

Le rôle de la Shawinigan Water and Power Co. Dans la structuration de l'espace urbain shawiniganais, 1898-1921.

Normand Brouillette

Volume 34, numéro 92, 1990

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022104ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022104ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cette note

Brouillette, N. (1990). Le rôle de la Shawinigan Water and Power Co. Dans la structuration de l'espace urbain shawiniganais, 1898-1921. *Cahiers de géographie du Québec*, 34(92), 197–208. <https://doi.org/10.7202/022104ar>

LE RÔLE DE LA SHAWINIGAN WATER AND POWER CO. DANS LA STRUCTURATION DE L'ESPACE URBAIN SHAWINIGANAIS, 1898-1921 ¹

par

Normand BROUILLETTE

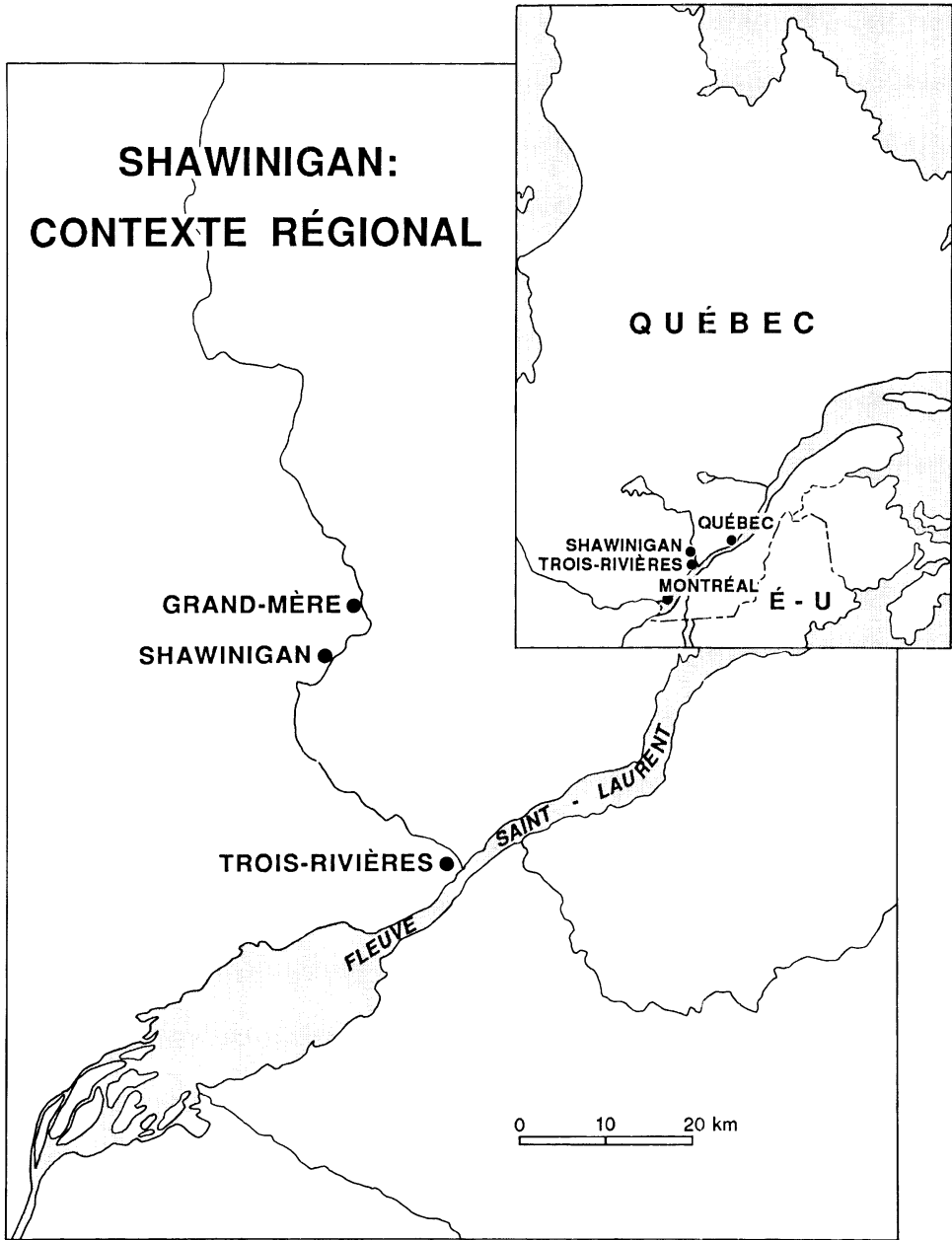
*Centre d'études québécoises,
Université du Québec à Trois-Rivières,
Trois-Rivières (Québec), G9A 5H7*

À la toute fin du XIX^e siècle, des hommes d'affaires américains et montréalais s'unirent pour donner naissance à la *Shawinigan Water and Power Co.* (SWPC), une entreprise de production et de distribution d'électricité qui devint rapidement l'une des plus importantes du pays, avec de nombreuses filiales non seulement dans son domaine propre, mais aussi dans l'électrochimie, l'électrométallurgie et, à partir des années 1950, dans la pétrochimie². Les promoteurs de cette société ne se contentèrent pas de la création d'un complexe hydro-électrique. Dès l'origine, ils attirèrent, à proximité des barrages, d'importantes entreprises industrielles en misant sur l'abondance et les très bas prix de l'énergie qu'on pouvait y offrir. En outre, dans cette même perspective, ils jetèrent les fondements d'une ville moderne, bien planifiée, vouée à un avenir prometteur.

LA CRÉATION D'UNE VILLE : UN CHOIX SANS ÉQUIVOQUE

Le site de Shawinigan, territoire encore presque vierge en cette fin de siècle, n'est pas à une grande distance de tout établissement humain. Ainsi, Grand-Mère, et sa grosse papeterie en activité depuis 1889, n'est qu'à quelque dix kilomètres; Trois-Rivières, centre administratif et religieux qui compte déjà un noyau d'entreprises industrielles à l'époque, n'est qu'à une trentaine de kilomètres. La SWPC aurait donc pu, à la limite, se développer uniquement comme entreprise de production et de distribution d'énergie et favoriser des implantations industrielles dans les localités avoisinantes déjà constituées. Ce ne fut pas le cas. D'emblée, la nouvelle compagnie se révéla un promoteur très actif pour attirer sur place de gros consommateurs industriels d'énergie; elle se révéla également un promoteur urbain dynamique, soucieux de développer à proximité de ses installations une ville moderne, fonctionnelle, considérée comme un atout supplémentaire pour attirer près de ses installations de production électrique des entreprises industrielles.

Figure 1



Les efforts de promotion portèrent fruit. Territoire vierge en 1898, Shawinigan Falls compte plus de 4 000 habitants en 1911 et on lui reconnaît les caractères d'une petite ville industrielle dynamique³. Les principaux secteurs industriels qui la caractériseront sont déjà en place : hydro-électricité, papier, aluminium, industrie chimique, textile. En 1921, à la fin de la période étudiée ici, l'agglomération dépasse déjà les 20 000 habitants.

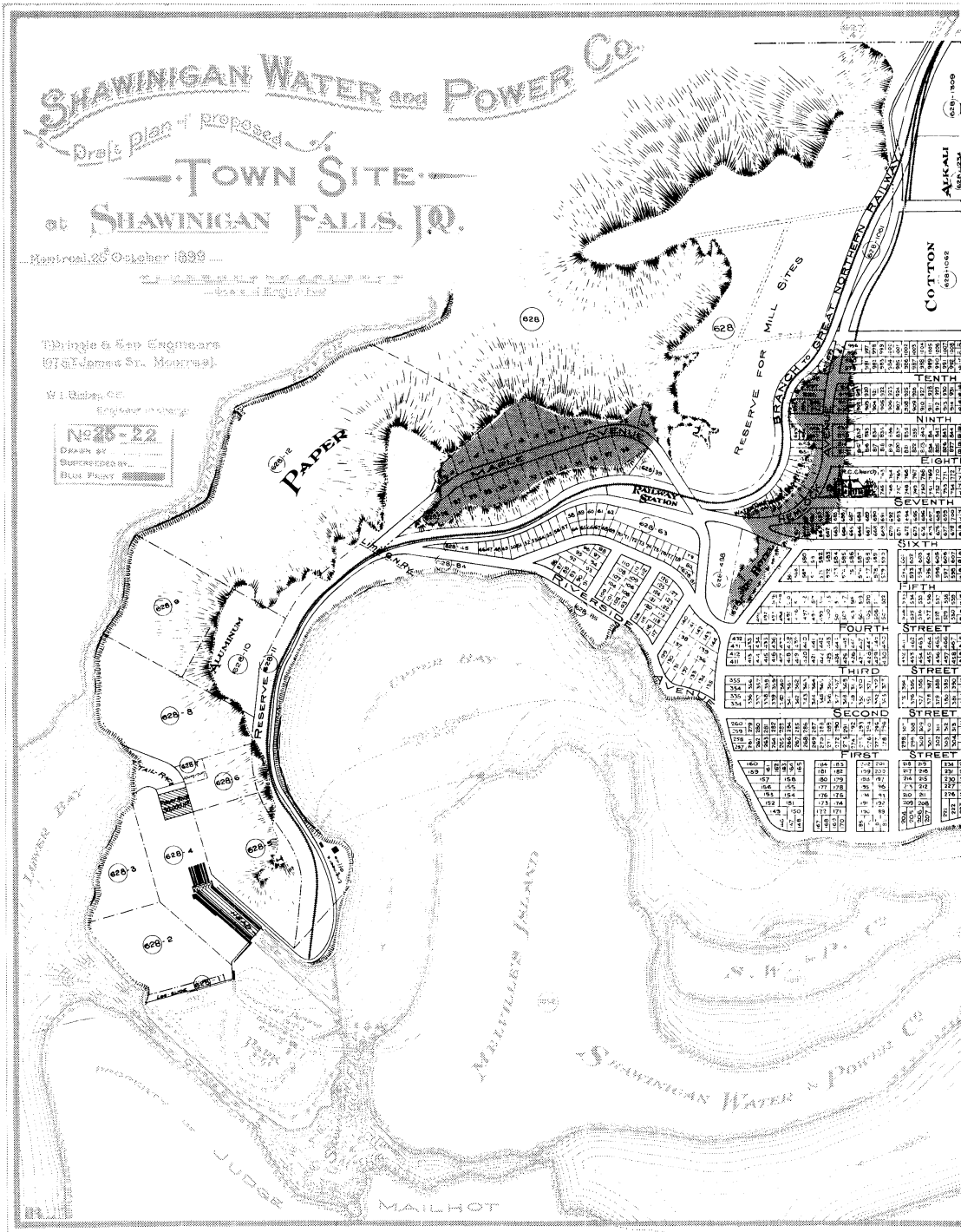
Parce que la création et le développement ultérieur de la ville étaient partie intégrante de sa stratégie de développement industriel, du moins à ses débuts, la SWPC a longtemps donné l'impression qu'elle considérait Shawinigan Falls comme « sa » ville et qu'elle en orientait le développement de façon impérative. Bon nombre de faits, d'actions posées, accréditent cette opinion. Cela a pu laisser croire que Shawinigan ne constituait rien d'autre qu'une *ville de compagnie* avec toutes les caractéristiques que l'on prête habituellement à ces noyaux urbains : faible population, base économique étroite le plus souvent fondée sur l'exploitation de ressources naturelles (mines, forêt) ; infrastructures socio-culturelles faiblement développées qui ne sont là que pour retenir une main-d'œuvre par trop mobile ; croissance urbaine intimement liée au développement de l'entreprise ; contrôle presque absolu du territoire urbanisé par la compagnie, etc. Bref, tout partage un caractère prononcé de dépendance et de fragilité⁴. À maints égards la réalité shawiniganaise échappe à ce tableau monolithique. En effet, bien d'autres facteurs, bien d'autres acteurs que la SWPC ont contribué à la structuration de cet espace urbain tel qu'il apparaissait après deux décennies⁵. Pour le moment, voyons brièvement quel rôle la compagnie a joué en ce sens, quelles mesures elle a mises de l'avant pour s'assurer que le développement de Shawinigan se fasse selon les orientations qu'elle privilégiait.

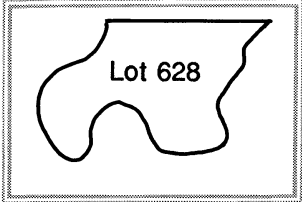
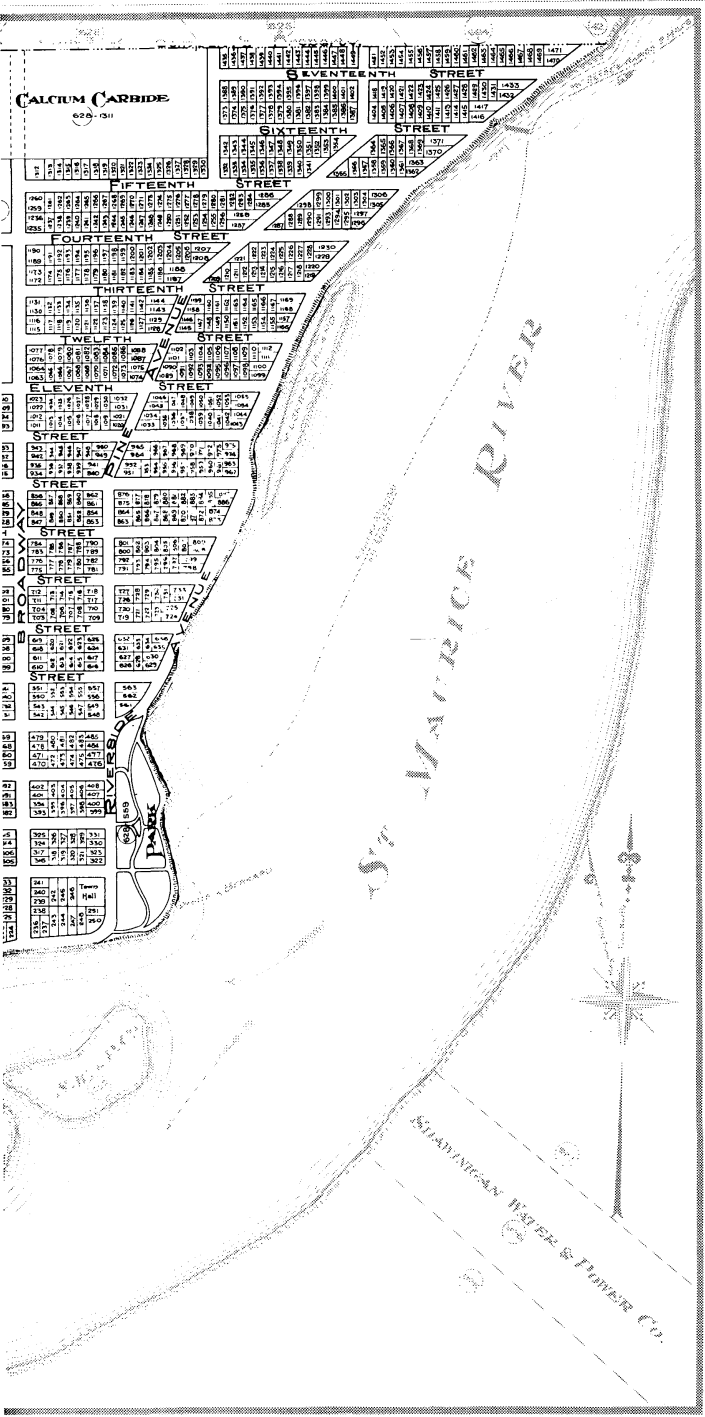
LE CONTRÔLE DE L'ESPACE FONCIER

Dès 1899, rappelons-le, la SWPC se portait acquéreur non seulement du site des chutes, mais également des espaces adjacents, en particulier le lot 628, là où se développera par la suite la basse-ville⁶. La même année, elle confiait à la firme *Pringle and Sons* de Montréal le mandat de réaliser un *plan directeur* pour la future ville qui allait voir le jour. Il ne faudrait pas y voir un plan directeur d'urbanisme détaillé, rigoureux, au même titre que ceux que se donnent les municipalités de nos jours. Il s'agit plutôt d'un plan d'orientation du développement où l'on tente de prévoir à l'avance le tracé des principales artères, l'emplacement des zones industrielles, des principales institutions publiques et privées, etc. En 1901, lorsque la municipalité de Shawinigan Falls vit le jour, les grandes orientations du plan initial furent conservées et encore aujourd'hui, on constate que ces premières subdivisions cadastrales ont fortement influencé la structure spatiale de l'agglomération même si des changements assez nombreux ont été apportés au plan, plus particulièrement en ce qui concerne l'emplacement des établissements industriels en bordure du Saint-Maurice.

Déjà, dans sa version initiale, le plan Pringle est révélateur des intentions des promoteurs quant à l'organisation socio-spatiale de la ville. Ainsi, sur les deux petites collines qui surplombent la basse-ville, on prévoit des lots à bâtir de dimension bien supérieure à celle des lots que l'on retrouve dans le reste de la ville ; de 50 par 90 pieds en général, les lots atteignent les 200 par 200 pieds et plus en bordure de la rue Maple qui traverse la colline dans sa longueur. Or dans la basse-ville, sur des lots restreints, on favorisera des constructions multifamiliales alors que sur les collines Hemlock et Maple par exemple, prédominera l'unifamilial habité par les dirigeants des grandes entreprises et autres notables de la place.

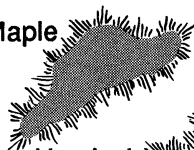
Figure 2



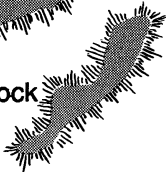


COLLINES

Maple



Hemlock



En l'absence de règlements d'urbanisme édictés par la municipalité à ses débuts, la SWPC a pu malgré tout imposer aux divers acheteurs des normes minimales de qualité qui ont eu, semble-t-il, le même effet contraignant que nos actuels règlements de zonage. Unique propriétaire du lot 628 qu'elle a fait subdiviser, elle procède à la vente des terrains en y attachant des conditions précises auxquelles l'acheteur devra se soumettre sous peine de saisie. C'est ainsi que l'on retrouve dans ces actes notariés des conditions comme l'obligation de construire dans l'année qui suit, celle d'ériger des bâtiments de plus de deux paliers sur la plupart des rues de la basse-ville, l'éloignement minimal de la rue, des normes sur le revêtement extérieur, par exemple la nécessité de recouvrir le bâtiment de trois couches de peinture dès la construction terminée dans les endroits où l'on n'exige pas de revêtement en maçonnerie.

On retrouve encore dans ces contrats des éléments qui influenceront grandement la structure interne de l'agglomération et orienteront la répartition des commerces de détails, des services récréatifs, etc. C'est ainsi que les contrats comportent, pour les zones que l'on destinait à des fins résidentielles, des restrictions sur les fonctions réservées aux bâtiments qui seront érigés sur les terrains vendus : l'interdiction d'y tenir restaurant, débit de boisson et salle de jeu entre autres. Par contre, on ne retrouve pas ces restrictions pour les terrains vendus sur la 4^e Rue ou sur la rue de la Station que l'on destine justement à des fonctions commerciales et de services⁷.

On ne peut encore, pour le moment, mesurer exactement le poids de la SWPC dans la localisation des diverses institutions privées et publiques qui ont été implantées sur le territoire (hôtel de ville, caserne des pompiers, collèges, couvents, églises, etc.). On peut toutefois avancer l'hypothèse que ce poids fut important dans bien des cas. C'est du moins ce que nous laisse entrevoir un dépouillement préliminaire des procès-verbaux de la municipalité de même que ceux du conseil d'administration de la compagnie. Cela n'a d'ailleurs rien de surprenant si l'on songe qu'une organisation spatiale rationnelle du territoire avait pour effet d'améliorer la valeur des lots résiduels non vendus.

LES IMPLANTATIONS DE BÂTIMENTS RÉALISÉES PAR LA COMPAGNIE

Ici et là dans le tissu urbain qui se développait, la SWPC a procédé au cours des deux premières décennies à la construction de plusieurs bâtiments qui, à leur manière, marqueront le développement de la ville et en influenceront la structure interne. Ainsi, entre 1916 et 1918, bon nombre de maisons en rangée (*townhouses*) sont érigées à la pointe à Bernard, en bordure du Saint-Maurice. Il s'agit de résidences réservées aux employés de la compagnie, contremaîtres ou cadres supérieurs. Au cours de la même décennie, dans le quartier Saint-Marc, la SWPC développera presque en entier la rue Connaught entre les rues Summit et Trudel⁸. Là encore il s'agit de *townhouses*, de qualité supérieure, réservées aux employés de la compagnie, vraisemblablement contremaîtres ou employés spécialisés. Le style architectural des maisons, les larges bandes de gazon qui séparent les trottoirs de la rue, l'enfouissement des fils électriques et le style particulier des lampadaires de ciment confèrent à l'ensemble une qualité esthétique qui tranche nettement avec l'aspect des rues adjacentes développées par des promoteurs locaux. La mise en place d'un tel ensemble d'un style bien particulier n'a pas eu de suite. Doit-on y voir une volonté de la compagnie de créer, en plein secteur Saint-Onge, un effet d'entraînement en vue d'assurer aux développements adjacents un cadre de vie de qualité semblable ? C'est une hypothèse qu'il nous faudra vérifier. On retrouve encore, bien que de façon moins importante, d'autres constructions

érigées par la SWPC. C'est le cas de la rue Cascade, où se trouve un ensemble de huit maisons jumelées avec vue sur le Saint-Maurice. De même, près du site des chutes, s'élevaient quelques maisons, aujourd'hui disparues, habitées par des ingénieurs au service de la compagnie.

À ces ensembles résidentiels s'ajoutent de façon ponctuelle des équipements que l'on qualifierait aujourd'hui de communautaires. On songe notamment à l'hôpital de la compagnie, le *Joyce Memorial*, sur la rue Maple ; au premier aréna de Shawinigan situé au Parc Wilson et propriété de la compagnie jusqu'en 1936 ; au *Shawinigan Technical Institute*, mis sur pied et financé en majeure partie par la SWPC et ses partenaires industriels ; et au *Cascade Inn*, l'hôtel de la compagnie, entouré de vastes pelouses et surplombant la basse-ville.

Bref, la SWPC, au cours des deux premières décennies du moins, est très présente dans le paysage shawiniganais par les résidences qu'elle a construites et par les équipements communautaires dont elle fait bénéficier la municipalité. À cette présence physique s'ajoute un style architectural des maisons et des édifices érigés par la compagnie où l'on reconnaît souvent une nette influence anglo-saxonne. Enfin, sur les collines boisées Maple et Hemlock, les luxueuses résidences privées des dirigeants d'entreprises, essentiellement anglophones, contribuent à renforcer dans l'imaginaire collectif shawiniganais la présence et la force de la SWPC.

Malgré leur nombre, tous ces aménagements dans la trame urbaine prennent une importance toute relative à côté de l'emprise considérable des équipements industriels mis en place au cours de la période. Les centrales hydro-électriques et les usines de la *Belgo-Canadian Pulp and Paper* et de la *Northern Aluminium* participent à leur manière à la structuration de l'espace urbain car elles sont contiguës à la trame urbaine principale. La chose est encore plus vraie lorsqu'on songe aux importantes installations de la *Canada Carbide* et des nombreuses filiales industrielles de la SWPC qui seront regroupées en 1927 sous le nom de *Shawinigan Chemicals*. Là, sur plus d'un kilomètre, entre le Saint-Maurice et la voie ferrée, de nombreuses usines crachant vapeur, suie et fumée témoignent de la fonction première de cette ville consacrée à l'industrie.

RELATIONS AVEC LE CONSEIL MUNICIPAL

Dès la création de la municipalité, en 1901, la SWPC vit à se doter de solides appuis au conseil municipal. C'était là une façon de s'assurer que « sa » ville se développerait dans le sens où elle l'entendait. Plusieurs membres du conseil, échevins ou maires au cours des deux premières décennies, se révéleront des alliés de la compagnie dont ils sont des employés ou avec laquelle ils sont en affaires. Bref, sans entrer dans le détail des alliances diverses pour le contrôle du conseil et de l'espace urbain, retenons que la SWPC n'a pas dédaigné ce lieu de pouvoir que constitue le conseil municipal pour s'assurer que le développement de la ville se fasse selon ses vues. Cependant, avec les années, ce sera le lieu où une petite bourgeoisie locale, nullement inféodée à la grande entreprise, pourra commencer à se faire entendre et à exercer des pressions sur cette compagnie apparemment toute-puissante pour qu'elle augmente son soutien financier au développement de la ville ou encore en modifie l'orientation.

MODIFICATIONS AU PLAN PRINGLE ET DIFFICULTÉS DU DÉVELOPPEMENT INITIAL

Nous connaissons encore mal les raisons pour lesquelles des modifications assez importantes ont été apportées au plan initial. Il semble bien que ce soit d'abord pour des raisons techniques. On peut penser tout d'abord que la topographie y est certainement pour quelque chose. Le premier plan directeur ne semble pas tellement tenir compte de celle-ci, en particulier lorsqu'on s'éloigne du site des chutes et de la pointe à Bernard. Le plan a été exécuté rapidement, en quelques mois à peine, par la même firme d'ingénieurs chargée de la confection des plans des centrales hydrauliques⁹. Les relevés topographiques n'étaient peut-être pas encore complétés dans cette partie du territoire. Chose certaine, là où étaient prévues les éventuelles usines de carbure, la topographie est passablement accidentée et peu souhaitable pour ce type d'implantation. On peut également avancer l'hypothèse que le tracé ultérieur des voies ferrées a fortement influencé la localisation définitive des usines de carbure et autres établissements assimilés. Enfin, il est encore plus probable que la possibilité d'éliminer directement dans le Saint-Maurice les rejets industriels des diverses usines ait été une raison majeure du changement de localisation de la principale zone industrielle de l'agglomération.

On relève également d'autres modifications. À titre indicatif, la rue Mountain devait permettre de passer de la basse-ville à la haute-ville; mais comme sa construction nécessitait d'importants travaux, à des coûts élevés, pour aménager au flanc de la terrasse une côte à déclivité acceptable, elle ne vit jamais le jour. Cet exemple, ainsi que d'autres de même nature, peut laisser croire que, malgré le discours qu'elle tenait et son désir de voir se développer rapidement une ville moderne de qualité, la compagnie ne disposait pas, au cours des deux premières décennies, des liquidités nécessaires pour procéder aux aménagements requis. Nous avons démontré par ailleurs (Bellavance *et al*, 1986) que la SWPC a eu besoin au cours des premières années, compte tenu du type de production qui était le sien, d'un financement très lourd; elle a même hypothéqué tous les terrains et tous les équipements de production dont elle disposait pour poursuivre son développement industriel. La municipalité, de son côté, n'a guère plus de moyens puisque la SWPC, son principal pourvoyeur potentiel de revenus, est exempté du paiement des taxes pour une période de 20 ans. Des facilités de ce genre, bien que moins considérables, ont également été consenties aux autres grandes entreprises industrielles recrutées par la compagnie.

On comprend dès lors que des revendications assez vives aient vu le jour au conseil municipal dès les premières années. On réclame entre autres la construction d'écoles et de parcs, le pavage des rues et un système d'aqueduc adéquat. Mais c'est surtout à partir de 1917-1918 que débutent les véritables conflits entre la compagnie et la petite bourgeoisie locale. Celle-ci est de plus en plus impatiente d'obtenir des services et de plus en plus rébarbative aux exemptions de taxes consenties aux grandes entreprises, exemptions qui privent la municipalité de ses principales sources de revenus. Au début des années 1920, la situation devient de plus en plus intenable, d'autant plus que les périodes d'exemption tirent à leur fin. On s'entend finalement pour créer le poste de gérant municipal en reprenant le modèle de gérance de la ville de Westmount. Cependant, ce gérant sera nommé conjointement par les élus municipaux et par les grandes entreprises. La SWPC conserve donc ainsi un droit de regard important sur le développement de la ville.

Avec la nomination du premier gérant municipal en 1921 débute une période de développement intense pour Shawinigan Falls. Les grandes entreprises industrielles

ont bénéficié largement de l'effort de guerre et peuvent difficilement exiger un prolongement de la période d'exemption de taxes. Même si elles connaissent certaines difficultés de reconversion à une économie de paix, elles peuvent maintenant contribuer de façon plus normale aux finances municipales. Les divers services municipaux pourront dès lors se développer. Dans les années qui suivront, la ville, dont les coffres sont maintenant mieux garnis, se lancera dans de nombreux aménagements qui en feront assez rapidement une petite ville que l'on citera par ailleurs en exemple.

La carte de la figure 3 illustre l'expansion urbaine dans la basse-ville de Shawinigan de 1899 à 1921. Réalisée à partir d'une recension minutieuse des actes notariés faisant état des hypothèques et des contrats de vente des bâtiments, elle nous livre à grande échelle un portrait fidèle des superficies réellement occupées dans la basse-ville et sur les collines Maple et Hemlock au cours des quatre périodes considérées¹⁰. Plusieurs constatations de différents ordres se dégagent de sa lecture. Tout d'abord, la structure en damier proposée dans le plan Pringle a été respectée dans la plus grande partie du lot 628. Les dérogations au quadrillage s'expliquent essentiellement par la topographie et le tracé de la voie ferrée pour lequel d'ailleurs on a dû tenir compte du relief local. Deuxièmement, même s'il ne s'agit pas d'une carte cadastrale, on peut tout de même soupçonner les superficies beaucoup plus considérables des terrains vendus sur les hauteurs de la rue Maple pour recevoir les demeures luxueuses des dirigeants d'entreprises. Troisièmement, l'étalement du tissu urbain se fait par saccades. Une première période de construction très rapide et très considérable (247 lots ayant été vendus entre 1899 et 1903) est suivie d'un ralentissement marqué qui est lié à un arrêt brusque des nouveaux investissements industriels à partir de 1903 et à la récession sévère de 1907, laquelle aura des conséquences néfastes sur l'industrie de la construction pendant quelques années. Avec la décennie suivante on assiste à une reprise intéressante alors que les usines ont recommencé à tourner à plein rendement et que de nouvelles usines voient le jour avec les besoins de guerre. Enfin, la période 1917-1921 se caractérise par un ralentissement de l'expansion urbaine dans la basse-ville et par le comblement des espaces interstitiels. Au début des années 1920, la basse-ville de Shawinigan a donc acquis les principaux caractères qu'elle conservera jusqu'aux années 1960 et qui sont conformes, pour la plupart, à ceux qu'avaient désirés les promoteurs au début du siècle.

CONCLUSION

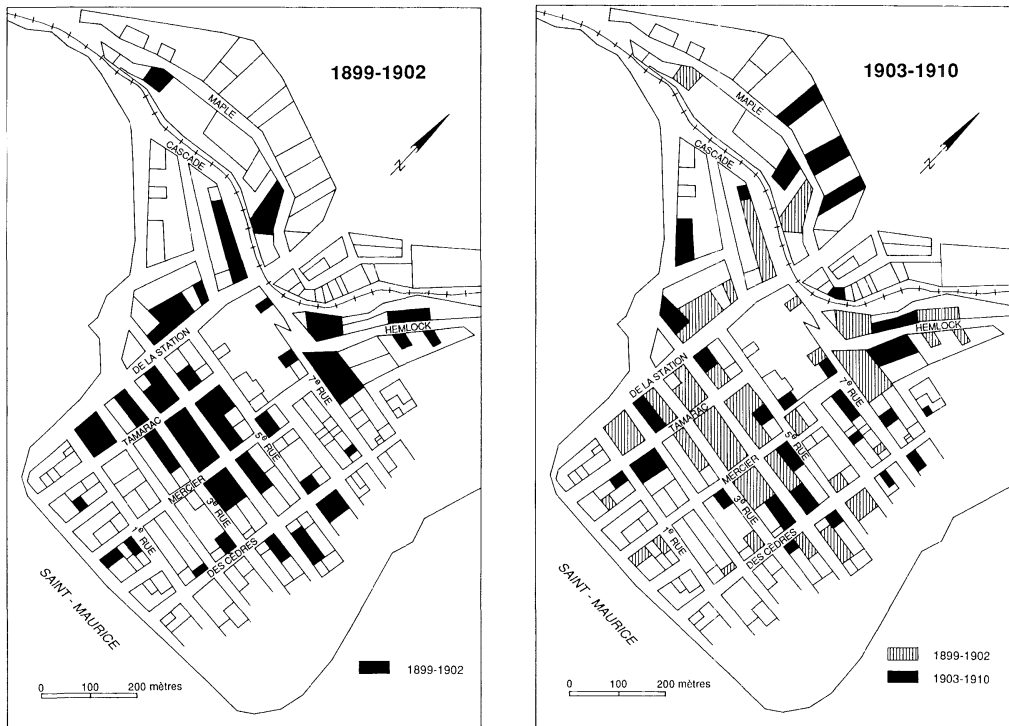
Nous avons démontré que Shawinigan Falls tient son existence de la volonté d'entrepreneurs d'aménager à proximité de leurs installations industrielles une ville fonctionnelle, répondant aux exigences de l'industrie moderne et pouvant fournir un cadre de vie satisfaisant, même agréable, tant pour les dirigeants d'entreprises que pour les travailleurs. Ce cadre urbain de qualité sera d'ailleurs publicisé comme tel par la compagnie et deviendra un outil de promotion non négligeable pour attirer de gros clients d'énergie industrielle. Afin de s'assurer que la ville se développerait selon ses vues, la SWPC prit différentes mesures originales visant à pallier l'absence de règlements d'urbanisme au cours des premières années : notamment l'adoption d'un plan directeur, des clauses contraignantes dans les contrats de vente de terrains, la construction de nombreux bâtiments en des endroits stratégiques et des alliés au conseil municipal.

À la lumière de ce qui précède, Shawinigan semble présenter un cas assez particulier quant aux liens entre le développement urbain au Québec et l'exploitation des ressources au XX^e siècle. Chose certaine, Shawinigan n'entre pas facilement dans

les schémas de développement proposés il y a quelques années par Lucas (1971) pour les villes fondées sur l'exploitation des ressources naturelles. D'ailleurs, il faut reconnaître que le sociologue a été moins attentif à la structuration de l'espace et bien davantage aux rapports des groupes d'individus avec la compagnie. Lucas distingue quatre phases de développement des villes de ressources (*resource towns*). Dans les deux premières phases — *construction* et *recrutement* — la population se caractériserait par un taux élevé de remplacement, par la prédominance de personnes jeunes et de jeunes ménages, par un mélange des groupes ethniques, par un débalancement de l'équilibre des sexes et par un taux de natalité élevé. Ce ne serait que dans la troisième phase de développement de la ville, que Lucas qualifie de *transition*, que la compagnie, cumulant autrefois les rôles d'employeur, de propriétaire foncier, de législateur et de planificateur, transfère ses responsabilités à la communauté et devient une entreprise qui se consacre essentiellement à son propre développement.

Figure 3

EXPANSION URBAINE DANS LA BASSE-VILLE DE SHAWINIGAN, 1899 - 1921



NOTES

¹ Ce texte a été présenté comme communication conjointe dans le cadre du 57^e Congrès annuel de l'Association canadienne-française pour l'avancement des sciences (ACFAS), à l'Université du Québec à Montréal, en mai 1989. Il livre des résultats partiels d'une recherche en cours sur la production de l'espace urbain à Shawinigan, de 1898 à 1960. L'auteur tient à remercier mesdames France Normand, Jacqueline Pépin, Andrée Thibault et monsieur François Guérard pour leur collaboration à la collecte et à la préparation des documents. Il tient à remercier particulièrement monsieur Mario Lachance qui s'est chargé du dépouillement des actes notariés relatifs à l'expansion des superficies urbanisées, ainsi que madame Jacqueline Pépin qui a réalisé la cartographie sur micro-ordinateur. Il remercie également messieurs Claude Bellavance, Pierre Lanthier et Frank Remiggi pour leurs commentaires d'une version préliminaire de ce texte. Le projet bénéficie du soutien financier du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSHC) et du Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR).

² Sur l'histoire de cette entreprise, on consultera avec profit Bellavance (1984), Brouillette (1983) et Lanthier (1983).

³ Jusqu'en 1958, la ville est connue officiellement sous le nom de Shawinigan Falls, appellation qui sera conservée dans le langage courant jusqu'à la fin des années 1960.

⁴ On en trouvera une illustration intéressante pour le nord de l'Ontario dans Saarinén (1986).

⁵ À ce sujet, voir notamment Brouillette et Lanthier (1990).

⁶ Ce site était également connu sous l'appellation de Pointe à Bernard.

⁷ Connue dans les premières années sous l'appellation de rue Commerciale.

⁸ Connue par la suite sous l'appellation de rue George.

⁹ Probablement entre le 14 juin et le 28 août 1899, selon les informations que l'on a pu recueillir dans les procès-verbaux du conseil d'administration de la SWPC.

¹⁰ Pour des raisons de clarté, il a fallu procéder à une certaine généralisation.

SOURCES CITÉES

- BELLAVANCE, Claude (1984) Patronat et entreprise au XX^e siècle : l'exemple mauricien. *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, 38(2) : 181-201.
- BELLAVANCE, Claude, BROUILLETTE, Normand et LANTHIER, Pierre (1986) Financement et industrie en Mauricie, 1900-1950. *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, 40(1) : 29-50.
- BRADBURY, John H. (1979) Towards an Alternative Theory of Resource-Based Town Development in Canada. *Economic Geography*, 55(2) : 145-166.
- BROUILLETTE, Normand (1983) *Le développement industriel d'une région du proche hinterland québécois : la Mauricie, 1900-1975*. Montréal, université McGill, thèse de doctorat non publiée, 381 p.
- BROUILLETTE, Normand et LANTHIER, Pierre (1990) L'émergence d'une ville industrielle en milieu rural, le cas de Shawinigan : 1898-1930. *Revue d'histoire urbaine* (à paraître).
- LANTHIER, Pierre (1983) Stratégie industrielle et développement régional : le cas de la Mauricie au XX^e siècle. *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, 37(1) : 3-19.
- LUCAS, Rex A. (1971) *Minetown, Milltown, Railtown : Life in the Canadian Communities of Single Industry*. Toronto, University of Toronto Press, 433 p.
- SAARINEN, Oiva W. (1986) Single Sector Communities in Northern Ontario : The Creation and Planning of Dependent Towns. In G.A. Stelter et A.F. Artibise, éd, *Power and Place*. Vancouver, University of British Columbia Press.

(Acceptation définitive en avril 1990)

CARTOGRAPHIE

Conception : Andrée G.-LAVOIE, Serge DUCHESNEAU et Louise MARCOTTE.

Réalisation : Andrée G.-LAVOIE.

Photomécanique : Serge DUCHESNEAU.