

**Direction des bibliothèques**

**AVIS**

Ce document a été numérisé par la Division de la gestion des documents et des archives de l'Université de Montréal.

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

**NOTICE**

This document was digitized by the Records Management & Archives Division of Université de Montréal.

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal

Trois-Rivières : Une ville dépossédée de sa région  
Étude de morphologie urbaine

par  
Samuel Rousseau

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de M. Sc. A. en aménagement  
option histoire et théories

Mai 2008

© Samuel Rousseau, 2008



Université de Montréal  
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

Trois-Rivières : Une ville dépossédée de sa région  
Étude de morphologie urbaine

présenté par :

Samuel Rousseau

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Daniel Gill  
président-rapporteur

Gérard Beaudet  
directeur de recherche

Denis Ricard  
membre du jury

## Sommaire

Depuis la fin du XX<sup>e</sup> siècle, la mondialisation des économies a engendré des phénomènes de désindustrialisation qui ont frappé de nombreuses villes dans le monde. Les autorités concernées doivent maintenant réaliser le renouvellement de leur économie et effectuer des modifications aux usages territoriaux.

Au Québec, la région de la Mauricie a connu une fulgurante croissance industrielle durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Celle-ci a atteint son apogée dans les années 1950 et a stagné au cours de la décennie suivante. Depuis, c'est le déclin. Entre autres impacts, notons le démantèlement de la papetière *Tripap* à Trois-Rivières (anciennement la *Canadian International Paper*) qui a laissé en friche un vaste terrain près de la rivière Saint-Maurice. Dès lors, un projet de reconversion fut proposé pour ce site, mais la superficie qu'occupaient ces installations industrielles apparaît tellement démesurée par rapport à la taille des voisinages rapprochés qu'une revalorisation à court terme laisse perplexe.

Plus particulièrement, rien n'indique que ce lieu puisse être reconverti incessamment, car depuis longtemps, et ce, malgré une situation géographique avantageuse, Trois-Rivières semble ne jamais avoir été en mesure de satisfaire ses ambitions. D'ailleurs, sa morphologie, dissemblable de celles de Montréal et Québec, témoignerait selon nos observations de cette persévérante impuissance à soutenir son développement. Notre hypothèse veut que la présence d'un massif urbain compact au centre-ville traduise le fait qu'il fut rarement possible pour cette collectivité de réinvestir localement les richesses de son hinterland. Organisée par une structuration exogène, Trois-Rivières aurait été en quelque sorte dépossédée de sa région.

**Mots clés :** morphologie, structures urbaines, valeurs positionnelles urbaines et rurales, structuration de l'espace régionale, phénomènes géohistoriques, région de Trois-Rivières

## Summary

Since the end of the twentieth century, economic globalization has created the phenomenon of deindustrialization, which hit many cities around the world. The concerned authorities must now initiate the renewal of their economies and modify their land use.

In Quebec, the Mauricie Region experienced huge industrial growth during the first half of the twentieth century. It reached its peak in the 1950s, stagnated during the following decade, and has since been on the decline. Impacts include the dismantling of the Tripap paper mill in Trois-Rivières (formerly Canadian International Paper), which left an enormous abandoned brown field near the Saint-Maurice River. As a result, a conversion project was proposed for this site. However, the zone occupied by these industrial facilities is so disproportionate compared to the actual size of the surrounding neighbourhoods that its upgrading in the short term seems questionable.

More specifically, there is no indication that this site could be converted shortly, since Trois-Rivières, despite an advantageous geographical location, could never completely fulfil its own ambitions. Moreover, its morphology, unlike that of Montréal and Québec City, illustrates its constant inability to sustain its development. Our hypothesis suggests that the presence of a compact urban area in the downtown core reflects the fact that it was rarely possible for this community to locally reinvest the resources of its hinterland. One might say that, organized by an exogenous structuration, Trois-Rivières has been somewhat dispossessed of its region.

**Keywords:** morphology, urban structures, urban and rural positional values, structuration of the regional area, geohistoric phenomena, Region of Trois-Rivières

## Liste des figures et des tableaux

Figure 1 : Comparaison de superficies .....	5
Figure 2 : Édifice La Fabrique ou Lampron .....	12
Figure 3 : Quartier Saint-Philippe .....	13
Figure 4 : Rue Bureau, quartier Saint-Philippe .....	15
Figure 5 : Rue Notre-Dame, vue sur les installations portuaires .....	16
Figure 6 : Rue Notre-Dame vers l'ouest .....	16
Figure 7 : Faubourg de la Commune .....	17
Figure 8 : Habitation du faubourg de la Commune .....	18
Figure 9 : Habitation du faubourg de la Commune .....	18
Figure 10 : Habitation faubourg de la Commune .....	19
Figure 11 : Place du marché .....	19
Figure 12 : Espace commercial du centre-ville .....	20
Figure 13 : Rue des Forges .....	21
Figure 14 : Rue des Forges .....	22
Figure 15 : Rue Notre-Dame, vers l'est .....	23
Figure 16 : Rue Notre-Dame, vers l'est .....	24
Figure 17 : Quartier bourgeois .....	25
Figure 18 : Rue Bonaventure .....	26
Figure 19 : Milieu institutionnel .....	27
Figure 21 : Édifice Capital .....	28
Figure 20 : Académie de La Salle .....	28
Figure 22 : Vieille prison de Trois-Rivières .....	29
Figure 23 : Palais de justice .....	29
Figure 24 : Place du centre .....	30
Figure 25 : Séminaire de Trois-Rivières .....	30
Figure 26 : Rue Royale .....	31
Figure 27 : Vieux bourg .....	32
Figure 28 : Coin rue du Fleuve et rue des Forges .....	32
Figure 29 : Boulevard de la terrasse Turcotte .....	33
Figure 30 : Belvédère du Parc portuaire .....	33
Figure 31 : Rue des Casernes .....	34
Figure 32 : Rue des Ursulines .....	36
Figure 33 : Rue des Ursulines .....	36
Figure 34 : Faubourg du secteur Hertel .....	37
Figure 35 : Maisons de faubourg du secteur Hertel .....	38
Figure 36 : Maisons de faubourg du secteur Hertel .....	38
Figure 37 : Terrain de l'ancienne <i>C.I.P.</i> en friche .....	39
Figure 38 : Usine de la <i>Canadian International Paper</i> .....	39
Figure 39 : Quartier Sainte-Cécile .....	40
Figure 40 : Maisons à logement du quartier Sainte-Cécile .....	41
Figure 41 : Quartiers au nord du boulevard St-Maurice .....	42
Figure 42 : Église Notre-Dame des Sept-Allégresses .....	43
Figure 43 : Centre commercial, boulevard St-Maurice .....	43

Figure 44 : Église de la paroisse Saint-François-d'Assise.....	44
Figure 45 : Positions et trajectoires .....	55
Figure 46 : Diagramme de phases .....	58
Figure 47 : Schéma de distribution des unités de voisinages.....	61
Figure 48 : Interface entre le bourg et son extension .....	62
Figure 49 : Schéma de morphogenèse urbaine .....	66
Figure 50 : Schéma d'appropriation de l'espace.....	70
Figure 51 : Schéma de structuration régionale.....	76
Figure 52 : Plan de la ville des Trois-Rivières.....	85
Figure 53 : Plan de la ville des Trois-Rivières.....	86
Figure 54 : Le centre du Québec méridional (1825-1880).....	91
Figure 55 : Le territoire des Forges du Saint-Maurice (1831-1834).....	92
Figure 56 : Trois-Rivières, dessin de J. Lambert .....	98
Figure 57 : Carte de Trois-Rivières.....	99
Figure 58 : Carte de Trois-Rivières.....	100
Figure 59 : Vue à vol d'oiseau des Trois-Rivières .....	106
Figure 60 : Rivière Saint-Maurice.....	122
Figure 61 : Carte de la cité des Trois-Rivières.....	131
Tableau 1 : Modèles classiques de structure urbaine .....	48
Tableau 2 : Unités de voisinage et appropriation spatiale .....	71

## Liste des sigles et abréviations

A.V.R.E	Aire de valorisation rurale extensive
A.V.R.I.	Aire de valorisation rurale intensive
A.V.U.E.	Aire de valorisation urbaine extensive
A.V.U.I.	Aire de valorisation urbaine intensive
C.I.P.	Canadian International Paper
km	kilomètre
kV	kilovolt
kW	kilowatt
N.-D. des S.-A.	Notre-Dame des Sept-Allégresses
SCAP	Société de conservation et d'animation du patrimoine de Trois-Rivières
S.W.P.C.	Shawinigan Water and Power Compagny
UNESCO	United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization
U.Q.T.R.	Université du Québec à Trois-Rivières

## Table des matières

<b>Sommaire .....</b>	<b>I</b>
<b>Summary .....</b>	<b>II</b>
<b>Liste des figures et des tableaux.....</b>	<b>III</b>
<b>Liste des sigles et abréviations.....</b>	<b>V</b>
<b>Remerciements.....</b>	<b>1</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>2</b>
OBJET DE RECHERCHE.....	2
PROBLÉMATIQUE.....	6
CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE .....	8
<b>Chapitre I – Analyser la morphologie de Trois-Rivières.....</b>	<b>11</b>
PARCOURS DESCRIPTIF DANS LES QUARTIERS ANCIENS DE TROIS-RIVIÈRES ET IDENTIFICATION D’UNITÉS DE VOISINAGES .....	11
En arrivant à Trois-Rivières.....	12
Le quartier Saint-Philippe.....	13
La couronne industrielle et le Port de Trois-Rivières .....	15
Le faubourg de la Commune et la place du marché.....	17
L’espace commercial .....	20
Le quartier bourgeois .....	25
Le milieu institutionnel.....	27
Le Platon et le vieux bourg .....	32
Le faubourg du secteur Hertel.....	37
Le quartier Sainte-Cécile.....	40
Le boulevard Saint-Maurice et les quartiers voisins.....	42
<b>Chapitre II – Appréhender la croissance urbaine de Trois-Rivières .....</b>	<b>45</b>
MODÈLES CLASSIQUES DE STRUCTURE URBAINE .....	45
Théorie des cercles concentriques .....	45
Modèle des secteurs .....	46
Modèle des noyaux multiples.....	47
Critiques des modèles .....	49
UN MODÈLE PARTICULIER POUR UN DÉVELOPPEMENT PARTICULIER.....	50
MODÈLE D’ESPACE HÉTÉROGÈNE .....	54
ASSEMBLAGE DES UNITÉS DE VOISINAGE .....	60
Schéma de distribution des unités de voisinages .....	60
Schéma de morphogenèse urbaine .....	62
Schéma d’appropriation spatiale.....	67
STRUCTURATION DE L’ESPACE RÉGIONAL.....	73

<b>Chapitre III – Phénomènes géohistoriques régionaux .....</b>	<b>81</b>
POTENTIEL DU SITE ET OCCUPATION DU TERRITOIRE SOUS LES ANCIENS RÉGIMES .....	82
<b>Une petite bourgade .....</b>	<b>82</b>
<b>Un premier pas vers le nord, le poste de La Gabelle .....</b>	<b>87</b>
<b>Les Forges du Saint-Maurice et la sidérurgie en Mauricie.....</b>	<b>89</b>
1850 – 1900 <b>LES ANTICIPATIONS D’UNE ÈRE NOUVELLE .....</b>	<b>97</b>
<b>Préindustrialisation et exploitation de la forêt par des étrangers .....</b>	<b>103</b>
<b>De nouvelles concentrations sur le territoire, les fermes forestières .....</b>	<b>107</b>
<b>Colonisation de la vallée du Saint-Maurice.....</b>	<b>110</b>
1900 – 1950 <b>UN DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL INTENSE .....</b>	<b>117</b>
<b>Industrialisation et urbanisation de Trois-Rivières.....</b>	<b>123</b>
<b>Les grandes industries.....</b>	<b>124</b>
<b>Le grand feu.....</b>	<b>125</b>
<b>Les papetières .....</b>	<b>126</b>
<b>Les chantiers maritimes .....</b>	<b>127</b>
<b>Cap-de-la-Madeleine .....</b>	<b>127</b>
<b>Le développement urbain .....</b>	<b>129</b>
<b>Chapitre IV – Reconstitution de la géographie régionale.....</b>	<b>133</b>
DÉVELOPPEMENT D’UN PHÉNOMÈNE COMPENSATOIRE .....	133
<b>Exode et colonisation au Québec et en Mauricie .....</b>	<b>133</b>
<b>Immobilisme et stratégies de compensation .....</b>	<b>140</b>
<b>Ambitions et espoirs pour Trois-Rivières.....</b>	<b>141</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>147</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>159</b>
<b>RESSOURCES ÉLECTRONIQUES .....</b>	<b>163</b>

## **Remerciements**

Je tiens à remercier les personnes qui m'ont aidé à écrire ce mémoire de maîtrise. D'abord, je souhaite adresser des remerciements tout particuliers à mon directeur, monsieur Gérard Beudet. Celui-ci a su soulever par ses réflexions avisées les questions nécessaires à préciser ma pensée. J'aimerais également saluer la générosité de madame Émilie Grondines et de monsieur Pascal Normand puis remercier tous mes proches qui, aux différentes étapes de mon processus de rédaction, ont pris le temps de me faire des commentaires appropriés. De même, je tiens à saluer l'attention consciencieuse de mes évaluateurs et désire aussi remercier la Vice-doyenne de la Faculté de l'aménagement, madame Tiiu Poldma.

## Introduction

### Objet de recherche

La ville de Trois-Rivières célébrera sous peu son 375<sup>e</sup> anniversaire de fondation. Deuxième plus ancienne ville de Nouvelle-France, Trois-Rivières a toutefois connu une croissance bien différente de Québec, la capitale, fondée en 1608 et de Montréal, métropole de la province, fondée en 1642. En effet, marquée à la fois par des périodes de léthargie économique prolongées et par des phases de développement intenses, mais momentanées, la ville semble avoir suivi un rythme et un patron de croissance différents de ses consœurs. Demeurée, à l'échelle du Québec, une ville de taille moyenne, Trois-Rivières présente aujourd'hui plusieurs caractéristiques de villes industrielles moins anciennes comme Sherbrooke, Saint-Jean-sur-Richelieu ou l'ex ville de Chicoutimi, mais elle se distingue de ces dernières par son antériorité et certaines particularités de ses formes bâties. De ce fait, Trois-Rivières ne correspond ni aux modèles des grandes villes de la province ni à ceux des villes de taille moyenne. Serait-elle alors un cas d'exception ?

Devenue, au début du XX<sup>e</sup> siècle, une ville industrielle prospère, Trois-Rivières fut mondialement reconnue pour sa production de pâte et papier. Cependant, la vive concurrence survenue sur les marchés économiques mondiaux, au cours des trente dernières années, a porté un dur coup à l'économie de la ville et a entraîné une diminution de l'activité industrielle. Autrement dit, une désindustrialisation. Conséquences : Ralentissement économique, fermetures d'usines, pertes d'emploi et finalement, démolition de complexes industriels. Le déclin s'est d'abord fait sentir dans le domaine de l'industrie textile à la fin des années 1970 et a atteint d'autres secteurs par la suite.

Ailleurs en Mauricie, la ville de Shawinigan fut durant plusieurs décennies l'un des plus grands centres industriels du Canada. Rien d'étonnant, car cette municipalité présentait des avantages hautement concurrentiels pour les grandes entreprises grâce à la

disponibilité d'énergie hydroélectrique à faible coût et aux congés de taxes offerts. Des atouts qui ont été difficiles à maintenir, notamment lors de la nationalisation des compagnies d'hydroélectricité et de l'uniformisation des tarifs d'électricité. En fin de compte, cette perte de privilèges entraîna là aussi la fermeture et la démolition complète d'usines, telles que celles du complexe électrochimique de la *Shawinigan Chemicals Ltd.*

On réalise ainsi que dans un contexte de mondialisation des marchés, des villes comme Trois-Rivières et Shawinigan doivent maintenant non seulement voir au renouvellement de leur économie, mais elles ont aussi à procéder à la requalification de leurs friches industrielles. Seulement, cette transition n'est pas simple, et ce, particulièrement dans la vallée du Saint-Maurice. La structure régionale de ce territoire semble y présenter une forte résistance au changement de vocation.

À Trois-Rivières, dans les années 1980, on a souhaité reconverter la manufacture de textile de la *Wabasso* en un édifice commercial. Ce projet n'a pas vu le jour et l'usine a été démolie. Une revalorisation urbaine a finalement eu lieu, mais le centre commercial qui a été construit nous paraît aujourd'hui passablement banal. Au cours de la même période, le centre-ville était durement touché par l'ouverture des commerces à grande surface en périphérie. Un programme de mise en valeur a alors été mis sur pied, mais ce n'est que tout récemment, après plus de 20 ans d'efforts, que les rues des Forges et Notre-Dame, ont retrouvé leur vitalité.

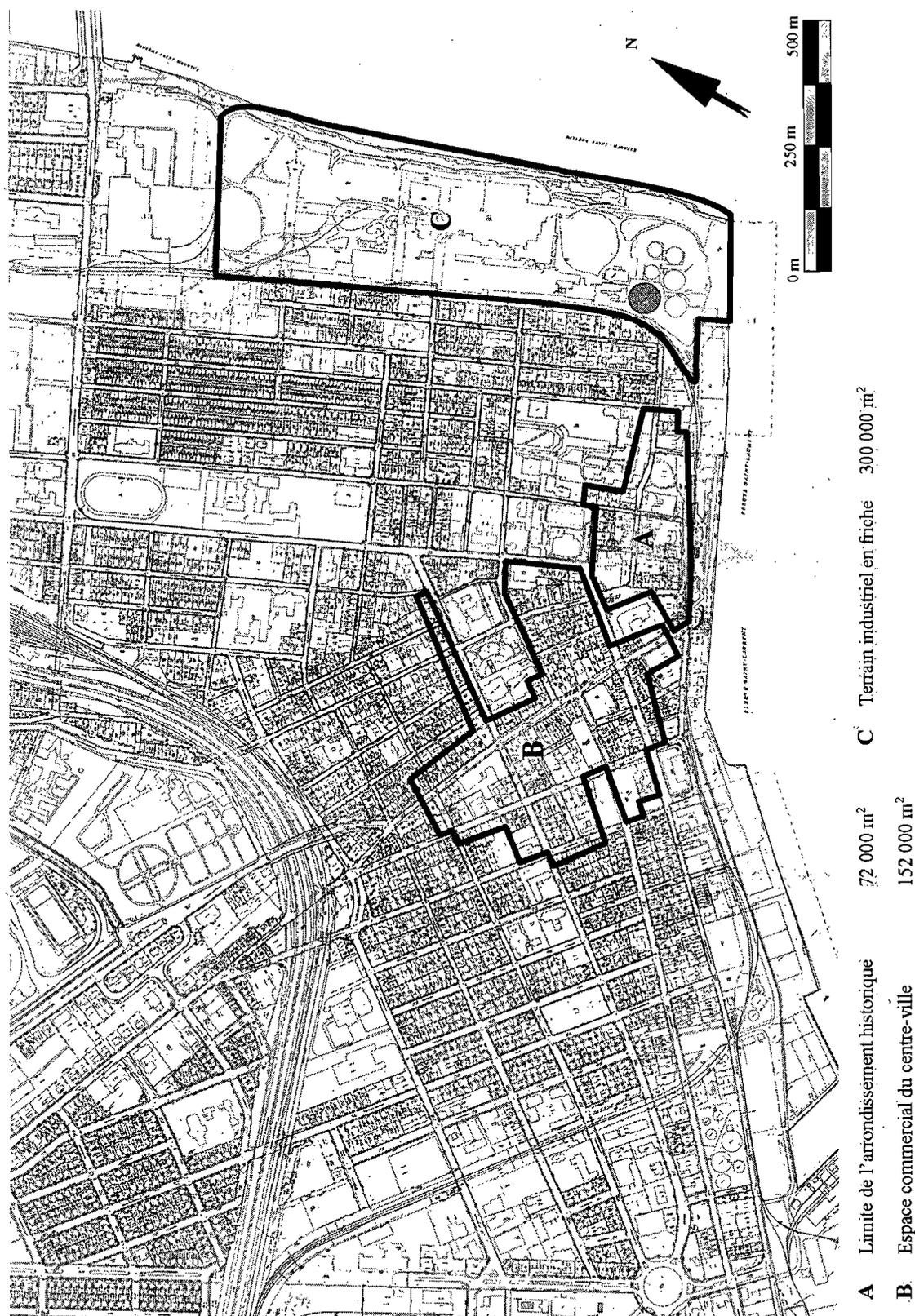
Rappelons qu'à l'instar de Trois-Rivières, la ville de Québec a connu, entre 1870 et 1910, une longue période de somnolence marquée par un fort ralentissement économique et démographique. Longtemps considérée comme la plus peuplée des villes des colonies britanniques d'Amérique du Nord, Québec fut devancée par Montréal à compter de 1830 et recula considérablement vis-à-vis les autres villes canadiennes après 1860. Une série d'événements perturberont la ville durant cet intervalle, à savoir l'implantation de la première ligne de chemin de fer sur la rive droite du fleuve du côté de Lévis, le déclin du commerce du bois, les fermetures des chantiers navals, le déplacement définitif du Parlement canadien à Ottawa et le départ de la garnison britannique. La vieille capitale

connu alors une quasi-stagnation démographique et a dû voir à la réorganisation de son économie.

Comparativement, rien dans le développement de la région de Trois-Rivières ne s'est vraiment apparenté à ce qui a quand même pu être réalisé au cours de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle dans la Capitale et encore moins dans la Métropole. Trop souvent, comme nous verrons au cours de ce travail, les grands projets soulevés par les autorités publiques n'ont pu se concrétiser ou n'ont pu perdurer. Colonisation du Haut-Saint-Maurice freinée, plan d'aménagement de grands abattoirs et d'un port d'envergure nationale oublié, hôtel de luxe près des chutes de Shawinigan abandonné, projets de chemin de fer non réalisés, autant de tentatives non concluantes qui, combinées à une économie sans cesse en attente du grand capital, porte à croire que la ville présente depuis longtemps une certaine incapacité d'accueil de grand projet.

À présent, le démantèlement de l'usine de la *Tripap*, anciennement la *Canadian International Paper*, a laissé en friche un immense terrain de 300 000 m<sup>2</sup> à l'est du centre-ville. Certes, le maire et les conseillers municipaux ne manquent pas d'idées ni de volonté pour la reconversion de ce lieu. Le projet Trois-Rivières sur Saint-Laurent est ambitieux. On souhaite une promenade publique, un centre d'interprétation des pâtes et papier, des condos, un Technoparc et un amphithéâtre. Un projet digne de ce qui s'est fait à Montréal le long du canal Lachine ou dans le Vieux-Port de Québec. Cependant, Trois-Rivières a-t-elle vraiment cette fois les moyens de ses ambitions?

Afin de saisir l'ampleur de cet espace, soulignons que sa superficie représente plus de quatre fois celle de l'arrondissement historique, situé à proximité, qui occupe comparativement 72 000 m<sup>2</sup>, et près de deux fois celle de la partie commerciale du centre-ville, qui totalise environ 152 000 m<sup>2</sup>. Les fâcheuses expériences ratées du passé, le long processus de requalification du centre-ville et le continuel mouvement d'étalement urbain laisse perplexe quant à la capacité de réalisation de ce nouveau projet. Il nous apparaît donc souhaitable de comprendre ce qui fait défaut.



**Figure 1** : Comparaison de superficies, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007, S. Rousseau.

## Problématique

Comprenons que l'étonnement de la population locale vis-à-vis l'importante superficie de terrain rendu disponible à la suite de la démolition du complexe de la *Canadian International Paper* témoigne d'une certaine habitude à vivre avec de colossaux équipements de production industrielle dans le paysage quotidien. En effet, partout en Mauricie, que ce soit à Trois-Rivières, au Cap-de-la Madeleine, à Shawinigan ou à Grand-Mère, de vastes ensembles industriels dominent l'environnement bâti. Pourtant, ce n'est qu'à partir du moment où ces entreprises disparaissent, que l'on réalise à quel point ces usines, de par leur envergure, devaient avoir un impact considérable sur le dynamisme urbain et régional. En étendant leurs activités d'exploitation et de production comme elles l'ont fait sur tout le territoire de la Mauricie, celles-ci ont acquis une grande puissance économique et politique.

De la sorte, on se serait attendu à ce que Trois-Rivières occupe une position dominante et devienne un pôle régional d'importance d'où on aurait piloté l'exploitation des ressources de l'hinterland, mais il s'est avéré que les grandes entreprises ont canalisé vers elles les richesses du territoire et ont privé la petite ville de prendre la tête de la structure régionale. Ainsi, l'observation de la configuration urbaine de Trois-Rivières nous fait voir deux dynamiques d'appropriation de l'espace, l'une, d'échelle locale, à laquelle a surtout été associée la petite bourgeoisie trifluvienne et l'autre, d'échelle régionale, au centre de laquelle s'est imposé les grands industriels et les entrepreneurs étrangers. Une double influence donc, qui s'est particulièrement manifestée lors de la conquête de la vallée du Saint-Maurice au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle (1850-1930).

En conséquence, malgré sa situation géographique avantageuse à la confluence du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Maurice et en dépit des ressources disponibles sur le territoire régional, la ville de Trois-Rivières n'a pas développé de formes urbaines d'une envergure et d'une complexité comparables à celles de Québec et Montréal. Les conflits survenus au cours des dynamiques d'appropriation de l'espace entre les forces endogènes

et exogènes auraient plutôt entraîné la création d'une forme urbaine distinctive. Une forme urbaine qui traduirait l'incapacité des acteurs locaux à tirer profit du potentiel de développement régional alors dominé par des acteurs étrangers qui ont le plus souvent réinvesti les fruits des richesses exploitées à l'extérieur de la région. Ainsi, la présence d'un simple massif urbain compact correspondrait au fait que l'élite locale a longtemps fait du « sur place », ne parvenant ainsi qu'à valoriser seulement une partie de la ville. Un postulat qui nous porte à nous demander si Trois-Rivières a été, à différents moments de son histoire, privée de moyens de développement, voire même dépossédée de sa région?

## Cadre théorique et méthodologique

En géographie classique, on conçoit d'abord l'organisation du territoire selon les avantages physiques et les ressources que celui-ci offre. Le rapport au territoire est d'emblée économique. Suivant ce schème de pensée, on dira que tel avantage ou telle ressource disponible ont influencé la mise en place d'un établissement humain à tel endroit sur le territoire.

D'un point de vue empirique, on expliquerait la fondation de Trois-Rivières, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, par le fait que l'emplacement de la ville présentait des atouts grandement favorables aux stratégies militaires et au commerce de la fourrure en Nouvelle-France. Par ailleurs, l'occupation de la région de la Mauricie se serait articulée au déploiement d'un réseau d'accès aux ressources se trouvant sur le territoire, l'artère principale de ce réseau étant sans contredit la rivière Saint-Maurice.

Il est vrai que la situation de la ville à la confluence d'une voie de pénétration majeure vers le nord et du fleuve Saint-Laurent présente un avantage indiscutable, mais il semble bien que cet atout positionnel n'a pas si bien servi le développement de la ville. Se pourrait-il alors que l'analyse géographique usuelle des rapports de dépendance entre les ressources et les lieux de leur exploitation, d'une part, et entre les différentes constituantes du réseau urbain régional, d'autre part, ne permette pas de dévoiler une organisation géographique d'abord basée sur des rapports homme-nature se mesurant selon des facteurs anthropologiques et politiques. Celle-ci est peut-être moins immédiatement détectable empiriquement, mais ces effets seraient plus lourds de conséquences.

Étant donné que la dynamique régionale est liée à l'évolution de la ville, nous croyons qu'il est possible de trouver réponse dans la morphogenèse de celle-ci et que cela nous autorise à nous interroger sur la constitution de sa structure. Pour ce faire, nous avons l'intention de mettre en relation les phénomènes de développement régional et la morphologie de l'espace bâti à Trois-Rivières. Autrement dit, nous proposons de

décrypter les logiques d'organisation territoriale afin de faire ressortir leur impact sur la genèse de la ville.

Dès lors, nous croyons utile et valable de mettre en application les théories de la géographie structurale et particulièrement la notion de « contrôle politique de la mobilité ». Ainsi, on comprendra que « l'espace géographique est organisé par une structure de positions abstraites qui lie la diversité des phénomènes et intercepte les activités transformant les environnements naturels en espaces culturels » (Desmarais et Ritchot, 2000 : 26). En résumé, cette structure distribue sur l'échiquier géographique des positions et des trajectoires sous-jacentes qui organisent les appropriations, les occupations et les activités.

\* \* \*

Au long du premier chapitre, nous proposons un parcours descriptif au cœur de la ville. Les formes empiriquement observables identifiées lors de ce parcours nous ont permis de distinguer des discontinuités morphologiques dans le cadre bâti à partir desquelles nous avons pu faire ressortir différents voisinages urbains.

Chapitre deuxième, nous ferons la description des modèles classiques de croissance urbaine. De prime abord, ces modèles pourraient expliquer le développement de Trois-Rivières. Toutefois, l'ancienneté de la ville et, par conséquent, la grande hétérogénéité des formes urbaines qui la constitue commandent d'autres explications que celles proposées par les modèles classiques. Le développement morphologique particulier de Trois-Rivières, d'ailleurs mentionné dans des études descriptives de la ville (Kalm, 1770 dans Benson 1964, Lambert, 1813 dans Collection V du Septentrion 2006, Blanchard, 1950, Gamelin et autres, 1984 et Ritchot, 1999), au demeurant, différent de ceux de Québec et de Montréal, nous pousse à chercher un modèle de développement spécifique. Nous aurons donc recours à la théorie des formes urbaines pour expliquer la croissance de la ville. Cette approche théorique permettra à la fois de mettre en relation les différents

voisinages relevés dans le parcours descriptif, la singulière configuration morphologique de la ville et les différentes périodes de développement régional.

Au troisième chapitre, nous dresserons l'inventaire des phénomènes géohistoriques à l'origine de l'organisation de la ville et de sa région afin de bâtir notre argumentaire. Il y sera question de la fondation de la ville, des anticipations générées par la préindustrialisation de la région au XIX<sup>e</sup> siècle et de l'intense période de développement industriel survenue au début du XX<sup>e</sup> siècle. Au terme de quoi, nous verrons que durant longtemps, un simple massif urbain compact flanqué de faubourgs et de quartiers ouvriers composait la ville.

Enfin, au chapitre quatre, on s'interrogera sur les faiblesses des processus de colonisation de la Mauricie et d'urbanisation de la ville de Trois-Rivières. Nous verrons que les avantages de la proximité géographique et de la subordination de la vallée du Saint-Maurice à Trois-Rivières ont été compromis par des dynamismes qui auraient détourné les trajectoires d'appropriation au profit de nouvelles places urbaines et au détriment de Trois-Rivières. Une situation qui semble avoir engendré un phénomène compensatoire au sein de la population. En effet, nous verrons que lorsqu'une société n'est pas en mesure de maîtriser son développement, une certaine frustration s'installe. Dès lors, la culture locale cherchera à canaliser le mécontentement venant de cette dépossession en se forgeant des mythes qui serviront à sublimer la perte de contrôle de sa destinée. Mais comme nous le verrons, le phénomène n'est pas exclusif à Trois-Rivières et à la Mauricie, il est provincial.

En conclusion, nous reviendrons sur les principaux enjeux économiques et politiques de la Mauricie et nous ouvrirons la discussion sur les défis de la désindustrialisation et du repositionnement économique auxquels Trois-Rivières doit aujourd'hui faire face.

## **Chapitre I – Analyser la morphologie de Trois-Rivières**

### **Parcours descriptif dans les quartiers anciens de Trois-Rivières et identification d'unités de voisinages**

Dans l'imaginaire collectif, la ville de Trois-Rivières est fréquemment perçue comme étant simplement un relais entre Québec et Montréal ou un centre industriel de pâte et papier. Pourtant, une courte visite au cœur de l'espace urbain trifluvien nous révèle la présence d'un cadre bâti aux caractéristiques exceptionnelles.

De prime abord, il est vrai que de nombreuses maisons et plusieurs rues peuvent nous paraître banales, mais un bref parcours dans la ville permet de découvrir un mélange de formes et de styles architecturaux. Une diversité singulière qui semble s'articuler un assemblage tout aussi particulier du cadre bâti. En effet, si l'on porte le regard au-delà de la diversité architecturale, il est possible de découvrir une morphologie distinctive. Pour en témoigner, nous vous proposons maintenant d'amorcer un parcours descriptif dans les quartiers anciens de Trois-Rivières et de laisser les formes urbaines nous révéler la configuration de la ville.

## En arrivant à Trois-Rivières

Trois-Rivières a longtemps été contenue à l'intérieur d'une ceinture ferroviaire constituée de la ligne Montréal - Québec et d'une voie de service déployée le long de la rivière et du fleuve. De nos jours, le chemin de fer, la gare de triage qui s'y accroche et l'autoroute séparent toujours les quartiers anciens du reste de la ville.

Que l'on arrive de l'est ou de l'ouest, on atteint le plus fréquemment Trois-Rivières en empruntant l'autoroute A-40. À l'approche de l'agglomération, celle-ci se surélève et offre au passage une vue d'ensemble sur les quartiers centraux et leurs principaux monuments. Cette position avantage la compréhension de la géographie des lieux. Au moment où l'autoroute pénètre dans le tissu urbain, on constate que notre arrivée se fait par l'arrière de cette ville née en bordure de l'eau.

Direction centre-ville, on est rapidement largué par la bretelle de l'autoroute. Tout de suite, le passé industriel de la ville se présente à nous. En effet, dès les premiers mètres de notre avancée dans l'espace urbain, on doit franchir le talus gazonné du remblai de la voie ferrée, pour ensuite se retrouver vis-à-vis un ancien bâtiment manufacturier. Cet édifice de briques, nommé l'édifice La Fabrique ou Lampron, nous rappelle qu'il était d'usage d'implanter les manufactures à proximité du chemin de fer.



Figure 2 : Édifice La Fabrique ou Lampron, 2007, S. Rousseau.

## Le quartier Saint-Philippe



Figure 3 : Quartier Saint-Philippe, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007.

Une fois la bande industrielle traversée, la présence d'un carrefour important, au croisement de la rue Bellefeuille, définit un grand espace ouvert. Peu après ce carrefour, la rue Saint-Roch propose les premiers alignements de logements du quartier Saint-Philippe. Des duplex et des triplex sont implantés avec peu ou même sans marge de recul. Galeries, perrons et balcons animent le paysage. Cependant, la faible largeur de la rue, la hauteur des habitations et leur implantation en contiguïté font en sorte qu'on ne se doute

pas de ce qui s'étend derrière ce front bâti. Ce n'est qu'en traversant une rue perpendiculaire que l'on découvre que de petites maisons vernaculaires d'un étage et demi font aussi partie du tableau. Plus loin, on aperçoit les deux clochers de l'église Saint-Philippe qui s'élèvent au-dessus des pâtés de maisons.

À l'intersection des rues Saint-Roch et Royale, des édifices à grand volume et de vastes stationnements créent un espace plus déstructuré. Sur la rue Royale, les toitures des maisonnettes sur la gauche sont passablement variées. Ici se succèdent un toit à double versant, un toit en pente vers l'arrière abritant un étage en attique - un mode de construction vernaculaire particulièrement répandu dans les faubourgs de la ville - et un toit mansardé.

Du côté nord, un grand îlot institutionnel accueille d'abord l'école Saint-Philippe. Quelques arbres matures nous font réaliser que la végétation se faisait rare jusqu'ici. À proximité, le presbytère, timidement logé en fond de lot, ainsi que l'église Saint-Philippe, qui a subi de malheureuses rénovations, définissent le cœur institutionnel du quartier. L'église, contrairement au presbytère, présente peu de marge de recul et occupe presque totalement le bout de l'îlot.

À l'ouest, passé cet îlot institutionnel, les quelques maisons isolées sont néanmoins rapprochées les unes des autres. Des hangars et de petits ateliers y encomrent les cours arrière. À peine plus loin, le parc Victoria forme un grand îlot de verdure au cœur du quartier. À son pourtour, des triplex, des quadruplex et des quintuplex forment un encadrement passablement homogène. On constate que la densité d'occupation est plus forte à cet endroit que dans le reste du quartier et que par ailleurs, les rues sont plus larges.

Reste qu'au premier coup d'œil, la variété de types d'habitations, les matériaux de construction hétéroclites, les modes d'implantations changeants et la multitude de modèles de toit font du quartier un milieu très hétérogène. Cette diversité suggère que le développement du cadre bâti s'est sans doute fait sur une longue durée et à la pièce.

Plus à l'ouest, le tissu urbain se relâche. Une forte rupture est causée par le passage de la voie ferrée. Au-delà de celle-ci se déploie une zone à vocation commerciale, industrielle et récréative marquée par le parc Pie-XII et un vaste rond-point, signalant la porte d'entrée ouest de la ville.



**Figure 4 :** Rue Bureau, quartier Saint-Philippe, 2007, S. Rousseau.

### **La couronne industrielle et le Port de Trois-Rivières**

Au sud du quartier Saint-Philippe, se profilent de lourds équipements industriels. Dans ce tout autre décor, se succèdent clôtures, entrepôts, réservoirs, silos et wagons de train. Ces installations gigantesques font partie de la couronne industrielle qui a pris forme le long de la voie ferrée de service encerclant les quartiers centraux de la ville. Sur l'avenue Notre-Dame, elle forme une barrière qui empêche d'accéder à la rive du fleuve. Rien ne rappelle ici que l'on se trouve sur ce qui était jadis le Chemin du Roy, la première route à relier Québec et Montréal en passant par Trois-Rivières.



Figure 6 : Rue Notre-Dame vers l'ouest, 1934, ASTR, Collection SCAP.

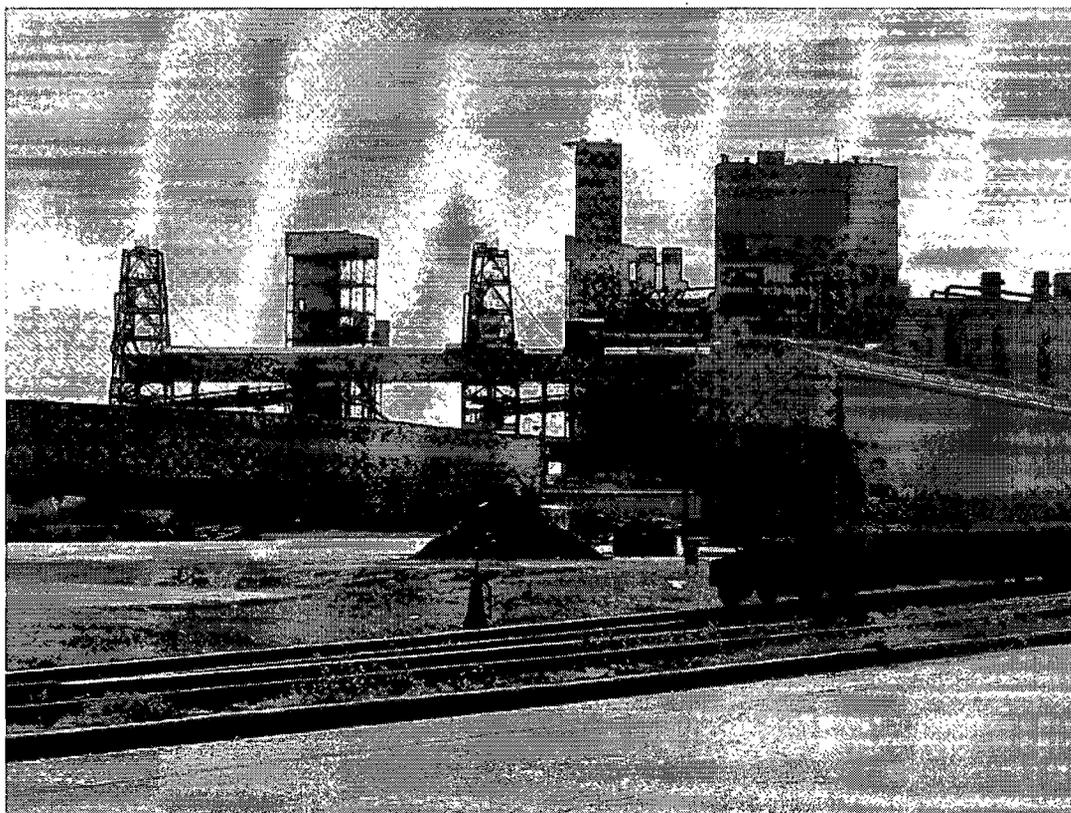
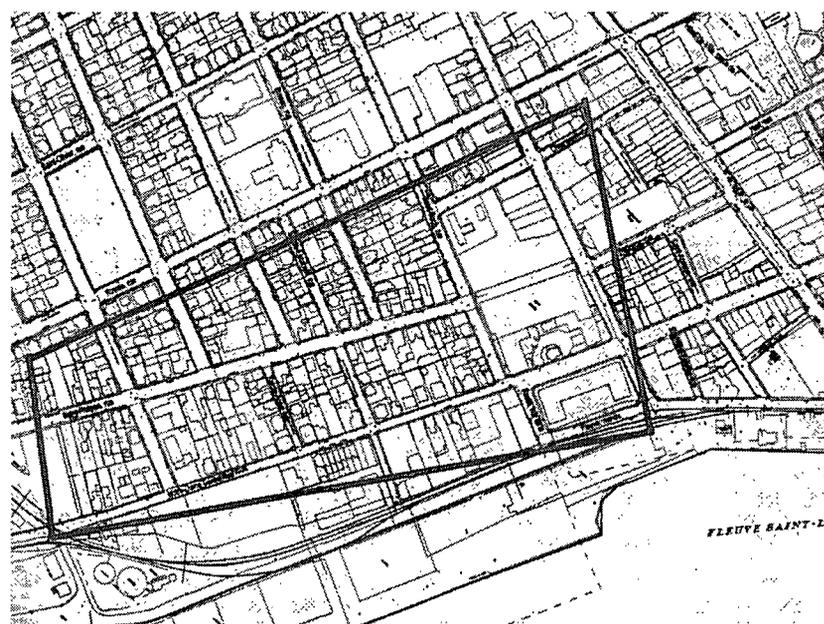


Figure 5 : Rue Notre-Dame, vue sur les installations portuaires, 2007, S. Rousseau.

## Le faubourg de la Commune et la place du marché



**Figure 7 :** Faubourg de la Commune, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007.

Un peu plus loin, toujours sur Notre-Dame, des maisons ouvrières en briques, une vieille demeure de pierres et des habitations en bois composent le paysage. Celles-ci étaient probablement occupées autrefois par des débardeurs, des journaliers et autres artisans du faubourg de la Commune. On saisit mieux ici, ce que pouvaient percevoir les voyageurs en abordant la petite ville au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Moment à partir duquel on a procédé au lotissement du terrain de la Commune sur lequel le faubourg s'est en bonne partie développé. Toutefois, à l'approche du centre-ville, les volumes changent soudainement d'échelle. Au devant se dressent deux grands immeubles. L'un est une tour à logements et l'autre abrite un hôtel ainsi que le centre des congrès de Trois-Rivières qui lui est attenant. Entre ces édifices jumeaux, loge une construction ornée d'un clocheton. Il s'agit de la halle de commerce et du terminus d'autobus. L'implantation a peu à voir avec le milieu environnant. Son insertion aux limites du centre-ville et du quartier Saint-Philippe crée une rupture très forte. À l'arrière, l'ensemble s'ouvre sur un vide réservé au stationnement des voitures et des autobus. L'endroit est peu achalandé et l'activité commerciale y est faible, à l'exception peut-être de quelques marchands de fruits et légumes qui tiennent kiosques.

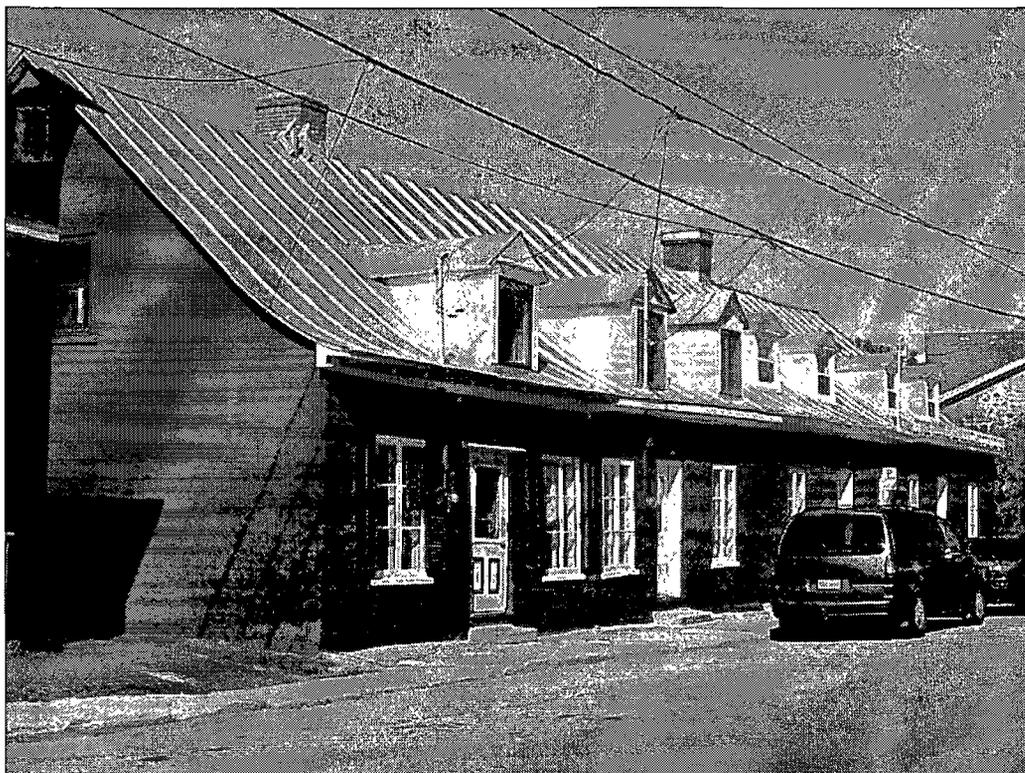


Figure 8 : Habitation du faubourg de la Commune, 2007, S. Rousseau.

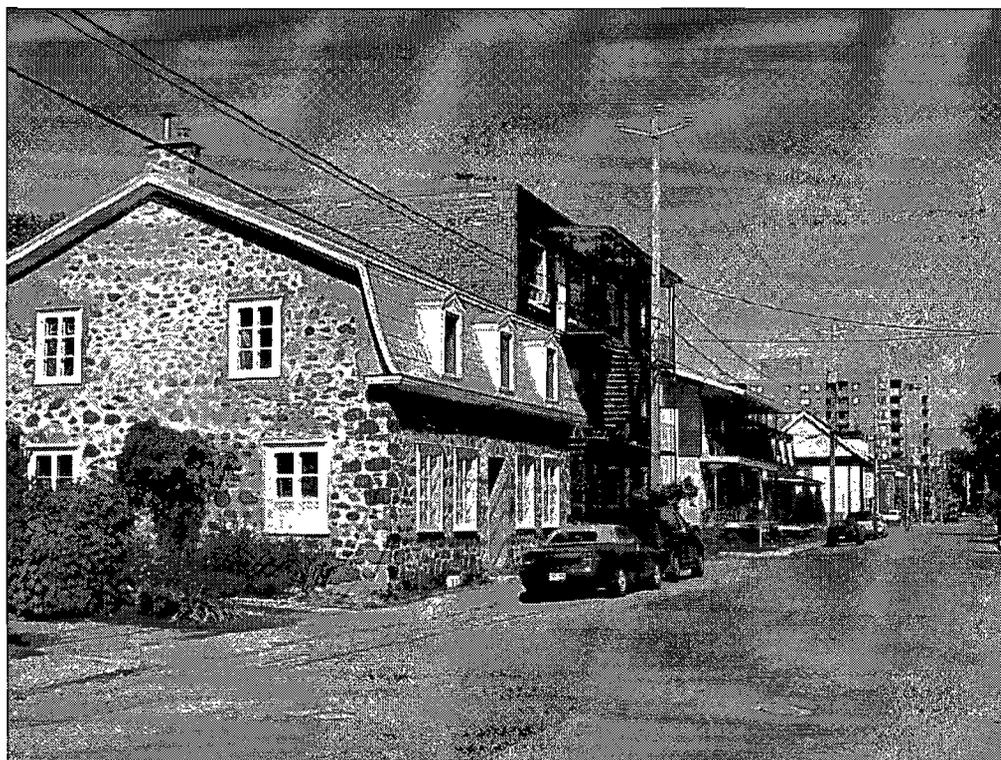


Figure 9 : Habitation du faubourg de la Commune, 2007, S. Rousseau.



Figure 10 : Habitation faubourg de la Commune, 2007, S. Rousseau.



Figure 11 : Place du marché, 2007, S. Rousseau.

## L'espace commercial



Figure 12 : Espace commercial du centre-ville, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007.

### La rue des Forges

Rue des Forges. L'artère commerciale accueille des espaces à bureaux, des restaurants et leurs terrasses, des boutiques, des cafés et des salles de spectacle comme la Salle J.-A. Thompson et le Maquisart. La rue est très animée, mais il n'en a pas toujours été ainsi. En effet, cette rue commerçante de longue date avait été durement touchée par l'étalement urbain et les implantations commerciales en périphérie avant que la Sidac, la Société

d'initiative et de développement d'artères commerciales, vienne coordonner les efforts de revitalisation du centre-ville.

L'alignement rectiligne des bâtiments confère à la rue une certaine uniformité architecturale bien que des interstices, qui résultent de démolition malheureuse, persistent dans le paysage et interrompent par endroits cette continuité. À l'intersection de la rue Notre-Dame, la qualité de l'architecture des édifices révèle qu'à une autre époque les banques et les grands magasins dominaient les lieux. Ce carrefour représentait une croisée de chemin bien importante, car la rue des Forges conduisait vers l'arrière-pays et les Forges du Saint-Maurice tandis que la rue Notre-Dame était la principale artère commerciale de la ville, ainsi que l'incontournable parcours de la route entre Québec et Montréal.



Figure 13 : Rue des Forges, 1910, ASTR, Collection SCAP.



Figure 14 : Rue des Forges, 2007, S. Rousseau.

### La rue Notre-Dame

Sur la rue Notre-Dame, entre les rues Saint-Georges et Lavolette, les édifices commerciaux mitoyens encadrent la rue de très belle manière. Les façades des bâtiments de trois à quatre étages sont animées par des jeux de brique, des linteaux de pierre et des corniches décoratives. À l'est de l'intersection avec la rue des Forges, une construction se démarque de l'alignement régulier observé jusqu'ici. Il s'agit de l'édifice Aneau, un gratte-ciel de 10 étages construit au cours des années 1920.

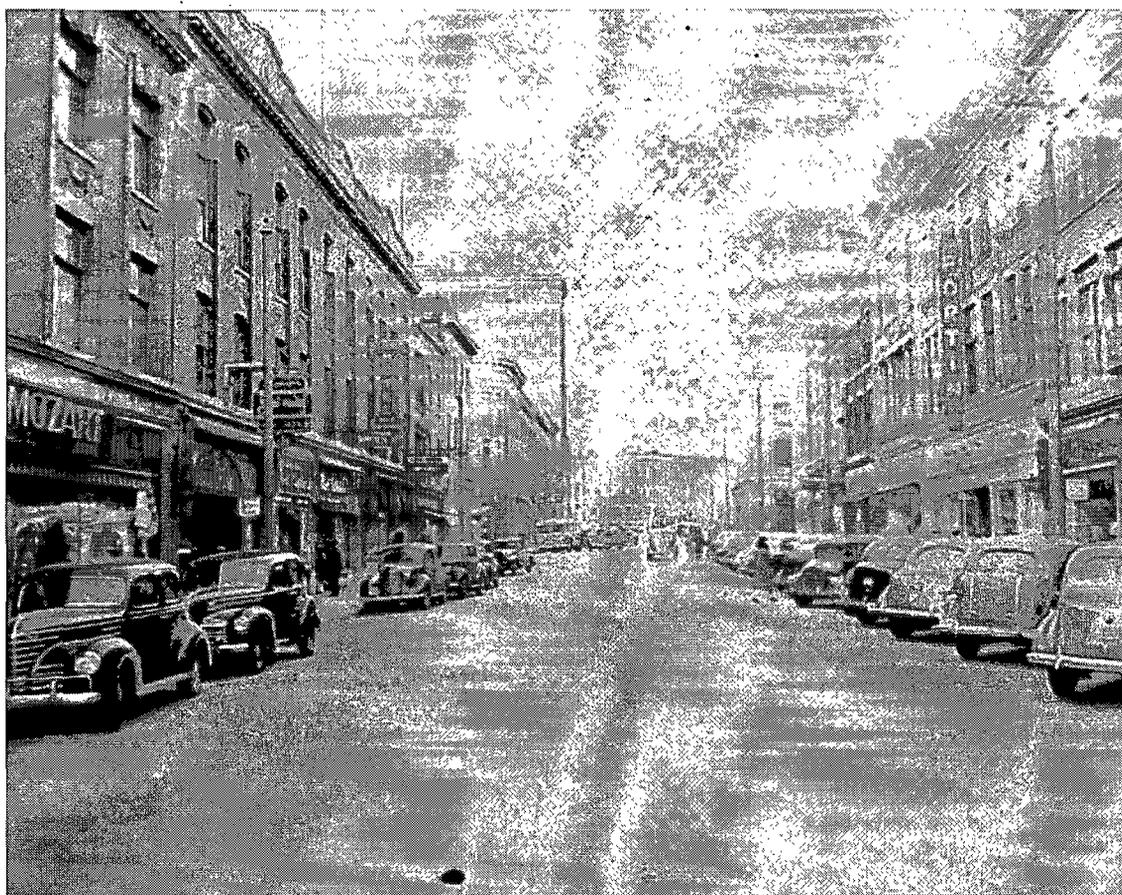


Figure 15 : Rue Notre-Dame, vers l'est, 1940, Le Nouvelliste, Collection SCAP.



**Figure 16 :** Rue Notre-Dame, vers l'est, 2007, S. Rousseau.

## Le quartier bourgeois

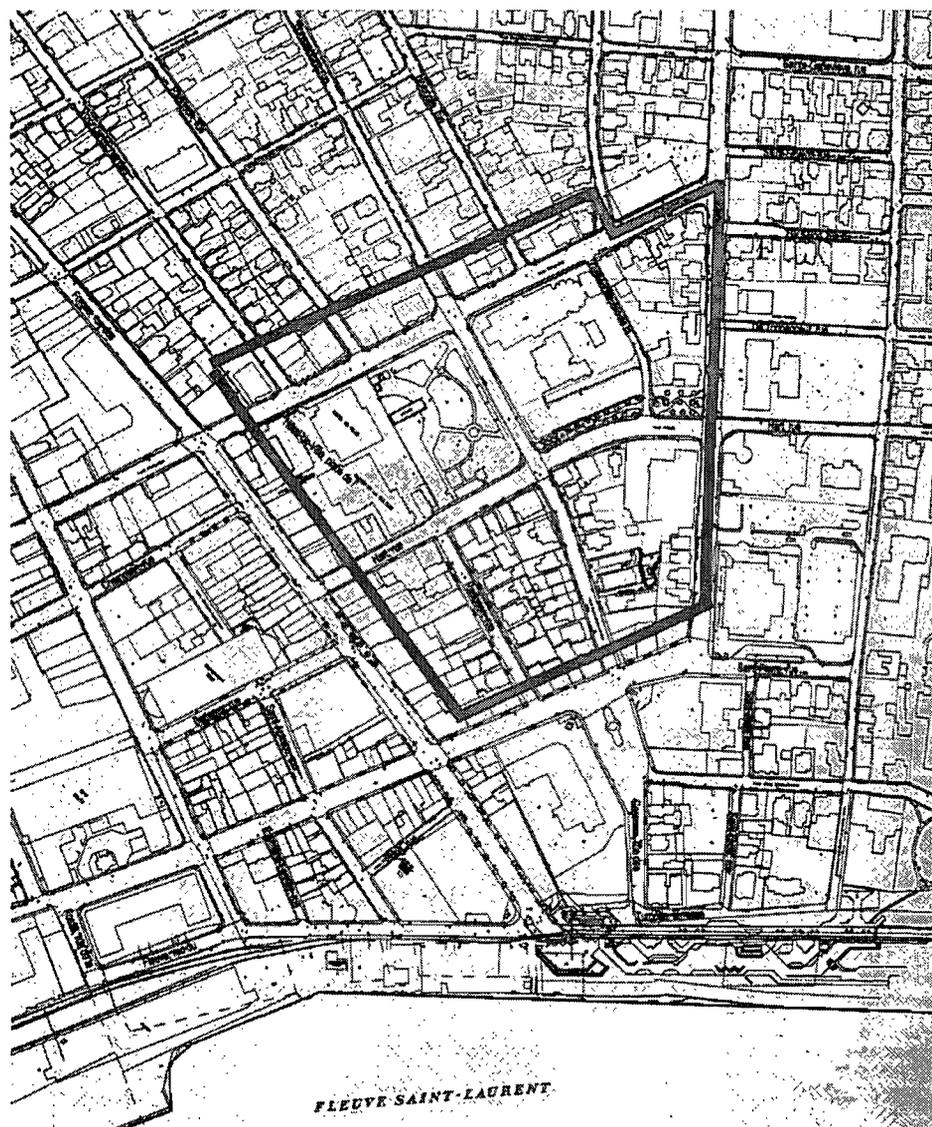


Figure 17 : Quartier bourgeois, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007.

Par delà cet édifice d'intérêt, et jusqu'au square Champlain, se déploie un voisinage bourgeois. Il comprend trois rues, soit Radisson, Bonaventure et Laviolette, ainsi que tout le pourtour du square Champlain. Sur la rue Bonaventure, en marge du vieux bourg, se dresse le manoir Boucher de Niverville. La maison d'inspiration française est facilement reconnaissable par son implantation, ses murs de crépi et sa toiture à quatre versants. Elle représente une des premières et des plus vieilles constructions implantées à l'extérieur

des limites du vieux bourg. En ce qui concerne l'architecture des autres demeures de cette aire bourgeoise, elle se décline en une variété de styles appartenant pour beaucoup au répertoire victorien. Les parements de brique, les chaînages d'angle en pierre de taille, les couronnements, corniches, tourelles, frontons et fenêtres en saillie, en ornent les façades. Plus loin, près du square, le carré de pierre d'une ancienne église méthodiste rehaussé d'un étage rappelle que Trois-Rivières a accueilli une population anglophone après la Conquête. Dominées par le clocher de la cathédrale, ces résidences de marchands et de notables sont aujourd'hui devenues, dans plusieurs cas, des espaces à bureaux ou des cabinets de services professionnels. Finalement, l'Hôtel de Ville, la bibliothèque et la Maison de la culture, situés sur le square Champlain, font aussi parti de ce quartier.

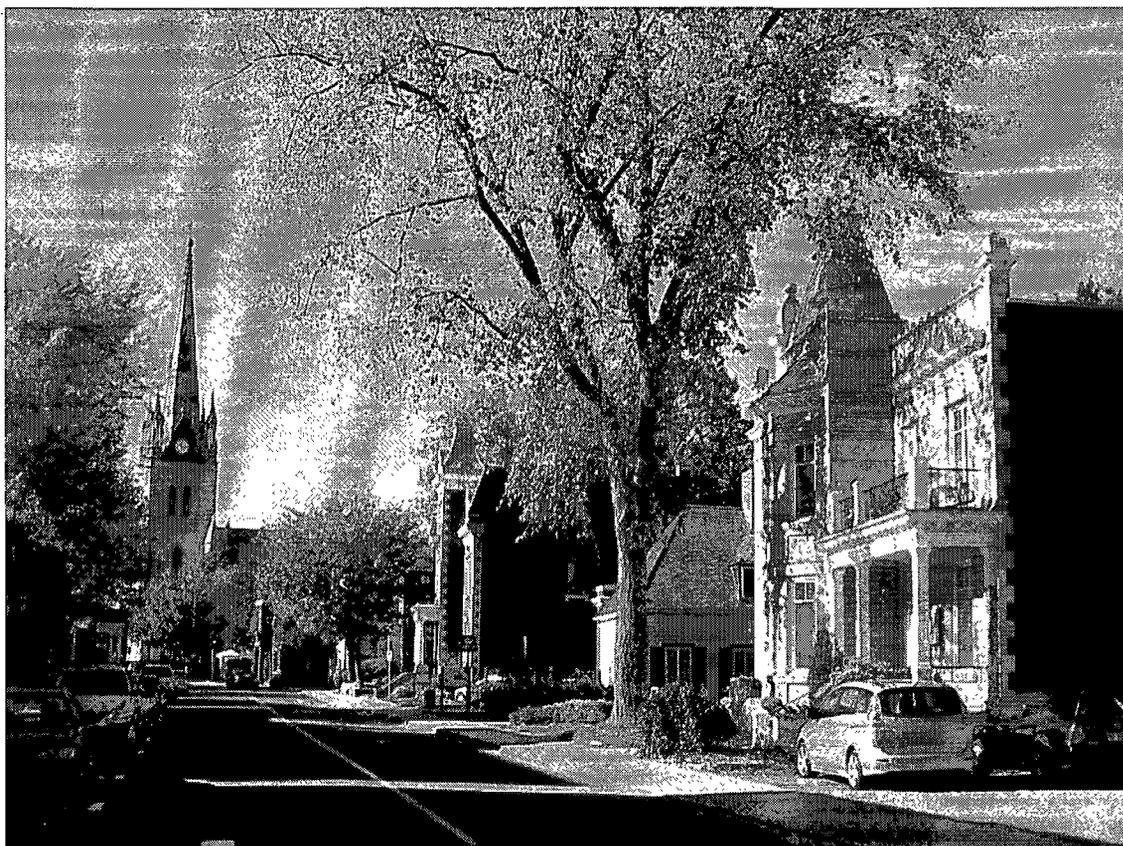


Figure 18 : Rue Bonaventure, 2007, S. Rousseau.

## Le milieu institutionnel

De retour sur Notre-Dame, l'édifice gouvernemental Capitanal ferme la perspective de la rue. Il se dresse à l'emplacement de l'ancienne Académie de La Salle, dont on doit déplorer la disparition.

Derrière cet immeuble, on découvre un vaste stationnement au-delà duquel se trouve une construction au style classique. C'est la vieille prison, implantée en retrait du bourg et aujourd'hui isolée dans cet espace déstructuré. Joyau du patrimoine de Trois-Rivières, l'institution est aujourd'hui raccordée au Musée de la culture populaire.

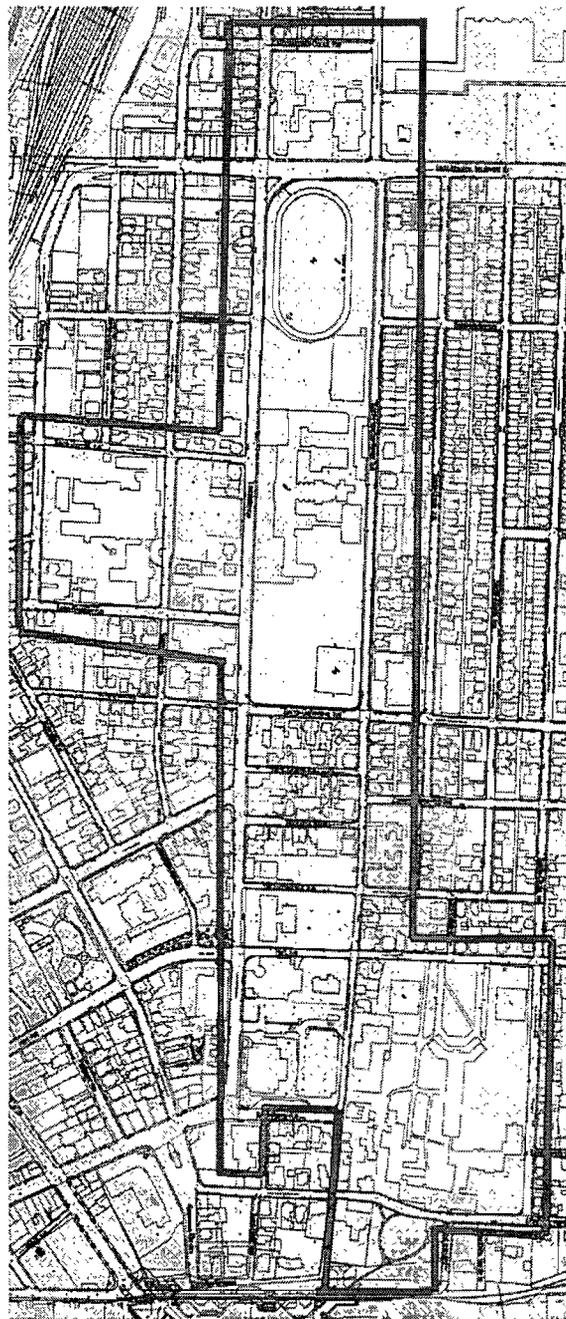


Figure 19 : Milieu institutionnel, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007.

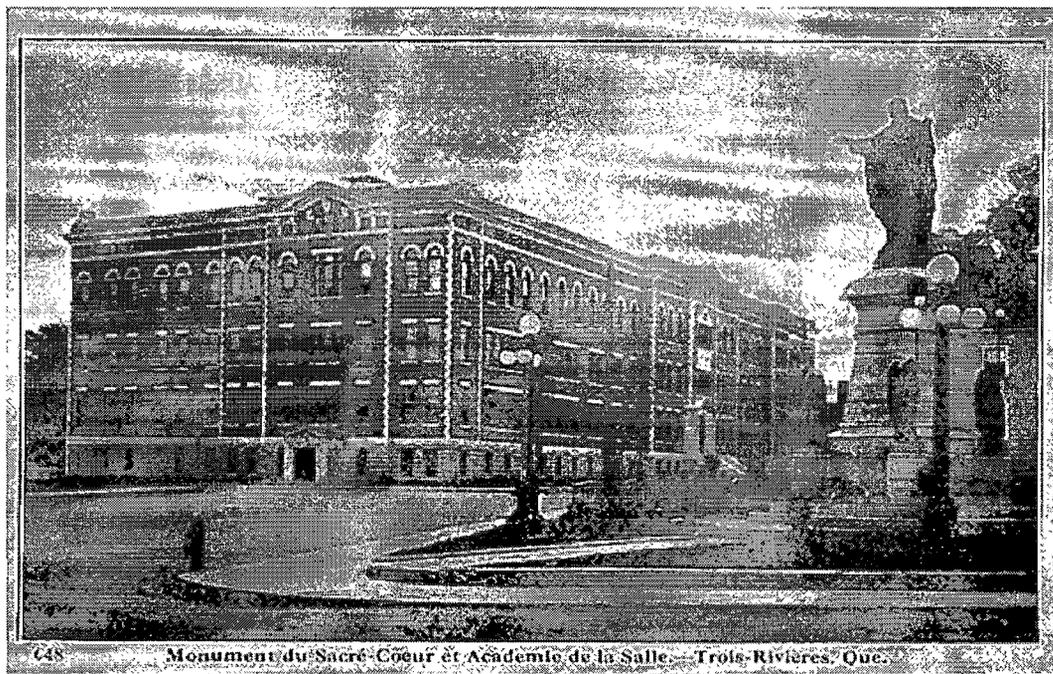


Figure 21 : Académie de La Salle, année non connue, Collection SCAP.

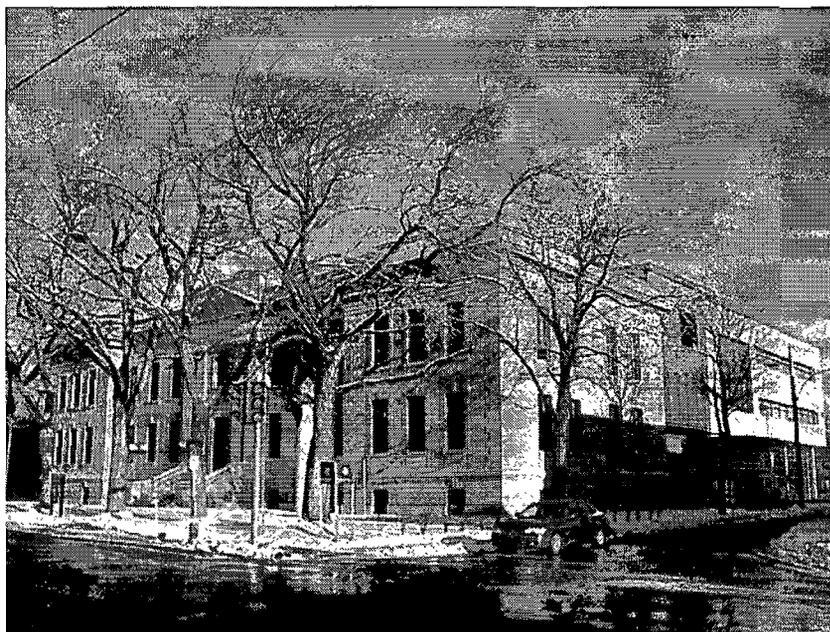


Figure 20 : Édifice Capitanal, 2007, S. Rousseau.



**Figure 22 :** Vieille prison de Trois-Rivières, 2007, S. Rousseau.

Au nord du vieux bâtiment carcéral, une autre institution, le Palais de justice, déploie un corps principal et un agrandissement réalisé avec sensibilité, soucis d'harmonie des formes et continuité dans la trame de l'édifice.



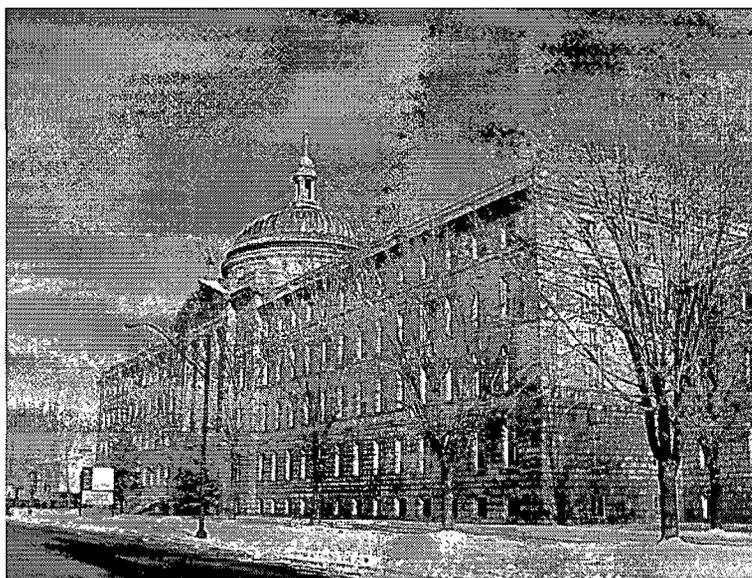
**Figure 23 :** Palais de justice, 2007, S. Rousseau.

En remontant la rue Laviolette, la tour à logements de Place du Centre étonne grandement en raison du changement d'échelle important qu'elle impose et de son traitement architectural singulier.



**Figure 24 :** Place du centre, 2007, S. Rousseau.

Au-delà de l'immeuble à logement, se dressent l'hôpital Saint-Joseph et le séminaire de Trois-Rivières, un édifice remarquablement dominé par une large coupole. Ces établissements occupent des îlots beaucoup plus longs que larges, prolongeant ainsi la poussée institutionnelle jusqu'à l'église Notre-Dame-des-Sept-Allégresse située boulevard Saint-Maurice. Le manège militaire, établi sur la rue Saint-François-Xavier et auquel tourelles et créneaux donnent une allure de forteresse, s'inscrit dans ce même voisinage institutionnel.



**Figure 25 :** Séminaire de Trois-Rivières, 2007, S. Rousseau.

De retour sur la rue Royale, on se trouve à deux pas de la Cathédrale de l'Assomption. La perspective de la rue permet de distinguer son clocher, les arbres du parc Champlain, la tour à bureau de Place Royale et, totalement à l'arrière-plan, en filigrane, le pont Laviolette qui enjambe le fleuve Saint-Laurent.



Figure 26 : Rue Royale, 2007, S. Rousseau.

## Le Platon et le vieux bourg

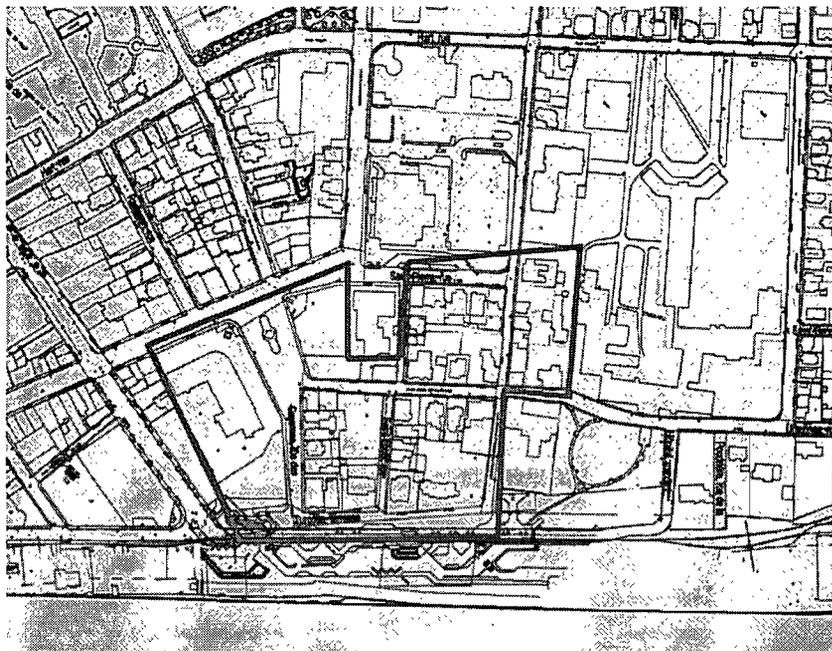


Figure 27 : Vieux bourg, Détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007.

Rue des Forges en direction du fleuve. Au croisement de la rue du Fleuve, deux imposants bâtiments gardent cette entrée de la ville. L'un d'eux est facilement reconnaissable par sa volumétrie irrégulière et son angle tronqué surmonté d'étage en saillie.

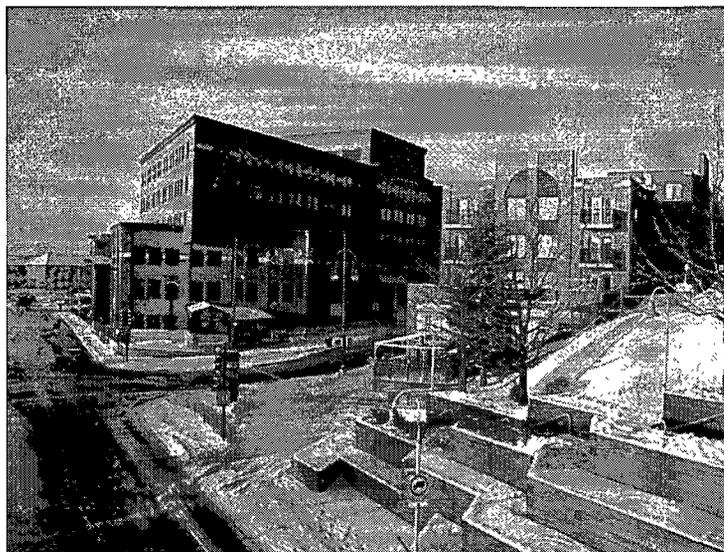


Figure 28 : Coin rue du Fleuve et rue des Forges, 2007, S. Rousseau.

De l'autre côté, sur la droite, on remarque peu les aménagements horticoles et les escaliers qui mènent à une élévation que l'on nomme le Platon. Sur l'éminence, de grandes demeures, aux gabarits imposants, se dressent face au fleuve. Le prestige de ces résidences bourgeoises est rehaussé par leur implantation en retrait de la rue et leurs parterres protégés par des clôtures. Devant celles-ci, un belvédère en palier permet au promeneur de venir admirer le fleuve. Par contre, l'ensemble porte atteinte à la relation qui prévalait entre les grandes demeures et le fleuve au temps de la terrasse Turcotte.

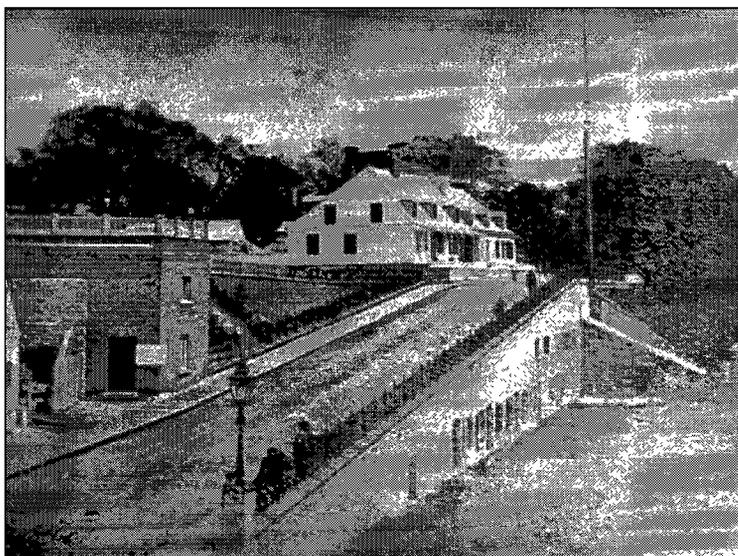


Figure 29 : Boulevard de la terrasse Turcotte, vers 1890, ASTR, Collection SCAP.

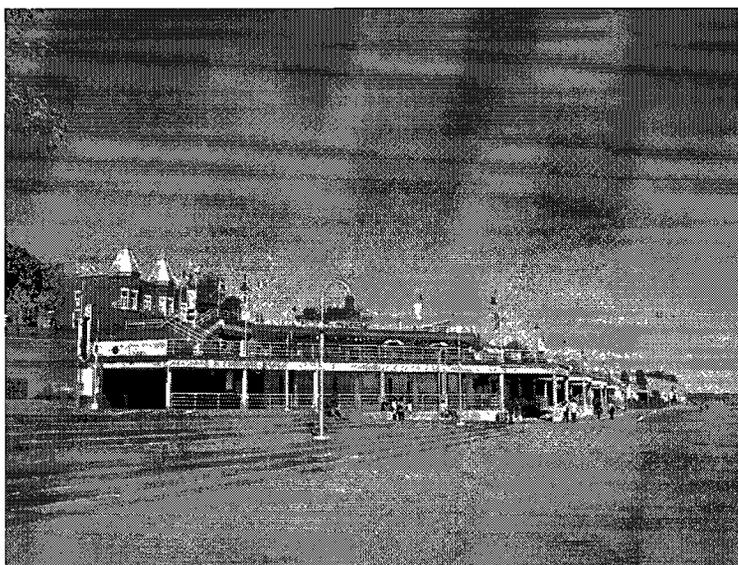


Figure 30 : Belvédère du Parc portuaire, 2007, S. Rousseau.

Rue des casernes, près du Platon, une série de maisons de rapport implantée en mitoyenneté proposent un langage architectural recherché. Les balcons, les fenêtres en saillie et les encadrements de pierre donnent à cet alignement de résidences multifamiliales une allure franchement urbaine et une forte cohérence architecturale.



Figure 31 : Rue des Casernes, 2007, S. Rousseau.

### **La rue des Ursulines**

Un peu derrière, le bureau de poste borde une place abandonnée au stationnement. Cet aménagement déprécie grandement la principale porte d'entrée de l'arrondissement historique. N'empêche, le regard du promeneur est rapidement attiré par la rue des Ursulines, une rue étroite et sinueuse où les formes anciennes incitent à la découverte. Son parcours est notamment jalonné par des habitations d'inspiration française avec maçonnerie de moellons, une église anglicane et un grand ensemble conventuel appartenant à la congrégation des Ursulines.

Le corps principal de ce vaste ensemble religieux se distingue par son grand mur-pignon et le débord de la chapelle adjacente, coiffée par un dôme majestueux. Les ailes et les annexes raccordées à cette partie centrale ont été construites selon des langages architecturaux variés et présentent une multitude d'éléments décoratifs. Des détails qui confèrent à ce couvent-monastère une grande diversité architecturale et qui témoignent en plus de la longévité de cette institution. Deux petits espaces verts, soit la Place d'armes et le Jardin des Ursulines, aèrent le cadre bâti du bourg. De plus, dans le dernier tronçon de la rue des Ursulines, les aménagements paysagers de l'aile est du couvent rajoutent à l'encadrement et à l'embellissement de cette rue.



Figure 32 : Rue des Ursulines, 1905, ASTR, Collection SCAP.



Figure 33 : Rue des Ursulines, 2007, S. Rousseau.

## Le faubourg du secteur Hertel

Le faubourg du secteur Hertel est distinctement un milieu ouvrier. À l'ouest du domaine des Ursulines, de petites maisons unifamiliales, d'inspiration française ou américaine, présentent un volume simple d'un étage et demi, parfois deux. Elles sont le plus souvent implantées en bordure de la rue, ce qui permet à l'occasion de loger dans les cours arrière des ateliers et d'autres dépendances.

Dans le même espace, des habitations jumelées, héritage d'un programme de rénovation urbaine, offrent des logements à loyers modiques. Mais cette dernière typologie expose une architecture fonctionnaliste qui vient franchement oblitérer la lecture de

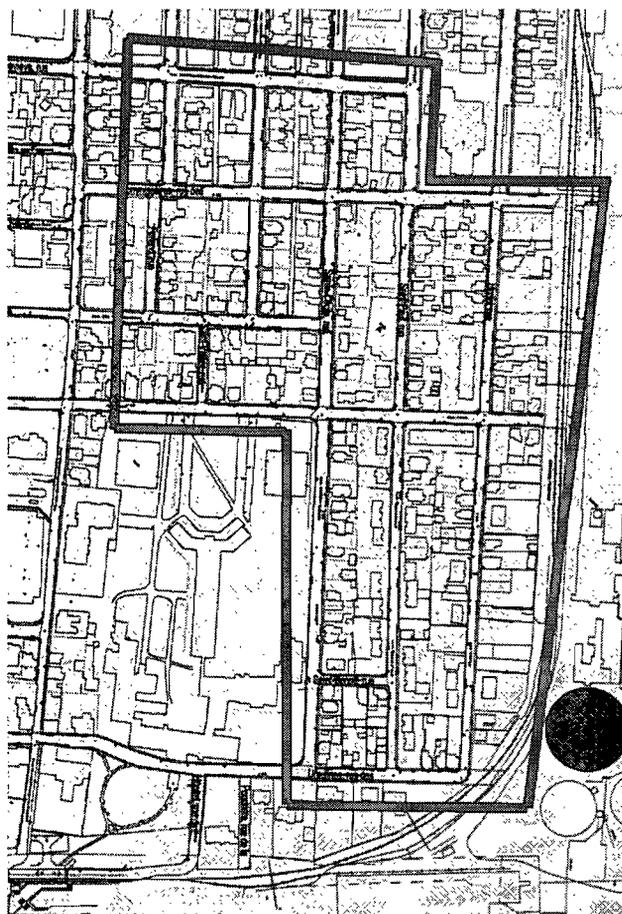


Figure 34 : Faubourg du secteur Hertel, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007.

l'ancien faubourg ouvrier. Ces immeubles, beaucoup plus massifs, affichent un mode d'implantation qui ne correspond aucunement au cadre bâti ancien.

Un peu plus à l'est, l'immense friche industrielle était jusqu'à récemment occupée par l'usine de pâte et papier *Tripap*, anciennement appelée *C.I.P.*, pour *Canadian International Paper*. En ce moment, la machinerie lourde achève le nettoyage de ce terrain de 300 000 mètres carré, longeant la rivière Saint-Maurice, en vue de procéder à son redéveloppement. En bordure du lot, la voie ferrée qui reliait le vieux port au tronçon principal du corridor Montréal - Québec, que nous avons traversé à l'entrée de la ville, est toujours en place.



Figure 35 : Maisons de faubourg du secteur Hertel, 1984, Alain Gamelin.



Figure 36 : Maisons de faubourg du secteur Hertel, 2007, S. Rousseau.



**Figure 38 :** Usine de la *Canadian International Paper*, vers 1930. ASTR. Collection SCAP.



**Figure 37 :** Terrain de l'ancienne *C.I.P* en friche, 2006, Service d'urbanisme de la ville de Trois-Rivières.

## Le quartier Sainte-Cécile

De chaque côté des longues rues étroites qui se dirigent vers le nord du quartier, le tissu se densifie et l'aspect des demeures change. Les maisons de trois étages sont implantées en rangées continues et présentent pour la plupart un revêtement de briques. Elles donnent à la rue une apparence de long corridor et définissent un paysage urbain massif et homogène. Toutefois, de grands balcons et une multitude d'escaliers extérieurs animent ce paysage. Sur les rues transversales débouchent des ruelles, seul moyen d'accéder au cœur de ces très longs îlots.

À l'extrémité nord du secteur, la série de maisons de ville, occupées à l'époque par les cadres des usines, présente de belles qualités architecturales

comme des fenêtres en saillie ou des « bay-windows » ainsi que des petits porches de couleurs variées.

Les différences de typologie observées dans ce secteur, révèlent que l'environnement bâti présente deux parties distinctes, une partie faubourienne et un faubourg quartier. C'est-à-

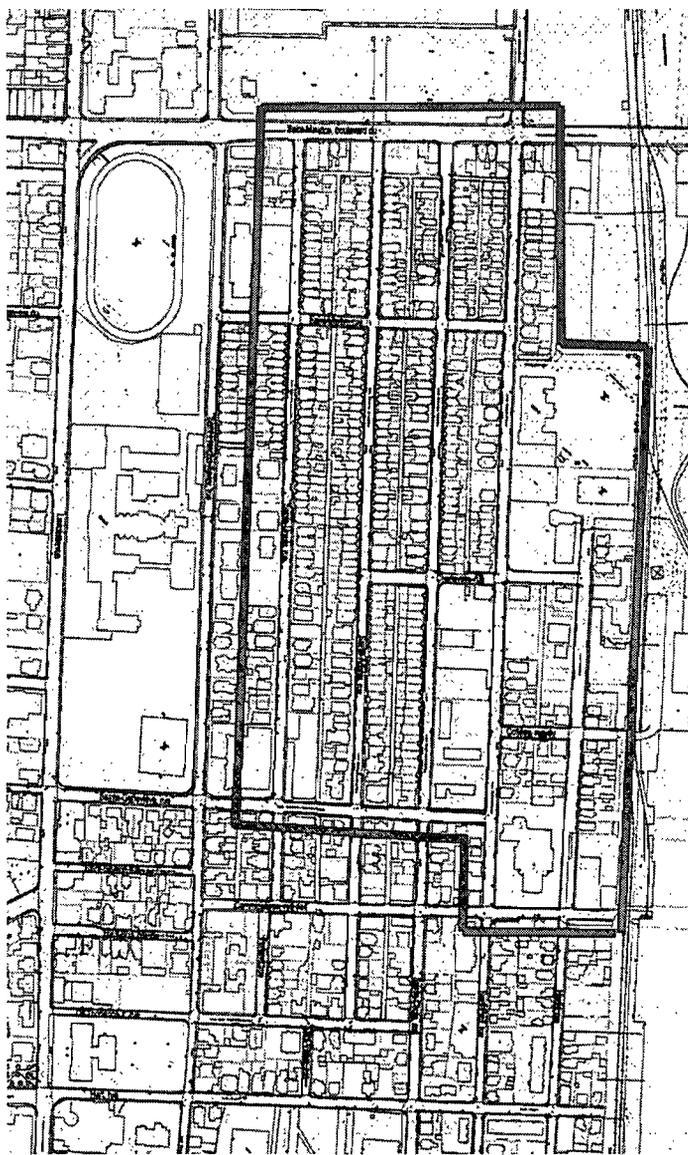


Figure 39 : Quartier Sainte-Cécile, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007.

dire que la partie sud est un faubourg qui à l'époque s'est développé en marge du bourg et dépendait alors pleinement de celui-ci. Par contre, l'assemblage de forme qui s'est déployé au nord du secteur Sainte-Cécile est de type faubourg-quartier car, malgré sa proximité du bourg, le milieu s'est doté de ses propres services et institutions, par exemple le parc Lemire et l'école Saint-Paul.

L'église et son presbytère, qui se dressent au centre du secteur sur la rue des Commissaires, marquent de manière forte la délimitation entre deux voisinages hérités de deux moments différents du développement urbain et industriel.



Figure 40 : Maisons à logement du quartier Sainte-Cécile, 2007, S. Rousseau.

## Le boulevard Saint-Maurice et les quartiers voisins

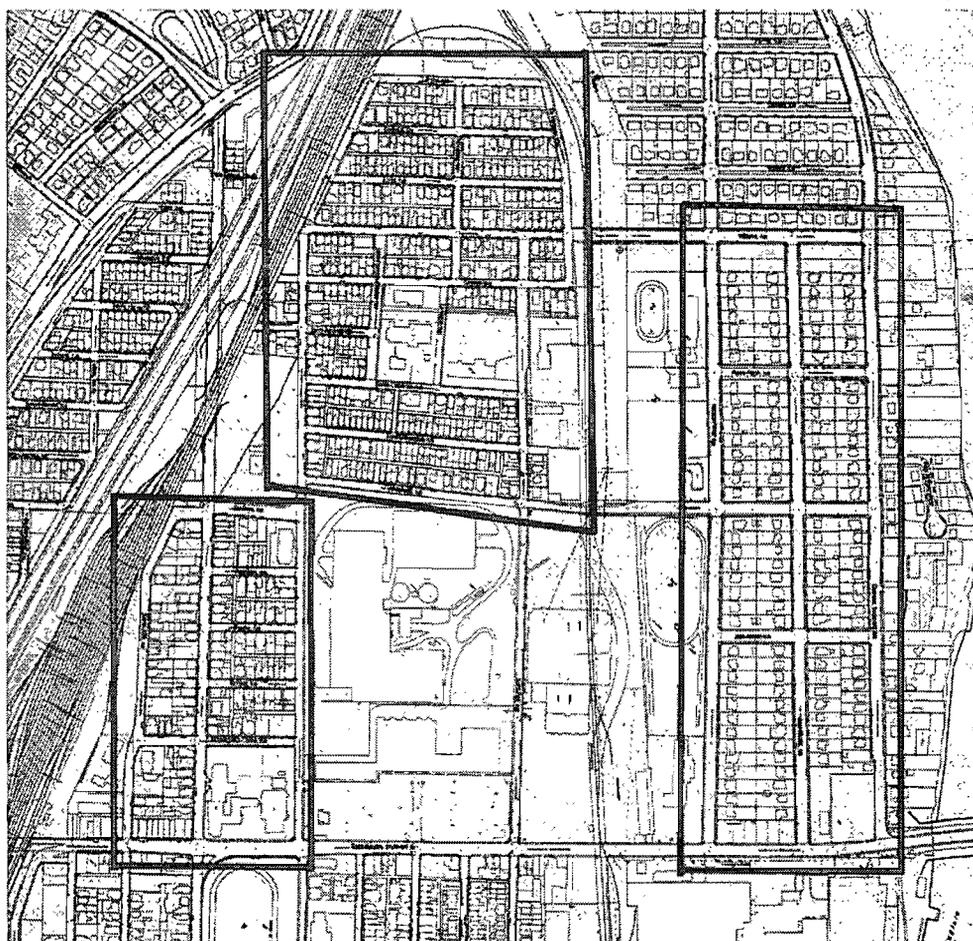


Figure 41 : Quartiers au nord du boulevard St-Maurice, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007.

Sur la frange nord du quartier, le boulevard Saint-Maurice articule un tout autre type d'espace. Le vide que l'on perçoit a été créé par l'implantation d'un vaste centre commercial disposé en retrait de la rue et isolé par un stationnement. Toutefois, à l'ouest du boulevard, près de l'ancienne caserne de pompiers, quelques petits commerces subsistent. Le cadre urbain de ce côté est certainement le mieux conservé de tout le boulevard. À ce bout, le boulevard se raccorde au tunnel permettant de passer sous les voies ferrées de la gare de triage et d'accéder au coteau Saint-Louis. C'est à quelques pas de là que fut érigée la gare de passagers. Inauguré en 1924, cet exceptionnel édifice de style néo-classique ne sert maintenant plus aux voyageurs, mais abrite des services de la Commission scolaire du Chemin-du-Roy.

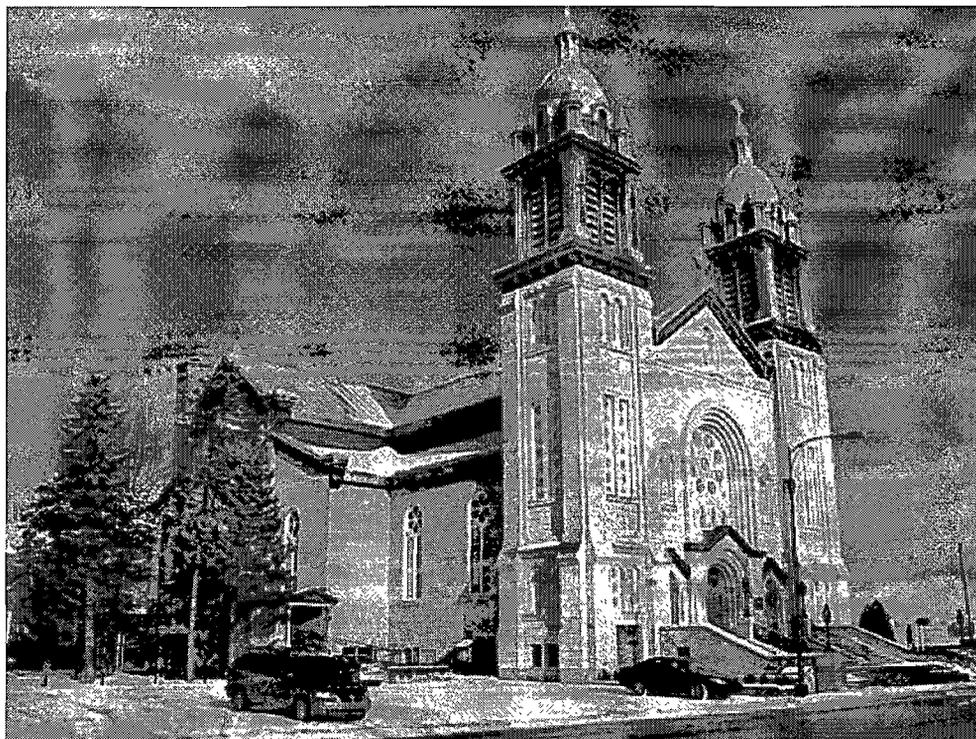


Figure 42 : Église Notre-Dame des Sept-Allégesses, 2007, S. Rousseau.



Figure 43 : Centre commercial, boulevard St-Maurice, 2007, S. Rousseau.

Au nord du boulevard Saint-Maurice se trouvent deux autres faubourgs-paroisse, soit Notre-Dame-des-Sept-Allégresses et Saint-François-d'Assise. Ce dernier voisinage, construit au cours des années 1920, fut victime de la crise des années 1930 et son église demeura inachevée.

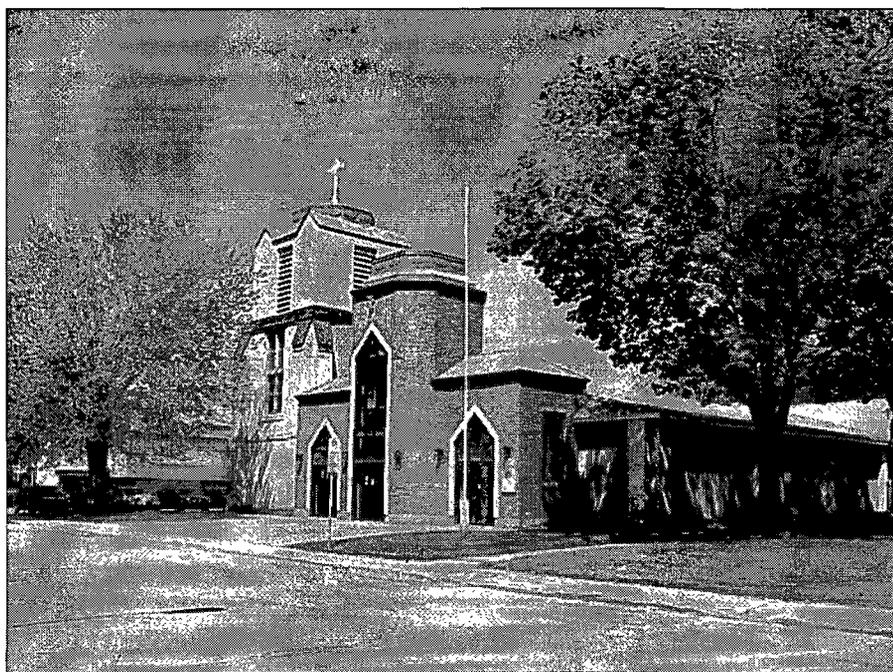


Figure 44 : Église de la paroisse Saint-François-d'Assise, 2007, S Rousseau.

Néanmoins, après ce ralentissement, la croissance reprit de plus belle et un développement pavillonnaire s'est établi à proximité de la rivière. Symbolisant le rêve américain, le secteur présente aujourd'hui une certaine patine en raison notamment de la végétation mature qui orne la trame. Ce type de quartier favorisé par l'aspiration à la propriété unifamiliale et la primauté de l'automobile marquait une nouvelle étape dans l'évolution de la forme urbaine de la ville.

L'amnésie du centre-ville de Trois-Rivières qu'a provoqué l'étalement urbain au cours des années 1970 et 1980 et contre laquelle compensait à peine la valorisation de l'arrondissement historique fut suivie par une véritable relance lors des interventions de mise en valeur du vieux port et de la rue des Forges. Néanmoins, à ces problématiques urbaines succède l'actuel processus de désindustrialisation qui constitue un défi de taille pour les autorités publiques.

## **Chapitre II – Appréhender la croissance urbaine de Trois-Rivières**

### **Modèles classiques de structure urbaine**

L'urbanisation rapide qui a accompagné la révolution industrielle au XIX<sup>e</sup> siècle, a poussé de nombreux chercheurs à expliquer le phénomène de croissance urbaine et à développer des moyens de représentation. Plusieurs modèles théoriques ont été définis pour schématiser la structure interne des villes. Ils permettent d'analyser et de décrire les dynamiques de croissance et d'extension des villes. Trois modèles explicatifs classiques proposés par Burgess, Hoyt et Harris & Ullmann, issus de l'école de Chicago, ont été largement utilisés pour décrire l'organisation spatiale des villes.

### **Théorie des cercles concentriques**

Un des premiers modèles théoriques de la structure interne de la ville nord-américaine fut celui de la Théorie des zones concentriques, formulé par E. W. Burgess. Burgess est parti de l'idée que la ville est un système écologique, comme celui qui régit le monde végétal et animal. Son organisation et son développement sont conséquemment le résultat d'une compétition pour l'occupation du territoire. Dans cette perspective, l'ascension économique et sociale des populations se fait par succession, du centre vers la périphérie et fait en sorte qu'une ville se développe en cercles concentriques vers l'extérieur. Le sociologue montrera, à partir de l'exemple de Chicago, qui est à ce moment une ville en pleine croissance, comment une série de zones concentriques peuvent correspondre à des activités spécialisées et à des segments socio-économiques de la population. Son modèle en cinq zones, comprend la "zone centrale des affaires" (central business district and civic life), laquelle est entourée d'une "zone de transition" où se côtoient des activités industrielles et commerciales ainsi qu'une aire résidentielle pauvre qui comprend des maisons de chambre, des taudis et des ateliers d'artistes. Vient ensuite une zone d'habitations ouvrières et de groupes immigrants de première et deuxième génération qui occupent des duplex et des jumelées. La quatrième zone est, quant à elle, investie par une

population plus aisée qui comprend des marchands et des professionnels vivant notamment autour de centres commerciaux. Puis, la dernière zone est celle de la riche banlieue dormante (Barbara Phillips, 1996 : 424-425). Toutefois, cette théorie ne fait pas seulement qu'une description d'un patron de croissance de la ville, elle suppose aussi deux hypothèses implicites. La première étant qu'il y aurait une relation entre l'espace urbain et le rang social : "Burgess thought that physical location and people's social background are connected in city space" (Barbara Phillips, 1996 : 425). La seconde hypothèse que cette théorie sous-entend, est que la croissance des villes se fait invariablement du centre vers la périphérie : "It postulates that cities and towns tend to expand radially from their CBD" (Central Business District) (Barbara Phillips, 1996 : 425). De plus, ces hypothèses se fondent sur une même supposition, voulant que ce soit la compétition économique qui organise la ville : "To Burgess, then, market forces are the key determinants of a city's internal structure" (Barbara Phillips, 1996 : 425). Cette théorie, parue en 1925 dans son article *La croissance de la ville - Introduction à un projet de recherche*<sup>1</sup> va fixer les directions de recherche des sociologues de Chicago, non sans soulever quelques critiques dont notamment celles de H. Hoyt.

### **Modèle des secteurs**

Le modèle des secteurs de Hoyt<sup>2</sup> va apporter quelques nuances et perfectionner le modèle de Burgess. Il estime que l'espace n'est pas totalement concentrique, mais plutôt sectoriel. Ainsi, il suggère alors que le développement des villes suit certains axes de transport, le long desquels se succèdent différents secteurs d'activités s'ordonnant en fuseaux autour de la zone centrale des affaires : "This model describes U.S. cities as organized in wedges of activity moving outward from the city center, particularly along rail lines, roads, trolley tracks, and other transportation corridors" (Barbara Phillips, 1996 : 426). Chacun des fuseaux commanderait, selon les infrastructures en place, différents types d'utilisation du sol. C'est en quelque sorte un modèle de zoning. De plus, cette représentation confère non seulement une grande importance aux axes de circulation

<sup>1</sup> Burgess E.W., "The Growth of the City" dans Park R.E. and Burgess E.W., *The City*, Chicago, 1925.

<sup>2</sup> Hoyt, H., "The structure and Growth of Residential Neighborhoods" dans *American Cities*, Wash., 1939.

s'articulant sur le centre, mais accorde aussi une large place au marché foncier, à la rente et aux phénomènes d'attraction et de répulsion entre les différents groupes sociaux. Il insiste également sur l'attractivité des sites. De ce point de vue, la population aisée a tendance à s'établir dans les secteurs avantageux situés entre les axes de transport en périphérie.

Hoyt found that the rent structure of housing also tended to be organized by sectors, not zones. Thus rents along transport line moving out from the center or the city were often similar. A high-rent wedge might start near the center of the city and follow an exclusive boulevard out to the city's edge. A low-rent wedge might follow the railroad corridor (Barbara Phillips, 1996: 426).

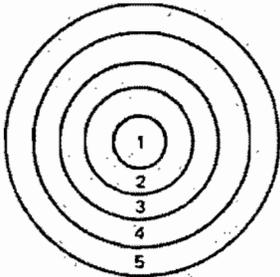
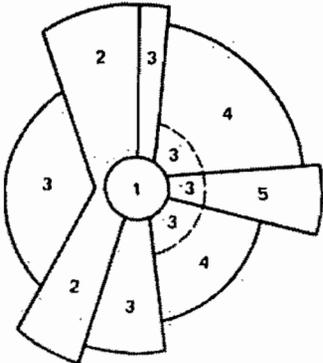
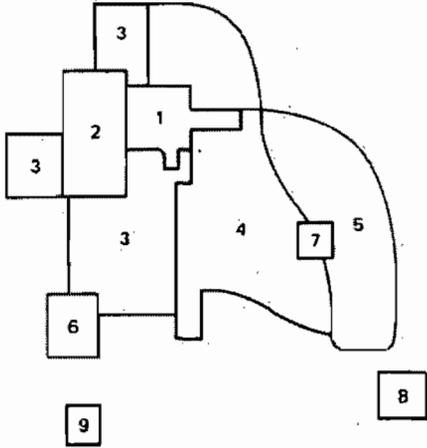
### **Modèle des noyaux multiples**

Les géographes C. Harris et T. Ullman, dans l'article, " The nature of cities ", vont faire rupture avec les premiers schémas concentriques. Mettant l'accent sur l'existence de centres d'activités différenciés, ils présenteront leur propre modèle. Un modèle polynucléaire, le *Multiple Nuclei Model*.<sup>3</sup> Suivant une logique de trajectoires de repositionnement, ce modèle par noyaux multiples établit que la plupart des services se concentrent dans le centre de la ville, mais que le développement urbain s'effectue de manière éclatée vers des noyaux d'activités spécifiques. "They based [...] on the idea that cities develop not one but many nuclei (centers) of activity" (Barbara Phillips, 1996 : 426). Les noyaux commerciaux et industriels sont ainsi reliés aux axes de circulation, l'industrie lourde est implantée dans les zones périurbaines, tandis que les quartiers résidentiels sont dispersés en zone périphérique. La structure est plus complexe, mais le nombre et l'importance de ces noyaux sont principalement déterminés par la rente foncière.

---

<sup>3</sup> Harris, C.D., et Ullman E.L., "The Nature of Cities" dans Mayer H.M. 1945.

**Tableau 1 : Modèles classiques de structure urbaine<sup>4</sup>**

<p><b>Modèle des cercles concentriques</b> <b>Burgess, 1925</b></p> <p>1 : Zone centrale des affaires 2 : Zone de transition, activités industrielles et commerciales et aire résidentielle pauvre 3 : Zone résidentielle de la classe ouvrière 4 : Zone résidentielle de la classe moyenne 5 : Zone résidentielle de la banlieue</p>	
<p><b>Modèle des secteurs</b> <b>Hoyt, 1939</b></p> <p>1 : Zone centrale des affaires 2 : Zone de transition, activités industrielles et commerciales et aire résidentielle pauvre 3 : Zone résidentielle de la classe ouvrière 4 : Zone résidentielle de la classe moyenne 5 : Zone résidentielle de la classe aisée</p>	
<p><b>Modèle des noyaux multiples</b> <b>Harris et Ullman, 1945</b></p> <p>1 : Zone centrale des affaires 2 : Zone d'activités industrielles et commerciales 3 : Zone résidentielle de la classe ouvrière 4 : Zone résidentielle de la classe moyenne 5 : Zone résidentielle de la classe aisée 6 : Zone industrielle lourde 7 : Quartier d'affaires périphérique 8 : Banlieue-dortoir 9 : Parc industriel périphérique</p>	

<sup>4</sup> Illustrations tirées de Phillips, E. Barbara, *City lights: urban-suburban life in the global society*, New York, Toronto, Oxford University Press, 1996, p.424-427.

## Critiques des modèles

Les trois modèles de Burgess, Hoyt et Ullman, élaborés dans le sillage des travaux de l'école de Chicago, ont été mis au point essentiellement pour des villes des plaines du Midwest américain. Ces agglomérations se sont pour la plupart développées sur une très courte période de temps et dans un environnement sans grande contrainte. Bien qu'utiles pour des comparaisons très générales, ces schémas ne peuvent toutefois rendre compte de toute la complexité que l'on reconnaît aujourd'hui aux villes. E. Barbara Phillips, dans son ouvrage *City lights*, reconnaît bien que ces théories ont pu contribuer à l'avancement de la compréhension des patrons de croissance des villes, mais fait état de trois critiques majeures. D'abord, on reproche aux modèles de ne pouvoir être totalement applicables face aux contraintes physiques qui viendront toujours créer certains décalages. Ensuite, ces modèles, construits lors de l'industrialisation des villes américaines, ne peuvent aujourd'hui expliquer les événements postindustriels. Enfin, les modèles classiques sont exclusivement basés sur une logique économique et ne peuvent traduire les *noneconomic values* comme les sensations, la culture locale, les mouvements sociaux et les enjeux politiques (Barbara Phillips, 1996 : 427).

Barbara Phillips évoquera par exemple les critiques faites par Walter Firey, Gerald Suttles et Mike Davis, qui reprochent tous aux modèles classiques d'évoquer seulement des intérêts économiques. En effet, l'interprétation de la structure de la ville par des notions économiques semble mener à des résultats qui ne traduisent pas la complexité des dynamiques sociales, politiques et morphologiques internes. Les descriptions s'effectuent le plus souvent en suivant une schématisation rigide et en n'utilisant pas toutes les variables qui font évoluer une ville.

## Un modèle particulier pour un développement particulier

De prime abord, nous pourrions être portés à croire que la configuration morphologique de Trois-Rivières est conforme aux modèles de croissance urbaine classiques qui stipulent entre autres que la ville se développe, invariablement, du centre vers la périphérie. La ville présente aussi presque tous les éléments qui corroborent à ces modèles. En effet, le cœur de Trois-Rivières est formé d'un centre des affaires et d'un bourg, aux abords desquels a pris place un quartier bourgeois. Un noyau central qui est par la suite entouré d'un demi-collier de faubourgs et de quartiers ouvriers, lesquels est contenu par une ceinture industrielle. Enfin, complétant le tableau, une large banlieue s'étend en une couronne éloignée.

En y regardant de plus près, on constate toutefois que la structure urbaine de cette ville est manifestement différente de celles de centres urbains américains, notamment en raison de l'ancienneté de son développement. En effet, Trois-Rivières est, à l'échelle de l'Amérique du Nord, une ville ancienne qui comporte plusieurs strates d'occupation du territoire. Or, les modèles classiques ne rendent qu'imparfaitement compte de cela. Étant confinés aux époques plus récentes, c'est-à-dire après 1850, ils font abstraction des occupations urbaines primitives et ne permettent pas d'illustrer de manière satisfaisante l'évolution de la forme urbaine. Ainsi, ils n'apportent pas toutes les explications historiques utiles à la compréhension d'un développement urbain comme celui de Trois-Rivières.

Le parcours descriptif que nous avons proposé précédemment à travers les quartiers anciens de la ville nous a permis de relever des voisinages urbains morphologiquement distincts. Ceux-ci occupent une place spécifique dans le processus de spatialisation de Trois-Rivières et donnent effectivement une configuration morphologique particulière à la ville.

De ce point de vue, le développement de Trois-Rivières étonne. Le géographe Raoul Blanchard, à la fin de sa description des paysages urbains de l'agglomération de Trois-

Rivières, semble être demeuré perplexe devant l'aspect de cette ville. Un sentiment qui lui fait écrire : « L'ensemble laisse une impression mêlée, commune aux agglomérations qui ont grandi brusquement, plus vite que les plans d'urbanisme » (Blanchard, 1950 :142-143).

Comme nous avons mentionné en introduction, Trois-Rivières a connu une évolution largement différente de celle de ses consœurs, Québec et Montréal. Bien entendu la différence s'exprime par la taille des villes, leurs densités d'occupation et la largeur de leurs fronts urbains, mais en observant attentivement la structuration de leurs espaces urbanisés respectifs on distingue davantage les dissemblances. Alors que Trois-Rivières s'organise autour d'un *massif urbain* compact, Montréal (Beudet, 1997) et Québec (Ritchot et autres, 1994) se déploient en arrimage à des *gradients urbains*.

Afin de se faire une image de ces configurations, on dira, sommairement, qu'un massif urbain se définit par le rassemblement d'une masse importante de formes urbaines fortement valorisées dans un espace limité. À la différence, un gradient urbain polarise le long d'une même ligne d'envergure régionale, une « ligne de crête », tout un ensemble de massifs urbains. Regardons maintenant de plus près ces différences.

À Montréal, Gérard Beudet fait observer une distribution d'espaces « vides » et d'espaces pleins qui « suggère l'existence d'un espace hétérogène à gradients qualitativement différenciés ». Cette distribution « montre que la structure de l'agglomération, loin d'être seulement polyconcentrique ou polynucléaire, serait aussi diamétrale » (Beudet, 1997).

Les espaces interstitiels valorisés et les formes d'habitat les plus attractives se déploient, pour l'essentiel, selon une « ligne de crête » orientée est-ouest. [...] Sur l'île de Montréal, le Vieux-Montréal, l'ancienne banlieue de la New Town, le Mille carré doré, les municipalités de Westmount, d'Outremont et de Ville Mont-Royal (une Garden City), plusieurs vastes propriétés institutionnelles, les projets résidentiels Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent, quelques domaines de villégiature cossue et les banlieues de West Island réalisent cette ligne de crête. La banlieue de Hudson, les grandes

propriétés campagnardes de Saint-Lazare (centres équestres) et les domaines institutionnels de Rigaud et d'Oka la définissent à l'Ouest. Le Nouveau Saint-Hubert, les domaines de villégiature de Saint-Bruno et les banlieues pavillonnaires de Saint-Hilaire, de Greenfield Park et de Saint-Bruno, font de même en rive sud (l'Est en réalité). [...] Le gradient rural se décompose en trois axes définissant, avec le gradient urbain, la structure de la morphologie métropolitaine. Les trois axes, des « lignes de talweg », s'appuient sur les sites des plus anciens faubourgs (Des Récollets, Saint-Laurent et Québec) (Beudet, 1997 : 17-18).

Du côté de Québec maintenant, Gilles Ritchot, Guy Mercier et Sophie Mascolo, se questionnant sur le phénomène d'étalement urbain, tracent un portrait de l'agglomération de Québec dans lequel on découvre aussi le déploiement d'un gradient urbain structurant le développement de la ville.

La description de la croissance du cadre bâti de l'agglomération de Québec ouvre la voie à une interprétation de la structure politique de l'espace en cause. Jusque dans les années 1970, le développement des banlieues s'organise selon un gradient orienté nord-est – sud-ouest. Or ce gradient s'appuie sur des « massifs » dont l'endorégulation est avérée, notamment : [le Vieux-Québec fortifié, le domaine du Bois-de-Coulonges à Sillery, les fastueuses villas du XIXe siècle, les domaines institutionnels, le parc du Champ de batailles et l'île d'Orléans dans le prolongement du gradient Québec-Sillery-Sainte-Foy-Cap-Rouge]. Le gradient urbain est entouré d'une aire rurale (exorégulée) où se démarquent tout de même quelques massifs urbains (endorégulés). Ces massifs sont d'abord constitués par des domaines de villégiature – nous en avons déjà mentionné quelques-uns, auxquels s'ajoutent des lieux patrimoniaux et même somptuaires (Trait-Carré de Charlesbourg, cœur institutionnel de Lévis, basilique de Saint-Anne, église de L'Ancienne-Lorette, etc.). Néanmoins, dans l'ensemble, la dominante reste rurale (Ritchot et autres, 1994 : 271-275).

Contrairement aux descriptions que nous venons de voir, rien dans la configuration à Trois-Rivières ne nous permet de sentir la présence d'un gradient urbain. Gilles Ritchot, dans *Québec, Forme d'établissement*, propose une brève description de l'agglomération de Trois-Rivières.

Le massif urbain des Trois-Rivières est aujourd'hui flanqué de faubourgs que prolongent des quartiers en demi-collier. Au-delà s'étendent les banlieues de l'étalement qui, avec celle du Cap-de-la-Madeleine en face, dessinent un rectangle chevauchant la confluence [de la rivière Saint-Maurice] d'une superficie de 8 km<sup>2</sup> environ (Ritchot 1999 : 159).

Ensuite, Ritchot fait remarquer que « le pôle des Trois-Rivières aura été le seul, parmi les trois qui jalonnèrent l'axe laurentien de la Nouvelle-France à ne pas avoir appuyé de gradient urbain » (Ritchot 1999 : 159). Il cite pour preuve les propos de René Verrette disant que « l'établissement institutionnel, mis à part le sanctuaire isolé de Notre-Dame-du-Cap, n'a réalisé qu'un massif compact d'un km<sup>2</sup> au maximum » (Verrette, 1984 : 104 dans Ritchot, 1999 : 159).

Tout compte fait, après avoir examiné la répartition et la disposition des formes urbaines à Trois-Rivières force est de constater que d'une part, la configuration de la ville entre en contradiction avec les modèles classiques et que d'autre part, la structure de cette ville n'a rien à voir avec celles de Montréal et Québec. Ainsi, on se demandera à quel type d'organisation urbaine correspond cette ville? Comment aussi expliquer les différences de développement vis-à-vis Québec et Montréal? Le faible déploiement de son centre témoignerait-il d'une interruption de croissance? Serait-il possible de voir dans l'organisation spatiale de cette ville une structure particulière? Un tel état de fait commande donc un modèle pouvant témoigner de toutes les particularités de sa croissance.

## Modèle d'espace hétérogène

Dans une perspective de développement sur une longue durée, la théorie des formes urbaines de la géographie structurale a développé un modèle morphodynamique permettant une représentation géométrique convenant à la diversité des formes bâties que l'on retrouve à Trois-Rivières. Ce modèle permet de « mieux assumer la diversité » de formes concrètes d'un établissement humain « en les ramenant à une unité d'organisation sous-jacente » (Desmarais et Ritchot, 2000 : 78).

Le modèle suppose qu'une structure de « discontinuités qualitatives » sépare l'espace géographique en différentes « unités » d'organisation. Ainsi, on conçoit l'espace-substrat comme étant hétérogène ou « anisotrope » et « composé de gradients morphogénétiques qui articulent les positions urbaines et rurales engendrées par les trajectoires » (Desmarais et Ritchot, 2000 : 78).

Ajoutons que cette théorie estime que le rapport entre l'homme et la nature, ou un acteur et le monde extérieur, est d'abord frappé d'un « interdit de propriété ». De cette manière, « l'occupation de chaque lieu présuppose une levée de l'interdit qui en autorise l'accès ». Dès lors, les « trajectoires » menant vers l'occupation de positions dans un espace géographique doivent être politiquement négociées. Les acteurs contrôlant politiquement leur mobilité chercheront à occuper les mêmes positions tant désirées. Ces « nomades sélectifs », accapareront alors un lieu ou une position, en suivant une trajectoire dite « endorégulée ». Par opposition, les acteurs qui ne contrôlent pas leur mobilité, les « sédentaires » ou les « nomades résiduels », seront contraints de suivre une trajectoire dictée politiquement par les « nomades sélectifs », une trajectoire dite « exorégulée » (Desmarais et Ritchot, 2000 : 23 et 25).

De la sorte, nous dirons que les acteurs contrôlant leur mobilité occupent des lieux de *Rassemblement* ou se dirigeront vers des positions dites d'*Évasion*. De leur côté, les acteurs ne contrôlant pas leur mobilité se verront attribuer des positions de *Concentration* ou seront repoussés vers des espaces de *Dispersion* (Desmarais et Ritchot, 2000 : 26).

	<i>régulation</i>	<i>endorégulation</i>	<i>exorégulation</i>
<i>directionnalité</i>			
<i>polarisation</i>		<b>Rassemblement</b>	<b>Concentration</b>
<i>diffusion</i>		<b>Évasion</b>	<b>Dispersion</b>

**Figure 45** : Positions et trajectoires, dans Desmarais et Ritchot,  
*La géographie structurale*, 2000, Figure 1.1, p. 26.

Avant le XIX<sup>e</sup> siècle et la montée de l'industrialisation, la distinction entre la ville et la campagne était passablement nette. Toutefois, avec les modes de transport motorisés utilisés de nos jours, comme le train de banlieue et l'automobile, les formes et les activités de nature urbaine ont été repoussées dans la proche campagne et l'urbanisation généralisée qui s'est alors enclenchée a fait en sorte que l'on observe de moins en moins de distinctions entre ces deux espaces. Toutefois, une différenciation entre les vocations accordées aux espaces demeure possible. Encore aujourd'hui, on trouve dans chacun des milieux des formes de valorisation de l'espace de nature différente.

D'abord concevons que l'aménagement de l'espace n'a jamais été nécessairement totalement rural à la campagne et urbain en ville. Durant les épisodes d'exode rural par exemple, la population a transporté vers la ville des conceptions et un savoir-faire intrinsèquement rural. Ainsi, l'architecture vernaculaire qui est apparue dans les faubourgs des villes porte en elle un processus de valorisation d'origine rurale. À l'opposé, les domaines de villégiatures érigés par la bourgeoisie au XIX<sup>e</sup> siècle constituent une mise en valeur urbaine des campagnes. De la sorte, les sites investis par des valeurs urbaines seront généralement dotés d'un aménagement sensible, somptuaire ou même luxueux alors que les lieux valorisés en mode rural seront usuellement caractérisés par des habitations modestes, des lieux d'entreposage, des équipements de production ou de transport. On trouve finalement d'un côté un espace aménagé et de l'autre, un environnement instrumentalisé.

Certains avaient reconnu bien avant aujourd'hui la nécessité de faire de telles distinctions malgré les changements. En effet, les romains préservaient les correspondances sémantiques entre les formes bâties leurs vocations. Par exemple, le développement des villas, qui étaient à l'origine, de simples exploitations agricoles installées dans la campagne éloignée, deviendront des formes d'établissements plutôt complexes au sein desquelles, les différents types d'espaces garderont pourtant leurs propres identités. Dans *Villas et campagnes en Gallia Belgica*, Paul Fontaine retrace l'évolution du mot villa.

C'est sous la plume de l'agronome Caton (234-149 av. J.-C.), que le terme *uilla* apparaît pour la première fois dans les textes anciens. Quand il n'est pas confondu avec le mot *fundus*, il désigne déjà clairement une exploitation agricole avec ses installations spécifiques et le logis du propriétaire. C'est aussi Caton qui, le premier, donne le nom de *uilla urbana* à la maison du maître quand elle est distincte du bâtiment de ferme et bénéficie d'un confort « urbain », c'est-à-dire adapté aux exigences du propriétaire qui, de plus en plus souvent, préfère habiter en ville (lat. *urbs*). Ainsi s'amorce une évolution qui se manifeste pleinement aux II<sup>e</sup> et I<sup>er</sup> s. av. J.-C en Italie. À côté des simples fermes - *uillae rusticae* -, se multiplient les villas d'agrément, à la fois demeures de plaisance et centres d'un domaine agricole, formule que perpétueront, des siècles plus tard, les châteaux-fermes. Dans ce cas, la demeure du propriétaire (*uilla* ou *pars urbana*) bénéficie, tant pour les bâtiments que pour le jardin, d'un aménagement soigné. Mais le caractère fondamental de la *uilla* subsiste néanmoins. En effet, la partie résidentielle, quoique bien distincte, demeure combinée avec des installations proprement agricoles (la *uilla* ou *pars rustica*), des champs et des aires d'élevage qui assurent le rendement du domaine.<sup>5</sup>

Aussi, Visentini, dans *Histoire de la villa en Italie*, exprime cette distinction entre les espaces à vocation rurale et urbaine qui, au fil du temps, vont se retrouver au sein du même établissement humain.

L'apparition de la villa au début du II<sup>e</sup> siècle avant J.-C. coïncide avec le début d'une nouvelle période dans l'histoire de l'agriculture des peuples italiens. Cette période est caractérisée par la diffusion de la propriété foncière de taille moyenne ou grande, cultivée de façon intensive, au détriment de la petite propriété agricole, fondée la plupart du temps, sur

---

<sup>5</sup> Paul Fontaine, FEC - *Folia Electronica Classica* (Louvain-la-Neuve) - Numéro 14 - juillet-décembre 2007, <http://bcs.fltr.ucl.ac.be/FE/14/villa/histoire.htm>.

une économie fermée, de simple subsistance. [...] Cette nouvelle façon de gérer le domaine agricole nécessite la présence à la campagne d'une classe sociale d'origine citadine. Celle-ci, s'étant enrichie dans l'exercice d'une activité politique, libérale, commerciale ou artisanale, décide d'investir une partie de ses capitaux dans la propriété terrienne et d'exploiter ses investissements fonciers dans un but lucratif. [...] Le propriétaire (*dominus*) de ces exploitations agricoles réside le plus souvent en ville, où il exerce son activité principale; il confie donc la surveillance du déroulement des travaux de sa propriété à un fermier (*vilicus*) qui habite le domaine (*fundus* ou *praedium*), et il ne se rend que de temps en temps sur les lieux pour vérifier ses comptes. Cette nouvelle forme d'exploitation agricole nécessite la création d'un ensemble architectural spécifique, la villa rustique. Celle-ci se compose de constructions affectées à la préparation et à la conservation des produits agricoles, de bâtiments où logent les travailleurs, et d'un édifice destiné à accueillir convenablement le propriétaire lorsqu'il se rend à la villa. [...] Les trois parties qui composent la villa rustique portent respectivement les noms de *pars fructuaria*, *pars rustica* et *pars urbana* (Visentini, 1996 : 11-12).

Dès lors, si une telle différenciation des espaces est depuis longtemps établie, il n'est pas fortuit de la retrouver dans l'approche théorique sur les formes urbaines de la géographie structurale. Mais attention, il ne faut cependant pas confondre les manifestations observables que sont la ville et la campagne avec les catégories théoriques de l'urbain et du rural. Nous utiliserons les concepts d'urbain et de rural pour leur « signification positionnelle définie par la dynamique des trajectoires » (Desmarais et Ritchot, 2000 : 78-79). Rappelons aussi que c'est à la frange de ces positions que l'on remarque des « discontinuités qualitatives ». Celles-ci sont la conséquence des conflits dynamiques qui surviennent entre les différents rapports de forces présents sur le territoire (Desmarais et Ritchot, 2000 : 26).

Ainsi, les lieux de *Rassemblement*, comme les noyaux villageois et les massifs urbains, ainsi que les positions *d'Évasion*, comme les fronts de villégiature et les banlieues pavillonnaires ou isomorphes, incarneront des valeurs positionnelles dites « urbaines ». En revanche, les établissements de campagne et les faubourgs, respectivement associés à des positions de *Dispersion* et de *Concentration*, matérialiseront des valeurs positionnelles « rurales ».

L'urbain correspond ainsi aux positions appropriées par les nomades sélectifs (rassemblement et évansion), alors que le rural correspond aux positions attribuées aux sédentaires et aux nomades résiduels (concentration et dispersion). Puisque les centres sont polarisants et les périphéries diffusantes, et puisqu'il y a de l'urbain diffusant et du rural polarisant, il y a de l'urbain à la campagne (du tourisme d'évasion, des fronts de villégiature) comme du rural en ville (des faubourgs artisans et ouvriers, des îlots industriels). Les villes ne sont donc pas entièrement urbaines ni les campagnes entièrement rurales. Il existe un maillage et un enchevêtrement des positions urbaines et rurales aussi bien en ville qu'à la campagne (Desmarais et Ritchot, 2000 : 26).

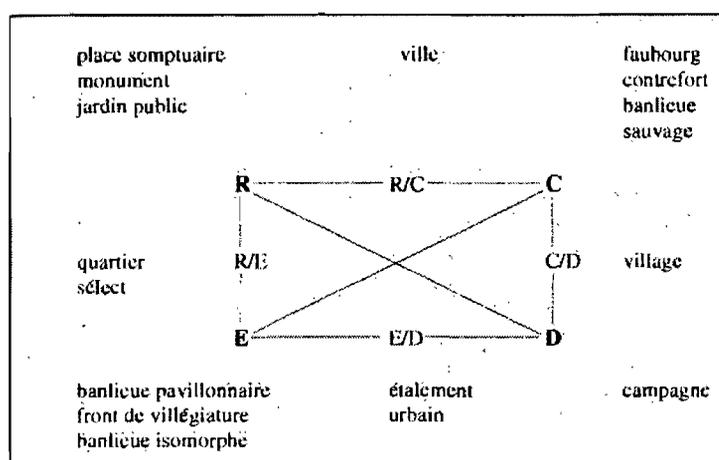


Figure 46 : Diagramme de phases, dans Desmarais et Ritchot, *La géographie structurale*, 2000, Figure 5.2, p. 103

Par ailleurs, les morceaux de ville que nous avons identifiés dans le parcours descriptif correspondent pour ainsi dire aux « unités de voisinages » de la théorie de la géographie structurale. Distinguons toutefois, qu'il faut pour ce faire, envisager le « voisinage » comme un « ensemble de places contiguës présentant des qualités d'occupation spatiale identiques ». Ainsi, à une échelle kilométrique, l'« unité de voisinage » pourra être vue comme un « groupe de formes concrètes externalisant un tel ensemble » (Desmarais et Ritchot, 2000 : 102-103).

Ces « unités de voisinages » peuvent être classifiées. On trouvera dans ce classement, la banlieue pavillonnaire, le front de villégiature, la banlieue isomorphe, la banlieue sauvage, le faubourg, le contrefort, le quartier ouvrier et le quartier sélect. Somme toute,

en regroupant des formes architecturales en « unités de voisinages », cette classification permet d'aller au-delà du simple constat de la diversité typologique pour éventuellement actualiser, à travers les formes urbaines, des « positions abstraites engendrées par les trajectoires de mobilité » (Desmarais et Ritchot, 2000 : 102-103).

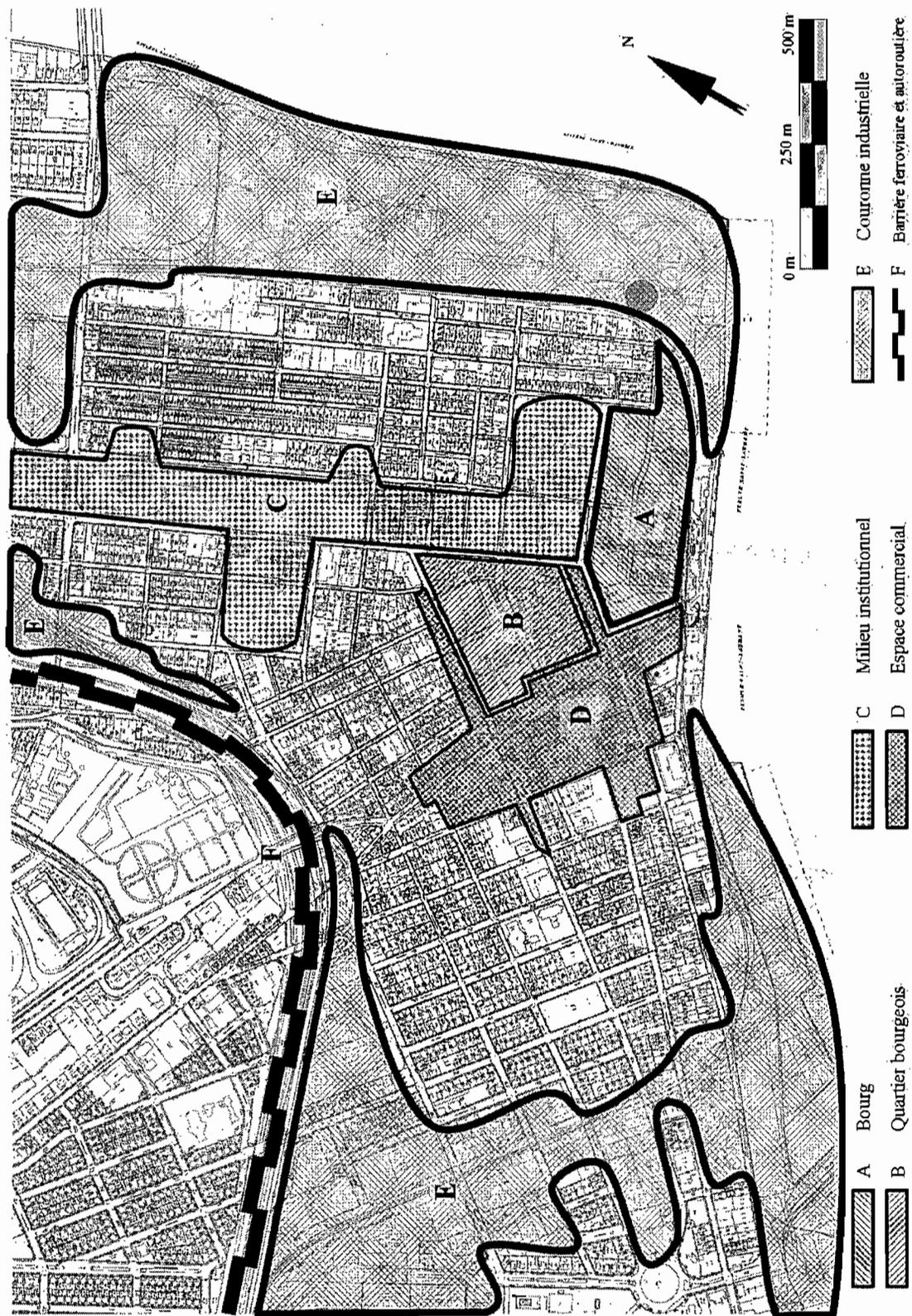
Voyons à présent, à partir des observations faites lors du parcours descriptif, comment s'organisent les formes urbaines de Trois-Rivières et quelles configurations elles présentent aujourd'hui.

## Assemblage des unités de voisinage

Le parcours descriptif exécuté dans le chapitre premier nous a permis d'associer des formes urbaines entre elles et de les regrouper en unités de voisinage. À partir de cet exercice empirique, témoignant entre autres, de la diversité des formes et des discontinuités qualitatives qui les entrecoupent, nous allons maintenant faire ressortir des modèles théoriques structuraux à partir des concepts que venons tout juste d'exposer. Trois schémas, présentant la distribution des unités de voisinages identifiés, l'évolution de la morphologie urbaine et les modes d'appropriation de l'espace, seront ici utilisés afin d'illustrer le déploiement de la structure urbaine de Trois-Rivières. Ainsi, nous passerons de la description des unités « à la compréhension des processus de spatialisation qui régissent leur densification, leur développement et leur répartition spatiale » (Desmarais et Ritchot, 2000 : 102).

### **Schéma de distribution des unités de voisinages**

Ce schéma de distribution des unités de voisinages offre une vue d'ensemble sur la répartition des formes urbaines que nous avons identifiées dans la ville. Nous pouvons reconnaître le bourg en bordure du fleuve, le quartier bourgeois ou quartier sélect en retrait de celui-ci, vers le nord-ouest, les espaces à caractère commercial principalement concentrés le long des rues Notre-Dame, des Forges et Royale, le milieu institutionnel installé de part et d'autre de la rue Laviolette et la couronne industrielle et infrastructurelle qui encercle les quartiers centraux de la ville. Enfin, entre ces unités, il est possible de discerner les concentrations faubouriennes, les quartiers ouvriers et les faubourgs-paroisses.



**Figure 47 :** Schéma de distribution des unités de voisinages, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007, S. Rousseau d'après un schéma de G. Beaudet.

## Schéma de morphogenèse urbaine

D'un point de vue dynamique maintenant, le schéma de la morphogenèse urbaine illustre les processus de développement de la ville. On comprend que la ville prend naissance à partir du bourg. Il s'agit d'un ensemble massif présentant un caractère résolument urbain, qui regroupait, aux premières heures de l'histoire de la ville, la maison des gouverneurs, implantée où se trouve aujourd'hui le bureau de poste, quelques demeures bourgeoises et le monastère des Ursulines, construit dès 1699 sur un vaste domaine du côté ouest.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'espace disponible près du bourg devient de plus en plus restreint. Ainsi, des institutions ou des lieux institutionnels tels que le cimetière Saint-James en 1808<sup>6</sup>, la prison en 1816 et le palais de justice en 1822 sont implantés en retrait, dans la proche campagne. Cette poussée institutionnelle se poursuivra avec la construction de l'hospice des sœurs de la Providence sur la rue Sainte-Julie en 1867, hospice qui deviendra plus tard un hôpital, et du Séminaire Saint-Joseph en 1874 sur la rue Laviolette, qui portait alors le nom approprié de rue des Champs.



**Figure 48** : Interface entre le bourg et son extension,  
(à droite, chevet de l'église paroissiale), vers 1900, ASTR, Collection SCAP.

<sup>6</sup> Deux autres cimetières seront érigés dans ce secteur. Le cimetière juif, en face de la prison, en 1827 et le cimetière méthodiste et presbytérien *Union*, derrière le palais de justice, vers 1865.

Des faubourgs ouvriers vont ensuite prendre forme en périphérie de ce noyau. L'un du côté ouest, le long des rues Notre-Dame et Saint-Philippe et qui se développa considérablement à compter de 1850 suite au lotissement du terrain de la Commune. Un autre du côté est, autour des rues Hertel, Saint-Paul et des Ursulines (anciennement Notre-Dame), datant d'un peu avant 1850, et qui s'est consolidée lors de l'implantation de la scierie *Norcross & Philipps*, sur la rive du Saint-Maurice, en 1854. Puis, un troisième, qui s'est graduellement déployé au croisement des rues des Forges, Sainte-Marguerite, Saint-Georges et Bellefeuille (anciennement Sainte-Marie), au pied du coteau Saint-Louis, et que l'on nomme localement les « cinq coins ».

Les commerces s'installent quant à eux sur les voies des circulations comme des Forges et Notre-Dame. On implantera d'ailleurs un marché aux denrées sur la rue des Forges en 1803. Aussi, une occupation bourgeoise prend forme progressivement hors du bourg, le long des rues Notre-Dame, Radisson (anciennement Alexandre), Bonaventure et Laviolette (anciennement des Champs). Celle-ci s'étendra jusqu'à l'espace occupé par la cathédrale, construite en 1854, et le Palais épiscopal érigé juste à côté quelques années plus tard.

Avec l'industrialisation, l'implantation du chemin de fer et le développement du port, la petite ville prendra de l'expansion. Prévoyant l'implantation d'un embranchement du chemin de fer du Grand Tronc entre Arthabaska et Sainte-Angèle de Laval, l'autre côté du fleuve, le maire J.-É. Turcotte fait construire en 1858 le Quai du Grand Tronc. Près de trente ans plus tard, vers 1885, on construira celui de la toute nouvelle Commission du Havre, fondée trois ans auparavant. Au nord du centre-ville, la voie ferrée de la *Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Ry. Co.* fut construite en trois temps. D'abord, entre Québec et Trois-Rivières en 1877, puis entre Trois-Rivières et Louiseville en 1878 et finalement, entre Louiseville et Montréal en 1879. Une première gare fut érigée en 1878, avant qu'elle ne soit démolie et remplacée par la gare actuelle en 1924. La voie de service, nommée « Loop-Line », contournant la ville afin de relier le tronçon principal du chemin de fer et port, sera installée au même moment.

Le processus d'urbanisation qui a suivi fera en sorte que des quartiers ouvriers se déploient à partir des faubourgs. À l'ouest, le quartier Saint-Philippe, accueillera dans son giron bon nombre de travailleurs journaliers et d'artisans. En 1909, on crée la paroisse Saint-Philippe et on construit une église. Par la suite, lors de l'implantation de la papetière *Three Rivers Pulp & Paper* en 1922, qui deviendra peu de temps après la *St. Lawrence Paper*, le cadre bâti s'étendra davantage vers l'ouest. Notons que dans ce même secteur, le gouvernement fédéral financera au cours des années 1930 la mise en place de nouvelles installations portuaires, d'élévateurs à grain et de silos. Autrement, la mise sur pied de la manufacture de textile *Wabasso* en 1907 va favoriser l'expansion urbaine vers le nord de la ville et contribuer à l'ouverture de la paroisse Notre-Dame-des-Sept-Allégresses en 1911. À l'est de l'avenue Laviolette, le quartier Sainte-Cécile s'est également développé avec l'arrivée de la *Wabasso* mais aussi grâce aux grandes usines comme la *Compagnie canadienne de conduites d'eau* en 1889 (aujourd'hui la *Canron*) et la *Canadian International Paper* en 1919. Une paroisse fut ouverte dans ce secteur en 1912 et une église y est construite en 1913. Peu de temps après l'agrandissement de l'usine de la *C.I.P.* en 1925, le quartier fut frappé par une arrivée massive de travailleurs. Dès l'année suivante, on construisit rapidement des nombreuses habitations en rangées sur des terrains situés derrière le Séminaire Saint-Joseph. Par ailleurs, cette même période de forte croissance démographique et d'expansion urbaine favorisera le développement des faubourgs-paroisses Très-Saint-Sacrement et Saint-François-d'Assise par delà le boulevard Saint-Maurice.

Au cours de ces mêmes années, quelques manufactures se sont installées aux abords de ces lignes de chemin de fer. Parmi celles-ci, on compte l'usine de fabrication de cercueils de la compagnie Girard et Godin. D'abord située dès 1860 sur la rue Notre-Dame, l'entreprise déplace ses activités au nord de la ville dans les années 1890 avant de s'installer définitivement sur la rue Bellefeuille en 1906. La compagnie cessera ses activités en 1975 et l'on détruisit le bâtiment en 1980 pour construire l'édifice du journal le *Nouvelliste*. La plupart des manufactures construites à cette époque sont aujourd'hui

disparues, à l'exception de l'édifice de La Fabrique<sup>7</sup>. Reste que, l'emprise qu'elles ont exercée sur la trame urbaine, alors combinée à celle de la voie ferrée, aura contribué à la formation d'une large couronne industrielle et infrastructurelle qui eut pour effet de ceinturer les quartiers centraux de la ville.

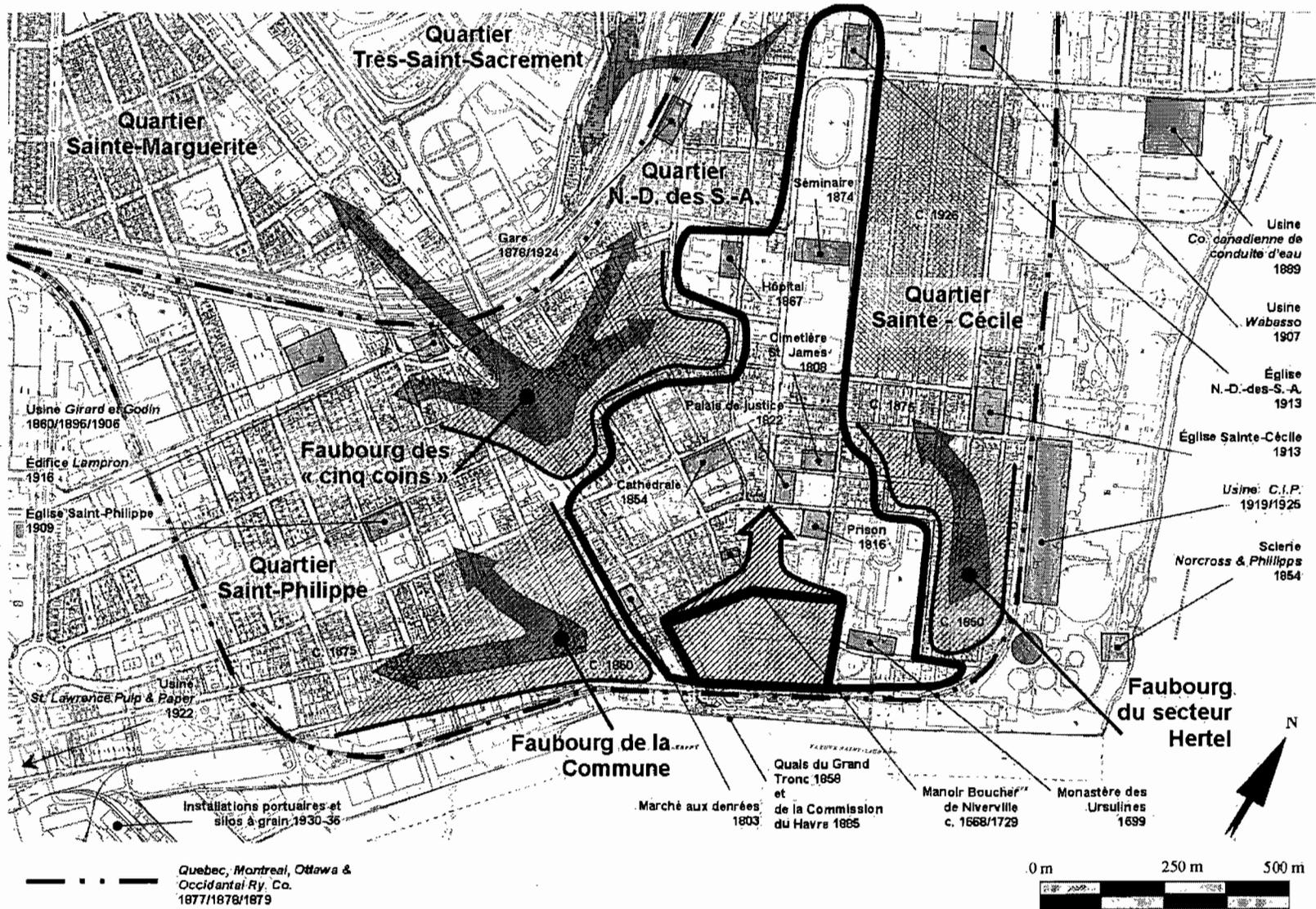
De l'autre côté de cette barrière, en contrebas du coteau Saint-Louis, un regroupement de modestes demeures, bâties artisanalement avec des matériaux usagés, formera progressivement une banlieue sauvage, surnommée « le Petit Canada ». En 1932, le quartier a suffisamment grandi pour que l'on y ouvre la paroisse Sainte-Marguerite-de-Cortone. Le curé de l'endroit, Louis-Joseph Chamberland, mettra sur pied une coopérative d'habitation en 1944 et fera construire des centaines de logements neufs.

Enfin, quelques décennies plus tard, des banlieues pavillonnaires et isomorphes prendront racine au nord de la ville. On les trouvera entre autres sur la rive de la rivière Saint-Maurice, aux alentours du boulevard des Chenaux, et au-delà du coteau Saint-Louis.

---

<sup>7</sup> Construit en 1916 par la municipalité, l'édifice La Fabrique, aussi nommé édifice Lampron, offrait des locaux à louer à différentes entreprises. Le bâtiment de bois et de maçonnerie de brique, dernier exemple à Trois-Rivières de l'architecture industrielle construit au tournant du XXe siècle, a été cité monument historique par la ville de Trois-Rivières. Il aura logé la *Balcer Glove Manufacturing and Company*, le journal *Le Nouvelliste* et l'entreprise *Lampron Shirt Limited*.

**Figure 49 : Schéma de morphogénèse urbaine, détail, Plan de la ville de Trois-Rivières, Service d'urbanisme, 2007. S. Rousseau d'après un schéma de G. Beaudet.**



## Schéma d'appropriation spatiale

Comme nous venons de voir, Trois-Rivières est caractérisée par un massif urbain compact. Celui-ci qui a pris naissance sur une petite terrasse de sable nommée le Platon. Aujourd'hui il comprend l'espace du vieux bourg, le quartier bourgeois, l'espace commercial ainsi que la poussée institutionnelle qui s'étend vers le nord de la ville. Ces lieux de *Rassemblement* occupent un espace assez restreint et très irrégulier. Pour ce qui est des grandes institutions installées hors du bourg, nous estimons qu'elles se trouvent en position d'*Évasion* puisque leur implantation s'est délibérément faite à distance du bourg.

Par delà ce milieu, on remarque que les faubourgs, les quartiers ouvriers et faubourgs-paroisse forment un demi-collier de *Concentration*. Celui-ci est constitué d'ouest en est du faubourg de la Commune et du quartier Saint-Philippe, du petit faubourg des « cinq coins » qui a poussé à la jonction des rues des Forges, Saint-Georges et Bellefeuille, des faubourgs-paroisses Notre-Dame-des-Sept-Allégresses et Saint-François-d'Assise ainsi que du quartier ouvrier Sainte-Cécile et du faubourg sur lequel il a pris appui dans le secteur Hertel.

Ces espaces sont ensuite enserrés par une couronne industrielle et infrastructurelle de l'autre côté de laquelle on retrouve d'autres lieux de *Concentration*, comme le faubourg-paroisse Très-Saint-Sacrement, qui s'est blotti entre la gare de triage et le coteau Saint-Louis, et le quartier Sainte-Marguerite situé à l'ouest. Les quartiers ouvriers anciens du secteur Cap-de-la-Madeleine, qui ont grandi au rythme de l'usine de pâte et papier *Wayagamack* sur l'île de la Potherie, doivent aussi être considérés comme des lieux de *Concentration* liés au massif de Trois-Rivières, même s'ils se trouvent l'autre côté de la rivière Saint-Maurice.

Ces unités de voisinages définissent donc une configuration très serrée, au cœur de laquelle le petit massif urbain n'a vraisemblablement pas articulé de trajectoires d'*Évasions* en direction d'« espaces cibles ». Alors que le déploiement de telles trajectoires aurait engendré la mise en place d'un gradient urbain, c'est plutôt un chapelet

de quartiers ouvriers et de faubourgs, soit des espaces de *Concentrations* de type rural, qui s'est déployé.

Certes, des espaces de *Rassembléments* et d'*Évasions* ont pris appuis sur le bourg, comme le quartier bourgeois et le milieu institutionnel, mais leur prolongement en continu le long d'une même trajectoire qui, comme nous l'avons dit plutôt, aurait entraîné la formation d'un gradient urbain, ne s'est pas réalisé. Et bien que l'on trouve sur le coteau d'autres établissements de *Rassembléments* et d'*Évasions*, comme le cimetière Saint-Louis (1862), le parc de l'exposition (1938), un ensemble d'institutions religieuses ainsi qu'une multitude de banlieues pavillonnaires et isomorphes, ces occupations, juxtaposées à distance du centre dans l'espace périurbain, ne révèlent en rien la présence d'un gradient urbain. Aucune trajectoire « endorégulés » investie de valeurs positionnelles « urbaine » ne semble effectivement avoir traversé la ville.

Par ailleurs, parallèlement aux types d'appropriation de la géographie structurale, nous avons repéré sur le territoire d'autres modes d'occupation que nous avons définis comme étant des aires de valorisation. Il s'agit de vastes espaces larges et ouverts, qui accueillent des équipements et des infrastructures à grande échelle et où la fonction résidentielle n'est pas ou peu présente. Bien qu'elles soient aussi catégorisées de « rurales » ou d'« urbaines », ces aires de valorisations sont, dépendamment de leur degré d'occupation spatiale, c'est-à-dire de la densité des équipements et infrastructures que l'on y trouve, qualifiées comme intensive ou extensive. Cette classification comprend donc quatre catégories, soit les aires de valorisation urbaine intensive et extensive, puis les aires de valorisation rurale intensive et extensive.

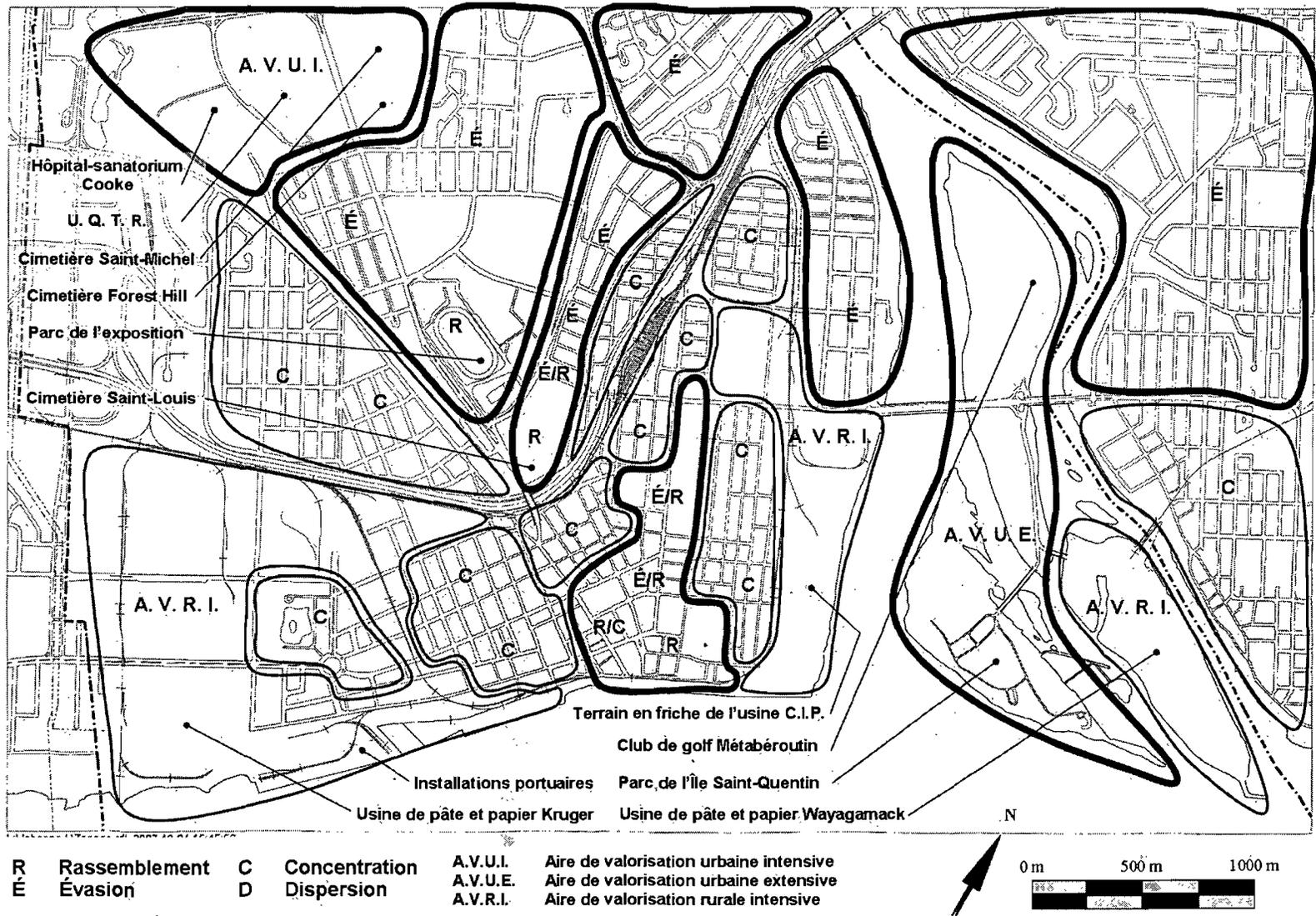
De la sorte, dans le delta de la rivière Saint-Maurice, le Club de golf Métabéroutin sur l'Île Saint-Christophe et le parc de l'Île Saint-Quentin constituent de leur côté une aire de valorisation urbaine extensive. Par ailleurs, sur le boulevard des Forges, le cimetière Forest Hill (1917), le cimetière Saint-Michel (1927), le campus de l'Université du Québec à Trois-Rivières (1969) et le domaine de l'hôpital-sanatorium Cooke (1930) forment ce que l'on nomme une aire de valorisation urbaine intensive.

Le site de l'Auberge du Lac Saint-Pierre, celui de l'Auberge Godefroy et le club de golf qui s'y rattache à Bécancour ainsi que le sanctuaire Notre-Dame-du-Cap au Cap-de-la-Madeleine, représentent aussi pour leur part des aires de valorisation urbaine intensive. Enfin, le village des Forges du Saint-Maurice, constituant autrefois un village industriel (*Concentration*), apparaît également aujourd'hui, grâce à la mise en valeur de Parcs Canada, comme étant également une aire de valorisation urbaine intensive. Cependant, mentionnons au passage que si ces derniers, que l'on identifiera plus loin sur le schéma de structuration régionale, se sont autant développés c'est en grande partie grâce à l'investissement de valeur d'acteurs provenant de l'extérieur de la région.

En contrepartie, le complexe de production de pâte et papiers de la compagnie Kruger, le parc industriel qui le côtoie et le Port de Trois-Rivières, possédant tous des équipements industriels lourds, constituent une aire de valorisation rurale intensive. Le site de l'ancienne *C.I.P.* ainsi que l'ensemble des infrastructures de l'usine de pâte et papiers de la Wayagamack sur l'île de la Potherie définissent pareillement des aires de valorisation rurale intensive. Enfin, le parc industriel de Bécancour et la centrale nucléaire de Gentilly-2, sur la rive sud, que nous situerons aussi lors de la présentation du schéma de structuration régionale, forment également une aire de valorisation rurale intensive.

L'aire de valorisation rurale extensive n'est pas présente sur nos illustrations. Cependant, elle aurait pu être représentée par un champ de pratique militaire, un dépotoir ou un grand site d'entreposage.

Figure 50 : Schéma d'appropriation de l'espace, détail plan de Trois-Rivières.  
 Service d'urbanisme, 2007, S. Rousseau et G. Beaudet.



**Tableau 2** : Unités de voisinage et appropriation spatiale

Bourg	Rassemblement
Quartier bourgeois ou quartier sélect	Rassemblement
Espace commercial	Rassemblement et Concentration
Milieu institutionnel	Évasion et Rassemblement
Faubourg Saint-Philippe	Concentration
Faubourg des « cinq coins »	Concentration
Faubourg du secteur Hertel	Concentration
Quartier ouvrier Saint-Philippe	Concentration
Quartier ouvrier Sainte-Cécile	Concentration
Quartier ouvrier Cap-de-la-Madeleine	Concentration
Faubourg-paroisse N.-D.-des-Sept-Allégresses	Concentration
Faubourg-paroisse Saint-François-d'Assise	Concentration
Faubourg-paroisse Très-Saint-Sacrement	Concentration
Quartier Sainte-Marguerite	Concentration
Parc de l'exposition	Rassemblement
Cimetière Saint-Louis	Rassemblement
Banlieues pavillonnaires et isomorphes	Évasion
Université du Québec à Trois-Rivières Cimetières Saint-Michel et Forest Hill Résidence Cooke	Aire de valorisation urbaine intensive
Club de golf Métabéroutin Parc de l'Île Saint-Quentin	Aire de valorisation urbaine extensive
Complexe de l'usine Kruger Parc industriel Installations portuaires Site de l'ancienne usine C.I.P. Complexe de l'usine Wayagamack	Aire de valorisation rurale intensive

En définitive, nous constatons que le plus récent processus de spatialisation des quartiers centraux de Trois-Rivières a largement été dominé par les grandes industries d'entrepreneurs étrangers. Leur arrivée en ville a alors favorisé la croissance de quartiers ouvriers qui ont pris appui sur des faubourgs préexistants. Ces grands quartiers populaires ont rapidement rempli tout l'espace encore disponible à l'intérieur de la couronne industrielle entourant la ville. Parallèlement, la bourgeoisie locale maintenait sur les mêmes espaces contigus au vieux bourg ses demeures cossues et ses monuments. Un développement figé, qui nous permet d'affirmer que cette petite bourgeoisie n'avait pas les moyens – c'est-à-dire le contrôle politique de sa mobilité – nécessaires pour convoiter des positions d'évasion auxquelles des trajectoires de même nature auraient livré accès.

Nous verrons au cours du chapitre suivant comment les phénomènes géohistoriques que nous avons recueillis au cours de notre recherche permettent d'expliquer cet état de fait, mais auparavant, transportons-nous à l'échelle régionale afin de voir de quelle façon Trois-Rivières a évolué par rapport à son hinterland.

## Structuration de l'espace régional

Stratégiquement fondée à la confluence du Saint-Maurice et du Saint-Laurent, à mi-chemin entre Québec et Montréal, la ville de Trois-Rivières occupait une position qui semblait la destiner à capter le dynamisme régional et à recueillir les nombreux fruits de la richesse du milieu. Or, la capitale de la Mauricie ne se démarque guère de nos jours de plusieurs autres villes moyennes du Québec, dont certaines sont en apparence moins bien dotées en ressources et moins stratégiquement localisées. Comment expliquer cette contradiction apparente entre cette dotation exceptionnelle et le destin de cette petite ville de province ?

À la lumière des observations faites jusqu'ici, nous pouvons affirmer que le territoire est investi d'une multitude de dimensions axiologiques et qu'il ne peut être réduit à une simple aire d'échanges économiques. De plus, les droits de propriété mis en place par les sociétés actualisent les rapports qu'ont les hommes avec le territoire. Cela entraîne donc une multitude de jeux politiques qui conditionnent la position des acteurs voulant occuper ce territoire. Ainsi, nous comprenons que « [l]a structuration de l'espace géographique révèle, d'abord et avant tout, d'une dynamique politique qui s'interpose entre les acteurs sociaux et le territoire » (Ritchot et autres, 1994 : 276).

Cela dit, en géographie structurale, une société, organise et différencie ses écoumènes par le déploiement d'une structure abstraite de « positions » et de « trajectoires ». Les acteurs sociaux occupant ces « positions » et ces « trajectoires » en viendront à consacrer des intérêts particuliers pour certains espaces. Ils procéderont ainsi, par décret de valeur anthropologique, à une catégorisation de l'espace en « domaines qualitativement distincts ». Un territoire donné serait investi d'un préjugé favorable à telle ou telle dimension humaine. De cette manière, l'espace géographique est « organisé par une structure de positions abstraites qui lie la diversité des phénomènes et intercepte les activités formant les environnements naturels en espaces culturels » (Desmarais et Ritchot, 2000 : 26).

En nous basant sur cette façon d'appréhender le territoire, nous pouvons affirmer que le territoire de la Mauricie s'est développé, plus souvent qu'autrement, selon une « catégorisation spatiale » très fonctionnelle. C'est-à-dire que le processus de caractérisation de l'espace qui a opéré au cours du développement de la Mauricie a donné lieu à une instrumentalisation de l'espace et de la nature. Conséquemment, cette perception de l'espace a plus souvent favorisé la mise en place d'établissements aux qualités d'occupation « rurale » plutôt qu'« urbaine », en Mauricie comme à Trois-Rivières même.

Cette représentation théorique nous amène à stipuler que la région de Trois-Rivières est caractérisée par le déploiement d'un long gradient rural d'échelle régionale située dans l'axe de la vallée de la rivière Saint-Maurice. Celui-ci s'étendant de l'extrémité sud, à partir du petit massif urbain sous-régional qu'est la ville de Trois-Rivières, jusqu'au pôle terminatif que représente la ville de La Tuque.

Dans le schéma de caractérisation régionale qui va suivre, on voit que ce gradient rural est ponctué par des périmètres de concentration industrielle d'échelle locale comme l'ensemble industriel qui a grandi près du village de Les Grès et dont font parti le barrage de La Gabelle ainsi que le village de Grandes-Piles. S'inscrivant aussi dans cet axe, on trouve les massifs urbains de Shawinigan et de Grand-Mère, qui sont essentiellement des faubourgs industriels qui ont grandi sous l'impulsion des investissements étrangers. Puis, complètement au nord, on trouve la ville de La Tuque, occupant une position terminative sur laquelle se referme l'axe.

Au sujet de Shawinigan, Ritchot écrit que lors du développement de la Mauricie, on avait tendance à voir se constituer des « grabens » à distance du pôle urbain traditionnel que représentait Trois-Rivières. « Avec les bourgs villageois de Grand-Mère et des Piles, l'authentique ville de Shawinigan a ainsi appuyé un graben, un axe industriel, "à bonne distance" du massif compact des Trois-Rivières » (Ritchot, 1999 : 408). Faisant allusion à l'utilisation de plan de ville par les fondateurs de nouvelles villes industrielles, il ajoute que : « La force de travail était prolétarisée en même temps qu'intégrée à une

morphogenèse esthétiquement attractive ». Conclusion, « l'agglomération de Trois-Rivières était négligée pendant que des voisinages de rassemblement et de concentration étaient conjoints à Shawinigan » (Ritchot, 1999 : 408).

Autrement, nous pouvons observer sur le schéma la banlieue d'étalement autour de Trois-Rivières, qui correspond à des positions de *Dispersion* et d'*Évasion*, la campagne, qui s'étend jusqu'aux parois du bouclier canadien essentiellement en position de *Dispersion* et les petites villes de Louiseville du côté ouest et Sainte-Anne-de-la-Pérade à l'est où se manifestent à la fois des valeurs positionnelles de *Rassemblements* et de *Concentrations*. On distingue également les aires de valorisation urbaines intensives, dont il a été question plus tôt, matérialisées par le sanctuaire Notre-Dame-du-Cap, l'Auberge du Lac Saint-Pierre, l'Auberge Godefroy et le golf du côté de Bécancour et le Lieu historique national du Canada des Forges-du-Saint-Maurice à quelques kilomètres au nord de Trois-Rivières. Enfin, on repère à l'est de celles-ci la très vaste aire de valorisation rurale intensive qu'aménagent le Parc industriel de Bécancour et la centrale nucléaire de Gentilly-2, sur la rive du fleuve, au bout de l'autoroute A-30.

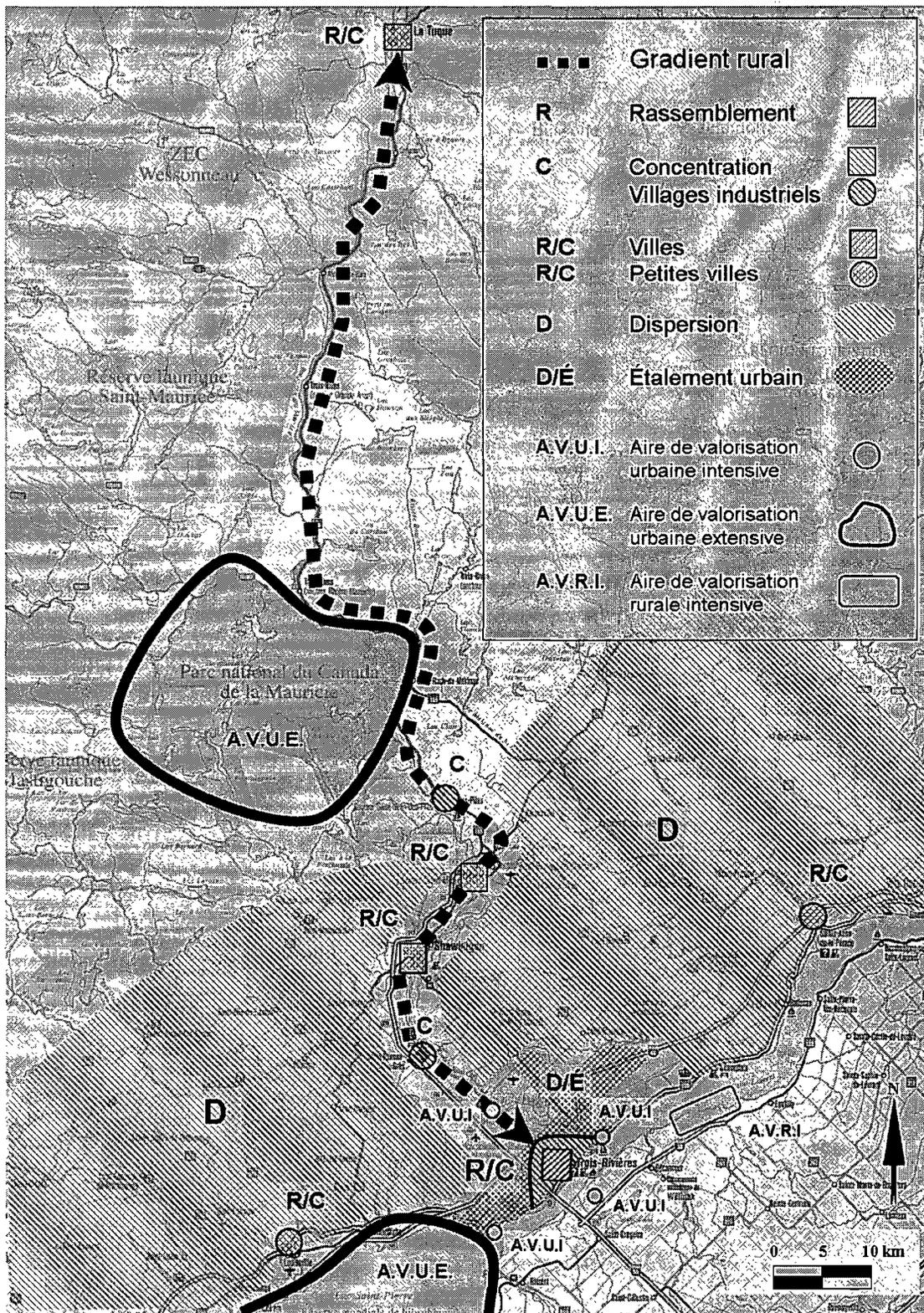


Figure 51 : Schéma de structuration régionale, détail carte touristique, Tourisme Mauricie, 2007, G. Beaudet et S. Rousseau.

Par ailleurs, il est important de dire que d'autres types de catégorisations n'ont pu contrecarrer la volonté d'instrumentaliser la vallée du Saint-Maurice. Par exemple, la construction d'un hôtel à Shawinigan, près des chutes, par le maire de Trois-Rivières J.-É. Turcotte, n'a pas résisté aux perceptions fonctionnelles et aux volontés industrielles de l'époque.

La beauté sauvage des chutes de Shawinigan est renommée. Tout au long de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, artistes habitués de la région et visiteurs de passage fréquentent le site. [...] À la fin du siècle, la réputation du lieu est telle qu'on y construit un hôtel qui n'a rien à envier à la plupart des équipements contemporains des grandes stations de villégiature. [...] L'hôtel demeure toutefois un chantier. Le maire de Trois-Rivières et promoteur du projet, Joseph Turcotte, n'obtient jamais les fonds pour achever la construction. En 1870, les flammes ont raison du projet.

L'isolement et l'insuffisance de moyens de transport ne sauraient expliquer cet insuccès de manière satisfaisante. D'autres grands hôtels étaient tout aussi difficiles d'accès et ont néanmoins accédé à la notoriété. [...] Il faut chercher l'explication de ces disparités du côté des valeurs positionnelles. La vallée du Saint-Maurice est en effet caractérisée par des qualités d'occupation rurales depuis le Régime français. Les Forges du Saint-Maurice y polarisèrent, à compter du XVIII<sup>e</sup> siècle, un vaste domaine forestier, interdit d'occupation jusque tard au XIX<sup>e</sup> siècle (Gagnon, 2003 : 193-195).

Ces disparités de catégorisation de l'espace sont aussi évoquées dans l'ouvrage de René Verrette sur les idéologies de développement régional en Mauricie. En conclusion, celui-ci laisse en suspens quelques questions à propos de la nature des projets envisagés à Trois-Rivières et à Shawinigan pour remédier à la crise économique.

Un point capital reste à souligner. Au moment même où l'intégration identitaire de la Mauricie semble bien lancée durant les années 1930, des nuances appréciables s'établissent entre les visions développées en milieu rural et urbain, entre Trois-Rivières et Shawinigan, entre les milieux francophones et anglophones. Les journaux et les périodiques de Nicolet, de Louiseville et de Saint-Célestin promeuvent un projet de société traditionnel inspiré fortement par le clérico-nationalisme et le ruralisme; en revanche, les milieux urbains sont ouverts à la modernité

nord-américaine. Ce fait ne découle pas de la spécificité mauricienne, mais il témoigne de sa complexité (Verrette, 1999 : 308).

Les différences qu'il observe dans la presse de Trois-Rivières et de Shawinigan en ce qui concerne les solutions proposées témoignent en effet de perspectives de développement distinctes. « À Shawinigan et à Grand-Mère, on suggère le développement de la petite et moyenne entreprise au moyen de capitaux locaux dans des secteurs créateurs d'emploi, tandis qu'à Trois-Rivières on veut faire revivre l'artisanat et les métiers traditionnels » (Verrette, 1999 : 308). Par ailleurs, il fait remarquer que les milieux anglophones et francophones ont dans ce contexte tout de même développé une fierté régionale à partir des « mêmes réalités sociales », mais selon des « référents spatiaux distincts » (Verrette, 1999 : 308).

Face à ces constats, nous avancerons une interprétation de ces phénomènes géohistoriques basée sur les écrits de Gilles Ritchot dans *Québec, Forme d'établissement* à propos de l'émergence de la bourgeoisie canadienne et du capitalisme au sien du régime seigneuriale toujours en place dans l'est du Canada. Il explique que :

L'espace continental se présentait comme un substrat composé de vastes zones culturelles<sup>8</sup>, alors que l'espace du Canada-Est correspondait à une contrée en voie d'organiser des régions au sens traditionnel. Certaines positions participaient aussi bien de la zonation américaine que de la régionalisation canadienne, d'autre non. L'enclave laurentienne structurait l'espace canadien, mais demeurait en marge de l'espace américain (Ritchot, 1999 :339).

À partir de ce point de vue, nous proposons donc que les positions occupées par Shawinigan et Grand-Mère aient été interceptées par « la dynamique propre » de l'espace nord-américain alors que Trois-Rivières non. La Mauricie s'en trouvait divisée, participant à la fois au processus de zonation américaine tout comme elle demeurait en partie ancrée au phénomène de régionalisation canadienne. Trois-Rivières, positionnée dans l'enclave laurentienne, aurait continué d'évoluer « en marge de l'espace américain »

---

<sup>8</sup> Zones spécialisées dans la production d'un produit unique. Exemple: Cotton Belt, Corn Belt, Wheat Belt. (Ritchot 1999 :324-325)

selon l'influence du régime seigneurial alors que Shawinigan, articulé à l'espace nord-américain, notamment par le déploiement de la *Wood Belt* (Ritchot, 1999 : 328), aurait connu un développement articulé aux visions nord-américaines. Donc, les deux agglomérations urbaines, que sont Trois-Rivières et Shawinigan, appartiendraient à des aires d'influences différentes.

En définitive, malgré quelques tentatives de mise en valeur, comme l'auberge de luxe du maire Turcotte, le territoire de la Mauricie fut rapidement catégorisé comme un espace à vocation commerciale et industrielle dont les occupations présentent des valeurs positionnelles « rurales », c'est-à-dire que l'on associe au milieu agricole, ouvrier et industriel. Seulement quelques espaces dispersés sur ce gradient rural et appropriés par les acteurs dominants, comme ceux accueillant des beaux quartiers, un golf ou une auberge, constitueront des réalisations à valeur positionnelle « urbaine ».

Reste que, après la période intensive d'exploitation du bois de sciage, on remarquait déjà un premier changement de perception. En effet, une première grande réserve, à valeur positionnelle dite « urbaine », s'opère en Mauricie lorsqu'est fondé en 1880, le Winchester Club (Martin, 1990 : 84-89). La formation de ce club de chasse, à l'initiative d'un francophone et d'un anglophone amateur de chasse et de pêche, allait donner à la région un vaste espace de mise en réserve à valeur « urbaine ». L'utilisation du territoire changeait alors de vocation. Néanmoins, il faut dire qu'à ce moment, l'accès à la forêt et aux meilleurs territoires de chasse est un privilège réservé à la classe aisée. La bourgeoisie réalisait alors pour elle-même sur le territoire de la Mauricie, une nouvelle catégorisation d'échelle continentale, mais à laquelle Trois-Rivières demeurait encore passablement étrangère.

Subséquentement, en 1970, la création par le gouvernement fédéral du Parc national du Canada de la Mauricie, un territoire de 536 kilomètres carrés, confirmera l'évolution de la catégorisation du territoire. Il ne s'agit plus seulement ici de réserver un territoire de chasse et de pêche à quelques privilégiés, mais d'offrir au grand public un accès au milieu naturel. Dès lors, c'est l'État qui se substitue à la grande bourgeoisie industrielle et

qui, selon une nouvelle axiologie empreinte de valeurs ludiques et environnementales, procédera à la mise en réserve du territoire. Une caractérisation qui, comme nous l'avons vu plus haut, correspond à une « aire de valorisation urbaine extensive ». Enfin, plus récemment, une autre portion du territoire fut mise en réserve. Suivant le même courant de valeurs environnementales, l'UNESCO octroya le titre de réserve mondiale de la biodiversité au Lac Saint-Pierre. Une désignation que nous avons aussi interprétée comme une « aire de valorisation urbaine extensive ».

Dans le chapitre suivant, nous irons dans un premier temps explorer les phénomènes géohistoriques liés au processus de structuration régionale que nous venons d'aborder. Puis, partir de ceux-ci, nous tirerons les explications permettant de comprendre la mise en place des formes urbaines au cœur même de Trois-Rivières.

### **Chapitre III – Phénomènes géohistoriques régionaux**

Regardons à présent l'évolution du territoire de la Mauricie et plus particulièrement, les relations qui existent entre le développement de la ville de Trois-Rivières et celui de sa région. Il sera d'abord question dans ce chapitre de la fondation de la ville et des stratégies militaires et commerciales qui furent à l'origine de cette fondation. Des stratégies commerciales qui, comme nous le verrons, ont également poussé le commerçant de fourrure et explorateur Pierre Gaultier de Varennes, Sieur de La Vérendrye, à fonder le poste de traite de La Gabelle. Ensuite, nous évoquerons la présence plutôt envahissante des Forges du Saint-Maurice et l'évolution de l'exploitation forestière à la période préindustrielle dans la vallée du Saint-Maurice. Puis, nous dresserons un portrait de l'industrialisation, notamment à Shawinigan. Enfin, nous terminerons ce survol par une appréciation de l'essor industriel en Mauricie et des défis que cela présente aujourd'hui, alors que l'industrie forestière est en déclin et que des sites de production sont laissés en friches.

## Potentiel du site et occupation du territoire sous les anciens régimes

Principal foyer de production protoindustrielle en Nouvelle-France, amorcé avec l'implantation des Forges du Saint-Maurice, la Mauricie a étonnamment vu naître plusieurs fonderies qui n'ont toutefois pas à résister à la compétition d'une « aire d'influence », une zone sidérurgique d'échelle sous-continentale (Ritchot, 1999 : 326). En revanche, la forêt et l'énergie hydraulique permettront à la région de connaître de nombreuses années de prospérité. Après avoir alimenté les chantiers navals de l'Angleterre puis le marché de la construction étatsunienne, la forêt mauricienne fournira la matière première aux nombreuses usines de pâte et papier de La Tuque, Grand-Mère, Shawinigan, du Cap-de-la-Madeleine et de Trois-Rivières. Aussi, les centrales hydroélectriques du Saint-Maurice, échelonnées sur plus de 400 kilomètres, produiront pour leur part l'énergie nécessaire à celles-ci et favoriseront par la suite l'implantation d'entreprises œuvrant dans les domaines de l'électrochimie et de l'électrometallurgie, principalement concentrées à Shawinigan.

### **Une petite bourgade**

Les raisons qui ont mené à la fondation de Trois-Rivières sont essentiellement d'ordre militaire et commercial. En Nouvelle-France, durant la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, Trois-Rivières représente, de par sa position clé, un important site de foires commerciales avec les Amérindiens. Toutefois, les Iroquois contrôlent une bonne partie de la vallée du Saint-Laurent, bloquant ainsi la libre navigation et, par le fait même, les possibilités de commerce de fourrures entre les Hurons, venus de l'ouest du territoire, et les Algonquins, partenaires commerciaux des Français.

Au même moment, les Hollandais, établis à Fort Orange, deviennent les partenaires commerciaux de plusieurs tribus iroquoises et désorganiseront le système de traite des Français. Les Mohawks, par exemple, nuiront grandement aux échanges ayant cours sur

le territoire français. Dickinson et Young, dans leur brève histoire socioéconomique du Québec, en parlent en ces termes.

In 1614 the establishment of a Dutch trading post at Fort Orange (Albany, New York) provided the Iroquois with an alternative source of European goods, and warfare subsided for the next twenty years. After 1640, however, when the Dutch began to supply them with firearms, the Mohawk found it easier to raid fur convoys en route to Trois-Rivières than to trade or hunt for pelts (Dickinson & Young, 2003: 20).

Face à cet obstacle, la rivière Saint-Maurice représente une route commerciale alternative et le site de Trois-Rivières, une position avancée stratégique dans la vallée du Saint-Laurent. Au gré d'une succession de portages, les autochtones de l'ouest peuvent faire commerce en remontant la rivière Gatineau et en redescendant le Saint-Maurice jusqu'à Trois-Rivières, évitant de cette façon les zones contrôlées par les Iroquois en amont du lac Saint-Pierre.

Pour Samuel de Champlain, alors lieutenant-gouverneur du roi en Nouvelle-France, il est impératif de sécuriser l'endroit et d'assurer la protection des échanges. Au cours de l'été 1634, il ordonna donc au Sieur de Laviolette, un employé de la traite, de construire et de commander un poste de traite fortifié. Rapidement, celui-ci s'avère insuffisant, car la guerre contre les Iroquois se transporte jusqu'au centre de la vallée du Saint-Laurent. Il devient alors nécessaire d'ériger une palissade pour sécuriser Trois-Rivières. À ce sujet, Raoul Blanchard écrit : « En 1650, c'est la ville elle-même qui apparaît ainsi sur la terrasse du Platon ». La petite ville prend alors forme. Le géographe la décrit comme « une sorte de carré entouré d'une forte palissade, dont l'un des côtés longe le bord du fleuve; à l'intérieur, quatre rues se croisent à angle droit » (Blanchard, 1950 : 127).

Malgré tout, la menace vive des Iroquois désorganise complètement la traite de fourrures dans la vallée du Saint-Laurent. La destruction de la Huronie par les Iroquois, vers 1650, avait incidemment privé les Français des ressources des Grands Lacs et les avait forcés à se replier sur le centre de la colonie.

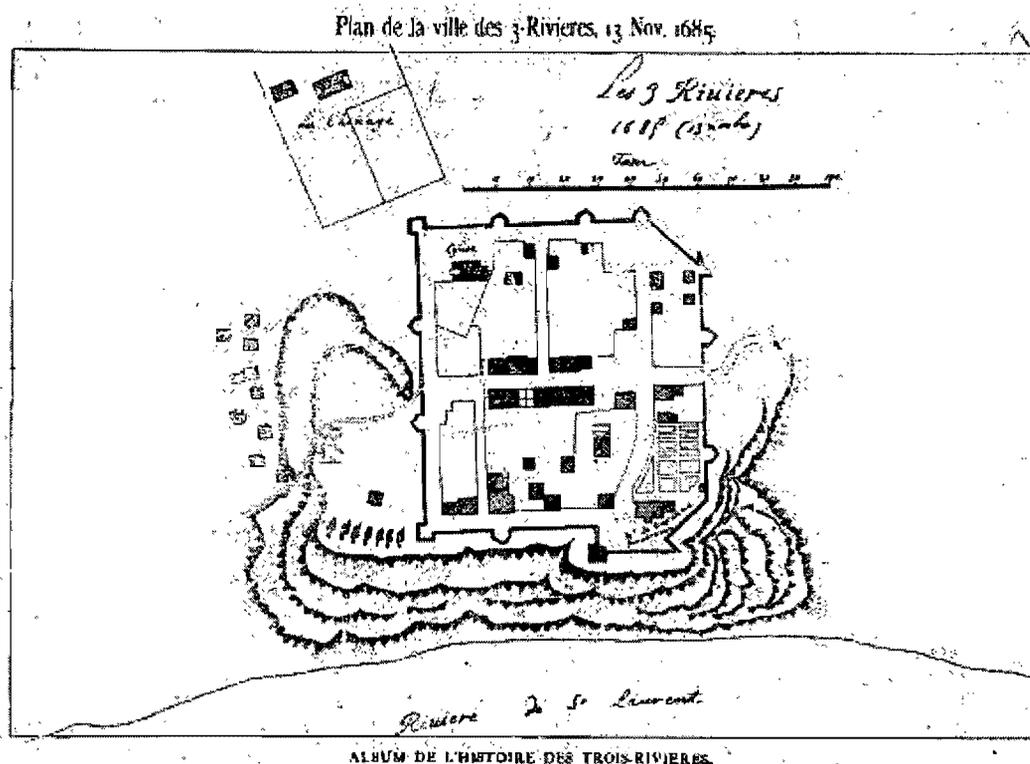
Ravage by disease, divided by missionary propaganda, and unable to obtain firearms unless they turned their backs on traditional custom, such as feasts that maintained village solidarity, the aboriginal allies of the French fell victim to the numerically and militarily superior Iroquois. [...] Without native allies to collect and transport furs to warehouses at Trois-Rivières and Québec, the French were forced to take over these tasks themselves. This marked the end of a commercial system that had been entirely dependent on native labour and trading networks, and it marked the beginning of French territorial expansion to reach the old Huron suppliers in the western Great lakes (Dickinson & Young, 2003: 20).

C'est ainsi que les Français procéderont, en 1653, à la création du Domaine du Roi. Ce domaine, à l'intérieur duquel un particulier ou une société jouit de droits exclusifs sur le commerce des fourrures. En 1658, celui-ci est agrandi et occupe alors un vaste territoire qui s'étend au nord du Saint-Laurent jusqu'à la ligne de partage des eaux de la Baie-James. Le domaine est traversé par une route de commerce que ponctue une douzaine de postes de traite. Située loin au nord de la vallée du Saint-Laurent, la route contourne avantageusement les territoires contrôlés par les Iroquois, mais détourne le commerce de fourrures des établissements fondés le long du Saint-Laurent. La route menant vers Trois-Rivières n'est plus qu'une voie de rabattement plus ou moins fréquentée. Le commerce de la ville est alors grandement affecté. Blanchard écrit là-dessus qu'avec l'établissement de relais, « échelonnés du lac Mistassini et Nekoubau au Saguenay, avec aboutissement à Tadoussac [...], la voie du Saint-Maurice était tournée et à peu près fermée » (Blanchard, 1950 : 128).

Mais la position de Trois-Rivières sera encore davantage dévalorisée lorsque le commerce de la fourrure s'étendra à nouveau à l'ouest, à mesure que l'offensive des Français contre les Iroquois leur permet de regagner du terrain dans la vallée du Saint-Laurent. En effet, lorsque Louis XIV envoie les 1200 hommes du régiment Carignan-Salières en 1665, les Iroquois se voient dans l'obligation de battre en retraite et de signer deux traités de paix, l'un en 1666 et l'autre en 1667 (Desrosiers, 1998: XXV). Les Français reprennent alors la route des Grands Lacs et les échanges commerciaux se réorientent vers Sorel d'abord, Montréal ensuite.

Le petit bourg de Trois-Rivières, qui vient à peine de naître, se maintient tant bien que mal, notamment parce qu'en 1663, Louis XIV créa trois gouvernements dans la nouvelle province de France. Ceux de Québec et de Montréal, ainsi que celui de Trois-Rivières, auquel il accorda un service d'administration publique. Dès lors, la population de moins de 500 personnes, qui pour la plupart habitent le bourg, compte parmi elle un gouverneur et treize fonctionnaires en charge de l'appareil judiciaire (Hamelin, 1984 : 11).

Sur un plan des lieux, datant de 1685, on peut observer que les constructions de la petite bourgade se composent pour l'essentiel de quelques habitations, dont la majorité est implantée en mitoyenneté à l'intérieur de la palissade. Remarquons tout de même qu'une dizaine d'autres maisons forment un embryon de faubourg à l'ouest de la palissade. Notons aussi la présence d'une église (ou chapelle), d'un moulin et de quelques canons postés sur un petit replat, que l'on nomme le Platon. Sans oublier le manoir seigneurial au nord, en retrait du bourg.



**Figure 52 :** Plan de la ville des Trois-Rivières, par Robert de Villeneuve, 13 novembre 1685.  
Tiré de B. Sulte, Album de l'Histoire des Trois-Rivières, Archives publiques du Canada.

Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'espace habité commence à s'étendre. Un plan de 1704 permet même de constater que le projet d'une fortification, plus étendue que la palissade du plan de 1685, est alors étudié. Toutefois, le peu d'intérêts à protéger Trois-Rivières fera en sorte que cette fortification ne sera jamais réalisée. On peut tout de même voir, sur ce plan, le poste de traite fortifié qui trône au milieu du Platon. Cette construction fit place, en 1723, à une grande demeure en pierre de taille. Érigé par Chaussegros de Léry, le bâtiment fut d'abord le lieu de résidence des gouverneurs français, puis anglais, après la Conquête. Par la suite, entre 1765 et 1850, l'édifice servit de caserne militaire. Puis, il abrita successivement le Collège de Trois-Rivières, le bureau des douanes et les travaux publics. La maison des gouverneurs fut incendiée lors du grand feu de 1908 et remplacée par un bureau de poste.

Ce même plan fait voir que le lotissement du bourg est plus complet et que les Ursulines occupent maintenant un grand domaine à l'est. Arrivées en 1697, elles se sont installées dans un premier temps dans la maison du gouverneur. Mais, en 1699, elles déménagent dans leur couvent, rue Notre-Dame, du côté est du bourg, en bordure de l'actuelle rue des Ursulines.



**Figure 53 :** Plan de la ville des Trois-Rivières, 1704, par Levasseur de Néré.  
Tiré de B. Sulte, Album de l'Histoire des Trois-Rivières, Archives publiques du Canada.

Au cours de cette période, la croissance de la ville demeure très lente. Pehr Kalm, un botaniste suédois, visite la ville vers 1750. Dans sa description de l'endroit, il signale d'abord que Trois-Rivières est une petite ville de marché qui a l'apparence d'un gros village. Il constate tout de même que c'est la troisième ville en importance au Canada. C'est dire à quel point la colonie tout entière est peu développée. Voici le portrait qu'il en fait :

*Trois Rivières* is a little market town which had the appearance of large village. It is, however, numbered among the three great town of Canada, which are Quebec, Montreal, and Trois Rivières. It is said to lie in the middle between the two first, and is thirty French miles distant from each. The town is built on the north side of St- Lawrence River on a flat, elevated sand bar and its location is very pleasant. On one side the river passes by, and it is here an English mile and a half broad. On the other side are fine grain fields, though the soil is very sandy. In the town are two churches of stone, a nunnery, and a house for friars of the order of St. Francis. This town is likewise the seat of the third governor in Canada, whose house is also of stone. Most of the other houses are of timber, a single story high, tolerably well built, and stand very much apart. The streets are crooked. [...] This town formerly flourished more than any other in Canada, for the Indians brought their goods to it from all sides; but sincethat time they have gone to Montreal and Quebec, and to the English, on account of their wars with the Iroquois, or Five Nations, and for several other reasons, so that this town is at present very much reduce by it (Benson, 1964 : 419).

Raoul Blanchard, citant Kalm, écrira beaucoup plus tard dans son ouvrage sur la Mauricie que la « bourgade somnolente » est affligée par une « sorte de léthargie qui durera deux siècles ». Il explique que la ville « grandit avec une lenteur désespérante » puisque « sa situation favorable au débouché du Saint-Maurice » a cessé de jouer (Blanchard, 1950 : 128).

### **Un premier pas vers le nord, le poste de La Gabelle**

Une des premières étapes de l'organisation du territoire vers le nord sera marquée par l'établissement d'un poste de traite au site de La Gabelle. Situé sur le bord de la rivière

Saint-Maurice, entre Trois-Rivières et Shawinigan, le lieu était favorable au commerce. René Gaultier, gouverneur de Trois-Rivières, l'avait compris et tenta, en 1681, de déplacer à cet endroit son commerce de fourrures. Pour ce faire, il se fit concéder à cet emplacement une seigneurie nommée « La Gabelle » ou « Le Sault de la Vérendrye » et reçut un privilège de traite. L'endroit était effectivement bien choisi, puisque s'y trouvent des rapides qu'il fallait contourner en faisant du portage; « les sauvages s'y arrêtaient et vendaient leurs fourrures au patron du lieu » (Mélançon, 1978 : 17).

Après le décès de René Gaultier, son fils Pierre Gaultier de Varennes, sieur de La Vérendrye, reprit la seigneurie et y établit un poste de traite. Afin de déjouer la concurrence des traitants de Trois-Rivières, celui-ci alla même établir des postes de contrôle à l'Île aux Tourtes et à Shawinigan. Cette initiative avait pour objectif de capter les trajectoires empruntées par les Amérindiens et devait assurément constituer une pratique déloyale. D'ailleurs, cette entreprise rappelle celle qui a fait la fortune de François-Marie Perrot, à l'ouest de Montréal, quelque temps auparavant.<sup>9</sup>

Beaucoup plus tard, avec le développement de l'exploitation forestière, la seigneurie de La Gabelle sera investie par des scieries en raison des avantages géographiques et hydrauliques du site. D'abord par celle d'Edward Grieves en 1837, ainsi que par celle de George Baptist quelque temps plus tard, qui achètera du même coup la scierie de Grieves. Par la suite, Baptist se fit concéder un vaste domaine, où il implanta plusieurs maisons pour loger ses employés et une ferme qui produisait une grande partie des denrées nourrissant la petite population. L'établissement devint bientôt un petit village qui fut nommé Les Grès. Celui-ci constituait, par rapport à Trois-Rivières, un faubourg éloigné suffisant à lui-même et qui répétait, comme nous allons le voir, un modèle déjà implanté

---

<sup>9</sup> Perrot, capitaine au régiment de Picardie, est nommé gouverneur de Montréal en 1670, à la suite de son mariage avec la nièce de l'intendant Jean Talon. Deux plus tard, en 1672, il se fait concéder une seigneurie sur une grande île, à l'ouest de Montréal, au confluent de la rivière des Outaouais et du Saint-Laurent. Il établira à cet endroit un poste de traite de fourrures afin d'intercepter, à son profit, les convois amérindiens et ceux des coureurs des bois. Ce commerce se faisait au détriment de l'économie de Montréal et en contravention des édits royaux interdisant une telle entreprise.

aux Forges du Saint-Maurice. Les Grès constituait une position terminative à peu près complètement indépendante du bourg de Trois-Rivières et contrôlée par des acteurs clés.

### **Les Forges du Saint-Maurice et la sidérurgie en Mauricie**

En 1730, la monarchie de France accorde à François Poulin de Francheville le privilège d'exploiter les gisements de minerai de fer des marais au nord de Trois-Rivières. Quelques années plus tard, une forge est alors aménagée à quelques kilomètres en amont de la ville, près d'un ruisseau qui se jette dans la rivière Saint-Maurice. C'est avec le charbon de bois, produit localement, que l'on fait fondre le minerai de fer. Ainsi naîtra le village industriel des Forges du Saint-Maurice. Cet établissement constitue la première activité proto-industrielle au Canada et eut une grande influence sur la croissance et l'économie de la ville de Trois-Rivières. Mais les débuts furent difficiles et l'entreprise connut des ratés. Malgré cela, les autorités coloniales tant françaises que britanniques, ont pu faire produire des canons, des boulets, des marmites et des bombes (bouilloires).<sup>10</sup> Les forges, louées plus tard par différents entrepreneurs, ont produit jusqu'en 1883 d'autres articles divers, dont des poêles à bois, un bien sans doute essentiel dans la froide colonie.

La Mauricie a compté jusqu'à six forges sur son territoire. Tout d'abord, au XVIII<sup>e</sup> siècle, il y a eu les Forges du Saint-Maurice (1734-1883) et les Forges Batiscan (1798-1814). Au XIX<sup>e</sup> siècle apparaîtront les Forges L'Islet (1856-1878), de Saint-Tite (1868-1872), puis l'éphémère Forge Grondin (1876-1881). Enfin, il y eut les Forges Radnor, actives de 1853 à 1910 et qui comptent parmi les dernières à avoir été maintenues en activité. Cette remarquable concentration d'entreprises sidérurgiques s'étend même sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent où l'on trouvait, à Saint-Pie-de-Guire, les Forges de la *Compagnie des mines de la rivière Saint-François* (1868-1881) et à Drummondville, les Forges de la compagnie *Grantham Iron Works* (1880-1911) qui exploitait la mine du canton de

---

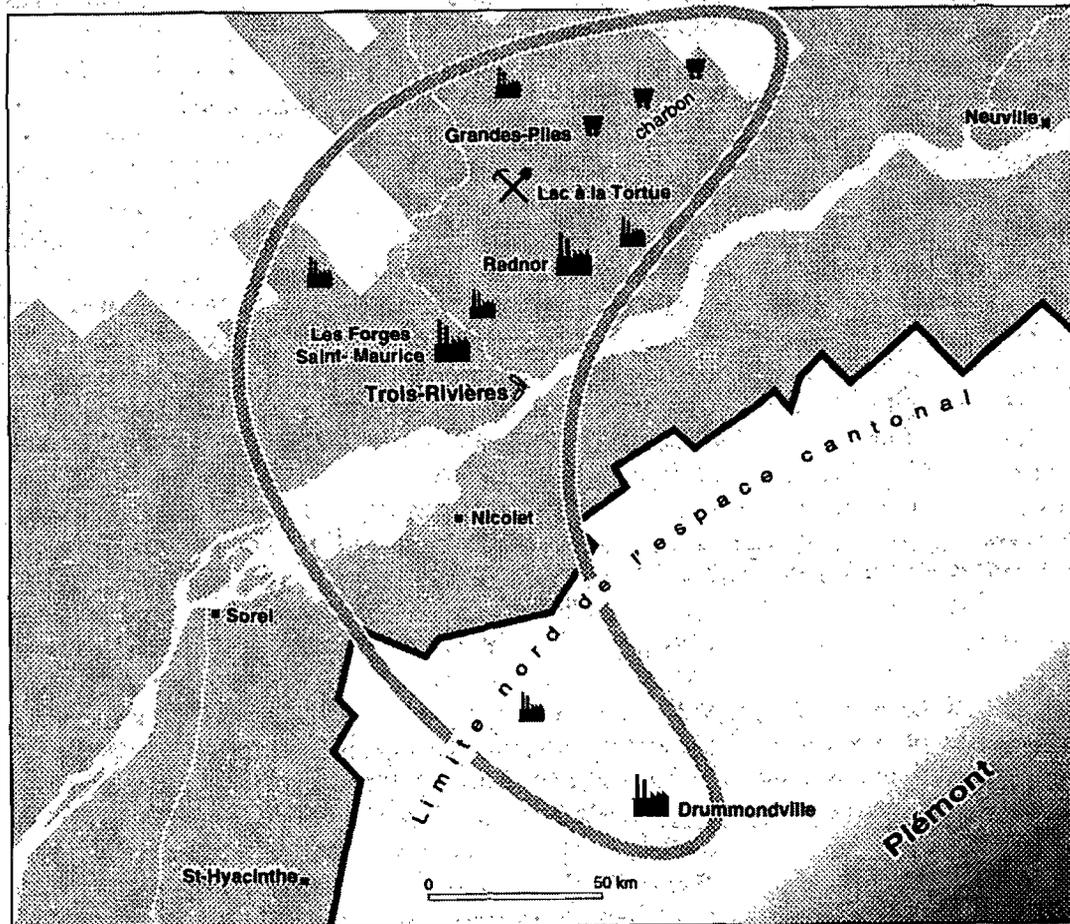
<sup>10</sup> Benjamin Sulte, dans son ouvrage sur les Forges du Saint-Maurice, donne une multitude de renseignements sur la production des Forges. Sulte parle par expérience, car il a vécu au village des Forges, sinon il cite John Lambert et Peter Kalm qui ont écrit sur les Forges suite à leur passage dans la région (Sulte, 1920 : 89-105).

Grantham. Cette spécialisation régionale se déployait en un vaste croissant qui chevauche le Saint-Laurent.

Les Forges du Saint-Maurice, sises au cœur de ce croissant, auront grandement influencé l'organisation de la vallée du Saint-Maurice. L'établissement sidérurgique, bien qu'éloigné de Trois-Rivières, fut d'une certaine manière le premier faubourg industriel de la ville. À l'opposé d'un village traditionnel, celui-ci ne polarisait aucunement la campagne environnante; les Forges du Saint-Maurice étaient plutôt directement reliées à Trois-Rivières, vers où ses produits étaient acheminés et d'où aussi proviennent diverses marchandises de consommation.

L'un des plus influents dirigeants et locataires des Forges fut Mattiew Bell qui a su, durant longtemps, profiter de ses influences politiques pour monopoliser une grande partie du territoire de la vallée du Saint-Maurice. Albert Tessier, dans son ouvrage intitulé *Les Forges Saint-Maurice (1729-1830)*, dressera un condensé très éclairant des événements entourant l'exploitation des Forges. On y apprend que certains députés protestaient contre le monopole que l'entreprise détenait sur la région et que malgré des pétitions et des assemblées populaires qui contestaient la mise en réserve de terres pour les besoins des Forges qui, dit-on, faisaient obstacle au développement de la région, Mattiew Bell a su demeurer en place. Il faut dire que ses appuis politiques et financiers, ainsi que son titre de conseiller législatif, l'ont sans doute bien servi.

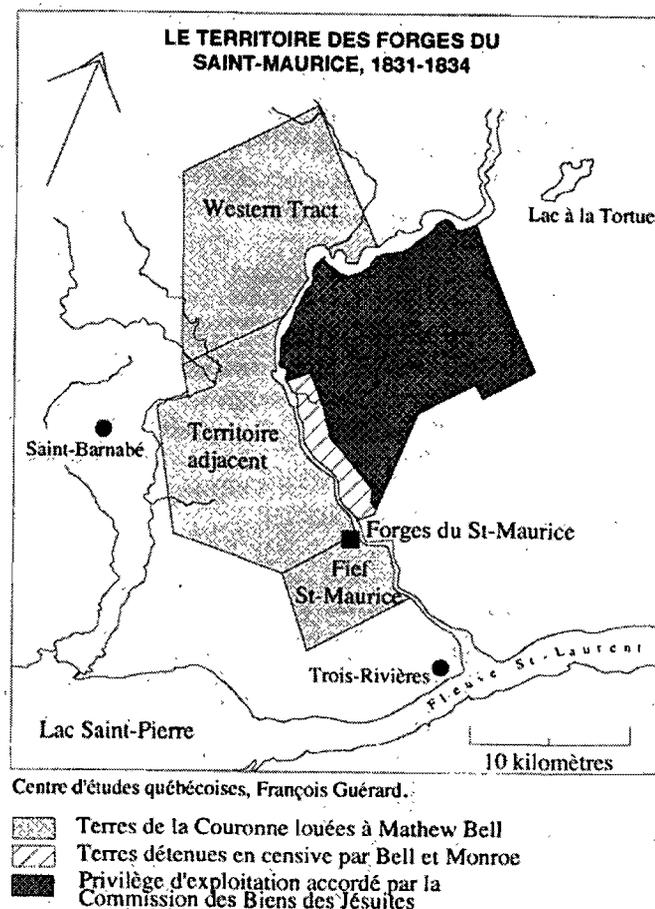
En vertu des droits exclusifs de production qu'il détenait sur le territoire, Bell avait les moyens d'exercer un très grand contrôle politique. À tel point que des citoyens faisant fi de l'interdiction de s'établir sur le territoire des Forges se sont vus poursuivis en justice. Bell tenait à l'intégrité de ses droits d'occupation et avait, dans plusieurs cas, intenté des procès contre les squatters. Cette situation a par ailleurs mené à l'adoption d'un édit gouvernemental consacrant des droits exclusifs au locataire des Forges (Hardy, 1995 : 199).



Sources. Hardy 1995 : 87 ; Kestaman 1985.

Figure 54 : Le centre du Québec méridional (1825-1880), Figure 20.1, dans Ritchot, G., Le Québec, forme d'établissement, 1999.

En 1830, les Forges du Saint-Maurice monopolisaient un territoire de 400 km<sup>2</sup> (Hardy, 1995 : 197). À ce moment, les seigneuries sont pleines à craquer et une grande volonté d'occuper de nouveaux espaces semble animer toute la population du Bas-Canada. Les habitants de la région de Trois-Rivières n'échappent pas à cette tendance. À la veille du renouvellement du bail des Forges, en 1831, une véritable lutte pour l'espace s'engage. Il y aura alors des dénonciations de la part de députés de la région à propos de terres réservées et laissées inexploitées. Mais le conseil législatif, dont Bell est membre depuis 1823, a beaucoup de pouvoir et obtient donc tout le soutien du gouverneur Lord Aylmer.



**Figure 55 :** Le territoire des Forges du Saint-Maurice (1831-1834), dans Hardy, R., *La sidérurgie dans le monde rural, Les hauts fourneaux du Québec au XIXe siècle*, 1995.

Albert Tessier fait remarquer qu'il est même question de ce problème dans la déclaration des 92 Résolutions. L'article 7 de la résolution 84 s'en prend aux « divers systèmes fautifs et partiels d'après lesquels on a disposé, depuis le commencement de la constitution, des terres vacantes en cette province, lesquels ont mis la généralité des habitants du pays dans l'impossibilité de s'y établir » (Tessier, 1974 : 156).

Malgré les contestations, Lord Aylmer verra au prolongement du bail des Forges et même à une augmentation du territoire en réserve. Toutefois, après les rébellions des Patriotes de 1837-1838, la situation change et « [l]a consigne donnée au premier gouverneur de l'Union, sir Charles Bagot, prônait la bienveillance à l'égard des réclamations populaires » (Tessier, 1974 : 160).

Finalement, le Conseil exécutif ordonna une enquête qui conduira, en 1846, à la mise aux enchères des Forges. Bell aura été un grand bourgeois qui, tout comme Menier à l'île d'Anticosti, s'est comporté comme un aristocrate. Pratiquant l'élevage du renard et la chasse à courre pour assurer son prestige auprès des grands du milieu politique et financier, il avait à la fois besoin d'un territoire pour l'exploitation des forges et d'un domaine pour affirmer son statut et son pouvoir. Cet exemple montre bien comment il est possible de contrôler politiquement un grand territoire et de maintenir une certaine position grâce à ses relations financières et politiques. Bell avait réussi à réunir sa main-d'œuvre au sein d'un village industriel et à garder celle-ci dans une situation de dépendance. Les derniers propriétaires seront les McDougall qui maintiendront les forges en activité jusqu'en 1883, année de la fermeture définitive des hauts fourneaux (Tessier, 1974 : 195).

Il exista, comme nous l'avons dit plus tôt, plusieurs autres villages industriels dans la région. Notamment celui des Forges Radnor qui, tout comme le village des Forges du Saint-Maurice, a aujourd'hui complètement disparu.

Ces regroupements d'habitations autour des hauts fourneaux sont au nombre de cinq au recensement de 1881. Au village des Forges du Saint-Maurice, le seul en 1851, s'est ajouté celui des Forges Radnor incorporé sous le nom de Fermont en 1858, puis celui des Forges L'Islet, des Forges de Saint-Pie et des Forges Grondin. À Drummondville, les ouvriers du haut fourneau s'intègrent à la population du village existant. Ils habitent à proximité de l'église et confèrent une personnalité propre à quelques rues sans que l'on puisse parler d'une entité autonome. Sauf Fermont, aucun de ces villages n'est incorporé. Ce sont des agglomérations d'habitations entièrement construites par l'entreprise pour loger sa main-d'œuvre. Elles apparaissent et disparaissent avec celles qui leurs donnent vie et les gouvernement (Hardy, 1995 : 223-224).

Des disparitions entières qui témoignent de la vulnérabilité de ces établissements dont l'économie ne tient qu'à un seul type de production.

La fermeture de la plupart des hauts fourneaux au début des années 1880 explique en grande partie la diminution accentuée de la population des

villages industriels. Mais comment expliquer que la population de Fermont n'ait pas augmenté avec le développement des activités de production ? C'est que la croissance de la population de ces villages est très directement reliée à leur fonction quasi unique de dortoir des entreprises. Si on examine la situation des Forges Radnor, on constate que malgré le réaménagement de 1892 qui a augmenté de beaucoup la capacité de production, l'entreprise retient sur place moins de main-d'œuvre. Le chemin de fer déleste le site du haut fourneau d'une partie importante de ses charretiers et de ses journaliers – ceux qui manoeuvraient le bois, le minerai, le charbon et les gueuses de fonte – et distribue cette main-d'œuvre sur un espace plus vaste. Confiné à sa fonction de dortoir, Fermont, le dernier village industriel, cesse de croître jusqu'à sa démolition à la fermeture de l'établissement sidérurgique en 1910 (Hardy, 1995 : 224-225).

On reconnaît aussi que l'amélioration des techniques de sidérurgie (four à puddler et laminoir) entraîne une déqualification de la main-d'œuvre et que subséquemment, les artisans du milieu peuvent être remplacés par des employés journaliers, moins spécialisés, mais pouvant désormais s'acquitter tout aussi bien de la tâche. Ainsi, l'entreprise sidérurgique viendra à convoiter la même main-d'œuvre rurale que les entreprises forestières et ferroviaires, provoquant du même coup un effet sur la demande salariale et sur la mobilité des travailleurs qui pourront choisir leur lieu d'habitation et de travail.

À la fin du siècle, les rapports entre la sidérurgie et le monde rural s'étaient considérablement modifiés. L'industrie avait moins besoin de l'approvisionnement en matières premières chez les cultivateurs que d'une main-d'œuvre saisonnière de bûcherons. C'est ainsi qu'elle continuait de supporter le peuplement de la zone du contrefort des Laurentides (Hardy, 1995 : 223).

Par ailleurs, il y aura non seulement compétition pour le contrôle de la main d'œuvre, mais aussi pour le territoire et ses ressources. Cette concurrence ira en grandissant entre les sidérurgies, les compagnies forestières et le monde agricole qui convoitent tous le même espace de production.

[Q]uand le représentant des Forges Radnor réclamait un territoire forestier au nom des intérêts confondus de la sidérurgie et de l'agriculture, son

argumentation versait dans le paradoxe. Car l'intention non avouée de l'entreprise était de se mettre à l'abri d'un approvisionnement trop exclusif chez les cultivateurs. Ceux-ci, en effet, avec le prix de leur bois en ayant accès au marché urbain du bois de chauffage. Les charbonnières réclamèrent donc un accès gratuit à la forêt publique pour maintenir les prix à la baisse. Le gouvernement souscrivit à cette requête en leur accordant de vastes étendues le long du Saint-Maurice. Après cet octroi forestier, l'entreprise continua d'acheter le bois des cultivateurs, mais cette source d'approvisionnement n'avait plus la même importance (Hardy, 1995 : 222-223).

Ce n'est donc pas tant la pression populaire, plaidant pour l'ouverture de territoires près des contreforts du nord des seigneuries du bord du fleuve, que le développement industriel à grande échelle qui aura eu raison de la sidérurgie en Mauricie. Plus spécifiquement, il s'agira d'une part, de la progressive consolidation d'une grande zone d'exploitation forestière, dont il sera question ultérieurement, et d'autre part, du déplacement de la production de fer en Amérique du Nord qui favorisa la mise en place d'une aire d'influence défavorable aux entreprises du Québec. En effet, à compter de la fin des années 1830, les hauts fourneaux de la Pennsylvanie, de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario feront une vive concurrence aux forges du Québec avec leurs articles de fonte. La sidérurgie au charbon de bois qu'elles employaient allait être progressivement déclassée par la sidérurgie au coke et plus tard par la production de l'acier (Hardy, 1995 : 136-141).

Il nous semble que l'insistance à la fin du siècle pour maintenir un apport direct des cultivateurs en minerai ou en charbon, alors que ces productions étaient de toute évidence devenue marginales, ait été purement stratégique. Il s'agirait en somme d'un moyen utilisé par l'entreprise pour sensibiliser le gouvernement à ses demandes de protection tarifaire, de prime à la production et d'octroi gratuit d'un vaste territoire forestier à même les terres publiques.

L'entreprise soutenait que sans protection tarifaire ou autre mesures avantageuse, comme il existait en Ontario pour promouvoir les projets sidérurgiques d'Hamilton et de Deseronto, la sidérurgie lourde québécoise n'allait pas pouvoir résister à la concurrence. Avec elle allaient disparaître tous les avantages dont jouissait le monde rural. (Hardy, 1995 : 222).

Constatant le repositionnement des entreprises sidérurgiques en Amérique du nord, Hardy s'interroge sur le « rôle joué par les entrepreneurs » dans le maintien de la production sidérurgique en Mauricie. Selon lui, la constitution de grandes corporations industrielles continentales a eu pour effet de diminuer l'influence des entrepreneurs dans le choix des sites de production (Hardy, 1995 : 240). Cependant, considérant le fulgurant développement des entreprises sidérurgiques américaines, notamment celles de la Pennsylvanie, il faudrait plutôt y voir une reconfiguration sous-continentale de différents secteurs de production industriels qui a entraîné une érosion des avantages dont pouvaient se prévaloir les forges du centre du Québec. Un phénomène qui a ouvert la voie à l'émergence aux États-Unis et en Ontario de ce que nous nommerons une *Iron Belt* et face à laquelle la petite concentration de forges ne pouvait rien.

## 1850 – 1900 Les anticipations d'une ère nouvelle

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, comme nous l'avons vu plus tôt, le développement du territoire s'articule à des « dynamiques positionnelles » que dominent les acteurs du commerce de la fourrure et de la sidérurgie. Au XIX<sup>e</sup> siècle, ces positions sur le territoire seront plutôt disputées par les marchands de bois et le clergé. Regardons maintenant les tenants et les aboutissants des conflits de positions et de trajectoires qui sont survenus à cette époque.

Sous le Régime britannique, la ville de Québec jouera un rôle de premier plan dans l'exportation du bois d'œuvre et dans la construction navale. En pleine guerre contre la France, la Grande-Bretagne a besoin de bois, surtout du chêne et du pin, pour la construction et à la réparation des nombreux vaisseaux de sa flotte. En 1806, Napoléon décrète un blocus à l'échelle continentale, privant ainsi la Grande-Bretagne de ses approvisionnements en bois de la Baltique. Celle-ci se tourne alors vers sa colonie d'Amérique pour alimenter ses chantiers de construction navale. Au début, ce sont essentiellement des activités de cueillette, coupe et flottage qui ont lieu dans la colonie. Le bois des forêts de la vallée du Saint-Laurent était majoritairement équarri et assemblé en cages ou en radeaux afin d'être expédié au port de Québec où l'on procédait à son chargement sur des navires à destination de l'Angleterre. Cependant, on réalisera avant longtemps qu'il est plus profitable d'aménager des chantiers navals à Québec même.

Durant cette période, la forêt de la vallée du Saint-Maurice est en mesure de fournir d'importantes quantités de bois à l'exportation. Pourtant, Trois-Rivières, située juste à la confluence du fleuve et de la rivière, tire très peu profit de cette exploitation commerciale. Toute cette ressource lui passera sous le nez à destination de Québec sans qu'elle puisse toucher aux revenus substantiels liés à la transformation du bois.

Aussi loin que l'on remonte dans le temps, depuis le début de la colonisation en bordure du fleuve, la forêt mauricienne a continuellement été l'objet d'exploitation commerciale. L'écorce de pruche pour les tanneries, la cendre pour la potasse et la perlasse, le pin – la zone de la

Batiscan était une réserve de pin de la marine britannique – et le chêne pour la construction navale qui florissait alors à Québec et se pratiquait ailleurs dans quelques villages du bord de l'eau, l'équarrissage des bois francs à la hache et leur expédition à Québec pour la fabrication de tonneaux, de voitures ou de meubles, toutes ces activités ont eu cours dans la région de Trois-Rivières avant le tournant des années 1830 (Hardy et Séguin, 1984 : 23).

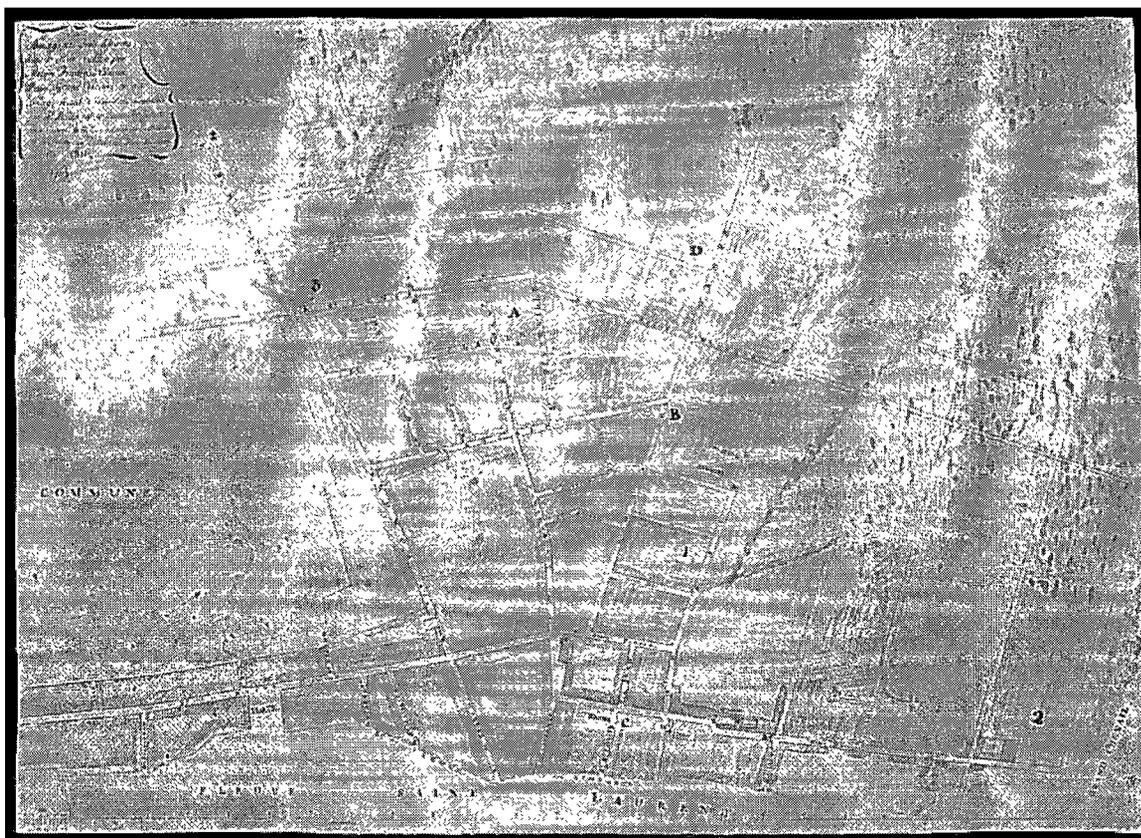


Figure 56 : Trois-Rivières, dessin de J. Lambert, 1808, ASTR.

John Lambert, voyageur, auteur et aquarelliste, visite le Canada à cette époque et séjourne à Trois-Rivières. Son récit laisse voir une modeste ville s'ouvrant sur une proche campagne. Cependant, les traducteurs de ses récits de voyage nous informent que Lambert fait preuve de quelques préjugés à l'égard du Canada et qu'il aborde la colonie de façon hautaine. C'est un militaire de formation et un homme éduqué provenant de la bonne société. Cela fait en sorte qu'il porte un regard passablement péjoratif sur l'ensemble du pays. Par contre, il est sensible aux choses et ses descriptions des villes et du territoire sont très instructives.

Trois-Rivières est très petite en comparaison de Montréal et de Québec, mais sa taille la place au troisième rang des villes du bas-

Canada. Elle est à peine plus grande toutefois que certains villages anglais. [...] On n'y trouve que quelques rares maisons d'apparence convenable. Les autres sont de misérables maisons de bois comptant quelques pièces au rez-de-chaussée et au grenier. Certaines maisons sont en meilleur état que d'autres, mais la plupart sont négligées et tombent en ruines. [...] Les édifices publics de Trois-Rivières sont le couvent Sainte-Ursule (Couvent des Ursulines), l'église catholique, la caserne et le vieux monastère des récollets ou religieux franciscain; ce dernier abrite la prison, le Palais de justice, les bureaux du shérif et du protonotaire, une salle de billard et une chapelle épiscopaliennne! (Lambert, 2006 traductions de 1813 : 291-292).



e007151894

**Figure 57 :** Carte de Trois-Rivières, par François Baillargé, 1816, Archives publiques du Canada.

Quelques années plus tard, François Baillargé, peintre, sculpteur et architecte, trace une carte montrant une trame de rue qui s'étend au-delà du bourg en direction du nord et de l'ouest. Alors que les premiers îlots au sud et ceux en développement au nord sont plutôt réguliers, les îlots du centre de la carte, pris entre la rue des Forges et la rue des Champs

(aujourd'hui Laviolette), prennent la forme de parallélépipèdes. On peut identifier la densité des fronts bâtis par la trame plus foncée dessinée en bordure de rue. Notons, aussi la présence d'un large terrain vague à l'ouest. Il s'agit de la Commune, une réserve de terre d'environ 470 arpents qui fut concédée aux habitants de Trois-Rivières par le gouverneur général de Nouvelle-France, Charles Jacques Huault de Montmagny, en 1648 et qui servit durant longtemps d'espace de pâturage (Gamelin et autres, 1984 : 77). En 1850, la municipalité obtiendra une autorisation gouvernementale pour administrer la Commune et en lotir une partie pour le développement résidentiel. Ce lotissement permettra l'extension du petit faubourg qui se développe en bordure du fleuve, du côté sud-ouest et favorisera la création de la paroisse Saint-Philippe en 1909. Une carte de 1853 présente d'ailleurs le tracé projeté de la rue Saint-Georges qui bordera ce nouveau secteur de la ville.



**Figure 58** : Carte de Trois-Rivières, 1853, NMC 1998, Bibliothèque et Archives Canada.

Comme les plans présentés plus haut le montrent, l'espace bâti de Trois-Rivières se limitait au vieux bourg, sur le Platon, et à quelques implantations en faubourg. Avec l'exploitation commerciale de la forêt, les élites espéraient bien que la petite ville puisse vite grandir, mais il semble que certaines contraintes ont freiné sa croissance.

En Mauricie, l'exploitation commerciale du bois s'amorce dans les années 1820. Tout le bois coupé provenait essentiellement de territoires de coupe situés à l'intérieur des limites des basses terres du Saint-Laurent. Ainsi, les activités entourant le commerce du bois dépendent de petites entreprises de sciage établies dans les seigneuries. On verra d'abord apparaître les forestiers le long des rivières Batiscan et du Loup. Ce sont là des axes de pénétration facile, où des chutes, avantageusement situées à proximité du fleuve, permettent l'établissement d'une scierie. Un américain du nom de Truman Kimpton obtient, en 1823, une concession forestière sur la rivière du Loup et construit une scierie deux ans plus tard. William Price, au début des années 1830, achète des emplacements sur la rivière Batiscan. Il sera par la suite propriétaire d'une grande scierie à la chute Murphy (Hardy et Séguin, 1984 : 28).

En 1828, le gouvernement mandate Joseph Bouchette et le lieutenant Ingall pour faire l'exploration de la vallée du Saint-Maurice. Ils font le relevé des ressources, des cours d'eau, de la qualité des sols et de l'abondance des forêts. Sur cette lancée, on assistera à la fin des années 1830 à la mise en vente de concessions forestières sur le territoire de la Couronne. L'ère de l'exploitation commerciale à grande échelle du bois s'ouvre donc dans la vallée du Saint-Maurice et une autre logique d'appropriation du territoire prend place. Les pinèdes du Saint-Maurice seront aussi exploitées, mais le monopole des Forges, de même que les chutes et les rapides de la rivière, feront obstacle au développement de l'industrie.

L'Angleterre entamait sa révolution industrielle et la demande en bois demeura constante. Cette conjoncture fit en sorte qu'il fallait désormais aller chercher le bois de plus en plus loin du fleuve. Le potentiel de développement dans ce secteur de production va convaincre le gouvernement d'ouvrir l'accès à la vallée du Saint-Maurice. Comme nous

l'avons vu, le premier exploitant à établir une scierie dans la vallée du Saint-Maurice a été Edward Grieves, qui construit ces installations sur la rivière Caché, au cœur du domaine des Forges du Saint-Maurice, ce que son statut de gendre du propriétaire avait sans doute facilité.

Une brèche est alors ouverte sur ce territoire réservé et en 1846, à force de pression par les commerçants de bois, le gouvernement procédera à la mise en vente des concessions des Forges. Bien que celles-ci renaîtront temporairement de leurs cendres une vingtaine d'années plus tard, leur monopole sur le territoire forestier a grandement diminué et prendra véritablement fin en 1883 lors de leur démantèlement. La situation invita alors une poignée d'entrepreneur à se lancer à l'assaut des forêts de la vallée du Saint-Maurice. L'un d'entre eux, Georges Baptist, entreprendra de faire construire une scierie au site des Grès et fera au même moment l'acquisition de la scierie de Grieves sur la rivière Caché.

Baptist fait parti de la classe bourgeoise émergente procédant à une réappropriation ou une « ressaisie » du territoire. En effet, avec toute cette ressource forestière dès lors disponible et le vaste marché qui s'ouvre avec l'industrialisation et l'urbanisation du nord-est des États-Unis, la région est rapidement réinvestie par de nouveaux riches. Les barons de la fourrure, remplacés par les seigneurs des Forges, sont maintenant supplantés par les grands forestiers aussi nommés les *Lords Lumbers*.

L'année suivant la vente des Forges du Saint-Maurice, Hilarion Legendre et John Bignell arpentent la vallée du Saint-Maurice et donnent en quelque sorte le coup d'envoi à l'exploitation forestière. Mais des contraintes demeurent; le territoire est difficile d'accès et la rivière Saint-Maurice est tumultueuse, rapides et chutes rendant le transport du bois difficile. De plus, on se rend compte peu à peu que les grands pins demandés pour le bois équarri sont de plus en plus éloignés et que de fait les frais d'approvisionnement sont plus élevés. Les moyens de communication étant lents, il est par ailleurs difficile de répondre à temps aux exigences du marché britannique. Également, les changements de technique de fabrication des navires, dont la coque est désormais en acier, vont réduire la demande.

Par contre, les forêts américaines sont épuisées et l'urbanisation outre frontière accroît considérablement la demande de bois. L'ouverture de ce marché va faire reconnaître la nécessité d'exploiter le Haut-Saint-Maurice. Ainsi, citoyens et commerçants de bois feront pression auprès du gouvernement afin de faire construire des installations facilitant le transport du bois sur la rivière. Après avoir obtenu un engagement du gouvernement en 1851, les travaux d'aménagement de glissoires et d'estacades sur la rivière Saint-Maurice débutent en 1852.

À ce moment, il y avait peu de développement dans la vallée du Saint-Maurice, mais ces investissements ouvrent un nouvel axe de développement vers le nord, hors de l'aire seigneuriale. Dès lors, on assistera à une pénétration de l'occupation vers le socle laurentien.

### **Préindustrialisation et exploitation de la forêt par des étrangers**

Durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, comme nous l'avons mentionné, les Américains ont épuisé leurs proches ressources forestières, de sorte que les processus d'industrialisation et d'urbanisation qui ont cours aux États-Unis font croître la demande de bois au Québec. Au fur et à mesure que ce marché se développe, l'économie québécoise est progressivement rattachée à l'économie américaine. En effet, étant donné que l'organisation de la coupe en forêt requiert d'importants capitaux, les Américains envahiront peu à peu le territoire québécois.

Jusque là, de petits moulins à scie fournissaient le bois coupé aux grands commerçants des villes. Les colons pouvaient également participer à l'exploitation commerciale de la forêt et tirer un revenu d'appoint de la vente de bois de pins ou de chênes pour la construction navale, de la vente d'écorce de pruches aux tanneries, de la vente de potasse et de perlasse ou de la fabrication de meubles et de tonneaux. Mais peu à peu, les marchands, majoritairement britanniques et américains, deviendront propriétaires des moulins à scie. Ils procéderont rapidement à des agrandissements, accroîtront le nombre

de scies et feront fermer les plus petites scieries. Ainsi, de grandes scieries équipées de scies mécaniques multiples remplaceront les petits moulins à scie unique.

En Mauricie, de grands entrepreneurs comme Baptist, Hall et Ross joueront un rôle prépondérant dans le développement de la région. Afin de réglementer leurs opérations forestières, un système de mise aux enchères des concessions forestières est alors implanté. Malgré cela, l'agent des terres de la couronne réserve parallèlement des concessions à quelques exploitants. Ceux-ci se trouvent à mettre la main sur plus de territoire de forêt qu'ils ne peuvent en exploiter. Ils privent ainsi le gouvernement de revenus sur le volume de coupe et freinent par ailleurs toutes avancées de la colonisation. Cet imbroglio quant à l'affermage des forêts de la vallée du Saint-Maurice fera en sorte qu'il y aura très peu de bénéficiaires de l'exploitation des ressources. Ainsi, les richesses forestières de la région seront dès lors entre les mains d'étrangers.

À ce sujet, Hardy et Séguin font remarquer que le rapport du gouvernement de 1852 indique que le nombre de limites concédées à des compagnies ou à des particuliers anglophones sur le Saint-Maurice et ses tributaires est frappant.

[...] on reste surpris de l'étendue des concessions accordées, des bas prix demandés pour les rentes annuelles et les droits de coupe, de l'exemption dont jouissaient certaines essences moins estimées; et l'on est attristé en même temps de ne relever, sur cette longue liste de marchands de bois, que des noms anglais ou des compagnies à noms anglais (Hardy et Séguin, 1984 : 26).

Reste que cette réappropriation du territoire et de sa ressource animera Trois-Rivières d'un dynamisme nouveau. En peu de temps, l'aménagement de glissoires et d'estacades pour favoriser la flottaison des billes de bois sur la rivière Saint-Maurice engendrera une exploitation plus intensive des forêts mauriciennes ainsi qu'une augmentation des activités de sciage. Une production à plus grande échelle donc qui aura forcément un impact sur l'organisation régionale et sur le développement de la ville de Trois-Rivières.

La première compagnie à s'installer à Trois-Rivières même aura été la compagnie américaine *Norcross & Phillipps*. Elle construit, en 1854, une première scierie à l'embouchure du Saint-Maurice. Quelques années plus tard, l'industrialisation se poursuit et on retrouve désormais, dans le secteur à l'est du bourg, la Fonderie de *Georges Benson Hall*, la scierie de *Norcross & Phillipps*, dès lors rachetée par *Ross Ritchie and Co*, les Entrepôts des *George Baptist and Sons Co* et la manufacture de fuseaux *J. Skroeder & Co* (Gamelin et autres, 1984 : 77).

Ce développement industriel favorise la croissance démographique de la ville avec, d'une part, l'établissement d'une nouvelle bourgeoisie d'affaires et, d'autre part, l'arrivée d'une importante population ouvrière : « [...] la construction de scieries aux Trois-Rivières, dans les années 1850, entraîne l'établissement de trois succursales bancaires, augmente la valeur de la propriété foncière et nécessite la création de voies ferrées » (Hamelin et Roby, 1971 : 224).

Cette nouvelle bourgeoisie trifluvienne, investira un nouveau secteur de la ville. Alors qu'elle se localisait essentiellement sur la rue des Ursulines, sur le Platon, avant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, voici qu'elle se rassemble maintenant dans un petit quartier au nord de la rue Notre-Dame.

La bourgeoisie trifluvienne avait d'abord élu domicile dans ce qu'on appelait à l'époque la haute ville, c'est-à-dire le Platon et ses environs immédiats. Les rues des Casernes (Château), des Ursulines (Notre-Dame), St-Louis, Turcotte et quelques autres étaient en grande partie habitées par des industriels, des commerçants, des administrateurs et des membres des professions libérales. Mais cette zone pittoresque et cossue déjà fort occupée par des institutions religieuses était somme toute trop restreinte pour absorber l'augmentation des membres de la classe aisée que favorisait l'expansion des activités économiques au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Cette bourgeoisie fut contrainte d'essaimer hors de ce périmètre. [...] Elle occupait en somme les plus beaux sites à proximité du fleuve et des parcs, tout à côté des activités économiques qu'elle animait. Autour de cette zone se déployaient les quartiers ouvriers (Gamelin et autres, 1984 : 90).

L'arrivée d'une nouvelle population ouvrière, favorisera quant à elle l'émergence de voisinages ouvriers, comme celui du « secteur Hertel », le long des rues Sainte-Cécile, Saint-Paul et Hertel.

La population ouvrière se groupe à l'est des propriétés des Ursulines dans le quartier Sainte-Ursule, donnant ainsi naissance à un petit quartier ouvrier dès les premières décennies du XIXe siècle. Celui-ci s'agrandit en longeant la rue Notre-Dame [des Ursulines] et la nouvelle rue Saint-Paul, ouverte en partie en 1820. C'est la première agglomération ouvrière de Trois-Rivières. Connue sous le nom de « secteur Hertel », ce quartier est intégré à la paroisse de Sainte-Cécile en 1912. Le secteur se caractérise par une concentration de modestes maisons de bois d'un seul étage, à toiture à deux versants sans lucarne. C'est en fait une architecture domestique d'inspiration rurale, importée par les ouvriers venus s'installer en ville (Hamel, 2005 : 24).



**Figure 59 :** Vue à vol d'oiseau des Trois-Rivières, P.Q., 1881,  
Collection nationale de cartes et plans, Archives publiques Canada.

Le faubourg devient donc, au fil des ans, un important foyer de préindustrialisation. L'implantation prochaine du chemin de fer et la mise en place d'installations portuaires feront en sorte que Trois-Rivières et son petit quartier ouvrier connaîtront bientôt, comme

bien d'autres agglomérations, une période d'industrialisation massive. La vue à vol d'oiseau de 1881 témoigne du progrès qu'a connu la petite ville. On y voit notamment le faubourg isolé entre le domaine des Ursulines et la scierie sur la rive du Saint- Maurice.

Du côté ouest, la Commune est maintenant partiellement lotie et les propositions de développement du port font de Trois-Rivières une véritable petite cité industrielle. Toutefois, le regroupement de l'habitat est encore concentré près des rues des Forges et Notre-Dame.

### **De nouvelles concentrations sur le territoire, les fermes forestières**

Avec la mécanisation de l'exploitation forestière, les petits moulins à scie deviendront, comme nous avons vu, des scieries à plus forte capacité productive. Les compagnies forestières mobilisent dès lors une main-d'œuvre plus abondante et commandent un plus grand approvisionnement en denrée et en matériel de tout genre.

La stratégie des entreprises, qui vise l'autonomie et la réduction des frais d'exploitation, pousse les compagnies forestières à trouver à la fois les moyens d'assurer l'approvisionnement des chantiers et la conservation des aliments, tout en contrôlant les coûts de transport. Ainsi se répandra la pratique d'implanter des fermes forestières. Ces établissements faisaient l'élevage du bétail, qui servait à nourrir les hommes de chantier, et des chevaux, qui servaient aux opérations forestières. Ils cultivaient aussi une grande partie des produits agricoles consommés par les bûcherons.

De plus, comme ces fermes se trouvaient aux carrefours des trajectoires menant vers les territoires de coupe, elles ont dans bien des cas donné naissance à de petites localités permanentes. Cette pratique n'est pas exclusive à la Mauricie; on la découvre également dans les Laurentides :

[...] à tous les cinquante kilomètres, environ, les compagnies doivent cependant défricher quelques acres de terre pour y aménager des

grandes fermes dont la fonction prioritaire sera d'assurer le ravitaillement des hommes et des animaux en victuailles, tout en jouant un rôle de refuge temporaire pour les voyageurs occasionnels comme les explorateurs, les employés du gouvernement ou les missionnaires (Laurin, 1995 : 245).

Par exemple, les frères Hamilton, dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, entretiennent trois fermes le long de la rivière la Rouge : La Ferme d'en-Bas qui dessert les concessions des cantons de Clyde et de Joly, la Ferme du-Milieu dans le canton de Marchand et la Ferme d'en-Haut, qui rejoint les cantons Lynch et Mousseau<sup>11</sup> (Laurin, 1995 : 245).

Les compagnies de la vallée du Saint-Maurice mettront aussi en place leur système de communication et de ravitaillement par le biais de fermes, de relais et de petits centres d'opération : « [p]our ravitailler leurs chantiers, les entrepreneurs ont jalonné le bassin du Saint-Maurice de postes et relais où, au passage, leurs travailleurs pouvaient trouver refuge. À quelques endroits, ils exploitent des fermes ». Forte de son expérience sur la Rouge, la compagnie Baptist « en a aménagé au confluent des rivières Matawin, aux Rats et Croche. On en rencontre aussi ailleurs à Grande-Anse et à La Tuque notamment » (Hardy et autres, 2004 : 172).

Mais peu à peu on retrouve plus que de simples fermes. En effet, comme l'industrie du bois nécessite l'aménagement de nombreux équipements et la mobilisation d'un nombre toujours plus grand de travailleurs, ce sont de petits établissements agroforestiers composés d'habitations et de divers bâtiments que l'on verra apparaître sur le territoire. « Les scieries suscitent des villes dynamiques et font surgir des villages en pleine forêt » (Hamelin et Roby, 1971 : 224).

---

<sup>11</sup> Ailleurs dans les Laurentides, la multiplication des chantiers forestiers entraîne l'ouverture d'importantes fermes forestières. « La Ferme de la Montagne » a été construite en 1850 par la compagnie forestière James Maclaren. Elle servait à rentabiliser ses opérations forestières les plus éloignées. La compagnie ouvrit aussi un entrepôt de marchandises à Mont-Laurier vers 1885. Celui-ci devait approvisionner d'autres fermes, qui ont d'ailleurs donné nom aux localités de Ferme Rouge, Ferme Wabasee, Ferme Neuve, Ferme Tapanee et Ferme Ox Bow ([www.maclaren.iquebec.com/mac17.htm](http://www.maclaren.iquebec.com/mac17.htm) et [www.municipalite.ferme-neuve.qc.ca/histoire\\_patri.htm](http://www.municipalite.ferme-neuve.qc.ca/histoire_patri.htm)).

Le village des Grès en constitue un exemple éloquent : « [...] les Grès contiennent une centaine d'habitations pour les contremaîtres et les ouvriers. On y trouve un grand magasin, des ateliers de forge et de menuiserie, des boutiques de sellier, de cordonnier et de charron, des entrepôts, de vastes écuries et des étables » (Hamelin et Roby, 1971 : 224). Mais ici encore, on constate, comme dans le cas des Forges, que cette occupation du territoire se fait en mode faubourien et que la mobilité des ouvriers est contrôlée par le propriétaire des lieux. Il s'agit d'un « village fermé » dirigé totalement par les entrepreneurs forestiers, George Baptist et fils, qui possèdent les terrains et les maisons. Les Baptist sont « rois et maîtres » comme en témoigne Thomas Boucher qui écrit que les Baptist dominant partout et règnent sur leur domaine en autocrates, « comme les barons du Moyen Âge » (Hamelin et Roby, 1971 : 223-224).

Autre exemple, les Piles, qui figure comme l'un des établissements forestiers les mieux aménagés de la région. C'est d'ailleurs de là que s'organise la montée des travailleurs vers le Haut-Saint-Maurice.

Il est le point de départ d'un long trajet entrecoupé de nombreux points d'étape comme, Matawin, Grande-Anse, Rivière-aux-Rats et La Tuque. La Rivière-aux-Rats était le dernier poste, sur le Saint-Maurice, où s'arrêtaient les employés de Baptist, qui couchaient à la ferme tenue par un M. Bellemare; de là, ils rayonnaient dans tout le territoire environnant. [...] Il y avait bien d'autres groupes qui montaient encore plus haut : ceux de Ross Ritchie qui se rendaient à La Tuque, où ces derniers avaient aussi leur ferme et d'où ils pouvaient atteindre facilement la Bostonnais et d'autres « creeks » de moindre importance (Dupin, 1935: 24).

On notera aussi la construction en pleine forêt de villages comme Sanmaur (contraction de la prononciation anglaise de Saint-Maurice), établi lorsque le barrage Gouin fut construit, et Windigo, en aval de Sanmaur. Ces établissements sont des centres d'opération pour la *Brown Corporation* à La Tuque et connurent une forte période d'activité au cours de la décennie 1930 (Hardy et Séguin, 1984 : 65-66).

Cependant, il semble que ces occupations engendrent peu d'établissements permanents, car une fois les sites de coupe épuisés l'établissement est le plus souvent abandonné. Ces concentrations ouvrières forestières correspondent dans ce cas à des « microfaubourgs » disséminés sur le territoire en exploitation plutôt qu'à des villages polarisant une campagne agricole ou agroforestière. Une telle occupation suggère que les activités forestières sont alors concurrentes à l'agriculture et la colonisation. Certains verront d'ailleurs, dans le refus de l'État d'arpenter des terres et d'ouvrir de chemins, ainsi que dans les manœuvres des forestiers pour obtenir des privilèges de coupe et implanter des fermes, un frein à la colonisation. Déjà, en 1865, à l'époque du curé Labelle, la Ferme Gouin, était « un des premiers exemples de la concurrence que se livreront colons et compagnies de bois pour le contrôle du territoire des Hautes-Laurentides », un problème qui deviendra omniprésent, écrit-on (Laurin, 1995 : 246).

Trois-Rivières polarise donc une campagne « étriquée », confinée aux basses terres de part et d'autre du Saint-Maurice. Son arrière-pays lui échappe.

### **Colonisation de la vallée du Saint-Maurice**

À l'approche de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les seigneuries sont remplies et la population, en surnombre, n'a d'autre choix que de chercher du travail en ville ou de coloniser une terre nouvelle. Toutefois, il semble que plusieurs obstacles retardent les mouvements de colonisation. Quelques villages grandissent dans les campagnes reculées, mais le phénomène est plutôt lent. Par contre, il y a au même moment une trajectoire d'exode qui semble beaucoup plus rapide.

Au Bas-Canada, on assiste à l'amorce d'un mouvement de colonisation vers 1848. Jusqu'à ce moment, la colonisation serait faite de proche en proche, par le débordement progressif des seigneuries. Mais en Mauricie la colonisation du socle du bouclier laurentien tarde à se concrétiser.

Depuis les années 1850, sur une période de trois-quarts de siècle, les exploitants agricoles qui arrivèrent presque à multiplier par deux leur nombre et la superficie occupée, réussirent à tripler l'étendue de leur défrichement. Mais cet important élargissement de l'œkoumène demeura, en dépit des maints efforts de mobilisation, à peu près entièrement concentré dans la plaine laurentienne. Les formidables pressions démographiques que le Québec rural a connues au XIX<sup>e</sup> siècle et le manque aigu de terres pour l'établissement des jeunes générations n'auront pas suffi à pousser vers le nord de la Mauricie le mouvement de colonisation qui pourtant fut particulièrement vigoureux dans la région durant des décennies (Hardy et Séguin, 1984 : 140).

Par ailleurs, comme le signalent Hamelin et Roby, « [c]oncevoir le mouvement de colonisation comme le débordement spontané des vieilles paroisses fausse les perspectives et masque les facteurs très complexes qui engendrent et ordonnent ce mouvement ». Ils font le constat que les coteaux sablonneux de la vallée du Saint-Maurice sont « peu propres à l'agriculture » et qu'en plus, la rivière « Saint-Maurice, hérissé des rapides, n'invite pas à déborder de ces coteaux ». C'est ainsi que « prenant appui sur les paroisses Sainte-Geneviève et Berthier », les colons de la région de Trois-Rivières effectuent alors, durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, « [...] un lent mouvement de pince vers l'intérieur pour atteindre les rives du Saint-Maurice en contournant son delta sablonneux. Ainsi, naissent sur le flanc gauche du Saint-Maurice, Saint-Stanislas, Saint-Narcisse, Saint-Adelphe, Saint-Tite et, sur le flanc droit, Saint-Paulin, Saint-Boniface, Saint-Flore » (Hamelin et Roby, 1971 : 165).

Estimant que les mauvaises conditions biophysiques nuisent à l'avancée du mouvement, ces auteurs font le constat que la vallée du Saint-Maurice est quant à elle plus difficile d'accès et que « [...] la mauvaise qualité des sols semble entraver la colonisation du Saint-Maurice » (Hamelin et Roby, 1971 : 165).

De leur côté, Hardy et Séguin invoquent aussi les contraintes physiques pour expliquer l'inertie de la colonisation à certains endroits en Mauricie. L'« étroitesse de l'espace agraire », un « sol arable mal réparti » et des « zones rébarbatives » vont contraindre le peuplement. Mais les auteurs reconnaissent aussi la difficile conciliation pour le colon de

la vie aux champs et au chantier. Ils écrivent que « la conjoncture forestière pesait lourdement sur la prise des terres » (Hardy et Séguin, 1984 : 148).

Malgré tout, le travail en forêt des colons servira souvent de tremplin vers l'agriculture. « L'exemple de la Mauricie est typique, comme d'ailleurs celui de la Gatineau, du Saguenay et de la Beauce. Le commerce du bois sort ces régions de la torpeur et attire des colons qui peuvent subsister, puis devenir cultivateurs » (Hamelin et Roby, 1971 : 224).

On explique la transition ainsi :

Les colons s'établissent sur des lots qui sont toujours durs à défricher, rarement propres à l'agriculture. Les bonnes terres arables sont rares au-delà de la plaine du Saint-Laurent. Des sols pauvres, rocailleux, permettent à peine de vivre. Faute de marchés, on ne sait où écouler les maigres surplus. Le bois devient alors une industrie complémentaire de l'agriculture. Durant la saison morte, les hommes vont dans le chantier et ne reviennent qu'au printemps pour les labours. Souvent l'été, le père travaille à la scierie quand les enfants s'occupent de la ferme (Hamelin et Roby, 1971 : 225).

Mais cette « trop grande dépendance » de la colonisation envers le commerce du bois qui, selon certains défenseurs de l'agriculturisme, « absorbe les forces vives de la nation », est peut-être un moindre mal, car il y a lieu de se demander si la colonisation serait possible sans cela (Hamelin et Roby, 1971 : 226).

Parmi d'autres facteurs explicatifs de la difficile ouverture de fronts pionniers dans la vallée du Saint-Maurice, mentionnons également les dispositions légales qui fermaient le territoire à la colonisation à l'époque. Sous le Régime français, c'était le représentant du roi qui octroyait à des seigneurs le droit de lotir de nouvelles terres. Après la conquête, la Couronne britannique instaurera un système d'encan. Cependant, de ce côté de l'Atlantique, la colonie souhaite élaborer elle-même ses politiques d'attribution des terres afin de supprimer les obstacles au mouvement de colonisation.

Rappelons que ce n'est qu'en 1824 que les premiers droits de coupe sont exigés par l'administration coloniale. Suivra ensuite la création d'un régime de concession et d'affermage des forêts publiques, mais on observera de nombreuses difficultés à faire respecter la réglementation. Plus tard, en 1849, on décrète le *Crown Timber Act*, première loi canadienne en matière d'exploitation forestière. Les concessions forestières sont à ce moment louées par le commissaire des Terres de la Couronne ou mises en vente par le gouverneur en conseil, soit en enchère publique ou en vente privée. Le locataire doit payer le permis d'exploitation, la rente foncière et le droit de coupe, alors que le propriétaire paye seulement les droits de coupe. Reste que la colonie semble avoir, à l'époque, un parti pris à l'égard des compagnies forestières qui contribuent grandement à garnir ses coffres et qui participent au financement des partis politiques. De la sorte, le territoire s'ouvrira presque exclusivement par la distribution de concessions forestières et le mouvement de colonisation tournera encore au ralenti.

Rappelons que jusqu'ici, il demeure interdit de fonder un établissement permanent sur les terres de la Couronne et que l'entreprise qui y obtient une concession bénéficie d'un monopole d'exploitation sur le territoire concédé. Par contre, on verra que pour « favoriser la progression de la colonisation », l'État décida en 1852 d'accorder des droits concurrents aux concessionnaires et aux colons; dès lors, il sera possible de coloniser à l'intérieur des concessions forestières (Hardy et Séguin, 1984 : 152).

Avec l'adoption de la Constitution canadienne en 1867, des pouvoirs sont accordés à la province de Québec. L'année suivante, un comité spécial établira que « le moyen essentiel d'activer la colonisation » est la construction de chemins de fer comme le montrent les Cantons de l'Est et les États-Unis (*Enquête de 1868*, dans Hamelin et Roby, 1971 : 178). En février de la même année, on vote une loi pour encourager la colonisation.

L'État s'efforce encore de protéger le colon. La Loi pour encourager la colonisation, sanctionnée le 24 février 1868, marque une grande amélioration. Elle stipule qu'on ne peut saisir le lot d'un colon pour remboursement d'une dette contractée avant la cession du lot. Elle

ajoute que durant les dix premières années, le mobilier, le linge, le vêtement, les provisions, les animaux, les voitures et les instruments aratoires ne peuvent être saisis (Hamelin et Roby, 1971 : 178).

Mais l'encouragement est restreint. L'État manque d'argent et a grandement besoin des droits de coupe des compagnies forestières pour remplir ses coffres. La vente de bois par le colon demeure proscrite. Le colon ne peut abattre plus de bois que celui nécessaire au défrichage et à l'aménagement de son lot. Une mesure qui le prive de revenus qui lui auraient permis de payer son lot et de nourrir sa famille au cours des difficiles premières années d'occupation.

Il ne sera pas coupé de bois avant l'émission de la Patente que pour défrichage, chauffage, bâtisses ou clôtures, et tout le bois coupé contrairement à cette condition sera considéré comme ayant été coupé sans licence sur les Terres publiques (*Rapport du commissaire des Terres de la Couronne*, 1869 dans Hamelin et Roby, 1971 : 179).

Des avancés bien timides donc qui font en sorte que les agriculteurs et les petits exploitants locaux n'ont pas les coudés franches vis-à-vis les grands exploitants de bois. Le pouvoir d'exploitation de la ressource et le contrôle du territoire demeurent largement dominés par un petit groupe de concessionnaires. Blanchard, attribue la responsabilité de l'échec de la colonisation en Mauricie à l'influence de ces compagnies de bois.

Sans en avoir la preuve, je reste persuadé que s'ils [les colons] ne se sont pas précipités sur la Mauricie, c'est qu'on leur y refusait des terres, et l'action tenace des Compagnies de bois est vraisemblablement la grande responsable de l'inhibition qui engourdit cette belle vallée (Blanchard, 1950 : 60).

En revanche, pour René Verrette :

Raoul Blanchard a cherché les causes qui ont empêché l'occupation agricole de la rive du Saint-Maurice, il a pointé du doigt les compagnies forestières. Plus vraisemblablement, l'éloignement des marchés et la dispersion de l'habitat en sont responsables. Raoul Blanchard avait l'habitude des terroirs pleins dans des zones françaises où la moindre parcelle cultivable est exploitée (Verrette, 1999 : 36).

Dans cette perspective, Gilles Ritchot explique que la résistance des compagnies forestières vis-à-vis la colonisation du Moyen-Saint-Maurice ne visait pas tant la colonisation, mais plutôt la mobilité du colon. Relativisant les propos de Raoul Blanchard, qui dénonce la résistance de compagnies forestières à la colonisation du Moyen-Saint-Maurice, et faisant référence au domaine des Forges du Saint-Maurice, qui « paralysèrent » de la même façon la région située au nord de Trois-Rivières, Ritchot plaide pour un contrôle de la mobilité et non celui du territoire.

Ces rétentions n'entravaient pas la colonisation comme activité, mais la mobilité du colon pionnier. La bourgeoisie marchande entendait contrôler la trajectoire diffusante de la base sociale canadienne française. En plus de provoquer la chute du système seigneurial, elle lutta contre la classe des propriétaires fonciers qui survécurent à l'abolition et qui aura prétendu à ce contrôle. Elle s'en prenait aux colons sédentaires dans la mesure où ils étaient mobilisés par le rival ecclésiastique et petit bourgeois (Ritchot, 1999 : 339).

On conviendra donc qu'il y a forcément conflit d'intérêts entre le mouvement de colonisation et le développement des compagnies de bois. Les compagnies forestières veulent alors garder un contrôle sur le territoire ainsi que sur la main-d'œuvre. Elles rivalisent donc avec l'agriculture sur les fronts pionniers.

Peu de temps après que les fronts agro-forestiers avaient entamé les domaines de la Couronne (1806-1842), les fronts agricoles ne prenaient pas tant le relais qu'ils entraient en compétition. Autant les premiers avançaient sous le contrôle des compagnies forestières anglophones, marchandes et même bourgeoises, autant les seconds témoignaient d'initiatives aristocrates, ecclésiastiques, canadiennes françaises (Ritchot, 1999 : 392).

Les groupes se disputent le territoire. Le travail dans les chantiers est une activité concurrente au travail de la terre et le colon se trouve en situation de dépendance. La terre ne fournit pas assez pour donner des revenus convenables permettant d'atteindre un meilleur niveau de vie que la subsistance. Le colon doit tirer profit de la forêt pour réussir à cultiver sa terre. Alors afin d'augmenter ses revenus, le colon offre sa force de travail à l'entrepreneur forestier comme bûcheron ou draveur. D'un côté, les compagnies de bois

exercent des pressions sur le gouvernement pour maintenir des terres fermées et de l'autre, les leaders du mouvement de colonisation réclament des terres à lotir.

La lente avancée de la colonisation ne s'apparentait pas vraiment aux difficultés que connaissait l'agriculture et à l'éloignement des marchés comme à une montée de la tension entre les acteurs locaux et étrangers pour accaparer des « positions » dans l'espace et contrôler des « trajectoires » y conduisant.

Mais il semble que ce ne soit qu'une partie du problème. En effet, au même moment, un large mouvement d'exode vers les grandes villes de la Nouvelle-Angleterre emporte la population du Bas-Canada. Nous reviendrons plus loin sur ce sujet afin de bien comprendre les enjeux qui y sont liés. Pour l'instant, jetons un coup d'œil sur l'intense période de développement industriel qui eut lieu en Mauricie au cours des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle.

1900 – 1950

## Un développement industriel intense

Jusqu'au cours des années 1850, les moulins et les scieries étaient principalement actionnés par la force hydraulique. Toutefois, à la fin du siècle, la découverte de nouvelles technologies et de nouveaux moyens de produire de l'énergie va favoriser une «deuxième» révolution industrielle. En effet, les inventions entourant l'énergie électrique entraîneront un redéploiement et une intensification de l'industrialisation en Amérique du Nord comme en Europe. À partir du moment où Thomas Edison commence la production de génératrices électriques à courant continu en 1870, l'hydroélectricité fera graduellement sa place comme source d'énergie en Amérique du Nord. D'autres découvertes comme l'éclairage électrique avec lampes à arc ou à incandescence et le moteur électrique poussent les industriels à harnacher les cours d'eau pour produire de l'électricité et, subséquemment à former des compagnies de production d'électricité.

Dans ce domaine, une des premières réalisations au Canada sera celle de l'*Ottawa Electric Light Company*, qui, en 1881, installe une petite centrale à roue à aubes aux chutes Chaudière, sur la rivière des Outaouais. La compagnie de Thomas Ahearn fournira de l'électricité pour l'éclairage des rues et des usines locales, dont celles d'E. B. Eddy à Hull. Entre 1892 et 1894 la *Niagara Falls Power Company*, construit un tunnel permettant de canaliser l'eau de la rivière Niagara et en 1895, la *Powerhouse #1* alimentait les usines situées à proximité. L'année suivante, la ville de Buffalo était électrifiée à l'instigation de George Westinghouse qui développa le système de courant alternatif de l'ingénieur Nikola Tesla permettant de transporter l'énergie sur de plus grandes distances.

Au Québec, une installation hydroélectrique sommaire est implantée aux chutes Montmorency dès 1885. Celle-ci, constituée d'une simple dynamo, alimente les lampes à arc de la terrasse Dufferin à Québec. En 1894, une nouvelle centrale comprenant deux génératrices de 650 kW sera mise en service à cet endroit (Bolduc et autres, 1984 : 171). Peu de temps après, des centrales plus puissantes seront mises en exploitation ailleurs au Québec. Notamment, celle de Lachine en 1897 par la *Lachine Rapids Hydraulic and*

*Land Compagny* qui fournit initialement 7600 kW et celle de Chambly en 1899 sur le Richelieu par la *Chambly Manufacturing Compagny* (racheté par la *Royal Electric Compagny*) qui génère 4476 kW (Bolduc et autres, 1984 : 47 et 57).

Mais rapidement, on reconnaîtra aussi le potentiel de production hydroélectrique des rivières de la Mauricie. Ainsi, dès 1897 la compagnie *North Shore Power*, fondée par Charles C. Colby, Édouard-Alfred Lacroix et J.-B. Frégeau, alimentera en électricité la ville de Trois-Rivières à partir de la petite centrale de Saint-Narcisse sur la rivière Batiscan. C'est là un des premiers exemples de transport d'électricité haute tension sur longue distance, la ligne de 11 kV parcourait une distance d'environ 27 km.

Le potentiel de la rivière Saint-Maurice est largement supérieur celui à la rivière Batiscan. La récente acquisition du brevet de fabrication du carbure par le distillateur bostonien John Joyce et les grandes quantités d'électricité nécessaires à sa fabrication vont stimuler les ambitions de quelques hommes d'affaires. En 1898, un consortium d'hommes d'affaires montréalais et américains, à la recherche d'un site d'exploitation, s'intéresse aux chutes Shawinigan. Une compagnie est formée sous le nom de *Shawinigan Water and Power Company* le 15 janvier 1898. Cette dernière acquiert le droit perpétuel d'exploiter la chute et une portion du territoire adjacent à celle-ci. Cette transaction a été rendue possible par une décision, au cours de la même année, du Conseil privé à Londres. L'arrêt stipule que la force hydraulique des cours d'eau, navigables ou non, sera considérée comme une richesse naturelle. Conséquemment, elle tombe sous la juridiction des provinces. Québec peut donc disposer comme elle l'entend des sites à potentiel hydroélectrique.

À la tête du groupe, on trouve un banquier bostonnais du nom de John Edward Aldred. Il souhaite attirer sur les lieux des entreprises pouvant acheter une grande quantité d'électricité. Il mise sur l'offre de tarifs économique sur l'électricité et se servira de l'image d'une ville nouvelle comme outil de promotion. Suivant cette stratégie, la compagnie *Shawinigan Water and Power* fait produire en 1899 un plan d'ensemble pour

la future ville par les ingénieurs montréalais Pringle and Son. Il s'agit là d'un des premiers au Canada. Deux ans plus tard, la municipalité Shawinigan Falls est fondée.

La SWPC possède la majorité des lots de la ville et agit comme un promoteur urbain. La compagnie régit les normes de construction, l'implantation d'équipement et démontre un souci pour l'architecture du paysage. L'intention est claire, il s'agit de créer un milieu de vie agréable pour attirer les cadres supérieurs et pour compenser les inconvénients d'éloignement et d'isolement. La ville est la vitrine de l'entreprise, un outil de promotion, devant séduire les clients et témoigner de sa stabilité et de sa productivité. L'urbanisme et l'aménagement sont mis au service du rendement industriel.

En 1901, la nouvelle compagnie entreprend la construction du premier grand complexe hydroélectrique du Canada. Devant cette initiative quelques grandes entreprises ont tôt fait de s'installer à Shawinigan. Les premières sont l'aluminerie *Northern Aluminum Company* (filiale créée par la *Pittsburg Reduction Co.* et aujourd'hui propriété d'*Alcan*), la première au Canada, la papetière *Belgo-Canadian Pulp* (aujourd'hui une division d'*Abitibi-Consolidated*) et l'usine de carbure *Shawinigan Carbide Co.* (devenue par la suite la *Shawinigan Chemicals Limited*, mais aujourd'hui fermée et démolie). Plus tard, en 1910, la *Shawinigan Cotton* s'installe sur l'avenue de la Station. Il faut dire que la SWPC propose des tarifs économiques sur l'électricité, fait don de terrain et offre des exemptions de taxes pour une période de 20 ans (Bellavance, 1994 : 74).

La vente de grande quantité d'électricité est nécessaire au maintien de l'entreprise. En 1903, on procède à la mise en service d'une ligne de transport d'électricité vers Montréal. Cette ligne de transmission de 50 kV parcourt une distance de 135 Km et constitue à cette époque la plus longue ligne de transport électrique au monde. Une deuxième ligne de transport et une deuxième centrale seront construites en 1911. Enfin, une troisième sera en opération en 1949.

L'expansion de SWPC au cours des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle repose d'une part, sur la création, l'acquisition, la fusion et le contrôle de compagnies (*Shawinigan*

*Chemicals Ltd., Three Rivers Traction Company, Quebec Power Company, St. Maurice Power Corporation, etc.*) et d'autre part, sur l'aménagement de barrages et de centrales électriques. Jusqu'en 1914, la SWPC croît de façon remarquable. Afin d'augmenter la puissance électrique disponible, la Compagnie et le gouvernement québécois doivent entreprendre des travaux pour régulariser le cours de la rivière Saint-Maurice. À cet effet, on procédera à la construction de barrages sur la rivière Manouane et au détournement des rivières Mégiscane et Suzie pour alimenter le réservoir Gouin dont la mise en eau est complétée en 1918.

S'étant porté acquéreur des droits d'exploitation des chutes de La Gabelle, des Forges et de Grand-Mère au cours des années 1920, la SWPC contrôle alors une bonne partie du bassin hydrographie du Saint-Maurice.

En 1928, forte de l'appui de la Commission des eaux courantes du Québec, SWP obtint de l'État québécois la concession pour soixante-quinze ans de l'ensemble des sites du haut Saint-Maurice (Bellavance, 1994 : 86).

Un développement hydroélectrique intensif est dès lors possible. Des centrales sont construites à Grand-Mère en 1915<sup>12</sup>, à La Gabelle en 1924, Shawinigan en 1928, au Rapide-Blanc en 1934, à La Tuque en 1940, de nouveau à Shawinigan en 1948-49, à Trenché en 1950-51 et finalement à Beaumont en 1958.

Grâce à ce monopole sur le Saint-Maurice, l'entreprise devient rapidement le pourvoyeur d'énergie le plus important du Canada et le demeure jusqu'en 1963. Cette année là, le 1<sup>er</sup> mai, le gouvernement Lesage achète les centrales électriques des compagnies privées du Québec.<sup>13</sup> Par cette transaction financière, on nationalise l'électricité et on transmet la gestion de production à la société d'État Hydro-Québec.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Cette centrale sera agrandie quatre ans plus tard, en 1919.

<sup>13</sup> En 1962, aux élections provinciales, le parti libéral de Jean Lesage est réélu sur le thème de la nationalisation de l'électricité, avec le slogan électoral " Maîtres chez nous ". Peu de temps après réélection, son gouvernement annonce que la Commission hydroélectrique du Québec (Hydro-Québec) déboursera plus de 600 millions de dollars pour nationaliser onze grandes compagnies d'électricité privés. Ces acquisitions deviendront officielles le 1<sup>er</sup> mai 1963 à la suite d'une offre publique d'achat. René Lévesque

Depuis sa création, la ville de Shawinigan, concurrence Trois-Rivières. On reprend, à distance du centre urbain ancien, une nouvelle morphologie urbaine, on y implante de nouvelles entreprises et on y mobilise les travailleurs. Pourtant, Trois-Rivières située à trente kilomètres plus au sud constituait déjà un lieu idéal pour implanter de grandes industries. La ville recevait déjà de l'électricité de la petite centrale de Saint-Narcisse depuis quelque temps et présentait une infrastructure, prête à accueillir l'industrie alors qu'à Shawinigan il n'y avait rien. Shawinigan est isolée, en marge des noyaux anciens et la SWPC, en s'installant à cet endroit, demeure autonome énergétiquement et s'assure du même coup d'avoir un contrôle sur la ville et la mobilité de la masse ouvrière. L'étude de la répartition des membres du conseil municipal fait par Bellavance démontre à quel point la ville est sous l'influence de cette compagnie (Bellavance, 1994 : 76).

Si bien qu'en définitive, l'électrification de Montréal et la situation prédominante de la métropole économique du Canada feront en sorte que la région de Trois-Rivières n'occupera finalement plus une position aussi favorable à un développement économique diversifié. D'ailleurs, le siège social de la SWCP, d'abord située à Shawinigan, sera déplacé sur la Place d'armes à Montréal.

---

est à ce moment à la tête du ministère des Ressources naturelles. En Ontario, le gouvernement a nationalisé son réseau électrique en 1907.

<sup>14</sup> Le gouvernement libéral d'Adélard Godbout adopte en 1944 la Loi 17 qui mettra sur pied la Commission hydroélectrique de Québec, ou Hydro-Québec, et annonce l'étatisation de la Montreal Light, Heat and Power Co. La société d'État a le mandat de fournir l'énergie aux municipalités, aux entreprises industrielles ou commerciales et aux citoyens de cette province au plus bas taux.



**Figure 60 :** Rivière Saint-Maurice, Photographie réalisée d'après une maquette, dans *Ici et là dans le passé de Shawinigan*, Fabien Larochelle, Shawinigan, 1982, p.118.

1) Trois-Rivières; 2) La centrale de La Gabelle; 3) Shawinigan et ses deux centrales; 4) Grand-Mère et sa centrale; 5-6) La rivière Mattawin avec son barrage et son réservoir; 7) La Tuque et sa centrale; 8) La centrale Beaumont; 9) La rivière Vermillon; 10) La centrale La Trenche; 11) La centrale du Rapide-Blanc; 12) Le barrage du rapide des Cœurs; 13) le barrage du rapide du Lièvre; 14) Le barrage du rapide Allard; 15) la rivière Manouan avec son réservoir et ses trois barrages; 16-17) Le barrage et le réservoir Gouin.

## Industrialisation et urbanisation de Trois-Rivières

Au cours des années 1870, Trois-Rivières s'est dotée d'un réseau ferroviaire et les installations portuaires de la ville ont été agrandies et modernisées. Malgré le développement de ces infrastructures, le développement industriel tarde à se concrétiser. Contrairement à l'exploitation de l'hydro-électricité qui, à la toute fin de ce siècle, enclenchera une révolution industrielle dans la région, le développement des chemins de fers, amorcé au Québec au début de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, se fait tardivement sur la rive nord du fleuve et profite malheureusement peu au développement industriel de la Mauricie. Cependant, parallèlement au développement de l'électricité, l'essor fulgurant de la presse à grand tirage en Amérique et, par le fait même, l'accroissement de la demande en pâtes et papiers vont attirer de nombreux entrepreneurs étrangers en Mauricie.

Dès 1888, John Forman, ouvre une usine de pâte à papier à Grand-Mère. Réorganisée par l'américain Alger et le montréalais William Van Horne, l'entreprise se dotera en 1899 d'un complexe de trois machines à papier. L'ensemble constituera à ce moment la plus grande usine de pâtes et papiers au Canada. En 1900 la papetière Belgo s'installe à Shawinigan puis la Brown fait de même à La Tuque en 1908. L'année suivante, le chemin de fer relie la Tuque au Cap-de-la-Madeleine.

Toutefois, alors que Grand-Mère et Shawinigan ont déjà entamé leur révolution industrielle et connaissent une croissance surprenante, Trois-Rivières tourne à vide. La ville ne compte aucune entreprise de taille sauf peut-être la Compagnie canadienne des conduites d'eau qui s'installe en 1889 sur la rue Saint-Maurice, où la fonderie produit des tuyaux à partir du fer des Forges Radnor. Achetée en 1903 par la *Montreal Pipe Foundry*, l'entreprise devient la propriété de la *Canada Iron Corporation* en 1907.

Durant ce temps, seules les activités portuaires font vraiment tourner l'économie de Trois-Rivières. L'exportation de bois de sciage, comme la planche ou le madrier, et l'importation de charbon animent le port et l'économie de la région. Par contre, les

réparations ainsi que les améliorations sont sans cesse repoussées, ce qui a tôt fait de rendre les installations désuètes. Afin de remédier au problème et de contrer la concurrence du chemin de fer, une commission du Havre est créée en 1882. Avec l'appui du gouvernement fédéral, les membres de la commission verront à la reconstruction de quais et d'entrepôts. Les améliorations permettront d'augmenter le trafic transatlantique, mais les retombées envisagées tardent à se réaliser. Il faudra attendre l'essor du commerce des pâtes et papiers pour voir un réel accroissement des activités. En effet, c'est l'exportation de papier et plus tard celle des céréales, suite à la construction d'un élévateur à grain et de 36 silos, en 1936, qui vont consolider l'importance du port.

L'industrialisation impose une nouvelle logique de l'appropriation de l'espace alors que le domaine forestier demeure toujours sous l'emprise de quelques intérêts privés. Les nouveaux concessionnaires vont accaparer une grande partie du territoire. Désormais, la Mauricie ne sera plus contrôlée par quelques riches marchands de bois, mais tombera plutôt sous le joug de grandes entreprises anonymes.

### **Les grandes industries**

Ce n'est qu'à compter des premières années du XX<sup>e</sup> siècle que la grande industrie fait son entrée à Trois-Rivières. L'implantation de l'usine de textile *Wabasso* marque le début d'une grande période d'industrialisation. Fondée en 1907 par l'homme d'affaires Charles R. Whitehead, l'entreprise entend produire du tissu de coton. Dès l'année suivante, on commence la construction de la première usine sur la rue Saint-Maurice. L'entreprise profite alors d'une nouvelle ligne électrique, construite par la *North Shore Power* en 1906, du chemin de fer, d'une voie navigable, d'une main d'œuvre nombreuse et d'une subvention de 75 000 \$ de la ville de Trois-Rivières. Cependant, dès ses débuts, l'entreprise fait face à une difficulté. En raison d'une absence de main d'œuvre spécialisée dans le textile, l'usine prend du temps à démarrer. La production commencera donc vers 1912. La *Wabasso* a été en quelque sorte une « école de textile » où les premiers employés formaient ceux qui les suivaient. Quelques années plus tard, les affaires vont bien. Depuis la première construction en 1908, l'usine a subi de nombreux

agrandissements. Principalement en 1913, 1923 et 1927, mais aussi à plusieurs autres reprises dans les années 30 et 40. L'entreprise plantera des filiales à Grand-Mère et à Shawinigan et ouvrira aussi, dès 1910, une manufacture de lingerie féminine, la *Diamond Whitewear*, sur la rue de Foy derrière la *Wabasso*.

### **Le grand feu**

En 1908, un incendie majeur dévaste une grande partie de la ville. Animé par un fort vent, le feu se propage rapidement et détruit près de huit cents bâtiments, dont l'église paroissiale et la maison des Gouverneurs. La zone sinistrée couvre approximativement les limites du quartier des affaires. Elle s'étend du fleuve au sud, jusqu'à la rue Champlain au nord et de la rue Saint-Georges à l'ouest jusqu'aux rues Bonaventure et des Casernes à l'est. Suite à ce désastre, le paysage de ville changera considérablement. On donnera à Trois-Rivières, l'allure d'une ville moderne en construisant au centre-ville des édifices commerciaux dignes des grandes villes américaines. On en profite également pour élargir certaines rues et pour installer des trottoirs de béton plutôt qu'en bois. L'ensemble reconstruit présentera dès lors une forte homogénéité architecturale. À ce sujet, Alain Gamelin écrit ceci dans la revue *Continuité* :

Trois ans à peine après l'incendie, le centre ville a retrouvé son animation d'antan. Le laps de temps relativement court a aussi permis aux architectes embauchés de donner au secteur une uniformité architecturale intéressante. L'éclectisme victorien étant à l'honneur en ce début du XXe siècle, on retrouve dans plusieurs rues (surtout des Forges et Notre-Dame) des rangées continues de bâtiments de briques de trois ou quatre étages, coiffés d'un toit plat, agréablement décoré de linteaux de fenêtre, de corniches et d'encoignures caractéristiques au style (Gamelin, 1987 : 14).

## Les papetières

En raison de la diminution de la ressource forestière, les activités de sciage s'affaiblissent. On se tourne alors rapidement vers le bois à pâte destiné à la production de papier. Réalisant que quantité de bois quitte la province sans avoir généré de grande retombée économique, le gouvernement Gouin décrète, en 1910, un embargo qui interdit d'exporter le bois à pâte. Les compagnies seront contraintes d'ériger leurs usines au Québec. Ainsi, peu de temps après l'application de cette mesure, on voit apparaître sur les sites occupés par les scieries à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice de nouvelles usines de pâte et de papier qu'il est aisé d'approvisionner en eau et en bois par flottage.

La première usine à pâte de l'agglomération trifluvienne fut ouverte en 1910 par la compagnie *Union Bag Pulp and Paper Compagny* au Cap-de-la-Madeleine. La même année, la *Wayagamack Pulp and Paper*, fondée par Whitehead, J. N. Greenshield et Rodolphe Forget, achète la scierie d'Alex Baptist sur l'île De La Potherie. Tout en poursuivant les activités de sciage, la compagnie y lance la production de pâte chimique et de papier d'emballage kraft en 1912. Une filiale, la *Wayagamack News*, y entreprend la production de papier journal début en 1925.

En 1919, la *Canadian International Paper* achète la scierie de *Ross, Ritchie and Co.* située sur le cap Métabéroutin, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice. La compagnie entreprend aussitôt la construction d'une usine de pâtes et papiers et lance sa production l'année suivante. Dès 1925, elle procède à des agrandissements et à l'ajout de machines à papier. Elle devient alors l'une des plus importantes papetières du monde.

Enfin, dans l'ouest de la ville, la *Three Rivers pulp and Paper Compagny* ouvre une papeterie en 1923. Trois ans plus tard, celle-ci passe aux mains de la *St. Lawrence Paper*. La papetière est aujourd'hui la propriété de la compagnie *Kruger*.

## Les chantiers maritimes

À la faveur du déclenchement de la Première Guerre mondiale, des chantiers maritimes ont aussi fait leur apparition. La *Tidewater Shipbuilders Limited*, une filiale de la *Canada Steamship Lines Limited*, ouvre en 1915 un premier chantier au Cap-de-la-Madeleine sur les rives de la rivière Saint-Maurice. En 1917, un deuxième chantier ouvre dans l'ouest de Trois-Rivières. La *Three Rivers Shipyards Limited*, propriété de Thomas Mulvey Kirkwood, ne pouvant plus compter sur les commandes de guerre, déclare toutefois faillite en 1920. Pour sa part, la *Tidewater* ferme ses portes en 1921. Deux autres chantiers entreront en activité à la même époque, la *National Shipbuilding Corporation* (1918-1920) et la *Fraser Brace Company*, qui oeuvrait dans la construction en acier, (1922-1922) mais leurs opérations furent de courte durée.

## Cap-de-la-Madeleine

Fusionnée à la nouvelle ville de Trois-Rivières depuis 2002, l'ex municipalité du Cap-de-la-Madeleine est située à l'est de Trois-Rivières de l'autre côté de la rivière Saint-Maurice.<sup>15</sup> Elle se situe en front d'une ancienne seigneurie concédée en 1636 à l'abbé Jacques de La Ferté de La Madeleine, abbé de Sainte-Marie-Madeleine de Châteaudun, en France. La Ferté ne viendra pas en Nouvelle-France et confiera aux Jésuites un terrain et une seigneurie, la Seigneurie de La Madeleine, afin d'établir une mission destinée à la conversion des peuplades autochtones (Breton, 1937 :15-16). Divisé par la suite en plusieurs fiefs, dont l'un fut cédé à Pierre Boucher, gouverneur de Trois-Rivières, l'endroit accueillera progressivement quelques colons. Les Jésuites y construiront un moulin et un manoir et feront de leur domaine un lieu de dévotion mariale avec la mise en place du sanctuaire de Notre-Dame du Cap, devenu depuis longtemps un lieu de pèlerinage reconnu. Durant de longues années, le « village du Cap » est constitué d'habitations et de petits commerces regroupés autour de l'église paroissiale implantée

---

<sup>15</sup> Depuis le 1er janvier 2002, la nouvelle Ville de Trois-Rivières est issue du regroupement des Villes de Cap-de-la-Madeleine, de Sainte-Marthe-du-Cap, de Saint-Louis-de-France, de Trois-Rivières et de Trois-Rivières-Ouest ainsi que de la Municipalité de Pointe-du-lac.

près du fleuve. L'essor du commerce du bois et l'ouverture de grandes scieries à l'embouchure de la rivière, dont celle d'Alex Baptist, vont favoriser le développement du village.

Depuis les ponts du Saint-Maurice, le village se continue presque sans interruption le long de la rivière<sup>16</sup>, et ensuite le long du fleuve Saint-Laurent jusqu'au-delà de l'église du Cap de la Madeleine. La plupart des maisons appartiennent à des ouvriers; elles sont toutes de bois, à un seul étage et bien propres. Les ouvriers ont été attirés en cet endroit par la scierie de M. Baptist, par la tannerie de M. Normand et par une autre manufacture dont je vais dire un mot<sup>17</sup> (Caron, 1889 : 311-312).

Puis, avec l'arrivée de l'électricité et la construction d'un chemin de fer en direction de La Tuque, les grandes industries font leur apparition. Il y aura d'abord la *Grès Falls Co.* en 1909, suivie, de la *Union Bag Pulp and Paper Compagny* en 1910, et de la *Wayagamack Pulp and Paper Co.* sur l'île De La Potherie en 1912. L'industrialisation favorisant le développement urbain, Cap-de-la-Madeleine obtiendra le statut de ville en 1918. Celle-ci connaîtra un deuxième essor en 1938 avec l'ouverture de l'*International Foils Ltd.* (aussi nommée la Reynolds). Depuis, la ville s'est étendue considérablement le long du fleuve et de la rivière Saint-Maurice et est devenue une des banlieues résidentielles de Trois-Rivières. Une poussée de croissance qui a sans doute contribué à faire dire aux auteurs de l'*Histoire de la Mauricie* que « Cap-de-la-Madeleine a la double caractéristique de vivre une forte industrialisation et d'évoluer comme proche banlieue de Trois-Rivières » (Hardy et Séguin, 1984 : 614).

Malgré la barrière naturelle que représente la rivière Saint-Maurice, on peut avancer que la petite agglomération constitue en quelque sorte un prolongement de la ville ancienne. D'abord, elle fut un faubourg où se propageaient certaines des activités préindustrielles amorcées du côté de Trois-Rivières. Par la suite, elle devint le territoire d'accueil d'un

<sup>16</sup> L'auteur précise ici en bas de page que « Du pont à la pointe du Cap, il y a 50 maisons. ».

<sup>17</sup> Dans un petit paragraphe l'auteur fait l'histoire de la manufacture. Il raconte que c'était une manufacture de barreaux et de manches à balai. Celle-ci a fermé et fut racheté en 1884 pour être converti devenir une fabrique d'allumettes. Après quelques incendies tous les agrandissements brûlèrent. Il ne resta, lors du passage de l'auteur près de l'endroit, que l'ancienne manufacture de M. Paterson.

ensemble de quartiers ouvriers développés grâce aux grandes industries. Enfin, elle évolua comme une banlieue d'étalement de la nouvelle agglomération trifluvienne.

### **Le développement urbain**

C'est donc tardivement que la grande industrie fit son entrée dans la ville. Elle allait cependant donner un nouveau rythme à l'urbanisation. Ouverture de rues, création de paroisses et développement d'un secteur commercial sur le boulevard Saint-Maurice. Bref, la ville grandit rapidement. Elle s'étend d'abord vers l'ouest, où l'on fonde la paroisse Saint-Philippe en 1909. Du côté est, on inaugure les paroisses de Notre-Dame-Des-Sept-Allégresses en 1911 et Sainte-Cécile dès 1912, puis au nord, celles de Saint-François-d'Assise en 1927 et de Très-Saint-Sacrement sur le coteau Saint-Louis en 1926.

En Mauricie, comme ailleurs au Québec, un important mouvement d'exode rural modifiera grandement la répartition entre la population rurale et la population urbaine au cours des trois premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. L'implantation de grandes industries fera en sorte que les villes seront bientôt envahies par des ruraux ainsi que des immigrants en quête d'emplois. C'est ainsi qu'un important mouvement d'urbanisation accompagnera l'industrialisation de Trois-Rivières. L'accroissement de la population trifluvienne est considérable, passant de 9155 habitants en 1901 à 33 603 en 1931 (Trépanier et Cossette, 1984 : 11).

Les trois quarts de la population active ont à ce moment un emploi en lien avec l'exploitation forestière. Alors que ces familles ouvrières sont issues des milieux ruraux environnants, les patrons des grandes entreprises sont américains ou majoritairement de culture anglo-protestante. Cependant, la grande vague de travailleurs attirés par toute cette activité industrielle fera connaître à Trois-Rivières une crise du logement. Le gouvernement fédéral apportera son aide avec l'adoption d'un programme de construction de logements. Aussi, la ville et des promoteurs immobiliers développent de nouveaux secteurs d'habitation où on construit de vastes ensembles locatifs très denses dans le but de maximiser l'occupation de l'espace. C'est ainsi que la municipalité achète

en 1919 les terrains de la ferme Houliston, situés derrière le Séminaire Saint-Joseph. Celle-ci cède ensuite ces terrains à la compagnie *Tidewater* qui devait s'engager à bâtir en trois ans une série d'immeubles à logements. En quelques années, des dizaines d'habitations à logements multiples destinées aux familles ouvrières furent bâties, en rangs serrés, le long des rues Sainte-Ursule, Sainte-Cécile et Sainte-Angèle. La construction de ces immeubles contigus de deux ou trois étages a produit de véritables canyons urbains.

Reste que le nombre de nouveaux logements est insuffisant. De plus, plusieurs constructions se font hâtivement et de manière improvisée. Le coût élevé des loyers et la spéculation foncière feront d'ailleurs en sorte que plusieurs familles devront se loger dans des taudis et des habitations de fortune construites avec des matériaux usagés, sur des terrains municipaux en marge de la ville. Lorsque la crise économique frappe, au début des années 1930, la situation est préoccupante. D'ailleurs, le développement de la paroisse Saint-François-D'Assise sera interrompu et la construction de son église demeura inachevée. Afin de contrer le chômage, on établira un programme d'emploi pour les chômeurs et l'on précédera en 1938 à la construction des infrastructures du Parc de l'Exposition.

Sur la carte de 1928, on voit l'impact de l'établissement des grandes usines. Leur arrivée fera non seulement croître la population, mais forcera l'ouverture de nouveaux quartiers. Car l'implantation de ces industries est telle qu'elle a pour effet de comprimer les quartiers centraux. On voit par exemple que le territoire où se trouvait jadis la Commune est alors complètement occupé. Par ailleurs, l'usine de la *St. Laurence Paper* sur la gauche fera même détourner la rue Notre-Dame, ce qui donna lieu par la suite à l'aménagement d'un rond-point.



**Figure 61 :** Carte de la cité des Trois-Rivières, 1928, Archives publiques du Canada.

Par la suite, plusieurs coopératives d'habitation seront mises en place pour favoriser l'accès au logement. Responsable de la construction de plus de 200 duplex entre 1944 et 1951, la coopérative créée par le curé Chamberland dans le secteur Sainte-Marguerite fut un cas notable, cité en exemple partout au Québec.

Au même moment, l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale relance l'économie canadienne. Par contre, l'essor économique au Québec touche davantage les villes de Québec et Montréal. C'est ainsi que vers la fin des années 1950, le grand mouvement d'expansion industrielle s'essouffle en Mauricie. Les entreprises qui avaient lancé l'industrialisation de la ville étaient de plus en plus vulnérables vis-à-vis la concurrence étrangère.

Dans les années 1950, le tissu urbain s'étend au-delà de couronne industrielle et de la voie de service ferroviaire ou « loop line » qui encercle la ville. Les nouveaux quartiers se sont insérés dans les espaces résiduels qu'ont enserrés les voies ferrées et les usines.

Au cours de cette décennie, les notables et autres hauts salariés vont quitter les quartiers anciens. Dès lors, le coteau Saint-Louis porte vers l'Ouest une aire d'évasion résidentielle et institutionnelle dont fait aujourd'hui partie le campus de l'Université du Québec. L'étalement urbain et l'accroissement des coûts des services municipaux commanderont alors l'élaboration d'un plan de développement urbain qui sera confié, probablement pour la première fois, à des urbanistes. En effet, avec l'avènement de l'automobile et la construction domiciliaire favorisée par des programmes d'accès à la propriété, la ville prend de l'expansion et un premier plan d'urbanisme est adopté en 1958. Au cours des années 1960, les réformes gouvernementales, qui ont suivi la Révolution tranquille, entraîneront la mise en place de plusieurs institutions publiques dans le haut de la ville. Polyvalente, Cégep, université et hôpital, feront dès lors parti du paysage. Les espaces bâtis s'étendent maintenant sur les coteaux au nord du centre-ville. L'expansion du cadre bâti qui, il y a encore peu de temps, était confinée à proximité des usines est à présent orientée par le développement des services en périphérie.

En 1967, on termine la construction du pont fluvial Laviolette. Ce pont est relié à l'autoroute 55, laquelle parcourt les régions du Centre-du-Québec et de la Mauricie depuis l'autoroute 20 jusqu'à la ville de Grand-Mère. Ce lien interrégional favorisera le développement de la ville vers l'ouest et repoussera de plus en plus loin les limites de l'agglomération régionale sur la rive sud du fleuve. Le gouvernement Lesage, qui souhaitait à cette époque développer la sidérurgie québécoise, procédera d'ailleurs à l'aménagement de l'immense parc industriel de Bécancour de l'autre côté du fleuve.

En 1974, une portion de l'autoroute 40, reliant Québec à Montréal, est connectée à la ville. Toutefois, ce n'est que dix ans plus tard que le tracé sera complété. Celui-ci pénétrera dans le tissu urbain en suivant l'implantation de la voie ferrée. En peu de temps, le transport par automobile accapare une part substantielle des déplacements. Conjointement à cela, l'accès plus facile à la propriété, le rêve de la maison pavillonnaire et le désintérêt pour les quartiers centraux anciens provoqueront de grands changements dans les modes de vie des habitants ainsi que dans la structure urbaine de Trois-Rivières.

## Chapitre IV – Reconstitution de la géographie régionale

### Développement d'un phénomène compensatoire

#### Exode et colonisation au Québec et en Mauricie

Parmi les grands enjeux du développement de la région de Trois-Rivières, nous avons invoqué précédemment le mouvement de colonisation. Malgré les nombreuses contraintes rencontrées et les conflits engendrés par l'exploitation forestière, se peut-il que la cause première de la lente progression de la colonisation repose plutôt sur la capacité de mobilité du colon canadien-français? Est-il aussi plausible que le mouvement ait été astreint par un autre mouvement, celui de l'exode? N'est-il pas difficile pour un habitant des seigneureries d'avoir à affronter toutes les embûches que présente la colonisation d'un nouveau territoire? Ne serait-il pas plus profitable pour quelqu'un en quête d'emploi d'aller travailler dans les manufactures de la Nouvelle-Angleterre? Nombreux sont ceux qui semblent l'avoir pensé puisque cet exode rural a fait perdre au Bas-Canada de nombreux effectifs au profit des villes du nord-est des États-Unis au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. À ce sujet, Albert Faucher<sup>18</sup> se demande pourquoi « les Canadiens français ont-ils si libéralement émigré de leur Laurentie<sup>19</sup>? ». À partir des justifications qu'il a recueillies dans des documents d'époque, il formule trois explications.

La première veut que le Canadien français soit un « *homo continentalis* » qui a tendance à s'éparpiller sur le continent qui s'ouvre en suivant l'appel de l'activité dominante. « Ainsi, à chaque phase d'expansion dans l'espace correspond un déplacement de main-

---

<sup>18</sup> Faucher, Albert, Explication socio-économique des migrations dans l'histoire du Québec, *Mémoires de la société royale du Canada*, série IV, tome XIII, 1975, p. 91-107, texte reproduit dans, Séguin, Normand, *Agriculture et colonisation au Québec*, Normand Séguin, Boréal express, 1980, p. 141-157.

<sup>19</sup> Certains auteurs se sont servis du terme de « Laurentie » pour désigner un Québec utopique. En 1937, Lionel Groulx définit sa « Laurentie » comme un État distinct, français et catholique. (Selon L'Encyclopédie canadienne, [www.thecanadianencyclopedia.com](http://www.thecanadianencyclopedia.com))

d'œuvre dont une partie va s'y établir et constituer un foyer d'attraction » (Faucher dans Séguin, 1980 : 147). Son interprétation remet en cause l'idée d'esprit d'aventure que la croyance populaire associe à l'émigration des Canadiens français. Il fait appel à l'histoire du commerce et de l'industrie afin d'expliquer l'éparpillement de la population. Il écrit que « les cycles de développement continental entraînent des migrations en des directions diverses » et signale que la traite des fourrures, tout comme le commerce du bois, l'industrie du textile et plus tard l'automobile auront favorisé des migrations (Faucher dans Séguin, 1980 : 147-148).

La seconde proposition s'attaque à la faible productivité de l'économie des régions seigneuriales du Québec. Celle-ci entraînerait des revenus *per capita* moins importants qu'ailleurs au pays ou chez nos voisins du sud et une impuissance à industrialiser l'artisanat et à recycler la main-d'œuvre en surplus. Albert Faucher cherche les causes du côté du volume de la population. Théoriquement, une région peut en augmentant sa population se doter d'infrastructures lui permettant d'atteindre et de dépasser le niveau de subsistance. Aussi, en se libérant des servitudes du milieu par sa capacité d'organisation, la population peut épargner et libérer de la main-d'œuvre. Suite à quoi, l'éducation et le recyclage de la main-d'œuvre deviennent possibles, ce qui en conséquence permet la division du travail et une hausse de productivité (Faucher dans Séguin, 1980 : 148).

Cependant, les Canadiens français sont confrontés à deux obstacles : des richesses naturelles qui se font plus rares et de moins en moins accessibles et des techniques de travail qui ne changent pas. Dès lors, il leur faut investir plus pour un rendement égal ou moindre. Conséquemment, la production et les revenus *per capita* diminuent à mesure que la population augmente. Il devient alors difficile dans cette situation de freiner l'émigration. Par ailleurs, comme on ne peut « réduire les naissances » ou « accroître le taux de mortalité », il faut chercher du côté de mesures nécessaires pouvant maintenir le revenu proportionnel au rythme d'accroissement démographique. Mais comment faire, lorsque le développement du Québec du XIX<sup>e</sup> siècle repose essentiellement sur l'exploitation forestière et l'agriculture et qu'à ce moment le commerce du bois tend se déplacer vers l'Ontario et qu'en même temps les techniques agricoles font

dramatiquement défaut? Inévitablement, la situation créera un plafonnement des revenus *per capita* dans les seigneuries et poussera les Canadiens français à se déplacer pour trouver un emploi et améliorer leurs conditions de vie. Les régions environnantes, plus évoluées économiquement, créeront alors une attraction face à laquelle les autorités régionales tenteront en vain de réagir par l'extension des terroirs et l'ouverture de régions de colonisation.

Des mesures qui se sont avérées sans grands effets, car, comme le démontre le troisième commentaire de Faucher, l'insuccès de la colonisation au Québec s'explique par l'éparpillement des grandes régions de colonisations, par la configuration géographique et par le manque de densité nécessaire pour assumer les frais généraux de mise en place des infrastructures collectives. Les autorités ont jugé que l'agrandissement du terroir devait absorber le surplus de population rurale malgré le fait que « la colonisation s'est toujours heurtée aux mêmes difficultés : inaccessibilité des terres, incertitude des titres de propriété, conflit d'intérêts entre colons et commerçants, manque de routes, manque de communication » (Faucher dans Séguin, 1980 : 152). En conséquence, la population ne fut « nulle part assez dense pour faire face aux frais généraux, pour mettre en place les infrastructures et pour développer une division du travail susceptible d'entraîner une hausse de productivité » (Faucher dans Séguin, 1980 : 155-156). En résumé, leur peuplement toujours plus parsemé sur le territoire combiné à la faible productivité des terres ne permet pas aux agriculteurs d'atteindre un rendement qui favoriserait le recours aux innovations techniques pour améliorer leur culture. Il devient alors difficile de libérer suffisamment de main-d'œuvre pour industrialiser et prolétarianiser le Québec.

En conclusion, il revient sur le rendement de la terre et sur la faiblesse technique du milieu rural au Québec. Il écrit que l'absence « d'une mentalité qui eût assumé l'idée de rendement comme valeur », sans être la cause directe de l'exode, explique néanmoins une « incapacité d'assumer une industrialisation essentielle à la résorption du chômage, et au recyclage de la main-d'œuvre » (Faucher dans Séguin, 1980 : 155-156). Enfin, ultimement et avec insistance, il revient sur l'agriculture non productive que pratiquent les Canadiens français.

L'idée de productivité n'ayant pas pénétré l'agriculture canadienne-française, idée pourtant essentielle à l'entreprise commerciale, on se trouvait dans l'impossibilité de soulever par l'agriculture, ou à partir de la forêt, comme le voulait Errol Bouchette, des entreprises qui eussent procuré une « valeur ajoutée », et donc de l'emploi, dans l'exploitation du sol et de la forêt. [...] Cette espèce d'inadaptation exprimait une faible propension à relever le défi de l'industrialisation, mais n'empêchait pas l'industrialisme américain de pénétrer dans le Québec (Faucher dans Séguin, 1980 : 156-157).

Bien qu'elles soient éclairantes, étant donné qu'elles témoignent des réalités économiques de l'époque, ces explications nous apparaissent toutefois déterministes. Il nous est difficile de croire que c'est principalement par son manque de productivité que le Québec s'est affaibli et que sa population s'est éparpillée. Peu importe les moyens techniques, les habitants de plusieurs régions du Québec, dont ceux de la Mauricie, ont peu de choix de dispersion; ils doivent suivre les trajectoires de colonisation ouvertes sous l'impulsion du clergé et des élites locales ou bien aller travailler dans les manufactures de la Nouvelle-Angleterre qui elle, a vu sa main-d'œuvre locale partir à la conquête de l'Ouest américain.

Christian Morissonneau, dans son article *La colonisation équivoque*, scrute les significations des mouvements de colonisation québécois au XIX<sup>e</sup> siècle. Il stipule qu'il ne faut pas seulement s'en remettre aux seules finalités agricoles et forestières pour expliquer les processus de colonisation au Québec. Repoussant la simple idéologie « agriculturiste », il plaide plutôt pour un projet multiforme, guidé par trois motivations : la stratégie géopolitique, le projet religieux et le développement économique par étapes. Ainsi, « l'occupation et la mise en valeur du sol constituent seulement une étape du projet de colonisation » (Morissonneau, 1978a).

Suivant ce propos, on devrait ici prendre acte du rôle essentiel du prêtre missionnaire canadien-français dans ce mouvement de colonisation. Acteurs aux grandes capacités de mobilisation, les prêtres parlent de valeurs religieuses et de l'attachement à la terre. Les exemples de prêtres mobilisateurs sont nombreux : le curé Labelle dans les Laurentides, le curé Hébert au Lac-Saint-Jean, le curé Calixte Marquis dans les Bois-Francs, le curé

Boucher au Saguenay, le curé Brassard en Mattawinie et le Père Paradis au Témiscamingue. La plupart d'entre eux mettent de l'avant l'idée d'un nationalisme conservateur, mais n'écartent pas pour autant le libéralisme économique. L'Église joue en quelque sorte le rôle de l'État. Le clergé mobilise, amorce le mouvement, canalise les énergies et choisit les sites à coloniser. Pourtant, les efforts de certains leaders pour contrôler le développement économique semblent vains. Même le curé Labelle nommé sous-ministre en 1888, n'a pu briser le monopole des compagnies forestières (Laurin, 1995 : 273). Les Canadiens français auraient manqué le bateau de l'appropriation économique du territoire en ne procédant seulement qu'à une appropriation « symbolique ».

Dans un autre texte de Morissonneau, coécrit avec Maurice Asselin et intitulé *La colonisation au Québec : Une décolonisation manquée*, on appréhende d'abord les mouvements de colonisation comme une stratégie géopolitique visant l'expansion territoriale d'une nation en devenir. « Le Québécois colonisé se fit colonisateur et colon » (Morissonneau et Asselin, 1980 : 147).

C'est par le Nord que le Québec se donnait la légitimité de son existence au Canada et fondait, à travers le mythe, son identité nationale (Morissonneau, 1978b). Le Nord inspire le mythe fondateur de l'État-Nation québécois. En effet, le mythe du Nord porte la parole de la décolonisation et l'idée d'indépendance. Il est à la fois nostalgie du continent perdu et espoir d'un pays à inventer. Le clergé et quelques intellectuels d'abord, les politiciens ensuite, en construisant le mythe du Nord, fondaient l'État en lui donnant de véritables desseins géopolitiques, qui sont les seules grandes politiques des États. Agrandir le territoire, c'était aussi élargir le champ d'intervention étatique; on favorisait le développement capitaliste dans les franges pionnières et l'économique entraînait dans le champ élargi. [...] Les politiciens appuyaient la construction du chemin de fer, attiraient les investisseurs, quels qu'ils soient (indigène ou non), déplaçaient la population et aidaient à l'installation d'une infrastructure d'accueil, dans un vaste plan de conquête territoriale (Morissonneau et Asselin, 1980 : 147).

Par ailleurs, la colonisation, selon son aspect religieux, « visait à agrandir le territoire catholique et à le signifier catholique par les noms de lieux puisés dans le martyrologe,

les croix de chemin et les clochers ». Un aspect du mythe influencé ici par résurgence de la mission providentielle que soulève l'historien français François-Edme Rameau de Saint-Père (1820-1899)<sup>20</sup> (Morissonneau et Asselin, 1980 : 148).

La colonisation est aussi élargissement du pays canadien-français catholique. Elle est aussi réponse de l'État au contexte global nord-américain, c'est-à-dire à un ensemble d'éléments économiques et culturels par rapport au groupe d'ici : le grand capital et la culture anglo-saxonne assimilatrice (Morissonneau et Asselin, 1980 : 148).

Derrière les discours portant sur le développement de l'agriculture, il faudrait donc comprendre qu'à cette époque l'élite souhaitait développer un État-Nation gardien de la culture canadienne-française et de la religion catholique. Cependant, il fallait contrer le déplacement des populations vers les États-Unis, où elles risquaient d'être assimilées. On cherchait donc à canaliser les migrations vers les régions de colonisation et cela peu importe la participation des Canadiens français eux-mêmes au développement économique permettant la viabilité du projet.

L'histoire d'un espace-temps ne peut-être comprise que dans sa logique interne et dans son contexte le plus large. Cette histoire montre l'ambiguïté de l'ouverture des franges pionnières québécoises où les préoccupations contradictoires se côtoient : le développement économique auquel le Canadien français ne participe pas et la survie culturelle du groupe (Morissonneau et Asselin, 1980 : 148).

Morissonneau et Asselin écriront à ce propos qu'au Québec, il y a une surdétermination idéologique alors qu'en Ontario la surdétermination est économique. Précipité par l'exode de ses populations et préoccupé à sauvegarder son identité culturelle, le Québec

---

<sup>20</sup> François-Edme Rameau de Saint-Père fait des études de droit à Paris et s'établit par la suite à Alger. De là, il s'intéresse aux colonies de la France et particulièrement à celles d'Amérique. En 1859, il publie *La France aux colonies : études sur le développement de la race française hors de l'Europe ; Les Français en Amérique : Acadiens et Canadiens*. Rameau de Saint-Père a rédigé cet ouvrage avant même d'avoir fait son premier voyage au Canada. C'est en explorant les archives et en interrogeant des voyageurs ainsi que des membres influents de la société canadienne, par exemple François-Xavier Garneau, Étienne Parent, le curé Labelle, Pierre-J.-O. Chauveau et Benjamin Sulte qu'il réussit à écrire ce livre. Il y présente, des statistiques, le contexte politique ou sociologique et les événements historiques.

réagit aux problèmes en offrant que des solutions de survivance, de sauvegarde et de maintien.

La grande influence exercée alors par la minorité anglophone installée au Québec ou les étrangers américains pour prendre le contrôle économique du territoire a forcé l'État québécois à se rebattre sur les aspects culturels ou symboliques de l'espace à conquérir. Une situation qui fit en sorte que le Canadien français ne pût participer au développement économique. Le Canadien français devient « étranger lui-même en son propre pays! » (Morissonneau et Asselin, 1980 : 153).

Ainsi, malgré les constructions idéologiques des élites canadiennes-françaises et leurs projets de colonisation, il semble que l'ouverture du territoire, le développement de l'agriculture et les déplacements de population sont de préférence liés aux cycles des activités économiques nord-américaines (Ritchot, 1999 : 392-395). Il est donc difficile d'imposer un contrôle.

En conséquence, même en colonisant de nouveaux espaces, afin d'élargir la nation, les élites canadiennes-françaises perdaient au jeu, car l'ouverture de nouveaux territoires au Québec profita grandement à l'expansion du capital américain. En effet, malgré tout le bon vouloir des élites, les nouvelles régions colonisées seront quand même soumises au modèle de développement économique à l'américaine, et au demeurant implanté par des Américains eux-mêmes, du moins pour une bonne part du début du XX<sup>e</sup> siècle.

Nous proposons maintenant d'étudier la capacité de mobilité des habitants de la région de la Mauricie. Non seulement en fonction de leurs propres dynamiques, mais peut-être plus fondamentalement comme nous l'avons mentionné dans la partie théorique en vertu du contrôle des trajectoires et des positions qu'exercent les acteurs détenant les pouvoirs politiques et économiques.

### **Immobilisme et stratégies de compensation**

En conclusion de son ouvrage sur les idéologies de développement en Mauricie, René Verrette s'interroge sur la récurrence du terme « immobilisme » dans la presse trifluvienne. Il dit devoir chercher ailleurs que dans l'attachement aux valeurs traditionnelles les causes de la frilosité du milieu francophone au moment « où les grandes firmes à capital extrarégional dominant le tissu industriel local ». On devrait donc comprendre que le milieu francophone n'était pas nécessairement frileux, mais étant donné qu'il n'avait pas les moyens de ses ambitions, il ne pouvait pas rivaliser avec les détenteurs de capitaux anglophones. Ceux-ci ont rapidement occupé une grande partie des positions avantageuses de l'espace mauricien. Les Canadiens français pouvaient alors à tout le moins maintenir leur position, faire de « l'immobilisme », mais ne pouvaient pas s'approprier, comme les francophones de Montréal, une position concurrentielle à celle occupée par les anglophones (Beudet, 2004).

D'ailleurs, Verrette fait lui-même quelque peu allusion à cette position limitée que tente tant bien que mal de maintenir l'élite locale. « À Trois-Rivières, par exemple, la notabilité locale, s'affirme au sein d'un espace social très restreint : les notables habitent la même rue ou des rues voisines et sont souvent apparentés entre eux par le sang ou les alliances matrimoniales » (Verrette, 1999 : 310). Il fera référence ici aux recherches de François Guérard qui conclut, dans un texte paru dans la *Revue d'histoire de l'Amérique française*, que : « Les notables ont misé sur des pratiques matrimoniales restrictives pour préserver et exploiter leur situation de supériorité », ajoutant que cela « apparaît comme une stratégie visant à renforcer l'intégration au groupe de dirigeants et à consolider les acquis sociaux » (Guérard, 1988 : 45).

En Mauricie, peut-être plus qu'ailleurs au Québec, l'emprise des industriels étrangers sur le territoire fut considérable. Très rapidement, ils ont été en mesure d'exploiter les ressources et de contrôler la force de travail de la classe ouvrière. À tel point que l'élite locale, grandement dépendante des activités économiques menées par ces promoteurs

étrangers, n'a jamais été, pour sa part, capable de produire pour elle-même une richesse susceptible d'être réinvestie dans le rachat de valeur, notamment en positions urbaines.

Par ailleurs, n'étant ainsi pas en mesure de maîtriser totalement sa mobilité et son destin, une certaine frustration a pu s'installer au sein de la petite société. Ce qui eut pour effet de produire un phénomène compensatoire. La culture locale a donc forgé des projets, des mythes, dans le but de sublimer la perte de contrôle de sa destinée. Mais le phénomène n'est pas exclusif à Trois-Rivières et à la Mauricie, il est provincial. En effet, comme il est question dans l'ouvrage *La terre promise : le mythe du Nord québécois* de Morrissoneau, on entretient depuis longtemps et dans tous les coins de la province le désir d'expansion du territoire. Le mythe de l'Ouest comme le mythe du Nord sont tour à tour endossés par les élites et ces rêves d'expansion ont notamment passé par la promotion du chemin de fer (Morrissoneau, 1978b et Verrette, 1999 : 111).

### **Ambitions et espoirs pour Trois-Rivières**

La crise économique de 1873 et celle du bois, deux ans plus tard, ont porté un dur coup au secteur forestier et, de facto, à la région de la Mauricie. Devant faire face aux problèmes d'exode vers les villes et d'émigration, il fallait agir. Les élites trifluviennes, clergé en tête, portent de grands rêves pour Trois-Rivières. Sentant que le progrès économique leur filait entre les doigts, elles souhaitaient repositionner Trois-Rivières au centre de sa région économique et en faire un pôle important intégré à l'espace nord-américain.

Nous l'avons mentionné plus tôt, la région de Trois-Rivières s'est dotée, au cours des années 1870, dans le sillage de l'industrialisation du Québec, d'un réseau ferroviaire et d'importantes installations portuaires afin de mieux répondre au développement de l'exploitation forestière. Mais c'était trop tard, puisque les dés de la révolution industrielle au Québec étaient déjà jetés. La rive sud du fleuve avait été grandement favorisée par l'implantation de voies ferrées. La rive nord quant à elle, malgré

l'immensité du bouclier canadien à conquérir, aura vu naître plus de rêves que de lignes de chemin de fer. Ici, l'examen des discours des leaders peut apporter des explications.

Lors de la mise en service du chemin de fer vers Les Piles en 1878 et de la ligne Montréal-Trois-Rivières-Québec en 1879 la fièvre des chemins de fer s'empare des hommes d'affaires locaux et leur faire voir leur petite cité comme une future grande ville. En 1880, le Guide de la cité des Trois-Rivières de Marchand et McLeod présente d'ailleurs la ville de Trois-Rivières comme une cité prospère qui depuis, « ne s'est plus arrêtée dans les voies du progrès » et qui se situera bientôt au carrefour des grandes voies ferroviaires continentales.

Nous empruntons au « Directoire » publié par MM. Watkins & Cie, en 1879, les détails suivants, qui nous paraissent assez complets pour rendre justice à notre bonne vieille Cité. Les estacades (et autres ouvrages pour faciliter le flottage de bois) que le gouvernement fit construire sur le St. Maurice en 1853 donnèrent une impulsion remarquable au commerce, et depuis lors, la ville des Trois-Rivières ne s'est plus arrêtée dans les voies du progrès. Elle possède aujourd'hui un réseau complet de chemins de fer : le chemin de Q. M. O. & O. la met en communication avec Montréal et Québec, le chemin de fer des Piles la met en communication avec tout le littoral du St. Maurice et devra relier plus tard au territoire de lac St. Jean. La ligne d'Arthabaska et le Grand Tronc la mettent en communication avec les Cantons de l'Est et les États-Unis. Par le chemin de fer des Piles, prolongé vers le Nord, on verra dans un futur rapproché, la cité de Trois-Rivières reliée avec tout le territoire de la Baie d'Hudson et ce dernier avec celui des États-Unis. En été, elle jouit de tous les avantages de l'incomparable navigation du St. Laurent. Deux splendides vapeurs de « La Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario » y viennent chaque soir, l'un se rendant à Batiscau et à Québec, l'autre allant à Sorel et Montréal. Une ligne de jour a aussi été établie entre les Trois-Rivières et Montréal (Marchand et McLeod, 1880 : XII-XIV).

Comme en témoigne ce document de promotion, les projets de chemin de fer ont été nombreux, mais peu d'entre eux furent réalisés. Verrette a répertorié près d'une trentaine de projets de chemin de fer en Mauricie, entre 1878 et 1916, mais dont seulement six ont été accomplis. Il écrit :

Les élites régionales, hommes d'affaires, dirigeants municipaux, journalistes et membres du clergé, se sont engagées concrètement, fondant même des sociétés ferroviaires dans certains cas. Ils ont cherché en maintes occasions à défendre leurs projets en puisant dans le discours de territorialité ou dans l'affirmation identitaire (Verrette, 1999 : 106).

Au-delà des désirs de développement régional, Verrette note par ailleurs ceci :

[...] la Mauricie d'alors n'a pas échappé aux effets du continentalisme et ses élites économiques ont emboîté le pas aux grands projets de chemins de fer nationaux. Des liens avec le puissant voisin du Sud ont été évoqués dès les années 1850. Ainsi, en 1853, il est question d'attirer les touristes américains aux chutes *Shawenegan* par la construction d'un hôtel et d'une voie ferrée (Verrette, 1999 : 110).

Ainsi, on propose des liens ferroviaires avec la Nouvelle-Angleterre, dont *The Foster Line*, en 1880, « devant relier le Lac Champlain à un point en face de Trois-Rivières ». Par ailleurs, « le mythe de l'Ouest et, accessoirement le mythe du Nord », vont faire naître d'autres grands rêves, dont le projet Maskinongé & Nipissing qui est décrit par ses promoteurs comme « le plus important du Dominion après le Pacifique Canadien et le Grand Tronc » (Verrette, 1999 : 110-111).

Ce chemin sera [...] à la rive nord ce que le Grand-Tronc a été à la rive sud; d'une immense solitude il fera surgir, comme par enchantement, des établissements agricoles vastes et prospères, des villes et des villages où fleurissent la richesse et l'industrie. [...] Nous avons à Trois-Rivières un des meilleurs postes, sinon le meilleur, pour l'embarquement des bestiaux de l'Ouest à destination de l'Europe et des Antilles (Le chemin de fer de Maskinongé & Nipissing, 1886 dans Verrette, 1999 : 111).

Dans ce contexte, Georges Balcer, publiera en 1880, *The city of Three-Rivers as a sea-port and her net-work of rail-roads*, un document exposant les activités qui se déroulent à Trois-Rivières ainsi que les possibilités de développement économique qu'elle présente. Bien conscient des moments difficiles que la ville a traversés, il propose une analyse rude mais sûrement juste de la situation dans laquelle se trouve Trois-Rivières.

Three-Rivers, which shared from the earliest period the fortunes of her sister cities Quebec and Montreal, is one of the oldest on the continent, and has a past well worthy of being remembered. But -be it fatality, want of energy unsurmountable difficulty or any other cause- her progress has not been so rapid or enduring. Once the residence of Governors and the headquarters of the first commercial company in Canada her destiny seemed so bright and so sure that few other places could dispute with her the claim to be first among the settlements of « La Nouvelle France ». But relying too much on this prestige, and the attention of most of her citizens directed to adventurous enterprises, to military exploits or to continual vigilance, and the rest intrenched in dignity or absorbed by more urgent wants, she gradually lost sight of those means of advancement so absolutely necessary in the struggle for existence in a new world, - and soon the rising stars of Quebec and Montreal threw glooming shadows over the future of Three-Rivers. And for years she remained in almost a dormant condition, awakening only from time to time and putting forth a sudden spurt of energy – but relapsing as soon into the fatal indolence of the past (Balcer, 1880 : 4).

Toutefois, il entrevoit pour la ville un avenir prospère qui passera selon lui par le développement du transport ferroviaire et maritime et particulièrement par la mise en valeur des avantages géographiques qu'offre Trois-Rivières pour l'expédition de bétail canadien vers les marchés extérieurs.

Any person visiting Three-Rivers with the view of examinig the facilities that exist for the cattle shipment must be convinced that we have the most advantageous port for this purpose. From city limit, and extending west-ward along St. Lawrence for several miles, we have a magnificent tract of beautiful grazing land, as level as a prairie, and watered by several streams, this banlieue is traversed by the main line of Q.M.O. & O. Railway with a branch line to deep water a tour our shipping wharfs, forming without exeption the most desirable entrepot for cattle tread that can be possibly imagined (Balcer, 1880 : 64).

En conclusion, il portera de grands espoirs pour cette ville, mais saura toutefois rester humble.

We have faith in the future of our city, and are confident that the Port of Three-Rivers will eventually assume a more extended influence as a business center, and become one of the leading shipping ports on the St. Lawrence. We don't aspire to became a second Liverpool or New York, but we claim that our position, natural advantages and facilities are such

as will command our fair share of the shipping trade of Canada (Balcer, 1880 : 65).

Il y a lieu de croire qu'Eugène Prosper Bender a entendu ces recommandations lorsqu'il propose, en 1889, la construction de grands abattoirs à Trois-Rivières. Il envisage « que le bétail venant de l'Ouest canadien et américain à destination de l'Europe sera parqué à proximité de deux abattoirs; la viande sera acheminée vers l'Angleterre par le port local ». Des abattoirs seront finalement construits en 1900, mais ne seront que de dimension régionale. Un tel projet démontre bien l'ambition qui pouvait animer les notables trifluviens mobilisés par « la conviction que Trois-Rivières doit et est en mesure de se tailler une place dans l'économie nord-américaine en devenant un nœud de transit et de transformation » (Verrette, 1999 : 55).

Fouettées par la volonté de promouvoir leur région, les élites s'efforcent donc de vanter les mérites industriels de celle-ci. Au cours de cette même période de crise d'autres initiatives de promotion économique ont été mises sur pied, telles que la Chambre de commerce et la Commission du Havre en 1882. Quelques années plus tard, en 1903, Jean-Baptiste Meilleur Barthe, dans *Trois-Rivières, Album illustré : histoire, géographie, industrie*, fera le constat suivant :

Trois-Rivières a progressé, mais lentement. Nous le confessons, elle a été devancée par de plus jeunes sœurs; mais pour qui a vécu aux Trois-Rivières, il y a une dizaine d'années, il est évident que notre ville n'est pas restée en arrière. Elle compte aujourd'hui une population de près de 12, 000 âmes. Située comme elle l'est, entre Montréal et Québec, deux centres puissants qui ont attiré à eux tout le commerce florissant au détriment de Trois-Rivières, cette dernière ville ne devait songer qu'à l'exploitation de la région riche et abondante du Saint-Maurice, pour prospérer à son tour. Aussi, la principale industrie aux Trois-Rivières est-elle le commerce de bois. De fait, les scieries immenses de cette ville font son orgueil en même temps que sa richesse, et plusieurs milliers de familles y trouvent leur pain quotidien (Meilleur Barthe, 1903 : 4).

Malgré le désir de rattrapage et les efforts tout à fait louables déployés par l'élite locale, on rend bien compte que c'était trop peu, trop tard. Comme nous savons maintenant il faudra attendre le développement de l'industrie des pâtes et papiers pour voir une reprise

économique. Nous constatons du moins qu'au cours de chaque période de ralentissement économique, les initiatives de promotion industrielle se répètent. Comme autre exemple, il y a eu, en 1956, lors du déclin économique d'après-guerre, la publication d'un important catalogue promotionnel régional. Édité par la *Société historique industrielle incorporée*, l'ouvrage présente la Mauricie comme étant la « future Ruhr du Canada ». <sup>21</sup> On cherchait encore à ce moment à faire valoir dans le but de faire vouloir.

\* \* \*

La vallée du Saint-Maurice aura été conquise par différents entrepreneurs étrangers désirant exploiter ses richesses. De la sorte, les fruits de cette exploitation n'ont pas nécessairement été réinvestis sur place. En effet, peu d'acteurs dominants ont voulu se sédentariser à Trois-Rivières. Sauf peut-être Mattiew Bell qui avait aménagé un domaine « médiéval » où on pouvait s'adonner à des activités « aristocratiques ». Les notables et la petite bourgeoisie locale pour leur part ne maîtrisaient pas totalement leur développement. Dépendante des capitaux étrangers et n'ayant pas directement accès aux richesses de la région, la petite société s'est donc contentée de faire du sur place.

Conscients ou non de sa situation, elle en viendra à se rabattre sur des stratégies de compensation en faisant une gestion de forces symboliques et non économiques. Ainsi, par réconfort, on procédera à une glorification du passé, sublimant de décennies en décennies le projet collectif bloqué. Un phénomène aujourd'hui gravé dans la configuration de la ville et que nous révèle une morphogénèse contenue.

Dépourvue de campagnes suffisamment prospères et longtemps privée d'une industrialisation endogène, la ville de Trois-Rivières aura en quelque sorte été dépossédée de sa région.

---

<sup>21</sup> *La Mauricie, Future Ruhr du Canada*, édité par La Société Historique Industrielle Incorporée, 1956.

## Conclusion

Le bourg de Trois-Rivières, érigé à l'emplacement d'un poste de traite ouvert en 1634, s'est trouvé fort dépourvu lorsque s'amorça le déplacement des échanges commerciaux vers Sorel et Montréal. Au siècle suivant, subordonné au monopole des Forges du Saint-Maurice, le développement de la ville fut suspendu. Puis, lors de la chute de l'entreprise sidérurgique, se sont les *Lords Lumbers* qui s'emparent du territoire nouvellement disponible. Ces derniers ne chercheront cette fois pas tant à accaparer le terrain qu'à contrôler la mobilité des colons qui avançaient sur les franges pionnières et qui représentaient la force de travail dont ils avaient besoin pour exploiter la ressource forestière. Intégrée à l'aire d'influence américaine à la faveur du Traité de réciprocité de 1854, la région de la Mauricie a alors participé à l'organisation d'une zone continentale d'exploitation forestière, la *Wood Belt*. La propagation de cette « zonation » sur les étendues forestières de la Mauricie engendra une grande vitalité de l'économie régionale.

À ce moment, deux mouvements s'opposaient; celui des fronts pionniers, supportés par le clergé et les seigneurs et qui proposaient une valorisation foncière agricole, et celui des fronts agroforestiers contrôlés par la bourgeoisie, qui était en voie d'implanter sur le territoire une économie marchande. Sur le terrain, ces rivalités entre marchands et colonisateurs se sont traduites par des conflits d'appropriation. Les compagnies forestières ont toutefois pris d'assaut une bonne part du territoire mauricien en mettant la main sur de nombreuses concessions forestières. Suite à cela, des investissements massifs, provenant aussi bien des forestiers que de l'État, sont venus appuyer l'exploitation de la ressource. Ces sommes seront notamment consacrées à l'aménagement d'équipements permettant d'acheminer plus facilement la ressource sur la rivière Saint-Maurice ainsi qu'à l'implantation de fermes et de scieries.

La mise en place à distance de ces infrastructures est coûteuse et, comme le veut le mode de production capitaliste, ces investissements devront être amortis. De la sorte, par l'organisation des activités marchandes, la création des réseaux d'échanges et une manutention efficace de la ressource, les compagnies vont accroître leur production et

valoriser leurs positions d'exploitation. Seulement, comme la ressource forestière est de plus en plus éloignée, il devient sans cesse plus difficile de rentabiliser les réseaux de production et conséquemment de valoriser les positions. Il fallut donc maintenir un certain niveau de production pour assurer la viabilité de ce commerce. C'est ainsi que l'on exploita rapidement et sans retenue la ressource. Étant donné l'immensité du territoire, on ne s'imaginait sans doute pas qu'on allait épuiser la forêt. Mais l'improvisation, l'imprévoyance, l'opportunisme et le favoritisme aggravèrent la situation.

Avec l'ouverture des scieries à partir de 1854, la petite bourgade de Trois-Rivières connut une courte période de prospérité et verra quelques faubourgs se développer en périphérie. Mais l'épuisement de la ressource et la crise du secteur forestier mettent fin à ce bref épisode; de telle sorte que cette exploitation de l'arrière-pays ne stimula que brièvement la croissance de la ville de Trois-Rivières. On tenta alors en vain de réactiver le développement, mais les investissements demeurent sans effet. C'est dans ce contexte d'essoufflement que de nombreux projets, comme ceux de construction de lignes de chemin de fer, seront promus par des politiciens et des gens d'affaires locaux, mais en vain. Il faudra attendre le XX<sup>e</sup> siècle, le développement de technologies de fabrication manufacturière et la production hydroélectrique pour voir une dynamique nouvelle s'installer dans la ville et dans la région.

### **Influence des acteurs politiques dominants sur le développement de Trois-Rivières et de la Mauricie**

Bien que portée par des acteurs économiques de premier plan, nous avons vu que l'exploitation des ressources dans la région de Trois-Rivières a aussi requis sa part de contribution de l'État. À plusieurs occasions, les décideurs publics ont été impliqués dans la gestion du territoire et dans l'aménagement d'infrastructures. Pensons par exemple au système de concessions territoriales, à l'attribution de droits de coupe ou d'exploitation hydraulique et aux versements de subventions en vue de l'implantation d'équipements de transport du bois. Or, comme la région a eu son lot de politiciens influents, dont deux premiers ministres, il est intéressant de s'attarder au rôle qu'ils ont pu jouer dans le

développement régional et le positionnement stratégique de Trois-Rivières dans l'aire d'influence nationale et sous-continentale. Nous souhaitons donc pour conclure, nous interroger sur l'impact qu'ont eu ces politiciens sur la dynamique de la région. Est-ce que l'action politique a contribué au cours des dernières décennies à animer une relance économique en Mauricie? Plus particulièrement, le soutien de députés au pouvoir, de ministres ou mieux de premiers ministres, a-t-il vraiment profité à Trois-Rivières et sa région?

Au cours des soixante dernières années, plusieurs politiciens originaires de la Mauricie ont été actifs sur les scènes fédérale et provinciale. Il y aura entre autres, le député unioniste Maurice Bellemare, le ministre péquiste Yves Duhaime, le député conservateur et ministre des Transports sous Diefenbaker, Léon Balcer, ainsi que les créditistes Réal Caouette et Camil Samson. Sans compter, deux premiers ministres soit, Maurice Duplessis, qui siégea à l'Assemblée nationale du Québec, et Jean Chrétien à la Chambre des communes du Canada. Duplessis et Chrétien ont été au pouvoir durant plus de dix chacun. Observons donc de quelle manière ces deux premiers ministres ont contribué à l'avancement de leur région d'origine.

### **Maurice Duplessis**

Né à Trois-Rivières, Maurice Duplessis est issu de la bourgeoisie professionnelle locale. Il est le fils de Nérée Le Noblet Duplessis et de Marie Catherine Camille Berthe Genest. Son père est avocat. Il est élu député fédéral conservateur dans Saint-Maurice en 1886 et sera réélu plusieurs fois sans opposition. Face à la montée des libéraux de Wilfrid Laurier, il est défait en 1900. Il deviendra par la suite échevin et maire de Trois-Rivières. En 1914, il est nommé juge à la Cour supérieure pour le district de Saguenay, Chicoutimi et Roberval et sera muté plus tard dans le district de Trois-Rivières. Nérée Duplessis est aussi un fidèle ami de l'évêque de Trois-Rivières, Monseigneur Laflèche, un ultramontain influent.

C'est dans ce milieu d'allégeance conservatrice que Maurice Duplessis construira ses ambitions politiques. Il se présente une première fois comme candidat conservateur aux

élections provinciales de 1923 dans la circonscription de Trois-Rivières, mais ne sera alors pas élu. En 1927, il entre à l'Assemblée nationale. Il succède ensuite à Camillien Houde comme chef du Parti conservateur puis fonde un nouveau parti, l'Union nationale, en 1935. Rassemblant des candidats insatisfaits de toutes allégeances politiques, il réussira à déloger le Parti libéral continuellement en place depuis 1897. Son gouvernement est toutefois défait, en 1939, par les Libéraux d'Adélard Godbout. Après la guerre, l'impopularité du gouvernement libéral facilite le retour au pouvoir de l'Union nationale. C'est alors le début d'un règne long de seize années pour Maurice Duplessis, surnommé le « Chef ».

Duplessis est un administrateur vigilant et dépose des budgets équilibrés tout au long de sa gouverne. Ses mandats sont trempés d'idées conservatrices et nationalistes. Il limite les interventions de l'État et stimule l'économie du Québec en permettant l'établissement sur le territoire de grandes entreprises privées, souvent étrangères. En 1946, la compagnie minière Hollinger loue pour 97 ans un vaste territoire dans le Nouveau-Québec. D'autres compagnies minières américaines investirent dans l'exploitation du fer dans le Nord du Québec et contribuèrent notamment au développement de la Côte-Nord. Une situation qui, au début des années 1950, fera dire à Georges-Émile Lapalme, successeur d'Adélard Godbout à la tête du Parti libéral du Québec, que Duplessis vend le fer du Québec « un sou la tonne » aux compagnies américaines. Cependant, Maurice Duplessis contribuera tout de même à la modernisation du Québec en lançant de grands travaux publics. On notera par exemple l'édification d'une multitude d'écoles et de nombreux hôpitaux ainsi que la construction de plusieurs routes et ponts. Des travaux à saveur souvent électoraliste, mais qui ont tout de même favorisé le développement des régions. Par ailleurs, le vaste projet d'électrification rurale et le programme de crédit agricole auront un effet remarquable sur l'économie des régions.

Pourtant, en Mauricie, comme à Trois-Rivières même, on compte très peu de projets particuliers qui auraient été portés par le premier ministre Duplessis. Il faut dire qu'à son époque, l'économie régionale allait bien. Parmi ceux-ci, signalons la construction du pont Duplessis, reliant Cap-de-la-Madeleine à Trois-Rivières. Un projet qui passera

malheureusement à l'histoire lorsque, dans la nuit du 30 janvier 1951, trois sections du pont s'effondrent. Ironiquement, lors de son inauguration, en 1948, Duplessis déclarait que ce pont était « aussi solide que l'Union Nationale ».

En fait, les projets les plus déterminants pour l'avenir de Trois-Rivières et sa région seront plutôt réalisés dans les décennies qui suivront la fin du gouvernement Duplessis. C'est par exemple, le député libéral provincial René Hamel qui inaugurerait un nouveau pont entre Shawinigan et Shawinigan-Sud. Puis, c'est Léon Balcer, ministre fédéral des Transports de 1960 à 1963 et député de Trois-Rivières, qui procéderait à l'inauguration de l'Aéroport de Trois-Rivières en 1961. Quelques années plus tard, en 1967, la construction du pont Laviolette, qui enjambe le fleuve Saint-Laurent, mettra fin au service de traversier entre Trois-Rivières et Sainte-Angèle-de-Laval; ce lien routier régional avait été souhaité depuis le début des années 1950. Enfin, c'est seulement en 1969 que l'on procéda à la création de l'Université du Québec à Trois-Rivières. Un projet qui se faisait sans doute attendre si on considère que la ville de Sherbrooke obtenait son université en 1954. Mentionnons enfin que la portion trifluvienne de l'autoroute A-40, l'autoroute Francheville, ne sera inaugurée qu'en 1974.

### **Jean Chrétien**

À l'opposé, l'engagement de Jean Chrétien en Mauricie nous semble être beaucoup plus significatif que celui de son homologue trifluvien. Mais malgré les retombées immédiates des réalisations de celui-ci, Shawinigan et la région de la Mauricie ont tout de même connu un long déclin encore perceptible aujourd'hui.

Jean Chrétien est élu député fédéral pour le Parti libéral dans la circonscription de Saint-Maurice-Laflèche en 1963. La famille Chrétien est « rouge » depuis longtemps. Le grand-père de Jean, François, était maire de Saint-Étienne-des-Grès et organisateur libéral. L'élection du « p'tit gars de Shawinigan » survient lors d'une époque de grand changement dans la région. Le Québec vient tout juste d'acheter les actions de la *Shawinigan Water and Power* et de nationaliser l'hydroélectricité de la province. De plus, les grandes industries de Shawinigan traversent une période de stagnation économique et

même de déclin. La saga commence avec la grève à la *Shawinigan Chemicals* en 1962. On verra alors une série d'initiatives politiques être mise en place pour conter les problèmes économiques de la région.

En 1965, de concert avec le député libéral provincial René Hamel, Jean Chrétien inaugure à Shawinigan le chantier de construction du nouvel Institut de Technologie. Quelques années plus tard, au mois de février 1970, le Comité pour la promotion d'un parc national en Mauricie reçoit l'appui du Conseil des ministres du Québec. Quelques jours plus tard, Jean Chrétien, alors ministre fédéral des Affaires indiennes et du Nord canadien et responsable des parcs nationaux, annonce qu'il est favorable à l'implantation d'un parc national en Mauricie. Le Comité pour la promotion du parc annoncera par la suite que le projet consiste en la création d'un parc national canadien et non québécois. Quelques politiciens provinciaux, dont René Lévesque, réagissent fortement contre cette annonce. Jean Chrétien riposte par une lettre envoyée à l'hebdomadaire l'Écho du Saint-Maurice.

Il aurait dû savoir qu'il s'agit d'un projet qui fut mentionné dans les journaux dès le début d'avril 1969, soit depuis un peu plus d'un an. Que ce projet a reçu l'approbation sans restriction des Syndicats et des Chambres de commerce de la région, ainsi que d'une foule d'autres corps intermédiaires. Je suis surpris de voir Monsieur Lévesque, qui parle toujours d'un certain vouloir collectif, s'opposer à un vouloir collectif non-équivoque de tous les citoyens de la Mauricie (Lacoursière, 2001 : 237-238).

Finalement, une entente est signée entre le gouvernement fédéral et le nouveau gouvernement provincial de Robert Bourassa au mois d'août 1970. Le ministre Chrétien déclarera que c'est un jour important pour la Mauricie qui marquera un tournant dans l'économie de la région en lui donnant une vocation touristique.

Dans les années 1970, la crise de l'énergie touche durement les industries de la Mauricie. En 1971, la *Gulf Oil Canada Limitée* annonce une réduction de ses activités et l'année suivante procède à des mises à pied à son usine de Shawinigan. Malgré le rachat de la division des résines de la *Gulf* par la compagnie *B. F. Goodrich*, en 1972, la situation économique de la ville de Shawinigan demeure chancelante. Le ministre Chrétien octroie

alors une enveloppe d'un million et demi de dollars pour des projets d'initiatives locales en 1973 (Lacoursière, 2001 : 242-243). Finalement, en 1977, la *Gulf* annonce la fin de ses activités à Shawinigan. Jean Chrétien, devenu ministre de l'Industrie et du Commerce, ainsi que le député et ministre provincial Yves Duhaime, travaillent d'arrache-pied pour maintenir l'usine en activité. Mais Shawinigan, n'est pas au bout de ses peines puisqu'en 1979, les négociations de la convention collective affectent les activités de l'usine d'électrolyse et de chimie d'*Alcan*. Quelques années plus tard, les effets du début de récession se font sentir et malgré les efforts des politiciens plusieurs grandes usines comme la *Gulf*, la *C.I.L.*, la *Wabasso* et la *DuPont* fermeront leurs portes (Lacoursière, 2001 : 267-289).

Yannick Gendron a fait remarquer dans un texte faisant l'étude des banlieues de Shawinigan-sud et Trois-Rivières Ouest que « [l]a présence d'anciens élus et fonctionnaires locaux sur la scène politique provinciale et fédérale constitue un chassé-croisé de politiciens qui favorisera, dans l'ensemble, les deux petites villes de banlieue ». Gendron note également ceci en bas de page :

Un député du gouvernement, ou mieux encore, un ministre est un atout pour le développement local. Le député libéral provincial René Hamel inaugurerait un nouveau pont entre Shawinigan et Shawinigan-Sud. Il patronnerait aussi le projet d'un hôpital à Shawinigan-Sud, réalisé sous les auspices de Philippe Demers, ancien maire de Shawinigan-Sud (1957-1962) et député de l'Union nationale, au milieu des années 1960, qui fera aussi l'annonce de la construction d'un foyer d'accueil. Plus tard, Jean Chrétien, député libéral fédéral dans la circonscription de Saint-Maurice, amènera le Centre des données fiscales à Shawinigan-Sud. Du côté de Trois-Rivières-Ouest, Léon Balcer, ancien secrétaire-trésorier de la Paroisse au tournant des années 1940, va connaître une carrière politique fédérale. Ministre des Transports de 1960 à 1963, il va doter Trois-Rivières d'un aéroport régional au début des années 1960 (Gendron, 1999 :549).

Certes, nous reconnaissons que la présence d'un politicien d'influence peut favoriser l'entrée de fonds publics dans l'économie d'une région. Toutefois, rien n'indique aujourd'hui que ces investissements ont permis à la Mauricie et à Trois-Rivières, son pôle administratif, de retrouver une vitalité et une dynamique économique semblable à celle qu'avait créée la grande entreprise au début du XX<sup>e</sup> siècle. Malgré les projets et

initiatives politiques, aucune force économique ou politique n'aura autant de portée et d'emprise sur le territoire que celle exercée par les industries qui ont exploité les ressources de la région.

Rappelons que l'industrialisation avait imposé une nouvelle logique d'appropriation de l'espace. Les usines de pâtes et papiers avaient fait leur apparition un peu partout dans la région. Parmi les premières il y aura la *Laurentide* à Grand-Mère, la *Belgo* à Shawinigan et la *Brown* à La Tuque. Les nouveaux concessionnaires forestiers allaient alors monopoliser l'exploitation d'une grande partie du territoire. Sauf qu'inévitablement, depuis les années 1960, la situation aura encore changé. Les avancées technologiques, la nouvelle répartition internationale du travail et l'érosion de l'économie des ressources engendreront de grandes pertes non seulement en Mauricie, mais dans toutes les régions sous influence des marchés continentaux sur les matières premières.

Tout comme lors des nombreuses périodes de disette ou de léthargie que nous avons de relater, on remarquera que les décideurs publics auront réagi devant ce déclin. Soulevés par les nouvelles valeurs culturelles et les préoccupations environnementales ayant émergé au sein de nos sociétés urbaines, l'État et les politiciens mèneront différentes initiatives un peu partout sur le territoire mauricien. Celles-ci ont par exemple résulté en la création du parc national du Canada de la Mauricie, la mise en valeur du Lieu historique national du Canada des Forges-du-Saint-Maurice, le développement du complexe touristique de la Cité de l'énergie à Shawinigan, l'ouverture du Centre d'art de Shawinigan, aménagé dans l'ancienne aluminerie d'*Alcan* et géré conjointement par la Cité de l'Énergie et le Musée des beaux-arts du Canada, sans oublier la reconstruction de la terrasse Turcotte et l'aménagement du parc portuaire de Trois-Rivières.

Évidemment, ces projets de mise en valeur ont été rendus possibles grâce à d'importants capitaux provenant de richesses de l'extérieur de la région et non par un dynamisme endogène administré à partir de Trois-Rivières. Tout comme pour la fondation des clubs de chasse, ces projets seront essentiellement pilotés à partir des grandes agglomérations et destinés à une clientèle urbaine, laissant finalement à Trois-Rivières et sa région que

des retombées économiques restreintes en comparaison avec celles des activités d'exploitation des ressources naturelles.

Des gestes compensatoires qui n'ont somme toute que des effets limités sur la dynamique régionale. De la même manière, le gouvernement fédéral, par la loi sur l'Aménagement rural et le développement agricole (ARDA) votée au début des années 1960, qui prévoyait la remise en valeur et l'aménagement des régions rurales du Canada se conclura en une expérience politique à faibles retombées économiques.

La loi ARDA qui est née de la prise de conscience des grandes disparités socio-économiques qui existaient au pays et surtout de la pauvreté rurale était orientée à l'origine vers la mise en valeur des ressources naturelles du milieu rural et tout particulièrement celles du secteur agricole. Elle visait aussi la conservation du sol et de l'eau, des mesures qu'on associerait aujourd'hui au concept de développement durable. La loi prévoyait initialement l'établissement d'ententes à frais partagés entre le fédéral et les gouvernements provinciaux en vue de favoriser le financement de différents projets liés au monde agricole. Cette loi sera ultérieurement amendée afin d'orienter les interventions sur l'ensemble des activités du monde rural et par après sur les régions à faibles revenus. Si la loi a favorisé des interventions de développement et a pu contribuer à diminuer des disparités territoriales, elle n'a jamais donné lieu à une véritable démarche d'aménagement du territoire et de développement régional planifié (Dugas 2003:5).

De Duplessis à Jean Chrétien, on se demande alors quelle a été la portée réelle de la force politique et quels sont les effets à long terme de ses interventions. Les fonds en provenant de l'extérieur de la région ne sont pas réellement ancrés à l'initiative locale et conséquemment, ne contribuent pas à une valorisation autonome du territoire par les acteurs locaux.

Or aujourd'hui encore, ce problème de développement guette la Mauricie. La situation économique de la région s'est aggravée ces dernières années avec la hausse de la valeur du dollar, la baisse de consommation du papier journal en Amérique du Nord et le lourd système de taxation qui est imposé sur le bois afin de protéger le marché intérieur des pays importateurs comme les États-Unis. Dans ce contexte, les compagnies forestières ont dû lancer des opérations de restructuration qui ont par exemple donné lieu à l'annonce récente de la fermeture de la *Belgo* à Shawinigan par *Abitibi-Bowater*, à l'arrêt temporaire de production de la papetière *Kruger* à Trois-Rivières et au démantèlement de l'ancienne usine de la *C.I.P.* devenue depuis la papetière *Tripap*.

Les effets de la mondialisation des marchés sont également perceptibles dans plusieurs autres secteurs industriels. Parmi les contrecoups, on aura noté la fermeture de la manufacture de textile *Wabasso* à Trois-Rivières et la démolition complète de ses installations, la destruction complète de l'ensemble électrochimique de la *Chemicals* à Shawinigan, la fermeture et le démantèlement probable de l'usine de magnésium *Norsk Hydro* à Bécancour, ainsi que la cessation possible de la production à l'usine *Alcan* de Shawinigan après 2015. Mais, tout comme il est important pour ces compagnies d'adapter leur production afin de demeurer concurrentielles, il est nécessaire maintenant pour les villes industrielles de se renouveler et de diversifier leur économie.

Pourtant, une fois de plus, ce ne sont pas les idées ou la volonté qui manquent à Trois-Rivières. Le projet de revalorisation du terrain de la *Tripap* dans le secteur Sainte-Cécile en est la preuve. Toutefois, la décontamination, l'ouverture de rues ainsi que l'installation de l'aqueduc et des égouts que nécessite la revalorisation de ce site industriel de près de 300 000 m<sup>2</sup> - dont l'envergure est d'ailleurs amplement comparable aux grandes opérations de mises en valeur mentionnées plus haut - feront inévitablement exploser les frais de réalisation. Même si la région de la Mauricie délaisse aujourd'hui sa vocation industrielle pour dorénavant se concentrer sur des activités de commerces, de services et de tourisme, Trois-Rivières n'a sans doute pas, en ce moment, toutes les ressources nécessaires pour relever elle-même le défi de reconversion que présente ce projet. Le projet devra donc s'échelonner sur plusieurs années sinon plusieurs dizaines d'années.

Par le passé, tous les projets de cette envergure ont été dirigés de l'extérieur de la région et ont nécessité la contribution de l'État. Or, si l'on souhaite voir par ce projet une revalorisation structurante pour Trois-Rivières et la Mauricie, il faudra que l'endroit soit réinvesti par des acteurs locaux, sans quoi ce projet ne sera, comme ce fut le cas dans les valorisations étatiques que nous venons d'évoquer, qu'une autre forme d'intervention compensatoire.

Le redéveloppement de la *Tripap* doit donc, pour réaliser une réelle et complète réappropriation, le doit avoir un ancrage local. Une condition qui demande donc à ce que l'économie locale soit suffisamment forte pour permettre à des investisseurs privés d'assumer les coûts qu'exige l'occupation de ces lieux. De plus, on devra comprendre qu'avant de réaliser, sur ce terrain, un réaménagement fortement valorisé, il faudra avant tout que les acteurs dans ce projet portent sur ces lieux un regard transposant les nouvelles valeurs de société. Ainsi, le mouvement de mise en valeur du delta de la rivière Saint-Maurice devra se poursuivre afin de repousser les valeurs fonctionnelles liées à la production industrielle encore profondément ancrées dans la perception de la collectivité vis-à-vis cet endroit. Par la suite, lors du remembrement des lieux, on devra miser sur l'élaboration de liens de qualité avec le vieux bourg et voir au respect de l'identité physique et sociale du quartier voisin, le quartier Sainte-Cécile, car un réaménagement refermé sur les rives de la rivière, pourrait sans doute, en lui tournant le dos, le cloisonner et l'affaiblir.

Il est toutefois difficile d'imaginer que les investisseurs soient suffisamment nombreux aujourd'hui pour procéder à une remise en valeur de cet immense terrain. Le problème, c'est que la dynamique régionale échappe encore à Trois-Rivières. Se relevant à peine de la désertion de son centre-ville et devant aussi faire face aux enjeux que représente l'annonce récente de la vente de trois églises et deux presbytères dans les quartiers anciens, Trois-Rivières devra d'abord se réapproprier sa région et son économie touristique avant de pouvoir assumer un tel projet.

Somme toute, avec cet exemple, on s'aperçoit que si nos communautés n'ont pas toujours les moyens d'assurer aujourd'hui la valorisation de friches industrielles et le maintien d'ensembles anciens ce n'est ni par frilosité, immobilisme ou en raison d'un trivial manque de sensibilité, mais plutôt parce qu'elles sont les héritières de processus de structuration peut-être plus difficiles à assumer que l'on croit.

## Bibliographie

- BALCER, Georges, *The city of Three-Rivers as a sea-port and her net-work of rail-roads*, Journal des Trois-Rivières, Printing Office, Three-Rivers, 1880, 67 p.
- BEAUDET, Gérard, Domaines « vides » et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise, *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 41, no. 112, avril 1997, pp. 7-29.
- BEAUDET, Gérard, CHUM, la dimension cachée, *Le Devoir*, samedi 4 décembre 2004.
- BELLEAVANCE, Claude, *Shawinigan Water and Power 1898-1963, Formation et déclin d'un groupe industriel au Québec*, Les Éditions du Boréal, Montréal, 1994, 446 p.
- BENSON, Adolph B., *Peter Kalm's Travels in North America*, version anglaise de 1770, 2 volumes, Dover publications Inc., New York, 1964.
- BLACK, Conrad, *Duplessis*, Traduit de l'anglais par Jacques Vaillancourt, Montréal, Éditions de l'Homme, 1999.
- BLANCHARD, Raoul, *Le centre du Canada français, Province de Québec*, Librairie Beauchemin Limitée, Montréal, 1948, 577 p.
- BLANCHARD, Raoul, *La Mauricie*, Le Bien Public, Trois-Rivières, 1950, 159 p.
- BOLDUC, André, Clarence HOGUE et Daniel LAROUCHE, *Québec : un siècle d'électricité*, 2<sup>e</sup> éd., Libre expression, Montréal, 1984, 430 p.
- BRETON, Paul-Émile, *Cap-de-la-Madeleine, cité mystique de Marie*, Pages trifluviennes, série A, no 20, Éditions du Bien public, Trois-Rivières, 1937.
- BURGESS E.W., "The Growth of the City" dans Park R.E. et Burgess E.W., *The City*, Chicago, 1925.
- CARON, Napoléon, *Deux voyages sur le Saint-Maurice*, P.V. Ayotte, Trois-Rivières, 1889, 319 p.
- CHRÉTIEN, Jean, *Dans la fosse aux lions*, Montréal, Éditions de l'Homme, 1994.
- COMMISSION des biens culturels du Québec, Nathalie Hamel, *Étude de caractérisation de l'arrondissement historique de Trois-Rivières*, avril 2005, 73 p.
- DESMARAIS, Gaëtan et Gilles RITCHOT, *La géographie structurale*, L'Harmattan, Paris, Montréal, 2000, 147 p.

- DESROSIERS, Léo-Paul, *Iroquoisie*, tome 1, 1534-1652, Septentrion, Sillery, Québec, 1998-1999.
- DUGAS, Clermont, *Les politiques de développement régional au Canada depuis 1960 : éléments de bilan*, Département de géographie, UQAR, 2003.
- DUPIN, Pierre, Anciens chantiers du Saint-Maurice, *Pages trifluviennes*, série B, No. 7, Les éditions du Bien Public, Trois-Rivières, 1935.
- FORTIER, Robert, *Villes industrielles planifiées*, Centre canadien d'architecture, Boréal, Montréal, 1996, 320 p.
- FAUCHER, Albert, Explication socio-économique des migrations dans l'histoire du Québec, dans *Agriculture et colonisation au Québec : aspects historiques*, Normand Séguin, Boréal express, Montréal, 1980, 220 p.
- GAGNON, Serge, *L'échiquier touristique québécois*, Presses de l'Université du Québec, Sainte-Foy, 2003, 359 p.
- GAMELIN, Alain et autres, *Trois-Rivières illustrée*, La Corporation des fêtes du 350<sup>e</sup> anniversaire de Trois-Rivières, Trois-Rivières, 1984, 228 p.
- GAMELIN, Alain, Une ville, Trois-Rivières, *Continuité*, printemps 1987, p. 13-16.
- GAUTHIER, Raymonde, *Trois-Rivières, disparue, ou presque*, Éditeur officiel du Québec, Fides, Collection loisirs et culture, Montréal, 1978, 189 p.
- GENDRON, Yannick, Le destin parallèle de deux petites villes de banlieue : Shawinigan-sud et Trois-Rivières-ouest en Mauricie, 1945-1975, *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 52, n<sup>o</sup> 4, printemps 1999.
- GODIN, Marc-André. *Réaffectation d'une friche industrielle en milieu urbain : Le cas du site de l'ancienne Tripap à Trois-Rivières*. Projet terminal (non publié), Baccalauréat en urbanisme, Université de Montréal, 2004, 45 p.
- GUÉRARD, François, Les notables trifluviens au dernier tiers du 19<sup>e</sup> siècle : Stratégie matrimoniales et pratiques distinctives dans un contexte d'urbanisation, *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 42, no.1, été 1988, p. 27-46.
- HAMELIN, Jean et ROBY, Yves, *Histoire économique du Québec 1851-1896*, Les Éditions Fides, Montréal, 1971.
- HARDY, René et Normand SÉGUIN. *Forêt et société en Mauricie*, Éditions Boréal Express, Montréal, Musée national de l'homme, Ottawa, 1984, 222 p.

- HARDY, René, *La sidérurgie dans le monde rural. Les hauts fourneaux du Québec au XIX<sup>e</sup> siècle*, Les Presses de l'Université Laval, Sainte-Foy, 1995, XIV-303 p.
- HARDY, René et coll., *Histoire de la Mauricie*, Les éditions de l'Institut québécois de recherche sur la culture et Les Presses de l'Université Laval, Collection les régions du Québec, Québec, 2004, 1139 p.
- HARRIS, C.D. et ULLMAN E.L., "The Nature of Cities", dans Mayer H.M., 1945.
- HOYT, H., "The structure and Growth of Residential Neighborhoods" dans *American Cities*, Washington, 1939.
- LACOURSIÈRE, Jacques, *Shawinigan, 100 ans d'histoire, de l'effervescence au renouveau*, Les éditions des Glanures, 2001.
- LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE INDUSTRIELLE INCORPORÉE, *La Mauricie, Future Ruhr du Canada*, Montréal, 1956.
- LAMBERT, John, *Voyages au Canada dans les années 1806,1807 et 1808*, Traduction, Septentrion, Collection V, Québec, 2006.
- LAROCHELLE, Fabien, *Ici et là dans le passé de Shawinigan*, sélection de photographies et documents, des origines à 1960, F. Larochelle, Shawinigan, 1982, 150 p.
- LAURIN, Serge, *Histoire des Laurentides*, Institut québécois de recherche sur la culture, Québec, Collection les régions du Québec, 1995, 892 p.
- MARCHAND et McLEOD, *Guide de la cité des Trois-Rivières*, Trois-Rivières, 1880, Institut canadien de microreproductions historiques, Ottawa, 1985. Microfiche de l'exemplaire de l'édition originale se trouvant à l'University of Windsor.
- MEILLEUR Barthe, J.-Baptiste, *Trois-Rivières, Album illustré : histoire, géographie, industrie*, Guertin, Montréal, 1903, Institut canadien de microreproductions historiques, Ottawa, 1996. Microfiche de l'exemplaire de l'édition originale se trouvant à la Bibliothèque nationale du Canada.
- MORISSONNEAU, Christian, La colonisation équivoque, *Recherches sociographiques*, XIX, 1, 1978, p. 33-53.
- MORISSONNEAU, Christian, *La terre promise : le mythe du Nord québécois*, Cahiers du Québec, 39, Collection Ethnologie, Hurtubise HMH, Montréal, 1978b, 212 p.
- MORISSONNEAU, C. et ASSELIN, M., La colonisation au Québec : une décolonisation manquée, *Cahiers de géographie du Québec*, vol.24, no.61, 1980, p.145-156.

- MÉLANÇON, Germaine, *Mieux connaître les Grès*, L'équipe des Quatre, 1978.
- MERLIN, P. et CHOAY, F., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Presses universitaires de France, Paris, 3<sup>e</sup> édition, 2000, 902 p.
- PHILLIPS, E. Barbara, *City lights: urban-suburban life in the global society*, New York, Toronto, Oxford University Press, 1996, 592 p.
- RITCHOT, Gilles et coll., L'étalement urbain comme phénomène géographique : l'exemple de Québec, *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 38, no 105, décembre 1994, pp. 261-300.
- RITCHOT, Gilles, *Québec, forme d'établissement*, L'Harmattan, Paris, 1999.
- RUMILLY, Robert, *Maurice Duplessis et son temps*, Montréal, Fides, 1973, 2 vol.
- SULTE, Benjamin, *Histoire de la ville des Trois-Rivières et de ses environs*, depuis la découverte du Canada, jusqu'à l'année 1637, Sénécal, Montréal, 1870.
- SULTE, Benjamin, *Album de l'histoire des Trois-Rivières*, document cartographique, Photo-lithographié et imprimé par G. E. Desbarats, Montréal, 1881.
- SULTE, Benjamin, *Les Forges Saint-Maurice*, dans *Mélanges Historiques*, volume 6, annotées et publiées par Gérard Malchelosse, G. Ducharme, Montréal, 1920.
- TESSIER, Albert, *Trois-Rivières : quatre siècles d'histoire*, Le Nouvelliste, Trois-Rivières, 1934, 167 p.
- TESSIER, Albert, *Les Forges Saint-Maurice (1729-1883)*, Éditions Boréal Express, Sillery, 1974.
- TRÉPANIÉ, Guy et Richard COSSETTE. *Trois-Rivières et ses quartiers 1831-1931*, Société de conservation et d'animation du patrimoine, Trois-Rivières, 1984, 57 p.
- VASTEL, Michel, *Chrétien, un Canadien pure laine*, Montréal, Éditions de l'Homme, 2003.
- VERRETTE, René, *Les idéologies de développement régional : le cas de la Mauricie, 1850-1950*, Les Presses de l'Université Laval, Sainte-Foy, 1999, 375 p.
- VISENTINI, Margherita Azzi, *Histoire de la villa en Italie XVe-XVIe siècles*, traduit de l'italien par Laurence Noli et Louis Bonalumi, Gallimard, Paris, 1996, 363 p.

## Ressources électroniques

COLOMBO, John Robert, *Laurentie*, L'Encyclopédie canadienne, [En ligne]. [www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=F1ARTF0004554] (Consulté en novembre 2007).

HISTORIQUE DE LA COMPAGNIE MACLAREN, *Une entreprise avec plus d'un siècle d'histoire*, [En ligne]. [maclaren.iquebec.com/macl7.htm] (Consulté en juin 2007).

MUNICIPALITÉ DE FERME-NEUVE [En ligne]. [www.municipalite.ferme-neuve.qc.ca/histoire\_patri.htm] (Consulté en juin 2007).

FONTAINE, Paul, FEC - *Folia Electronica Classica* (Louvain-la-Neuve), Numéro 14 - juillet-décembre 2007 [En ligne]. [bcs.fltr.ucl.ac.be/FE/14/villa/histoire.htm] (Consulté en novembre 2007).