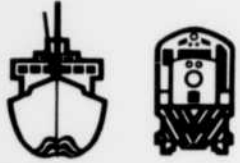


60^e
Anniversaire

LES TRANSPORTS



Le Roberval-Saguenay & les Installations Portuaires

En tournant les pages de ce cahier-souvenir, nous constatons que les Installations portuaires et le Roberval-Saguenay ont des racines solidement ancrées dans l'histoire de la région. Le Port, c'est la porte ouverte d'Alcan sur le monde. Nous y recevons les matières premières des autres continents et nous y expédions l'aluminium.



Jean-Louis
Mongrain
DIRECTEUR

Le Roberval-Saguenay est le complément direct du Port. C'est par le chemin de fer que les matières sont dirigées vers nos usines de la région et du Québec. Enfin, l'aluminium emprunte la voie ferrée pour être acheminé partout dans le monde à partir du Port.

Ce passé de soixante ans a été façonné par des centaines d'individus qui, chacun à leur époque, ont apporté leur précieuse contribution à la continuité des activités de transport chez Alcan. C'est à eux que nous devons le fait d'être toujours présents en 1985. En soulignant cette anniversaire, nous devons en même temps, préparer les soixante prochaines années de transport chez Alcan.

Du côté du Roberval-Saguenay, nous portons une attention particulière à l'entretien de nos équipements et de notre réseau de chemin de fer. Leur efficacité et leur



fiabilité représentent des atouts importants pour l'entreprise. Toutes nos activités y sont empreintes d'une préoccupation constante pour la sécurité de notre personnel.

Nous appliquons les mêmes principes aux Installations portuaires avec, cependant un intérêt particulier pour le quai Powell. Au cours des dernières années, plusieurs efforts ont été consacrés à l'amélioration de son efficacité. Mentionnons la réouverture d'un contrat de travail pour stabiliser l'emploi et la diminution des coûts d'opération. Avec la grande expérience de notre

main-d'œuvre et la qualité de nos équipements, nous comptons relever le défi de donner un meilleur service à notre clientèle.

Au quai Duncan, où l'on dessert principalement Alcan, nous visons aussi à augmenter la qualité du service et on envisage des améliorations aux méthodes de chargement

La direction est aussi préoccupée par l'environnement. Cela s'est traduit par des investissements importants au cours des dernières années. À court et à moyen termes, d'autres réalisations suivront pour améliorer les conditions environnementales.

Je voudrais donc, en terminant, remercier tous les pionniers du Roberval-Saguenay et des Installations portuaires. La détermination dont ils ont fait preuve doit nous servir de stimulant pour affronter les soixante prochaines années.

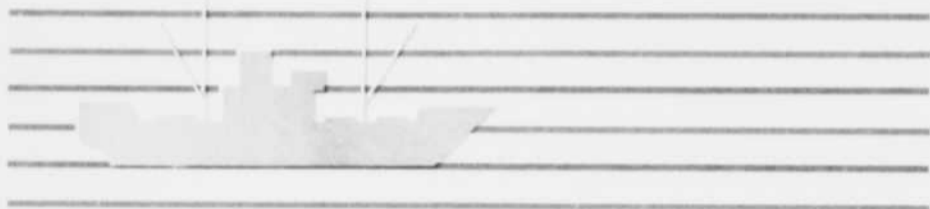
J. Mongrain

J.-L. Mongrain



60^e Anniversaire

Le port: des premières années jusqu'à Alcan



En 1838, à bord d'une goélette, quatorze hardis défricheurs et leur famille, actionnaires de la Société des 21, empruntent la rivière Saguenay et décident de jeter l'ancre dans une baie qu'ils surnomment "Haha". Cette grande et profonde baie porte bien ce nom puisque ces premiers navigateurs, croyant en un prolongement de la rivière Saguenay, se sont rapidement aperçus qu'ils étaient plutôt dans un cul-de-sac, mot qui se traduisait par "haha" en vieux français. Plus tard, il changera d'orthographe pour devenir Ha! Ha!

Moins de vingt ans après les débuts pénibles de la colonisation du Saguenay, soit en 1852, un bateau à vapeur, le "Rowland Hill", inaugure la navigation maritime entre Québec et la Baie des Ha! Ha! En 1886, cette compagnie cède sa place à la compagnie Richelieu. Celle-ci deviendra la "Canada Steamship Lines"

À cette époque, les pulperies de Chicoutimi et de Val-Jalbert sont prospères et pour pouvoir exporter son produit vers les marchés extérieurs, l'homme d'affaires J.E.A. Dubuc fonde la "Compagnie Générale du Port de Chicoutimi". Ce dernier connaît déjà le vaste potentiel portuaire qu'offre ce havre naturel que représente la Baie des Ha! Ha! En 1915, le quai de Bagotville devient beaucoup trop congestionné et Dubuc décide d'en construire un autre d'une longueur de 600 pieds par 35 pieds de largeur. Le site de ce quai correspond à l'emplacement actuel du quai Powell.

Au début des années 20, la demande mondiale d'aluminium ne cesse d'accroître et de nouvelles usines sont construites pour répondre à ces besoins. L'impressionnant potentiel hydroélectrique et l'accès aux marchés extérieurs par la voie maritime intéressent particulièrement la com-



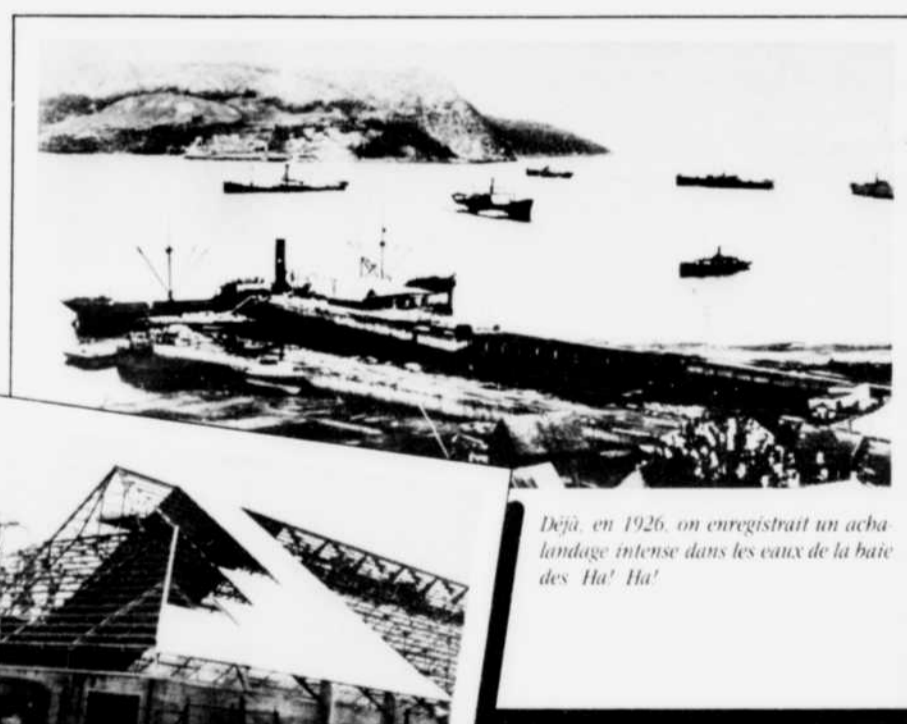
En 1915, l'industriel et homme d'affaires de Chicoutimi, J.E.A. Dubuc fit construire un premier quai à l'endroit où l'on retrouve aujourd'hui le quai Powell.

pagne "Aluminium du Canada". Elle achète la totalité des actions de la "Compagnie Générale du Port de Chicoutimi" et obtient également "la Compagnie de chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!"

En 1928, l'Assemblée Législative du Québec permet le changement de nom sous lequel opérait le port depuis 1916 pour celui de "Saguenay Terminals Ltd". Il gardera ce nom jusqu'en 1970.



"L'Arcida" propriété de la Canada Steamship Lines Ltd a été l'un des premiers bateaux transportant de la bauxite, vers 1925.



Déjà, en 1926, on enregistrait un achalandage intense dans les eaux de la baie des Ha! Ha!



Pose de la toiture de l'entrepôt de bauxite no 2, en 1951.

60^e Anniversaire

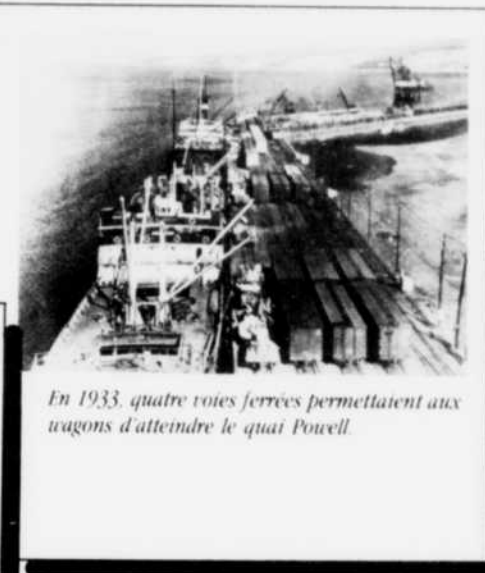
Du quai de bois aux navires de 70,000 tonnes



En 1929, le "SS Airtbria", un cargo de 9,000 tonnes, arrivait d'Angleterre pour y rapporter une cargaison de papier journal.



Construction du bureau principal en 1947.



En 1933, quatre voies ferrées permettaient aux wagons d'atteindre le quai Powell.

1915:

Un premier quai est construit à l'endroit même où est érigé l'actuel quai Powell. Une structure de bois servant de revêtement au quai accueille également quatre voies ferrées.

1925:

La compagnie "Aluminium du Canada" achète toutes les actions de "la Compagnie Générale du Port de Chicoutimi" et obtient, par cette même transaction, celles du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!"

1928:

La compagnie opérant le port obtient la permission de l'Assemblée législative de changer le nom sous lequel elle opérerait pour celui de "Saguenay Terminals Ltd"

1935:

Construction du réservoir à mazout no 1 et de la station de pompage. Le port accueille ses premiers pétroliers.

1936-37:

L'entrepôt à papier et l'atelier mécanique sont construits. On installe également un convoyeur à papier.

1937-38:

Construction du quai Duncan (94' par 53') et installation de deux tours de déchargement.

1946-47:

L'entrepôt à sel et le bureau principal sont construits tandis que la partie angulaire du quai Powell est démolie.

1947-48:

La construction du nouveau quai Powell vient de débuter. On installe une troisième tour de déchargement sur le quai Duncan.

1948-49:

Pendant qu'on termine les travaux de construction du quai Powell et de l'entrepôt de marchandises diverses, des travaux spectaculaires permettent l'élévation et le rallongement de l'entrepôt de bauxite no 1 de six pieds.

1949:

On termine l'érection de la quatrième tour de déchargement sur le quai Duncan.

1955:

Le réservoir à mazout no 4 et le "bunkering" sont construits. On enregistre une année record au chapitre de la navigation alors que 679 navires ont accosté au port.

1958:

La cinquième tour de déchargement est érigée sur le quai Duncan.

1966:

On termine les travaux d'expansion du quai Duncan. Le renforcement des structures de ce dernier permettra de recevoir dorénavant des navires de tonnage important.

1967:

Installation de deux nouvelles grues sur le quai Duncan et augmentation de la capacité du réseau de convoyeurs à bauxite.

1968:

Début de la navigation d'hiver sur le Saguenay. Le navire russe "Angarges" accoste aux Installations portuaires en janvier 1968.

1969-70:

Entrée en fonction des remorqueurs "Port-Alfred II" et "Grande-Baie" qui remplacent le "Bagotville" et le "Port-Alfred" pour pouvoir accommoder les navires de plus fort tonnage.

1971:

Création de la Division du Transport à la suite de la fusion du Roberval-Saguenay et d'Alcan.

1972:

Construction d'un séchoir à bauxite qui sera en opération jusqu'en 1978.

1973:

Le système d'appel qui a toujours prévalu chez les débardeurs est modifié. Dorénavant, ceux-ci seront rétribués selon le régime de stabilisation du revenu minimum.

1980:

Entrée en fonction, le 7 novembre, du cinquième remorqueur de l'histoire du port, le "Alexis Simard", qui pourra manoeuvrer facilement des navires de 70,000 tonnes.

1985:

M. Jean-Louis Mongrain, directeur des Installations portuaires, se voit confier également la direction de la Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay, en juillet 1985.



Une équipe de débardeurs du quai Powell photographiée en novembre 1950. Ces débardeurs assistaient à l'appel.

60^e
Anniversaire

Le transport ferroviaire avant Alcan



Au milieu du siècle dernier, la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean ne compte qu'une population de quelque 3000 habitants installés pour la plupart en bordure du lac Saint-Jean et de la rivière Saguenay. À cette époque, seule la voie maritime permet la liaison entre la région et l'extérieur.

En 1854, le gouvernement provincial autorise la construction d'un chemin de fer jusque dans la plaine du lac Saint-Jean, à partir de Québec. Après avoir connu certaines difficultés au départ, la construction débute finalement en 1869 pour être parachevée en 1870. Pour restreindre les coûts de construction, les rails sont faits d'érable recouvert d'une lisse de métal. Cette dernière expérience s'avèrera peu

rentable puisqu'après deux années d'opération, les activités cessent.

Sept ans plus tard, soit en 1880, une ligne ferroviaire fait le lien entre la région du Lac-Saint-Jean et Québec. Dix ans après la construction de ce chemin de fer et trois ans après la liaison Chambord-Chicoutimi, un groupe d'hommes d'affaires ayant à sa tête J.E.A. Dubuc obtient l'autorisation de construire une voie ferrée jusqu'à la Baie des Ha! Ha! Pendant plusieurs années, ce réseau ferroviaire permettra à Dubuc d'exporter les produits des moulins de Chicoutimi et de Val-Jalbert vers les marchés extérieurs en utilisant les services des Installations portuaires dans la Baie des Ha! Ha!

Le 24 mai 1911, le gouvernement provincial incorpore la compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay consolidée alors



En 1927, les travaux de construction de l'atelier des wagons sont terminés tandis que la table tournante sera achevée l'année suivante.

avec le chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!

Au terme de la première Guerre Mondiale (1914-18), la compagnie est en difficulté

et les actionnaires offrent de vendre leurs actifs. Le gouvernement refuse.

Finalement, en 1925, "Aluminium du Canada" achète les intérêts du chemin de fer Roberval-Saguenay et de la Compagnie Générale du Port de Chicoutimi.



En 1925, après avoir fait l'acquisition de la Compagnie de chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!, Alcan achète sa première locomotive à vapeur.



C'est dans ce wagon que fut transportée la première expédition d'aluminium, le 9 septembre 1926.

60^e Anniversaire

Entre les rails en érable et les locomotives au diesel

1911:

Une nouvelle loi sanctionne l'incorporation du Roberval-Saguenay. Celle-ci autorise la construction d'une ligne de chemin de fer sur le circuit "Quebec and Lake St-John Railway", de la Baie des Ha! Ha! jusqu'à Roberval, en passant par la rive nord du lac Saint-Jean.

1914:

La "Roberval & Saguenay Railway" s'approprie tous les intérêts de "Ha! Ha! Bay Company". Le 1er janvier 1914, il y a transfert d'actions vers la nouvelle compagnie.

1925:

"Aluminium du Canada" se porte acquéreur de grandes étendues de terrains près de Jonquière et fonde Arvida. Parallèlement, elle achète le Roberval-Saguenay et la Compagnie Générale du Port de Chicoutimi.



La locomotive no. 8, achetée par la Société d'Éclairage et d'Énergie de Chicoutimi en 1913 et revendue au Roberval-Saguenay quelques années plus tard. Cette locomotive était alimentée à l'énergie électrique.

1926:

Le 9 septembre 1926 marque la mise à bord du premier chargement d'aluminium. Pour sa part, "Alcoa Power Ltd" débute les travaux de construction de la table tournante qui sera achevée l'année suivante. Deux ponts de voie ferrée sont construits sur la Rivière-aux-Sables et sur la rivière Saguenay, à la hauteur de Shipshaw.



La gare de Port-Alfred, telle qu'elle apparaissait en 1936.

1937:

La Compagnie du chemin de fer construit une gare à Port-Alfred pour abriter les passagers et les employés.

1938:

Construction du "Arvida Terminal" pour abriter les employés de la cour de triage, ceux du magasin, des ateliers et des employés affectés à la conduite des trains. On construit également l'édifice principal de la cour de triage.



La locomotive no. 18 a été la première au diesel achetée par le Roberval-Saguenay en mai 1941. Elle fut mise au rancart en 1958.

1941:

La première locomotive diesel entre en service. Au cours de la même année, on installe un système d'enclenche automatique à la croisée des voies du Canadien National à la "Ha! Ha! Bay Junction".

1953:

Rallongement de la gare de Port-Alfred afin d'y inclure des expéditeurs et un agent de trafic.



Un convoi ferroviaire de la compagnie Alma-Jonquière face à l'usine Isle Maligne, avant la fusion avec le Roberval-Saguenay.

1955:

Achat de 28 wagons trémies, série 1300, en aluminium, qui seront utilisés pour le transport de la bauxite.

1971:

La Division du Transport est créée à la suite de la fusion du Roberval-Saguenay et d'Alcan.

1974:

Le Roberval-Saguenay absorbe la compagnie de chemin de fer Alma-Jonquière et conserve le personnel de cette dernière.

1975:

Une entente est signée entre le Roberval-Saguenay et le Canadien National. Elle établit un droit de passage entre Arvida et Saguenay Power (Saint-Bruno) pour l'approvisionnement de matières premières à l'usine d'Alcan d'Isle-Maligne.

1979:

Roberval-Saguenay fait l'acquisition de huit (8) nouvelles locomotives.

1978:

La flotte de wagons du Roberval-Saguenay prend un air jeunesse avec l'acquisition de onze nouveaux wagons plats à parois de bout, d'une capacité portante de 150.000 livres.



Voici le premier wagon couvert, en aluminium, acheté par le Roberval-Saguenay en 1949.

1980:

La Compagnie de Chemin de fer Roberval-Saguenay vient de faire l'acquisition d'une enligneuse-compacteuse qui fait, en une seule opération, le travail qui demandait auparavant l'utilisation de deux machines.

1985:

M. Jean-Louis Mongrain, directeur des Installations portuaires, se voit confier également la direction de la Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay, en juillet 1985.

60^e
Anniversaire

Des plus grands aux plus beaux navires

L'année 1955 est une saison record dans les annales des Installations portuaires. En effet, pas moins de 679 navires ont été enregistrés au cours de cette année. D'autre part, ce record ne risque pas d'être battu de sitôt puisqu'à cette époque, les navires étaient beaucoup plus petits que ceux qui fréquentent nos eaux aujourd'hui.

Avant 1966, le port n'avait accodé que des navires de 20.000 tonnes et moins. L'agrandissement du quai Duncan et le remplacement des remorqueurs "Bagotville" et "Port-Alfred" par des plus puissants permet, depuis, de recevoir des navires pouvant transporter des charges de plus de 70.000 tonnes.

Le vraquier belge "Mineral Hoboken" est le plus long navire à avoir accosté aux Installations portuaires jusqu'à ce jour. Ce dernier effectuait une première visite le 15 juillet 1985. Ce vraquier mesure 793 pieds et a une capacité de 75.200 tonnes métriques. C'est cependant le "M/V Rebecca" qui revendique à ce jour, l'honneur d'être le plus gros navire à avoir jeté l'ancre aux Installations portuaires. Ce dernier mesure 735 pieds de longueur et a une capacité de 77.324 tonnes métriques.



Le "John A. MacDonald", affecté à l'entretien du chenal sur la rivière Saguenay, permettant ainsi la navigation hivernale.



Pendant la saison froide, sur le bord des quais, la vie de débardeur n'a rien de facile. Même si les temps ont bien changé et que les navires ne sont plus déglacés au pic et à la pelle comme autrefois, les manœuvres sont plus laborieuses pendant l'hiver.

Au chapitre de la manutention, 1970 a été l'une des années les plus productives concernant l'exportation puisqu'on a enregistré 592.428 tonnes métriques de marchandises diverses au quai Powell. D'autre part en ce qui a trait à l'importation, 1980 se veut également une année record puisque quelque 4.318.000 tonnes métriques de marchandises en vrac ont été manutentionnées au quai Duncan.



Le superbe voilier russe le "Kruzenshtern" a accosté aux Installations portuaires, en juillet 1984.

En soixante ans d'histoire, les Installations portuaires ont connu six directeurs. Le premier fut M. J.N. Claveau qui accumula également le plus d'années comme directeur du port.



Pendant la saison froide, sur le bord des quais, la vie de débardeur n'a rien de facile. Même si les temps ont bien changé et que les navires ne sont plus déglacés au pic et à la pelle comme autrefois, les manœuvres sont plus laborieuses pendant l'hiver.

C'est en 1968 que débutait officiellement la navigation d'hiver sur le Saguenay. En effet, le navire russe "Angarges" arrive aux Installations portuaires en janvier de cette année historique. Toujours à cette époque, les brise-glaces "McLean" et "D'Iberville" ont pour mission de libérer le chenal. Aujourd'hui, ceux-ci ont été remplacés par le "Pierre-Radisson", le "DesGroseillers", le "Louis-Saint-Laurent" et le "John A. MacDonald".

Au cours des soixante dernières années, les Installations portuaires ont accueilli plusieurs visiteurs de marque. En 1957, le paquebot royal "Britania" accostait au port avec, à son bord, le gouverneur-général du Canada, M. Vincent Massey. Le luxueux paquebot était de retour en 1960 avec cette fois, la reine Elizabeth II et son époux le prince Philip.

La visite du superbe voilier russe le "Kruzenshtern", au cours de l'été 1984, représente l'événement qui a attiré le plus de visiteurs aux Installations portuaires depuis les débuts. En effet, on rapporte que plus de 20.000 personnes ont franchi les barrières pendant les deux jours de visite du superbe voilier.

Chaque navire qui doit emprunter la voie maritime du Saguenay doit prendre à son bord un pilote qui accompagnera le bateau des Escoumains jusqu'aux Installations portuaires. Pour les amateurs de statistiques, le trajet "Escoumins-Port-Alfred" s'effectue généralement en six heures. Quant à la distance, elle est de 72 milles marins.



Comme autrefois, le débardeur doit être vigilant, même si les méthodes de travail ont changé.



60^e
Anniversaire

Des poids lourds sur la route d'acier

Le Roberval-Saguenay divise son réseau ferroviaire en cinq secteurs. La voie principale comprend, pour sa part, toutes les voies ferrées des Installations portuaires à la cour de triage (Arvida) et de ce dernier endroit jusqu'à Kénogami. Le second secteur du réseau comprend toutes les voies des usines de Jonquière. D'autre part, le Roberval-Saguenay ne possédant pas de voie entre les installations de Jonquière et celles d'Alma, il doit alors utiliser celles du Canadien National.

Sur le plan des effectifs roulants, le Roberval-Saguenay possède quatorze (14) locomotives et quatre-cent-vingt-huit (428) wagons de différents modèles: wagons fermés, wagons trémies fermés et ouverts, wagons plats, wagons citernes, wagons fermés, wagons tombereaux, un wagon queue et un wagon étalon. Sur les quatorze locomotives, précisons qu'il y en a toujours trois qui sont retirées du service afin que les mécaniciens puissent procéder à des réparations ou à des mises au point routinières.

Saviez-vous que l'on retrouve une boîte noire, semblable à celle des avions dans chacune des locomotives du Roberval-Saguenay? Cette boîte sert à contrôler la vitesse de croisière des trains particulièrement lors du passage du convoi ferroviaire aux traverses à niveau.

Une locomotive utilise six gallons de combustible à l'heure lorsqu'elle est immobile et que le moteur est en marche. D'autre part, lorsque le moteur fonctionne à sa force maximale, cette consommation de carburant se chiffre à 60 gallons de combustible à l'heure.

En 1985, le Roberval-Saguenay compte plus de 240 employés alors qu'en 1929, la compagnie retenait les services de 127 employés.

La Consolidated Bathurst Inc et la compagnie Abitibi-Price comptent parmi les clients les plus réguliers du Roberval-Saguenay pour le transport du papier. Roberval-Saguenay transporte également de la silice pour le compte de Fero-Silico.



Un groupe de travailleurs, du Roberval-Saguenay soulignant le départ d'un des leurs il y a une vingtaine d'années.

Il est possible de charger quatre-vingt (80) tonnes de bauxite dans un wagon alors qu'il n'y a de la place que pour trente (30) tonnes dans un camion.

Un convoi ferroviaire est généralement tiré par quatre locomotives et compte approximativement de 40 à 50 wagons. Ainsi, de la cour de triage aux Installations portuaires, on transporte environ 130 wagons de bauxite par jour, 21 wagons de coke, 7 wagons de soude caustique, 14 wagons de papier. On achemine également 15 wagons d'alumine, 4 wagons de coke calciné et 2 wagons de braie par semaine à l'usine Grande-Baie. Enfin, de la cour de triage à Alma, un convoi ferroviaire transporte 7 wagons d'alumine, 12 wagons de papier-journal et 7 wagons de métal.

Lorsqu'un wagon trémie quitte les Installations portuaires, il est chargé au trois quart de sa capacité, soit environ 52 tonnes. Au millage 15, dans le rang des Chutes à La Baie, on complète le chargement du wagon de bauxite entreposée à cet endroit au cours des dernières années.

La voie principale est utilisée six jours sur sept. On y effectue six voyages par vingt-quatre heures, soit deux voyages par quart de travail.

Au cours de la dernière année, les préposés à l'entretien ont posé pas moins de 300 rails. Précisons qu'un rail pèse 1300 lbs et mesure 39 pieds de longueur.

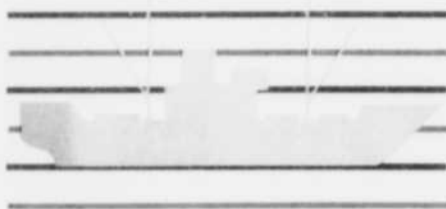


Au lieu de finir ses jours chez le ferrailleur, la locomotive no. 15 est maintenant au Musée du Fjord à la Baie et la locomotive no. 20 est au musée ferroviaire de Saint-Constant.



La modernisation des équipements a permis d'améliorer les conditions de travail des employés, notamment pour la pose des rails.

60^e Anniversaire



Joseph Eugène Tremblay

Une vie passée au port

Tous les grands empires du monde possédaient une flotte marchande ou de guerre leur permettant d'assurer leur suprématie. Pendant des siècles, les débardeurs ont accosté, chargé ou déchargé des navires. Avant l'arrivée de la nouvelle technologie, qui a permis aux débardeurs de manipuler des cargaisons avec des appareils comme les leviers mécaniques, ponts roulants ou autres, il fallait de bons bras pour être débardeur. L'image que l'on se faisait alors du débardeur voulait que celui-ci soit un gars costaud, devant travailler avec dextérité en usant de son jugement puisque la marchandise qu'il manipulait pouvait peser plusieurs tonnes.

Aujourd'hui âgé de 78 ans, Joseph-Eugène Tremblay est un retraité des Installations Portuaires. L'histoire du port fait presque partie de la vie familiale. Outre le père Edmond qui a œuvré au port jusqu'en 1955, sept frères et une sœur ont trouvé de l'emploi au port. Plusieurs se souviendront de Robert (le père du défenseur Jean-Claude Tremblay), d'Oloff, de Jean-Marie, de Gaston, d'Alonzo, de Jeannine et de Joseph-Eugène qui travaillaient tous à la même époque. Aujourd'hui, seul Alonzo est encore au service d'Alcan.

"J'ai commencé à travailler avec mon père à l'époque où nous chargions de la pâte à papier", se rappelle Joseph-Eugène Tremblay œuvrant alors pour la Compagnie Générale du Port de Chicoutimi. "Je me souviens également de M. Dubuc, que l'on surnommait le "français" et qui venait nous rencontrer de temps en temps"

Deux ans plus tard, M. Tremblay travaille toujours au port mais, cette fois pour Alcan qui vient de s'en porter acquéreur. Elle gardera à son service les employés de Dubuc.

À ses débuts comme débardeur, on déchargeait les navires de bauxite et de charbon à la petite pelle. Joseph-Eugène Tremblay n'a pas oublié ces moments difficiles. "Les équipes étaient composées de dix à quinze hommes qui, normalement, devaient consacrer entre vingt et trente heures pour décharger un navire de 3000 tonnes". Il se rappelle qu'on ne devait quitter le travail que lorsque l'opération était terminée. "Il n'était pas rare de passer de deux à trois jours consécutifs dans la cale d'un bateau". M. Tremblay précise qu'à cette époque, les brise-glaces n'existaient pas. "La saison de navigation était assez courte. Elle débutait généralement à la fin du mois de mars et se terminait en novembre ou au début de décembre".

Au fil des ans, Joseph-Eugène Tremblay occupera plusieurs emplois aux Installations Portuaires. Ainsi, après avoir travaillé comme débardeur à ses débuts, il devient opérateur de grue à vapeur jusqu'en 1938, année où on les changea par des grues électriques. Joseph-Eugène Tremblay restera opérateur de grue jusqu'à sa nomination de contremaître. Au moment où il prenait sa retraite, en 1971, il occupait le poste de responsable de la sécurité pendant la période de navigation. "Durant l'hiver, j'allais rejoindre les autres travailleurs du département mécanique pour reprendre mon poste dès le retour du printemps". Aujourd'hui, même si les temps ont bien changé, Joseph-Eugène Tremblay garde toujours l'œil sur les activités portuaires car, dit-il: "Comment oublier un endroit où on a passé une si longue partie de notre vie".



Joseph Eugène Tremblay, alors contremaître, était photographié avec un groupe de compagnons de travail il y a plus de vingt ans



En 1961, Arthur Lebel faisait partie d'un comité ouvrier-patronal.

Arthur Lebel

Arthur Lebel

La fin de la présente année marquera une étape importante dans la vie d'Arthur Lebel, un employé du Roberval-Saguenay qui prendra sa retraite après avoir consacré quarante-cinq ans de sa vie au transport ferroviaire.

"Non, je ne quitterai pas avec nostalgie mais plutôt avec la satisfaction du devoir accompli", souligne Arthur Lebel. Ce dernier précise que le fait d'avoir toujours pu faire ce qui l'intéressait lui a permis de réussir dans cette carrière de quarante-cinq ans. Il a été au service de la compagnie de chemin de fer Alma-Jonquière puis, il est resté au Roberval-Saguenay au lendemain de la fusion des deux compagnies ferroviaires.

C'est le 2 janvier 1940 qu'Arthur Lebel fait ses débuts sur la ligne de chemin de fer Alma-Jonquière. On est à l'époque des locomotives à vapeur et, comme tout jeune homme de son âge, Arthur Lebel rêve de conduire ce gros "cheval d'acier". Mais il lui faudra être patient et gravir les échelons un à un. C'est plutôt comme préposé au chargement des chaudières au charbon qu'il fait son apprentissage sur un train.

Au fil des années, Arthur Lebel s'approchera de son rêve pour finalement se retrouver conducteur de locomotive. "Je me souviens des locomotives à vapeur, particulièrement des no 6 et 14 que j'ai conduites à mes débuts", se rappelle-t-il.

"Beau temps mauvais temps, il fallait être au poste. J'ai en mémoire une dure tempête, survenue au début des années 50, qui m'avait obligé à quitter ma locomotive à bord d'un tracteur à chenilles. Cette tempête avait laissé pas moins de vingt pieds de neige", se souvient Arthur Lebel qui précise n'avoir jamais rien vu de semblable depuis.

Pendant vingt-deux ans, le conducteur de locomotive verra défiler des milles et des milles de voie ferrée et ce, jusqu'en 1959, année où il devient contremaître, puis responsable de la sécurité. "Depuis ce temps, mon travail consiste à former les personnes qui devront travailler sur les trains. De plus, je dois surveiller étroitement les infractions qui pourraient compromettre la sécurité des employés du chemin de fer comme des autres personnes". Cette sécurité, Arthur Lebel en fera un cheval de bataille pendant toute la durée de son travail à titre de responsable de la sécurité et c'est avec une grande fierté que ce dernier souligne qu'il aura complété ses quarante-cinq ans de service sans dénoter un seul accident grave.

Au jour de la retraite, Arthur Lebel ne délaissera pas complètement le domaine ferroviaire, du moins pour quelque temps encore. Il y a quelques années, il devenait membre du conseil d'administration du Village de Sécurité Routière de Chicoutimi, poste qu'il occupe encore. "Les administrateurs ont d'abord approché les autorités du Roberval-Saguenay afin d'obtenir des conseils lorsqu'ils ont décidé d'implanter le système de sécurité des traverses à niveau". À la fin de 1985, Arthur Lebel tirera sa révérence, quittant un emploi qu'il aura apprécié jusqu'au dernier jour.