services de la santé

nombre de lits insuffisant
 nombre de lits suffisant
 personnel incompétent
 personnel compétent

55. Action de la municipalité

faible..... chaotique..... efficace.....

56. Consultation des citoyens concernant les projets d'aménagement
de la ville

inexistante..... rare..... fréquente.....

RESUME

Notre intention première est de réaliser une étude géographique de la ville de Matagami.

Or, il arrive que cette ville abitibienne se présente maintenant comme une ville-seuil dont l'originalité première réside dans la très vaste étendue de son aire tributaire. Ce premier élément ainsi que celui de la perspective du développement intégré de ladite aire nous ont d'ailleurs incité à nous intéresser spécifiquement à Matagami.

C'est ainsi que notre intention première s'étaye de deux objectifs complémentaires : effectuer l'étude interne de Matagami et justifier l'appellation que nous lui prêtons de "ville-seuil".

A ces fins, notre travail s'articule en trois parties.

Nous présenterons, d'abord, la région de Matagami ou encore la municipalité de la baie James tant en termes physiques qu'en termes de potentiel économique. Comme le suggère son appellation, la ville-seuil se situe à la frontière de régions à économies inégalement développées, en l'occurrence l'Abitibi (région développée) et la municipalité de la baie James (région sous-développée).

Nous nous attarderons, en un second temps, à l'étude interne de la ville axée sur l'analyse de certains traits démographiques et des secteurs d'activités économiques, particulièrement les activités tertiaires.

Ainsi, sera mise en évidence l'originalité de la structure économique d'une ville marginale, structure économique présentant, par ailleurs, des similitudes avec celle de la ville-seuil.

Enfin, nous envisagerons Matagami dans une perspective dynamique, soit celle du développement du territoire de la baie James. Cette approche nous permettra de mieux définir le nouveau rôle de Matagami, devenue un important centre de transport à l'échelle du Nord-Ouest québécois, et de poser, ultimement, la question de l'avenir de cette ville à la lumière des impacts internes du développement du territoire de la baie James.

