

# La contribution des édifices municipaux au développement des villes québécoises en région, 1870–1929

Claudine Déom

Volume 46, Number 2, Spring 2018

Planning History  
Histoire de l'aménagement

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1064830ar>  
DOI: <https://doi.org/10.7202/1064830ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (print)  
1918-5138 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Déom, C. (2018). La contribution des édifices municipaux au développement des villes québécoises en région, 1870–1929. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 46(2), 11–24. <https://doi.org/10.7202/1064830ar>

Article abstract

*Cities in the regions of Quebec experienced significant growth in the second half of the 19th century. Industrialization, which had manifested itself first in Quebec City and Montreal, began to take hold in areas of the province further away from major centres. Quebec's urban population grew with the arrival of the railway and manufacturing companies, transforming former villages into small regional centres. This period is characterized by the implementation of the first municipal laws. Following Confederation, the Province of Quebec's Municipal Code permanently established local governments in 1870. The municipality then became the authority for managing the land and servicing its taxpayers. This period of intense growth forced municipal governments to take responsibility for land management. At a time when hygiene conditions in working neighbourhoods were precarious and fires constituted a daily threat, cities built infrastructure and public buildings to meet new urban needs. This article proposes a review of the municipal buildings built by cities located in different regions of the Province of Quebec between the 1870s and 1929. These markets, fire halls, pumping stations and city halls reflect an important moment of the history of these towns. This body of work will be examined through its contribution to the organization and operation of cities at a crucial time in their development. The value of these buildings is also based on the fact that they demonstrate clearly a willingness on the part of administrators to project the image of a civic ideal.*

# *La contribution des édifices municipaux au développement des villes québécoises en région, 1870–1929*

*Claudine Déom*

*Les villes québécoises situées en région connaissent une croissance importante au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. L'industrialisation, qui s'est d'abord manifestée à Québec et à Montréal, s'installe dans les secteurs de la province plus éloignés des grands centres. La venue du chemin de fer et des entreprises manufacturières engendrent un accroissement de la population urbaine québécoise, transformant ainsi d'anciens noyaux villageois en de petits centres régionaux. Concurrément, cette période est marquée par l'avènement des premières lois municipales. Suite à l'établissement de la Confédération canadienne, le Code municipal du Québec voit le jour en 1870, instituant de façon permanente les municipalités de la province. La municipalité est désignée comme la responsable de la gestion du territoire et de la desserte de services auprès de ses contribuables, et ces années de développement intense obligent les instances municipales à assumer pleinement ces responsabilités. À un moment où les conditions d'hygiène dans les quartiers ouvriers sont précaires et où les incendies constituent des menaces quotidiennes, les villes procèdent à l'aménagement d'infrastructures, les aqueducs notamment, et à la construction de bâtiments qui répondent à de nouveaux besoins urbains. Cet article propose un examen de la production architecturale municipale des villes québécoises en région entre les années 1870 et 1929. L'ensemble des halles de marché, casernes de pompiers, stations de pompage et hôtels de ville a contribué d'une manière insoupçonnée à l'histoire des villes en devenir. Ce corpus sera examiné du point de vue de sa contribution à l'organisation et au fonctionnement des villes à une période cruciale de leur développement. L'intérêt de ces constructions repose également sur le fait qu'elles témoignent d'une volonté manifeste des administrateurs de projeter l'image d'un idéal civique.*

*Cities in the regions of Quebec experienced significant growth in the second half of the 19th century. Industrialization, which had manifested itself first in Quebec City and Montreal, began to take hold in areas of the province further away from major centres. Quebec's urban population grew with the arrival*

*of the railway and manufacturing companies, transforming former villages into small regional centres. This period is characterized by the implementation of the first municipal laws. Following Confederation, the Province of Quebec's Municipal Code permanently established local governments in 1870. The municipality then became the authority for managing the land and servicing its taxpayers. This period of intense growth forced municipal governments to take responsibility for land management. At a time when hygiene conditions in working neighbourhoods were precarious and fires constituted a daily threat, cities built infrastructure and public buildings to meet new urban needs. This article proposes a review of the municipal buildings built by cities located in different regions of the Province of Quebec between the 1870s and 1929. These markets, fire halls, pumping stations and city halls reflect an important moment of the history of these towns. This body of work will be examined through its contribution to the organization and operation of cities at a crucial time in their development. The value of these buildings is also based on the fact that they demonstrate clearly a willingness on the part of administrators to project the image of a civic ideal.*

Depuis sa création au Québec au XIX<sup>e</sup> siècle, la municipalité est l'instance décisionnelle la plus près des citoyens. Agissant sur un territoire d'une échelle plus réduite, le gouvernement local est là où un individu a la chance d'influencer son environnement immédiat avec l'aide de représentants issus des quartiers. Cette proximité est accentuée par le fait que la municipalité est la pourvoyeuse de services qui touchent la population au quotidien. L'entretien des rues, la création des parcs publics, l'approvisionnement en eau potable, sans oublier la protection contre les incendies, ne sont que quelques exemples des services qui sont du ressort de l'administration municipale. Au fil du temps, les villes se sont dotées de bâtiments tels que des casernes de pompiers, des stations de pompage et des édifices à bureaux pour en assurer la desserte.

## *La contribution des édifices municipaux*

Cette production architecturale municipale, tant historique que récente, est peu étudiée au Canada et au Québec. Dans le passé, certains de ces bâtiments ont été examinés à travers un recensement typologique. À d'autres occasions, des études se sont plutôt consacrées sur un bâtiment municipal en particulier, un hôtel de ville, par exemple. De manière générale, ces publications provenant de la discipline de l'histoire de l'architecture abordent des aspects liés à la construction, aux concepteurs et aux modèles qui les ont inspirés.

Malgré le fait que ces édifices abritent des services pour les citoyens et que leur construction ait été financée par les administrations locales, peu d'études ont cherché à faire des liens entre l'architecture des bâtiments municipaux — c'est-à-dire leur forme et leur fonction — et le développement des villes. Quelles structures sont apparues les premières dans l'histoire des villes? Quelle importance revêtent ces édifices pour les élus? Et puisqu'ils sont érigés aux frais des contribuables, peut-on penser qu'ils ont cherché à exprimer une quelconque identité urbaine?

Cet article cherche à combler cette lacune. Son contenu explore la nature des rapports existant entre l'architecture des édifices construits par les administrations locales et leur gestion en prenant comme objet d'étude les édifices municipaux érigés pendant la période 1870–1929 par des villes québécoises situées dans les régions. Le motif de ce choix est double. D'une part, les six décennies à l'étude sont caractérisées par l'avènement de l'industrialisation au Québec. Alors que les villes de Montréal et de Québec connaissent une croissance importante au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, c'est au tour des centres situés en région de se développer en agglomérations urbaines à partir de 1870 selon les dispositions du Code municipal du Québec et de l'Acte des clauses générales des corporations de villes, deux lois québécoises qui voient le jour respectivement en 1870 et 1876. La sélection des municipalités étudiées prend appui sur les chiffres des populations des villes inscrits aux recensements du Canada. Celles possédant une population d'au moins 5 000 habitants en 1929 ont été retenues (tableau 1). Par ailleurs, les villes québécoises en région demeurent à ce jour peu étudiées. Celles de Montréal et de Québec ont reçu davantage d'attention en raison de leur taille et de leur longue histoire. L'information sur le développement des plus petits centres reste encore partielle et fragmentée et celle au sujet de leurs bâtiments, quasi-inexistantes, exception faite des églises et des couvents. Enfin, même si ce n'est que beaucoup plus tard que des mesures de planification sont implantées dans la province<sup>1</sup>, il n'en demeure pas moins que le développement urbain à l'époque de la révolution industrielle donne lieu à des réflexions sur la ville et à des décisions pour en assurer une croissance harmonieuse. Nous sommes d'avis que l'apparition de ce vaste ensemble de constructions municipales résulte d'une volonté d'amélioration de la vie urbaine manifestée par les villes en région, faisant ainsi de ces édifices un exercice de planification avant même qu'apparaisse une pratique québécoise de l'urbanisme au sens moderne du terme.

Tableau 1. Les populations des villes québécoises en région à l'étude, 1871-1931

	1871	1881	1891	1901	1911	1921	1931
Cap-de-la-Madeleine	-	-	-	-	-	6 783	8 748
Chicoutimi	1 393	1 935	2 277	3 826	5 880	8 937	11 877
Drummondville	-	900	1 955	1 450	1 725	2 852	6 609
Granby	876	1 040	1 710	3 773	4 750	6 785	10 587
Grand'Mère	-	-	-	2 511	4 783	7 631	6 461
Hull	3 800	6 890	11 264	13 993	18 222	24 117	29 433
Joliette	3 047	3 268	3 372	4 220	6 346	9 039	10 765
Jonquière	-	-	-	-	2 354	4 851	9 448
La Tuque	-	-	-	-	2 934	5 603	7 871
Lauzon	1 847	3 556	3 551	3 416	3 978	4 966	7 084
Lévis	6 691	7 597	7 301	7 783	7 452	10 470	11 724
Magog	-	-	2 100	3 516	3 978	5 159	6 302
Rivière-du-Loup	1 541	2 291	4 175	4 569	6 774	7 703	8 499
Sal.-de-Valleyfield	1 800	3 906	5 515	11 055	9 449	9 215	11 411
Saint-Hyacinthe	3 746	5 321	7 016	9 210	9 797	10 859	13 448
Saint-Jean	3 022	4 314	4 722	4 030	5 903	7 734	11 256
Saint-Jérôme	1 159	2 032	2 868	3 619	3 473	5 491	8 967
Shawinigan	-	-	-	-	4 265	10 625	15 345
Sherbrooke	4 432	7 227	10 097	11 765	16 405	23 515	28 933
Sorel	5 636	5 791	6 669	7 057	8 420	8 174	10 320
Thetford Mines	-	-	-	3 256	7 261	7 886	10 701
Trois-Rivières	7 570	8 670	8 334	9 981	13 691	22 367	35 450
Victoriaville	1 425	1 474	1 300	1 693	3 028	3 759	6 213

Source : Recensements du Canada

### *L'avènement des municipalités au Québec*

La structure du monde municipal au Québec, telle qu'on la connaît aujourd'hui, est le fruit d'une longue évolution. S'il est vrai que l'entrée en vigueur en 1870 du Code municipal, qui demeure à ce jour un des principaux outils législatifs des municipalités, constitue un moment décisif dans l'histoire de la gestion des villes au Québec, force est de constater que les premières tentatives d'organisation d'un gouvernement local québécois remontent bien avant ce moment. Sous les administrations coloniales française et britannique, le contrôle du développement du territoire demeure essentiellement entre les mains du gouverneur et ce, jusqu'en 1840. Les deux plus grandes agglomérations urbaines de la province, Montréal et Québec, font exception à cette règle en obtenant une charte spécifique qui leur octroie le statut particulier de « cité » et ce, en réponse à la croissance de leur population au cours des premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle. Les chartes accordent une autonomie à ces deux centres en prévoyant l'établissement d'un conseil de ville élu par la population, ce conseil disposant d'un pouvoir de taxation et d'emprunt. La nouvelle administration municipale se voit attribuer plusieurs responsabilités, soit la gestion et l'entretien des marchés publics, l'éclairage, les égouts, l'aqueduc et l'entretien des rues<sup>2</sup>.

## *La contribution des édifices municipaux*

Il est question d'institutions municipales en 1839 dans le rapport que rédige Lord Durham au lendemain de la révolte des Patriotes de 1837–1838. Le gouverneur britannique déplore fermement l'absence de gouvernements locaux au Québec. Parmi ses nombreuses recommandations, il met l'accent sur la nécessité de leur octroyer un pouvoir de taxation, les sommes récoltées permettant l'amélioration des infrastructures et le maintien de services de base, tels que la police et l'éclairage, qu'il juge d'ailleurs en trop petit nombre. Il conclut que seul un gouvernement municipal est apte à prendre en main des problèmes de nature locale, laissant ainsi la liberté aux autorités supérieures de diriger les affaires de la colonie<sup>3</sup>. Entre 1840 et 1870, plusieurs lois sont mises en place de manière à répondre à ces recommandations. En 1867, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, un des documents fondamentaux de la Constitution du Canada, accorde aux provinces le pouvoir de faire des lois relatives aux municipalités. Celles-ci ne sont donc pas des gouvernements dans le sens le plus strict du terme, mais des administrations intervenant au niveau local par l'adoption de règlements. C'est cependant le Code municipal de 1870 (34<sup>e</sup> Victoria, chapitre 68), première loi en matière municipale suite à la Confédération, qui instaure sans équivoque des institutions locales et régionales sur le territoire de la nouvelle province de Québec. L'ensemble des municipalités de paroisses, de villes, de villages, de cantons de même que les municipalités de comté est régi par cet outil législatif. En outre, le Code municipal précise les modalités pour l'élection des membres du conseil, celles au sujet du prélèvement des taxes et les champs de compétence attribués aux différentes corporations.

Une croissance accélérée de la population urbaine incite le gouvernement du Québec à modifier le Code municipal de 1870 en soustrayant de son champ d'application les municipalités de ville qu'il place sous la juridiction de l'Acte des clauses générales des corporations de villes (40<sup>e</sup> Victoria, chapitre 29), une loi qui voit le jour en 1876 et qui donne ultérieurement naissance à la Loi des cités et villes en 1903. Cette distinction entre le monde urbain et rural se concrétise par des dispositions visant à répondre à la réalité des villes en pleine croissance. Les articles concernant les gardiens d'enclos publics et des inspecteurs agraires du Code municipal, par exemple, disparaissent au profit de nouveaux articles prévoyant des mesures de contrôle du développement du territoire telles que le zonage. En 1903, la Loi des cités et villes (3<sup>e</sup> Édouard VII, chapitre 38) succède à l'Acte de 1876 et cible les besoins des milieux urbains en établissant d'abord et pour la première fois une hiérarchie des agglomérations. À partir de ce moment, on distingue l'entité « ville » (population d'au moins 2 000 âmes) de l'entité « cité » (au moins 6 000 âmes), ces différents statuts déterminant le pouvoir d'emprunter des municipalités qui croît en fonction du nombre d'habitants.

### ***Le développement régional au Québec entre 1870 et 1929***

L'organisation du monde municipal au Québec évolue sur une toile de fond caractérisée par une croissance économique et

un développement physique sans précédent. Si, avant 1870, le développement de la province se résume principalement en celui de Québec et de Montréal, l'époque 1870–1929 correspond à une expansion des villes en régions, une poussée qui est entraînée par la révolution industrielle. En effet, de 16,6% en 1861, le taux de population urbaine québécoise passe à 19,9% en 1871 et à 23,8% dix ans plus tard<sup>4</sup>.

L'économie du Québec est en pleine mutation au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. À cette époque, le bois, l'agriculture et le textile constituent les principaux moteurs du développement en région<sup>5</sup>. Avec l'ouverture de nouveaux territoires à la colonisation, notamment le Saguenay en 1842 et les Laurentides dès 1868<sup>6</sup>, des villes telles que Chicoutimi, Saint-Jérôme, Fraserville (Rivière-du-Loup) et Hull connaissent une croissance grâce à l'exploitation du bois. Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, les limites de ces territoires d'exploitation s'étendent du côté de la Mauricie. C'est alors que l'on assiste à la création d'autres villes liées à cette ressource naturelle, notamment celles de La Tuque et de Grand-Mère. Au cours de cette même période, l'industrie du textile devient un élément déterminant dans l'économie du Québec. Les entreprises transformant le coton s'installent d'abord autour de Montréal (notamment dans la municipalité d'Hochelaga et de Saint-Henri), pour ensuite s'établir dans d'autres villes des Cantons de l'Est, dont Sherbrooke et Magog, de même qu'à Salaberry-de-Valleyfield. Ces deux dernières villes doivent d'ailleurs leur développement à la présence d'entreprises qui emploient une grande partie de leur population. En effet, la création de la *Montreal Cotton Company* en 1874 à Salaberry-de-Valleyfield et de la *Magog Textile & Print Company* en 1884 font vivre ces agglomérations pendant de nombreuses décennies<sup>7</sup>.

Entre 1870 et 1900, la croissance des villes en région est facilitée par l'expansion du réseau de chemin de fer. Suite à la Confédération canadienne, le rail devient le mode de transport par excellence au pays. Après l'établissement des lignes de la compagnie du Grand Tronc au cours des années 1850, celles de l'Intercolonial et du Pacifique Canadien complètent ce réseau dont l'étendue se décuple, passant de 565 milles en 1867 à 3 481 milles en 1901<sup>8</sup>. L'expansion du réseau de chemin de fer transforme certaines petites agglomérations, jusqu'alors encore à l'état embryonnaire, en des pôles régionaux. La construction d'une gare dans les limites de villes telles que Saint-Hyacinthe et Joliette agit comme catalyseur pour l'économie locale. Non seulement le rail facilite-t-il les échanges pour les plus petites entreprises locales qui viennent s'installer à proximité, mais il incite aussi la venue d'institutions financières, commerciales et religieuses. Le chemin de fer favorise également l'essor d'autres agglomérations plus anciennes. Les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Sorel, par exemple, établies depuis le XVII<sup>e</sup> comme lieux stratégiques de défense de la colonie, connaissent un regain économique avec l'arrivée du rail. Celle de Lévis témoigne encore mieux des bienfaits économiques du train alors que le nombre de ses citoyens passe de 1 200 en 1851 à 8 000 en 1870<sup>9</sup>. Jusqu'à la construction du premier pont de Québec



## *La contribution des édifices municipaux*

reliant les deux rives au début du XX<sup>e</sup> siècle, la ville de Lévis a la main haute sur l'économie de la région, une position qui est également redevable à la présence des chantiers maritimes sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Malgré les soubresauts de l'économie entre 1873 et 1896, conséquence directe des périodes de contraction de l'économie britannique et américaine, les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle sont synonyme d'une industrialisation significative pour l'ensemble du Québec. Cette lancée se poursuit avec l'arrivée du XX<sup>e</sup> siècle alors que l'économie de la province connaît une stabilité et une prospérité accrues. Avec le nouveau siècle, la population urbaine de la province atteint 40%, contre 20% en 1870<sup>10</sup>. La ville de Montréal constitue de loin la ville la plus importante de la province avec une population qui se chiffre à plus de 267 000 habitants, un chiffre qui atteint tout près de 325 000 lorsqu'on y ajoute les villes de banlieue<sup>11</sup>. Malgré l'importance de Montréal et, dans une moindre mesure celle de Québec, certaines agglomérations en région telles que Trois-Rivières, Hull et Sherbrooke se taillent une place significative avec des populations surpassant les 10 000 habitants, si bien qu'« En 1901, on distingue dans le Québec une métropole, une ville moyenne et une dizaine de petites villes »<sup>12</sup>. Au réseau de villes datant du XIX<sup>e</sup> siècle s'ajoutent de nouvelles agglomérations dont l'emplacement est déterminé par la présence des ressources naturelles. La ville de Thetford Mines, par exemple, est créée en fonction des gisements d'amianté que l'on transforme en mines à ciel ouvert. Shawinigan s'établit en raison de la proximité des chutes de la rivière Saint-Maurice qui servent à produire l'électricité pour alimenter les grandes villes de la province et les usines de fabrication de pâtes et papier. À ce titre, la région de la Mauricie devient la championne de cette industrie par la forte concentration d'usines de fabrication de pâtes et papier. En plus de Shawinigan, les villes de Grand-Mère, Trois-Rivières et de Cap-de-la-Madeleine basent leur économie en grande partie sur les activités d'entreprises telles que la *Wayagamack Pulp & Paper*, la *St. Maurice Paper* et la *Laurentide*<sup>13</sup>.

L'introduction de ces nouveaux secteurs d'exploitation au tournant du XX<sup>e</sup> siècle amène le Québec dans une seconde phase d'industrialisation. L'hydro-électricité, les pâtes et papier, l'électrometallurgie et l'industrie minière constituent tous des nouveaux secteurs de développement qui doivent leur existence aux capitaux étrangers, principalement américains. Des entreprises intéressées par l'exploitation et la transformation des matières premières, telles que la *Shawinigan Water and Power Company* ou encore l'*Aluminium Company of America* qui s'établit dans la région de Jonquière, investissent d'importantes sommes dans le développement de ces équipements plus complexes et nécessairement plus coûteux. C'est également du côté des États-Unis que se trouvent les marchés d'exportation de cette nouvelle production<sup>14</sup>. En moins d'un demi-siècle, le paysage québécois se voit donc profondément et irrémédiablement transformé. L'industrialisation du territoire accélère le développement économique, ce qui a comme conséquence d'accroître les milieux urbains en région. Cette lancée se

poursuit après le début du XX<sup>e</sup> et ne connaît un moment d'arrêt qu'avec la Première Guerre mondiale.

Pour les villes en région, la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> sont des moments de changements profonds. Ces années de développement intense obligent les instances municipales québécoises à s'organiser afin de gérer la croissance physique de leur territoire. Les villes doivent composer avec des problèmes urbains engendrés par cette croissance rapide tels que la précarité des conditions d'hygiène dans les milieux ouvriers et la menace quotidienne des incendies. Cette difficile conjoncture est d'autant plus manifeste en raison du manque d'expérience urbaine de ces instances locales. Alors que de grandes capitales comme Londres, Boston, et, dans une moindre mesure, Montréal et Québec, ont eu à gérer dans le passé une population importante et une croissance de leur territoire, on ne peut en dire autant de la plupart des villes en région qui, avant la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ne constituaient que des noyaux urbains de taille négligeable. Dans l'intervalle de quelques décennies seulement, l'industrialisation transforme radicalement et de façon irrémédiable le fonctionnement de ces noyaux. Les administrations des villes en région, qui sont nouvellement constituées en municipalités, doivent apprendre très rapidement à gérer une situation critique.

Par ailleurs, même si ces cités et villes disposent d'un pouvoir d'emprunt, dont elles se prévalent par l'émission d'obligations, leurs revenus sont très bas en rapport avec les dépenses qu'elles encourent pour la mise en place des infrastructures et des services. La provenance de ces revenus est très peu diversifiée, reposant principalement sur la taxe foncière, une situation qui n'est d'ailleurs aucunement soulagée par une aide financière des paliers de gouvernement supérieurs. Les villes à l'étude ne bénéficiant pas de revenus de taxes considérables, les finances publiques demeurent donc dans un état de précarité pendant la période qui nous intéresse. Ce phénomène est accentué par la volonté des élus de négocier à la baisse les taxes foncières des entreprises privées afin de les inciter à s'installer sur leur territoire. En effet, les congés de taxes ne sont pas rares à cette époque où les villes se livrent une féroce concurrence pour obtenir les usines qui sont de grandes pourvoyeuses d'emplois.

### *L'architecture au service de la ville*

La situation que vivent les villes québécoises en région reflète les métamorphoses qui ont cours dans les grandes métropoles européennes et américaines au même moment. Là, l'industrialisation et les problèmes urbains qu'elle occasionne suscite une recherche de solutions dès les premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle. Malgré l'intérêt manifeste de ce sujet, l'examen des solutions avancées pour l'amélioration des villes dépasse la portée de cet article. Nombreux sont les ouvrages qui se sont efforcés de le faire, tant pour l'Amérique que pour l'Europe. Toutefois, de la multitude des écrits sur cette question, il y a deux principales écoles de pensée au sujet des moyens préconisés pour remédier à ces maux :

The first attempts to right the evil of the industrial town found expression in two antithetical schools of thought. One adhered to the view that planning must start again from scratch (and in this case, new and purely theoretical types of community were planned, quite distinct from the existing towns); the other that each problem must be dealt with, and each remedied, separately, without taking into account their inter-relationship and without having any over-all vision of the town as a single organism. The so-called Utopians — Owen, St.-Simon, Fourier, Cabet, Godin — belonged to the first group, (...). The second group included the specialists and officials who introduced the new health regulations and services into the towns and who, because they had to find the technical and legalistic means to implement these improvements, laid the real foundations of modern town-planning legislation.<sup>15</sup>

L'architecture fait inévitablement partie de ces réflexions au sujet de la ville et sur les manières d'enrayer les problèmes qui les assaillent. La forme des édifices, leur fonction — habitation, usine ou autres —, leur densité de même que leur disposition les uns au regard des autres sont tous des facteurs qui revêtent une grande importance dans l'esprit de ces penseurs, qu'ils appartiennent à l'une ou l'autre des écoles de pensée proposées par Benevolo. Cependant, puisque les agglomérations québécoises étudiées ne sont pas des villes nouvelles<sup>16</sup>, il nous importe de questionner le rôle de l'architecture dans les solutions qui ont trait aux améliorations urbaines.

Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, des écrits se penchant sur les impacts de la croissance de la ville émergent en France. Voltaire compte parmi les premiers en 1749 par la publication de son pamphlet intitulé *Des Embellissements de Paris*. Plusieurs autres traités d'architecture voient le jour pendant le siècle des Lumières, dont ceux de l'abbé Paul-Antoine Laugier, *Essai sur l'architecture* en 1753 et *Observations sur l'architecture* en 1763 et de Pierre Patte, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture* en 1769. Ces essais constituent des contributions significatives à la définition de la ville idéale que l'on associe alors à l'efficacité et la beauté. Dans leurs ouvrages, Patte et Laugier suggèrent des moyens concrets pour arriver à cet idéal. Dans le premier chapitre de son ouvrage, *Considérations sur la distribution vicieuse des villes et sur les moyens de rectifier les inconvénients auxquels elles sont sujettes*, Pierre Patte propose, par exemple, l'établissement de systèmes d'eau souterrains, des améliorations aux fosses d'aisances et le transfert des sépultures à l'extérieur des quartiers denses<sup>17</sup>. Ce qui se dégage de tels écrits, c'est qu'une ville belle est une ville efficace où l'efficacité se mesure à la propension du milieu à résoudre les problèmes urbains liés à l'entassement et à l'hygiène.

L'architecture constitue une composante importante de ce portrait. Les bâtiments ne sont pas considérés seulement pour leurs vertus esthétiques, mais ils doivent aussi contribuer à l'efficacité de la ville, à sa cohérence et à son harmonie. C'est du moins ce que préconise Laugier alors qu'il formule de sévères critiques à l'endroit du paysage urbain de certains quartiers de Paris :

Le goût des embellissements est devenu général et il est à souhaiter pour le progrès des arts, que ce goût persévère et se perfectionne.

Mais ce goût ne doit point se borner aux maisons des particuliers, il doit s'étendre aux villes entières. La plupart de nos villes sont restées dans l'état de négligence, de confusion et de désordre, où les avaient mis l'ignorance et la rusticité de nos anciens. On bâtit de nouvelles maisons : mais on ne change ni la mauvaise distribution des rues, ni l'inégalité difforme des décorations faites au hasard et selon les caprices de chacun. Nos villes sont toujours ce qu'elles étaient, un amas de maisons entassées pêle-mêle sans système, sans économie, sans dessein<sup>18</sup>.

À une époque où les paysages urbains des grandes villes européennes sont fortement marqués par l'irrégularité du tracé des rues et des lots — un héritage de la période médiévale — on transpose à la forme urbaine le discours rationnel de l'architecture, qui se développe autour des ordres classiques. La ville doit revêtir un aspect monumental et organisé, à l'image des constructions qui la composent. Aux plans de villes idéales proposés par Laugier et Patte, caractérisés par des entrées bien définies et des rues élargies au tracé redessiné, est subordonnée l'architecture dont les formes et l'agencement des façades s'établissent en fonction des effets urbanistiques désirés<sup>19</sup>.

Les grandes villes du XIX<sup>e</sup> siècle manifestent la volonté de trouver une solution aux problèmes urbains. À cet égard, la ville de Paris demeure sans conteste un cas déterminant et ce, en raison des transformations qui ont cours entre 1852 et 1870 sous le contrôle du préfet de la Seine de l'époque, le baron Georges Haussmann. L'histoire a surtout retenu la percée des grands boulevards parisiens permettant des vues monumentales sur des monuments à l'architecture grandiose comme son legs principal à la Ville Lumière. Ces larges rues ont non seulement embelli le paysage urbain mais ont également amélioré la circulation à l'intérieur de la cité. Ces ouvrages ne représentent toutefois qu'une infime partie des améliorations parisiennes. On a souvent passé sous silence l'importance des sommes investies à cette époque pour les travaux d'égout et d'aqueduc ainsi que pour la construction de bâtiments construits pour enrayer les problèmes liés à l'hygiène publique. Par exemple, les Halles Centrales, érigées selon les plans de l'architecte Victor Baltard, constituent une solution concrète à certains problèmes de salubrité<sup>20</sup>. Qui plus est, l'ensemble de ces réalisations impressionne autant par leur variété que par leur quantité. Certes moins connues de l'histoire de Paris, des constructions comme l'Hôtel-Dieu, l'hôpital municipal, l'Hôtel des États-Majors de la Garde et des Sapeurs-Pompiers, le Grand Abattoir de la Villette ainsi que divers marchés publics et mairies d'arrondissement ne sont que quelques exemples des différents types de constructions desservant plus adéquatement les habitants des différents arrondissements<sup>21</sup>.

Londres est un autre cas de figure. Là aussi, de grands projets urbains sont mis en branle au début du XIX<sup>e</sup> siècle. La création de Regent Street et de Regent's Park selon les plans de l'architecte du roi George IV, John Nash, vise à transformer Londres en une capitale grandiose que l'on veut à la hauteur de la richesse et du pouvoir de l'Empire britannique<sup>22</sup>. Dans ce dessein, les projets de l'époque sont conçus selon des formes architecturales néo-classiques aux proportions gigantesques

comme en témoignent par exemple les complexes résidentiels érigés autour de Regent's Park, dont Park Crescent (1812–22) et Cumberland Terrace (1827), tous deux remarquables par leurs portiques à l'antique, leurs cours intérieures et leurs arches<sup>23</sup>. Aménagés sur des sites autrefois occupés par des quartiers insalubres, ces nouveaux aménagements sont d'autant plus prisés à l'époque qu'ils sont desservis par un réseau d'égouts et d'aqueduc.

Force est donc de constater que l'architecture est partie prenante des efforts déployés par les villes afin d'améliorer leur situation. Certaines d'entre elles exploitent l'architecture pour ses effets visuels. Les maisons en terrasses de Regent's Park à Londres et les édifices monumentaux de Paris construits sous Napoléon III tels que l'Opéra de Charles Garnier et l'agrandissement du Palais du Louvre de Louis Visconti sont effectivement des constructions qui visent à rehausser le paysage de la ville. On cherche à les mettre en valeur en les construisant sur des sites privilégiés. Cette vision de l'architecture est celle que privilégient les monographies traitant de l'histoire des villes au XIX<sup>e</sup> siècle. Toutefois, la volonté des villes d'améliorer leur sort permet également à plusieurs autres bâtiments de voir le jour, tels que des usines de pompage et des halles de marché publics, sans oublier les bâtiments liés au service des parcs. Une grande partie des opérations d'amélioration dans les villes du XIX<sup>e</sup> siècle sous-entend donc l'érection de bâtiments qui, par l'usage qu'on leur destine, jouent un rôle essentiel dans l'organisation de la ville et contribuent à l'assainir.

### ***Les bâtiments municipaux dans les villes québécoises en région***

Le rôle de l'architecture dans le développement des grands centres européens se transpose-t-il aux villes québécoises en région ? Bien que celles-ci ne possèdent pas une taille comparable aux métropoles que nous avons citées en exemple, les villes en région sont néanmoins aux prises avec les mêmes problèmes liés à l'entassement et à l'hygiène publique, lesquels sont ressentis avec acuité à en juger du contenu des procès-verbaux des séances du conseil des villes étudiées. Examinons maintenant les services fournis par les municipalités et l'architecture des bâtiments qu'ils génèrent. Les édifices municipaux sont présentés par typologie selon un ordre chronologique d'apparition sur le territoire de nos villes en région.

### ***L'hygiène publique***

L'industrialisation constitue un point tournant dans les besoins d'approvisionnement en eau. La croissance rapide des villes, qui mène à l'entassement dans certains quartiers urbains, est très vite responsable d'une sérieuse insalubrité et de la propagation d'épidémies. Les premiers réseaux d'aqueducs et d'égouts sont donc aménagés dans les grandes villes anglaises et américaines dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle afin de contrer ces effets néfastes. Dans les municipalités québécoises, les procès-verbaux des séances des conseils de ville révèlent clairement

les inquiétudes des administrateurs à ce sujet, ce qui donne lieu aux premiers systèmes d'aqueduc.

Dépourvues d'expertise en la matière et faisant face à des dépenses considérables, plusieurs villes décident de confier la construction du réseau et sa gestion à l'entreprise privée qui en est la propriétaire. Ceci n'est pas sans soulever plusieurs discussions : alors que pour certains, cette décision se justifie par les coûts élevés pour le développement et le maintien de ce service, d'autres préconisent que la santé publique et le bien-être de la population doivent relever des autorités publiques. Ce débat marque l'histoire municipale d'un grand nombre de villes au XIX<sup>e</sup> siècle, dont certaines grandes métropoles — Londres, par exemple —, ainsi que d'autres aux États-Unis. Il se manifeste aussi au Québec : à Montréal, la municipalisation de la Compagnie des propriétaires des eaux de Montréal — dont l'existence remonte au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle —, se produit en 1845<sup>24</sup>. Dans les villes en région, certaines administrations concluent des ententes avec des entreprises privées pour l'aménagement de leur réseau d'eau. Toutes cependant finissent par intégrer ce service dans leur giron. Les dépenses encourues sont financées par l'émission d'obligations. En 1872, par exemple, la ville de Sorel adopte un règlement d'emprunt de \$40 000 « pour ordonner la construction d'un aqueduc en ladite ville pour approvisionner d'eau les citoyens et pour protéger les propriétés de façon efficace contre les dangers du feu »<sup>25</sup>. À Trois-Rivières, c'est en 1875 que le conseil décide de doter la ville d'un premier système d'adduction d'eau. Pour ce faire, la ville émet des obligations municipales pour un montant de \$115 000<sup>26</sup>. Malgré ces sommes considérables pour l'époque, peu de bâtiments sont associées à la mise en place des premiers réseaux d'eau et d'égout. En effet, les dépenses encourues sont consacrées aux ouvrages réalisés en souterrain tels que les conduits, les réservoirs et à l'achat d'équipements servant à pomper l'eau.

L'avènement des pompes à vapeur capables de tirer l'eau et de la distribuer dans le système de tuyaux marque la naissance des usines de pompage dont la fonction première est de servir d'abri à cette nouvelle technologie<sup>27</sup>. À partir de ce moment, l'usine de pompage fait partie des équipements nécessaires à tout système d'aqueduc d'une ville, tout en devenant sa composante la plus visible dans le paysage urbain en devenir. Les usines de pompage des systèmes municipaux d'aqueduc des villes du Québec connaissent une seconde phase de construction à partir de la deuxième moitié des années 1910. À cette époque, la première génération d'usines nécessite des transformations majeures afin de répondre à une nouvelle mesure en matière de santé publique : la filtration des eaux. La construction des premières usines de filtration municipales répond effectivement à l'arrivée de cette nouvelle technologie qui constitue une alternative plus efficace à la chloration des eaux, méthode jusqu'alors utilisée pour en assurer la qualité. Des stations de dimensions plus considérables qui réunissent sous un même toit les équipements de pompage et de purification apparaissent donc. À Sorel, on profite de l'introduction



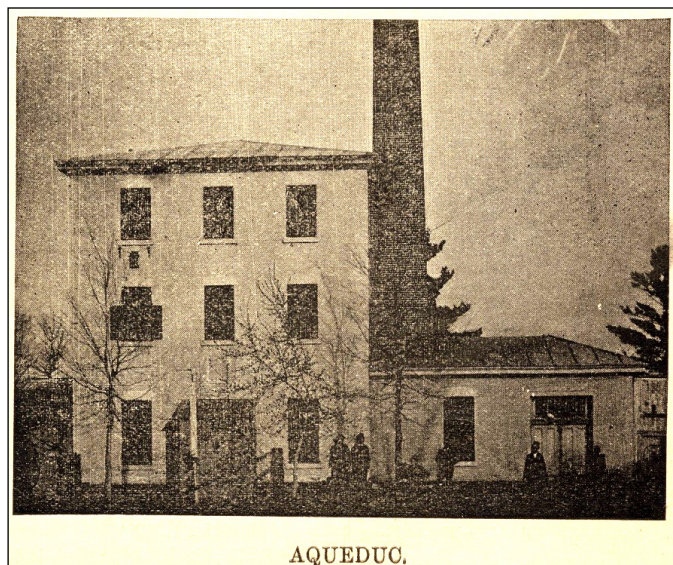


Figure 1. La station de pompage de Joliette, 1882 (concepteur inconnu). Source : Joliette illustré. Numéro-souvenir de ses noces d'or, 1843-1893 (Joliette : L'Étoile du Nord, 1893), s.p..

des filtres en 1929 pour accroître la puissance du système et déplacer la prise d'eau sur la rivière Richelieu, jugée alors dangereuse en raison de la pollution des industries situées en amont. L'ensemble de ces améliorations, rendues nécessaires en raison d'une demande en eau potable sans cesse croissante, logent dans un seul et même bâtiment<sup>28</sup>.

À la fin des années 1920, toutes les villes en région disposent d'un système d'adduction et de filtration des eaux. Les dépenses qu'occasionne ce service sont constantes et considérables. En effet, urbanisation oblige, il est nécessaire de creuser de nouvelles canalisations afin de fournir en eau les quartiers qui se développent. Les administrations doivent également déplacer la prise d'eau toujours plus loin de la ville afin de contrer la pollution qu'engendrent les industries qui ne cessent de prendre de l'expansion. Finalement, l'ensemble de ces réalisations exigent des investissements considérables en raison des nouvelles technologies et d'un savoir-faire très spécialisé. L'architecture des usines de pompage s'en ressent : fonctionnelle d'abord et avant tout, elle se démarque par la sobriété et le dépouillement de ses façades au profit de sa robustesse qui lui permet d'accomplir sa mission première soit celle d'abriter des pompes, filtres, conduits et autres équipements. Sa conception relève des ingénieurs, cette tâche faisant partie des mandats que les villes donnent à des agences d'ingénierie privées pour l'aménagement ou l'agrandissement du réseau d'égout et d'aqueduc. Le matériau de prédilection pour la construction des stations est la brique, un matériau bon marché, résistant et ignifuge (figures 1 et 2).

### **La sécurité publique**

La croissance accélérée que connaissent les villes du Québec à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle n'entraîne pas que des problèmes de santé publique. Très tôt dans le développement



Figure 2. L'usine de filtration de Trois-Rivières, 1924, Asselin et Denoncourt. Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec, section Patrimoine québécois, collection des cartes postales. Trois-Rivières : A. Héroux, éditeur, [19-].

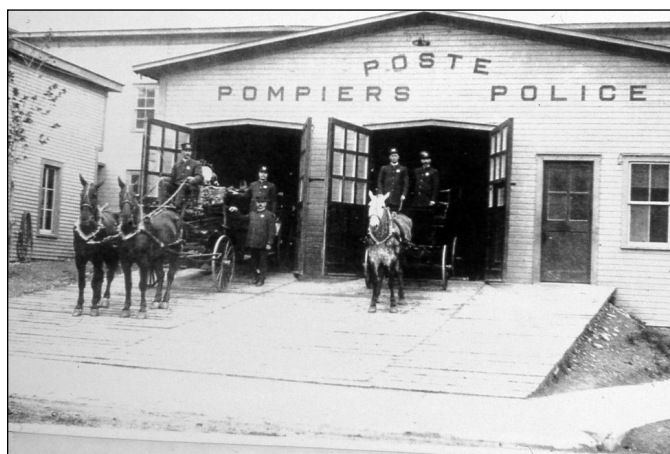


Figure 3. La caserne de pompiers et poste de police de Thetford Mines, 1911, concepteur inconnu. Source : Société des archives historiques de la région de l'Amiante, collection Galerie de nos ancêtres de l'or blanc, no 474 (don de Rose Lapierre).

des villes, les élus locaux ont à se pencher sur la sécurité de leurs contribuables, ce qui se traduit essentiellement par le maintien de la paix et la protection contre les incendies. S'il est vrai qu'une plus grande population urbaine est susceptible d'entraîner une croissance des méfaits et de la criminalité, c'est néanmoins la menace des incendies qui préoccupe davantage les administrateurs locaux du Québec. Cette inquiétude se comprend aisément : combien de fois la vitesse de propagation d'un brasier n'a-t-elle pas occasionné la destruction de nombreux pâtés de maisons, voire de quartiers entiers de la ville ? Il suffit de penser aux terribles conflagrations à Hull et à Trois-Rivières, respectivement en 1900 et en 1908<sup>29</sup>. À chaque fois, ces cataclysmes infligent une difficile et coûteuse période de reconstruction qui plonge les municipalités dans un marasme économique. Une enquête sur la problématique de la lutte aux incendies menée au début des années 1910 par le gouvernement du Canada témoigne éloquentement des conséquences





Figure 4. À gauche : La caserne de pompiers de Grand-Mère, Charles Lafond, 1913 et à droite, le marché public et salle du conseil, MacDuff et Lemieux, construit en 1902.

économiques graves liées aux incendies : « ...it has been shown in a general way that the extent of fire waste in Canada exceeds that of any other civilized country in the world, and constitutes an irreparable drain upon our national prosperity »<sup>30</sup>. Selon le rapport de cette enquête, le Québec se classe alors deuxième au pays, derrière l'Ontario, au chapitre des pertes encourues par le feu, avec plus de \$5 millions pour l'année 1912.

Le service municipal d'incendie est intimement lié à la présence du réseau d'aqueduc. L'apparition progressive des bornes fontaines au gré de l'expansion du réseau d'eau permet aux villes de lutter contre les incendies plus efficacement, un phénomène qui est sans cesse bonifié par l'achat de pompes, lesquelles deviennent plus performantes tout au long de la période d'étude. À ce chapitre, l'influence des États-Unis est déterminante. Au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les Américains deviennent très rapidement les chefs de file dans plusieurs champs de compétence des municipalités, principalement dans la lutte contre les incendies et l'approvisionnement en eau. Les améliorations technologiques en matière d'équipement pour combattre les feux sont initiées par nos voisins du Sud qui accaparent très vite le marché de pompes à eau, boyaux et, plus tard, celui des camions. De la même manière, ce sont des compagnies américaines qui améliorent les techniques de pompage et de filtration des eaux pour les systèmes municipaux, des technologies qui sont ensuite reprises par les ingénieurs canadiens<sup>31</sup>.

Suite à la création des services d'incendies municipaux et à l'achat d'équipement, les premières casernes municipales font leur apparition. Ces stations ne sont habituellement que de simples hangars, le plus souvent érigés en bois — que l'on désigne d'ailleurs comme des « maison des pompes » — et qui n'ont d'autre fonction que d'abriter l'équipement contre le feu, principalement la pompe, les boyaux et les seaux à eau (figure 3). Du moment où elles peuvent faire l'achat d'équipements plus sophistiqués<sup>32</sup>, les villes à l'étude procèdent à la construction de casernes plus modernes. L'architecture adopte alors ses caractéristiques distinctives qui répondent à sa fonction, soit

de grandes portes à l'avant du bâtiment pour la circulation des chars portant les pompes et une tour qui permet de suspendre les boyaux d'arrosage pour le séchage. Les espaces pour loger les chevaux servant à tirer les chars sont parfois aménagés dans l'édifice. Les écuries dans la cour arrière apparaissent toutefois rapidement avec la modernisation des équipements qui nécessitent plus d'espace. Dès lors, l'édifice de la caserne prend de l'amplitude non seulement en superficie mais aussi en volume par l'ajout d'un, parfois deux étages où l'on aménage des dortoirs pour les pompiers durant leur quart de travail ainsi qu'un logis pour le chef du service et sa famille. Quoique modeste, l'architecture reflète les tendances stylistiques du moment par la présence d'ornementation, surtout au niveau du couronnement, comme des tympanes, des tourelles en poivrière ou des corniches (figure 4).

Dès les années 1880, la caserne devient donc une construction importante d'un service qui l'est tout autant. Elle est à ce point essentielle que les municipalités priorisent sa construction au détriment d'autres édifices municipaux, principalement l'hôtel de ville. C'est le cas du conseil municipal de la ville de Magog, par exemple, qui, après avoir perdu l'édifice abritant l'hôtel de ville, le marché public et la caserne de pompiers au cours de l'incendie de 1901, préfère consacrer des fonds à la construction d'une caserne et à l'achat d'équipement pour la lutte contre les incendies que de posséder une salle pour ses réunions et des bureaux pour son administration. Les assemblées retournent à leur lieu d'origine, soit le bureau du notaire de la ville, rue Principale<sup>33</sup>. Par ailleurs, les premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle sont celles où l'on assiste à une croissance globale des effectifs municipaux, celle-ci reflétant la bonne santé de l'économie québécoise. La croissance de la ville justifie la construction de casernes additionnelles, si bien que la plupart des villes à l'étude en possède au moins deux. À titre d'exemple, la ville de Salaberry-de-Valleyfield procède à la construction d'une nouvelle caserne dans le secteur de la ville qu'elle vient d'annexer. À Hull, le chef du département du feu a déterminé que la construction d'une caserne dans la portion ouest de la ville « est dans l'intérêt des contribuables »<sup>34</sup>.

### *L'approvisionnement en denrées*

Parmi les compétences dévolues aux municipalités par le Code municipal en 1870 (puis reprises dans la Loi sur les cités et villes), la municipalité peut « ériger, changer, abolir, ou entretenir des marchés publics ou des places de marchés publics »<sup>35</sup>.

Les marchés publics existaient bien avant la création des municipalités québécoises. Il constitue le lieu d'approvisionnement par excellence dans les villes. On trouve de tout au marché, de la viande au poisson en passant par le bétail, le bois et le foin. L'été, les agriculteurs des environs y viennent régulièrement pour vendre leurs fruits et légumes. Pendant plusieurs siècles, tant en Europe qu'en Amérique du Nord, les marchés publics se déroulent en plein air, sans la présence d'une halle. La place Royale à Québec sert de place de marché dès 1640, sans qu'un bâtiment n'y soit érigé pour abriter les bouchers et

## La contribution des édifices municipaux



Figure 5. Le marché de Sherbrooke construit en 1900, concepteur inconnu. L'intérieur vers 1936. Source : Archives de la Ville de Sherbrooke, album photos no 564.



Figure 6. Le marché public et la salle du conseil de Saint-Hyacinthe, Roy et Resther, 1877. Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec, section Patrimoine québécois, collection des cartes postales. Montréal : L. Charpentier, [entre 1920 et 1950].

les maraîchers. À la même époque, des places de marchés à Trois-Rivières s'improvisent parfois sur les rives du fleuve Saint-Laurent, les agriculteurs vendant leurs produits à même leurs embarcations<sup>36</sup>.

Au Québec, les halles apparaissent dès le début du XIX<sup>e</sup> dans le but d'améliorer l'hygiène des lieux où se déroulent quotidiennement les échanges par la création des étals (figure 5). Si, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, elles se limitent à de simples structures ouvertes sur la place pour abriter les commerçants, elles ne tardent pas à devenir plus permanentes dès les années 1840, comme nous le rappellent le marché Bonsecours à Montréal (1844) et le marché Saint-Paul à Québec (1847).

Les marchés publics des villes à l'étude possèdent tous une halle au cours de la période qui nous intéresse. Dès leur incorporation, les municipalités prennent à leur charge le marché public et élaborent un règlement spécifique déterminant des heures d'ouverture et des mesures d'entretien. On en confie la gestion quotidienne à un clerc du marché, employé

de l'administration municipale. L'arrivée du XX<sup>e</sup> siècle ne fait qu'accroître le travail de ce fonctionnaire puisque les activités commerciales connaissent une expansion, à l'image de la croissance que vivent les villes. La municipalité réagit en modifiant la réglementation afin que le marché demeure ouvert tous les jours, exception faite du dimanche. La halle du marché est un bâtiment important pour les administrateurs de l'époque. Non seulement vient-elle instituer de façon officielle les activités commerciales pour la ville et sa région immédiate, mais elle contribue aussi à assurer l'ordre et la propreté de ce lieu de ravitaillement. En outre, le marché public représente une source de revenus pour l'administration qui loue les emplacements aux commerçants.

L'architecture de la halle présente des caractéristiques semblables d'une municipalité à l'autre : un édifice à plan rectangulaire simple et efficace propose un rez-de-chaussée pour les activités commerciales et un étage où se trouve une salle multifonctionnelle dans un espace de plain-pied sans cloisons qui est utilisé à différentes fins, souvent pour les réunions du conseil de ville, les pratiques de fanfares et d'autres activités publiques. L'escalier permettant d'y accéder se trouve habituellement à l'extérieur, le long de la façade longitudinale. Pour certaines halles, un balcon est ajouté pour les proclamations publiques. Comme pour les casernes de pompiers et les stations de pompage, la brique est le matériau privilégié pour la composition des façades qui, bien que sobre, témoigne néanmoins de l'inspiration du style néo-classique par la rigoureuse symétrie des ouvertures (portes et fenêtres) et les assemblages de la maçonnerie, notamment les chaînages d'angles et les corniches (figure 6).

### Le siège de l'administration des villes

Depuis toujours, les villes ont érigé des constructions permettant à leurs instances décisionnelles de siéger. Au XIX<sup>e</sup> siècle cependant, l'on assiste à une prolifération des hôtels de ville. L'avènement de l'industrialisation, qui induit un phénomène de réorganisation des structures locales un peu partout en Occident, incite la création de ces constructions destinées à abriter les activités liées à la gestion de la municipalité, dont les séances de son conseil.

De tous les édifices municipaux construits par les villes québécoises en région, l'hôtel de ville est le type architectural le moins présent et celui qui tarde le plus à apparaître. Entre 1870 et 1900, il se limite le plus souvent à un endroit où le secrétaire-trésorier vaque à ses fonctions et où se réunit le conseil. Les municipalités s'accommodent longtemps de lieux improvisés pour y tenir leurs rencontres, celles-ci se déroulant très souvent dans la résidence privée du maire ou du secrétaire-trésorier. C'est souvent d'ailleurs chez ce dernier que sont conservés les documents officiels de l'administration tels que les registres de taxes, les rôles d'évaluation foncière et les procès-verbaux. Pendant cette période, la salle polyvalente située à l'étage du marché municipal est aussi utilisée pour les assemblées municipales<sup>37</sup>. Ce phénomène n'est pas exclusif aux villes situées en





Figure 7. L'hôtel de ville, la caserne de pompiers et le poste de police de Shawinigan, 1901, Charles Lafond. Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec, section Patrimoine québécois, [1930] Collection Félix Barrière.

région. Rappelons qu'à Montréal, c'est à l'étage de la halle du marché Bonsecours que siège le conseil de ville jusqu'à ce que l'hôtel de ville soit construit en 1878, rue Notre-Dame.

Si la construction d'un hôtel de ville ne préoccupe pas les élus autant que celle de stations de pompage ou de casernes de pompiers au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, c'est que la plupart des municipalités étudiées ne requiert pas un édifice consacré à la gestion de la corporation. Plus souvent qu'autrement, la population de la ville ainsi que le nombre d'employés ne justifient pas une telle dépense. Par contre, le besoin d'un édifice administratif s'accroît au XX<sup>e</sup> siècle en réponse à une nouvelle poussée d'urbanisation<sup>38</sup>. On assiste alors à l'apparition de bâtiments municipaux multifonctionnels qui regroupent la salle du conseil, des bureaux (pour le maire et le secrétaire-trésorier, notamment), la caserne de pompiers et le poste de police. Huit de ces bâtiments voient le jour au cours de notre période à l'étude, notamment à Shawinigan en 1901 et Jonquière en 1928 (figure 7). Le regroupement des services sous un même toit permet aux administrations d'économiser le coût de la construction de plusieurs bâtiments. L'aménagement de ces divers services prend place dans une structure d'envergure, comptant trois niveaux dont l'étage noble, auquel on accède par un escalier monumental, élément qui confère à cette nouvelle typologie une prestance inédite. C'est à ce niveau que l'on aménage les bureaux et la salle du conseil alors que le bureau du maire et une seconde salle polyvalente se situent à l'étage le plus élevé.

L'hôtel de ville selon sa définition contemporaine, soit un édifice réservé entièrement à des fins administratives et le siège du conseil de ville, commence à apparaître dans les villes québécoises en région au cours des années 1920. Les villes de Sherbrooke, de Thetford Mines et de Grand-Mère comptent parmi celles qui investissent dans ce type de construction en 1922, 1924 et en 1929. Avant cela, seules trois villes, Trois-Rivières, Lévis et Hull, en ont érigé un, respectivement en 1872,

1885 et 1889. Ceci est très surprenant pour de petites administrations en raison de la taille très modeste de l'appareil municipal et de la dépense qu'une telle construction occasionne<sup>39</sup>. Même s'ils émergent au cours des années 1920, les hôtels de ville demeurent de proportions modestes. Et bien que les formes et les matériaux varient d'une municipalité à l'autre, ils possèdent quelques caractéristiques qui servent à les identifier, notamment une composition symétrique de la façade principale au centre de laquelle se trouve un escalier permettant d'accéder à l'étage noble et une horloge au niveau du couronnement.

Les villes québécoises en région, tout comme les grandes métropoles de l'Europe et de l'Amérique du Nord, cherchent donc à enrayer les problèmes urbains occasionnés par leur croissance rapide. Pour ce faire, elles organisent une offre en services de base pour leurs contribuables. Les bâtiments qu'elles font construire afin d'abriter ces services contribuent chacun à leur façon à libérer la ville des maux qui l'embarassent. Ces constructions, au même titre que les infrastructures comme les routes, les trottoirs et les égouts, sont perçues comme des améliorations urbaines. Elles font partie d'un effort d'organisation du territoire auquel se livrent les villes comme nous le confirment les procès-verbaux des séances du conseil dont voici un exemple, celui de la municipalité de Lévis, qui adopte en 1884 un règlement d'emprunt de \$80 000 pour la réalisation de divers travaux municipaux qu'elle désigne comme des « améliorations » :

[...] vu qu'il est expédient d'approprier les sommes suivantes pour des travaux d'améliorations et autres dans les limites de cette ville, savoir, pour la construction d'un Hôtel de Ville: \$18 000; pour l'établissement et construction d'un Marché et d'une Halle: \$15 000; pour la côte et rue St-Louis: \$14 000; pour les côtes Davidson et Bennett: \$15 000; pour le dépt. du feu, achat de boyaux, etc.: \$6 000; pour ouverture et confection de rues: \$5 000; pour achat de terrains pour l'élargissement de rues en différents endroits de la ville: \$2 000; pour achat des terrains pour la Halle dans le quartier Lauzon pour la construction d'un quai: \$5 000.<sup>40</sup>

Il est vrai, les villes n'ont pas le choix d'ériger ces constructions. Toutefois, le discours des élus et les gestes qu'ils posent laissent croire que les édifices municipaux ne sont pas valorisés que pour leur fonction. Plus qu'un mal nécessaire, la construction des bâtiments municipaux est souhaitée pour des raisons qui ont trait à leur apparence.

### ***L'architecture municipale: un symbole d'une « capacité civique »***

L'architecture est l'art qui unit l'esthétique et la fonctionnalité dans des formes construites. Jusqu'à maintenant, notre examen des édifices municipaux démontre la contribution fonctionnelle des édifices municipaux à l'organisation des municipalités. Les premiers bâtiments à voir le jour sont ceux qui sont les plus déterminants par leur contribution à solutionner les maux urbains. L'hôtel de ville échappe cependant à cette logique. Il est en effet plutôt difficile de prétendre que cette typologie architecturale contribue à enrayer les problèmes liés à l'insalubrité.



Et comme nous venons de le voir, il est celui dont les administrations locales se privent au profit de constructions plus pressantes. Néanmoins, contre toute attente, quelques municipalités décident quand même d'investir dans la construction d'un hôtel de ville<sup>41</sup>. Comment traduire cette décision de dépenser pour un tel bâtiment alors qu'il y a tant d'autres besoins à satisfaire ? Comment en effet expliquer la décision du conseil de la cité de Hull de reconstruire à deux reprises son hôtel de ville suite aux incendies de 1889 et de 1900 et ce, malgré les sérieuses difficultés financières que ces conflagrations, si rapprochées l'une de l'autre, occasionnent ? À chaque fois, le nouvel édifice, une construction que l'on destine exclusivement aux fonctions administratives de la ville, exige des dépenses considérables, d'autant plus que l'on choisit d'utiliser de la pierre, un matériau noble, ce qui contraste avec les matériaux plus modestes comme la brique et le bois que l'on retrouve le plus souvent ailleurs (figure 8). En 1900, alors que certains échevins se montrent récalcitrants à l'idée de reconstruire immédiatement un autre hôtel de ville, le troisième en moins d'un quart de siècle, le conseil municipal de Hull donne néanmoins le feu vert au projet puisque « That in the opinion of this council it is in the interest of this city that the construction of the civic buildings destroyed by fire should commence as soon as possible »<sup>42</sup>.



Figure 8. Le second hôtel de ville de Hull, Charles Brodeur, 1901. Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec, section Patrimoine québécois, collection des cartes postales. Montréal : Montreal Import Co., [19-].

Que penser, par ailleurs, du projet de construction combinée d'une halle de marché public et d'un hôtel de ville dans la municipalité de Cap-de-la-Madeleine ? Des dessins d'architecture pour une halle possédant une salle du conseil à l'étage, tracés par l'architecte Jules Caron, proposent un édifice à trois étages, avec une façade très ornementée que surplombent un clocheton et une horloge publique<sup>43</sup> (figure 9). Cette architecture, beaucoup plus ambitieuse que les réalisations de la municipalité jusqu'à ce moment, ne voit jamais le jour. Bien qu'il courtise pendant un moment l'idée de construire un marché public sur le territoire de la ville, le conseil doit plutôt se contenter d'un modeste agrandissement de la caserne de pompiers pour combler ses besoins d'espace. À défaut de précisions dans les documents de la ville, il est impossible de savoir qui a initié ces projets d'architecture. Ont-ils été soumis par l'architecte ou étaient-ils commandés par le conseil ? Quoiqu'il en soit, ces dessins témoignent de l'ambition de certains projets municipaux à cette époque.

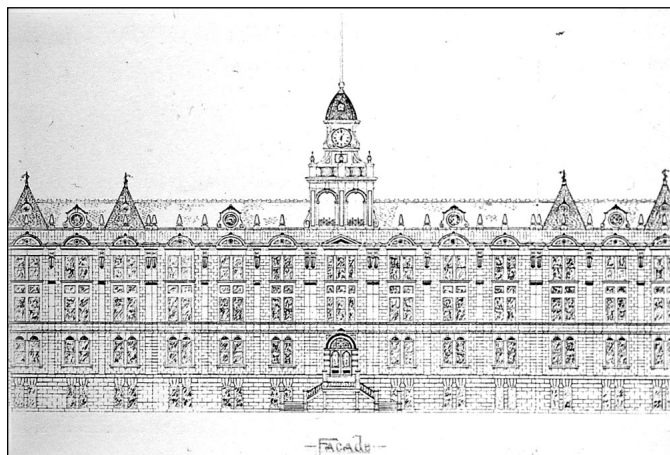


Figure 9. Proposition pour une halle de marché public avec salle du conseil pour la municipalité de Cap-de-la-Madeleine dessinée par Jules Caron, 1920 [?]. Source : Archives nationales du Québec, région de la Mauricie, 2B01-1301.1A.

Et finalement, que penser du désir de Drummondville de construire un « édifice des utilités publiques » où logeraient la cour supérieure du gouvernement provincial, la cour municipale, l'hôtel de ville, le bureau d'enregistrement et les services de police et d'incendie de la municipalité ? L'ambitieux projet, dont on confie en 1916 les plans à Viau et Venne, une agence réputée de Montréal, ne voit jamais le jour et ce, malgré l'acceptation par référendum du règlement d'emprunt de \$45 000<sup>44</sup>. Même si on n'évoque pas clairement les motifs expliquant ce dénouement, il y a fort à parier que l'endettement de la municipalité en soit la cause. En effet, les procès-verbaux nous apprennent que Drummondville doit investir considérablement quelques années plus tard afin d'améliorer son système d'aqueduc, sous les ordres du Conseil d'hygiène de la province de Québec<sup>45</sup>. Ce n'est qu'en 1937 que la municipalité a finalement les moyens de réaliser un projet, celui-ci beaucoup moins ambitieux que l'autre qui avait été envisagé vingt ans plus tôt. En effet, seul un hôtel de ville avec caserne et poste de police est érigé.

Ces exemples donnent à croire que les élus sont sensibles à l'apparence de la ville. On apprend des procès-verbaux des séances du conseil que l'architecture est une composante importante dans l'amélioration du paysage urbain. En tant que maîtres d'œuvres de plusieurs constructions, les échevins souhaitent contribuer à l'embellissement de la ville, comme c'est le cas à Trois-Rivières en 1869 :

Considérant de plus que l'érection de cette bâtisse contribuerait grandement à l'embellissement de la Cité et à la valeur des terrains dans les environs de cette bâtisse qui serait située dans un des plus beaux quartiers de la Cité ...<sup>46</sup>

Et à Thetford Mines en 1910 : « L'hôtel de ville devrait être un édifice de belle apparence et un ornement pour la ville ... »<sup>47</sup>

En établissant ainsi la sensibilité des élus au sujet de l'apparence de la ville, on comprend mieux l'intérêt manifesté à l'égard de l'hôtel de ville qui devient l'édifice municipal tout désigné pour rehausser le paysage et marquer la contribution de

## La contribution des édifices municipaux

l'administration locale à l'ensemble des édifices institutionnels qui prend place dans les paysages urbains avec le palais de justice, le bureau d'enregistrement, le bureau de poste et parfois la douane. Avec leur architecture soignée, souvent de pierre et arborant des éléments ornementaux les rattachant aux styles architecturaux les plus prisés, ces édifices publics contribuent à l'image de marque que promulguent les municipalités, laquelle apparence joue un rôle important dans les stratégies d'auto-promotion élaborées afin d'attirer l'entreprise privée sur leur territoire.

Nous sommes toutefois d'avis que l'ambition des édiles au sujet des édifices municipaux en général, et de l'hôtel de ville en particulier, ne s'explique pas que par une volonté de bien paraître. En tant que siège de l'autorité municipale, l'hôtel de ville possède une forte valeur symbolique que l'on cherche à exploiter :

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, plusieurs communautés britanniques commencèrent à exploiter l'hôtel de ville en sa qualité de monument architectural. [...] Les villes industrialisées comme Birmingham, Leeds et Liverpool construisirent des hôtels de ville néo-classiques imposants pour manifester leur richesse et changer leur image de sinistres centres manufacturiers.<sup>48</sup>

En Grande-Bretagne, le berceau de l'industrialisation, les conséquences néfastes engendrées par la venue des manufactures sont ressenties avec acuité, ce qui occasionne des mouvements de revendications pour des réformes sociales. Petit à petit à partir de 1840, les villes réagissent aux pressions en fournissant des services publics dont elles sont responsables, tels que l'approvisionnement en eau potable, l'aménagement de nouvelles voies de circulation, l'éclairage et la protection contre les incendies. L'ensemble de ces mesures améliorant grandement les milieux défavorisés, les élus considèrent avec satisfaction que la maîtrise, voire la disparition des maux urbains est redevable à leur action. Ce sentiment de fierté et d'accomplissement se traduit par ce que l'historien Andrew Lees appelle *civic capacity* dans son ouvrage *Cities Perceived*<sup>49</sup>. Cette « capacité civique »<sup>50</sup> est ressentie avec plus de force dans les agglomérations où ces réformes ont eu un grand impact positif telles que Manchester, Leeds, Liverpool et Birmingham, des villes de la révolution industrielle que l'Histoire a retenues parmi les plus insalubres du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>51</sup>. À Birmingham, par exemple, un important programme d'améliorations urbaines prend place au cours des années 1870 sous l'égide du maire, Joseph Chamberlain, un personnage célèbre sur la scène nationale britannique au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. La mise en place des services donne à cette ville industrielle la réputation enviable à cette époque d'être la mieux gouvernée du pays par un conseil compétent faisant preuve d'intégrité et de zèle<sup>52</sup>. Aux dires de Chamberlain, les gouvernements locaux ont triomphé des méfaits de l'industrialisation et ont démontré leur « capacité civique » :

« *The municipal corporation of one of our large towns today* », he [Chamberlain] wrote, « is in large measure responsible for the lives, the health, the education the comfort and the happiness of the whole community » City governments controlled the police and the fire departments, managed drainage, sewage, and lighting, took

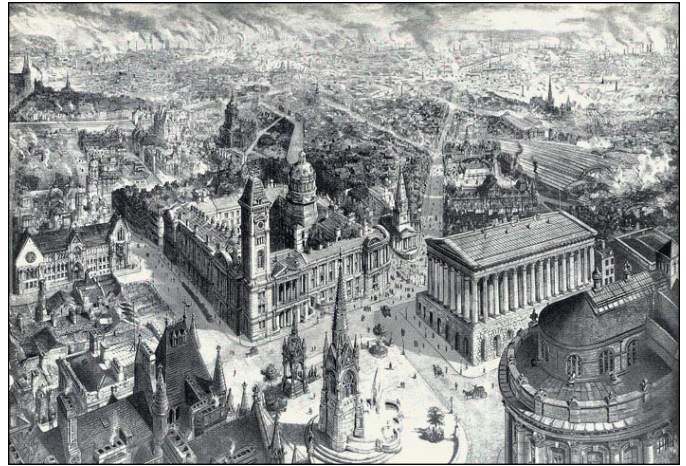
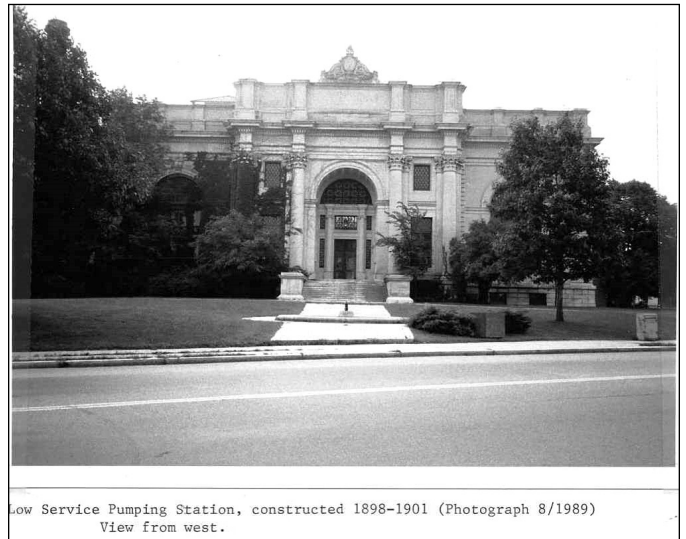


Figure 10. Vue à vol d'oiseau de Birmingham en 1886. À droite de l'image, se trouve le Town Hall (1834) reprenant les formes d'un temple de l'Antiquité; au centre, la Council House dont la construction débute en 1874 sous le règne du maire Chamberlain. Source : Andrew Lees, *Cities Perceived*, p. 235.



Low Service Pumping Station, constructed 1898-1901 (Photograph 8/1989)  
View from west.

Figure 11. Station de pompage (« Low Service Pumping Station »), 1898-1901, Shepley, Rutan, and Coolidge. Source: Boston Landmark Commission.

care of streets, and in many cases regulated the construction of housing, established hospitals, provided baths, maintained libraries, museums and schools, and supplied gas, water, and electricity. These activities revealed « an intense sentiment of corporate energy and enterprise ... of the responsibility of citizenship », and they led Chamberlain to exclaim that « the modern corporations bid fair to rival the fame of medieval cities in Italy and Germany ».<sup>53</sup>

Pour ces villes anglaises, la preuve de cette capacité civique s'exprime par l'architecture ostentatoire de certains édifices municipaux, notamment l'hôtel de ville, dont les formes néo-classiques l'associent au style architectural du moment, démontrant ainsi que la municipalité est en mesure de produire une architecture de son temps<sup>54</sup> (figure 10).



Le même phénomène se produit dans les villes du Nord-Est des États-Unis. Mais là, ce ne sont pas que les hôtels de ville qui arborent une architecture grandiose aux styles achevés. Pour les municipalités américaines, qui, rappelons-le, deviennent des chefs de file dans les systèmes d'adduction d'eau dès les années 1860, les stations de pompage et les casernes de pompiers cherchent aussi à incarner cette capacité civique<sup>55</sup>. L'architecture ostentatoire de plusieurs usines de pompage, dont on confie les plans à des architectes de renom, notamment celle de Chicago conçue en 1871 selon les plans de William W. Boyington, ou encore une de Boston, datant de 1898, œuvre de l'agence d'architectes Shepley, Rutan & Coolidge, en font éloquentement foi (figure 11). Par ailleurs, les villes sont fières d'être en mesure de combattre les incendies. Aux équipements sophistiqués et modernes dont elles sont les propriétaires correspondent des abris dont les formes épousent les plus récentes tendances en matière d'architecture :

Sometimes the fire station's function as a city building called for a special treatment. Fire stations may not have warranted the classical facade of a City Beautiful courthouse, but as an arm of city government, the fire department still needed quarters that somehow looked official<sup>56</sup>.

Les rapports des discussions entre les élus des villes québécoises en région permettent de croire qu'ils souhaitent aussi communiquer un message de fierté civique par l'architecture des bâtiments qu'ils font construire. Comment, en effet, ne pas croire en la capacité d'une administration de gérer efficacement son territoire et sa croissance lorsqu'elle dispose des moyens financiers pour se payer un édifice administratif dont l'apparence reflète l'architecture du moment ? Toutefois, le contexte économique difficile qui prévaut tout au long de la période qui nous intéresse diminue la portée symbolique de l'architecture des édifices municipaux d'ici. Celle-ci n'atteint pas un niveau de parachèvement des différents styles architecturaux comparable à ce que l'on retrouve dans les villes plus riches, voire même à Montréal et à Québec au même moment. Par ailleurs, l'hôtel de ville est le seul parmi les édifices municipaux dont l'architecture réussisse à traduire cette capacité civique. Il est difficile d'en dire autant des casernes de pompiers, des usines de pompage et des halles de marchés publics dont les modestes formes démontrent bien leur asservissement à leur aspect utilitaire.

Même si l'architecture municipale des plus petites villes québécoises ne permet pas de rendre avec autant d'éloquence les réalisations des élus que celle de leurs homologues britanniques et américaines, les édifices érigés par les villes québécoises en région méritent tout de même d'être replacés dans l'environnement urbain prévalant au moment de leur construction. Outre l'église et les couvents qui comptent parmi les édifices les plus significatifs de ces petites agglomérations pour la qualité de leur architecture, sans oublier leur prestance dans la silhouette de l'agglomération, il reste que les immeubles municipaux se démarquent dans le panorama des villes de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle qui, en région, demeure largement dominé par de modestes constructions de bois. Cette

réalité du paysage urbain québécois d'antan, bien que plus difficile à percevoir de nos jours, permet d'apprécier à leur juste valeur l'importance de ces constructions dans l'évolution des villes en région. Elle permet également de rendre aux premières administrations québécoises le mérite d'avoir mis en place leur structure organisationnelle et d'avoir contribué à constituer le réseau québécois d'agglomérations urbaines que l'on connaît de nos jours.

### Notes

- 1 La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme entre en vigueur au Québec en 1978.
- 2 À partir de 1836, toutefois, Montréal et Québec perdent ce statut. En raison des conflits entre anglophones et francophones qui mèneront aux événements de 1837, les autorités britanniques préfèrent ne pas renouveler les chartes dont la validité n'était prévue que pour une durée de quatre ans au moment de leur implantation. Michèle Dagenais, *La démocratie à Montréal* (Montréal: Ville de Montréal, 1992), 10–11.
- 3 Extrait du Rapport Durham cité dans, Julien Drapeau, *Histoire du régime municipal au Québec* (Québec: Ministère des Affaires municipales, 1967), 32–33.
- 4 Robert Petrelli, *Une mise en perspective historique et politique de la problématique municipale au Québec* (s.l.: Union des municipalités du Québec, 1987), 15.
- 5 Jean Hamelin et Yves Roby, *Histoire économique du Québec 1851–1896* (Montréal: Fides, 1971), 262–289.
- 6 Hamelin et Roby, *Histoire économique du Québec*, 164–165.
- 7 Hamelin et Roby, *Histoire économique du Québec*, 272.
- 8 Hamelin et Roby, *Histoire économique du Québec*, 129.
- 9 Louis Trottier, « La genèse du réseau urbain québécois », in *L'urbanisation de la société canadienne-française*, dir. Marc-André Lessard et Jean-Paul Montminy (Sainte-Foy: Presses de l'Université Laval, 1967), 29.
- 10 Trottier, « La genèse du réseau urbain québécois », 292.
- 11 Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération* (Montréal: Boréal, 1992), 160.
- 12 Hamelin et Roby, *Histoire économique du Québec*, 296.
- 13 René Durocher, Paul-André Linteau et al., *Histoire du Québec contemporain*, volume 1 (Montréal: Boréal, 1989), 417.
- 14 Durocher, Linteau et al., *Histoire du Québec contemporain*, volume 1, 410.
- 15 Leonardo Benevolo, *The Origins of Modern Town Planning* (Cambridge: M.I.T. Press, 1985), xii.
- 16 La municipalité de Shawinigan est une des rares à déroger à ceci parmi les villes étudiées en étant une agglomération dont une grande partie du territoire résulte d'un exercice de planification par la Shawinigan Water and Power Corporation. La ville d'Arvida au Saguenay, dont les premiers aménagements remontent à 1925 sous l'égide de la Aluminum Company of America, demeure sans conteste l'exemple québécois le plus achevé des idéaux des cités-jardins notamment par la ségrégation des usages et le mode de tenure du territoire. Voir Lucie Morisset, *Arvida, cité industrielle. Une épopée urbaine en Amérique* (Québec: Septentrion, 1998).
- 17 Pierre Patte, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture* (Genève: Minkoff Reprint, 1973), édition intégrale du texte de 1769, 1–70.
- 18 Marc-Antoine Laugier, *Essai et Observations sur l'architecture*, édition intégrale des deux volumes publiés respectivement en 1753 et 1765 (Bruxelles: Pierre Mardaga, 1979), 209.



## *La contribution des édifices municipaux*

- 19 Cet aspect des écrits de Laugier et de Patte est abordé dans le chapitre 8 de l'ouvrage d'Antoine Picon, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières* (Marseille: Parenthèses, 1988), 169–193.
- 20 David H. Pinkney, *Napoleon III and the Rebuilding of Paris* (Princeton: Princeton University Press, 1958), 78–79.
- 21 On trouvera une liste plus complète des édifices construits, de même que les architectes qui les ont conçus dans Georges Eugène Haussmann, *Mémoires du Baron Haussmann*, volume 2 (Paris: Victor-Havard, 1893), 557–567.
- 22 Donald, J. Olsen, *The Growth of Victorian London* (New York: Holmes & Meier, 1976), 38.
- 23 John Summerson, *Georgian London* (New York: Penguin, 1978), 183–184.
- 24 Dany Fougères, « Histoire de la mise en place d'un Service urbain public: l'approvisionnement en eau à Montréal, 1796–1865 » (Thèse de doctorat, INRS-UCS et UQÀM, 2002), 365.
- 25 Procès-verbaux des séances du conseil de la ville de Sorel, séance du 3 septembre 1872.
- 26 Procès-verbaux des séances du conseil de la ville de Trois-Rivières, séance du 21 juin 1875.
- 27 Au moment où les villes en région procèdent à l'établissement d'un système d'aqueduc, la pompe à vapeur est utilisée depuis quelques années à Montréal. La ville acquiert cette nouvelle technologie en 1828 afin de remplacer son système fonctionnant avec des roues hydrauliques. Ces informations proviennent de Louis Lesage, *Rapport sur l'agrandissement proposé l'aqueduc de Montréal suivi de l'historique de l'aqueduc*, (Montréal: s.n., 1873), 5 et suivantes.
- 28 Livre des règlements municipaux de la Cité de Sorel, règlement n° 412 du 23 août 1929.
- 29 Bien que ces deux villes aient été victimes de nombreux incendies au cours de leur histoire, les conflagrations de 1900 et 1908 sont particulièrement dévastatrices, détruisant de grandes superficies de leur territoire.
- 30 J. Grove Smith, *Fire Waste in Canada* (Ottawa: Commission de la conservation, 1918), 35.
- 31 Jon Teaford consacre un chapitre entier de son étude aux technologies utilisées par les municipalités au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle afin d'assurer une meilleure qualité de vie dans les villes. Il est d'avis que les villes américaines surpassaient à ce chapitre leur homologues européennes. Voir Jon C. Teaford, *The Unheralded Triumph. City Government in America, 1870–1900* (Baltimore: John Hopkins University Press, 1984), 217–250.
- 32 La pompe à vapeur remplace la pompe à bras dans les années 1870 à Montréal. Il faudra quelques années avant qu'elle ne fasse son apparition dans les milieux plus éloignés du Québec. Source: Louiselle Courcy-Legros, *La maison des pompes. Les casernes de Montréal, Traditions et innovations* (Montréal: Ville de Montréal, 1985), 10.
- 33 Livre des règlements municipaux de la Ville de Magog, règlement no 76 du mois d'octobre 1901.
- 34 Procès-verbaux des séances du conseil de la cité de Hull, séance du 9 juin 1911.
- 35 Code municipal du Québec, 34<sup>e</sup> Victoria, chapitre 68, 1870, article 625.
- 36 Yves Bergeron, *Les places et halles de marché au Québec* (Québec: Publications du Québec, 1993), 5–6.
- 37 C'est le cas pour 14 des 32 halles de marché recensées dans les villes de Saint-Hyacinthe, Victoriaville, Sorel, par exemple.
- 38 Durocher, Linteau et al., *Histoire du Québec contemporain*, volume 1, 406 et suivantes.
- 39 Nous reviendrons sur ces constructions ultérieurement.
- 40 J.K. Laflamme, *La dette de la cité de Lévis, son fonctionnement depuis la fondation de la ville jusqu'à date*, (Lévis: ville de Lévis, 1922), 41.
- 41 Il s'agit de Trois-Rivières, Lévis et Hull, qui ont fait construire un hôtel de ville en 1872, 1885 et 1889 respectivement.
- 42 Procès-verbaux des séances du conseil de la cité de Hull, séance du 4 juin 1900.
- 43 Deux propositions pour un hôtel de ville et marché public semblent avoir été soumises au conseil municipal en 1920. C'est du moins ce qu'on en déduit des dessins qui se retrouvent dans le fonds de l'architecte Jean-Louis Caron conservé aux Archives nationales du Québec, région de la Mauricie (ANQTR) au numéro de référence 2B01-1301.1A. Les procès-verbaux des séances du conseil n'en font pas mention.
- 44 Les plans de ce projet demeurent introuvables à ce jour.
- 45 Livre des règlements de la ville de Drummondville, règlement no 80 du 31 mars 1920 pour un emprunt de \$83 000.
- 46 Procès-verbaux des séances du conseil de la Cité de Trois-Rivières, séance du 28 avril 1869.
- 47 Procès-verbaux des séances du conseil de la ville de Thetford Mines, séance du 17 février 1910.
- 48 Marc De Caraffe et al., *Les hôtels de ville du Canada. Un recueil de textes sur les hôtels de ville construits avant 1930* (Ottawa: Ministère de l'environnement—Parcs Canada, 1987), 19.
- 49 Andrew Lees, *Cities Perceived. Urban Society in European and American Thought, 1820–1940* (New York: Columbia University Press, 1985), 235.
- 50 Nous traduisons ici l'expression *civic capacity* telle que citée par Andrew Lees dans son ouvrage, p. 235.
- 51 Andrew Lees, *Cities Perceived*, 232.
- 52 Andrew Lees, *Cities Perceived*, 235.
- 53 Andrew Lees, *Cities Perceived*, 233.
- 54 Geoffrey Tyack, « The Public Face », in *The English Urban Landscape*, dir. Philip Waller (New York, Oxford: Oxford University Press, 2000), 299.
- 55 Jon C. Teaford, *The Unheralded Triumph*, 225.
- 56 Rebecca Zurier, *The American Firehouse: An Architectural and Social History* (New York: Abbeville Press, 1982), 135.

**Claudine Déom** est professeure à l'École d'architecture depuis 2006 et responsable de l'option Conservation du patrimoine bâti de la maîtrise en Sciences appliquées Aménagement. Elle poursuit actuellement des recherches en histoire de l'architecture et en conservation du patrimoine dont les sujets s'articulent autour de la question de l'attribution des valeurs patrimoniales, en particulier celles des édifices publics à Montréal et au Québec. Elle est responsable des recherches effectuées en partenariat avec la Commission scolaire de Montréal au sujet de la conservation de l'architecture des écoles. Elle œuvre au sein d'organismes en conservation du patrimoine dont Héritage Montréal et elle siège au Conseil du patrimoine culturel du Québec.

**Claudine Déom** is an associate professor at Université de Montréal's School of Architecture where she has also headed the master's program in conservation of the built environment since 2007. Claudine Déom is pursuing research in the history of architecture and heritage conservation with a focus on the process of attributing heritage values, specifically to public buildings in Montreal and elsewhere in Quebec. She has undertaken research in partnership with the Commission scolaire de Montréal for the architectural conservation of schools. She is active in conservation organizations such as Heritage Montreal and the Conseil du patrimoine culturel du Québec, the provincial Ministry of Culture's advisory board on heritage matters.