

L'usine Support d'une révolution

Louise Trottier

Numéro 25, automne 1984

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/18507ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Trottier, L. (1984). L'usine : support d'une révolution. *Continuité*, (25), 36–37.

Pour nombre de Québécois, la Nouvelle-Angleterre évoque l'image d'un paysage maritime où il fait bon se détendre pendant la saison estivale. Pour d'autres, cette région est associée à un paysage industriel: celui de petites villes, telles Fall River, Lowell, Manchester, Providence, qui se sont créées au fil de l'implantation des usines de textile au siècle dernier, usines dans lesquelles leurs grands-parents sont venus fournir la plus grande partie de la main-d'oeuvre.

C'est ce dernier paysage qui a servi de toile de fond lors de la tenue, à Lowell et à Boston, au début du moins de juin dernier, du 5^e colloque international de TICCIIH (*The International Conference for the Conservation of the Industrial Heritage*). Créée en 1972 au *Ironbridge Gorge Museum* en Angleterre, cette association tient des sessions triennales dans le but de mettre en commun les préoccupations de divers spécialistes — archéologues, architectes, historiens, ingénieurs, muséologues — engagés dans des projets de conservation et de mise en valeur du patrimoine industriel. Cette année, plus d'une centaine de délégués provenant de 25 pays se sont réunis pour la première fois en Amérique du Nord.

DES USINES FORTERESSES...

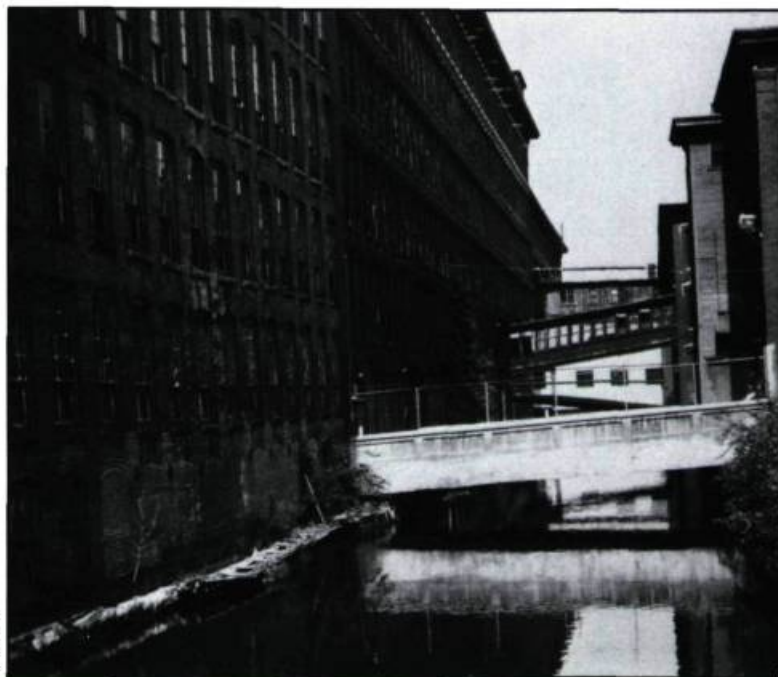
Le choix de la Nouvelle-Angleterre comme siège du congrès apparaît pleinement justifié, puisqu'on reconnaît en cette région le noyau de la révolution industrielle aux États-Unis. Effectivement, les excursions auxquelles ont participé les congressistes et qui les ont amenés à visiter les états du Maine, du Massachusetts, du Connecticut, du New-Hampshire et du Rhode-Island, leur ont apporté de nombreux témoignages sur les industries qui s'y sont développées tout au long du XIX^e siècle.

Au centre d'interprétation du *Lowell Heritage State Park*, une présentation audio-visuelle et une exposition à base de ma-

quettes et de montages graphiques nous transmettent quelques pages de l'histoire de cette communauté industrielle. Traités avec simplicité, les quatre thèmes exposés sont fort éloquentes. Le *capital*: il a été apporté par des marchands qui, regroupés en compagnies, se sont chargés de l'édification des usines de textile, des unités d'habitation, des services pour leurs employés. Le *pouvoir*: celui des eaux de la rivière Merrimack, harnachée par des barrages et des écluses. La *main-d'oeuvre*: elle a été fournie d'abord par la population féminine d'origine rurale et, après 1850, par les nombreux immigrants dont les Canadiens français, surnommés les «Chinois de l'Est». La *technologie*: l'avènement des machines à vapeur, des équipements et des outillages imposants par leurs dimensions et leur complexité.

Cette thématique serait également valable pour les autres centres du textile. On peut penser par exemple à Lawrence et à Manchester, villes dont la croissance, au cours du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, est imputable à l'action des compagnies Essex et Amoskeag. Respectivement, ces villes offrent au regard d'immenses complexes manufacturiers en brique rouge s'étalant sur plusieurs kilomètres le long de voies d'eau agitées et prenant l'aspect de véritables forteresses médiévales.

L'USINE: SUPPORT D'UNE RÉVOLUTION



L. Trotter



L. Trotter

Ci-haut la Hamilton Manufacturing Co. et ci-contre la Massachusetts Cotton Mills, toutes deux situées à Lowell, Massachusetts.

Abandonnées à la suite de la crise économique des années 1930, ces usines ont été intégrées, depuis 1970, à des projets de conservation et de mise en valeur impliquant autant le gouvernement que l'entreprise privée. Ces projets ont favorisé, entre autres, la création de cités-parcs (Lowell), la revitalisation d'une manufacture (Clinton) et d'un barrage hydro-électrique (Lawrence).

Des ateliers ont permis aux participants de communiquer leur connaissances et expériences sur différents problèmes: le rôle des pouvoirs publics face au patrimoine industriel, l'architecture des ensembles usiniers, leur réutilisation et leur interprétation, les communautés industrielles, les travailleurs, leurs outils, la diffusion de la technologie. Les discussions ont touché particulièrement le choix des monuments industriels à protéger et le genre d'intervention souhaitable, les relations pouvant exister à cet égard entre les milieux



Plusieurs facteurs entrent en jeu pour déterminer la meilleure manière de représenter notre héritage industriel. Il ne faut surtout pas obscurcir, aux yeux des générations futures, la longue marche qui nous a dirigés vers la société post-industrialisée d'aujourd'hui. Et si la conservation et l'interprétation de cet héritage provoquaient une véritable révolution de la culture industrielle? ■ Louise Trotter

Dans la foulée des articles consacrés au retour à la ville (voir *Continuité* n^{os} 22 et 23), ces quelques lignes proposent un éclairage socio-historique aux perceptions déjà exprimées.

Nous montrerons d'abord que la ségrégation sociale en milieu urbain était déjà un fait accompli au début du siècle; ensuite, nous démontrerons que les raisons invoquées par une famille aisée de 1900, pour fuir son quartier, étaient sensiblement les mêmes que celles invoquées aujourd'hui par les citadins quittant la ville pour la banlieue.

Deux exemples tirés du développement urbain de Québec suffiront. Les superficies des régions en question se trouvent de nos jours recouvertes par les quartiers de Limoilou et de Montcalm. Jusqu'à leur annexion de 1909 et en 1913, les villes de Limoilou et Montcalm constituaient deux entités terri-

L'introduction, en 1897, des tramways électriques permet à la vieille cité de Champlain de nourrir d'ambitieux desseins impérialistes envers le territoire

Grande Vente de Lots a batir a Québec

Au Boulevard des Alliés à St-François d'Assise - (secteur Lacombe)

GENRE DE MAISON CONSTRUITES AU BOULEVARD DES ALLIÉS

LE MEILLEUR PLACEMENT À QUÉBEC

CE SITE, une perle de centre de ville, est à proximité de l'Église et des écoles, à rue de la Cassemerie et la Rue Avenue qui est la continuation sous le cadastre d'ensemble, des rues et sous les services de la ville y sont installés.

LE BOULEVARD DES ALLIÉS conduit à la nouvelle entrée de Parc de Repaire de Québec, où des constructions ont été faites pour un coût de \$300,000.00 qui se construisent encore actuellement. Ces lots situés du plus beau parc de la ville, récemment par le maître Lacombe, offrent un cadre idéal pour résidences privées. Les propriétés possèdent toutes de la valeur.

CETTE SUBDIVISION est la seule à Québec où la construction ne nécessite de payer de l'impôt. Les résidences sont éliminées sur les propriétés plus hautes, donnant une place à nos propriétés qui s'y construisent.

TOUS NOS LOTS, sans exception, ont une valeur inestimable. L'achat de ces lots, est le meilleur placement à faire à Québec, soit pour construire ou revendre.

"BOULEVARD DES ALLIÉS"

PROPOSÉ PAR M. J. LACOMBE, 100, RUE D'ARCADE, QUÉBEC

QUARTIER LE PLUS PROGRESSIF DE LA VILLE

L'ANGLE PUL CRU, est d'importance industrielle mondiale à l'apogée de la rue de la Cassemerie et la rue Avenue qui est la continuation sous le cadastre d'ensemble, des rues et sous les services de la ville y sont installés.

CONSTRUIRE EN VILLE, 10% du gain de votre entreprise, la balance de vos coûts sera toujours à 80% par année, sans compter, avec l'impôt clair, la loi ne vous le permet.

VOUS ÊTES CÉLÉBRÉ ENTOURÉ par nos constructeurs de tous les avantages et nous ne sommes, de nos résidences propriétaires de lots à Québec.

CONSIDÉREZ TOUJOURS LE DÉVELOPPEMENT qui prend en compte la ville qui vendra dans dix ans les lots qui nous vendra actuellement à 80% de la valeur.

POUR SE SÉJOURNER AU BOULEVARD DES ALLIÉS, soit de suite ou en retard, à l'angle de la Cassemerie, en passant par le marché, le pont, Dussan et en continuant sur la 1ère Avenue jusqu'à No. 308 d'ici construire le Boulevard d'Alfred Lacombe.

PROPOSÉ PAR M. J. LACOMBE, 100, RUE D'ARCADE, QUÉBEC

Archives de la ville de Québec