

Shawinigan Une ville née de l'industrie

François Guérard and Guy Trépanier

Number 30, Winter 1986

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18069ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Guérard, F. & Trépanier, G. (1986). Shawinigan : une ville née de l'industrie. *Continuité*, (30), 37–39.

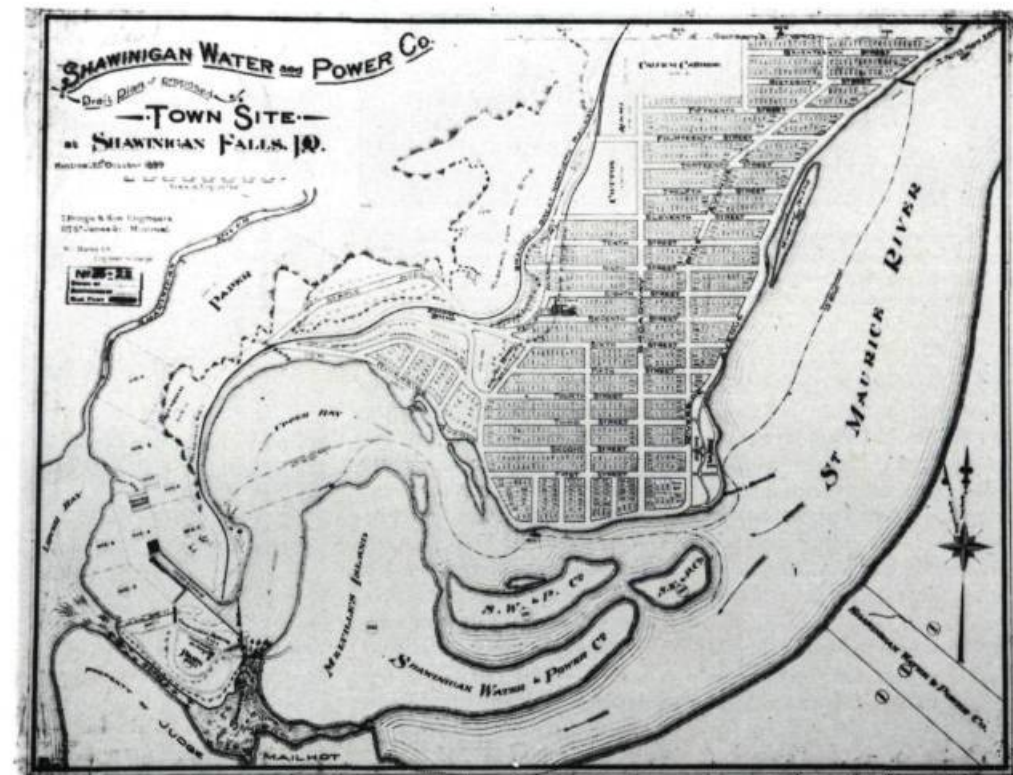
Shawinigan UNE VILLE NÉE DE L'INDUSTRIE

En 1899, le harnachement des chutes de Shawinigan donnait naissance à une ville moderne, façonnée par la présence des grandes entreprises.

L'industrie a souvent joué un rôle prépondérant dans le façonnement de la morphologie urbaine. Au Québec, les villes de compagnie illustrent bien ce phénomène. Ainsi, à Shawinigan (1899), Grand Mère (1901), La Tuque (1909), Kénogami (1910), Port-Alfred (1916), Arvida (1926), Noranda (1927), des entreprises ont conçu des plans d'aménagement urbain pour l'ensemble ou pour une partie seulement de leurs vastes propriétés. Elles ont de plus participé à l'installation des infrastructures et des équipements communautaires, et construit des habitations pour leurs employés. Shawinigan constitue un cas original: c'est probablement la première ville entièrement planifiée au Québec.

UNE CITÉ MODÈLE

Au tournant du siècle, le potentiel hydro-électrique des chutes de Shawinigan suscite l'intérêt d'hommes d'affaires. La compagnie *Shawinigan Water and Power* (S.W.P.C.), créée en 1898, acquiert un vaste territoire comprenant les abords des chutes. Bientôt elle y construit une centrale, encourage l'établissement d'entreprises et met une ville en chantier dans ce lieu jusqu'alors inhabité. La fin du siècle connaissant une reprise économique, les dirigeants de la compagnie comptent bien tirer profit d'une stratégie de développement intégré. La ville est donc planifiée selon les courants d'idées les plus novateurs en matière d'urbanisme, dans le but d'attirer des entreprises et de nombreux travailleurs. C'est ainsi que dans la campagne de publicité amorcée en 1900, il est question



Plan d'aménagement urbain réalisé en 1899 par la firme montréalaise T. Pringle and Son, pour la S.W.P.C. Les ingénieurs de la S.W.P.C., W.C. Johnson et J.B. Beaudry-Leman (maire de la ville de 1902 à 1908), y apportent des modifications lors des premières années de sa mise en application. (photo: Service d'urbanisme, Ville de Shawinigan)

d'une ville salubre, moderne, modèle même, qu'on sur-nomme la «cité électrique» du Canada.

À cette époque, le *City Beautiful Movement* domine la scène de l'urbanisme nord-américain. Ses défenseurs soutiennent qu'un aménagement urbain guidé par la recherche d'une beauté utilitaire rend la ville agréable à vivre. Dans leur esprit, la planification, confiée à des spécialistes, doit s'étendre à l'ensemble de l'agglomération et tenir compte des relations entre les différentes composantes urbaines. Des espaces

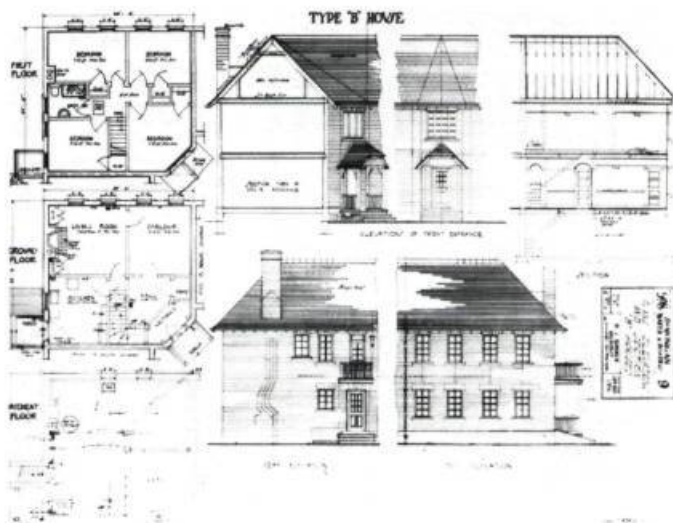
verts, des maisons propres bien alignées, d'imposants édifices publics et la cohérence du bâti doivent contribuer au bien-être des citoyens. Le mouvement inspirera plusieurs projets au Canada, notamment à Toronto, Ottawa, Hull et Maisonneuve. C'est dans ce contexte que s'inscrivent les premières années du développement de Shawinigan.

Les premiers plans de la ville, approuvés en août 1899, sont exécutés par la firme montréalaise T. Pringle and Son, spécialisée dans le génie industriel. Le site choisi, qui jouxte la rivière

Saint-Maurice, présente un relief accidenté et est marqué en son centre d'une importante élévation. L'espace est découpé selon un plan en damier. L'avenue Riverside, qui longe la rivière, délimite le territoire à l'ouest. Les principales fonctions urbaines sont déjà en bonne partie localisées sur le plan initial. De larges superficies sont réservées à l'industrie au nord-ouest de la ville, de part et d'autre du chemin de fer, dont le tracé est fait de façon à ne pas nuire au réseau de rues. La gare se trouve au carrefour de deux avenues importantes. Un grand



Vue aérienne du centre-ville (c. 1960). Le «Cascade Inn», à l'avant-plan, avoisine l'église Saint-Pierre. À droite, la cinquième rue, principale artère commerciale. Au fond, l'hôtel de ville, et à l'extrême-droite, une partie du parc Saint-Maurice. (photo: A. Landry, Hydro-Québec)



Plans de maisons de la S.W.P.C. datant de 1916. (photo: Archives de la Division des propriétés immobilières, Hydro-Québec, région Mauricie)

38

hôtel, le *Cascade Inn*, et l'église catholique occupent les hauteurs de la ville. Sur la pointe sud-est, près de l'hôtel de ville, un vaste parc est prévu. Le reste du territoire est destiné aux habitations et aux établissements commerciaux, ces derniers n'étant permis que dans certaines rues.

La structure urbaine actuelle de cette partie de la ville est toujours, dans ses grandes lignes, celle du plan initial. Une partie de la zone industrielle s'est déplacée vers le nord-est et des commerces se sont implantés dans des quartiers antérieurement à vocation résidentielle. Certaines rues ont vu leur tracé modifié, souvent en raison du relief accidenté. Signalons aussi que la partie est de l'avenue Riverside n'a jamais été construite.

UN SOUCI D'HARMONIE

En 1901, le territoire est érigé en municipalité. La mise en oeuvre du plan d'urbanisme se fait dès lors sous la tutelle intéressée de la S.W.P.C. La compagnie veille à ce que les lots vendus ou donnés soient utilisés conformément à ses visées, ce qui contribue à hausser la valeur des terrains. Elle vend à des entreprises industrielles et à des

commerçants les emplacements prévus à ces fins, et décide dans une certaine mesure de la localisation des installations à caractère public en cédant elle-même les espaces requis. Jusque vers 1920, les donations se succèdent: réseau de rues du centre-ville dès 1901, terrains destinés à de nouvelles rues, à l'hôtel de ville, au marché public, au bureau de poste, aux premières églises, protestante et catholique, à un couvent, au parc Saint-Maurice. La S.W.P.C. participe également à la construction du centre sportif, de l'hôpital, de l'Institut technique, ainsi qu'à l'installation de l'aqueduc et des égouts. De plus, jusqu'en 1920, la compagnie met des ingénieurs à la disposition de la ville pour la réalisation de travaux publics.

La construction domiciliaire est pour sa part soumise à des critères de qualité et de cohérence, inscrits dans les contrats de vente des lots. Ainsi vers 1910, on exigeait la construction dans un délai fixé d'une maison aux lignes sobres (*neat design*) d'au moins deux étages, un minimum de trois couches de peinture, un trottoir aux frais du propriétaire, une distance minimale entre la rue et les bâtiments, une harmonie entre les dépendances et le bâti-



La rue George vers 1935, parfois surnommée la «rue des Anglais». Les maisons ont été construites entre 1916 et 1918 par la S.W.P.C. pour y loger certains employés de la compagnie. Elles sont toujours en place. (photo: coll. F. Larochelle)

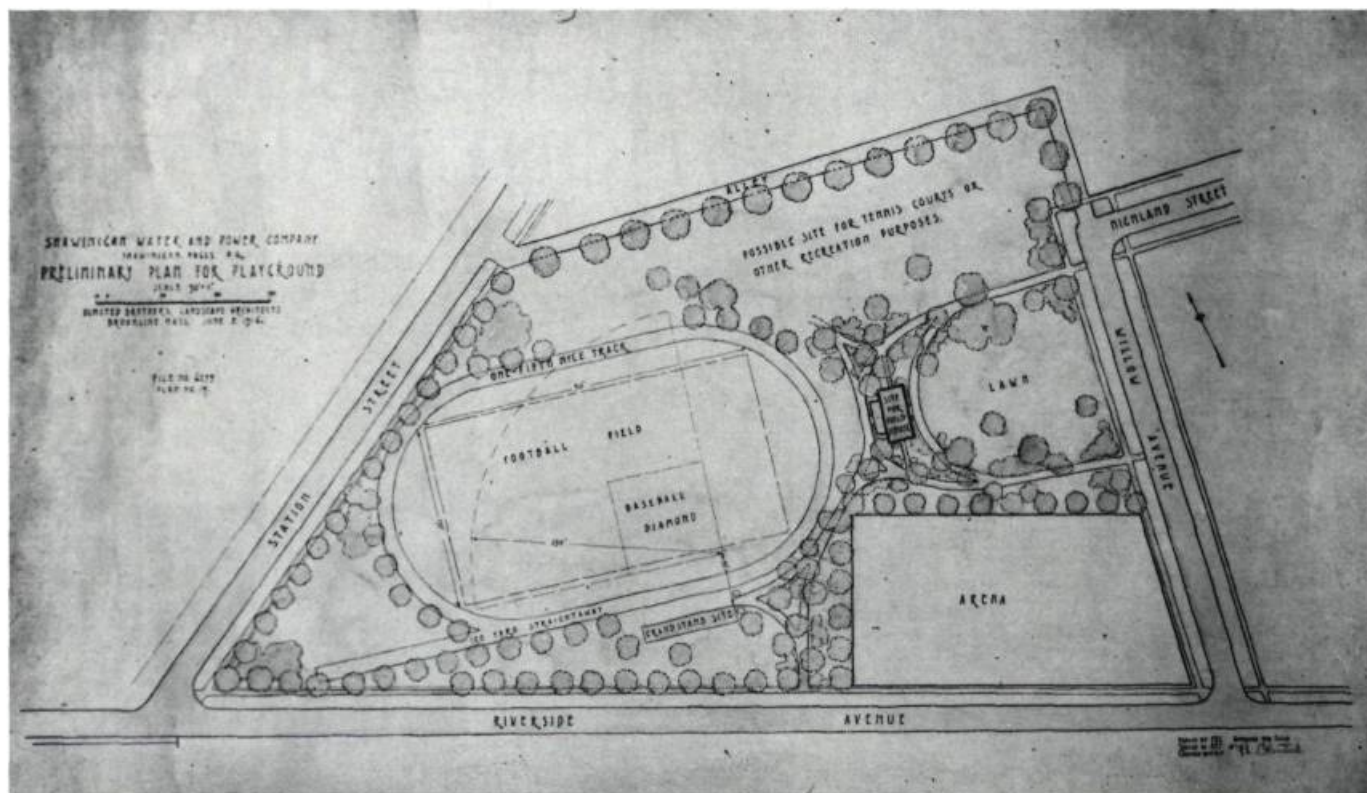
ment principal, etc. Le propriétaire devait également soumettre le plan de sa maison à l'approbation de la compagnie qui, dans les premières années, fournissait d'ailleurs gratuitement, à titre de suggestion, des plans modèles.

La S.W.P.C. participe directement à l'aménagement du cadre bâti. Elle construit des édifices administratifs ainsi que des édifices de service, ou contribue à leur érection. Elle fait aussi construire des maisons pour ses employés dans différents quartiers de la ville. En 1927, on en dénombrait 131. La compagnie apporte également

un grand soin à l'aménagement de ses propriétés, comme le révèlent les plans d'aménagement paysager réalisés en 1916 par la célèbre firme Olmsted Brothers, du Massachusetts.

La S.W.P.C. rencontre cependant des résistances à certains de ses projets, qu'elle doit même parfois modifier. En effet, les intentions de la petite bourgeoisie locale ne concordent pas toujours avec celles de la compagnie, qui use à maintes reprises de son influence auprès du conseil de ville pour défendre ses intérêts.

La présence de la S.W.P.C. et des autres entreprises indus-



Plan d'aménagement du parc Wilson, réalisé en 1916 pour la S.W.P.C. par la firme Olmsted Brothers, dirigée par les fils de Frederick Law Olmsted. Figure de proue de l'aménagement paysager américain, ce dernier avait

notamment conçu «Central Park» à New-York et le parc Mont-Royal à Montréal. On n'a cependant pas donné de suites au plan. (photo: Archives de la Division des propriétés immobilières, Hydro-Québec, région Mauricie)

39

trielles à Shawinigan a profondément marqué l'organisation spatiale et l'architecture de la ville, lui conférant ainsi une originalité, une richesse historique et patrimoniale indéniable. Mais

l'intérêt pour l'architecture industrielle est récent, et Shawinigan a déjà vu disparaître nombre de bâtiments témoignant du rôle de l'industrie. Aussi est-il urgent de prendre les

mesures nécessaires à la conservation de cet héritage. Un premier pas vient d'être fait par Hydro-Québec avec son projet de Centre d'interprétation de l'industrie¹. D'autres édifices,

comme les maisons de la S.W.P.C. ou l'hôtel Cascade Inn, devraient aussi retenir l'attention.

À l'instar de Shawinigan, plusieurs villes industrielles recèlent un riche potentiel patrimonial, encore peu exploité. Il importe que soient préservés et mis en valeur les témoignages des liens historiques entre l'industrie et le milieu urbain. ■

1) NDLR: voir Jean-François Larose *Le projet Shawinigan, l'industrie réanimée*, *Continuité* n° 23 (printemps 1984), p. 46.

François Guérard et
Guy Trépanier

Les deux auteurs sont historiens et participent au sein du Groupe de recherche en études québécoises de l'Université du Québec à Trois-Rivières, à une recherche sur le site industriel de Shawinigan parrainée par Hydro-Québec.



Une partie du parc Saint-Maurice en 1964. On ignore qui a conçu l'aménagement du parc, réalisé au cours des années vingt. (photo: Aimé Gagné, coll. F. Larochelle)