

6211-19-018

*Projet : Usine AP-50
Arrondissement de Jonquière*

*Bureau d'audiences publiques
Sur l'environnement*

Présenté par



*Service de l'aménagement du territoire et
De l'urbanisme*

23 novembre 2010

Le 26 novembre 2010

Madame Marie-Josée Méthot
Bureau d'audiences publiques sur
L'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Qc) G1R 6A6

Objet : Projet d'une usine AP-50 à Saguenay
N/✉ :20305-02-009

Madame,

La présente fait suite à la tenue de la première partie des audiences publiques du BAPE concernant le projet de construction d'une usine AP-50 par Rio Tinto Alcan dans l'arrondissement de Jonquière, à Saguenay.

Vous trouverez ci-joint, des documents relatifs au projet de reconnaissance du quartier historique Sainte-Thérèse (Arvida) comme site du patrimoine mondial par l'UNESCO.

L'annexe 1, comprend un article écrit par Mme Lucie K. Morisset, paru dans la revue SaguenayensiA – édition de avril-juin 2006, sous le titre «Arvida, ville du patrimoine mondial». Cet article relate l'histoire d'Arvida, du projet de la «ville de l'aluminium», de sa planification, du chantier de construction et de la recherche sur l'habitat jusqu'à la capitale «aluminère» des années 1940 et 1950 et à l'éventuelle reconnaissance patrimoniale internationale.

Mme Lucie K. Morisset est historienne de l'architecture. Elle a fait sa thèse de doctorat sur l'histoire d'Arvida dont un livre a été tiré en 1998; «Arvida, cité industrielle; une épopée

...2

urbaine en Amérique». Elle a publié de nombreux articles et volumes et prononcé de nombreuses conférences sur le sujet.

L'Annexe 2, comprend la liste des interventions réalisées par l'ancienne Ville de Jonquière, puis la Ville de Saguenay depuis la fusion municipale de 2002, visant la connaissance, la reconnaissance et la mise en valeur du patrimoine urbain et architectural d'Arvida.

Les études de M. Luc Noppen et de Mme Lucie K. Morisset de 1994 «Jonquière, mémoires et lieux» et 1996 «Rapport sur la conservation du patrimoine bâti de Jonquière» ont révélé le potentiel de reconnaissance patrimoniale d'Arvida.

En 1999, la «Plan de conservation et de mise en valeur du patrimoine urbain et architectural d'Arvida» indiquait les actions concrètes devant être posées par la Ville de Jonquière pour espérer obtenir l'inscription d'Arvida sur la liste des sites du patrimoine mondial.

Dès lors, chacune des initiatives de la Ville s'est inscrite dans ce sens.

L'Annexe 3 comprend une carte illustrant les bâtiments reconnus et protégés par un statut patrimonial légal. On y trouve les immeubles ou ensembles suivants :

- L'Église de Sainte-Thérèse-de-l'enfant-Jésus, cité comme monument historique en 1999;
- Le noyau institutionnel d'Arvida, formé de deux églises et de cinq écoles et constitué en site du patrimoine en 2001;
- Les trois sites du patrimoine constitués en 2010 (La ville construite en 135 jours, le secteur du Manoir du Saguenay et le secteur de la rue Neilson) lesquels comprennent plus de 730 bâtiments.

La ville de Saguenay a tout récemment adressée une demande de désignation de lieu historique national du Canada à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada pour un secteur comprenant 19 bâtiments dans le voisinage du Manoir du Saguenay et de la rue La Traverse (voir carte).

Parmi les actions à venir, une demande de reconnaissance patrimoniale d'Arvida sera adressée au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec pour une partie du quartier historique Sainte-Thérèse.

Par ailleurs, au cours de 2010, la Ville de Saguenay a mis sur pied un comité pour la reconnaissance patrimoniale d'Arvida (CORPA). Ce comité rassemble des décideurs, des gens d'affaires, des élus, des citoyens, Promotion Saguenay, la Corporation de développement économique et urbain d'Arvida, le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine ainsi que Rio Tinto Alcan. La mission du CORPA est de soutenir la concertation des efforts et la consolidation des initiatives en vue de faire connaître, de faire reconnaître, de protéger, de valoriser et de transmettre l'héritage d'Arvida.

Finalement, le Ville de Saguenay accordera bientôt un mandat à une firme spécialisée en histoire de l'architecture afin de préparer une évaluation d'Arvida en fonction des critères patrimoniaux du Centre du patrimoine mondial (UNESCO) et une étude de faisabilité de l'inscription d'Arvida sur la liste des sites du patrimoine mondial.

J'espère, Mme Méthot, que ces documents permettront aux membres du BAPE de clarifier la démarche entreprise par la Ville de Saguenay dans le projet de reconnaissance patrimoniale du quartier historique de Sainte-Thérèse (Arvida).

Veillez accepter, Mme Méthot, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

LE SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DE L'URBANISME,

Roger Lavoie, Architecte et Urbaniste

P.j. (3)

RL/jp

ANNEXE 1

- LA REVUE D'HISTOIRE DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN -

SaguenayensiA

Volume 48, numéro 2, avril-juin 2006



Envoi de poste publication, enregistrement no 8720. Port de retour garanti. 930, Jacques-Cartier Est, G7H 7K9

L'arrondissement Jonquière

7,95\$

Arvida, ville du patrimoine mondial?

par Lucie K. Morisset

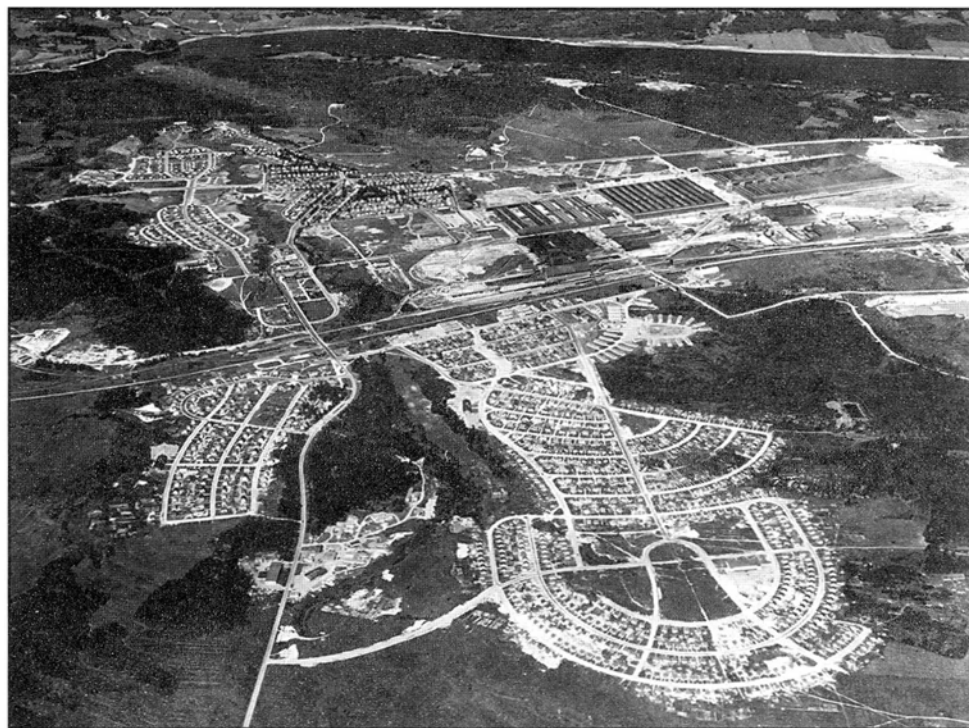
professeur, département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM

Une ville construite en 135 jours, qui ne connut ni les taudis, ni les laideurs à la va-comme-je-te-pousse, où l'on n'eut pas à débâter pour construire.¹

Arvida, qui tient son nom d'Arthur Vining Davis, président² de l'Aluminum Company of America de 1910 à 1957, est ce qu'on appelle, au Québec et en Amérique du Nord, une « ville de compagnie ». Il s'agit, en d'autres mots, d'une ville monoindustrielle planifiée, au même titre que, par exemple, New Lanark (Royaume-Uni), Pullman (Illinois) ou, plus près de nous, Val-Jalbert, Kénogami, Port-Alfred, Riverbend (Alma) et Dolbeau. Ces villes, ainsi qu'Arvida, ont en effet en commun d'avoir été construites d'après un projet relativement élaboré, du fait de la volonté d'une unique compagnie ou d'un seul industriel, en vue de loger des travailleurs auprès de l'usine; le phénomène est donc relativement usuel, particulièrement au XIX^e siècle et dans les premières décennies du XX^e siècle. Pourtant, Arvida n'est pas une ville de compagnie comme les autres; comme cet article le propose, Arvida pourrait bien compter parmi les trésors du patrimoine mondial, puisqu'elle révèle en fait un projet urbain parmi les plus importants, et peut-être le plus important, de l'Occident du XX^e siècle. Cette distinction tient à la fois de la planification de la ville, c'est-à-dire des formes urbaines que celle-ci convoque, en plan et en paysage, de la réalisation de la ville, qui notamment requit le déploiement d'un chantier d'une méthode et d'une envergure sans précédent et donna lieu à l'édification d'une véritable cité modèle procurant aux travailleurs un habitat inégalé et s'inscrivant parmi les hauts lieux de l'histoire de l'architecture, et de l'état de conservation de cette œuvre, méticuleusement protégée par

sa compagnie-mère bien au-delà de la Seconde Guerre mondiale qui vit Arvida, capitale de l'aluminium, s'élever au temple de la renommée des villes industrielles de ce monde.

Arvida s'est épanouie, *grosso modo*, en deux phases de construction : la première, de 1925 à 1928, et la seconde, de 1936 à 1950. Après un portrait rapide du contexte dans lequel Arvida se distingue, cet article relate brièvement l'histoire de cette épopée industrielle et urbaine, depuis le projet grandiose de la « ville de l'aluminium » et son exceptionnelle planification, en passant par l'extraordinaire chantier qui permit sa naissance et par la recherche et la réalisation d'un habitat ouvrier meilleur, dès les années 1920, jusqu'à la capitale « aluminère » des années 1940 et 1950 et à l'éventuelle renaissance/reconnaissance du caractère d'exception, à l'échelle mondiale, qu'Arvida détient toujours aujourd'hui.



Arvida, vue aérienne vers 1945, du sud vers le nord

Fairchild, Alcan, JON/45/21/2.



ANOC, Coll. de la SHS, album 22-1.

Val-Jalbert, ville de Damase Jalbert, puis de la Ouiatchouan Falls Paper Company et enfin de Julien-Édouard-Alfred Dubuc, vue l'année même de sa fermeture, en 1927.



ANOC, Fonds Consolidated Bathurst Incorporated, 8-21.

Port-Alfred, vue aérienne de Fairchild en 1928



Bibliothèque et Archives nationales du Canada, PA15584.

Vue aérienne du « quartier des Anglais » de Dolbeau, après 1929

Le rêve de villes meilleures

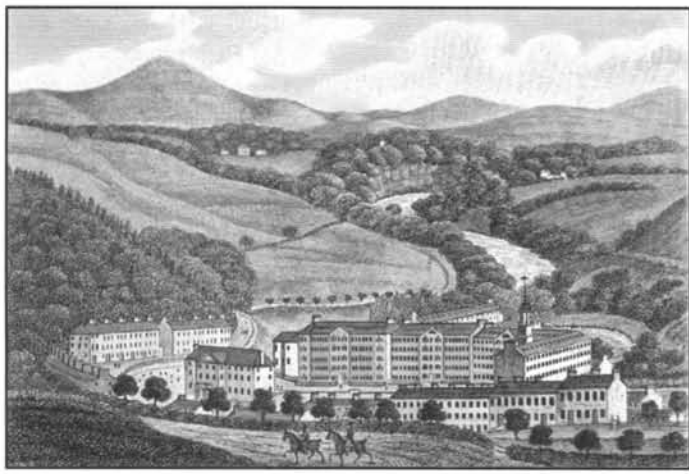
But in the case of the new model city on the Saguenay, those constructing it will have the longed for opportunity to begin at the beginning. It is possible to make the most of that opportunity and to create a town which will meet the ideal of perfection which all town-planners cherish.

En 1925, le rêve n'était pas nouveau de créer une ville parfaite ou, à défaut, d'offrir aux citadins et aux travailleurs un environ-

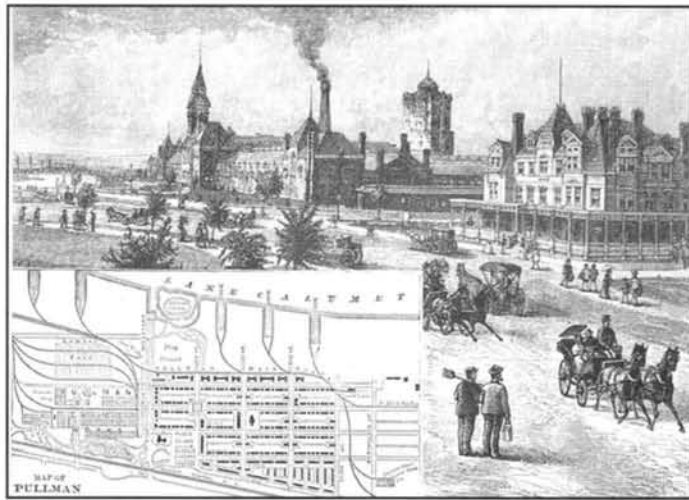
nement meilleur que ceux des métropoles industrielles polluées, des *slums* de l'Amérique des frontières ou des infâmes établissements miniers comme ceux qu'Émile Zola avait, en France, évoqués dans son *Germinal* (1885). Dès le début du XIX^e siècle, ainsi, en Écosse, Robert Owen, dit *Founder of the Social System*, avait – à la stupéfaction de ses confrères – offert gratuitement le logement aux ouvriers de ses manufactures de New Lanark et, par surcroît, institué

entre autres une école pour les enfants de ceux-ci. Le succès de l'entreprise, néanmoins réalisée sans véritable programme urbain ou architectural, avait fait boule de neige; avant la fin du siècle, industriels, manuels de planification et spécialistes de la conception des villes se multipliaient pour professer, par moult exemples, « *that such advantages and surroundings made better workmen by removing them the feeling for discontent*⁴ ». Aux États-Unis, George Pullman, à qui l'on doit ces paroles, innovait à son tour en 1880 en requérant de l'architecte Solon S. Beman et de l'architecte paysager Nathan F. Barrett un plan d'ensemble de la ville où ses ouvriers – qu'il appelait, paraît-il, ses « enfants » – œuvraient à la construction de wagons ferroviaires. Découverte par les foules lors de l'Exposition « colombienne » de Chicago (1893), dont elle était voisine, Pullman City – où l'on trouvait aussi, entre autres, commerces, parcs et église, ainsi que, bien sûr, des maisons en rangées vouées à loger les « enfants » du prospère industriel – avait d'ailleurs mérité le titre de *The World's Most Perfect Town* lors d'une exposition internationale tenue à Prague, en 1896.

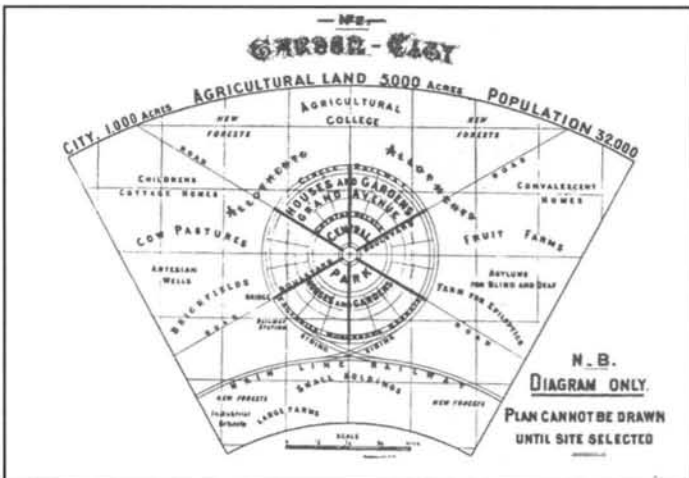
Bref, à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, les modèles foisonnaient sur la planète pour débattre de la forme des villes et du logement ouvrier. Parmi ceux-ci, celui de la *Garden City* britannique reste sans doute à ce jour l'un des plus connus. Œuvre, à l'origine, d'Ebenezer Howard, qui en formula les principes dans *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform* (1898), la *Garden City* devait à la fois libérer les ouvriers de la pollution des villes et, du fait d'un système coopératif de propriété, remettre entre les mains des citoyens et des travailleurs la propriété de leur habitat, affranchissant ceux-ci de l'asservissement à quelque paternaliste industriel ou *landlord*. La distance entre l'idéal et la réalité restait pourtant grande, et la première *Garden City* construite à compter de 1902-1903, Letchworth, ne comptait encore en 1936, que 16 000 des quelque 35 000 habitants qu'elle devait accueillir; des difficultés persistantes de financement de l'établissement, le coût élevé des maisons *Arts and Crafts* imaginées par l'architecte et *town planner* Raymond Unwin, puis la réputation quelque peu ésotérique qu'acquirit l'utopie – on relate que la ville devint l'arène d'un houleux débat sur les conventions sociales entre des



Vue de New Lanark en 1818.



Plan et dessin de présentation pour la ville de Pullman, Illinois, 1885

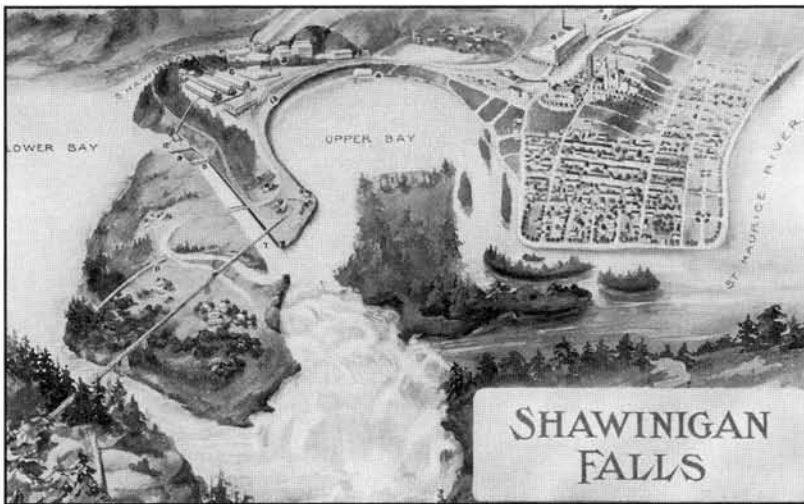


Ebenzer Howard propose, pour désengorger Londres, de construire un réseau de Garden Cities ou, comme il l'écrit, A Group of Slumless and Smokeless Cities. Ce schéma, publié dans *Garden Cities of To-Morrow* (réédition, en 1902, de To-Morrow : A Peaceful Path to Real Reform), illustre l'interrelation de l'espace urbain et des terres agricoles qui sous-tend l'utopie sociale de Howard.

« Hatters » et des « Non Hatters », dénoncés pour antipatriotisme, si bien que la *First Garden Society* dut bientôt informer la presse que seul un résidant de Letchworth s'y promenait en toge et sandales – eurent finalement raison de l'objectif initial de fournir un habitat meilleur aux ouvriers, qui ne trouvèrent jamais à Letchworth les salaires suffisamment élevés qui leur auraient permis d'habiter la ville.

À la même époque, dans l'Amérique des frontières où la verdure et l'air champêtre que cherchait la *Garden City* restaient abondants, un nouveau courant de planification se faisait jour, dévolu, quant à lui, à l'embellissement des villes⁵. Né dans la foulée de l'aménagement grandiose de l'Exposition colombienne de Chicago – exposition internationale qui devait y célébrer le quatrième centenaire de l'arrivée de Christophe Colomb en Amérique, d'où son nom –, le mouvement *City Beautiful* proposait de requalifier les centres-villes, un peu comme l'avait fait Haussmann à Paris, en y perçant de larges avenues bien droites, bordées de plantations et de rangées de majestueux immeubles, et ouvrant d'augustes perspectives sur les principaux édifices de la ville (gare, *Civic Center*, etc.), eux-mêmes reconstruits à la même échelle colossale. Le *Plan of Chicago*, ainsi projeté en 1909, proposait dans cet esprit monumental un réaménagement axé autour d'un *civic center* aux dimensions titanesques, confirmant le statut de métropole qu'on désirait pour la ville. En marge de ses visées esthétiques toutefois, comme le firent valoir ses détracteurs, la *City Beautiful* ne se préoccupait guère de la ville réelle, c'est-à-dire celle où les travailleurs continuaient d'habiter dans des conditions déplorables; à titre d'exemple, à Montréal, en 1911, 470 480 personnes s'entassaient dans 35 677 logements.

En d'autres mots, comme le faisait alors valoir un critique, les modèles alternaient entre des « centres sans ville » et des « villes sans centre ». La ville planifiée n'en restait pas moins un thème de prédilection et tout particulièrement, dans la mesure où tous pressentaient son importance pour le développement urbain au XX^e siècle, la ville industrielle. C'est ce qui conduisit Tony Garnier, architecte français, à élaborer l'un des premiers projets qui intégrerait habitat et industrie, ville et centre-ville. Publiée en 1917, sa *Cité industrielle*, « car ce sont, comme l'écrivait Garnier, à des raisons industrielles que la plupart des villes neuves [...] désormais devront leur fondation », aspirait elle aussi à de meilleures conditions de logement, de travail et d'hygiène, en inscrivant cependant la planification à l'enseigne d'un système relativement nouveau : le découpage de la ville en zones fonctionnelles (habitation, usines, services publics, etc.) qui permettait de distribuer sur un site donné l'intégralité des composantes d'un établissement où se réconciliaient, grâce à de peu coûteuses techniques de construction plus ou moins futuristes qui en permettraient la réalisation effective, la ville et l'industrie. « Dans le cas présent, écrivait Garnier, une grande usine métallurgique se trouve à l'origine de la ville imaginée. Grâce au barrage sur un torrent et à



Centre Canadien d'Architecture, ICF 1090-B6517.

Eugène Haberer, d'après le projet des ingénieurs T. Pringle and Sons, « Shawinigan Falls à vol d'oiseau », vers 1905.



ANDCC, Coll. de la SHS, n° 10886.

Maisons cossues de Riverbend (Alma)

l'existence d'une usine hydroélectrique, l'organisme tout entier, urbain et industriel, est alimenté en force, lumière et chauffage⁷. »

La *Cité industrielle* de Garnier resta néanmoins, pour l'essentiel, à l'état de projet, comme la plupart de ses contemporaines. Le phénomène devenait si usuel qu'on avait, pour le nommer, inventé une appellation : la *paper city*, commandée à un illustrateur ou à quelque *town planner* par une compagnie ou par un groupe d'industriels désireux, non pas tant d'offrir de meilleures conditions aux ouvriers ou d'établir une ville, mais, du fait d'un dessin mirobolant, de séduire des investisseurs. Au Québec, Shawinigan, où cohabitaient entre autres la Pittsburgh Reduction Company (qui changerait son nom pour Aluminum Company of America), la Shawinigan Water and Power Company et la Belgo Canadian Pulp Company, resterait l'une de ces « villes de papier », le projet commandé par la Shawinigan Water and Power et magnifiquement représenté en « vue à vol d'oiseau » en vue d'appâter des industries consommatrices d'électricité n'ayant jamais tout à fait vu le jour.

Nombreuses sont les autres villes industrielles planifiées qui n'atteignent pas les louables objectifs que se donnaient les modèles de l'époque. Souvent, les habitations construites étaient essentiellement réservées aux dirigeants ou aux travailleurs spécialisés, ingénieurs et autres, de l'industrie; au Québec, par exemple, ce fut le cas à Riverbend et, dans une moindre mesure, à Kénogami, avec pour résultat tous ces « quartiers des Anglais » qu'on connaît aujourd'hui. Puis, en dépit des recommandations des différents manuels de *town planning* et des efforts de nombreux projets inachevés en faveur de tracés urbains irréguliers, propices à engendrer des paysages moins monotones, les tracés orthogonaux, c'est-à-dire de rues se croisant interminablement à angle droit, dominaient l'époque, comme c'était d'ailleurs le cas à Pullman. Au bout du compte, après

plus d'un siècle de spéculations, la plupart des ouvriers les mieux logés et les mieux traités habitaient encore des *Tenement Housing*, des immeubles collectifs qui, comme ceux de New Lanark, restaient à des années-lumière des maisons unifamiliales dont tous rêvaient, en Europe comme en Amérique du Nord.

La ville de l'aluminium

[...] 1,340,000 horsepower of probably the cheapest hydro-electric power on the North American continent...⁸

Mais l'Aluminum Company of America, la compagnie-mère d'Arvida, n'était pas une compagnie comme les autres. Forte de l'effort de la Première Guerre, qui avait laissé entrevoir les possibilités infinies de l'aluminium, ce « métal magique du XX^e siècle », comme on l'appellerait, Alcoa était en pleine expansion : au début des années 1920, la jeune et dynamique multinationale possédait des actifs de près de 200 millions de dollars et chapeautait plus de 30 sociétés engagées dans l'extraction de la bauxite, l'électro-



L'aluminium, métal magique du XX^e siècle, photomontage Alcan, vers 1950.



AVDC, fonds Dubuc, 209-1-50.

Tableau commandé au peintre et illustrateur H. H. Green, représentant le potentiel de développement industriel du secteur La Baie-Jonquière et, particulièrement, celui du rang Saint-Mathias où Alcoa établira Arvida.

lyse, la transformation, le transport et la vente de l'aluminium aux quatre coins du monde. Par ailleurs, l'industrie aluminère n'était pas sa seule innovation : à Badin, en Caroline du Nord, la compagnie s'était déjà distinguée en se préoccupant de loger ses travailleurs noirs dans des maisons unifamiliales, de surcroît, attitude fort peu orthodoxe pour l'époque envers les gens « de couleur » que n'avait pas manqué de remarquer la presse.

C'est cette compagnie qui, en 1925, annonce qu'elle va, au Saguenay, construire une ville pour 50 000 habitants, c'est-à-dire la troisième en importance derrière Montréal et Québec, et loin devant Trois-Rivières. Il n'est guère étonnant que le projet ait fait les manchettes; pendant que le premier ministre Louis-Alexandre Taschereau s'enthousiasmait de ce que la compagnie « paie[rait] 15 000 \$ en salaire par jour à ses employés⁹ » et établirait « la plus grande industrie d'aluminium au monde¹⁰ », les journaux locaux et nationaux annonçaient, eux, un investissement dans la ville nouvelle de quelque 75 millions de dollars.

Qu'est-ce qui incita donc la multinationale à formuler un projet d'une telle envergure, à « 450 miles North of Boston », comme on le disait alors dans les bureaux d'Alcoa? Bien sûr, l'hydroélectricité, dont l'industrie aluminère était avide : le « *low cost power at tide water* », mis en valeur d'abord par l'industriel étasunien James Buchanan Duke à Isle-Maligne, où Alcoa puiserait ses premiers mégawatts, puis par Alcoa elle-même, à Chute-à-Caron, où la compagnie ne tarda pas à aménager, pour ses seuls besoins, la centrale alors la plus puissante du monde occidental.

Cependant, « la raison déterminante de l'établissement d'une pareille cité », comme l'écrivait l'architecte Tony Garnier de sa Cité industrielle en 1917, « peut être la proximité de matières



Tirée de Glass et Dickerson, *Badin: a Town of the Negroes*

Badin (Caroline du Nord), maison unifamiliale de la « Negro Section », G. H. Giesey, architecte, vers 1915.



Alcoa (Pittsburgh)

« General Property Map », 1926.

premières à trouver ou bien l'existence d'une force naturelle susceptible d'être utilisée par le travail, ou encore la commodité des moyens de transport. Ici, c'est la force du torrent qui est à l'origine, il y a aussi des mines dans la région mais on peut les imaginer plus éloignées¹¹ ».

Les avantages de cette localisation à « 450 milles au nord de Boston » n'étaient pas qu'énergétiques; Julien-Édouard-Alfred Dubuc les avait d'ailleurs mis en exergue plus de dix ans auparavant. Un tableau qu'il commanda à l'artiste H. H. Green en 1911 nous les révèle : un solide réseau d'infrastructures de transport associait déjà, aux voies ferroviaires du Ha! Ha! Bay Railway et du Roberval and Saguenay Railway, le mouillage en eau profonde de la baie des Ha! Ha!, où les transocéaniques pourraient livrer la bauxite nécessaire à l'usine aluminère, et d'où ses produits seraient exportés vers les quatre coins du monde. D'autres villes industrielles, dont Port-Alfred (établie par Dubuc) et

Kénogami, ne tarderaient d'ailleurs pas à adopter ce coin de pays; en août 1925, juste à côté de cette dernière, précisément là où se croisaient les voies ferroviaires et où le roc couvert d'argile offrait à ses usines des assises solides, Alcoa acquit donc d'une soixantaine de cultivateurs, pour un million de dollars, un emplacement de 2400 hectares.

Coût de publicité ou « air du temps »? Ces 2400 hectares – 6000 acres, à l'époque – correspondaient exactement au modèle prescrit par la *Garden City*, estimée jadis pour 32 000 habitants à Letchworth et construite depuis peu, en 1919, à Welwyn, aussi non loin de Londres... pour 50 000 habitants. Néanmoins, alors que les expériences antérieures – dont la *Garden City* – n'avait connu qu'un très relatif succès, cette parenté des chiffres dépassa vite la « ville de papier ». Dès l'été 1925, on élevait, dans la

future Arvida, les campements temporaires à partir desquels on bâtirait usine et ville. Dûment photographiés comme le seraient chacune des étapes du chantier de la ville, ils sont aussi consignés sur un « *General Layout of Camp Buildings* » qui confirme le carac-

tère méticuleux de la planification, garant de la réalisation de la ville : on y situe un *Office*, un *Dining Hall*, des *Staff Quarters*, des *Laborers Quarters*, des *Family Residences*, une banque, un bureau de poste, un dispensaire, une chaufferie et un garage, tous rattachés à l'aqueduc et à l'égout.



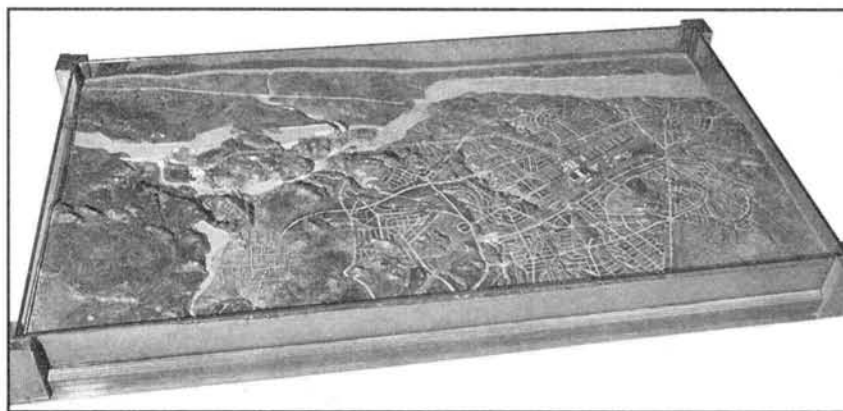
* Ville de Saguenay

Campement sur le site d'Arvida en 1926

La planification exceptionnelle : la Washington du Nord

La Cie d'aluminium [...] veut que sa ville soit belle et organisée; elle tient à ce que tous les principes de l'urbanisme y soient respectés depuis le début [...]. En ce qui concerne l'urbanisme, nous devons féliciter ces riches collaborateurs de la onzième heure de vouloir édifier ici une ville modèle par sa commodité comme par sa beauté¹².

Un site idéal, un potentiel énergétique sans précédent, une industrie dynamique et prospère, 50 000 habitants : avec pareils atouts, la ville d'Alcoa pouvait fort bien devenir la capitale de la région tout entière, à une époque où les villes voisines ne comptaient guère plus de 15 000 habitants et les villes de compagnie du monde, rarement plus de 25 000. Mais encore fallait-il, à « 450 milles au nord de Boston », attirer ouvriers et employés, et par surcroît les y garder, une fois que ceux-ci auraient rejoint le bassin industriel saguenéen; Alcoa devait donc séduire les travailleurs, en plus de charmer les investisseurs. Ainsi la compagnie se lança-t-elle dans la production de documents promotionnels d'Arvida, destinés à faire miroiter l'importance sans précédent du projet : parmi d'autres, une exceptionnelle maquette de la ville, de l'usine et des aménagements hydroélectriques et des affiches du projet urbain, en couleur et en noir et blanc, furent dès lors chargés d'annoncer la bonne nouvelle. Alcoa ne tarda toutefois pas à s'attaquer à la production de la « vraie » ville, comme en témoignent, dès mars 1926, des dispositions exceptionnelles de la charte d'Arvida, adaptées afin d'assurer à la compagnie le contrôle du paysage urbain. La multinationale entendait bel et bien bâtir une « Washington du Nord ».



Collection de La Pulperie de Chicoutimi, photo Paul Laliberté

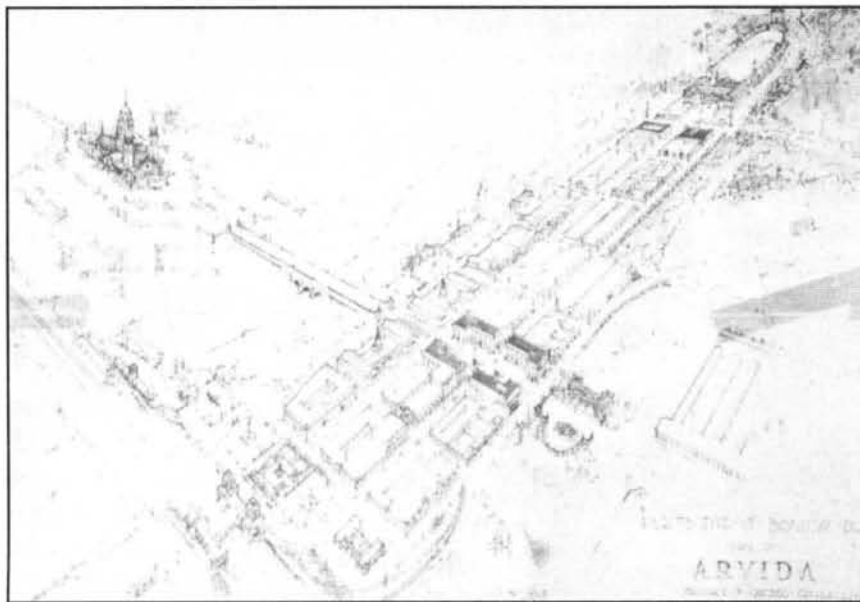
Un document rarissime pour les villes de l'époque et pour les villes planifiées en général: une maquette du projet de la ville, des usines et des aménagements hydroélectriques d'Arvida, 1926, aujourd'hui conservée au Musée régional.



Ville de Saguenay

Harry Beardslee Brainerd, plan pour Arvida, 1926.

Tout en couleurs, le plan d'Arvida, œuvre du renommé Harry Beardslee Brainerd, architecte et *town planner* de New York, atteint un degré d'achèvement inégalé à l'époque. Le dessin de présentation, lui-même exceptionnel, à la fois présente la ville comme un objet d'art et propose



Harry Beardslee Brainerd, vue en perspective du centre-ville d'Arvida, 1926.

une synthèse originale des meilleurs modèles alors connus dans l'histoire de la planification des villes. La capitale industrielle, comme cela se doit, est lovée autour des usines qui justifient sa raison d'être; un centre-ville clairement identifié et circonscrit avoisine celles-ci. Tout autour, des quartiers résidentiels, autour de centres de voisinage où on imagine écoles et église, ondulent le long des dénivellations du sol, que le *town planner* met à profit dans des réseaux de parcs naturels dignes d'un *Central Park* newyorkais ou des meilleures *Garden Cities*. De grands axes bien droits traversent ces quartiers, d'une place centrale à une autre, et relient entre elles les différentes zones fonctionnelles de la ville, entourée, comme semble l'évoquer l'omniprésente couleur verte du plan, d'une large ceinture forestière ou champêtre.

Taillée dans la nature, la « Washington du Nord » n'en est pas moins éminemment urbaine, particulièrement selon les critères de l'époque : les droites avenues, en effet, ne se vouent pas qu'à assurer des circulations efficaces dans la ville industrielle. Vues de près, en effet, elles ne sont pas sans rappeler les principes monumentaux qui présidaient au dessin des larges avenues de la *City Beautiful* et de ses grandioses perspectives, comme celles qui, précisément, avaient été proposées quelques années plus tôt, non seulement à Chicago, mais à ... Washington, la capitale des États-Unis. Une vue en perspective du centre-ville d'Arvida, tout aussi exceptionnelle que la maquette de la ville, est révélatrice à cet égard : au cœur des pittoresques et verdoyants quartiers résidentiels, le « *Business District* », comme on le nomme, s'affirme digne de ceux des grandes métropoles dont l'époque rêve encore, aux États-Unis et à Montréal. Une vaste avenue plantée, bordée de majestueux immeubles et de jardins, met en perspective une imposante gare et un *Civic Center* digne du capitol de Washington ou de son noble cousin de Chicago. Mais bien que le

modèle commande ici la forme, le centre-ville d'Arvida ne trahit pas la spécificité de la capitale industrielle : perpendiculaire à la première, une seconde avenue, tout aussi monumentale, relie quant à elle une église aux allures de cathédrale et... l'usine, cœur de la ville, elle-même représentée en perspective, sur un dessin lui aussi en couleurs, telle une œuvre d'art.

En bref, on réunissait, à Arvida, la métropole et la ville industrielle : le projet du *town planner* Brainerd est, non seulement celui d'une ville de compagnie planifiée pour mieux loger les travailleurs, mais aussi un plan intégrant tous les savoirs produits jusque-là sur le dessin des villes, celui d'une grande et belle capitale. Mais il y a plus encore à Arvida, car il y a plus qu'un centre-ville, et plus qu'une « ville de papier »; au-delà des monuments grandioses, au-delà d'un plan extrêmement achevé, la ville accueillerait en effet des ouvriers. Dont les maisons seraient elles-mêmes conçues pour contribuer au paysage d'Arvida.

Voilà pourquoi on devrait aussi mettre en place un chantier exceptionnel.

Le chantier modèle : la ville construite en 135 jours

*Le génie de l'organisation est l'une des principales caractéristiques de l'homme d'affaires américain. La Cie d'Aluminium, l'une des plus puissantes organisations industrielles et financières de la République voisine, ne peut manquer évidemment de compter en son sein de puissants cerveaux organisateurs. Les perspectives d'Arvida [...] suffisent à nous faire apprécier la manière dont ces messieurs [...] conduisent leurs affaires*³.

Tandis que, comme on l'a vu, la plupart des villes de compagnie de l'époque se consacraient essentiellement au logement des travailleurs qualifiés et des dirigeants, à Arvida, on accueillerait



Arvida is a home town : image promotionnelle de la compagnie publiée dans un rapport annuel de celle-ci, en 1953.

tous les travailleurs, employés spécialisés et ouvriers – comme Alcoa l'avait fait, à Badin, en construisant des maisons pour ses ouvriers noirs. Mais plus encore, à une époque où les ensembles résidentiels les plus réussis, soit étaient hors de prix pour les ouvriers, soit dressaient de mornes alignements répétant à l'infini le même modèle d'habitat, souvent collectif, d'ailleurs, sur les rues d'Arvida alterneraient de nombreux modèles, comme pour reproduire la variété et le caractère pittoresque qu'arborait son plan.

Mieux, tout le parc immobilier d'Arvida fut constitué de maisons unifamiliales, pavillonnaires, offrant à chaque famille un large terrain gazonné. On conçut pour la première phase de construction d'Arvida plus de soixante modèles de telles maisons; et on construisit les 270 premières d'entre elles en 135 jours !

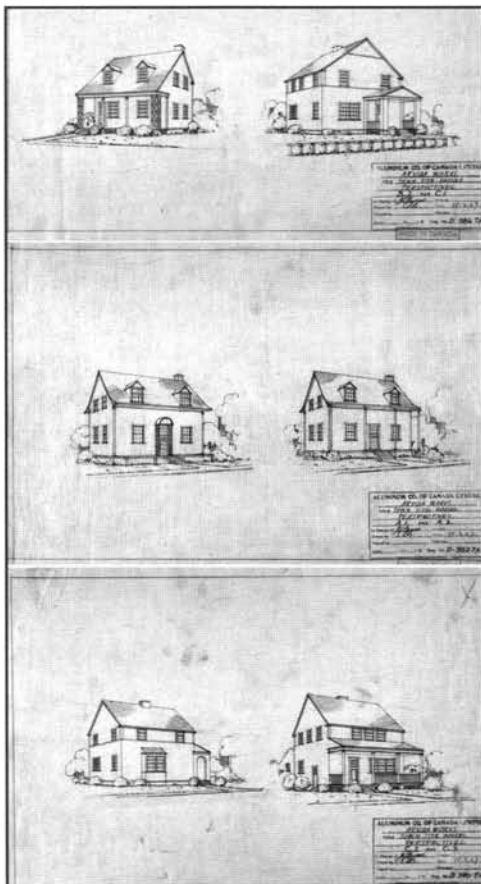
Tout en reléguant aux oubliettes la monotonie habituelle des ensembles de résidences ouvrières, ce choix en faveur de l'esthétique d'un paysage composé de pavillons unifamiliaux aux figures multiples avait aussi pour avantages, à la fois d'offrir aux travailleurs – auxquels une maison unifamiliale bien distincte de ses voisines devait conférer, comme nous le verrons, un sentiment d'appartenance – un confort inatteignable dans les centres urbains, et de faire de la ville elle-même un objet de représentation de l'image de marque de la compagnie. Mais un tel choix esthétique avait engendré des échecs plus ou moins retentissants, ne serait-ce que dans toutes ces « villes de papier » qui s'étaient évanouies devant les coûts astronomiques de la construction; à Arvida, on accorda donc autant d'attention à la planification du chantier qu'à l'aménagement sur papier de la ville.

Chaque modèle de maison fit l'objet d'une planification détaillée; en plus de jolis dessins, sans doute charmants pour les investisseurs mais parfaitement inutiles pour la construction, on élaborait pour chaque modèle un jeu d'élevations, de plans, de coupes, voire de détails. Mais il ne s'agissait pas, ici, de construire à la pièce, et c'est bien une vision globale qui sauvegarda la variété espérée, puisqu'on répertoria et standardisa la variété des menuiseries possibles – corniches, portes, fenêtres, châssis, etc. –, d'une part pour les

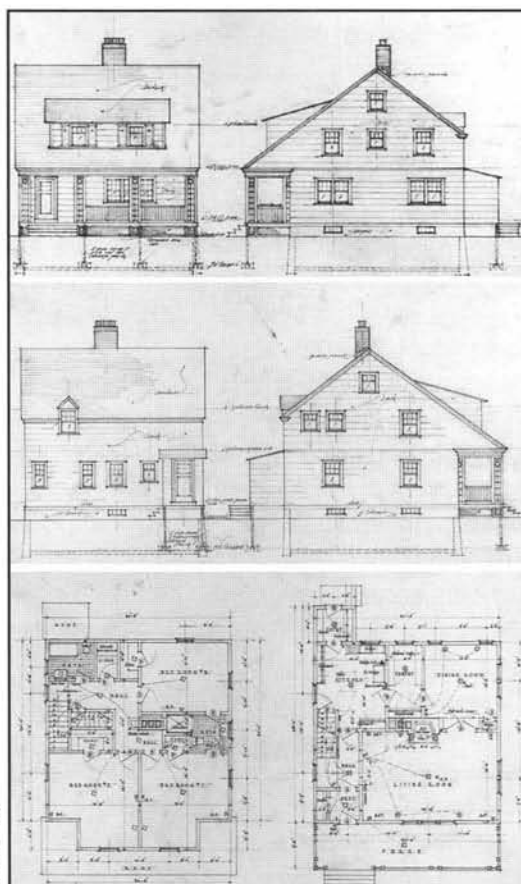


Photo Daniel Le Couadic.

À Berlin, cet ensemble, dit « du fer-à-cheval » (Hufeisensiedlung, Bruno Taut, architecte), dont on aperçoit ici une section, a été construit en même temps que la première phase d'Arvida. Toutefois, en raison de coûts de construction particulièrement élevés – en dépit d'une figure assez éloignée de la coûteuse maison unifamiliale –, les ouvriers auxquels il était destiné ne l'habitèrent jamais.



Ville Saguenay



Ville Saguenay

Quelques-uns des dessins de présentation des maisons arvidiennes de types B2 et C1, A1 et A2, C2 et C3

Élevations des façades principale, latérale et arrière, et plans des premier et second étages de la maison de type E5 LH.



Ville Saguenay

Assemblage des coffrages sur le chantier de construction, 1926

permuter et accroître le nombre de modèles de maisons, d'autre part, et surtout, pour en permettre une production en série de nature à accélérer la construction *in situ*. L'une des spécificités d'Arvida est en effet d'avoir été construite en bois, ce qui permettait, contrairement à la construction par moulage de sections en béton, par exemple, d'associer standardisation et diversification, puisqu'on pouvait au préalable tailler en plusieurs exemplaires les composantes de menuiserie, interchangeables d'une maison à l'autre et qui, dûment identifiées au modèle de maison auquel chacune se rapportait, étaient en conséquence distribuées sur le site approprié, où on pouvait assembler le tout simplement avec un marteau et des clous. « *They fitted so nicely, consta-t-on, that house after house was put up without a saw being used on the framing* ».

Si plusieurs compagnies nord-américaines, cherchant à diversifier leurs activités et leurs potentiels d'investissements, avaient déjà misé sur la facilité de la construction en bois et mis sur pied des filiales spécifiques en vue de bâtir leurs villes industrielles – Price avait, par exemple, mis sur pied la Kenogami Land et la Kenogami Loan, tandis qu'à Port-Alfred, Dubuc avait entre autres créé la Société de construction ouvrière –, l'envergure du chantier arvidien, du fait de la diversité des modèles et du nombre de

maisons construites simultanément, appelait à une planification autrement plus détaillée que ce qu'on connaissait jusque-là. Une fois les modèles de maisons distribués selon des *Houses Designation Charts* et la diversité résultante cartographiée dans le détail d'autant d'îlots qu'en comptait la section englobée par la première phase, l'excavation des sites, entreprise le 15 juin 1926, laissa bientôt la place à l'assemblage des coffrages des fondations en béton, qu'on réutilisait à mesure de maison en maison puisque tous les modèles de maisons, en dépit de leur variété, s'élevaient sur des rectangles de seulement quatre dimensions différentes. Les composantes de menuiserie prédécoupées (dans une scierie établie auprès du chantier) étaient alors livrées de site en site, dans des wagons, grâce aux rails installés dans les futures rues. « Les maisons d'Arvida, observa un critique, sont bâties comme Henry Ford construit des automobiles ». Ne restait plus qu'à surveiller de près la progression du chantier, ce qu'assurait des *Progress Charts* de la plomberie, de la peinture intérieure, etc. De la chaîne de montage d'Arvida, une maison naissait ainsi à toutes les cinq heures.



Alcoa (Pittsburgh)

En sus de nombreuses vues aériennes et de photographies de chacun des bâtiments du site industriel, ainsi que du catalogue documentaire assemblé pour chacune des maisons, Alcoa commanda plusieurs « scènes de rue » comme celle-ci, vouées à témoigner de la vie arvidienne : ici, la rue Moissan, probablement pendant l'hiver 1928.



Alcan, JCN/28/148.

Vue panoramique, depuis l'église Sainte-Thérèse, de l'usine et de la portion sud de la « section B » issue de la première phase de construction d'Arvida, pendant l'été 1928.

Il n'est donc guère étonnant que, comme le plan en couleurs, comme les perspectives des maisons d'Arvida, le chantier de la ville lui-même soit devenu un objet de représentation, un phare de l'image de marque de la compagnie, qu'Alcoa fit photographier sous tous ses angles et auquel elle convia de prestigieux visiteurs. Parmi ceux-ci, le premier ministre Louis-Alexandre Taschereau, tout le chapitre montréalais de l'Engineering Institute of Canada, J. E. Aldred, président de la Shawinigan and Water Company, E. W. Beatty, président du Canadian Pacific Railway et Richard B. Mellon, président de la Mellon National Bank et frère du Secrétaire du Trésor des États-Unis, peuvent constater, dès l'été 1926, qu'il y a à Arvida beaucoup plus qu'une ville de papier.

En juillet 1926, l'usine produit son premier lingot. Un mois plus tard, pendant que 800 hommes continuent d'œuvrer au chantier de la ville, les premiers Arvidiens emménagent dans leurs maisons. Puis, 135 jours après le début du chantier, l'ingénieur Harold Wake, qui le dirige d'une main de fer, peut clamer qu'il a gagné son pari : Arvida compte dorénavant 270 maisons, rejointes bientôt par des églises, des banques, un théâtre et un magasin d'alimentation.

L'habitat ouvrier : la cité modèle

Toutes les améliorations modernes ont été prévues : approvisionnement d'eau, égouts, électricité. Le courant électrique est amené dans les conduits souterrains par toute la ville et il n'y aura pas un seul poteau dans les rues, excepté les lampadaires. Toutes les rues seront pavées et les maisons résidentielles, pour les ouvriers comme pour les officiers supérieurs de la compagnie, seront toutes détachées les unes des autres¹⁴.

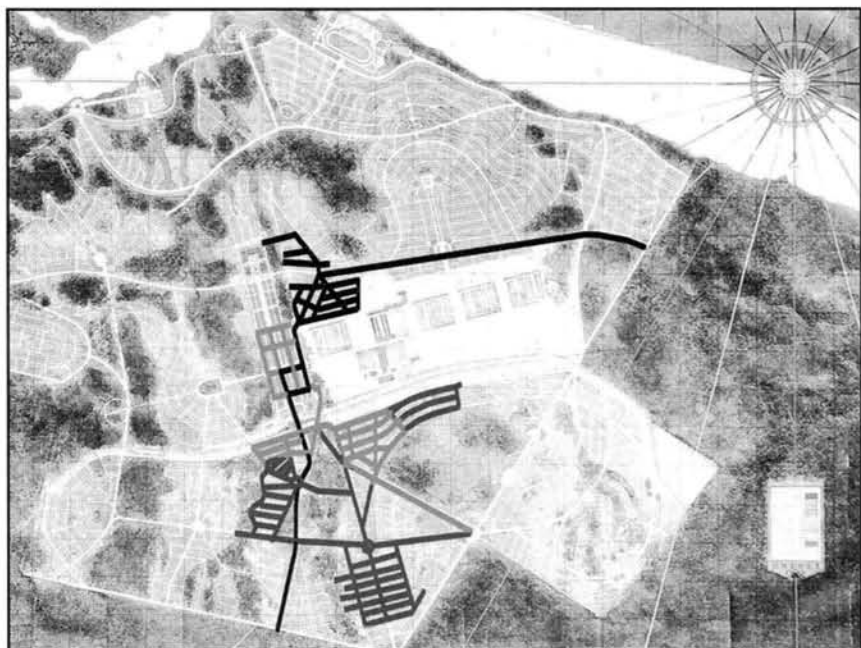
Cette première phase de la « ville construite en 135 jours », naturellement, est établie dans la section du plan la plus près de l'usine. Mais, pour les premiers Arvidiens, il y a bien plus que l'avantage d'habiter à quelques pas de leur lieu de travail.

Pour saisir le caractère novateur de la cité modèle d'Arvida, il faut se projeter dans l'époque qui, comme on l'a vu brièvement, rêve de maisons unifamiliales, souvent en vain, surtout en ce qui concerne l'habitat ordinaire du travailleur. Ainsi, même les maisons vendues dans les catalogues des grands magasins Sears coûtent plus cher que les maisons arvidiennes; d'autres maisons préfabriquées, comme celles de la compagnie Canadian Aladdin que la Shawinigan Water and Power avait édifiées en quelques exemplaires à Shawinigan, sont si rudimentaires

que tous les architectes les dénoncent; elles sont d'ailleurs prosrites à Arvida. C'est dire que la volonté affirmée d'Alcoa de procurer un logement, unifamilial et pavillonnaire de surcroît, à tous ses travailleurs, employés qualifiés ou ouvriers non spécialisés, étayée par l'organisation spectaculaire d'un chantier de construction d'une envergure sans précédent, rejoint aussi le désir de la compagnie d'engendrer une ville réelle qui soit elle-même un objet de représentation, en sus de son projet sur papier. Cependant, le choix de non seulement loger tous les travailleurs, mais de le faire aussi dans un paysage varié où, comme l'annonce l'ingénieur Wake, « pas une maison n'a été construite qui ressemble à sa voisine », tient aussi d'un objectif cher aux villes industrielles et bien rarement atteint : susciter et soutenir, chez les citoyens, un sentiment d'appartenance.

À cet égard, Arvida est non seulement « démocratique » ou « égalitaire », puisque la compagnie y accueille sans discrimination l'ensemble de ses travailleurs, mais aussi « identitaire ». Voyons comment.

Premièrement, plutôt qu'établir distinctement un quartier pour les ouvriers et un quartier pour les employés spécialisés ou les dirigeants – un autre de ces « quartiers des Anglais », en somme –, on a opté, à Arvida, en faveur de la mixité : « *the city shall comprise but one ward* », comme le précise la charte de la ville. En



Arvida, construction réalisée en 1926-1927 et phases subséquentes, superposées au plan de Brainerd : en gris clair, la suite de la première phase, selon une « carte générale » de 1928 (c'est là, pour l'essentiel, qu'on construira les premières maisons nouvelles à compter de 1936); en gris moyen, le tracé supplémentaire identifié sur un projet d'égout en 1926, remplacé pendant la Deuxième Guerre par le plan approuvé par la Commission d'urbanisme à cette époque. Conformément aux préceptes du town planning des années 1920, les deux principales voies est-ouest et nord-sud, intégrées dès 1926 (en noir), reprennent de plus anciens chemins existant sur le site : Back Road (Mellon) et Radin (boul. du Saguenay/Moissan/La Traverse).

Lucie K. Morisset

d'autres mots, comme le confirme la répartition des types des maisons, on a aboli ici la ségrégation usuelle des villes industrielles, en érigeant côte à côte des maisons destinées aux différentes catégories de travailleurs. Ce n'est que bien après sa planification, en acquérant la spécificité que devait lui conférer la terre québécoise (et catholique), que la communauté arvidienne s'est scindée en deux : le *town planner* Brainerd n'avait pas prévu, en effet, que deux traditions religieuses, catholique et protestante, s'y côtoieraient et qu'ainsi, au lieu d'un seul centre de quartier et d'une seule église, la « section B » d'Arvida en compterait plutôt deux : celui qui était prévu, autour de l'église Sainte-Thérèse, qui attira de ce côté les catholiques, et un second, au coin des rues Moissan et La Traverse, où s'éleva bientôt l'église protestante, drainant aux alentours sa propre clientèle. Or, dans la mesure où les employés spécialisés, souvent étasuniens, étaient plutôt protestants et que les ouvriers, à l'origine surtout canadiens-français, étaient catholiques – du moins dans les premières années d'existence de la ville –, Arvida eut dans les faits bientôt deux quartiers ségrégués.

Pour autant, les quelque 70 maisons des employés et les 200 maisons des ouvriers ne se distinguent guère les unes des autres. Car, deuxièmement, aucune des 270 premières maisons d'Arvida n'arbore un ornement ou caractère qui permettrait d'identifier la catégorie de travailleur à laquelle elle se destine. Certaines des plus imposantes d'entre elles pouvaient accueillir des canadiens-français, d'autres plus petites être vouées à quelque ingénieur; on ne peut identifier les unes et les autres que par des garde-robes, un système de chauffage central, des planchers de bois franc plus communs dans les secondes que dans les premières, c'est-à-dire, en d'autres mots, par un confort accru des maisons destinées aux dirigeants et aux employés qualifiés. En bref, à Arvida, l'identité était dans « l'être », et non dans le « paraître ».

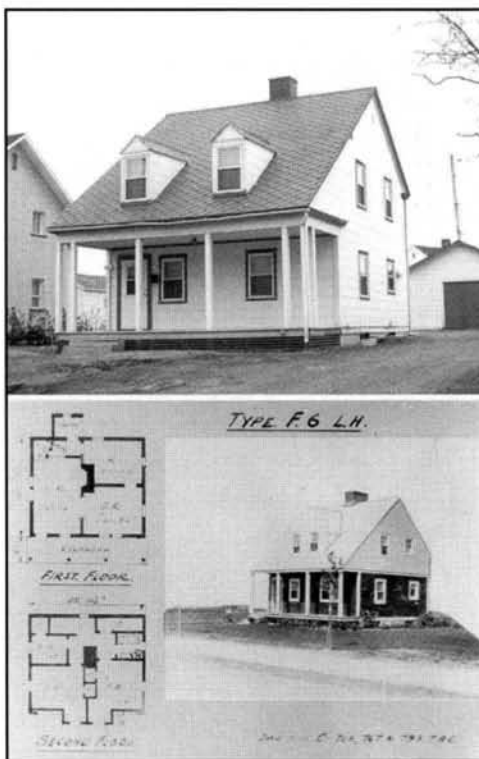


Photo Luc Noppen et Alcan.

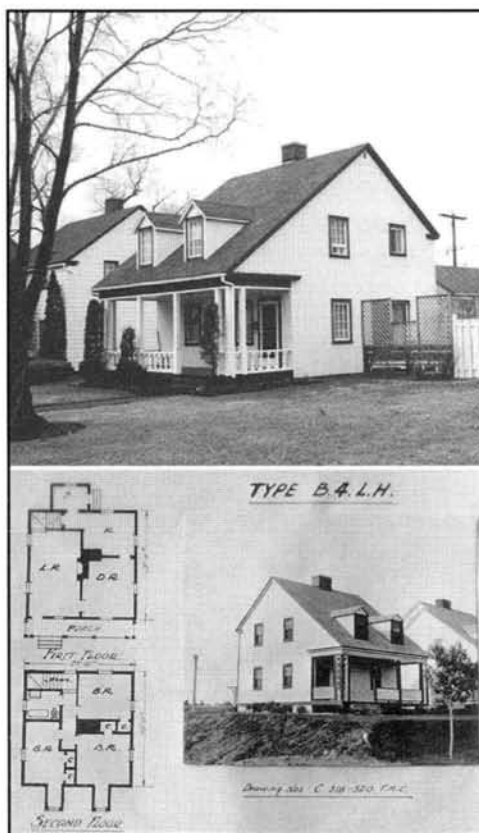
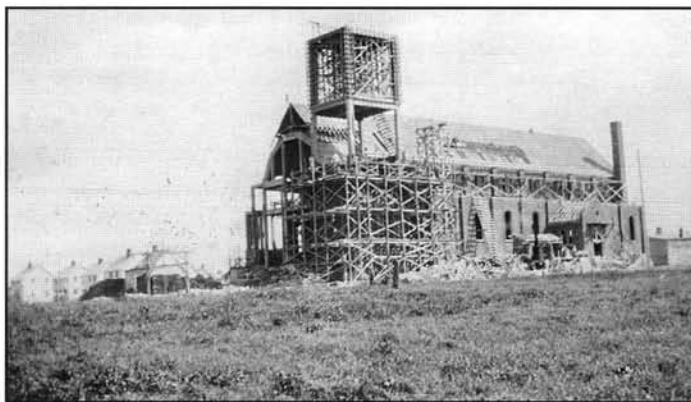


Photo Luc Noppen et Alcan.

Vues d'aujourd'hui et telles que répertoriées vers 1928 dans le catalogue *Townsite Houses* mis sur pied par la *Arvida Works*, filiale d'Alcoa vouée à la construction d'Arvida. En haut, maison de type F6, avec salle de famille. En bas, maison de type B4, avec cuisine, living room et salle à manger séparées.

Cela nous est confirmé par une troisième particularité de l'habitat arvidien. Plus communes autour de l'église catholique, certaines des maisons, en effet, ont, en lieu et place d'une salle à manger, d'un living-room, et d'une cuisine séparés, une « salle de famille ». Or, la présence de cet espace relativement archaïque est significative des visées identitaires de l'habitat arvidien : la salle de famille était en effet habituelle dans la maison canadienne-française traditionnelle, comme dans les maisons de colonisation auxquelles les Canadiens français étaient habitués, tandis que les Étasuniens qui travaillaient à Arvida étaient plus susceptibles d'être familiers avec une salle à manger et une cuisine cloisonnées. C'est dire, en d'autres mots, qu'on a planifié et construit à Arvida des maisons dans lesquelles les travailleurs pourraient se reconnaître.

Cette possibilité accrue pour chacun de ceux-ci de développer un sentiment d'appartenance envers la ville et son habitat, déjà, comme on l'a vu, bien différent de celui du voisin, s'explique aussi par la figure générale des maisons arvidiennes. L'ingénieur Harold Wake, en effet, a rejeté les plans des maisons envoyés depuis les États-Unis pour, plutôt, modeler les maisons d'Arvida – à tout le moins, d'une centaine d'entre elles – « sur le type des maisons ordinaires de la province de Québec », comme il le décrivait. À une époque où l'Association des architectes de la province de Québec venait tout juste de se prononcer pour un retour à « l'architecture de bon goût d'autrefois », ce choix en faveur de maisons « typiques » du lieu où elles s'érigent a de quoi surprendre : l'effort de Wake, en effet, était l'un des premiers qui codifierait l'architecture domestique caractéristique du Québec. Tout Arvida, et non seulement ses résidents, y gagnait en identité : dans la cité modèle s'avérait ce qui deviendrait l'un des premiers repertoires, et certainement le premier à être construit, de maisons « régionalistes ».



Archives de la paroisse Sainte-Thérèse.

L'église Sainte-Thérèse en construction, dûment photographiée pour documenter l'innovation à l'œuvre.



ANOC, Coll. de la SHS

Parmi les innovations arvidiennes, des couvertures en aluminium, dont celle-ci, sur une maison de type A4.



ANOC, Coll. de la SHS, no 8540.

La cité-modèle fleurie : au coin des rues Moritz et CErsted, face au premier hôpital, aménagement photographié par l'architecte paysagiste V. T. Heard, probablement en 1933.

(c'est-à-dire typiques de la région ou du lieu) ou « néo-canadiennes-françaises ». Il n'est, dans tous les cas, pas étonnant que *Le Progrès du Saguenay* ait joyeusement constaté que « la compagnie fait preuve d'excellentes dispositions à l'égard des nôtres ».

Au fil de sa croissance, toute la ville devint sujette à de telles innovations et au dépassement. Ainsi, l'église Sainte-Thérèse, pour laquelle la compagnie déboursa 125 000 \$, se distinguait, derrière son allure d'église catholique relativement traditionnelle, ainsi par une novatrice voûte de béton qui n'est pas sans rappeler celle de l'église Saint-Ambroise, élevée en 1923 à Montréal d'après les plans du célèbre Ernest Cormier, qu'on reconnaissait à l'époque comme l'une des premières constructions modernes du pays. Qu'on ait trouvé dès 1927, à Arvida, des maisons dont le toit était couvert d'aluminium en bardeaux ou en tôle sur baguettes ne surprend donc guère.



ANOC, Coll. de la SHS, album Alcan 10.1.

Vue aérienne d'Arvida, en 1938, prise par la Canadian Airways : les 709 arbres plantés par le Landscape Department, comme on le voit, ont déjà 10 ans.

En juillet 1927, le *Landscape Department* d'Arvida plante 709 arbres dans la ville nouvelle, puis lance un concours « pour les jardins les mieux cultivés et les parterres les plus jolis » et entreprend, sous la gouverne de l'architecte paysagiste V. T. Heard, divers aménagements d'embellissement des parcs et des espaces publics de la ville. En 1928, 3 500 personnes travaillaient à Arvida; on songe donc à poursuivre la construction de la cité modèle, au sud de l'usine, cette fois, comme le prévoyait le plan du *town planner* Brainerd. Mais en 1928 aussi,

Alcoa, soupçonnée en vertu de la loi étasunienne de monopole, doit se scinder, créant Alcan à qui elle abandonne ses propriétés étrangères, dont Arvida et son chantier. La même année, on conclut à l'insuccès de l'extraction à sec de l'alumine qu'on avait souhaité expérimenter à Arvida, précisément pour en faire une véritable capitale industrielle – puisque ce procédé, en permettant de traiter des minéraux moins purs que ceux auxquels on recourait dans des usines Bayer, rendait éventuellement possible le traitement de l'anorthosite du Saguenay, ce qui aurait affranchi la production aluminifère arvidienne de la bauxite de Guyane britannique. Puis, en 1929, la Grande Crise force la fermeture de trois des quatre salles de cuves des usines d'Arvida. Signe des temps, à la fin de l'année, le bimensuel *The Arvidian*, victime de l'exil de son rédacteur en chef, s'éteint avec l'essor qu'il devait pourtant célébrer.

La ville de l'aluminium [bis] et ses monuments

*Le bon immeuble au bon endroit*¹⁵.

Ce n'était néanmoins que partie remise. Dès le 10 septembre 1932, la jeune Alcan reçoit, à Arvida, une commande de 1600 tonnes d'aluminium du Japon. Une nouvelle usine Bayer et deux performantes unités de fusion norvégiennes Soderberg relancent la production : Alcan-Arvida est prête pour l'effort de guerre.

Tout Arvida fit bientôt à nouveau l'objet d'un gigantesque battage médiatique, comme cela avait été le cas en 1926, et ses monuments furent publiés dans le monde entier, occupant des pages entières du *National Geographic* ou du *Financial Times*. « *United States capital, pouring into Canada, has carved towns like this out of the wilderness* », annonça le *Nation's Business* en avril 1940; *Photo-Journal*, quant à lui, concluait que « Arvida et Shipshaw sont deux réussites du génie de l'homme ». Au « pouvoir » de la centrale de Chute-à-Caron, déjà exceptionnel, on avait en effet ajouté celui d'une nouvelle centrale, Shipshaw II, construite en à peine 18 mois et elle aussi l'une des plus puissantes du monde, tout comme la capacité des usines arvidiennes se situait



La « section D » (rues Vaudreuil, Régina, Burma), vue en 1943.

Viller Saguenay

dorénavant parmi les plus importantes. Mieux encore, on avait, pour cette nouvelle centrale, retenu les services de l'architecte J. C. Meadowcroft, ce qui avait valu à l'œuvre de se distinguer, non seulement au plan du génie, mais aussi dans le domaine de l'architecture, en remportant une prestigieuse médaille Massey du gouvernement canadien.

Dès 1936, lorsqu'elle reprit la construction de la ville, Alcan fit en effet dorénavant appel aux architectes les plus connus du Québec de l'époque. C'était le cas d'Ernest Isbell Barott, qui livra alors les plans de six nouveaux modèles de maisons, aussitôt construites dans la « section D », juste au sud du centre-ville. Le célèbre Harold Lea Fetherstonhaugh, quant à lui, avec son collègue Alexander Tilloch Galt Durnford, proposa une série de modèles « néo-canadiens », tant et si bien que l'une des maisons ainsi construite fut, aussitôt bâtie, consignée dans l'Inventaire des œuvres d'art, mis sur pied en 1937 par le Gouvernement du Québec afin de répertorier le « patrimoine » de la province. Enfin, Léonçe Desgagné, qui brillerait parmi les architectes modernes du Québec, apporta à Arvida une version modernisée de la notoire maison canadienne-française du Bas-du-Fleuve, devenue à Arvida « de type A-5 », reconnaissable à son typique larmier incurvé.



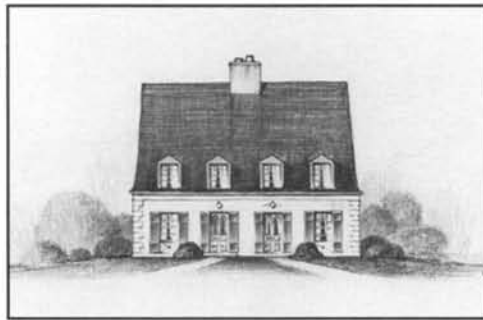
Centrale hydroélectrique Shipshaw II, œuvre de l'architecte J. C. Meadowcroft, 1941.

ANDC, Coll. de la SHS

À une époque où on vante la gloire de Levittown (États-Unis), où on a, en six ans, construit une centaine d'exemplaires de six types de maisons, la diversité du paysage d'Arvida, comme dans les années 1920, va de pair avec l'expertise arvidienne en matière de standardisation des plans et d'organisation du chantier de construction. L'engagement de la compagnie en faveur d'une cité modèle exceptionnelle ne consentit aucun sacrifice à la croissance démographique et, bien que la population de la ville se multiplierait par sept de 1939 à 1950, ses nouveaux quartiers n'en rivalisaient pas moins en charme avec ses plus anciens.

Tout en maintenant son « vouloir de paysage » par le biais, notamment, de nouveaux concours de parterres fleuris, Alcan, cependant, se trouvait désormais aux prises avec une ville entière, dont l'entretien et le contrôle architectural risquaient d'échapper de plus en plus à la supervision de la compagnie qui, tout attentionnée qu'elle fût envers sa « capitale de l'aluminium », avait sans doute aussi beaucoup à faire, précisément, du côté de la production aluminère cruciale pour l'effort de guerre canadien. Elle mit donc sur pied, dès 1942, une commission d'urbanisme – l'une des premières au pays – vouée à transférer à la municipalité la gouvernance du paysage, et y désigna, à nouveau, des ingénieurs et des architectes parmi les plus réputés au pays : on y retrouvait ainsi, entre autres, aux côtés d'Harold Lea Fetherstonhaugh, Frederick G. Todd, concepteur du parc des Champs-de-Bataille à Québec et, surtout, l'un des élèves les plus connus de Frederick Law Olmsted, architecte de Central Park à New York et du parc du Mont-Royal, à Montréal.

Une fois comblés les lots des sections D et C, projetés dans les années 1920, la Commission d'urbanisme d'Arvida devait, aussi, envisager la suite : plus question évidemment, en 1942, de



Fetherstonhaugh et Durnford, architectes, « development House » pour Arvida, vers 1942.



Maison de type M-11, Fetherstonhaugh et Durnford, architectes.



Maison du vice-président de la compagnie Alcan : ainsi cette maison, dessinée sous le titre de « 1948 Municipal Housing » par Fetherstonhaugh, Durnford, Bolton et Chadwick se retrouva-t-elle consignée par Gérard Morisset, dès le début des années 1950, dans l'Inventaire des œuvres d'art de la province.



Vers 1950, une des maisons du type A-5 conçu en 1937 par Léonce Desgagné

McGill, Coll. architecture canadienne, fonds Durnford.

Photo Luc Neppen.

ANOC, fonds Gérard-Morisset.

Photo Marc Elielsen, ANOC, Coll. de la SHS

continuer de mettre en œuvre le plan de Brainerd, qui avait déjà près de vingt ans. De la même façon qu'Arvida avait toujours été à l'avant-garde des courants architecturaux et urbanistiques, la cité modèle devait profiter des idéaux de l'époque en matière de planification urbaine; ainsi le centre-ville, qu'on avait dans les années 1920 vigoureusement aplani en vue d'y aménager le *Business District* de la *City Beautiful*, resta-t-il, justement, en plan... À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les centres-villes monumentaux – et les centres-villes en général, d'ailleurs – étaient plutôt passés de mode. La Charte d'Athènes¹⁶, en revanche, prescrivait dorénavant une ségrégation des fonctions plus nette dans la ville – selon le *credo* « habiter, travailler, se récréer et circuler » – et des infrastructures routières plus efficaces. Ces principes, qui concouraient à engendrer les banlieues-dortoirs nord-américaines, résultèrent plutôt à Arvida en une forme de banlieue modèle, d'autant que les architectes de la Commission d'urbanisme ne sacrifiaient guère au fonctionnalisme du temps la recherche esthétique qui avait pavé leurs carrières.

Dans la portion sud de la ville, la nouvelle section aux rues curvilignes bien typiques de l'époque, parce qu'elle avait été préalablement planifiée et ses lots, tracés et valorisés, fut l'une des premières au Canada qui reçut les maisons de la *Wartime Housing Limited*. Mais alors que les prototypes de cette société fédérale étaient conçus comme temporaires, ce qui justifiait qu'on puisse les monter et les démonter aisément, Alcan en acquit plutôt près de 500 pour les établir sur des fondations permanentes; le chantier, qui fit sensation dans la presse, légua ainsi à Arvida une concentration exceptionnelle de ces souvenirs canadiens de la Deuxième Guerre mondiale au Canada et l'un des témoins les plus probants de l'essor, à cette époque, des villes nord-



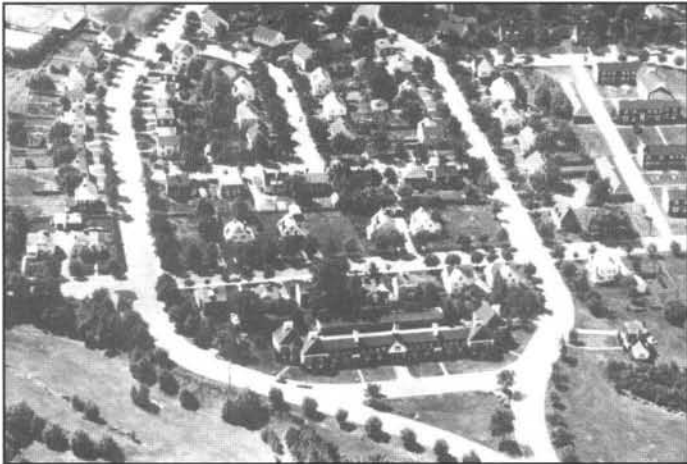
ANOC, Coll. de la SHS, no 2794.

Installation des maisons *Wartime* d'Arvida sur des fondations, en 1949 : le chantier fit sensation dans la presse.



Photo Gabar Schiassi, Centre Canadien d'Architecture.

Paysage de la « section D » aujourd'hui



ANOC, Coll., S6.D16.P4.

Vue aérienne d'un des nouveaux quartiers résidentiels nés de l'expansion de la Deuxième Guerre mondiale, auprès du Manoir du Saguenay.



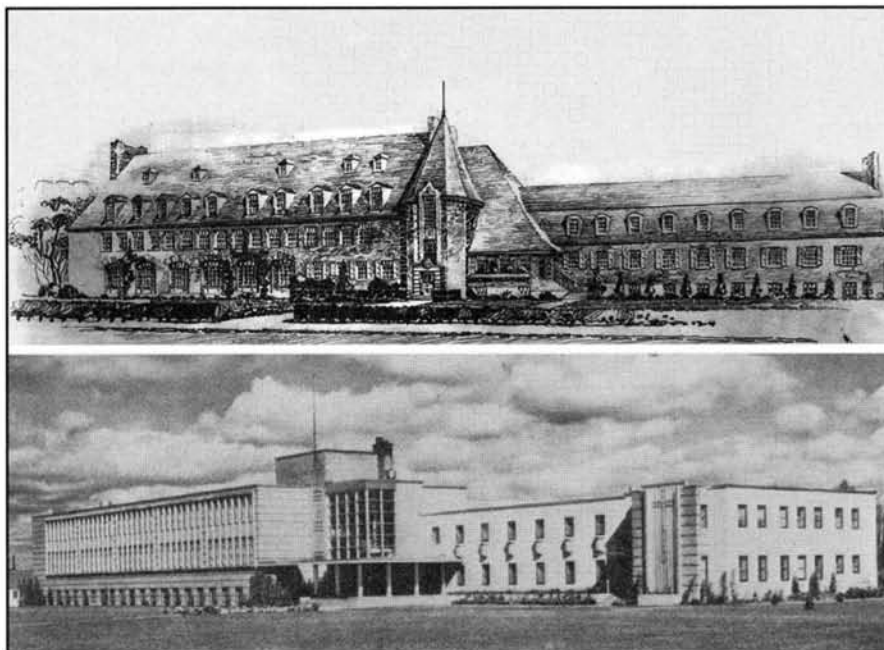
Photo Luc Noppen.

L'église Saint-Jacques, œuvre de Desgagné et Boileau (1946), inspirée des figures traditionnelles de l'architecture canadienne-française et néanmoins bien moderne, avec une structure de béton et une toiture d'aluminium.

délaissé, puisqu'elle s'articule autour de l'un de ces grands axes de la *City Beautiful* de jadis qui la traverse, depuis une place bien identifiée dans le plan, du sud au nord. La construction, en 1964, de l'église Saint-Mathias à son extrémité sud transposa ainsi, en quelque sorte, l'idéal du centre-ville monumental du *town planner* Brainerd, en établissant une vaste perspective depuis celle-ci... à l'usine, cœur, comme toujours, de la cité industrielle.

Si les maisons arvidiennes, régionalistes ou *Wartime*, étaient « canadiennes », toujours dans cet esprit d'appartenance de la ville « identitaire » mais, aussi, parce qu'il s'agissait d'œuvres d'architecture inscrites dans « l'air du temps », les édifices institutionnels qui ponctuaient Arvida devaient l'être tout autant. L'image exceptionnelle de la ville ne s'arrête pas, en effet, aux maisons, puisqu'on y construit aussi des édifices somptueux voués, comme les maisons et comme le tracé urbain, à magnifier l'ancienne Washington du Nord. Contrairement aux maisons cependant, ceux-ci alternent entre une architecture régionaliste, codifiant l'héritage traditionnel du Canada français, et une architecture plus « internationaliste », inspirée des innovations formelles de l'Occident; tout se passe comme s'il s'était agi de concentrer, à Arvida, ce que le monde des années 1940 et 1950 pouvait produire de meilleur – toujours en faisant appel aux architectes les plus en vue de l'époque, convoqués à Arvida par l'Alcan. Ainsi le Manoir du Saguenay¹⁷, construit à toute vitesse en 1939 pour accueillir les invités et les employés de la compagnie, de même que l'église Saint-Jacques, appartient au premier de ces deux courants architecturaux, tandis que le Centre de recherche et de développement relève du second, « internationaliste » mais néanmoins bien caractéristique d'Arvida : si l'église Saint-Jacques pouvait se distinguer par une toiture en aluminium, le Centre de recherche, telle une image de marque est, lui, revêtu en entier du « métal magique du XX^e siècle ». L'aluminium était devenu la signature d'Arvida, depuis des maisons qui en étaient habillées, en passant par des chandeliers conçus par les architectes de celles-ci, jusqu'à un pont... Le premier pont d'aluminium au monde. Née à « 450 miles North of Boston » la cité modèle était bel et bien devenue la capitale de l'aluminium.

américaines. Les maisons *Wartime* H1 et H12, choisies par la Commission d'urbanisme, devinrent ainsi à Alcan-Arvida les types U et W, soldats d'une nouvelle et bien typique banlieue pavillonnaire, que le vouloir monumental arvidien n'avait pourtant pas



ANOC, fonds Desgagné, 343 et collection Daniel Bouchard.

Projet « régionaliste » pour l'école Notre-Dame-de-l'Assomption, Desgagné et Boileau, Fetherstonhaugh, Durnford, Bolton et Chadwick, architectes, 1949, et l'école, telle que réalisée selon une figure plus « internationaliste », photographiée par Paul Lalime et publiée dans Souvenir Album Arvida Canada en 1950.



Bibliothèque nationale du Québec.

Le Manoir du Saguenay, œuvre de Fetherstonhaugh et Durnford (1939), fit, comme la plupart des édifices d'Arvida, le tour du monde sur des cartes postales comme celles-ci.

Arvida aujourd'hui et demain

Malgré tout, au milieu des années 1990, presque tous semblaient avoir oublié Arvida. On n'en parlait plus guère, ni de ses plans, de ses paysages exceptionnels, de ses monuments. Une rumeur circulait, cependant, voulant que la ville ait adopté la forme d'un « A », d'un « ARVIDA » amorcé... mais inachevé. S'il apparaît hors de tout doute que la planification de la ville ressortit à une logique et à des principes autrement plus complexes, la seule existence de la rumeur n'en est pas moins probante : l'image d'Arvida était dorénavant celle d'un projet avorté. Pour autant, la rumeur, transcription dans l'imaginaire populaire de la notion d'une « ville planifiée », n'était pas, comme on l'a vu, tout à fait fausse...

Dans les années 1940 et 1950, tous voulaient visiter Arvida. La reine Elisabeth II y est venue; Charles Aznavour a séjourné au Manoir du Saguenay. Ma propre mère a été conduite par son père, depuis Québec, sur un transocéanique transportant de la bauxite, puis en taxi, pour découvrir la somptueuse Arvida. Il fut un temps où Arvida occupait les pages de manuels de géographie du monde entier. Le plus important *baby boom* du Québec est survenu à Arvida. Comment, alors, a-t-on pu oublier la ville?

D'abord, du fait d'une série de mauvais souvenirs. Ceux de l'industrie de guerre et de ses secrets, par exemple : si l'on construisit bel et bien la base militaire de Bagotville pour protéger Arvida, l'histoire est beaucoup moins claire quant à des camps d'internement qu'on aurait, un temps, établis dans la ville. Les mémoires de douloureuses grèves se succèdent aussi, notamment de celle de 1941, qui conduisit le gouvernement canadien à décréter la Loi sur les mesures de guerre et à dépêcher l'armée à Arvida. La catastrophe de Saint-Jean-Vianney, en 1971, dont plusieurs survivants refirent leur vie à Arvida, n'est pas étrangère à cette accumulation de mauvais souvenirs, non plus que, à l'origine de la cité modèle, un projet étranger (de Pittsburgh, planifié à New York) jaloux par les *town planners* canadiens et devenu lui-même étranger en son propre pays lorsque Alcoa abandonna sa ville canadienne. En 1986, lorsque la presse s'attarda au « mystère des valises rouges » — deux institutrices d'Arvida avaient été trouvées, par des douaniers italiens, en possession de plus de six kilogrammes d'héroïne —, le mal était déjà fait : au Québec, on ne parlait plus que « d'Arvida au Lac-Saint-Jean¹⁸ ». La fusion (au sein de Jonquière) de 1976, au terme d'une longue et houleuse campagne de protestation des Arvidiens documentée par le photographe Marc Ellefsen, avait déjà fait son œuvre; celle de 2001 (au sein de Saguenay) enleva une deuxième fois à Arvida son nom.



Photo Office du film du Québec, ANOC, Coll. de la SHS, no 9520.

Le pont d'aluminium d'Arvida, qui fit le tour du monde dans la presse spécialisée, lors de son inauguration en présence du premier ministre Maurice Duplessis, en 1950.

Le plus grand péché d'Arvida toutefois, à tout le moins aux yeux de l'élite clérico-nationaliste du Québec des années 1920, relève sans doute de ce que certains appelèrent la « tragédie du Lac-Saint-Jean », c'est-à-dire l'inondation des terres arables du pourtour du lac en vue d'accroître le potentiel de la centrale d'Isle-Maligne. Usuelle au Canada français, la confrontation entre la traditionnelle agriculture et l'industrie fut d'autant plus facilement récupérée qu'elle opposait ici de surcroît des cultivateurs québécois et catholiques à des « capitalistes » étasuniens et protestants. Encore en 1943, l'*Action catholique* se faisait un devoir de rappeler que :

Cette tragédie est dans le fait que sans nécessité [...] on a inondé les propriétés des riverains [...] et dans le fait douloureusement triste que les victimes de l'agression ont vu les chefs politiques de la province et grand nombre de leurs concitoyens pactiser contre eux et avec les bandits de la finance qui les dépossédaient.

Tout cela, pourtant, n'a que bien peu à voir avec l'immense réalisation que fut Arvida ou avec ce que la cité modèle est depuis devenue. Arvida est toujours consignée, sous son nom propre, dans de grands dictionnaires de ce monde – dont *Le Robert II* – ; surtout, son paysage exceptionnel, témoin de son histoire, conserve jusqu'aux *staff houses* qu'on avait élevées, en 1925, pour héberger les ouvriers et ingénieurs du chantier.

Dans l'histoire des villes et de la planification urbaine, Arvida est à la fois incomparable et exceptionnelle. Elle l'est certainement plus que, par exemple, le parc du Mont-Royal (Montréal), cette œuvre de Frederick Law Olmsted (maître de Frederick Todd) pour laquelle le Gouvernement du Québec a inventé il y a peu une désignation particulière, une première : le classement au titre « d'arrondissement naturel et historique ». Elle l'est indéniablement tout autant que New Lanark (Écosse), que cet article a brièvement évoquée, inscrite sur la liste des sites du patrimoine mondial en 2001, en raison notamment des équipements construits pour la population en sus du logement que Robert Owen

offrait aux travailleurs de ses manufactures. Elle l'est aussi sûrement autant que le complexe industriel de la mine de charbon de Zollverein (Essen, Allemagne), aussi inscrit en 2001 sur la liste des sites du patrimoine mondial, principalement du fait de son architecture moderne et parce que l'ensemble représenterait une « période cruciale » du développement de l'industrie au XX^e siècle.

Arvida est à la fois la « Washington du Nord », la « ville construite en 135 jours », la cité modèle accueillant magasins, hôpitaux, écoles, églises et offrant, entre autres, le premier cours classique gratuit de la province; elle est aussi l'un des premiers exemples de l'urbanisme et de l'habitat ouvrier d'après-guerre en Amérique du Nord, avec de surcroît de très nombreux monuments de l'histoire de l'architecture. Une brève comparaison avec la *Cité industrielle* de Tony Garnier, que j'ai évoquée précédemment, peut sans doute permettre de mieux saisir l'envergure et l'importance d'Arvida, notamment puisque la *Cité industrielle* reste sans doute à ce jour l'un des projets urbains les plus connus du XX^e siècle. Les deux projets sont effectivement ceux d'une ville « totale », depuis le tracé des rues et la distribution des fonctions dans la cité jusqu'au dessin des maisons. Garnier et Alcoa (puis Alcan) ont tous deux envisagé la réalisation d'une métropole digne des plus grandes capitales, dotée d'édifices somptueux et d'avenues grandioses, mais d'une métropole aussi dédiée au fonctionnement efficace d'une industrie prospère – celle, il faut le rappeler, dont on entrevoyait qu'elle déterminerait l'urbanisation du XX^e siècle –, à l'échelle d'un déploiement hydroélectrique formidable. Dans les deux cas aussi, des techniques de construction sophistiquées devaient étayer l'économie du chantier et garantir l'édification, de formes architecturales toutefois simplifiées dans le cas de la *Cité industrielle* de Garnier (contrairement aux formes diversifiées d'Arvida), puisque celui-ci recourait plutôt au béton, plus usuel en France, et non au bois. Comme la *Cité industrielle*, Arvida est née d'une volonté panoccidentale de mieux loger les travailleurs et de faire des villes meilleures, mais dans un contexte nord-américain qui, lui, dictait une économie, une construction et des figures particulières, et d'une dynamique compagnie en quête



CCA, Fonds Ernest-Barott, CG-ARC-095N.

Laboratoire de recherche de l'Alcan à Arvida, Barott, Marshall, Montgomery et Merrett, architectes, 1950.



Collection particulière et photo Steve Poirvin.

Hier (1927) et aujourd'hui, les staff houses d'Arvida, dont les plans ont eux aussi été – comme ceux de tout le reste de la ville – soigneusement dessinés et consignés par la compagnie.

d'une image de marque pour ce « métal magique du XX^e siècle » dont elle se faisait le promoteur. C'est ainsi qu'Arvida conduisit finalement à ce que Tony Garnier appelait « une imagination sans réalité », la *Cité industrielle*...

Comme cette « imagination sans réalité », aussi, Arvida a légué à l'histoire des documents exceptionnels; beaucoup plus, en fait, puisque quelque 2000 feuillets de plans, des dessins exceptionnels, des centaines de films, de photographies, de brochures, d'articles de journaux, une *Chronological History of Arvida Works*, entre autres, dans une bonne douzaine de fonds d'archives au Canada et aux États-Unis relatent, non seulement un projet, mais la construction réelle d'une ville. Arvida a en effet légué une ville et, à travers elle, l'épopée d'un XX^e siècle dorénavant derrière

nous. Ce qu'on en conserve à ce jour n'en est que plus exceptionnel : un monument de l'histoire de l'industrialisation au Québec et de l'héritage industriel de l'Occident; un monument de l'épanouissement du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale et un mémorial de l'effort de guerre canadien; un monument de la grandeur du Saguenay; un monument de l'histoire de l'architecture; un monument de l'histoire du génie; un monument de l'histoire de l'habitat, de l'histoire de la forme urbaine et de l'histoire des villes. En d'autres mots et pour résumer, Arvida appartient non seulement au patrimoine des Québécois, mais au patrimoine de l'humanité.

Arvida, site du patrimoine mondial? Pourquoi pas, en effet. Mais le patrimoine reste ce qu'il est : une construction intellectuelle, une représentation de ce que nous sommes et de ce que nous voulons être. Le patrimoine naît de l'affection des collectivités pour leur environnement : c'est d'abord localement, entre les mains de ceux qui la côtoient et qui l'aiment, qu'Arvida entreprendra de gravir les échelons de la reconnaissance internationale à laquelle on la vouait dès ses origines...

* *L'auteure est professeure au Département d'études urbaines et touristiques à l'Université du Québec à Montréal, chercheuse au Centre interuniversitaire d'études sur les lettres, les arts et les traditions et membre de l'Institut du patrimoine de l'UQAM. Cet article a été produit dans le cadre du projet « Les paysages de la métropolisation », soutenu par le Fonds québécois de recherche sur la société et la culture.*

À la suite de sa thèse de doctorat, Arvida, cité modèle, ville moderne, ville de l'aluminium (Université de Bretagne occidentale), Lucie K. Morisset a publié, en 1998, l'ouvrage Arvida, cité industrielle. Une épopée urbaine en Amérique (Septentrion), lauréat du prix Michel-Brunet de l'Institut d'histoire de l'Amérique française. Pour des compléments d'information ou pour connaître l'appareil théorique qui sous-tend l'analyse dont les conclusions sont présentées dans cet article-ci, on peut consulter, en sus de cet ouvrage désormais épuisé, les nombreux articles publiés par l'auteure sur le sujet, au Canada et en France, ainsi que les rapports de recherche et propositions de mise en valeur réalisés à la demande de la municipalité, dont le Plan de conservation et de mise en valeur du patrimoine urbain et architectural d'Arvida (Lucie K. Morisset et Luc Noppen, 1999, Ville de Jonquière). L'auteure projette un nouvel ouvrage sur Arvida.

On peut aussi lire, bien sûr, José Igartua, Arvida au Saguenay. Naissance d'une ville industrielle, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1996, ainsi que plusieurs articles d'Igartua, dont « Vivre à Arvida », dans Robert Fortier (dir.), Villes industrielles planifiées, Montréal, Centre canadien d'Architecture/Boréal, 1996, p. 155-176.

1. Anne-Marie de Launière-Dufresne, « Arvida a 50 ans, comme le premier lingot d'aluminium qu'on y a coulé », *Perspectives*, Québec, vol. 18, n° 26, 26 juin 1976, p. 4.
2. *Chief Executive Officer*, plus précisément.
3. " A Garden City for Canada – Perhaps ", *The Journal of the Town Planning Institute*, London, vol. IV, n° 4, août 1925, p. 4.
4. Paroles de George Pullman, citées dans William Adelman, *Touring Pullman*, Chicago, Illinois Labor History Society, 1993, p. 3.
5. Tout en désenclavant les centres encombrés de celle-ci : le site même de l'Exposition colombienne avait été déterminé en vue de valoriser de nouveaux secteurs de la périphérie de Chicago.
6. Tony Garnier, *Une cité industrielle. Étude pour la construction des villes*, Paris, A. Vincent, 1917.
7. *Idem*.
8. " Montreal Star Lauds Arvida District ", *The Arvidian*, Arvida, 19 septembre 1927, p. 1.
9. Louis-Alexandre Taschereau, cité dans *Le Devoir*, 9 décembre 1927.
10. *Idem*.
11. Tony Garnier, *op. cit.*
12. « La charte d'Arvida », *Le Progrès du Saguenay*, Chicoutimi, 24 mars 1926, p. 2.
13. *Idem*
14. « Arvida, ville-champignon : M. H. R. Wake décrit la construction d'Arvida en 135 jours », *Le Devoir*, Montréal, 8 octobre 1926, p. 8.
15. R. A. Lemieux, « L'urbanisme contribue au bien-être des Arvidiens », *Le Lingot*, Arvida, 19 juin 1952, p. 9
16. La Charte d'Athènes réunit les conclusions du IV^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM) tenu à Athènes en 1933. Le document fut diffusé une première fois en 1941-1942, sous le titre « Charte d'Athènes ». On crédite généralement ce document de la diffusion de principes « fonctionnalistes » en urbanisme, en ce sens qu'il proposait de penser la ville selon ce qu'on identifiait comme ses principales « fonctions » : habiter, travailler, se récréer et circuler, qui chacune devaient occuper des portions bien distinctes du plan urbain.
17. Fortement inspiré du manoir de Jacques Cartier à Rotheneuf (près de Saint-Malo, en France), restauré à l'initiative du Canada lors du quatrième centenaire, en 1934, de l'arrivée de ce « découvreur » au Canada.
18. C'est ainsi que l'on désigne la ville sous le titre du « mystère des valises rouges » dans les archives de Radio-Canada [http://archives.radio-canada.ca/IDC-0-10-409-2329-11/vie_societe/soeurs_levesque_valises].
19. Avec un bémol, toutefois. En 1974, la mention faisait état de « ARVIDA. V. industrielle du Canada (Québec) sur le Saguenay, proche de Chicoutimi. 14 500 hab. – Usine d'aluminium traitant la bauxite (importée de Guyane anglaise, de Jamaïque et de Guinée et transportée par le Saguenay), grâce à l'hydroélectricité (centrales de Shipshaw, Chute-des-Passes) ». En 2006, on ne trouve plus que « ARVIDA → Jonquières ».

POUR NOUS REJOINDRE

(418) 549-2805
shs@cybernaute.com

La Fondation de l'Université du Québec à Chicoutimi,

partenaire de
 la Société historique
 du Saguenay

L'importance de l'histoire

et du patrimoine se reflète dans

le soutien financier que la

Fondation de l'Université du

Québec à Chicoutimi accorde

à l'œuvre de Mgr Victor Tremblay.

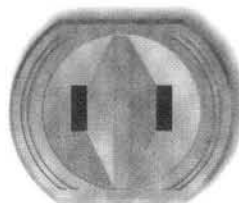
Les espaces administratifs de la Société historique
 du Saguenay sont fournis par la Fondation
 de l'Université du Québec à Chicoutimi.



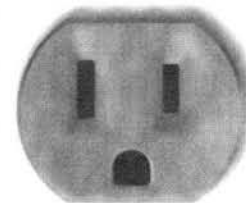
FONDATION
 DE L'UNIVERSITÉ
 DU QUÉBEC
 À CHICOUTIMI

930, Jacques-Cartier Est
 Chicoutimi (Québec)
 Tél. (418) 545-4141
 Fax (418) 545-4152
 Courriel : fuqac@uqac.quebec.ca

Hier



Aujourd'hui



Le confort et l'essor économique
 passent par là depuis 100 ans.

**Hydro
 Québec**

ANNEXE 2

ANNEXE 2

INTERVENTIONS MUNICIPALES EN PATRIMOINE DANS LE SECTEUR ARVIDA

Les documents produits ou commandés

« Le patrimoine bâti, les équipements culturels et les équipements sportifs de plein air », Daniel Arbour et Associés, Ville de Jonquière, 1986.

« Plan de développement du patrimoine de Jonquière », Galipeau, Pascale et Hauenschild, Andrea, Ville de Jonquière, 1991.

« Jonquière : mémoires et lieux », Noppen, Luc et Morisset, Lucie K., Ville de Jonquière et MCCQ, 1994.

« Rapport sur la conservation du patrimoine bâti de Jonquière », Noppen, Luc et Morisset, Lucie K., Ville de Jonquière et MCCQ, 1994, 101 pages.

« Plan de conservation et de mise en valeur du patrimoine urbain et architectural d'Arvida », Noppen, Luc et Morisset, Lucie K., Ville de Jonquière et MCCQ, 1999, 56 pages.

« Arvida, la ville construite en 135 jours », Morisset, Lucie K., Ville de Saguenay et MCCQ, 2002, 47 pages.

« Guide de rénovation patrimoniale des maisons d'Arvida », Groupe Conseil Planitech, Ville de Saguenay et MCCQ, 2007, 154 pages.

« Cadre de gestion du patrimoine bâti de la Ville de Saguenay », Patri-Arch, Ville de Saguenay et MCCCCF, 2009.

Les reconnaissances patrimoniales

Citation de monument historique de l'Église-de-Sainte-Thérèse-de-l'Enfant-Jésus, Ville de Jonquière, 1999.

Constitution en site du patrimoine du noyau institutionnel d'Arvida, Ville de Jonquière, 2001.

Constitution en sites du patrimoine (3) du quartier historique Sainte-Thérèse (Arvida), Ville de Saguenay, 2010.

Les règlements relatifs à l'approbation de PIIA

PIIA zone C-1120 (rues Powell, Deschênes, Davis). 1999.

PIIA de l'ancien Hôpital général du Saguenay. 2006.

PIIA des centres des affaires traditionnels de Jonquière. 2009.

PIIA du quartier historique Sainte-Thérèse (Arvida), Ville de Saguenay, 2010.

PIIA du centre-ville d'Arvida, Ville de Saguenay, 2010.

Les mesures d'accompagnement

Mise sur pied du service d'aide-conseil à la rénovation patrimoniale. Ville de Saguenay et MCCCCF, 2009.

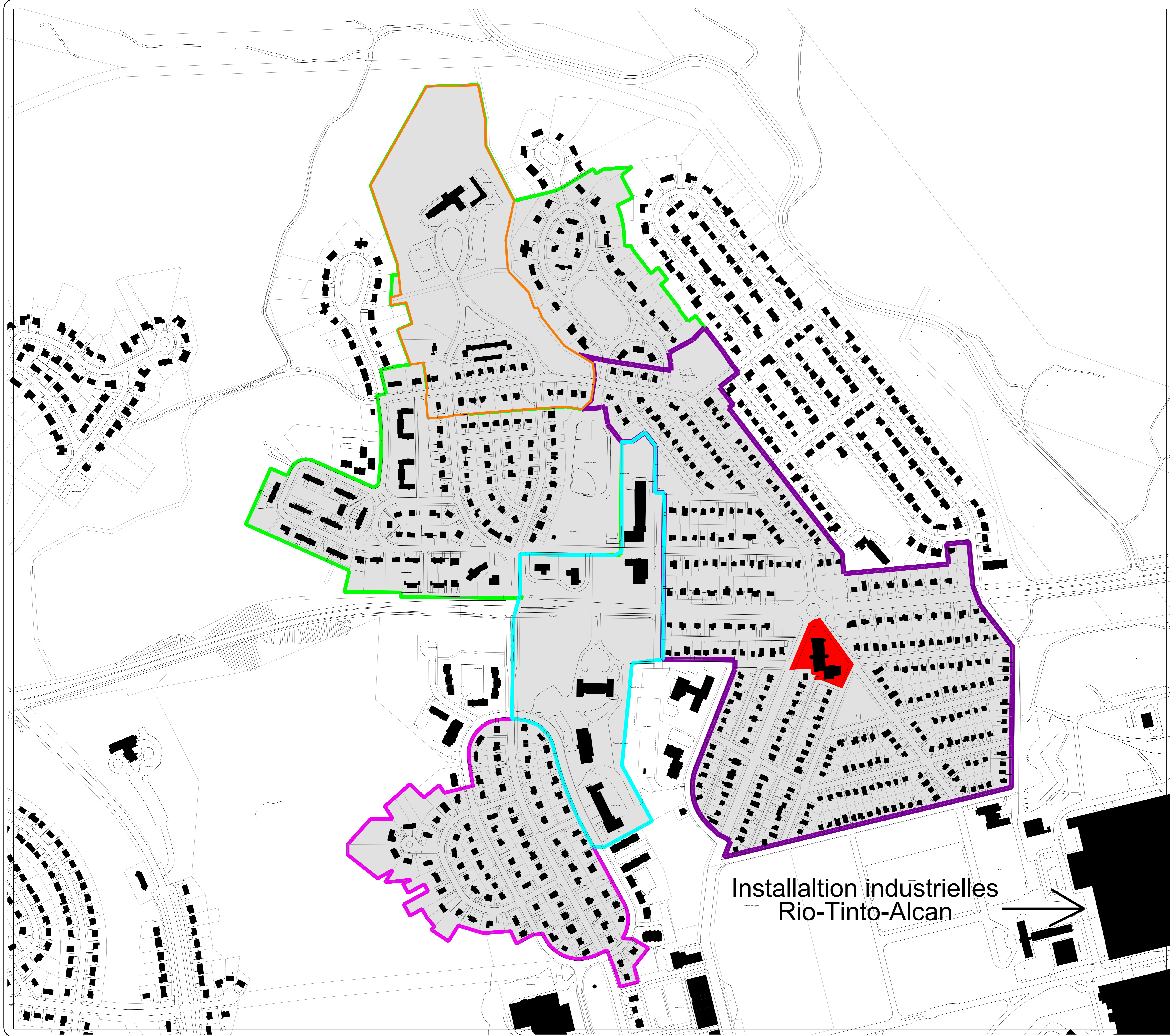
Mise sur pied du programme d'aide financière à la restauration. En cours.

Dossiers en référence

11060 01 005 002
20152 09 001 006
20152 09 003

19 novembre 2010

ANNEXE 3



NOM DU FICHER : SFILES
DATE : S04TES

- Projet de désignation d'un lieu historique national du Canada d'Arvida
- Site du patrimoine du noyau institutionnel d'Arvida
- Site du patrimoine du Manoir du Saguenay
- Site du patrimoine du secteur de la rue Nelson
- Site du patrimoine de la ville construite en 135 jours
- Citation de monument historique Église-de-Sainte-Thérèse-de-l'Enfant-Jésus
- Quartier historique Sainte-Thérèse d'Arvida

LOCALISATION DU PROJET :

X	2004/XX/XX	ÉMISSION			X.X.
NO.	DATE				PAR
REVISION					

SCEAU	
DATE	APPROUVÉ PAR



TITRE DU PROJET :

TITRE DU DESSIN :
Projet de reconnaissance patrimoniale d'Arvida

TECHNICIEN : Julie Gagné	VÉRIFIÉ PAR :
APPROUVÉ PAR : Roger Lavoie	CHARGÉ DE PROJET :
ÉCHELLE : _____ HOR : _____ VERT : _____	DATE : 19 novembre 2010
CARNET DE NOTES NO :	RÈGLEMENT NO :
RÉFÉRENCE :	DOSSIER NO : 20305-02-009
	PLAN : XXXX