

PORTRAIT DE LA PRATIQUE DE L'ARCHITECTURE AU SEIN DU MONDE MUNICIPAL QUÉBÉCOIS, 1870-1929¹

CLAUDINE DÉOM est historienne de l'architecture. Elle est professeur adjointe à l'École d'architecture de l'Université de Montréal où elle œuvre au programme de maîtrise en Conservation de l'environnement bâti.

> CLAUDINE DÉOM

L'histoire de l'architecture québécoise et de ses créateurs est un sujet qui a déjà été abordé par plusieurs historiens. Au cours des vingt dernières années, les recherches menées par Kelly Crossman² et, plus tard, par Raymonde Gauthier³, par exemple, auront démontré que la pratique architecturale au Québec et en Amérique du Nord résulte d'une évolution dont les événements charnières prennent place au tournant du vingtième siècle, notamment avec la création d'associations professionnelles telles que l'Association des architectes de la province du Québec. La création de cette dernière en 1898 marque, de pair avec la création des programmes de formation dans les institutions d'enseignement, les premiers pas d'une démarche qui mènera à une professionnalisation du métier de l'architecte.

Ce phénomène, ne prenant d'assaut le Québec de façon définitive qu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, fait du domaine de la construction le champ d'action d'une foule d'intervenants hétéroclites pendant les dix-huitième et dix-neuvième siècles et une partie du vingtième. Les artisans – maçons et charpentiers principalement –, les entrepreneurs en construction ainsi que les apprentis sont désignés en tant qu'architectes. Cette multiplicité des acteurs dans le monde de l'architecture québécoise de cette période a d'ailleurs été démontrée par le truchement de certaines études⁴.

Si la fin du dix-neuvième siècle constitue un moment décisif pour la redéfinition du métier d'architecte, il reste que ce même moment est également marqué par l'essor d'une autre profession liée à



ILL. 1. L'HÔTEL DE VILLE À HULL, CONÇU SELON LES PLANS DE L'ARCHITECTE CHARLES BRODEUR.

la construction, soit celle d'ingénieur. Le développement des sciences appliquées et des nouvelles technologies liées à l'industrialisation, telles que le chemin de fer et les canaux, mène à la création de spécialistes des structures complexes. Les différentes spécialisations de la discipline sont autant de voies qui permettent à l'ingénieur de se tailler une place importante dans une société industrielle pourvue de moyens de production de plus en plus sophistiqués. De l'ensemble de ces transformations du domaine de l'ingénierie émerge une catégorie spécifique d'ingénieurs qui est appelée à travailler dans les villes, soit l'ingénieur civil. Ce dernier œuvre sur le terrain par la construction d'équipements permanents tels que les routes, les viaducs, les trottoirs, les ponts et les aqueducs et ce, dans le but d'améliorer la qualité de vie d'un milieu⁵.

De nos jours, les champs de compétences de l'architecte et de l'ingénieur sont bien définis par une pratique vieille de plus d'un siècle. Il n'en est toutefois pas ainsi pendant le dix-neuvième siècle alors que le travail de l'ingénieur croise et chevauche à plusieurs reprises celui de l'architecte. Il en résulte une contribution significative des ingénieurs civils au parc immobilier du domaine public de cette période au Québec. Ce phénomène se manifeste tout particulièrement dans l'univers des municipalités québécoises à partir de la seconde moitié du dix-neuvième siècle, en raison d'une conjoncture particulière à ce milieu et tributaire de plusieurs facteurs. En effet, comme nous pourrions le constater, les municipalités ont des exigences spécifiques en matière de bâtiments et d'infrastructures qui requièrent à la fois les services des architectes et des ingénieurs, une réalité qui s'explique par les responsabilités qui leur incombent. À quel moment chacune de ces professions fait-elle son apparition au sein de la fonction publique

municipale? À qui les administrateurs municipaux font-ils appel pour la réalisation de leurs projets et pourquoi? Finalement, comment les administrations locales procèdent-elles à l'octroi des contrats? C'est à ces interrogations et à plusieurs autres que ces pages tâcheront de répondre afin de lever le voile sur un aspect de la pratique de l'architecture au Québec.

LA DYNAMIQUE MUNICIPALE EN RÉGION

L'entrée en vigueur du Code municipal québécois en 1870, trois ans après la constitution de la Confédération canadienne, confirme une fois pour toutes l'existence des municipalités au Québec. Même si la législation du Canada-Uni permet leur existence dès 1855, peu de municipalités verront le jour pendant ce bref intervalle de quinze années, la paroisse demeurant l'entité unificatrice pour la quasi-totalité du territoire. Rappelons que l'Acte de l'Amérique du Nord britannique permet la création des municipalités par les gouvernements provinciaux afin qu'elles dispensent des services de nature locale tels l'approvisionnement en eau potable, la protection contre les incendies ainsi que l'ouverture et l'entretien des chemins. Afin d'assurer ces services auprès de la population, le Code municipal confère aux municipalités un pouvoir de taxation basé sur une évaluation de la propriété foncière. C'est en vertu des compétences qui leur sont octroyées par le Code municipal (et plus tard par la Loi sur les cités et villes) que l'on assiste à la construction des premiers édifices municipaux au cours de la seconde moitié du dix-neuvième siècle. Les édifices municipaux repérés regroupent principalement les hôtels de ville, les casernes de pompiers, les halles de marchés publics et les stations de pompage, tous des bâtiments dont la construction est financée par les autorités municipales dans le but d'abriter ces services.

Par ailleurs, l'avènement du Code municipal au cours de la seconde moitié du dix-neuvième siècle coïncide avec l'industrialisation dans les régions québécoises⁶. Les villes en région connaissent à partir de ce moment une croissance de plus en plus soutenue de leur population, ce qui se répercute sur le territoire dont elles sont responsables. Des villes comme Salaberry-de-Valleyfield ou Saint-Hyacinthe, par exemple, connaissent des hausses considérables de leur population dès 1881; elles atteignent respectivement 3906 et 5321 habitants⁷. D'autres, telles que Chicoutimi ou Thetford Mines, ne connaissent une poussée démographique importante qu'au cours des premières décennies du vingtième siècle.

Cette croissance rapide n'est certes pas sans laisser de traces concrètes sur le territoire. Les administrateurs locaux doivent rapidement remédier aux problèmes qu'engendre l'augmentation de la population, notamment à ceux liés à l'hygiène publique et aux déplacements au sein de l'agglomération. La mise en place d'un réseau d'aqueduc et d'égout, de trottoirs et de voies carrossables devient donc une priorité pour les élus et ce, pendant l'ensemble de la période qui nous préoccupe, les villes ne cessant de prendre de l'expansion au fil du développement de nouveaux quartiers et de l'arrivée de nouvelles industries. La préoccupation pour les infrastructures se justifie de plusieurs façons. Non seulement leur mise en place est-elle obligée par le Code municipal et nécessaire afin de maintenir un niveau de salubrité, mais force est aussi d'admettre que les villes ont tout intérêt à posséder ces infrastructures qui sont perçues comme un moyen d'accroître leurs recettes fiscales. Les grandes entreprises de cette époque favorisent les centres dont le territoire est pourvu d'infrastructures et de services pour l'implantation de leurs usines. Le cas de la Ville de Joliette, qui

vante les mérites de ses infrastructures dans une brochure destinée aux entrepreneurs locaux et étrangers, illustre bien l'esprit qui anime les élus municipaux :

The location of any plant affects its cost every day of the year and, in many instances, Joliette can provide manufacturers with lower operating and overhead charges through savings which can be effected in all of these three fundamental problems of manufacturing. Again, Joliette is an ably managed and up-to-date city. Its waterworks are modern and it maintains efficient police and fire departments, the last is well-equipped with fire-fighting apparatus⁹.

De telles activités de promotion, auxquelles s'adonnent régulièrement les villes au cours de notre période d'étude, ne sont pas banales. Elles font partie des solutions qu'imaginent les administrateurs afin de surmonter les difficultés financières qui les assaillent sans relâche. Ces problèmes s'expliquent par des dépenses considérables qui sont de loin supérieures aux sources de revenus. Les emprunts bancaires et les émissions d'obligations municipales demeurent alors les principales sources de liquidités face aux dépenses qu'occasionne la construction des grands projets d'infrastructures dont les coûts astronomiques représentent un endettement significatif pour les municipalités tout au long de notre période d'étude. En effet, de telles dépenses s'avèrent continuellement nécessaires au fil de la croissance des agglomérations. À titre d'exemple, le conseil municipal de Trois-Rivières décide en 1875 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 \$⁹. En 1914, la Ville de Chicoutimi dépense 25 000 \$ pour l'installation d'égouts et pour la construction de trottoirs dans un de ses quartiers. Les liquidités de la Ville sont alors très

limitées puisque cette somme est obtenue par deux emprunts contractés au cours de la même année¹⁰.

L'ARCHITECTURE MUNICIPALE

Le contexte financier particulier des municipalités se répercute sur l'architecture des édifices municipaux. L'architecture municipale ne jouit effectivement pas d'un contexte favorable pour s'épanouir pendant l'ensemble de la période étudiée. Au contraire, le manque chronique de ressources fait en sorte que les édifices se comparent difficilement aux réalisations municipales contemporaines de Montréal et de Québec, tant en raison de leurs dimensions – qui sont plus réduites – et de leur ornementation parcimonieuse, que de leur quantité limitée en comparaison aux grands centres qui comptent plusieurs casernes de pompiers, par exemple, ou d'autres types d'édifices tels que des bains publics ou des bibliothèques.

Cette médiocrité s'accroît lorsqu'on confronte les réalisations québécoises à leurs contreparties américaines et britanniques¹¹. L'architecture municipale québécoise demeure à la remorque des grands courants architecturaux du dix-neuvième siècle, mais aussi fortement marquée par la tradition. L'usage de la maçonnerie dans le revêtement des façades ainsi que l'organisation classique de ces dernières placent cette production à des années lumière des transformations que vit l'architecture au cours de la révolution industrielle. S'il est vrai que ce phénomène n'est pas que le propre des constructions érigées par les villes – puisque, selon Raymonde Gauthier, « Le Canada et le Québec baignent dans cette tradition tout au long des XIX^e et XX^e siècles, jusqu'à ce que l'École des Beaux-Arts de Paris et de Montréal elles-mêmes changent leur orientation [...] »¹² –, l'éloignement des grands centres, où s'opèrent d'abord

les transformations en architecture, explique ce conservatisme des formes.

Finalement, les constructions de notre corpus ne font pas figure de pionnières en matière d'architecture, parce que le milieu municipal ne constitue pas, de façon générale, un secteur où se manifeste l'avant-garde architecturale. Outre les spécimens construits par les plus petites villes québécoises, même les édifices municipaux de Montréal et de Québec, ainsi que ceux des grandes villes industrielles européennes de la période, demeurent bien ancrés dans un vocabulaire architectural conservateur caractérisé par l'historicisme. Ce phénomène, selon Colin Cunningham, est caractéristique des bâtiments construits par les gouvernements :

All these buildings are by definition symbolic, and since their symbolic language needed to be readily understood, they tend to use an established architectural vocabulary. There were few senses in which the buildings as a type were totally innovatory, and so they did tend to follow the established patterns of style¹³.

L'ARCHITECTE DANS LE MONDE MUNICIPAL

Au sein du monde municipal que nous étudions, les villes constituent les clientes, c'est-à-dire qu'elles embauchent les architectes pour la réalisation d'un projet précis. Il n'y a donc pas de service d'architecture organisé dans la fonction publique municipale des agglomérations à l'étude, les architectes travaillant plutôt à contrat au sein de leur propre agence et étant appelés à collaborer avec les instances municipales de façon régulière ou ponctuelle.

Cela n'empêche toutefois pas certains architectes d'œuvrer au sein de la fonction publique montréalaise au cours du

dix-neuvième siècle. L'architecte John Ostell, connu pour ses contributions architecturales prestigieuses telles que l'édifice des douanes et l'aile est du séminaire des Sulpiciens, tous deux à Montréal, est à l'emploi de cette ville à titre de *city surveyor* ou arpenteur en 1841-1842¹⁴. Quant à l'architecte Alcide Chaussé, il œuvre à titre d'inspecteur des bâtiments, poste créé en 1870 dans le but de faire respecter les règlements municipaux relatifs à la prévention des incendies¹⁵. Il faut cependant attendre 1914 avant que l'administration montréalaise, pourtant la plus importante au Québec, ne crée un service de l'architecture au sein de son Département [sic] de l'inspection. Cette sous-division a comme mandat « la préparation des plans, devis et estimés pour l'érection et la modification des édifices municipaux et la surveillance et l'exécution de ces travaux »¹⁶. À partir de ce moment, Alcide Chaussé est désigné comme architecte de la cité, tout en maintenant son poste de surintendant des bâtisses. Il est secondé au sein de ce service d'un architecte assistant, d'un dessinateur, d'un commis et d'un surveillant des travaux¹⁷.

Bien qu'aucune loi provinciale n'oblige les municipalités à organiser de cette façon l'ensemble des tâches et des responsabilités municipales en matière de bâtiment, les villes semblent fortement encouragées à le faire. C'est du moins ce qu'on peut déduire du contenu du *Canadian Municipal Journal*, revue de l'Union des municipalités canadienne, association créée au début du vingtième siècle, dont la mission est de veiller aux intérêts des municipalités. En effet, le numéro du mois d'avril 1914 présente une liste détaillée des tâches qui, selon l'association, devraient être l'apanage du service municipal de l'architecture. À la lecture d'une telle énumération de responsabilités, qui prend comme exemple la Ville de Toronto, on se rend vite compte que

la Ville de Montréal aspire à égaler les grandes villes nord-américaines :

That the powers and duties of this department should include:

- (a) The consideration of all applications and permits for buildings or alterations to buildings, approving of plans thereof, and the granting of permits therefor.
- (b) The inspection of all buildings in course of erection, with a view to seeing that in safety of construction they comply with the approved plans and the building by-law.
- (c) To enforce the provisions of all by-laws relating to buildings.
- (d) Preparing plans for and supervising the erection of all buildings erected by the city.
- (e) The inspection of drains and plumbing, and the granting of permits therefor.
- (f) The inspection, after occupation, of all places of public assembly, such as theatres, public halls, churches, departmental stores and apartment houses. The law is strictly enforced as regards fire escapes, standpipes, sprinkler systems.
- (g) The inspection of passenger elevators and the granting of permits therefor.
- (h) The storage of gasoline and other inflammable or explosive materials, and smoke prevention, forges, boilers, etc., might also be looked after by this department¹⁸.

Si la sécurité des bâtiments et la prévention contre les incendies constituent le souci premier d'une telle organisation, il semblerait que l'embauche d'architectes au sein de la fonction municipale s'explique également par des motifs d'ordre financier. C'est du moins ce que laissent entendre les rapports annuels de Louis Parant, assistant de l'architecte à Montréal, qui invoque les économies réalisées grâce aux travaux exécutés à l'interne par les architectes du service:

The City has paid for the execution of these works the sum of \$5,350; whereas the cost of the same for architects fees, if any had been called to do the work, would have been six times greater, that is to say \$32,100. Consequently, the sum of \$26,750 is economised to the City by this department¹⁹.

Sont-ce les dires d'un fonctionnaire qui cherche à convaincre les élus municipaux de l'utilité de son travail ou le compte réel des économies? Il est difficile d'apprécier la véracité des chiffres énoncés dans ce rapport, ne connaissant pas les conditions salariales des employés du service. À défaut de documents municipaux suffisamment explicites pour les appuyer, les motifs pécuniaires avancés pour justifier la création d'un service municipal de l'architecture à Montréal demeurent au stade de l'hypothèse. Il n'en demeure pas moins que le phénomène d'implantation d'un service de l'architecture ne prend pas place au sein des villes québécoises en région au cours de la période qui nous intéresse.

Les municipalités font donc appel aux architectes de façon sporadique lors de l'élaboration d'un projet de construction. L'architecte fait son apparition au moment de la conception de l'édifice et en demeure habituellement le responsable jusqu'au parachèvement des travaux. Ce travail inclut ainsi l'élaboration de dessins d'architecture, la rédaction d'un devis et la surveillance du chantier.

L'ATTRIBUTION DES CONTRATS

Le processus d'octroi des contrats d'architecture au sein des municipalités étudiées demeure mystérieux. Bien qu'ils révèlent l'identité des architectes choisis par les échevins, les procès-verbaux des séances du conseil des différentes municipalités consultés ne sont guère bavards quant

aux motifs qui expliquent ces choix. D'une assemblée à l'autre, on apprend que le conseil a mandaté un architecte pour la réalisation de plans d'architecture pour un édifice municipal, sans qu'aucune explication ne soit fournie.

Comment les architectes obtiennent-ils alors les commandes auprès des municipalités? Nous ne pouvons qu'émettre des hypothèses. Éliminons d'entrée de jeu les concours d'architecture, qui ne sont pas courants dans le monde municipal à la fin du dix-neuvième et au début du vingtième siècles, du moins au Québec : seulement un des édifices étudiés a fait l'objet d'un concours, soit l'hôtel de ville de Hull en 1901. Alors que les compétitions en architecture s'avèrent souvent très révélatrices des idées qu'entretiennent les deux partis, architectes et clients, le cas de Hull ne s'est malheureusement pas avéré très informatif, les archives ne révélant aucun détail concernant l'identité et les propositions soumises par les autres candidats, le choix du gagnant, ni même les raisons pour lesquelles le conseil a décidé d'organiser ce concours.

Les procès-verbaux des assemblées donnent cependant quelques indices révélateurs des efforts de sollicitation de certains architectes auprès du conseil de ville. Cette pratique semble bel et bien exister et s'être même avérée bénéfique, comme le démontre le cas de la halle du marché de Trois-Rivières, reconstruite en

1908 à la suite d'un incendie, selon les plans des architectes Théodose Daoust et Charles Lafond.

L'histoire de l'attribution de ce contrat se lit comme un véritable roman. On repère pour la première fois le nom de ces deux architectes dans le compte-rendu de la séance du conseil du 26 août 1908, alors que les élus prennent connaissance de la missive de l'agence qui propose, semble-t-il à l'aide de croquis et de plans, une nouvelle halle pour le marché. À la séance suivante, le procès-verbal nous apprend que les architectes Asselin et Perron de Trois-Rivières sont choisis par le conseil pour la préparation des plans du nouvel édifice²⁰. Au cours des trois assemblées qui suivent, soient celles des 5, 15 et 22 octobre 1908, les délibérations au sein du conseil portent principalement sur les dimensions du marché et sur la nécessité de revoir les plans soumis afin d'en réduire les coûts. Le débat est très animé à la séance du 22 octobre 1908 alors que sont reçues deux nouvelles propositions de Daoust et Lafond, qui ne semblent pas avoir perdu espoir d'obtenir le contrat. À la séance du 27 octobre 1908, la saga du choix des architectes prend fin avec l'acceptation du projet de Daoust et Lafond, qui mènent à terme la construction du marché.

L'exemple du marché de Trois-Rivières, bien qu'un peu inhabituel en ce qu'il constitue un cas où les altercations entre les conseillers municipaux atteignent un niveau extrême, illustre néanmoins les moyens que prennent certains architectes pour obtenir des contrats auprès des villes. Certes, dans cette situation, la persévérance du partenariat Daoust et Lafond permet un dénouement

en leur faveur, mais ce n'est pas toujours le cas des efforts de sollicitation exprimés²¹.

Un tel récit laisse également croire que les contrats d'architecture s'obtiennent grâce à un réseau de connaissances. Bien qu'on soupçonne la pratique de patronage, il est impossible d'en prouver l'existence. Mais à ce titre, le fonctionnement du monde municipal n'offrirait rien de bien original en comparaison aux autres milieux publics où le patronage domine. C'est du moins l'opinion qu'exprime l'architecte Aristide Beaugrand-Champagne dont les paroles prennent tout leur sens quand on sait qu'il a collaboré étroitement pendant plusieurs années avec des administrations municipales québécoises, notamment celles de Montréal et d'Outremont :

L'exercice de la profession [de l'architecte], il faut bien l'avouer, exige certaines relations. Dans notre province, rien ne se donne au concours, lequel pourrait ouvrir la voie aux plus méritants. Tout, au contraire, s'accorde par faveur, népotisme ou raisons politiques²².

Bien qu'il soit certes difficile, voire impossible, de déterminer quel élu municipal connaît quel architecte et si ce dernier a obtenu de lui des faveurs, il est néanmoins plausible de croire que la présence de certains architectes *in situ* favorise leur embauche. L'opportunisme semble en effet au rendez-vous, en grande partie encouragé par une proximité géographique. Il est vraisemblable, par exemple, que c'est en raison de la localisation de la maison-mère des clercs de Saint-Viateur à Joliette que s'explique le choix de Joseph Michaud, lui-même clerc de Saint-Viateur, pour la conception du marché Bonsecours de cette ville en 1874. Lorsque l'administration municipale de Fraser-ville (aujourd'hui Rivière-du-Loup) retient les services de David Ouellet, architecte de Québec, pour la construction de son



ILL. 2. LE MARCHÉ À TROIS-RIVIÈRES.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU QUÉBEC. COLLECTION DE CARTES POSTALES DU QUÉBEC.



ILL. 3. LE MARCHÉ BONSECOURS À JOLIETTE.

marché public en 1902 et de sa caserne en 1904, celui-ci œuvre dans la région depuis déjà plusieurs années à la construction d'églises et plus particulièrement dans cette municipalité, au chantier de l'église Saint-Hubert²³.

Cette proximité des créateurs est davantage évidente dans la région de Montréal, où plusieurs architectes sont appelés à travailler sur le territoire même de la ville qu'ils habitent. À Saint-Lambert, l'architecte de l'hôtel de ville érigé en 1907, Alphonse Venne, est non seulement un résident de la municipalité, mais il en devient maire en 1916²⁴. Dalbé Viau, quant à lui, devient le premier magistrat de la Ville de Lachine en 1925, poste qu'il conserve jusqu'en 1933²⁵. Préalablement, il a signé les plans du marché public (1909), de l'édifice municipal regroupant l'hôtel de ville, la caserne de pompiers et le poste de police, boulevard Saint-Joseph (1914), ainsi que ceux d'une caserne de pompiers rue Saint-Louis, l'année suivante.

Finalement, cet exemple de Lachine démontre également que les municipalités n'hésitent pas à faire appel au même créateur à plus d'une occasion pour des projets différents, un peu comme s'il s'agissait d'un architecte de service. Un

autre exemple est celui de la Ville de Verdun, pour laquelle nous n'avons recensé que trois édifices municipaux. La Ville fait appel à deux reprises à l'agence MacVicar et Heriot de Montréal pour la construction de son complexe municipal (hôtel de ville, caserne et poste) en 1909 et de sa seconde caserne quelques années plus tard en 1914. À Sherbrooke, le nom de Wilfrid Grégoire revient à plusieurs reprises au cours de notre période d'étude. Cet architecte est responsable de la conception d'importants bâtiments municipaux, dont deux casernes de pompiers (en 1910 et en 1921) et l'hôtel de ville, rue Wellington, en 1922.

Les interrogations que soulève le sujet de l'attribution des contrats d'architecture dans les villes en région ne trouvent donc pas de réponse dans les documents officiels. L'absence d'information ne constitue toutefois pas l'unique cause de cette énigme puisque, à ce jour, le mystère plane sur l'octroi des contrats au sein de l'administration d'une grande ville comme Montréal. En effet, comme nous l'avons



ILL. 4. LE MARCHÉ PUBLIC À LACHINE.



ILL. 5. LA CASERNE DE POMPIERS NO 5 À SHERBROOKE. | CLAUDINE DÉOM, 1999.

vu plus tôt, rien n'indique qu'une procédure claire concernant l'attribution des contrats de construction des édifices municipaux ait été élaborée et ce, malgré la présence d'un architecte dès le début du vingtième siècle et malgré l'organisation d'une division de l'architecture. Cela laisse donc penser que cet aspect du développement municipal n'est que secondaire, s'inscrivant après des préoccupations plus immédiates, à savoir les infrastructures telles que les rues et les égouts.

L'INGÉNIEUR DANS LE MILIEU MUNICIPAL

En vertu des responsabilités qui incombent aux municipalités, lesquelles nécessitent l'approvisionnement en infrastructures, les ingénieurs sont appelés à jouer un rôle important dans le développement des

villes en raison des connaissances qu'ils maîtrisent. Dans les villes américaines de la Nouvelle-Angleterre, ils intègrent la fonction publique progressivement à partir des années 1850. Au dix-neuvième siècle, de grandes métropoles telles que Boston et New York comptent parmi leurs employés un ingénieur responsable des égouts, un responsable des installations portuaires, en plus d'un surintendant de l'aqueduc chargé de veiller sur l'ensemble du réseau²⁶.

La pratique des disciplines de l'arpentage, de l'ingénierie et de l'architecture se superpose dans des agglomérations urbaines de la première moitié du dix-neuvième siècle, phénomène qui n'est pas manifeste qu'au Québec :

En Angleterre, aux XVII^e et XVIII^e siècles, les techniques d'arpentage et de métrage constituaient la majeure partie de la formation de l'architecte. [...] Au XIX^e siècle, on ne faisait aucune distinction entre l'arpenteur, l'architecte et l'ingénieur, car les connaissances requises pour la pratique de ces professions se chevauchaient²⁷.

À Montréal, les documents anciens permettent de repérer la présence d'un arpenteur municipal dès 1841. Le mandat principal de celui-ci est de faire état des travaux à effectuer dans la ville en matière de chemins et d'égouts. À l'époque, c'est l'architecte John Ostell qui occupe ce poste²⁸. En 1877, le poste d'arpenteur municipal est occupé par un ingénieur civil, un dénommé George D. Ainsley²⁹. Après la municipalisation de l'aqueduc en 1845 et les travaux de modernisation dirigés par l'ingénieur Thomas Keefer de 1852 à 1857, l'administration municipale embauche son premier ingénieur permanent qui occupe le poste de surintendant de l'aqueduc. Bien que le plus ancien rapport annuel produit par ce dernier remonte à 1868, la création du

poste daterait de 1866³⁰. En cette même année, l'architecte Charles Baillairgé entre au service de la Ville de Québec en tant qu'ingénieur municipal³¹. L'administration lui confie plusieurs responsabilités : « His responsibilities included roads, wharves, municipal services, public buildings and public places [...] »³².

Si les premiers à être embauchés le sont souvent à titre d'arpenteur, les ingénieurs se voient, petit à petit, confiés davantage de responsabilités, notamment la gestion du système d'aqueduc, au moment où ces systèmes deviennent de plus en plus complexes.

Dans les villes québécoises situées en région, où les ressources sont nettement plus modestes, la fonction publique ne connaît pas la croissance rapide des grands centres. Lorsque cela s'avère nécessaire, les villes embauchent à contrat les ingénieurs pour la réalisation de travaux spécifiques, principalement l'établissement d'un système d'aqueduc. Ce n'est qu'au tournant du vingtième siècle que les ingénieurs prennent place au sein de la fonction municipale de façon permanente. Les villes de Saint-Hyacinthe (en 1896), d'Outremont et de Verdun (toutes deux en 1906), par exemple, comptent parmi les premières à se prévaloir des services d'un ingénieur à temps plein. On lui assigne alors de nombreuses responsabilités : il veille entre autres sur tout ce qui se rapporte aux systèmes d'aqueduc et d'égout de la ville, de leur conception jusqu'à la réalisation des travaux; il voit aussi au bon fonctionnement du système une fois les travaux complétés; le réseau des rues, tant l'ouverture de nouvelles voies que leur pavage lui revient aussi, de même que les parcs du territoire de la municipalité; finalement, il est responsable de l'ensemble des constructions qui sont érigées dans la ville, des demandes de permis au contrôle des matériaux,

afin que soient respectés les règlements municipaux³³.

L'ingénieur municipal est donc un personnage polyvalent à qui l'on confie plusieurs tâches. Non seulement ses responsabilités le mettent au fait de l'évolution quotidienne de la ville dans ses moindres détails, mais ses connaissances assurent le bon fonctionnement des services de la municipalité. Lorsqu'une modification à la Loi sur les cités et les villes³⁴, datant de 1922, permet la création d'un nouveau poste au sein de l'administration, soit celui de gérant municipal, l'ingénieur est celui à qui l'on assigne cette fonction, puisqu'elle découle naturellement de ses responsabilités³⁵.

L'INGÉNIEUR COMME ARCHITECTE

Les ingénieurs œuvrant dans l'univers des municipalités, qu'ils soient à contrat ou embauchés de façon permanente, sont aussi mis à contribution pour la construction de certains édifices municipaux, principalement les immeubles se rattachant aux services d'aqueduc et d'électricité, soit les usines de pompage et de filtration des eaux ainsi que les usines électriques³⁶.

Dans certaines circonstances, l'attribution de ces bâtiments aux ingénieurs ne porte pas à confusion. À Hull, par exemple, nous relevons clairement dans les procès-verbaux des séances du conseil que l'administration fait appel à l'ingénieur municipal d'Ottawa, Robert Surtees, une première fois en 1886 et à nouveau en 1902, et à un de ses successeurs, Newton Kerr, pour la conception des usines de pompage³⁷. À Rivière-du-Loup, l'ingénieur municipal de l'époque, Georges Ouimet, est sans contredit l'auteur des plans de la station électrique érigée en 1929³⁸. Cependant, à d'autres occasions, on ne

peut que supposer que, au moment où la municipalité entreprend la construction d'infrastructures, l'ingénieur responsable des travaux conçoit également les plans des bâtiments. À Sorel, par exemple, la Ville retient les services de l'ingénieur montréalais Adrien Plamondon pour l'ensemble des travaux d'agrandissement du réseau d'aqueduc en 1930. À défaut de précisions concernant l'auteur des plans de l'usine de filtration dans les documents administratifs, on ne peut qu'en attribuer la paternité à Plamondon. Par ailleurs, à Lévis, en 1903, l'ingénieur J.O.A. Laforest est l'auteur du devis pour la construction d'un aqueduc. Dans le rapport qu'il soumet au comité de l'eau et du drainage [sic] de la ville, il indique les coûts estimés du projet, notamment celui de la « bâtisse des pompes, des filtres et des chaudières » et du hangar pour l'entreposage du charbon utilisé pour faire fonctionner la pompe à vapeur du système³⁹. Dans ces circonstances, tout laisse croire que cet Laforest est bel et bien celui qui conçoit les plans de l'usine.

Il n'est donc pas inhabituel que les élus municipaux confient aux ingénieurs la tâche de tracer les plans des usines de pompage et des stations électriques. Sur le plan strictement pratique, le choix se défend : les ingénieurs ne sont-ils pas, après tout, les mieux placés pour connaître les dimensions, les formes et les

matériaux nécessaires pour construire ces abris destinés aux équipements? Force est aussi de reconnaître que ces édifices ne constituent pas des constructions très complexes à concevoir, n'utilisant très souvent qu'une forme cubique dépouillée.

LA FORMATION DES INGÉNIEURS MUNICIPAUX QUÉBÉCOIS

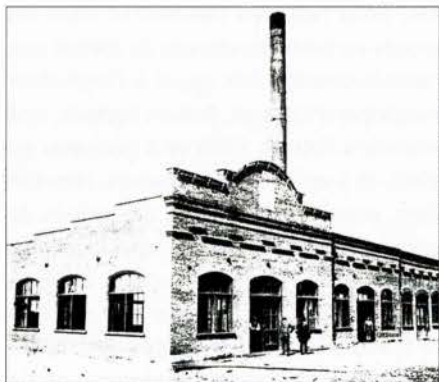
Que les ingénieurs soient appelés à concevoir des plans de bâtiments n'a rien de surprenant au dix-neuvième siècle compte tenu des notions de base en architecture qu'acquièrent la plupart de ces professionnels au cours de leur formation. La formation des ingénieurs pendant la période qui nous intéresse révèle en effet que certains d'entre eux sont familiers avec des notions de base en dessin d'architecture.

L'intégration de notions de base en architecture dans la formation en ingénierie est une caractéristique de la formation en France héritée du siècle des Lumières. En effet, le curriculum des écoles de génie civil françaises inclut des cours d'architecture depuis la fin du dix-huitième. Par exemple, dès son inauguration en 1795, l'École Polytechnique de Paris offre des cours de dessins d'architecture ainsi que des notions de composition architecturale aux jeunes ingénieurs en apprentissage. À cette époque, l'institution confie cette formation à Louis-Pierre Baltard, alors architecte de la Ville de Paris et père de Victor Baltard, concepteur des célèbres Halles⁴⁰. C'est toutefois à l'architecte Jean-Nicolas-Louis Durand, qui accède au poste deux ans plus tard, que revient le mérite de développer cet enseignement. Au cours de sa carrière à la Polytechnique (qui dure plus de quarante ans), il rédige plusieurs ouvrages destinés à l'enseignement de l'architecture, dont le célèbre *Précis des leçons d'architecture* (1802) qui sert de manuel de base à plusieurs écoles

d'ingénieurs pendant tout le dix-neuvième siècle. L'enseignement de Durand est fondé sur les principes de l'économie et de l'utilité de l'architecture, deux concepts qui misent davantage sur la rationalité des formes bâties⁴¹. Les cours d'architecture dispensés à la Polytechnique visent à montrer aux jeunes ingénieurs en formation « les rudiments d'un langage, les principes d'une culture à laquelle ils ont toutes les chances de se retrouver confrontés au cours de leur carrière »⁴².

Le curriculum de l'École Polytechnique à Montréal s'inspire de celui de son homologue de Paris. Rappelons que la création de la Polytechnique en 1874 marque un point tournant dans la formation des ingénieurs et pour l'éclosion de la profession au sein de la société québécoise francophone, puisqu'elle constitue la première institution francophone se consacrant à l'enseignement de cette discipline dans la province. Dès sa création, l'École Polytechnique de Montréal inclut dans la formation de ses ingénieurs certaines notions de dessin et de composition architecturale qui sont dispensées dans le cours de construction civile du professeur Joseph Haynes⁴³.

L'inclusion de la discipline de l'architecture au sein de cette institution connaît un nouveau chapitre en 1907 lorsqu'on y crée un cours d'architecture qui est couronné par un diplôme d'architecte⁴⁴. Ce cours d'architecture offre pour la première fois à la clientèle francophone de la province une véritable formation d'architecte. Bien que la fréquentation de la section d'architecture se limite souvent à une vingtaine d'étudiants par année, la Polytechnique ne forme pas moins de soixante architectes de 1907 à 1922⁴⁵. De cette institution émergent des créateurs qui contribuent de façon significative à l'histoire de l'architecture québécoise, dont Aristide Beaugrand-Champagne,



ILL. 6. L'USINE DE POMPAGE À LÉVIS.

THE TOWN OF LÉVIS AND ENVIRONS, PQ. CANADA, MONTRÉAL. THE COMMERCIAL MAGAZINE CO. 1912

devenu professeur d'architecture à cette institution en 1913.

Certains des ingénieurs œuvrant dans l'univers municipal ont donc bénéficié de connaissances en architecture acquises au cours de leur séjour à l'École Polytechnique de Montréal⁴⁶. Le nom de Joseph-Émile Vanier compte non seulement parmi les diplômés les plus connus de cette institution – notamment en étant un des premiers promus –, mais également comme un de ceux qui se sont le plus illustrés sur le plan de la pratique en architecture en milieu municipal. Né à Terrebonne, Joseph-Émile Vanier (1858-1934) fréquente l'École Polytechnique de 1873 à 1877, où il obtient son diplôme d'ingénieur civil en juin 1877. Reçu arpenteur-géomètre en juillet 1879, il exerce brièvement sa profession à Los Angeles avant d'ouvrir un bureau à Montréal, qui se spécialise dans les travaux municipaux. Son entreprise connaît un succès sans précédent à en juger par les commandes qu'il obtient non seulement dans la région immédiate de Montréal (notamment à Sainte-Cunégonde, à Saint-Henri et à Saint-Louis), mais aussi dans tout le Québec, l'Ontario ainsi que les provinces Maritimes⁴⁷. Émile Vanier s'intéresse beaucoup au développement de la Polytechnique et à la profession de l'ingénieur en général, comme en témoignent ses années d'enseignement à cette école, de 1880 à 1896.

Ce personnage se démarque de l'ensemble de ses pairs par son talent en architecture, discipline pour laquelle il démontre des aptitudes dès ses premières années de

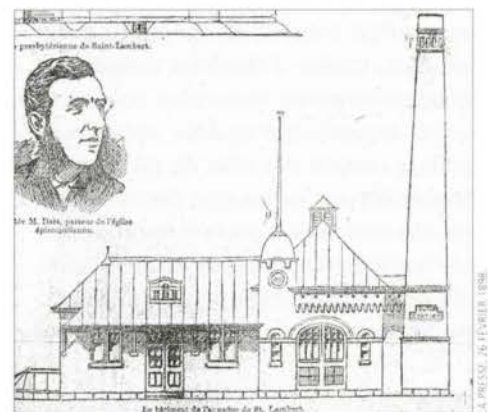
formation à la Polytechnique⁴⁸. Malgré le fait qu'il n'ait jamais reçu en formation comme telle en architecture, il œuvre dans le domaine par la conception de plusieurs bâtiments. On lui attribue notamment l'édifice municipal de la ville de Saint-Louis-du-Mile-End, construit en 1905, deux ans après qu'il eut conçu celui de l'École Polytechnique, rue Saint-Denis⁴⁹. Quelques années auparavant, lors de l'établissement du système d'aqueduc des villes de Lachine et de Saint-Lambert, des contrats qu'il obtient en 1889 et en 1897 respectivement, il conçoit deux stations de pompage. Au cours de sa carrière, il est membre de l'Institut royal d'architecture du Canada et il est inscrit à l'Association des architectes de la province de Québec, qui va jusqu'à faire de lui un de ses membres honoraires en 1932⁵⁰. S'il est vrai que l'architecture de ses constructions

municipales demeure modeste, il reste que les réalisations de Vanier, principalement les usines de pompage, démontrent un degré de raffinement qui est souvent absent d'autres édifices municipaux.

Le nom de Georges Ouimet (1882-1940), ingénieur civil originaire de Montréal, se joint à celui de Vanier dans notre corpus d'ingénieurs municipaux devenus temporairement architectes. Bien que sa carrière demeure moins bien documentée que celle du précédent, elle n'en est pas moins intrigante, précisément en raison des aptitudes pour l'architecture qu'il démontre à Fraserville (Rivière-du-Loup), municipalité qui l'embauche dès sa promotion de Polytechnique, autour de 1905. En effet, Georges Ouimet est l'auteur des plans de l'hôtel de ville de cette municipalité en 1916 ainsi que de



ILL. 7. FAÇADE PRINCIPALE DE L'ANCIENNE ÉCOLE POLYTECHNIQUE, RUE SAINT-DENIS À MONTRÉAL. | MARIO PARENT, 2005.



ILL. 8. LA STATION DE POMPAGE À SAINT-LAMBERT.



ILL. 9. L'HÔTEL DE VILLE À RIVIÈRE-DU-LOUP.



ILL. 10. L'USINE ÉLECTRIQUE À RIVIÈRE-DU-LOUP. | CLAUDINE DÉOM, 2001.

ceux de la station électrique en 1929⁵¹. Georges Ouimet demeure toutefois sans contredit un ingénieur puisqu'il accomplit plusieurs tâches liées au développement des infrastructures de cette ville, dont la surveillance des travaux d'aqueduc, la réalisation des plans pour la voirie et la réfection du barrage de la Grande Chute du réseau d'aqueduc, sans compter l'aménagement de plusieurs parcs publics, dont le parc Blais en 1928⁵².

Finalement, le nom d'Adrien Plamondon (1884-?) mérite aussi d'être mentionné ici. Cet ingénieur civil est natif de Saint-Césaire dans le comté de Rouville. Après des études au Collège Mont-Saint-Louis où il obtient son diplôme en 1905, il est promu de l'École Polytechnique en 1909. Après ses études, il travaille pendant un an chez Peter Lyall and Sons à Montréal et participe à la construction de l'École technique provinciale, rue Sherbrooke, aujourd'hui intégrée au campus de l'Université du Québec à Montréal. Il obtient de nombreux contrats municipaux pour l'exécution de systèmes d'aqueduc, notamment pour le compte des villes de Lachute, de St-Hyacinthe et de Joliette. Ces différents travaux sont réalisés par la firme Arsenault et Plamondon⁵³. Il aurait en outre signé les plans de deux usines de pompage et de filtration, soit celle de Sorel en 1929 et celle

de Shawinigan en 1930, dont l'architecture, bien que modeste, montre des signes de la nouvelle tendance en architecture de l'époque, soit le courant Art Déco.

LE CHOIX D'UN PROFESSIONNEL QUALIFIÉ

Cet examen des créateurs municipaux permet d'établir quelques constats, lesquels définissent les particularités du monde municipal de la construction pendant la période qui s'étend de la création du Code municipal à la veille à la Grande Crise économique.

Il est clair qu'en vertu de ses connaissances, l'ingénieur est perçu par les administrateurs locaux comme un personnage essentiel pour assurer un sain développement de la ville. C'est d'ailleurs ce qui explique que l'on assiste à la création du poste d'ingénieur au sein de la fonction publique municipale bien avant celui d'architecte. Si à Montréal et à Québec certaines de ces tâches d'ingénieur – principalement celles relatives à l'arpentage des chemins – sont d'abord exécutées par des architectes comme en fait foi le travail de John Ostell et de Charles Baillairgé, il reste que les centres situés en région intègrent l'ingénieur de façon permanente au détriment de l'architecte qui,

lui, n'obtient du travail que de façon ponctuelle, par contrat, tout au long de la période qui nous intéresse.

Il ressort également que l'obtention des contrats d'édifices municipaux, processus qui apparaît déjà arbitraire pour les raisons élaborées précédemment, est d'autant plus difficile pour les architectes que l'ingénieur est presque toujours celui qui conçoit les édifices relatifs aux infrastructures, tels que l'usine de pompage ou l'usine électrique⁵⁴. Dans certaines municipalités, les occasions d'obtenir des contrats sont moindre encore, certains ingénieurs étant mandatés pour la conception d'autres édifices pour le compte de la ville. Outre les exemples d'Émile Vanier et de Georges Ouimet que nous avons évoqués précédemment, plusieurs casernes de pompiers sont également érigées selon les plans d'ingénieurs, dont celles de Salaberry-de-Valleyfield en 1899 et de La Tuque en 1930.

Finalement, l'attribution aux ingénieurs civils des tâches habituellement du ressort de l'architecte nous fait dire que le processus de définition des professions de l'un et l'autre met beaucoup de temps à se concrétiser dans l'univers des municipalités, en particulier dans celui des villes en région. Si les grands centres tels que



ILL. 11. L'USINE DE POMPAGE À SHAWINIGAN. | CLAUDINE DÉOM, 2001.



ILL. 12. CASERNE DE POMPIERS À SALABERRY-DE-VALLEYFIELD (C.A. PRIEUR, INGÉNIEUR). | CLAUDINE DÉOM, 1998.

Montréal et Québec suivent la tendance à la spécialisation au tournant du vingtième siècle, on dénote une résistance à ce phénomène dans les plus petites villes du Québec, certains ingénieurs étant appelés à concevoir des édifices municipaux même pendant les années 1920.

Les difficultés financières qu'éprouvent les municipalités ne sont sans doute pas étrangères à ce phénomène. Même si ce n'est pas clairement indiqué dans les documents officiels, tout laisse croire que la présence d'un professionnel polyvalent, qui est en mesure d'accomplir plusieurs tâches liées au domaine de la construction tout en assumant celles liées à la mise en

place et au fonctionnement des services d'eau, d'électricité et de voirie, permet à la municipalité de réaliser des économies. Pour les administrateurs municipaux aux prises avec des budgets serrés, il semblerait que les compétences des ingénieurs suffisent pour la conception des plans des édifices de leur municipalité.

On comprendra que le domaine municipal de la construction n'est donc pas en mesure d'offrir une occasion favorable aux créateurs québécois de s'illustrer par la création d'édifices sophistiqués suivant les courants architecturaux de l'époque. Dans l'histoire de la pratique de l'architecture au Québec, les municipalités québécoises de la fin

du dix-neuvième siècle et du début du vingtième offrent néanmoins cette particularité d'avoir permis à deux professions en émergence de collaborer à la constitution d'un parc immobilier important. En effet, non seulement l'ensemble de ces édifices municipaux constitue-t-il la première manifestation concrète de l'implantation d'un système local de gouvernement en cette province, il incarne également le début d'une collaboration entre architectes et ingénieurs qui perdure à ce jour au sein de la structure municipale.

Annexe 1 : Les populations des villes québécoises 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
Lachine	1 696	2 406	3 761	5 561	10 699	15 404	18 630
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
Outremont	-	387	795	1 148	4 820	13 249	28 641
Rivière-du-Loup	1 541	2 291	4 175	4 569	6 774	7 703	8 499
Sallaberry-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
Saint-Lambert	327	332	906	1 362	3 344	3 890	6 075
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
Verdun	-	278	296	1 898	11 629	25 001	60 745
Victoriaville	1 425	1 474	1 300	1 693	3 028	3 759	6 213
Westmount	-	884	3 076	8 856	14 579	17 593	24 235

SOURCE : RECENSEMENTS DU CANADA.

Annexe 2 : Les tâches de l'ingénieur municipal de la Cité de Verdun*

[The secretary] Submitted and read a report from the Special Committee drafted to draw up a list of the duties to be performed by a Town Engineer as follows:

1. He shall have charge of all engineering work in the Town, including the Water works, drainage, pumping plant and Public parks property (exclusive of police duty) under the direction of the Chairman of the various Committees to whom he shall make reports monthly.
2. He shall give location and level of new sewers and make up estimates of the cost of same for Committee.
3. He shall fix grades of streets and make up estimates of grading streets and roads.
4. He shall make all plans and surveys of Corporation properties and streets, having them certified by a P.L.S. when required at his own expense.
5. He shall establish building lines on all streets when so ordered by the council.
6. He shall issue permits to public companies to open up streets to do work therein, locate poles, etc., under By-laws and contracts of the Town.
7. He shall issue permits for the erection of buildings in the Town.
8. He shall inspect and approve all materials entering into the construction of sewers, roads, etc.
9. He shall supervise the erection and construction of all buildings in the Town, to secure compliance with municipal By-laws and regulations; also of Pumping and sanitary arrangements of the same and shall report progress thereon to the Committee.
10. He shall have supervision over all private drain connections.
11. He shall report to the Works Committee on all accidents that occur in the streets of the Town and all complaints that may arise from time to time.
12. He shall assist the Town Solicitor in preparing evidence to be used in cases before the Courts where the Town is concerned.
13. He shall prepare lists of supply required for work under his charge and when same have been approved by the Chairman of the Committee concerned, forward same to the Secretary-Treasurer to place official requisition.
14. He shall prepare the weekly cheque pay rolls for the employees under his charge and have same certified by the Chairman of the Committees concerned.
15. He shall keep a careful record of all expenditures, labor and material entering into the work of the Town and shall furnish the Secretary-Treasurer monthly with a statement of such expenditure.
16. He shall compile the necessary data for the collection Rolls for sewers, water-mains, sidewalks and macadamizing of streets, etc., and deposit same with Secretary-Treasurer for the approval of the Council.
17. He shall frequently inspect the Dyke and recommend from time to time such work as may be necessary to maintain it in the highest degree of efficiency.
18. He shall keep record of the sewer and river levels.
19. He shall from time to time, as directed by the Council or Committee make chemical and bacteriological analyses of the water supply.
20. He shall keep record of supplies received and used and the purposed for which used [sic], and shall see that a sufficient stock of suitable quality required for the work under his charge is maintained, and that no waste or misuse of same is allowed to take place.
21. He shall employ and dismiss all the Town employees under his charge, except those employed at a yearly salary.
22. He shall recommend to the Chairman of Committees the rates of pay to be paid to the employees under his charges, such rates to be confirmed or modified by the Council, and he shall furnish particulars of the approved rates to the Secretary-Treasurer for the purpose of securing proper check of the payrolls.
23. He shall make reports to the chairmen of the various committees, or the Council, on all matters referred to him for investigation.
24. He shall attend to all matters under his supervision by By-laws of the Town.
25. He shall consult with the Secretary-Treasurer on all matters that are urgent pending consideration by Committee or Council.
26. All orders of Committees or Council shall be transmitted to him through the office of the Secretary-Treasurer and all reports from him to the Committee or Council shall be sent through the same channel.
27. He shall devote his whole time between the hours of 9 A.M. and 5 P.M. to the business of the Town.
28. He shall furnish all mathematical instruments which may be required in the proper performance of his duties.
29. He shall file with the Secretary-Treasurer for record all correspondence with the public on business of the Corporation.

Moved by Alderman Mannig,

Seconded by Alderman Starke,

That this report be approved and adopted.

* Extrait du procès-verbal de la Cité de Verdun, séance du 13 avril 1908.

NOTES

1. Cet article s'appuie sur les résultats d'une recherche entreprise dans le cadre d'un doctorat en histoire de l'architecture soutenu en 2003, dont la thèse s'intitule *L'urbanisme et l'architecture des villes québécoises en région, 1870-1929*. La base documentaire de cette recherche est constituée des archives municipales de trente-deux villes industrielles québécoises situées principalement en région. Une liste des villes étudiées dans le cadre de ce doctorat est présentée à l'annexe 1.
2. Crossman, Kelly, 1987, *Architecture in Transition: From Art to Practice, 1885-1906*, Montréal et Kingston, McGill-Queen University Press, 193 p.
3. Gauthier, Raymonde, 1989, *La tradition en architecture québécoise. Le XX^e siècle*, Montréal, Méridien/Musée de la civilisation, 104 p.
4. On pense aux études telles que celle de James, Ellen, 1982, *The Civil Architecture of John Ostell*, thèse de doctorat, Université McGill; de Gagné, Julie-Élisabeth, 1996, *Les Resther, entrepreneurs et architectes de la région de Montréal: 1820-1910*, mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal; ou encore de Tanguay, Sylvie, 1989, *David Ouellet (1844-1915), architecte: Exploration de la pratique architecturale relative à l'architecture religieuse en milieu rural à la fin du XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, Université Laval.
5. C'est la définition de l'ingénieur civil telle que présentée dans McDonald, Hunter, 1970, «Origins of the Word 'Engineer'», In *The Civil Engineer: His Origins*, American Society of Civil Engineers / ASCE, New York, Historical Publication n° 1, p. 2-6; ainsi que dans Pannell, J.P.M., 1964, *An Illustrated History of Civil Engineering*, Londres, Thames and Hudson, p. 11-13.
6. 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 (Petrelli, Robert, 1987, *Une mise en perspective historique et politique de la problématique municipale au Québec*, s.l., Union des municipalités du Québec, p. 15).
7. Voir le tableau des populations en annexe.
8. Joliette, *Province of Quebec. A City of Industrial Opportunity*, Joliette, s.n., 1927, p. 3.
9. Procès-verbaux des séances du conseil de la ville de Trois-Rivières, séance du 21 juin 1875.
10. Livre de règlements de la ville de Chicoutimi, règlements n° 121 du 5 avril 1914 et n° 123 du 29 novembre 1914.
11. Le peu d'information disponible à ce jour concernant les édifices municipaux de villes étrangères de plus petite taille (américaines, britanniques ou autre) ne nous a pas permis d'établir des comparaisons entre des sujets issus de milieux semblables. Néanmoins, les quelques spécimens construits par de plus petites agglomérations, illustrés dans l'ouvrage de Cunningham, Colin, 1981, *Victorian and Edwardian Town Halls*, Routledge and Kegan Paul, Londres, Boston et Henley, 315 p., ainsi que celui de Zurier, Rebecca, *The American Firehouse: An Architectural and Social History*, New York, Abbeville Press, 1982, 286 pages, nous laissent croire que l'architecture des édifices municipaux est plus achevée ailleurs que dans les villes québécoises en région.
12. Gauthier : 17.
13. Cunningham : 119.
14. James, Ellen, 1985, *John Ostell, Architecte, arpenteur*, Montréal, Musée McCord et Université McGill, p. 109.
15. Règlement n° 107 de la Cité de Montréal du 6 avril 1877, *Règlement pour régler la construction des bâtiments et pour prévenir les accidents par le feu*. Selon le contenu des rapports annuels du surintendant, rien ne laisse entendre que les prédécesseurs de Chaussée qui ont occupé ce poste étaient des architectes.
16. *Rapport annuel de l'architecte de la ville et surintendant de la construction de la Cité de Montréal pour l'année 1914*, Montréal, Imprimerie Pigeon, 1915, p. 3.
17. *Ibid.*
18. «Duties of a City Architect», *The Canadian Municipal Journal*, vol. X, n° IV, avril 1914, p. 206.
19. Parant, Louis, *Annual Report of the Assistant-Architect for the Year 1916*, rapport manuscrit, conservé aux Archives de la Ville de Montréal, V.700.1, s.p.
20. Procès-verbaux des séances du conseil de la Cité de Trois-Rivières, séance du 8 septembre 1908.
21. Il faut préciser que Charles Lafond et Théodose Daoust seront tous deux fortement impliqués dans la reconstruction de Trois-Rivières, après l'incendie de 1908. Le partenariat obtient beaucoup de contrats provenant aussi de l'entreprise privée (*Le Nouvelliste* (supplément), 14^e année, n° 189, le 16 juin 1934, p. 12).
22. Beaugrand-Champagne, Aristide, 1933, *L'Architecture*, dans la série «Les carrières» de l'œuvre des Tracts, Montréal, octobre, n° 172, cité dans Gauthier : 69.
23. Pour la liste des œuvres de David Ouellet dans cette région, voir Tanguay, *op. cit.*
24. Wood, William (ed.) 1931, *The Storied Province of Quebec, Past and Present*, Toronto, The Dominion Publishing Company, p. 471-472.
25. *Idem*, p. 42.
26. Teaford, Jon C. 1984, *The Unheralded Triumph. City Government in America, 1870-1900*, Baltimore, The John Hopkins University Press, p. 133-141. Dans ces pages, l'auteur met en valeur le rôle important de l'ingénieur civil, qui compte d'ailleurs parmi les premiers employés municipaux permanents. Ce phénomène est aussi valable dans les plus petites villes des États-Unis.
27. James, 1985 : 1.
28. Archives de la Ville de Montréal, *Report of the City Surveyor, 1843*, Montréal, James Starck and Co., 43 p. Comme l'ont démontré les recherches d'Ellen James à propos de la carrière de cet homme, John Ostell avait aussi été formé comme arpenteur dans son Angleterre natale. Sur la formation d'Ostell, lire James, 1985 : 13-16.
29. Archives de la Ville de Montréal, *Annual Report of the City Surveyor, 1877*, s.d., s.p.
30. Louis Lesage, surintendant de l'aqueduc de Montréal au cours des années 1870, mentionne pour la première fois l'existence d'un surintendant en 1866 dans son historique (Lesage, Louis, 1873, *Rapport sur l'agrandissement proposé de l'aqueduc de Montréal suivi de l'historique de l'aqueduc*, Montréal, p. 4-7).
31. Cameron, Christina, 1989, *Charles Baillairgé, Architect and Engineer*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, p. 112.
32. *Ibid.*
33. Un extrait du procès-verbal de la séance du conseil de la cité de Verdun énumère en détail les tâches que l'on attribue à ce poste nouvellement créé. Nous reproduisons cet extrait à l'annexe 2.

34. Loi sur les cités et villes, chap. 65, 13 Georges V, 1922, articles 108 et 109.
35. Gagnon, Robert, 1991, *Histoire de l'École Polytechnique de Montréal*, Montréal, Boréal, p. 180.
36. En raison des investissements massifs qu'ils représentent, les premiers systèmes électriques du Québec ne sont pas financés par les municipalités, mais sont plutôt l'œuvre de petites entreprises privées locales créées à cette fin. Au tournant du vingtième siècle, la plupart des villes québécoises étudiées qui avaient suivi ce scénario de privatisation doivent rapidement constater l'échec de ces petites entreprises ambitieuses, mais incapables de respecter leurs engagements financiers. Dès lors, les municipalités entreprennent elles-mêmes l'exploitation de ces services.
37. Procès-verbaux des séances du conseil de la cité de Hull, séances du 7 juin 1886 et du 23 juillet 1902.
38. Procès-verbaux des séances du conseil de la cité de Rivière-du-Loup, séance du 6 mai 1929.
39. Ce rapport est retranscrit manuellement dans le procès-verbal de la réunion du comité de l'eau et du drainage, séance du 3 décembre 1902.
40. Pfamatter, Ulrich, 2000, *The Making of the Modern Architect and Engineer*, Basel, Boston et Berlin, Birkhäuser, p. 50.
41. Le programme de Durand et le matériel didactique qu'il développe sont décrits en détail dans Pfamatter : 54-66.
42. Loyer, François, et Antoine Picon, 1998, « L'architecte au XIX^e siècle », In Louis Callebat (dir.), *Histoire de l'architecte*, Paris Flammarion, p. 163.
43. L'histoire de cette institution d'enseignement est relatée dans Gagnon, Robert, 1991, *Histoire de l'École Polytechnique de Montréal*, Montréal, Boréal, 526 p. L'ouvrage ne donne toutefois que très peu d'information sur cet individu, sinon que sa carrière d'enseignant débute dès l'âge de vingt ans après une formation au Collège Masson (cf. p. 59).
44. La section architecture est transférée à l'École des beaux-arts de Montréal au moment de sa création en 1922 (Gagnon : 137).
45. Gagnon : 139.
46. Notre intérêt pour ces diplômés de l'École Polytechnique s'explique du fait que ce sont eux qui ont démontré des talents de dessinateur dans la conception d'édifices municipaux et ce, parmi l'ensemble des ingénieurs recensés qui ont participé à la construction de notre corpus. Cinq ingénieurs parmi la vingtaine recensés qui ont contribué au corpus d'édifices municipaux étudiés ont été formés à l'École Polytechnique de Montréal : Joseph-Émile Vanier, Georges Ouimet, Adrien Plamondon, Émile Lacroix et Stanislas-Albert Beaulne. Bien qu'il nous a été impossible de retracer la formation de ces professionnels, nous savons néanmoins que deux d'entre eux sont diplômés de la Faculté d'ingénierie de l'Université McGill (Ernest Gohier et Richard Smith Lea), deux ont été formés dans leur Grande-Bretagne natale (Robert Surtees et Newton Kerr), un en Suisse (Charles J. Desbaillets) et un autre aux États-Unis (Roger DeLand French).
47. Ces notes biographiques proviennent de Fortier, J.A. (éd.), 1920, *Bibliographies canadiennes-françaises*, Ottawa, p. 166.
48. Les résultats d'examens obtenus par Vanier alors qu'il fréquente l'École Polytechnique, notamment l'examen graphique en architecture, démontrent ses aptitudes pour le dessin d'architecture. On consultera ces résultats et d'autres dans *Documents relatifs aux élèves et aux examens de la 1^{re} année du cours pour l'année 1873-74*, document 999-204-17/21, archives historiques de l'École Polytechnique de Montréal.
49. Les événements menant à ce travail sont relatés dans les procès-verbaux de la Corporation de l'École Polytechnique, notamment aux séances du 10 mai 1901 et du 17 octobre 1901.
50. Archives nationales du Québec, Fonds de l'Ordre des architectes du Québec, P124, *Registre des membres de 1920 à 1939* (source manuscrite).
51. Les procès-verbaux des séances du conseil ne révèlent pas les circonstances qui ont mené au choix de Georges Ouimet pour la conception de ces deux bâtiments.
52. Ces renseignements proviennent de la notice nécrologique de Georges Ouimet publiée dans le quotidien local, *Le Saint-Laurent*, le 30 mai 1940.
53. Fortier : 295.
54. Nos recherches ont dévoilé que seules les usines de pompage de Trois-Rivières érigées en 1917 et 1924 originent de la conception d'architectes, soit U.J. Asselin et le partenariat Asselin et Denoncourt respectivement.