



rapport final



David Morin, architecte
3902, rue Clark
Montréal, H2W 1W6, Québec

Anne Vallières, architecte
27 1/2, rue Saint-Flavien
Québec, G1R 4K1, Québec

Crédits

François Dufaux : supervision et rédaction
Anne Vallières : rédaction et recherche
GianPiero Moretti : recherche et consultant
Louis Routhier : recherche et cartographie
Alexandre Laprise : illustrations et mise en page

Les remerciements s'adressent à la Commission du patrimoine maskoutain, au Comité de révision de la publication, au Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe (Centre régional d'archives et de généalogie), ainsi qu'aux employés de la MRC des Maskoutains impliqués dans ce projet.

Cette étude a été rendue possible grâce au soutien financier de la MRC des Maskoutains et du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec.



Avant propos

L'étude de caractérisation est une méthode d'analyse du paysage culturel qui cherche à discerner les composantes physiques et fonctionnelles qui structurent l'aménagement d'un lieu, dans ce cas-ci le territoire rural de la MRC des Maskoutains.

Les caractéristiques d'un territoire reposent sur la reconnaissance des composantes et le décodage de leur agencement qui expliquent ensemble la formation et la transformation d'un paysage. L'analyse pose, en particulier, un regard sur l'importance relative des composantes et de leurs combinaisons. Les évaluations patrimoniales traditionnelles privilégient ce qui est rare et exceptionnel, notamment dans une définition exclusive des « monuments historiques » à sauvegarder.

L'étude de caractérisation adopte comme prémisse que ce sont les composantes les plus courantes qui définissent le paysage culturel comme témoignage d'une manière commune d'aménager qui est largement partagée. Connaître ces composantes, rétablir certaines règles, renouer avec une cohérence culturelle et écologique entre la forme d'un environnement humanisé et son occupation sont les objectifs d'une telle étude.

Deux avertissements au lecteur. En premier lieu, les auteurs rappellent que l'analyse morphologique à l'échelle du territoire est une démarche nouvelle pour laquelle il existe très peu de précédents au Québec comme à l'étranger. La formation et la transformation des paysages de la MRC des Maskoutains demeurent un sujet inédit pour lequel il a fallu adapter les méthodes et concepts reconnus principalement à l'échelle urbaine.

En second lieu, les transformations en aménagement sont largement prévisibles en fonction de cycles qui varient selon les usages : l'architecture commerciale est renouvelée aux 10 ans, l'architecture résidentielle après 15 ou 20 ans et l'architecture institutionnelle adopte un cycle entre 25 et 50 ans. À l'échelle du territoire d'une MRC, on constate que les cycles qui gèrent les infrastructures de transports et les modèles de développement agricole sont beaucoup plus longs de 25 et 50 ans. Ce vaste horizon se traduit par deux conditions pour le schéma d'aménagement de la MRC des Maskoutains ; d'une part de poser les interventions à moyen et long terme, soit de 15 à 50 ans, et d'autre part d'envisager les mesures à promouvoir comme des règles qui s'appliqueront progressivement.

Pour résumer, nous connaissons peu les raisons et les formes qui caractérisent les paysages du Québec et ce rapport propose un nouveau regard pour le comprendre et l'apprécier à travers les formes adoptées sur le territoire de la MRC des Maskoutains. De cette analyse nous avons tiré quelques observations et recommandations dont la mise en place s'inscrit dans le long terme, à l'échelle des cycles de planification et réalisation des infrastructures et du développement agricole régional.

Table des matières

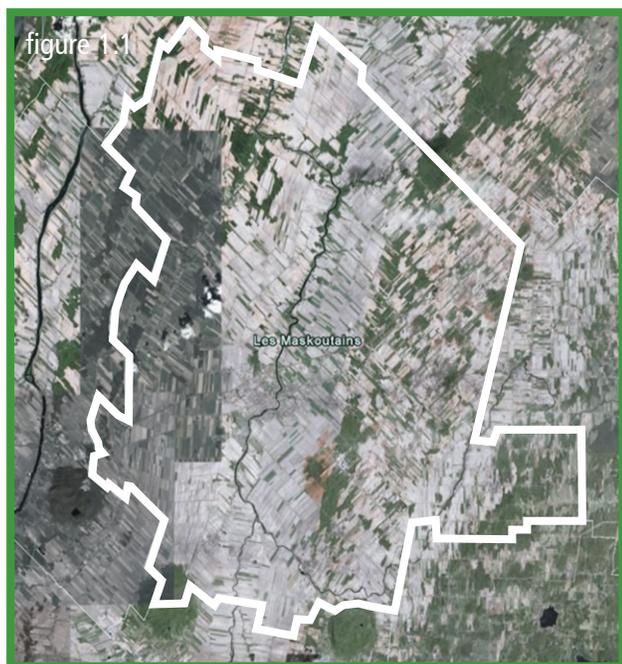
Avant propos	3	7 Analyse de la structure spatiale	
		7.1 La logique de l'espace	61
Table des illustrations	5	7.2 La structure spatiale en 1930	62
		7.3 La structure spatiale en 1955	62
Partie 1 : Le cadre de l'étude de caractérisation		7.4 La structure spatiale en 1984 - 2008	62
1 Introduction		7.5 Résumé de la section 7	63
1.1 Le mandat	9		
1.2 Le contexte	9	Bilan sur la formation et transformation du territoire	64
1.3 Objectifs	10		
		Partie 3 : Caractérisation du territoire : paysages culturels	
2 Le paysage culturel		8 Unités paysagères du territoire	
2.1 L'enregistrement des pratiques communes d'aménagement	11	8.1 Délimiter des paysages cohérents	65
2.2 La formation des paysages culturels	11	8.2 Les paysages agricoles de la plaine de la rivière Yamaska et de la rivière Noire	75
2.3 La transformation des paysages culturels	13	8.3 Les milieux boisés des crêtes et des collines	77
		8.4 Les vallons des rivières Yamaska, Noire et Salvail	79
3 Méthodologie		8.5 Le corridor autoroutier	81
3.1 La recherche documentaire	17	8.6 Résumé de la section 8	83
3.2 L'analyse comparée	17		
3.3 L'examen du processus	19	9 Les éléments ponctuels et structurants	
3.4 Un lexique raisonné	19	9.1 Les nœuds de transition	85
		9.2 Les repères	87
Partie 2 : Le processus de formation et transformation		9.3 Résumé de la section 9	94
4 Caractères géographiques		Partie 4 : Conclusion et recommandations	
4.1 La position relative de la MRC	25	10 Conclusion	
4.2 L'hydrographie	27	10.1 Une première caractérisation	95
4.3 Le couvert forestier	29	10.2 Consolidation des grandes catégories de paysage	99
4.4 Résumé de la section 4	33	10.3 Perméabilité inégale du système viaire	101
		10.4 Les nœuds : la clarté des seuils de transition dans le paysage	103
5 Phases d'occupation du territoire		10.5 Les repères : un inventaire complémentaire à l'étude de caractérisation	105
5.1 L'histoire méconnue de l'aménagement	35		
5.2 Le découpage du cadastre rural	35	11 Bibliographie	
5.3 Les concessions et le système viaire	37	11.1 Références générales	106
5.4 La formation des noyaux villageois	45	11.2 Références régionales	106
5.5 La modularité des villages	47		
5.6 Résumé de la section 5	47		
6 Le processus de transformation du territoire			
6.1 L'accessibilité, la restructuration territoriale	49		
6.2 La restructuration du système viaire	51		
6.3 Le réseau ferroviaire	55		
6.4 Le réseau cyclable	57		
6.5 Résumé de la section 6	59		

Table des illustrations

Abréviations pour les sources des illustrations :			
	MV (Morin-Vallières) ; BANQ (Bibliothèque et archives nationales du Québec) ; MRC (MRC des Maskoutains) ; McGill (Cartothèque de l'université McGill).		
1.1	Schéma des analyses morphologiques proposées pour la MRC des Maskoutains	8	
2.1	Échelle d'analyse des paysages culturels	12	
2.2	Les permanences structurales	12	
2.3	La permanence et la transformation des paysages ruraux	14	
2.4	Les transformations historiques	14	
3.1	Extraits des cartes topographiques entre Saint-Pie, et Saint-Hyacinthe, 1935, 1984.	16	
3.2	Photos d'archives : travaux publics sur le système viaire et photos aériennes anciennes.	18	
4.1	Localisation de la MRC des Maskoutains dans la moitié sud du Québec	24	
4.2	Les limites administratives de la MRC des Maskoutains dans la plaine de la Montérégie.	24	
4.3	L'aménagement et le développement du territoire sur le plan historique : Holland 1815, 1841.	24	
4.4	La masse des montérégiennes comme fond de scène	25	
4.5	La topographie et l'hydrographie du territoire de la MRC des Maskoutains dans la plaine de la Montérégie.	26	
4.6	La topographie et l'hydrographie du territoire : interprétation de la topographie.	26	
4.7	La topographie et l'hydrographie du territoire : la correspondance des limites seigneuriales et des limites naturelles.	26	
4.8	Les abords des rivières Noire et Yamaska.	27	
4.9	Évolution des travaux de drainage au cours du XX ^e siècle en 1935, 1955, 1955 et 2008.	28	
4.10	La crête boisée au nord de Saint-Bernard-de-Michaudville.	29	
4.11	Couvert forestier : l'évolution des boisés ; 1935, 1955, 2008.	30	
4.12	Couvert forestier : détail de l'absence de boisés au fond des concessions dans la plaine de la Yamaska.	31	
4.13	Exemples de bandes boisées : au bord d'un ruisseau (a), au périmètre d'une habitation (b), sur la limite d'une concession et d'un champ (c).	32	
4.14	Couvert forestier : la réduction des boisés dans les zones plaines agricoles: 1935 (jaune), 1955 (vert), 2008 (vert foncé).	32	
4.15	Couvert forestier : stabilité ou croissance des boisés en dehors des plaines agricoles: 1935 (jaune), 1955 (vert), 2008 (vert foncé).	33	
4.16	Couvert forestier : relation entre le relief et le couvert boisé en se divisant en 4 grands ensembles.	33	
5.1	La documentation historique conventionnelle ; l'importance accordée à l'histoire sociale et institutionnelle.	34	
5.2	Le système des rangs et concessions rurales : un modèle régulier et systématique d'occupation du territoire	34	
5.3	Extrait de la carte de l'arpenteur Bouchette, 1831.	36	
5.4	L'établissement des concessions : Apparition des nouvelles concessions en quatre étapes 1780, 1800, 1820, 1840.	38	
5.5	Parcours mères : la rivière Yamaska, le Grand Rang, la route 137, le chemin de Milton. Détail du chemin de Milton, Saint-Valérien-de-Milton, photo aérienne.	40	
5.6	Parcours d'implantation : les rangs simples (jaune) et les rangs doubles (rouge) sur le territoire de la MRC des Maskoutains. Vue aérienne du rang Saint-Simon à Sainte-Madeleine. Paysage depuis un parcours d'implantation dans le secteur Saint-Valérien-de-Milton.	40	
5.7	La formation du système viaire. Schémas conceptuels des types de parcours.	41	
5.8	Les voies de raccordement : le parcours des montées qui propose un degré de perméabilité au niveau des paroisses. Vue aérienne de la route Martin, près de Saint-Louis, raccordement entre les rangs Bourchemin Est et de l'Église Sud. Paysage depuis un parcours de raccordement.	42	
5.9	Les parcours de restructuration sur le territoire de la MRC des Maskoutains. Vue aérienne de l'autoroute 20 et de la route 116, dans le secteur de Sainte-Madeleine. Paysage depuis l'autoroute 20.	42	
5.10	Les parcours de restructuration : les réalignements d'intersection décalées.. Il s'agit souvent d'un point de passage d'une paroisse à l'autre. Vue aérienne d'un Intersection décalée dans le secteur Saint-Thomas-d'Aquin. La route 137 (boul. Laframboise) «évite» l'intersection des rangs Des-Petis-Étangs et Petit. Perception du paysage à une Intersection décalée.	43	
5.11	Établissement des 18 noyaux villageois historiques.	44	
5.12	La modularité dans l'implantation des villages.	46	

6.1	Transformations du système viaire, 1930, 1955, 1984, 2008	48	8.6	Disposition des cinq paysages homogènes sur le territoire.	70
6.2	Les parcours mères ; localisation et exemple de développement le long de son emprise; comparaison historique, 1935, 1984, Saint-Dominique.	50	8.7	Superposition des paysages homogènes et des limites des unités de territoire (a) et du couvert végétal (b)	73
6.3	Les parcours d'implantation. Secteur de Saint-Hugues, 1930 et 1984.	50	8.8	Le définition des unités paysagères : coupe longitudinale schématique à travers le territoire	71
6.4	Les parcours de raccordement. Secteur entre Saint-Valérien -de-Milton et Saint-Dominique, 1930 et 1984.	50	8.9	Délimitation du territoire : l'impact des limites morphologiques des rivières et de l'autoroute: les nœuds de passage.	73
6.5	Le parcours de restructuration : l'aménagement de la route 116, 1930 avant son ouverture, 1955.	52	8.10	Délimitation du territoire: l'impact des zones réservées à l'urbanisation, un paysage en dehors de l'échelle du territoire.	73
6.6	Le parcours de restructuration : l'aménagement de l'autoroute, 1955, 1984. Le tracé de la voie rapide s'insère dans les limites cadastrales ou près de l'emprise ferroviaire.	52	8.11	Plan clé des paysages de plaine agricole.	74
6.7	Le réseau ferroviaire au début du XXe siècle. Une nouvelle infrastructure accroissant l'intégration à l'échelle du Québec.	54	8.12	Plaine agricole, champs et bâtiments de ferme.	74
6.8	Un train de passager inaugure le viaduc de Saint-Jude, 1895	54	8.13	Comparaison, ensembles agricoles «traditionnel» et «moderne».	74
6.9	Système ferroviaire existant et abandonné : les liaisons historiques et actuelles.	54	8.14	La plaine encadrée (a) du Rang 10 à Saint-Valérien-de-Milton et la plaine multipliée (b) du rang Du-Haut-Corbin à Saint-Damase.	74
6.10	Le réseau ferroviaire : vestiges des voies disparues. Réutilisation privée de la voie ferrée. Rang Sainte-Rose, Saint-Barnabé-Sud.	54	8.15	Plan clé des paysages boisés	76
6.11	Le réseau ferroviaire de banlieue de la région de Montréal : étudier l'impact d'une intégration possible ou souhaitable sur l'accessibilité régionale	56	8.16	La plantation d'arbres le long des rangs signale les maisons, et protège les habitants en été. Rang du Bord-de-l'eau, Saint-Louis.	76
6.12	Le parcours de restructuration : la Route verte et la MRC des Maskoutains. Source : Vélo-Québec.	58	8.17	Transition de la plaine à la crête boisée, en arrière plan	76
6.13	Carte du réseau cyclable de la MRC.	58	8.18	La perspective encadrée comme paysage de transitions entre les plaines agricoles et les crêtes boisées.	76
7.1	Valeur relative d'intégration globale et locale du système viaire de la MRC des Maskoutains, de 1930 à 2008.	60	8.19	Découverte des activités forestières au passage. Exemple d'une érablière du rang Marie-Anne de Saint-Damase.	76
8.1	Délimitation d'une unité morphologique de base : le rang. Exemple d'une unité morphologique. Ici, un rang double.	66	8.20	Paysage de Saint-Valérien-de-Milton : un mélange d'agriculture et de boisés.	76
8.2	Découpage des unités morphologiques selon les adresses civiques et la définition des rangs. Correspondance entre l'unité morphologique et l'unité civique et sociale (a). Superposition des unités morphologiques avec les limites des anciennes seigneuries (b)	67	8.21	Au loin, la plantation alignée des arbres indique la présence d'un fossé. Rang du Haut-Corbin, Saint-Damase	76
8.3	La délimitation des unités morphologiques : les grands ensembles de concessions rurales. Regroupement des unités morphologiques selon leurs caractères communs	68	8.22	Plan clé des paysages des rivières.	78
8.4	La délimitation des unités morphologiques : les grands ensembles de concessions rurales. Superposition du regroupement avec les limites des anciennes seigneuries	68	8.23	Vue de la rivière Noire. La localisation des rivières est soulignée par la présence d'une végétation souvent dense.	78
8.5	Composantes schématiques du territoire.	69	8.24	Rivière Yamaska : une topographie changeante le long du parcours de la rivière; à gauche les rives en pente douce (a), à droite une vallée plus encaissée (b).	78
			8.25	Rivière Salvail : un parcours sinueux au fond d'un vallon escarpé assez densément boisé.	78
			8.26	L'embouchure de la rivière Salvail sur la rivière Yamaska : la végétation couvre les rives.	80
			8.27	La présence de ruisseau est suggérée par la topographie et la présence de végétation.	80
			8.28	La présence d'une végétation dense le long des rives fait que les vues sur les rivières sont limitées le long des routes.	80
			8.29	Plan clé du corridor autoroutier.	82

8.30	Un parcours au milieu de la plaine agricole avec les Montérégiennes en arrière-plan.	82	10.5	Explorer le rôle complémentaire du réseau ferroviaire dans une stratégie régionale de transport.	100
8.31	Autoroute et halte routière, Sainte-Hélène-de-Bagot.	82	10.6	Distinguer les types de nœuds selon les seuils de transitions : forêt/ autoroute, champs /autoroute. Exemple de plantation à grande échelle, parc public sur un ancien champs d'aviation, Munich.	102
8.32	Section d'autoroute s'apparentant à un boulevard urbain, secteur de Saint-Hyacinthe.	82	10.7	Développer une typologie d'aménagement des nœuds en fonction du contexte du seuil et des enjeux de circulation.	102
8.33	Effacement du paysage depuis l'autoroute.	82	10.8	Un nœuds de plus en plus effacé ; les trois ponts de Saint-Jude.	103
9.1	Localisation des noeuds de transition sur le territoire.	84	10.9	Établir un inventaire à l'échelle du territoire de la MRC relatif aux repères situés en dehors des territoires urbanisés.	104
9.2	Typologie des noeuds de transition.	86	10.10	Proposer une analyse morphologique sommaire des caractéristiques formelles qui appuient le rôle de repère : dimension, matériaux, couleur, exécution.	104
9.3	Repère topographique : le mont Rougemont.	88			
9.4	Repère architectural : le clocher de l'église de Saint-Valérien-de-Milton.	88			
9.5	Repère végétal : plantation d'arbres vers le village de La Présentation.	88			
9.6	Repère architectural : croix de chemin, rang 3 du secteur Sainte-Rosalie.	88			
9.7	Repère industriel : les tonneaux à l'entrée du village de Saint-Marcel-de-Richelieu.	88			
9.8	Repère architectural : maison apparemment ancienne, Rang Sailvail.	88			
9.9	Repère cadastral et géographique : les intersections intercalées; inventaire sur le territoire de la MRC des Maskoutains.	89			
9.10	Repère architectural : école de rang transformée en résidence	90			
9.11	Maison de pierre du rang 3 de Saint-Simon.	90			
9.12	Repère architectural : maison photographiée dans les archives.	90			
9.13	Repère architectural : maison apparemment ancienne.	90			
9.14	Repère architectural : le clocher de l'église de Saint-Jude et les grands arbres (ormes).	90			
9.15	Les rangs identifiés en 1988 comme ayant une valeur patrimoniale».	91			
9.16	Inventaire préliminaire des repères de bâtiments et de composantes particuliers sur la carte topographique de 1935.	92			
9.17	Inventaire préliminaire des repères de bâtiments et de composantes particuliers sur la carte topographique de 1955.	93			
10.1	Schéma des recommandations, à l'échelle du territoire.	96			
10.2	Soutenir la plantation de buissons et d'arbres dans les ravins et vallons ou les limites parcellaires.	98			
10.3	Soutenir la plantation de buissons et d'arbres dans les ravins et vallons afin de réduire l'érosion des sols.	98			
10.4	Considérer les parcours informels le long des rivières Yamaska et Noire pour l'extension du réseau cyclable.	100			



Territoire : MRC des Maskoutains



Zone urbanisée : la ville de Saint-Hyacinthe (partie)



Zone urbanisée : le noyau villageois; Saint-Simon (partie)



Bâtiment : a



Bâtiment : b

1 Échelle du territoire / Objectifs

- Repérer et mettre en place la cartographie nécessaire aux études ;
- Déceler la structure physique du territoire : topographie, hydrographie, cadastre seigneurial et concessions ;
- Retracer la formation historique du territoire : lotissement et remembrement, les permanences territoriales ;
- Définir l'ouverture et la restructuration des réseaux de transports; routes, chemin de fer, énergie ;
- Comprendre les logiques spatiales de l'organisation du territoire naturel et agricole ;
- Établir la fondation, la croissance et la dispersion des périmètres urbains et villageois.

Analyse morphologique

- Structuration et typologie des concessions ;
- Tracés des chemins ruraux et structure spatiale relative ;
- Unités morphologiques du territoire ;
- Unités paysagères.

2 & 3 Échelle urbaine : Saint-Hyacinthe; noyaux villageois / Objectifs

- Repérer et mettre en place la cartographie nécessaire à l'étude de la ville de Saint-Hyacinthe ;
- Déceler la structure physique des différents quartiers urbains ;
- Retracer la formation historique du territoire : lotissement et remembrement, les permanences territoriales ;
- Définir l'ouverture et la restructuration des réseaux viaires villageois; routes, chemin de fer, énergie ;
- Comprendre les logiques spatiales de l'organisation du territoire de base et spécialisé ;
- Établir la fondation, la croissance et la dispersion des périmètres urbanisés.

Analyse morphologique

- Le tissu urbain de base et du tissu spécialisé ;
- Les aires morphologiques homogènes de lotissement ;
- Les aires morphologiques homogènes des milieux bâtis ;
- La trame urbaine et structure spatiale relative ;
- Les unités morphologiques du territoire ;
- Les unités paysagères ;
- Les secteurs de sauvegarde et consolidation ;
- Les secteurs de croissance.

4 Types architecturaux / Objectifs

- Repérer et mettre en place la cartographie ;
- Structurer une campagne de documentation iconographique ;
- Identifier et caractériser les types bâtis de base et spécialisés ;
- Identifier les processus de transformation des types bâtis ;
- Caractériser les matériaux et surfaces pour chaque type identifié.

Analyse morphologique

- Le bâti de base et le bâti spécialisé : implantation, gabarit et matériaux dominants ;
- Les types portants, et leurs dérivés selon leur récurrence relative par village et pour la MRC ;
- Les fiches identifiant les caractères de chaque type portant ;
- Le lotissement : principe de division du parcellaire
- Transformation : agrandissement et densification du bâti de base / spécialisé.

Partie 1 : Le cadre de l'étude de caractérisation

1 Introduction

1.1 Le mandat

Ce mandat est une commande de la MRC des Maskoutains, initiée par la Commission du patrimoine maskoutain. Il constitue une des démarches proposées dans la politique du patrimoine déposée en 2007.

Dans une première définition d'une étude de caractérisation du patrimoine de la MRC des Maskoutains, soumise le 9 janvier 2008, nous avons souligné l'importance de procéder progressivement, du général au particulier. Cette démarche documentaire, d'analyse et de recommandations vise à protéger le patrimoine bâti et à encadrer la formation du patrimoine futur. De manière générale, nous avons proposé d'aborder la caractérisation du patrimoine par des approfondissements successifs à différentes échelles de lecture (territoire, ville, bâtiment). Le mandat de cette première étude de caractérisation porte sur l'échelle territoriale ; elle permet de saisir la nature des grandes structures territoriales, naturelles et humanisées et de comprendre comment elles s'organisent les unes par rapport aux autres (figure 1.1).

Cette échelle territoriale interpelle directement le schéma d'aménagement de la MRC des Maskoutains. L'analyse propose un regard comparé entre le constat de l'environnement naturel, agricole et bâti actuel (perspective synchronique), et le processus de la formation et de transformation de ce même environnement sur le plan historique (perspective diachronique). Cette synthèse permet de comprendre le processus d'évolution du milieu, d'identifier ce qui constitue des permanences structurales à l'échelle du territoire et de poser un regard prospectif sur l'aménagement avec des propositions conformes aux logiques spatiales et aux caractéristiques reconnues dans l'analyse réalisée.

1.2 Le contexte

La pertinence de procéder à cette étude de caractérisation pour la MRC des Maskoutains se pose en fonction de deux processus convergents et d'une réalité locale confrontée aux limites d'un modèle de développement.

En premier lieu, le gouvernement du Québec a annoncé en 2008 un fonds d'investissement pour le patrimoine qui sera financé directement par la taxe sur le tabac autrefois destiné à payer les installations olympiques. Le montant offert pour la première année est de 10 millions de dollars et il devrait atteindre 200 millions en 2012. Cette disposition signifie que le gouvernement du Québec reconnaît l'importance d'assurer un financement du patrimoine qui soit à la hauteur des principes et intentions émis dans les politiques, et qu'il soit protégé des aléas politiques en étant lié à une taxation qui en assure la récurrence et la régularité.

L'accès à ce fond d'investissement demande de proposer des projets clairement définis, dans un esprit de partenariat entre les différentes administrations publiques, le secteur privé et les organismes non gouvernementaux et communautaires. La clarté des objectifs et la priorité accordée à ces différents projets, publics et privés, reposent en grande partie sur la mise en place d'une documentation exhaustive qui explique où intervenir, pourquoi et

Page de gauche

- 1.1 Schéma des analyses morphologiques proposées pour la MRC des Maskoutains : Territoire : limites administratives. Zone urbanisée : la ville de Saint-Hyacinthe (partie). Zone urbanisée : les noyaux villageois, exemple de Saint-Simon (partie). Bâtiment. Exemples : (a) ensemble résidentiel et agricole du Haut-du-Petit-Rang-Saint-François et (b) ensemble résidentiel des rues de La Présentation, Martin et Bonin, Saint-Pie. Sources : MRC des Maskoutains.

comment le faire. L'étude de caractérisation constitue un premier jalon en posant une compréhension de l'état des lieux, depuis leur formation et à travers leurs transformations successives, voire de leurs malformations. En second lieu, la MRC des Maskoutains révisera son schéma d'aménagement, conformément aux prescriptions de la loi sur l'urbanisme qui prévoit des mises à jour itératives (aux 5 ans). Ce travail de planification constitue également l'occasion de revoir, dans une sorte de bilan préliminaire, l'évolution du patrimoine rural reconnu par l'étude de la firme d'urbaniste Diane Viau en 1988.

La révision du schéma d'aménagement se pose dans un contexte de relative prospérité sur l'ensemble du territoire de la MRC. L'exploration sur le terrain, menée dans le cadre de la présente étude, et la comparaison avec les photos aériennes de 1964, ensemble soulignent d'une part la transformation des cultures et, d'autre part, la transformation ou le remplacement des bâtiments agricoles et résidentiels. Cette évolution est liée depuis quarante ans au modèle de développement agricole dominé par l'industrialisation et la spécialisation dans l'optique d'une production de pointe destinée aux marchés locaux et à l'exportation. L'étude de caractérisation révèle les traces historiques qui participent à l'identité des lieux. Elle souligne, à travers les transformations, l'évolution des valeurs et de la façon de vivre au présent. Elle soutient, en fonction des orientations des plans d'aménagement et du cadre réglementaire, la question du patrimoine de demain qui se construit au présent. Enfin, elle pose la question du modèle de développement où se croisent les enjeux sociaux, économiques et identitaires qui définissent le paysage culturel d'une région comme la MRC des Maskoutains.

1.3 Les objectifs

L'objectif de la présente étude est triple :

- Établir les caractéristiques générales de l'aménagement à l'échelle du territoire : tracer le processus de formation et de transformation de la structure du territoire, délimiter les grands paysages, reconnaître les règles d'organisation et les relations typiques entre les composantes du patrimoine bâti ;
- Mesurer les enjeux d'aménagement pour la sauvegarde et la mise en valeur à l'échelle du territoire : forme et intelligibilité des structures territoriales, perméabilité entre les paysages, marquage d'une reconnaissance spécifique des lieux, complémentarités des activités économiques et sociales ;
- Poser un cadre général de caractérisation du territoire qui permettra d'intégrer de façon cohérente les études subséquentes à l'échelle des noyaux villageois, de la ville de Saint-Hyacinthe et de l'architecture des bâtiments, de même que les inventaires sur le patrimoine bâti.

Le mandat vise à documenter quatre grands thèmes sur la caractérisation du territoire de la MRC :

- 1 Déceler la structure physique du territoire naturel : topographie, hydrographie ;
- 2 Retracer la formation du territoire : parcours mères, lotissement et établissement des villages, permanences cadastrales ;
- 3 Définir l'implantation et la restructuration des réseaux de transports : routes, chemin de fer, énergie ;
- 4 Comprendre les logiques spatiales de l'organisation du territoire naturel et agricole.

Ces analyses viendront soutenir les recommandations en permettant de définir trois champs de gestion du territoire :

- Les unités paysagères
- Les nœuds de transition
- Les repères.

Ce cadre d'analyse reconnaît la prédominance de caractéristiques communes engendrant des cohérences territoriales, mais identifie aussi des malformations territoriales qui pourront être corrigées dans le cadre du futur schéma d'aménagement de la MRC et des plans d'urbanisme des municipalités concernées.

2 Le paysage culturel

2.1 L'enregistrement des pratiques communes d'aménagement

La forme de l'aménagement est intimement liée à une logique économique qui traduit les valeurs sociales et structure l'identité culturelle d'une région et de ses habitants. Ainsi, les pratiques communes d'occupation et d'exploitation du territoire, c'est-à-dire les solutions utilisées de façon spontanée, qui sont connues et acceptées par une population, reflètent ses valeurs. L'étude de caractérisation vise ainsi à identifier les formes récurrentes et, en conséquence, caractéristiques de l'aménagement d'un territoire donné.

Deux aspects fondamentaux doivent être pris en compte dans une telle analyse afin d'orienter et de nuancer les observations sur le terrain.

En premier lieu, pour appréhender le milieu humanisé, il est important de distinguer quatre échelles d'analyse : le territoire, les zones urbanisées, les tissus des quartiers urbains ou villageois, et les bâtiments (voir figure 2.1). Chaque échelle d'analyse et d'intervention permet de souligner les enjeux qui lui sont propres. Par exemple, la protection d'un paysage se pose à l'échelle du territoire et s'applique à toutes les échelles subalternes, tandis que la mise en valeur d'un moulin touche davantage l'échelle du bâtiment et de sa parcelle.

Le cadre d'analyse qui distingue les quatre échelles d'éléments qui composent le milieu humanisé permet aussi de reconnaître ce qui relève de l'espace public, dont l'aménagement dépend directement de la responsabilité des administrations publiques, à quelque niveau que ce soit (fédéral, provincial, régional ou municipal), de ce qui relève de l'espace privé. Celui-ci est encadré par une réglementation dictée et promue par les pouvoirs publics, mais sa mise en œuvre repose sur l'initiative de chaque propriétaire.

Les échelles d'analyse posent ainsi un cadre permettant de distinguer les enjeux d'aménagement, d'établir les mesures d'encadrement adéquates des projets de transformation du milieu bâti, et, enfin, de définir le contrôle souhaité, en fonction de la responsabilité des différents acteurs engagés dans la réalisation des interventions.

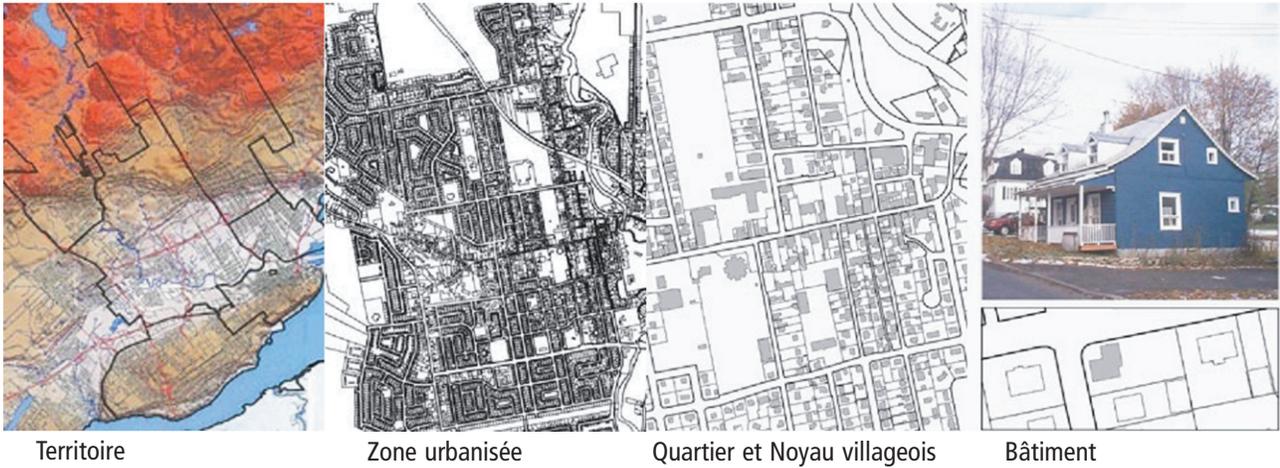
En second lieu, il demeure essentiel de comprendre le caractère historique du processus de formation et transformation de l'aménagement, et ce, à toutes les échelles mentionnées plus haut. D'une part, la perspective historique souligne la relative autonomie des décisions qui sont prises à chacune des échelles du milieu bâti (figure 2.2).

En outre, elle permet de révéler les caractères identitaires du territoire et la logique du processus qui les a menés de leur forme originale jusqu'à celle qui se donne à voir aujourd'hui. Enfin, elle jette un éclairage objectif sur la cohérence des interventions d'aménagement récentes en regard de leur degré d'intégration aux structures héritées.

2.2 La formation des paysages culturels

Le lotissement des terres rurales en parcelles constitue à la fois un cadre légal et formel qui persiste dans le temps. Il témoigne du poids et de la valeur historique du cadastre, puisque ce sont toujours des logiques économiques, sociales et culturelles qui sous-tendent son aménagement.

Sur le territoire de la MRC des Maskoutains, on distingue 3 grands modèles agricoles sur le plan historique. Une phase initiale, dans la première moitié du XIX^e siècle, propose conjointement un modèle de ferme autonome et de production céréalière, destinée au marché intérieur et à l'exportation. Une seconde phase favorise la spécialisation



2.1 Échelle d'analyse des paysages culturels. Les échelles d'analyse morphologique du paysage culturel : 1- le territoire, 2 - le milieu urbanisé, 3 - le tissu urbain, 4 - le bâtiment. Sources : Patri-Arch.



2.2 Les permanences structurales : le cadastre, bien qu'invisible, demeure sous-jacent en encadrant l'aménagement du territoire par sa définition de l'emprise publique, gérée collectivement, et le domaine privé relevant de l'initiative des propriétaires. Sources : BANQ, MV

de la production laitière et des produits dérivés du lait, pour nourrir principalement le marché québécois et canadien. Ce modèle domine la production agricole de la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années 1970 (figure 2.4).

La dernière phase, développée conjointement par le milieu des exploitants ruraux, leurs associations et l'aide des gouvernements, a soutenu une nouvelle forme de spécialisation se traduisant par une monoculture intensive pour la production de grain destiné à l'élevage du bétail, notamment porcin (figure 2.4). Cette occupation contemporaine du territoire agricole est possible grâce à l'étendue du relief plat qui se déploie sur la plaine de la rivière Yamaska.

Ces changements dans le modèle de développement rural touchent directement l'aménagement des terres et la forme des établissements, dirigés par la logique fonctionnelle des bâtiments agricoles. Ainsi, l'étude de caractérisation confronte à la fois la présence de types d'implantation liés à la production laitière jadis dominante et l'émergence de nouvelles formes de bâtiments, d'implantation et de matériaux associés aux besoins et aux pratiques de l'agriculture actuelle.

Il semble clair que l'appréciation des caractéristiques physiques du milieu bâti, qu'elles soient récentes ou plus anciennes, ne peut se justifier sans comprendre la pertinence des bâtiments et des aménagements en fonction des pratiques économiques et sociales en vigueur. Cela vaut autant pour les paysages ruraux que pour les bâtiments qui s'implantent le long des rangs.

2.3 La transformation des paysages culturels

Deux écueils principaux menacent le patrimoine bâti rural. D'une part, la légèreté de la plupart des structures, construites avec des charpentes et des revêtements de bois, entraîne une durée de vie limitée, surtout en l'absence d'entretien régulier.

D'autre part, un enjeu encore plus critique demeure : la capacité des bâtiments anciens à accueillir les nouveaux besoins. Les maisons et bâtiments de ferme anciens ne seront entretenus que s'ils peuvent s'adapter aux usages présents. Cette situation limite la mise en valeur du patrimoine bâti. Dans un sens, la simplicité structurale des bâtiments traditionnels devrait permettre leur adaptation, leurs transformations et leurs agrandissements. Cependant, la dimension fonctionnelle n'est qu'une considération.

Le cadre normatif agricole actuel est établi par les divers ministères et les associations agricoles. Il définit les pratiques de culture et d'élevage qui s'y rattachent et soutient de nouveaux types de bâtiments ruraux « modernes ». Cela explique l'abandon progressif des anciens bâtiments agricoles qui sont remplacés par des hangars de conception industrielle. Les vieilles maisons rurales sont démolies sous l'effet conjugué de la nouveauté associée aux modèles résidentiels typiques des banlieues, et les restrictions de la Loi de la protection du territoire et des activités agricoles qui interdit d'avoir deux maisons sur une même exploitation (figure 2.3).

Ainsi, parce que le vieux est associé à la pauvreté ou est vraiment désuet, les résidents préfèrent quitter la maison ancestrale pour s'installer dans une maison neuve conforme aux standards modernes.

Cette transformation du milieu rural au cours des dernières décennies se traduit aussi, paradoxalement, par une très grande difficulté à identifier les « sites du patrimoine » à protéger assurément. En effet, la sauvegarde de structures et des bâtiments anciens découlent souvent d'une certaine stagnation économique, tandis qu'au contraire, la croissance favorise leur transformation ou leur remplacement. Ce travail à l'échelle du bâti reste à déterminer à travers un inventaire à compléter.

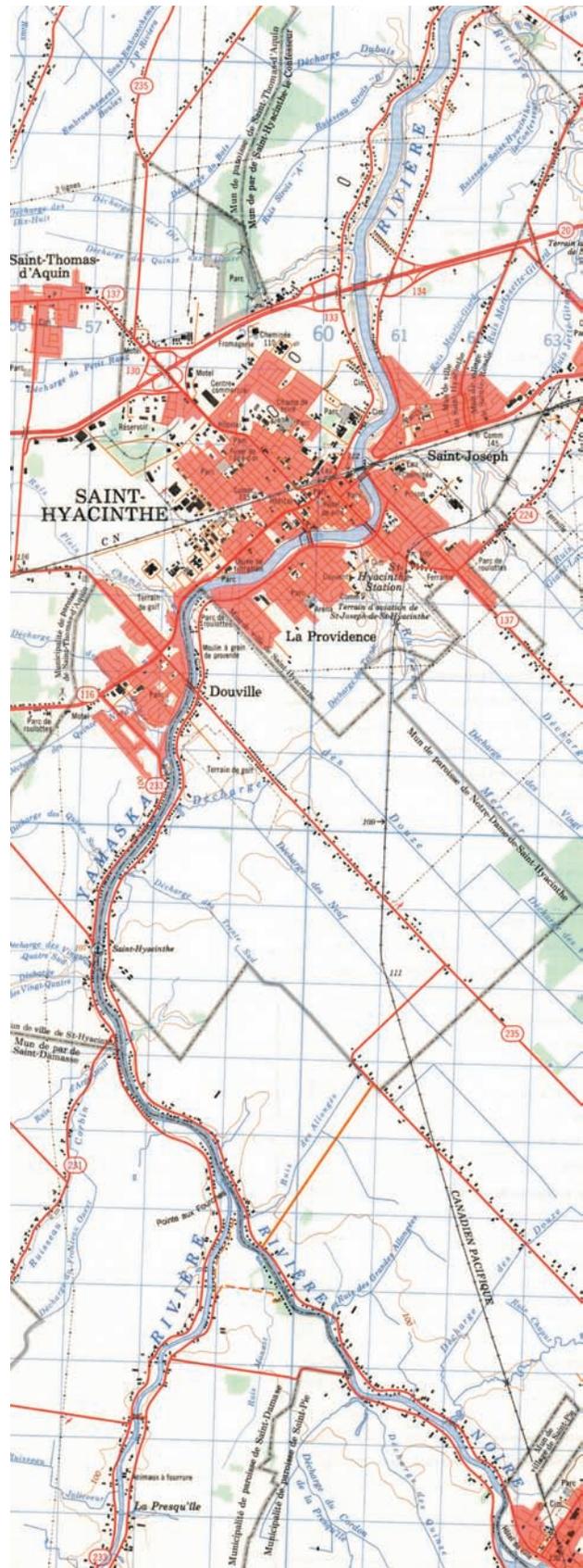
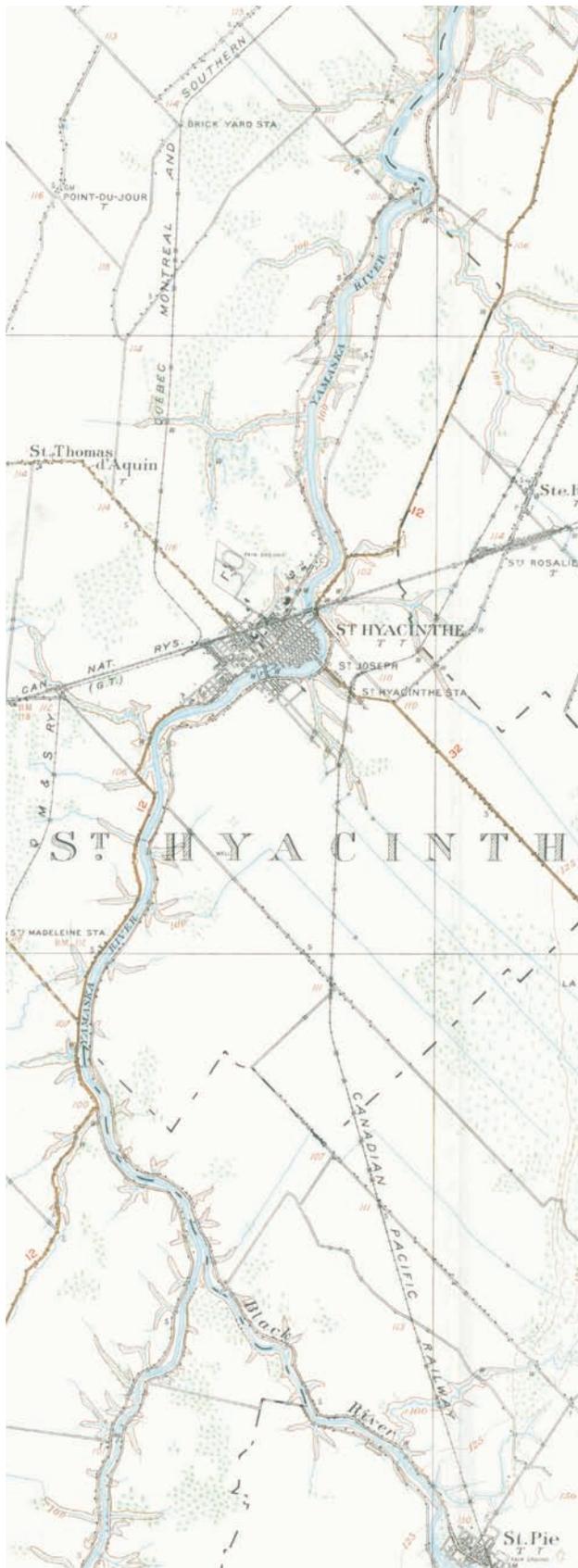


2.3 La permanence et la transformation des paysages ruraux : a) maison familiale en bois et les pâturages le long de la rivière Yamaska (photo ancienne), b) maison familiale en brique et un troupeau dans un vallon, c) nouvelle maison en brique et champ de maïs. Sources : MV.

2.4 Les transformations historiques : le paysage rural se compose de champs, de pâturages et de bâtiments qui trouvent la logique de leur forme dans une tradition culturelle, une réalité sociale et un modèle de développement économique. Les trois grands modèles d'agriculture expliquent par exemple la déclin des pâturages liés à l'industrie laitière au profit de la culture de céréales destinée à l'élevage. Sources : BANQ, MV.

La perspective historique, confrontée aux caractéristiques de l'aménagement contemporain, souligne l'ampleur des transformations entraînées par l'industrialisation de l'agriculture, notamment par rapport aux importants travaux de drainage, à l'uniformisation de la culture des plaines, à l'abandon des terrains au relief irrégulier et à l'apparition de bâtiments agricoles apparentés à une architecture industrielle par leur échelle et leurs matériaux.

L'étude de caractérisation à l'échelle du territoire est une première étape dont les observations auront une incidence sur les enjeux d'aménagement qui se dessinent à cette échelle, mais elles détermineront également la perspective d'analyse des études ultérieures à l'échelle des noyaux villageois, de la ville de Saint-Hyacinthe et de l'architecture des bâtiments.



3.1 Extraits des cartes topographiques entre Saint-Pie et Saint-Hyacinthe, 1935, 1984. Sources : McGill.

Une approche objective et comparative : on observe la croissance de la zone urbanisée, le développement du système routier, le déclin du réseau ferroviaire et une modification des zones boisées en 50 ans.

3 Méthodologie

3.1 La recherche documentaire

La première phase de l'étude a porté sur la recherche de la documentation nécessaire pour conduire l'analyse synchronique et diachronique de l'environnement naturel et humanisé. L'analyse synchronique s'attarde sur les caractéristiques actuelles des éléments du territoire et de leurs relations tandis que l'analyse diachronique s'intéresse au processus de formation et de transformation de ces éléments à travers le temps. Un premier effort a permis de rassembler la documentation contemporaine et historique, principalement sur le plan cartographique afin de pouvoir mesurer les modifications du territoire au cours du XX^e siècle. La comparaison s'appuie sur les cartes topographiques des années 1930, 1955, 1980 et la géomatique actuelle produite par la MRC des Maskoutains.

Une deuxième série de fichiers géomatiques se sont ajoutés, produits notamment pour le ministère de l'Agriculture du Québec relativement aux travaux d'irrigation dans les zones agricoles et ont permis de mieux comprendre le rôle de la topographie dans un territoire apparemment plat. En effet, les légères variations des pentes, par exemple le long des cours d'eau, ont un impact en limitant l'exploitation agricole basée sur la culture des céréales, ce qui laisse souvent ces terres en friche.

La recherche photographique, notamment historique, s'est avérée moins fructueuse qu'espérée. Le nombre restreint des photos aériennes, pourtant prises dès les années 1930 dans diverses parties du Québec, témoigne du peu d'importance accordée alors aux territoires non exploités, dans une logique d'extraction des ressources naturelles, et d'un relatif désintérêt politique pour les territoires déjà humanisés et occupés, dans le sud du Québec. Les archives nationales ont permis de trouver des images prises principalement pour le compte du ministère des Transports dans le cadre de projets de voiries. C'est le cas du pont de Saint-Jude, dont les photographies montrent l'ancien pont couvert en bois, le pont en béton des années 40 et le nouveau pont actuel. (Voir figure 10.8).

3.2 L'analyse comparée

Une fois les documents de base réunis, la caractérisation des paysages culturels du territoire a demandé un travail d'analyse tenant compte à la fois du système parcellaire, de la configuration du système viaire, et des limites naturelles formées par la topographie, l'hydrographie et le couvert végétal. On entend par système parcellaire, le découpage et le mode d'assemblage des parcelles de terrain et par système viaire, l'aménagement des voies publiques de circulation à l'intérieur du territoire.

Cette étape du travail visait la reconnaissance des ruptures d'homogénéité dans les caractères qui structurent la forme de ce milieu humanisé. Plus spécifiquement, elle a établi ce qui définit le système viaire, le système parcellaire et le mode de distribution des noyaux villageois.

La recherche sur la formation historique du territoire a permis d'identifier le rôle structurant de certaines routes : les parcours mères précédant la colonisation, les parcours d'implantation bordés de parcelles (les rangs et leurs terres), les voies de raccordement permettant le passage d'un rang à l'autre (les montées), et les voies de restructuration. Ces dernières se superposent au canevas préexistant, en rompant certaines relations pour en établir de nouvelles comme la route 116 (boulevard Wilfrid-Laurier) et l'autoroute 20.

L'analyse des parcours avec le logiciel de syntaxe spatiale a mis en lumière l'enjeu de la perméabilité dans l'ensemble du territoire. Par exemple, la présence des barrières relativement infranchissables constituées par l'autoroute 20



Vue aérienne: Sainte-Madeleine 1931. Sources: Bibliothèque nationale de l'air, Ottawa



Travaux d'irrigation, fossé Source BANQ



Travaux de voiries, construction d'un pont sur la route 9, actuelle route 116. Source : BANQ



Fermes, extrait du macro-inventaire. Source BANQ



Travaux de voiries, la route 116. Source BANQ

3.2 Photos d'archives : travaux publics sur le système viaire et photos aériennes anciennes. La quantité et la qualité des documents historiques dépendent de l'importance accordée aux ressources locales. Il est symptomatique de constater que les territoires non développés sont mieux couverts sur le plan cartographique et photographique dans une perspective d'exploitation des ressources naturelles. Au contraire, une région rurale ancienne comme la vallée de la Yamaska est ainsi partiellement délaissée. Source : BANQ, BNAC

(barrière artificielle) ainsi que les rivières Yamaska, Noire et Salvail (barrières naturelles) morcellent le territoire et favorisent des connexions au détriment de certaines autres. Cet isolement relatif des territoires en périphérie de la MRC se traduit à la fois par un éloignement qui défavorise l'accueil de nouvelles activités et par une relation distancée avec la ville de Saint-Hyacinthe comme centre régional.

3.3 L'examen du processus

La fondation des villages montre une logique de proximité et d'intensification du développement rural entre 1780 et 1910. Le développement du chemin de fer explique l'importance de certains villages, tels Saint-Jude ou Saint-Hugues, et leur relative marginalisation avec le déclin ou l'abandon de ce mode de transport.

Une fois cette première lecture du processus de formation et de transformation complétée sur la base de la cartographie, le relevé sur le terrain a permis de vérifier certaines hypothèses et de recueillir le matériel photographique nécessaire à l'identification des unités morphologiques du territoire et de caractériser les paysages culturels qui le composent.

Le présent rapport fait état de l'ensemble de la démarche. L'étude se divise en quatre grandes parties :

- 1 le cadre d'étude ;
- 2 l'analyse du territoire ;
- 3 l'interprétation ;
- 4 la conclusion et recommandations.

La partie 2 (sections 4 à 7) porte sur la description de l'état actuel des grandes composantes territoriales et sur le processus de formation et de transformation qui a mené à cet état et constitue l'analyse proprement dite. La partie 3 (sections 8 et 9) décrit les caractères qui définissent l'identité du territoire de la MRC depuis sa première occupation et dont la connaissance permettra de guider le projet d'aménagement contemporain dans la logique propre du développement territorial ; il s'agit d'une interprétation des résultats.

3.4 Un lexique raisonné

La compréhension du milieu proposée dans le cadre de la présente étude, s'appuyant sur la formation et la transformation du territoire, repose sur l'analyse morphologique qui compare à la fois les processus historiques et les caractéristiques formelles décrivant ce paysage. Le lexique raisonné ci-dessous présente une définition des principaux concepts et la terminologie employée dans ce rapport, en partant du cadre théorique plus général qui définit la notion de patrimoine jusqu'aux termes plus spécifiques retenus pour décrire les caractéristiques de l'aménagement.

Patrimoine

Une définition sur quatre degrés :

- 1 Les bâtiments les plus importants, tels les palais et les églises, comme les plus modestes, telles les maisons en ville et à la campagne, sont désormais considérés comme un patrimoine bâti ; c'est le patrimoine monumental et vernaculaire.
- 2 Les bâtiments peuvent être anciens et récents en tant que patrimoine bâti témoignant de différentes époques de développement ; c'est le patrimoine historique et moderne.
- 3 La valeur et la compréhension du patrimoine bâti dépendent aussi de leur contexte qui donne un sens plus large au bâtiment dans son milieu ; patrimoine d'un site ou d'arrondissement historique.
- 4 L'importance croissante du contexte aboutit à la notion de paysage culturel ; elle vient lier l'arrondissement historique à l'environnement naturel ; patrimoine culturel dans la façon d'aménager le territoire qui témoigne d'une culture.

Patrimoine bâti

Une définition progressivement plus inclusive avec le temps

- 1 Il est un bien collectif : les bâtiments et les sites trouvent une valeur et un sens dans leur contexte et touche un vaste éventail de citoyens. Détruire ce patrimoine affecte l'environnement, autant sur le plan matériel et économique qu'identitaire et social.
- 2 Il comprend un ensemble organisé d'éléments d'échelles diverses : l'architecture vernaculaire, les monuments, les monuments historiques, les tissus urbains, les villes et les villages, les structures territoriales et les sites qui forment les paysages culturels.
- 3 Il est le reflet de l'évolution sociale et culturelle de notre société : le patrimoine bâti témoigne de nos institutions, de nos valeurs, de l'appropriation du territoire, de l'art d'habiter et des pratiques constructives qui se sont développées sur notre territoire, des courants esthétiques qui ont suscité l'adhésion de nos ancêtres, de notre adaptation au milieu et de notre créativité.

La Loi sur les biens culturels du Québec

La définition des biens à sauvegarder à l'échelle architecturale et urbaine

- 1 Monument historique : immeuble qui présente un intérêt historique par son utilisation ou son architecture ;
- 2 Site historique : un lieu où se sont déroulés des événements ayant marqué l'histoire du Québec ou une aire renfermant des biens ou des monuments historiques ;
- 3 Arrondissement historique : un territoire désigné comme tel par le gouvernement en raison de la concentration de monuments ou de sites historiques qu'on y trouve.

Paysage culturel

Un paysage qui exprime la relation entre le territoire naturel et son processus d'humanisation, dont les principes régulateurs sont issus des valeurs et attitudes du passé propres à un groupe culturel. Le paysage culturel est un territoire humanisé qui témoigne d'une manière de vivre spécifique.

Morphologie urbaine

L'étude des processus de formation et de transformation des établissements humains. Cette théorie descriptive et explicative englobe dans une vision unitaire l'ensemble des objets construits de toutes les époques, comme un tout organisé en tant que produit de la culture matérielle des communautés.

Échelles d'analyses morphologiques

- 1 Territoire : inclus les structures physiques naturelles (topographie et hydrographie) et artificielles de grande échelle qui permettent l'occupation et l'utilisation du territoire (réseaux de distribution incluant les routes, chemin de fer, infrastructures électriques, le parcellaire agricole, etc.).
- 2 Ville : ensemble des tissus urbains résidentiels et spécialisés (industriels, institutionnels ou commerciaux), étroitement liés à un territoire et organisés en fonction d'une hiérarchie composée de pôles et de nœuds, selon une répartition en modules qui correspond aux quartiers.
- 3 Tissu urbain : ensemble comprenant le réseau des rues (système viaire), le système parcellaire et le bâti.
- 4 Bâti : édifice caractérisé par une organisation spatiale, un système constructif et des traits stylistiques.

Composantes de l'analyse morphologique

(du général au particulier)

- 1 Organisme : niveau le plus élevé de complexité d'un tout ; l'organisme est composé de plusieurs systèmes.
- 2 Système : ensemble de structures agencées entre elles d'une façon rationnelle, formant un tout.

- 3 Structure : une structure est un ensemble d'éléments entre lesquels existent des relations et où toute modification d'un élément ou d'une relation entraîne une modification des autres éléments ou relations.
- 4 Élément : niveau le plus bas de compréhension du milieu bâti, l'élément est un composant simple d'une structure.

À l'échelle du territoire : le paysage culturel constitue l'organisme, dans lequel le cadastre et les infrastructures sont des systèmes, les types de voies ou de ruisseaux et fossés forment des structures, et les arbres, routes, ponts et bâtiments sont des éléments qui composent le paysage rural.

Caractère conceptuel des éléments

- 1 Sériel : un assemblage est dit sériel lorsqu'il est formé d'éléments similaires et répétitifs.

À l'échelle du territoire : le découpage des parcelles rurales destinées aux fermes familiales adopte un caractère sériel par la similitude des formes et des dimensions des concessions.

- 2 Organique : un assemblage est dit organique lorsqu'il est composé d'éléments uniques, par la forme ou la position particulière, qui n'est pas répétée ni interchangeable.

À l'échelle du territoire : le découpage des parcelles rurales destinées au domaine seigneurial ou à des communautés religieuses présente une logique organique par le caractère singulier des formes et dimensions des concessions.

Permanence structurale

« Forme qui conserve des caractéristiques reconnaissables à travers le changement en dépit du renouvellement de ses composantes. Ce qui implique une certaine continuité dans le processus de transformation du cadre bâti du fait que certains éléments anciens ont été générateurs de formes ultérieures ou les ont simplement conditionnées. Dans le cadre bâti, la permanence est fonction de l'échelle : le changement affecte davantage les éléments à petite échelle tandis que les structures à grande échelle subsistent dans la durée ». (Larochelle, Gauthier)

À l'échelle territoriale, ces éléments d'aménagement de l'espace, urbain ou rural, subsistant de phases de formation antérieures conditionnent fortement l'état postérieur du milieu urbain ou territoire en développement. Par exemple, le tracé d'un cours d'eau canalisé constitue une permanence structurale si une voie carrossable est aménagée exactement dessus ; des limites parcellaires qui dictent l'orientation des rues d'un quartier en sont également. Un parcours mère au tracé irrégulier est souvent un ancien sentier emprunté par les autochtones avant l'arrivée des Européens.

Caractères constitutifs décrivant le tissu cadastral rural et urbain

- 1 Parcelle : unité de découpage du sol défini physiquement par des frontières sur le sol ou au-dessus.
- 2 Tissu urbain : la notion inclut l'idée d'une imbrication et d'une solidarité de ses trois composantes (système viaire, le parcellaire et le bâti), ainsi qu'une capacité d'adaptation spatiale et sociale.
- 3 Tissu de base : tissu résidentiel qui forme la trame de base de la forme urbaine, généralement loti pour accueillir du bâti de base. Le tissu de base présente un caractère sériel.
- 4 Tissu spécialisé : tissu formé d'un ensemble de parcelles et d'édifices dont la vocation est autre que résidentielle, généralement lotis pour accueillir du bâti spécialisé. Le tissu spécialisé présente un caractère organique.
- 5 Unité morphologique : territoire qui partage des caractéristiques morphologiques similaires dans la nature de sa structure cadastrale, l'occupation et la mise en valeur du territoire.
- 6 Seuil : l'espace à partir duquel on entre dans un autre milieu ; passage entre deux milieux ruraux ou urbains différents. Transition entre deux unités morphologiques.

- 7 Nœud : le nœud est généralement un point de convergence de cheminement et un point de rupture ; il est renforcé lorsqu'il est accompagné d'un repère.
- 8 Repère : élément naturel (montagne, végétal) ou artificiel (édifice émergent, édicule, place) polarisant la perception d'un espace et permettant de s'y repérer. Il est souvent identifié par contraste avec son environnement, en particulier sur un arrière-plan, et il est visible depuis de nombreux points, rapprochés ou éloignés.

Caractères constitutifs du le système viaire

Emprise des parcours qui assurent l'accessibilité du tissu cadastral rural et urbain

- 1 Le système viaire : ensemble des parcours qui structurent le tissu territorial ; viaire : qui a trait à la voirie, l'aménagement de la voirie couvre le système viaire.
- 2 Parcours mère : chemin qui résulte de la nécessité de relier un pôle à un autre et dont le tracé précède l'usage bâti ou agricole du sol qui se développe dans ses marges.
- 3 Parcours d'implantation du bâti : voie urbaine ou rurale tracée au milieu d'un lotissement afin de donner accès aux parcelles situées de part et d'autre. Généralement, les voies d'implantation sont perpendiculaires aux parcours mères et sont ouvertes pour lotir des concessions originales.
- 4 Parcours de raccordement : voie qui résulte de la nécessité de relier deux parcours d'implantation, idéalement à intervalles réguliers, pour assurer la perméabilité du tissu urbain.
- 5 Parcours de restructuration : type de voie qui résulte du percement d'un axe à travers un espace préexistant lorsqu'on estime qu'une liaison directe est nécessaire entre des pôles préexistants ou entre de nouveaux pôles de l'agglomération et que, jusque-là, un tel lien n'est pas assuré par un parcours mère précédent.

À l'échelle du territoire, les parcours mères incluent les rivières navigables empruntées pour atteindre des territoires inoccupés, et des routes terrestres tracées avant le découpage cadastral en concessions. Les parcours d'implantation sont les rangs sur lesquels on accède aux concessions, et les parcours de raccordement sont les montées qui permettent de passer d'un rang à l'autre.

Les parcours de restructuration prennent deux formes. En premier lieu, il peut s'agir de réseau de transport alternatif au système viaire de base composé des parcours mères, d'implantation et de restructuration. On touche ainsi aux routes nationales qui traversent le territoire de la MRC. En second lieu, les restructurations prennent la forme d'interventions ponctuelles pour rectifier les segments du système viaire existant, on pense en particulier aux intersections décalées entre les parcours de raccordement en passant d'un rang à l'autre.

Description du bâti

- 1 Bâti de base : ensemble des édifices destinés à l'habitation. Le bâti de base présente un caractère sériel.
- 2 Bâti spécialisé : ensemble des édifices dont la vocation est autre que résidentielle, incluant aussi les types bâtis dans lesquels la fonction habitation est secondaire par rapport à celle qui engendre la spécialisation du type. Le bâti spécialisé présente un caractère organique.

À l'échelle du territoire, les maisons de fermes et les bâtiments agricoles constituent le bâti de base qui caractérise la majeure partie du patrimoine bâti, tandis que les écoles de rangs, les gares, les églises et les moulins sont des composantes constituant le bâti spécialisé.

Aire de pertinence

L'espace extérieur rattaché à un édifice en tant qu'aire de dégagement attenant. Superficie d'espace non construit de la parcelle qui est le complément normal d'un bâtiment.

À l'échelle du territoire, l'aire de pertinence désigne pour le bâti de base, l'implantation et les distances entre les maisons de fermes et les bâtiments agricoles. L'aire de pertinence varie dans son implantation et sa configuration, selon les différents types de bâti.

Caractères constitutifs décrivant le bâti

- 1 Caractère constructif : système de construction d'un bâtiment. Le caractère constructif est défini par la nature des éléments structuraux et leur mode d'assemblage.
- 2 Caractère distributif : le caractère distributif définit les composantes spatiales d'un bâtiment (pièces, hall, corridors, escaliers) et leurs relations. Les prolongements extérieurs des bâtiments ainsi que le mode de relation des espaces intérieurs à la rue et à la cour sont également inclus dans le caractère distributif.
- 3 Caractère stylistique : le système d'ornementation des bâtiments. Le caractère stylistique inclut la volumétrie générale du bâtiment (corps du bâtiment + forme de la toiture) ainsi que le mode de composition de la façade, les proportions et l'ornementation.

La perception du paysage

- 1 Perspective visuelle : relation entre un point d'observation, situé dans l'espace public, et un élément du paysage. Il faut distinguer les notions de paysages et de perspectives visuelles. Alors que le paysage est un ensemble complexe constitué d'éléments naturels et construits qui s'agencent selon des règles particulières, la perspective visuelle est une vue précise qui met en relation un ou des éléments importants du paysage et un lieu particulier.
- 2 Perspective cadrée : perspective restreinte et définie par des éléments physiques verticaux comme des arbres, des colonnades, des clôtures, des murs, des bâtiments.

La syntaxe spatiale

Configuration : la configuration spatiale analyse les relations d'accessibilité entre les espaces composant un milieu. L'analyse peut se faire à différentes échelles telles les pièces d'un logement, ou les routes qui traversent un territoire urbain ou rural. L'analyse de la configuration observe que l'accessibilité relative d'une pièce ou d'une route est largement déterminée par sa position relative dans le lieu analysé.

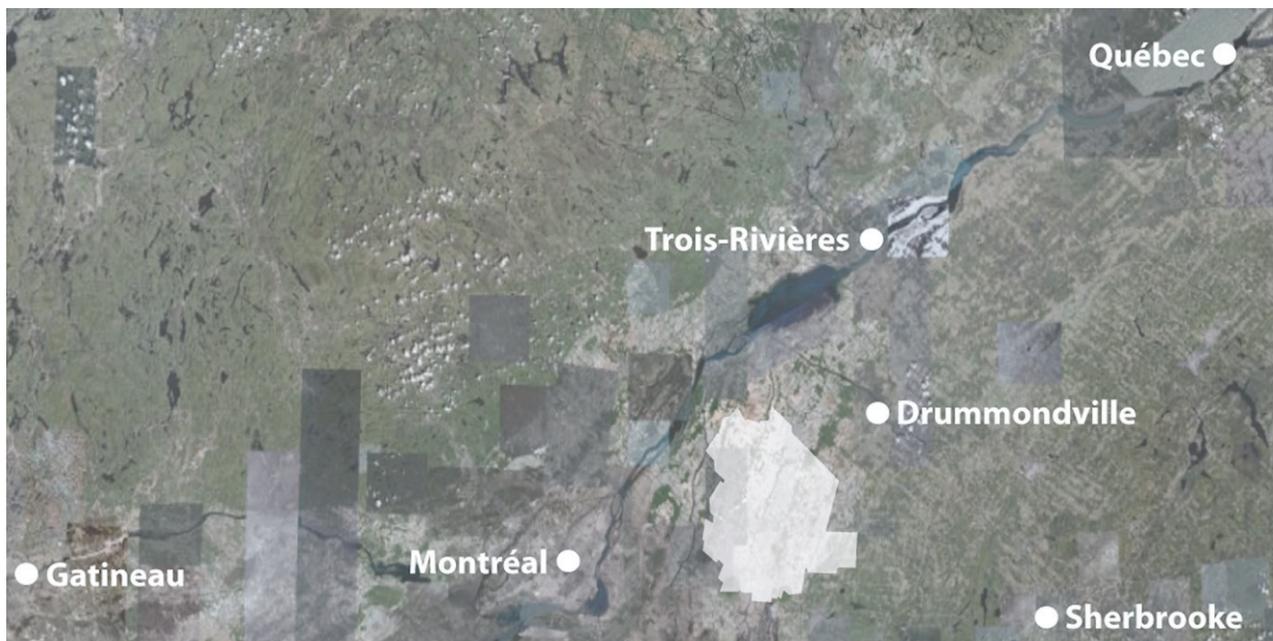
À l'échelle du territoire, cette accessibilité variable se traduit par une importance plus ou moins grande des routes en terme de fonctions qui y sont localisées, de la valeur symbolique de centralité et comme point de contrôle privilégié pour atteindre les autres routes.

Intégration

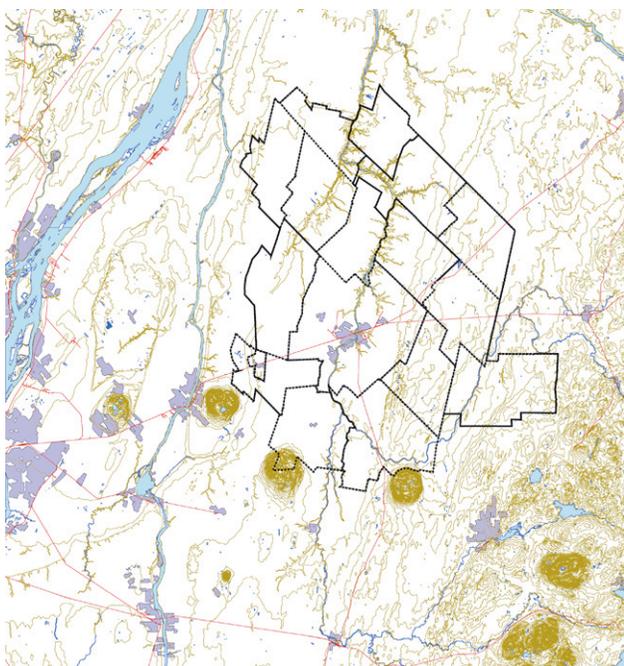
La valeur d'intégration mesure la probabilité mathématique d'un espace dans sa configuration sur le milieu analysé. Une valeur d'intégration élevée suggère un rôle important qui peut être vérifié par corrélation avec les niveaux de circulation, le type d'activités et les valeurs foncières.

Ségrégation

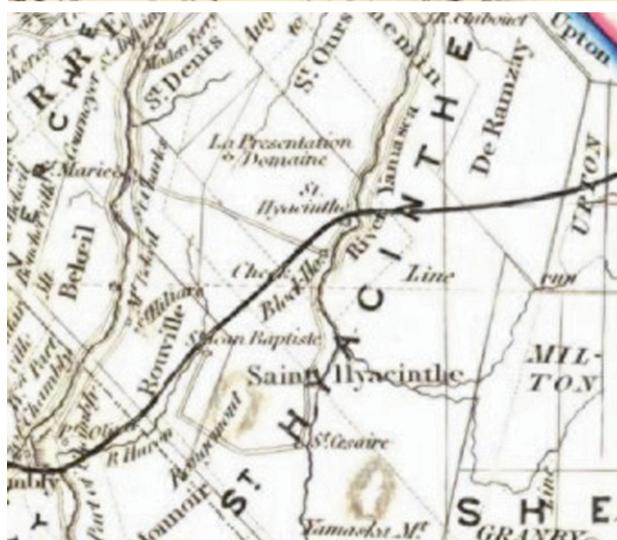
Antonyme de l'intégration ; la valeur de ségrégation sonne une mesure de l'inaccessibilité relative d'un espace dans son milieu. Cette position marginale n'est pas négative en soi, mais son appréciation se mesure à la pertinence des fonctions qui y sont localisées. Une chambre à coucher dans un logement, ou une prison dans une ville seront volontairement peu accessibles pour répondre à des objectifs d'intimité ou de sécurité. À l'inverse, l'implantation d'activités ou d'usage destinés à un grand public sur un site ségrégué pourra nuire à son accessibilité et sa vitalité.



4.1 Localisation de la MRC des Maskoutains dans la moitié sud du Québec ; une position centrale entre les centres urbains de Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sherbrooke. Sources : MV, Google



4.2 Les limites administratives de la MRC des Maskoutains dans la plaine de la Montérégie. Sources : MRC



4.3 L'aménagement et le développement du territoire sur le plan historique : Holland 1815,1841. Sources : BANQ.

Partie 2 : Le processus de formation et transformation

4 Caractères géographiques

4.1 La position relative de la MRC

La MRC des Maskoutains se situe dans la grande plaine du Saint-Laurent, une région administrative appelée la Montérégie qui est caractérisée par la présence de soudaines montagnes, apparentées au Mont-Royal, surgissant d'un territoire relativement plat. La proximité avec Montréal explique largement le rôle de réserve agricole de la région depuis le début du XIX^e siècle. La construction très précoce du chemin de fer (1850) soutient le développement d'une agriculture spécialisée. L'arrivée de l'autoroute transcanadienne assure à Saint-Hyacinthe un accès au transport routier privilégié après 1960, plaçant la ville et la région dans l'orbite métropolitaine de Montréal comme pôle complémentaire.

Le territoire de la plupart des municipalités de la MRC des Maskoutains trouve leur point commun géographique dans le partage du vaste bassin versant de la basse rivière Yamaska et d'une partie de la rivière Noire. Cette division géographique suit à l'ouest la crête qui le sépare du bassin de la rivière Richelieu, tandis que la limite méridionale est marquée par la présence des monts Saint-Hilaire, Rougemont et Yamaska, qui forment un fond de scène fermant le panorama.

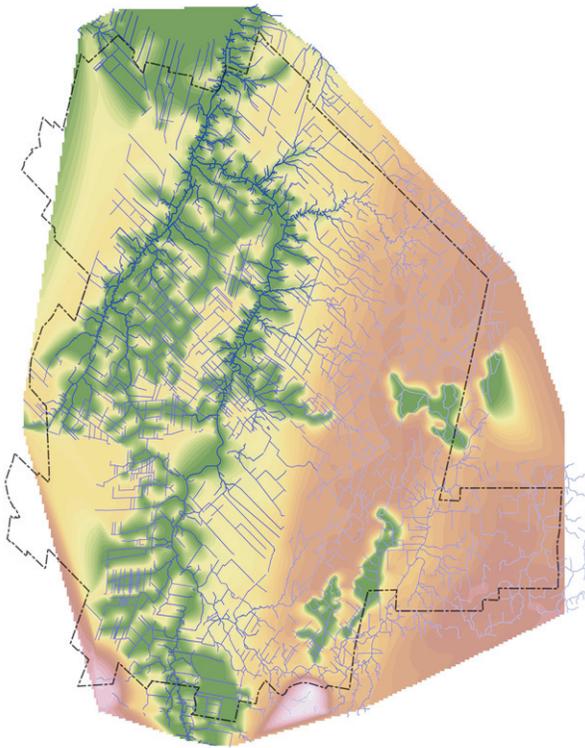
Les limites de la MRC des Maskoutains semblent, à première vue, artificielles dans la mesure où leur tracé ne correspond pas directement à un découpage fondé sur un élément géographique naturel telle une ligne de crête continue ou le tracé d'une rivière. Les limites dérivent de découpages administratifs plus anciens qui renvoient aux limites de la seigneurie de Saint-Hyacinthe, de sa division ultérieure, des seigneuries de Saint-Ours, Bourgchemin et Ramezay, ainsi que la moitié nord du canton de Milton (voir figure 4.7).

Toutefois, le caractère géomorphologique du territoire démontre que ces limites seigneuriales ne sont pas complètement dépourvues de pertinence sur le plan géographique et naturel. Elles suivent la plaine de la vallée de la Yamaska définie par deux crêtes parallèles, soit la crête de Saint-Bernard et la crête de Saint-Dominique de la plaine de la rivière Noire à l'est.

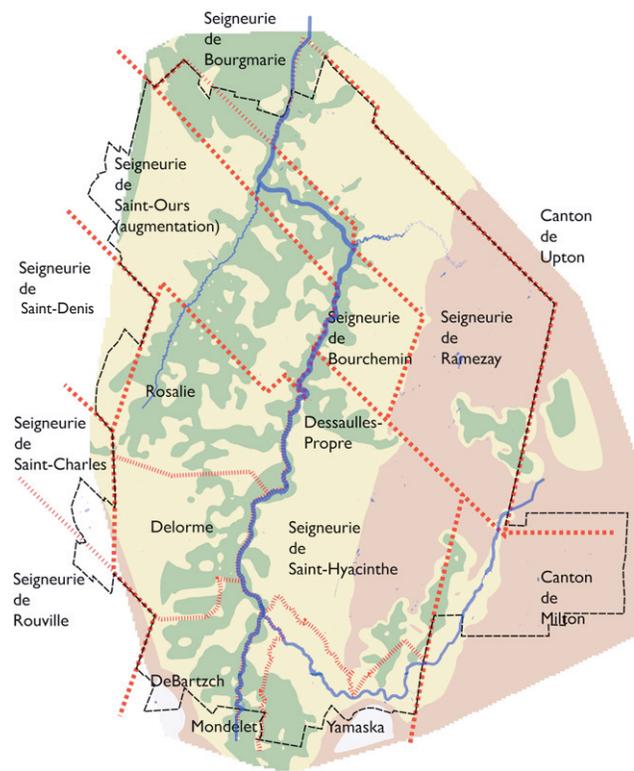


4.4 La masse des montérégiennes comme fond de scène au paysage de la plaine de la rivière Yamaska: Rougemont et Mont Yamaska.
Source : MV

4.5 La topographie et l'hydrographie du territoire de la MRC des Maskoutains dans la plaine de la Montérégie. Sources : MRC, MV



4.6 La topographie et l'hydrographie du territoire : interprétation de la topographie. Les 4 grands types de relief : la plaine (en jaune), les ravins (en vert), les vallons et les crêtes (en rouge), les montagnes (en blanc). Sources : MRC, MV



4.7 La topographie et l'hydrographie du territoire : la correspondance des limites seigneuriales et des limites naturelles. Sources : MRC, MV

Cette logique se poursuit dans le tracé des parcelles dont l'activité agricole demandait une certaine attention aux bassins versants des ruisseaux et rivières pour assurer l'irrigation comme le drainage. Ce souci de performance explique un système parcellaire répétitif dans son mode de découpage en longues parcelles rectangulaires toutes semblables, mais aussi une certaine souplesse dans la forme et l'orientation de ces parcelles. Elles sont perpendiculaires aux plus grandes rivières, comme les Yamaska et Noire, lorsqu'elles sont à proximité de celles-ci, puis parallèles aux rivières lorsqu'il est préférable de suivre les ruisseaux, plus profondément dans les terres (voir figure 4.6). Dans les deux cas, on profite de l'écoulement naturel de l'eau vers le ruisseau ou la rivière.

L'intégration de la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton au territoire de la MRC constitue à la fois une suite logique au découpage seigneurial et une contradiction pour chaque moitié de cette portion de territoire. En effet, une première section s'inscrit dans la plaine de la rivière Noire, et précisément une partie du cadastre rural adopte le mode de découpage seigneurial perpendiculaire à la rivière. Par contre, à l'est, une deuxième portion s'étend sur le début des collines qui annoncent les Appalaches. L'irrégularité du relief est partiellement prise en compte par les routes de campagne alors qu'elle est ignorée par le cadastre.

4.2 L'hydrographie

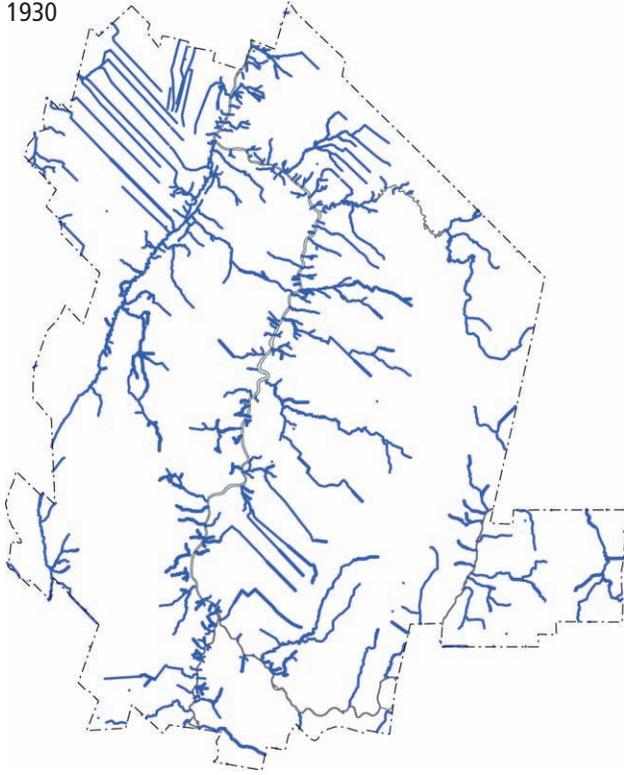
La cartographie illustre au premier plan le tracé sinueux de la rivière Yamaska, s'écoulant du sud vers le nord en direction du lac Saint-Pierre. L'importance de la rivière est partiellement occultée par le fait que les routes ne la suivent que sur des sections limitées de son tracé, de sorte qu'on ne la voit que ponctuellement sur le territoire, en particulier autour de Saint-Hyacinthe et de Saint-Hugues.

Les rivières Salvail, Noire, Scibouette et Mawcook sont des affluents principaux de la rivière Yamaska. Les deux premiers ont marqué le découpage des terres de par et d'autre de leur lit. La rivière Noire est bien visible depuis l'espace collectif parce que bordée par des routes tandis que les rivières Salvail et Scibouette, chacune au fond d'une forte dépression, disparaissent, cachées par les arbres. Une courte section de la rivière Mawcook se déverse dans la rivière Noire.

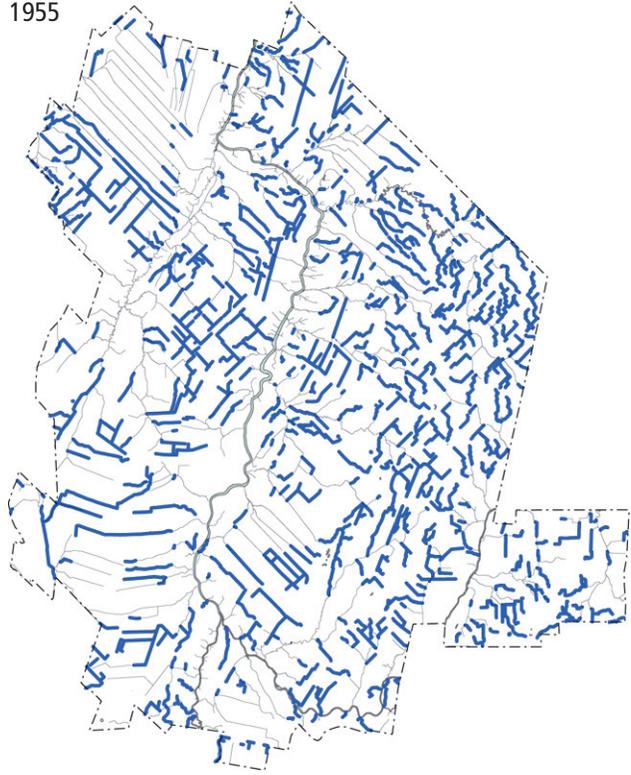


4.8 Les abords des rivières Noire et Yamaska : les paysages sont souvent cachés derrière un écran boisé dense. Ces paysages des rivières se dévoilent au passage d'un pont ou au détour d'une route en surplomb. Source : MV

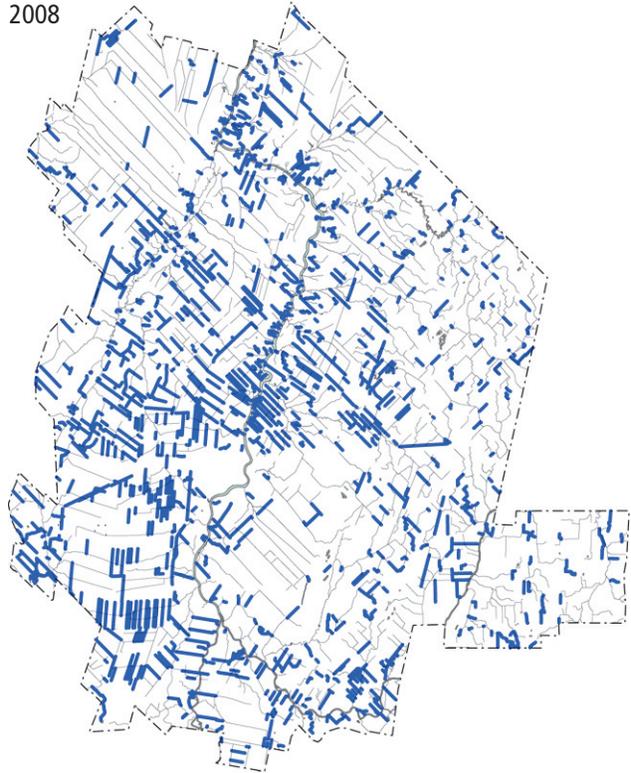
1930



1955



2008



- 4.9 Évolution des travaux de drainage au cours du XXe siècle en 1935, 1955 et 2008. La comparaison des cartes historiques souligne l'importance des travaux d'irrigation et d'écoulement des eaux dans un territoire relativement plat. Ces travaux commencent au début du XXe siècle et se sont poursuivis jusqu'à maintenant sur la principe d'interventions ponctuelles à l'échelle des propriétés privées. La juxtaposition historique et géographique de ces fossés et ruisseaux redressés et régularisés produit un réseau à l'échelle régionale du territoire. Sources : MRC, MV

L'une des surprises de l'analyse morphologique sur le plan historique a été de découvrir l'extension des travaux de drainage depuis le début du XX^e siècle. La comparaison des cartes topographiques de 1930, 1955 et 2008 a démontré des travaux continus destinés à faciliter le drainage d'un territoire relativement plat et au sol contenant de l'argile imperméable (voir figure 4.9).

Cette transformation s'effectue de façon progressive et individuelle, au gré des demandes des propriétaires et des programmes publics d'assistance financière, créant un très vaste réseau de ruisseaux redressés et de nouveaux fossés. Il semble que malgré son extension systématique, un tel réseau n'arrive pas à gérer de façon globale l'écoulement des eaux en raison d'une planification trop ponctuelle et locale, alors que l'enjeu se pose désormais à l'échelle de l'ensemble du territoire de la MRC.

4.3 Le couvert forestier

On distingue quatre types de paysages forestiers dans le territoire de la MRC des Maskoutains : les boisées de fond de parcelles (cordons de terre), les boisés sur les pentes érodées, les crêtes et les collines et le mont Rougemont.

Le modèle seigneurial du développement agricole prévoyait le maintien d'une zone forestière en fond de parcelles afin de fournir du bois de chauffage et de construction aux agriculteurs. Le principe d'orientation en fonction des bassins versants signifiait aussi que ces zones forestières étaient, en principe, situées à un niveau topographie plus élevé que les terres cultivées et la ferme. Cette stratégie traditionnelle explique en partie la présence de zones boisées au bout des terres visibles depuis les rangs, en particulier dans les municipalités de Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Jude et Saint-Louis, ainsi que ponctuellement à Saint-Hélène-de-Bagot et Saint-Liboire (voir figure 4.10).

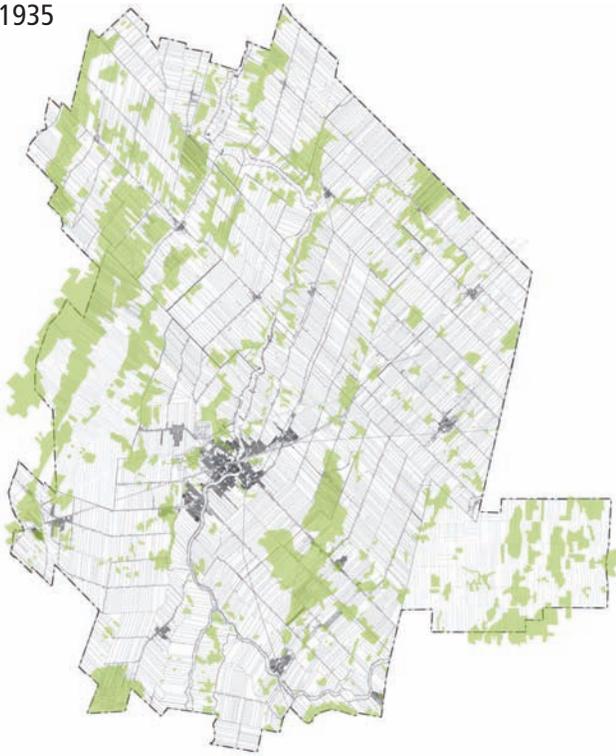
En même temps, il faut constater que la plupart des terres dans la vaste plaine de la Yamaska n'ont pas de zones boisées en bout de parcelle. La comparaison historique démontre d'ailleurs que cette situation a peu évolué au XX^e siècle où le couvert forestier était soit absent, soit ponctuel et marginal, sans doute en raison de la fertilité des terres qui favorisait leur culture.

Pourtant à l'échelle de la MRC, le couvert forestier se concentre justement sur les terres moins fertiles ou les plus difficiles à exploiter en fonction du modèle de production agricole actuel. La présence d'arbres à travers le paysage annonce des changements de topographie et de type de sol qui constituent de véritables limites pour la culture des céréales.

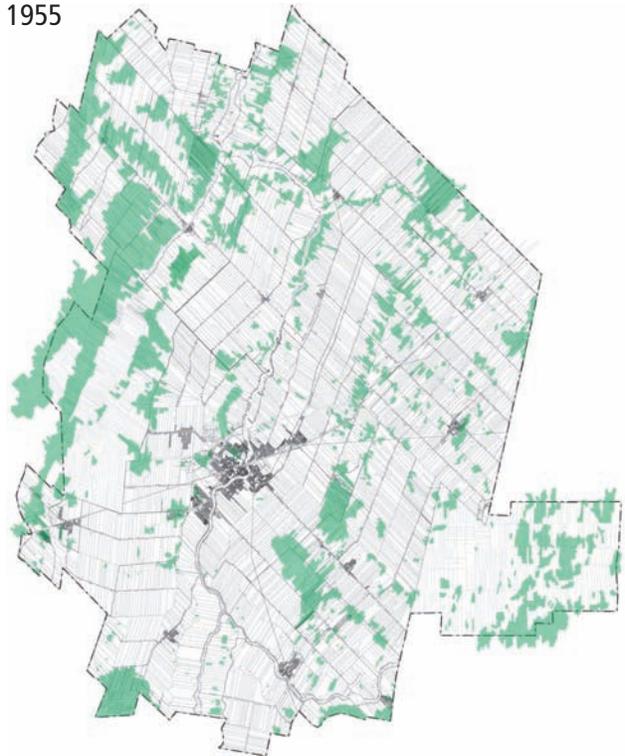


4.10 La crête boisée au nord de Saint-Bernard-de-Michaudville. Source : MV

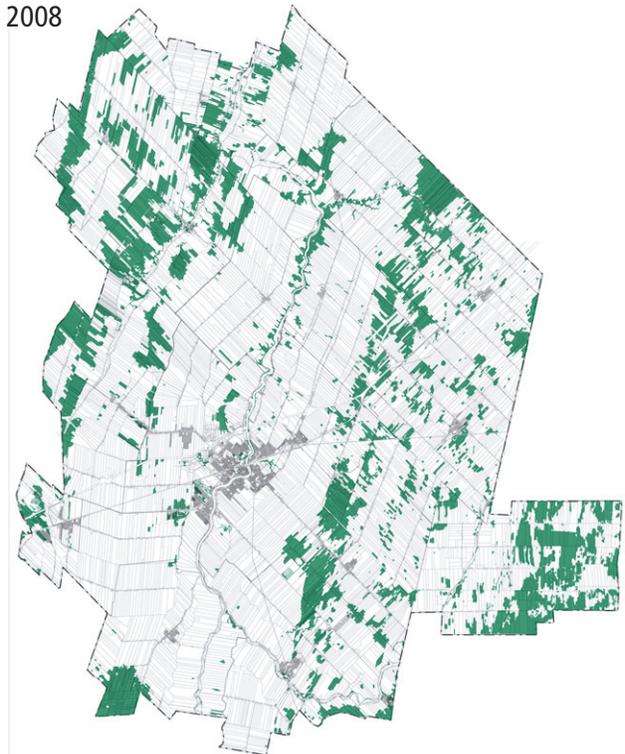
1935



1955



2008



4.11 Couvert forestier : l'évolution des boisés ; 1935, 1955, 2008. Sources : MRC, MV

On constate une diminution des forêts dans la plaine, notamment à l'ouest de la MRC, et une croissance des forêts le long de la crête de Saint-Dominique et les collines de Saint-Valérien-de-Milton

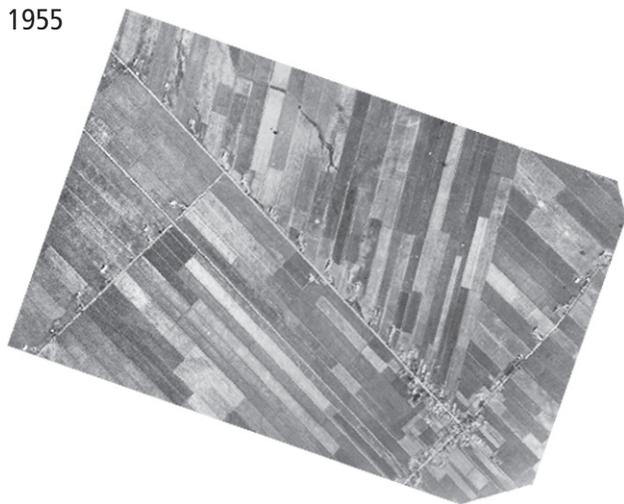
Mis à part les boisés de fond de parcelle, les autres types de paysages boisés se structurent en fonction des contraintes topographiques et de la qualité des sols qui expliquent la présence du couvert forestier et l'absence d'agriculture.

On peut ainsi distinguer :

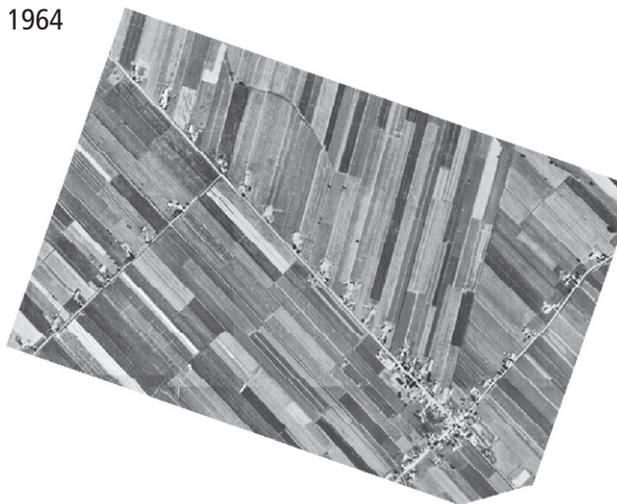
- Les dépressions le long des cours d'eau, ravins creusés par l'érosion, dont la déclivité contraint l'agriculture. Ces zones boisées sont souvent récentes, puisqu'elles étaient auparavant des aires de pâturage avant d'être laissées en friche, pour devenir de la forêt nouvelle. Selon Campeau (2004), ces boisés sont nécessaires pour «maintenir l'intégrité physique du bassin versant des rivières Yamaska et Noire et de la bonne qualité de l'eau pour consommation».
- Les bandes boisées situées au milieu des champs annoncent la présence d'un ravin, d'une rivière, d'un ruisseau ou d'un fossé laissé à la forêt. Le phénomène est marquant le long de la rivière Yamaska, Salvail ou Scibouette, mais se répète également le long de nombreux cours d'eau plus modestes.
- Les crêtes qui marquent deux grandes diagonales boisées traversant le territoire de la MRC du nord au sud.
- Les collines dans la moitié orientale de la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton.
- La moitié du mont Rougemont, montagne partagée avec la MRC voisine de Rouville.

La présence du couvert boisé est ainsi liée au modèle agricole actuel et le caractère marginal de la villégiature protège les forêts de la construction résidentielle ou les activités sportives intensives. Le couvert forestier représente environ 18% du territoire de la MRC, ce qui traduit par contraste l'importance de la production agricole. Les villages

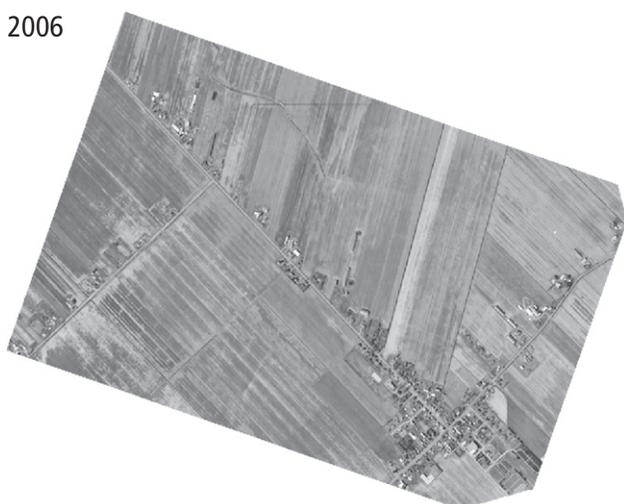
1955



1964



2006



4.12 Couvert forestier : détail de l'absence de boisés au fond des concessions dans la plaine de la Yamaska ; exemple des concessions autour du village de Saint-Barnabé-Sud, 1955, 1964, 2006. Source : MRC

a



b



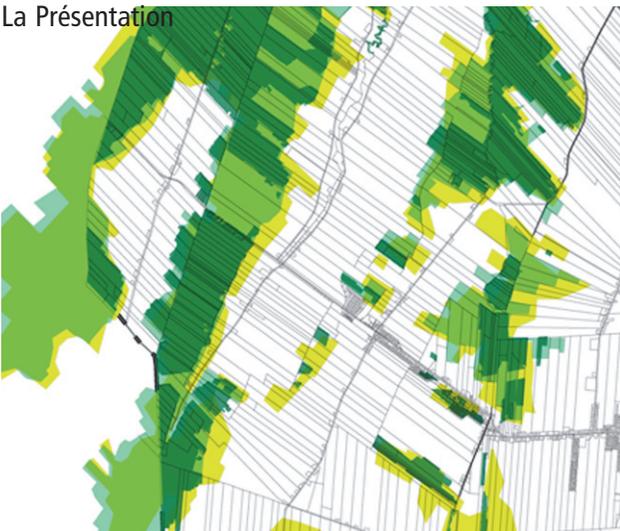
c



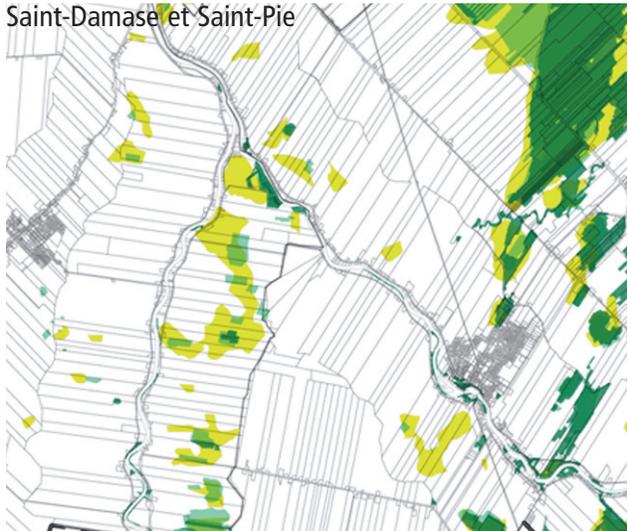
4.13 Exemples de bandes boisées : au bord d'un ruisseau (a), aux périmètres d'une habitation (b), sur la limite d'une concession et d'un champ (c). Source : MV

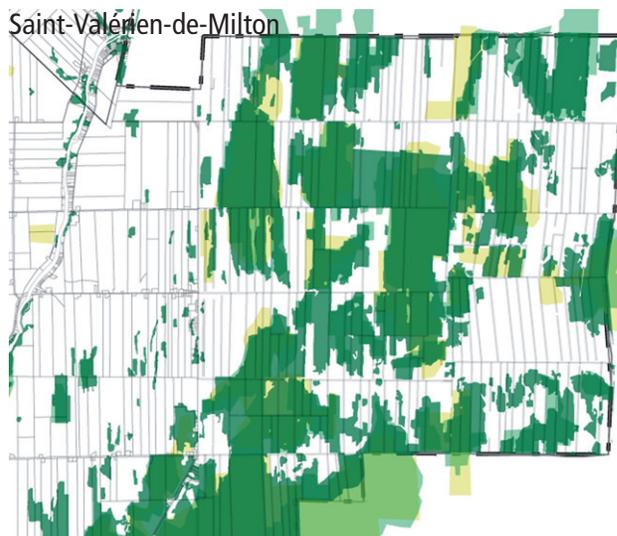
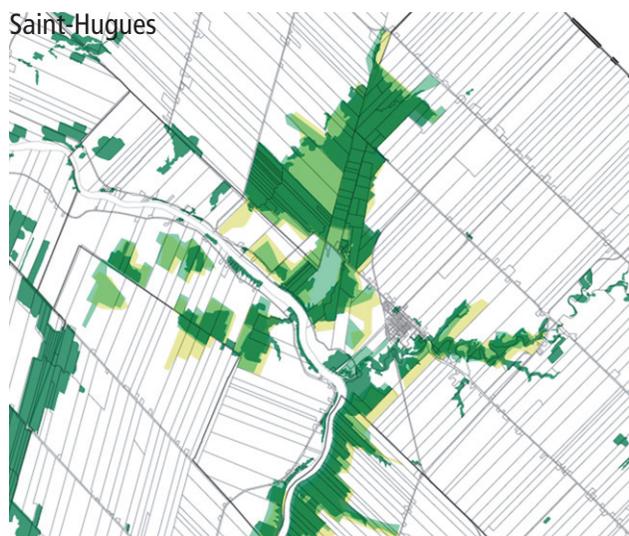
4.14 Couvert forestier : la réduction des boisés dans les zones plaines agricoles: 1935 (jaune), 1955 (vert), 2008 (vert foncé). On observe un mouvement continu favorable au déboisement de la plaine. Source : MRC, MV

La Présentation



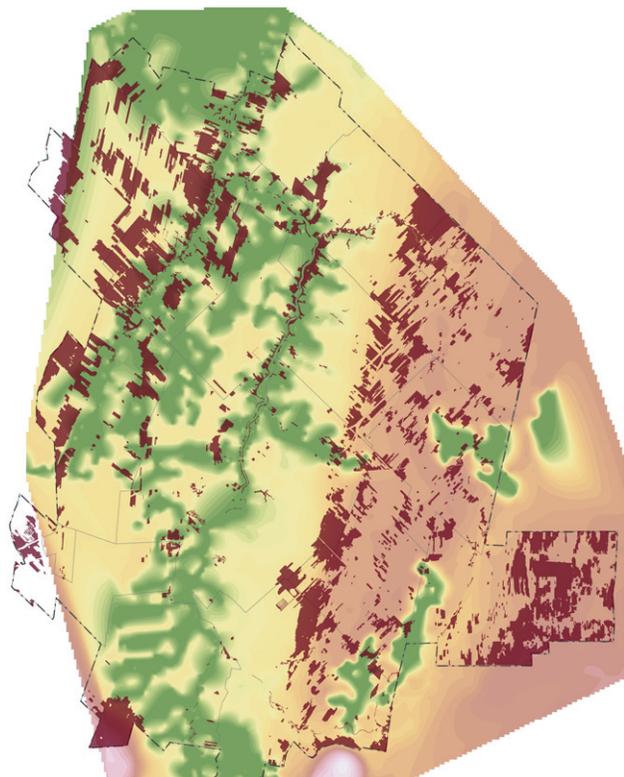
Saint-Damase et Saint-Pie





4.15 Couvert forestier : stabilité ou croissance des boisés en dehors des plaines agricoles: 1935 (jaune), 1955 (vert), 2008 (vert foncé). On observe que les boisés se maintiennent, voire augmentent au bord des rivières, des ravins et des fossés, tel à Saint-Hugues (a) ainsi que sur les collines de Saint-Valérien de Milton (b). Source : MRC, MV

4.16 Couvert forestier : il existe une relation entre le relief et le couvert boisé (en brun-rouge) en se divisant en 4 grands ensembles; 1) les crêtes nord-sud de Saint-Bernard-de-Michaudville et Saint-Dominique, 2) les abords des rivières Salvail, Yamaska et Scibouette 3) les montérégiennes de Rougemont et Yamaska, 4) de Saint-Valérien-de-Milton. Source : MRC, MV



de Saint-Valérien-de-Milton et de Saint-Jude possèdent à eux seuls environ 28% du couvert forestier de toute la MRC. Dans l'hypothèse de nouvelles activités rurales, tant aux niveaux agricoles que touristiques, il faudra réfléchir à leurs impacts sur le couvert forestier, et le cas échéant proposer leur sauvegarde.

4.4 Résumé de la section 4

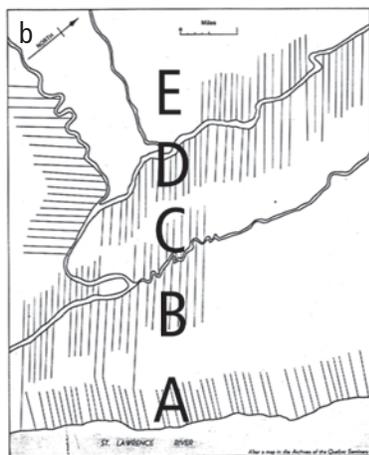
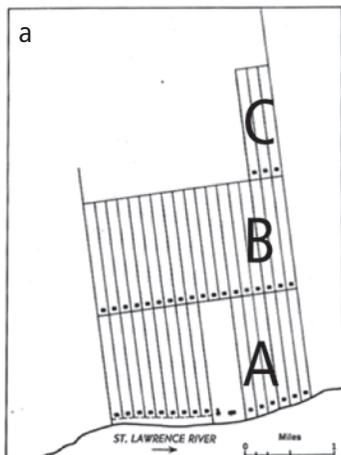
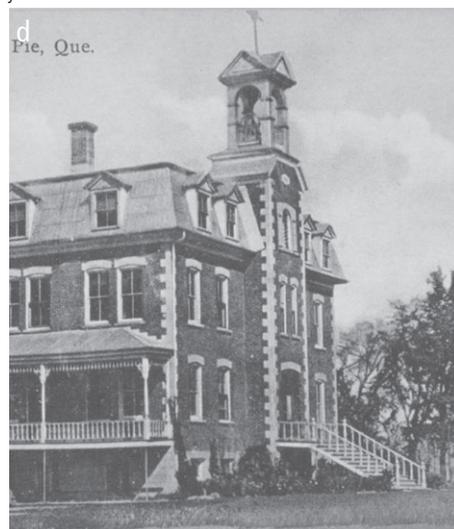
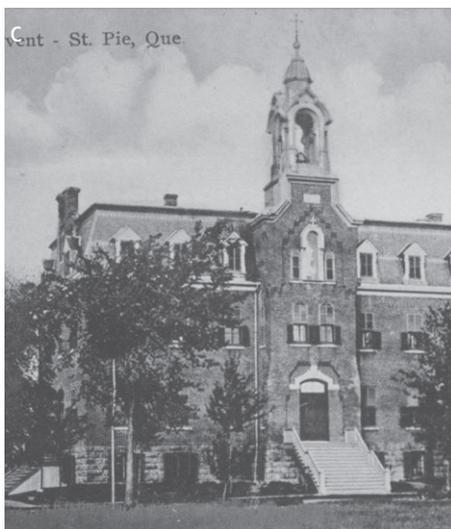
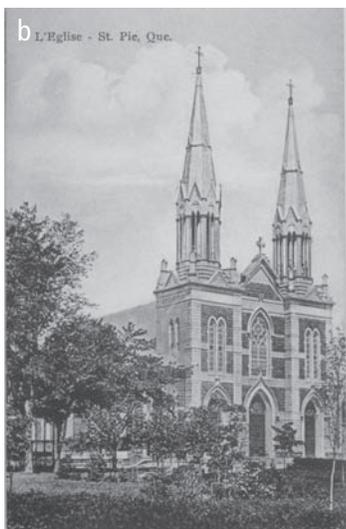
- Les limites de la MRC des Maskoutains sont calquées sur celles d'anciennes seigneuries, elles-mêmes partiellement définies par les caractéristiques géomorphologiques du territoire ;
- Le territoire comprend une rivière principale coulant du sud vers le nord, la Yamaska et trois affluents majeurs : les rivières Noire, Salvail et Scibouette. Au cours du XX^e siècle, une extension massive du réseau de drainage complète l'irrigation du territoire ;
- Bien que les zones boisées soient limitées sur le territoire, on les retrouve sur les collines rocailleuses et les fonds de ravin des cours d'eau.



5.1 La documentation historique conventionnelle se concentre sur la fondation des paroisses et l'évolution des villages. L'exemple des documents disponibles sur Saint-Pie à la Bibliothèque nationale du Québec souligne l'importance accordée à l'histoire sociale et institutionnelle : vue aérienne avec le pont routier (Vieux-Pont) (a), l'église (b), le couvent (c), le collège (d).

Cette histoire se concentre sur l'arrivée des premières familles et l'évolution des institutions religieuses et ses acteurs : prêtres et communautés conventuelles. La perspective « positiviste » des auteurs énumère les fondations et les initiatives de développement économique et sociale.

La documentation disponible n'aborde pas directement la transformation du territoire; il n'y a pas de mise en contexte plus large pour expliquer les transformations ou les disparitions de ces composantes du paysage culturel que sont les laiteries, les gares ou les écoles de rang. Sources : BANQ, Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe.



5.2 Le système des rangs et concessions rurales : modèle de concession des terres et d'ouverture des rangs : un modèle régulier et systématique d'occupation du territoire avec un système viare composé de voies d'eau (parcours mères), de voies d'implantation (rangs) et de voies de raccordement (montées). Exemples; le modèle théorique (a) de la Seigneurie de Saint Sulpice (b), exemple de rang simple et de rang double, île de Montréal (c). Sources : « The Early Seigniorial System in Canada », BANQ

5 Phases d'occupation du territoire

5.1 L'histoire méconnue de l'aménagement

La recherche initiale a été menée à travers divers ouvrages historiques sur la région et les albums anniversaires des différentes paroisses. On constate l'importance accordée à l'histoire sociale de ce territoire. En particulier, les documents les plus anciens racontent largement l'histoire religieuse avec l'arrivée des prêtres, des communautés conventuelles et la construction des églises, des couvents, des presbytères et des écoles. À l'inverse, l'histoire économique ne se pose que dans une description régionale de l'évolution de la Montérégie et du sud du Québec, dans laquelle l'histoire spécifique des paroisses et des villages de la MRC des Maskoutains est plus générale et approximative.

À l'échelle du territoire, l'histoire du développement et de l'aménagement du territoire reste encore une narration associée aux familles. Sans remettre en cause l'intérêt d'une telle perspective, celle-ci occulte l'encadrement structurel qui détermine l'aménagement du territoire. Par exemple, les décisions des seigneurs et le rôle des arpenteurs définissent le découpage et l'allocation des parcelles. La perspective sociale n'éclaire pas non plus les modèles économiques qui expliquent la nature du défrichement, l'exploitation des sols selon le type d'agriculture, l'implantation des familles et l'aménagement de l'habitat rural.

À partir d'une lecture croisée de la documentation assemblée dans l'étude de Diane Viau de 1988, des divers textes consultés et de l'analyse morphologique de la cartographie, il est possible de retracer sommairement les phases d'occupation du territoire à partir des deux parcours mères mentionnés précédemment.

5.2 Le découpage du cadastre rural

La mise en valeur et l'occupation d'un territoire dans une logique de colonisation passent par le découpage des terres en concessions. Les dimensions de celles-ci, et les ressources qu'elles promettent, s'inscrivent dans une logique de développement économique et social. Le cadastre original de la MRC des Maskoutains raconte à l'origine un projet de mise en valeur agricole basée sur une société composée de fermes familiales.

Le découpage des concessions dans la MRC des Maskoutains se conforme au modèle mis en oeuvre dans une bonne partie du territoire du Québec, là où s'est établi le système de colonisation associé au régime seigneurial. Ce système se compose de parcelles formant les concessions originales qui adoptent généralement une forme rectangulaire allongée. L'ensemble des concessions s'aligne de façon parallèle le long de rangs.

Le découpage du territoire se traduit ainsi par deux opérations simultanées : la première est cadastrale avec la création des concessions individuelles parallèles, tandis que la seconde vise la mise en place du réseau viaire, avec la réserve d'une bande d'emprise publique destinée à servir de rang d'accès aux concessions qui le bordent.

Le découpage des concessions et, simultanément, le dessin du système viaire, se présentent, sur le plan théorique, comme une méthode sérielle et systématique d'occuper le territoire. Lorsque le territoire présente un relief peu accidenté, telle la plaine qui borde le fleuve Saint-Laurent de part et d'autre, l'implantation des rangs est tenue pour être régulière, parallèle, adoptant une logique sérielle dans la répétition des formes, la disposition des concessions et leur orientation.

Toutefois, les exemples de concessions montrent que les dimensions peuvent varier en fonction de trois critères. En premier lieu, la dimension de la concession agricole est mesurée en fonction des besoins et ressources de l'occupant : le seigneur ou une communauté religieuse se voient concéder de plus vastes domaines que les habitants. En second



5.3 Extrait de la carte de l'arpenteur Bouchette, 1831. Cette carte du Bas-Canada indique notamment les routes et les terres concédées. On constate que plusieurs rangs et lotissements sont spéculatifs, notamment parce que sans rapport avec le cadastre actuel. Sources : BANQ, MV

lieu, la dimension prend aussi compte du potentiel agricole en concédant des domaines plus étroits sur les meilleures terres, tandis que des concessions plus vastes se déploient sur les terres moins fertiles. Enfin, la forme, les dimensions et la disposition des concessions doivent tenir compte de la topographie et de l'hydrographie du site, ce qui entraîne des déformations et des irrégularités dans les formes et l'orientation des concessions, affectant ainsi directement le tracé du système viaire (rangs et montées).

L'étude du cadastre rural dans la MRC des Maskoutains démontre que les changements d'orientation des rangs s'expliquent principalement en fonction du drainage des terres vers les rivières qui serpentent sur ce territoire. Le parcours des rangs s'explique en grande partie par une logique de drainage adaptée aux bassins versants principaux. Il explique la localisation des concessions découpées sur les berges des rivières principales et le tracé parallèle des premiers rangs, comme le montre le modèle théorique décrivant le système seigneurial.

Ces règles originales persistent jusqu'à la première moitié du XIX^e siècle dans les terres concédées sous le régime seigneurial, comme on peut le constater dans la majeure partie du territoire de la MRC des Maskoutains.

Le rang joue dans ce contexte un triple rôle. En donnant l'accès aux concessions, il définit l'adresse et le voisinage social de ses habitants ; il constitue également une partie du réseau routier, le système viaire ; il rattache également à son axe linéaire un territoire formé par les concessions qu'il dessert, définissant ainsi un territoire géographique.

L'analyse de l'orientation des rangs sur le territoire de la MRC des Maskoutains illustre trois axes principaux : les concessions directement aboutées sur les rivières Yamaska, Noire et Salvail ; les rangs parallèles à l'axe de chacune de ces rivières ; et les rangs perpendiculaires aux mêmes rivières.

Un quatrième type d'orientation touche la plus grande partie du territoire de la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton dont les concessions s'inscrivent dans une ordonnance orthogonale liée au découpage abstrait des cantons, selon le modèle culturel du régime colonial britannique.

5.3 Les concessions et le système viaire

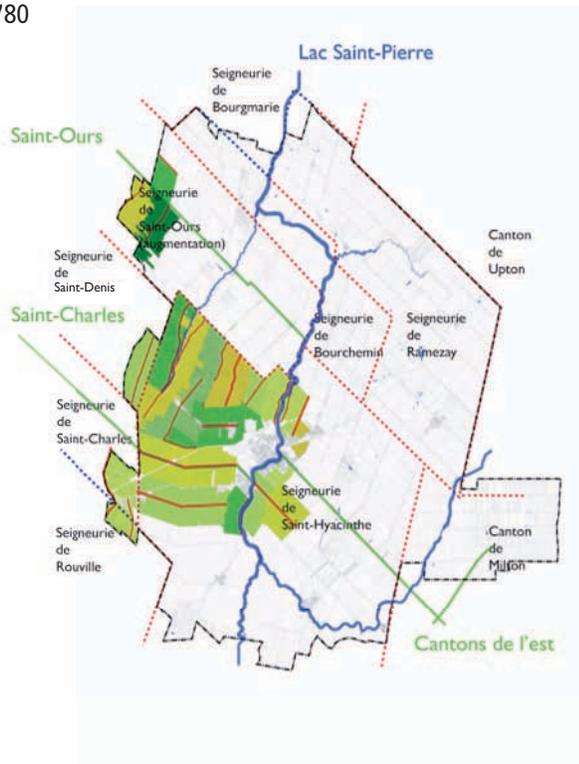
L'ouverture du territoire de la MRC des Maskoutains à l'établissement des habitants est un processus historique qui dure une centaine d'années, entre 1760 et 1860. Ainsi, bien que la plupart des ouvrages historiques se réfèrent aux années 1740 pour souligner l'ancienneté de Saint-Hyacinthe avec la création formelle de la seigneurie sous le régime français, ce n'est qu'après la conquête que l'on constate l'établissement d'une première vague de colons sur le territoire vers 1760.

Conformément aux précédentes remarques sur l'aménagement simultané des concessions et du système viaire, l'ouverture des rangs annonce l'accès à de nouvelles terres. Cette accessibilité sur l'ensemble du territoire est un processus historique progressif qui répond à deux grandes conditions structurelles : la demande d'ouverture de concessions pour établir de nouveaux habitants et l'extension du système viaire.

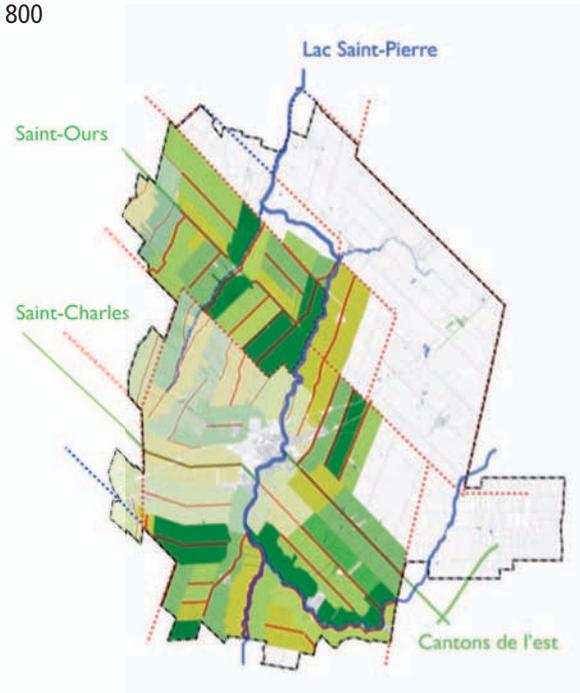
La première condition est avant tout liée à la croissance démographique dans le domaine seigneurial concédé sous le régime français et accessible aux habitants du pays. En effet, les territoires concédés des Cantons étaient initialement réservés à l'établissement de colons protestants et anglophones, loyalistes ou provenant des îles Britanniques.

Le peuplement du territoire de la MRC des Maskoutains apparaît comme un débordement des « vieilles paroisses » établies le long du Richelieu et du Saint-Laurent. À ce titre, une partie du territoire de la MRC des Maskoutains est

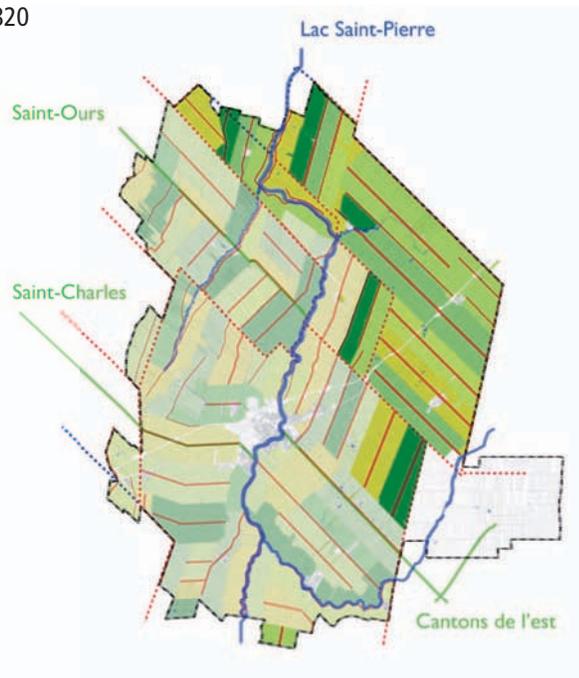
1780



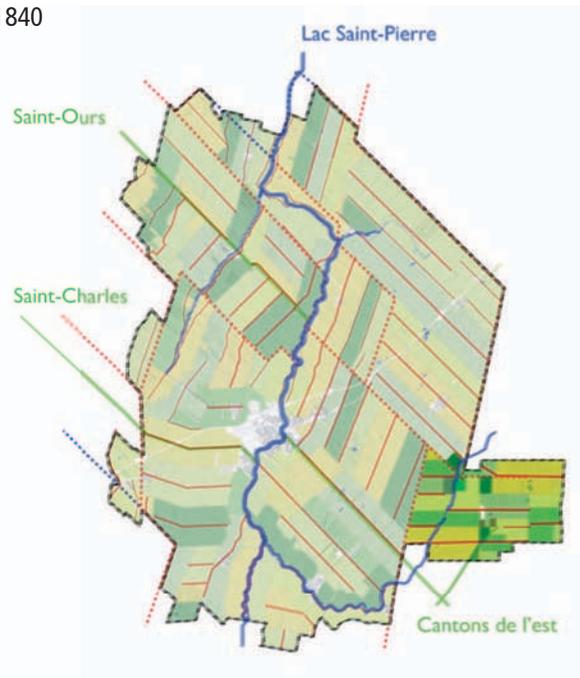
1800



1820



1840



5.4 L'établissement des concessions : l'occupation et le découpage historique des terres sur le territoire de la MRC des Maskoutains. Apparition des nouvelles concessions en quatre étapes 1780, 1800, 1820, 1840. Identification des parcours mères (vert) et des voies d'implantation, les rangs (rouge). Sources : MRC, MV

précisément une « augmentation » de la seigneurie de Saint-Ours accordée pour accueillir les nouvelles générations d'habitants du territoire concédé, comme le représente la carte de Bouchette de 1831.

Le système viaire est constitué de quatre types de parcours qui répondent à des logiques distinctes : le parcours mère, la voie d'implantation, la voie de raccordement et la voie de restructuration.

L'occupation du territoire se met en place à partir de voies de pénétration préexistantes : les parcours mères. Ces parcours donnent accès au territoire, avant même qu'il ne soit habité de façon permanente. Lorsque le peuplement permanent commence, ce sont ces parcours qui se bordent d'habitations les premiers. Ils permettent ensuite aux colons de rejoindre les territoires nouvellement concédés qui sont disposés le long des rangs qui sont tracés pour former littéralement des parcours d'implantation.

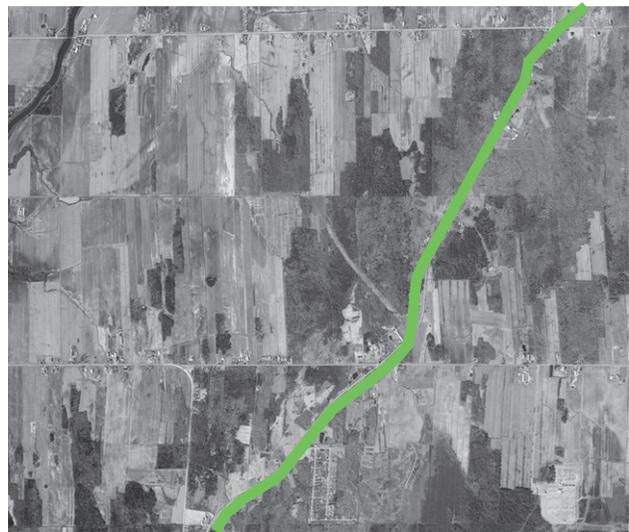
Sur chaque rang, à intervalles relativement réguliers, la réserve d'une étroite bande de terre permet de glisser un passage perpendiculaire facilitant le passage d'un rang à l'autre. Ainsi, la « montée » est un parcours de raccordement qui accroît la perméabilité du système viaire en offrant des alternatives de cheminements en dehors des parcours mères initiaux. Cette route, généralement perpendiculaire aux rangs est communément bordée par des champs ou des forêts. L'intersection entre une voie d'implantation et une voie de raccordement est souvent le site de formation d'un hameau de quelques habitations ou de fondation d'un village.

Au Québec, sur le plan conceptuel, la voie d'eau constitue le parcours mère original. Ce sont les rivières qui ont structuré le premier découpage des concessions. Toutefois, l'ouverture de routes perpendiculaires aux rivières, comme voies de pénétration vers l'intérieur du pays, a constitué le deuxième type de parcours mère dont l'importance est devenue croissante lorsque le débit en amont des rivières rendait la navigation difficile.

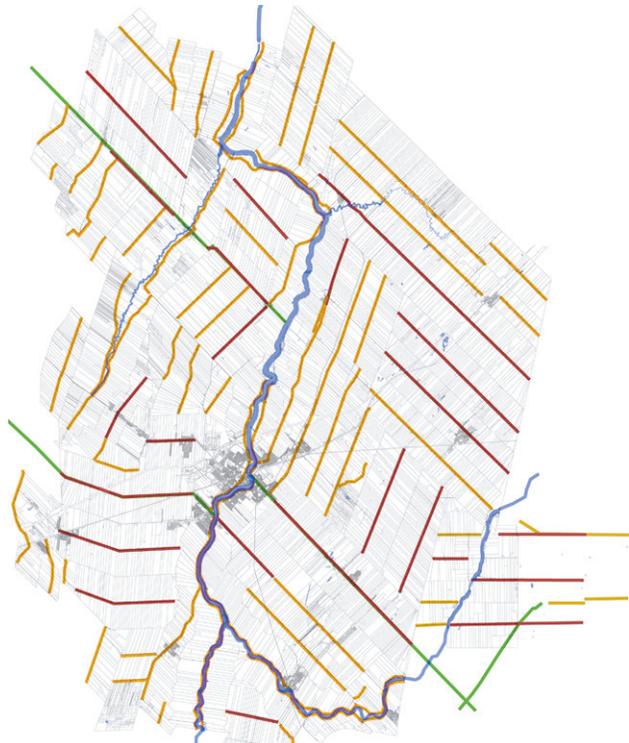
Lorsqu'un premier rang de concessions est complété le long du cours d'eau, un second rang est découpé en arrière du premier et est rendu accessible par une voie d'implantation appelée « rang » ou « côte ». Cette occupation systématique et sérielle du territoire se traduit par l'ouverture de rangs simples, bordés par une seule rangée de nouvelles concessions, ou de rangs doubles, qui desservent deux rangées de concessions, de part et d'autre de leur parcours. Dans le cas où le parcours mère est une route terrestre, les rangs deviennent alors des voies d'implantations qui s'implantent de façon perpendiculaire à la voie préexistante.

Dans le cas du territoire de la MRC des Maskoutains, la rivière Yamaska joue initialement et brièvement le rôle de parcours mère, avec l'implantation du premier seigneur sur le site du Rapide plat. Par la suite, puisque les nouveaux colons proviennent principalement de la vallée du Richelieu, le mouvement de l'installation se déploie plutôt d'est en ouest le long de deux parcours mères partant de Saint-Charles et de Saint-Ours (voir section 5.2). Le découpage des concessions, et l'ouverture des voies d'implantation (rangs) et de raccordement (montées), soulignent le rôle de quelques familles de seigneurs dans les seigneuries de Saint-Ours, Saint-Hyacinthe, Bourgchemin et Ramezay, et du gouvernement colonial britannique dans le canton de Milton.

Le rôle limité de la rivière Yamaska comme parcours mère est tributaire de deux réalités historiques. La coupe des forêts et la culture des champs affectent directement le drainage en favorisant à la fois l'évaporation de l'eau et des fluctuations importantes du débit de la rivière qui rendent la navigation plus imprévisible. D'autre part, lorsque se pose un projet de régularisation du débit par des travaux de canalisation, comme sur le Richelieu, l'hypothèse se trouve dépassée sur le plan économique et technique avec l'arrivée du chemin de fer vers 1850.



5.5 Parcours mères : la rivière Yamaska, le Grand Rang, la route 137, le chemin de Milton. Détail du chemin de Milton, Saint-Valérien-de-Milton, photo aérienne. Sources : MRC, MV



5.6 Parcours d'implantation : les rangs simples (jaune) et les rangs doubles (rouge) sur le territoire de la MRC des Maskoutains. Vue aérienne du rang Saint-Simon à Sainte-Madeleine. Paysage depuis un parcours d'implantation dans le secteur Saint-Valérien-de-Milton. Sources : MRC, MV



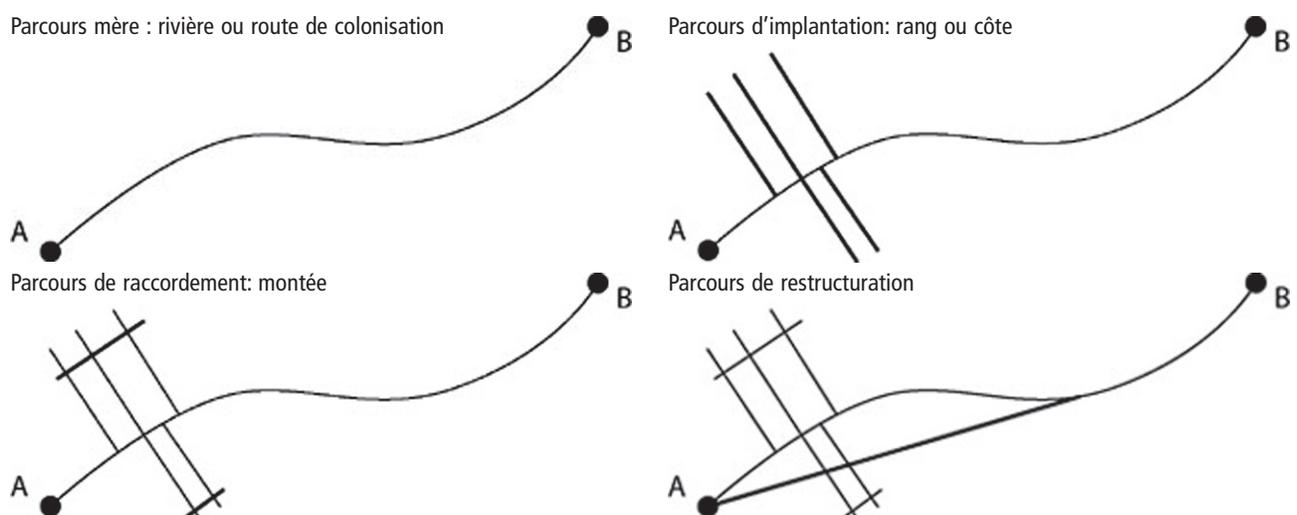
Le rythme de développement est déterminé par la présence de colons ou des demandes d'installation de leurs enfants, une fois devenus adultes. En ce sens, le développement du système viaire, comme le découpage des parcelles, peut se diviser en périodes longues correspondant à une génération, soit entre 20 et 25 ans.

Une série de cartes illustrent la progression du territoire concédé et occupé selon un intervalle de vingt ans, entre 1780 et 1840 (figure 5.4). Une carte de 1831 de l'arpenteur Bouchette montre justement la situation à mi-parcours du processus. La moitié ouest du territoire est occupé et le système viaire se présente tel qu'il est toujours aujourd'hui, tandis que les seigneuries de Bourgchemin et de Ramezay restent à découper. Bouchette suggère une orientation des nouvelles parcelles qui ne sera finalement pas retenue (voir figure 5.3).

Le système viaire mis en place entre 1780 et 1840 est composé de trois types de voies : les parcours mères originaux, les rangs, et les montées. Ce réseau sert une économie rurale dominée par un modèle agricole largement autarcique. Le système viaire offre une perméabilité définie en fonction des limites des paroisses ou des seigneuries, et structure une mobilité essentiellement régionale.

Tel que mentionné plus haut, la MRC des Maskoutains compte deux parcours mères dont la présence précède le découpage des concessions. Une première route part de Saint-Charles sur le Richelieu, passe par le site de Saint-Hyacinthe et se poursuit vers Saint-Dominique et le territoire des Cantons. Il s'agit aujourd'hui du parcours formé par le Grand Rang, une partie de la route 137 et le chemin de Milton. Un second parcours part de Saint-Ours et ouvre les terres dans l'extension de la seigneurie jusqu'aux limites de la seigneurie de Bourgchemin. Aujourd'hui, ce parcours se nomme route de Michaudville (en partie la route 235).

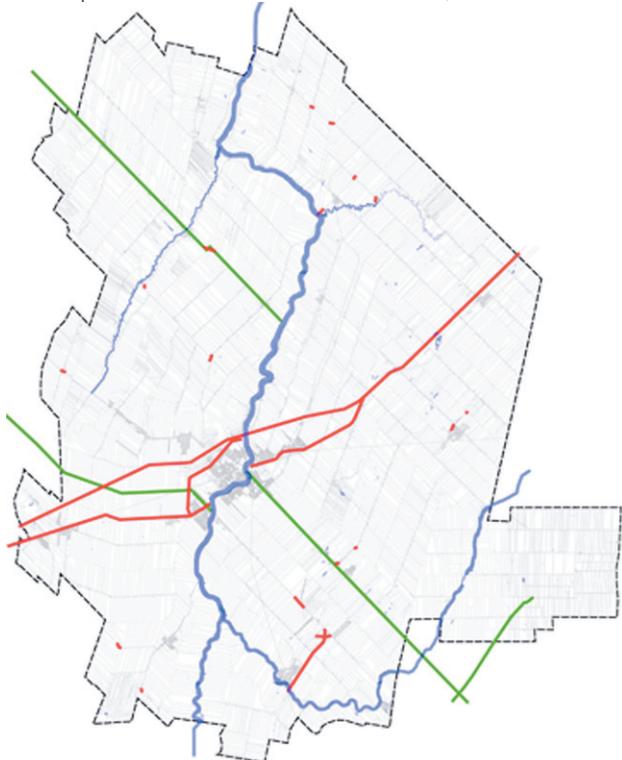
Les abords des parcours mères ont partiellement servi de parcours d'implantation. Toutefois, leur tracé antérieur à l'occupation du territoire entraîne des développements plus ponctuels et irréguliers dans la dimension des concessions et les usages qui s'y installent. En principe, sur le plan historique, un parcours mère est le plus susceptible d'être bordé des bâtiments les plus anciens. Mais il faut constater que la restructuration de l'emprise, avec des élargissements et des modifications, a sans doute entraîné la démolition ou le déplacement d'anciens bâtiments ainsi que la coupe des arbres. On constate aussi que ces parcours forment des entrées à plusieurs villages et à Saint-Hyacinthe. Ce sont des axes privilégiés de développement résidentiel, industriel et commercial. On observe sur leurs rives l'implantation de bâtiments très variés, dans leur forme et leur usage.



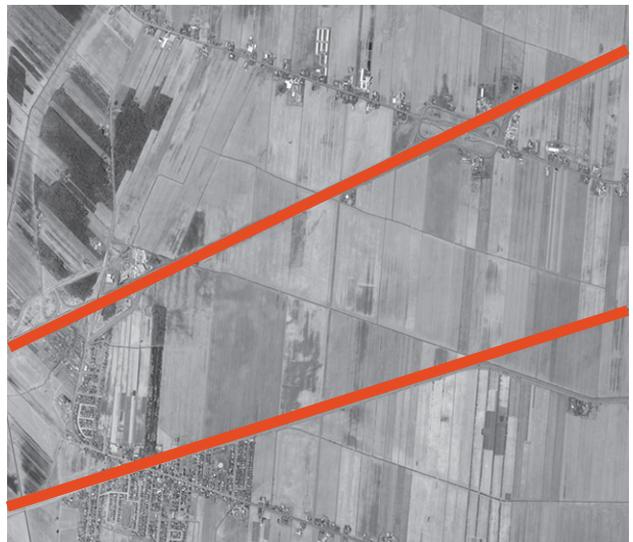
5.7 La formation du système viaire. Schémas conceptuels des types de parcours : parcours mère antérieur à l'ouverture des concessions, parcours d'implantation destinés aux rangs, parcours de raccordement entre les rangs, parcours de restructuration pour accroître la perméabilité. Sources: CMSQ



5.8 Les voies de raccordement : le parcours des montées qui propose un degré de perméabilité au niveau des paroisses. Vue aérienne de la route Martin, près de Saint-Louis, raccordement entre les rangs Bourchemin Est et de l'Église Sud. Paysage depuis un parcours de raccordement. Sources : MRC, MV



5.9 Les parcours de restructuration sur le territoire de la MRC des Maskoutains. Vue aérienne de l'autoroute 20 et de la route 116, dans le secteur de Sainte-Madeleine. Paysage depuis l'autoroute 20. Sources : MRC, MV



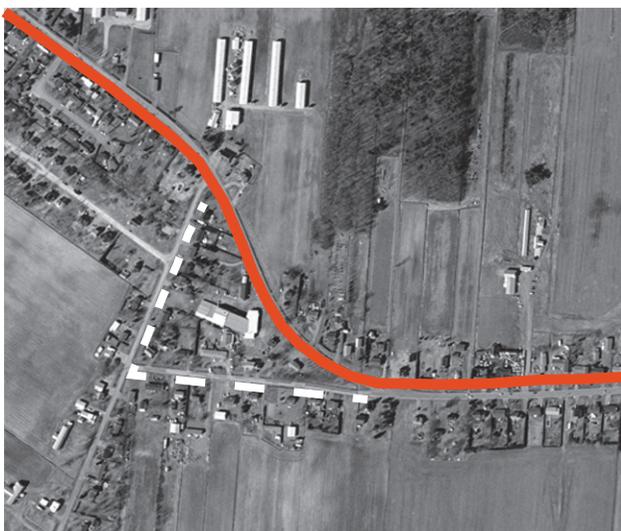
On constate qu'en dépit de l'impression que la plaine de la Yamaska est régulière et peu accidentée, le réseau de voies d'implantation présente des variations en termes de longueur et d'orientation des tracés. En fait, on découvre que le déploiement de ces parcours est finement adapté aux méandres des principales rivières (Yamaska, Noire et Salvail) et demeure sensible à la logique des bassins versants pour assurer un drainage des terres naturelles et efficaces, ou qui ne devront être restructurés qu'aux limites des parcelles.

La position des rangs simples et des rangs doubles participe à ce découpage systématique. Les rangs simples donnent accès à des parcelles d'un seul côté, alors que les rangs doubles desservent des parcelles de chaque côté. Les rangs cherchent à tirer parti de la nature des lieux entre la topographie et l'hydrographie, en supposant une relative égalité dans la qualité des sols et des conditions climatiques.

Sur le plan morphologique et social, ils forment l'unité de voisinage qui identifie les lieux. Non seulement on circule par les rangs, mais on y réside et s'y voisine, et cela encore plus lorsqu'il s'agit d'un rang double.

Les parcours d'implantation sont ainsi ponctués de maisons et d'exploitations agricoles composées de bâtiments et d'arbres qui encadrent l'espace public. L'encadrement est irrégulier parce qu'il est ponctuel et spontané chez chacun des propriétaires. Le paysage est ainsi défini par un avant-plan marqué par l'alternance entre les maisons, les bâtiments agricoles et les plantations d'arbres entourant l'habitat rural, et par des perspectives ouvertes sur un vaste arrière-plan constitué par les champs qui s'étendent entre ces établissements agricoles.

Les montées constituent les voies de raccordement. Elles présentent un maillage assez régulier et continu à travers des concessions qui suivent la même orientation. Toutefois, le fait que les concessions se réorientent en fonction des bassins versants, ou qu'elles appartiennent à deux systèmes distincts en fonction des limites seigneuriales, se traduit sur le terrain par des intersections décalées entre les montées. À l'échelle d'une paroisse, ces décalages ont une incidence marginale sur la perméabilité de l'unité territoriale. À l'échelle de l'ensemble de la MRC des Maskoutains, on comprend que les voies de raccordement inégalement reliées deviennent une contrainte sur la traversée du territoire. C'est dans ce sens que l'on pose la question de la perméabilité du système viaire.

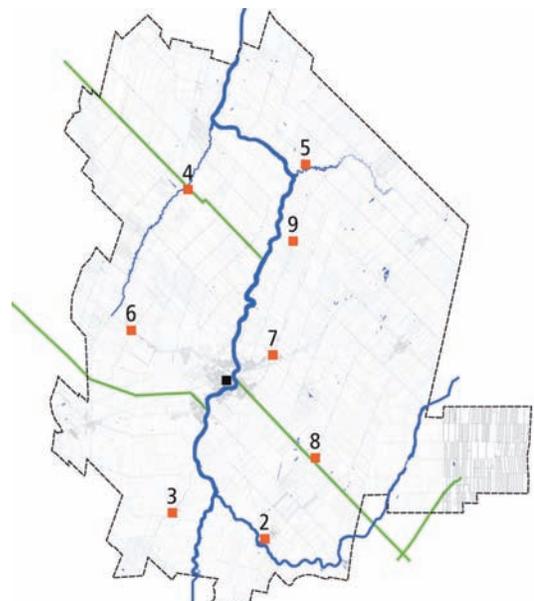


- 5.10 Les parcours de restructuration : les réalignements d'intersection décalées. Il s'agit souvent d'un point de passage d'une paroisse à l'autre. Vue aérienne d'une Intersection décalée dans le secteur Saint-Thomas-d'Aquin. La route 137 (boul. Laframboise) «évit» l'intersection des rangs Des-Petits-Étangs et Petit. Perception du paysage à une Intersection décalée. Sources: MRC, MV

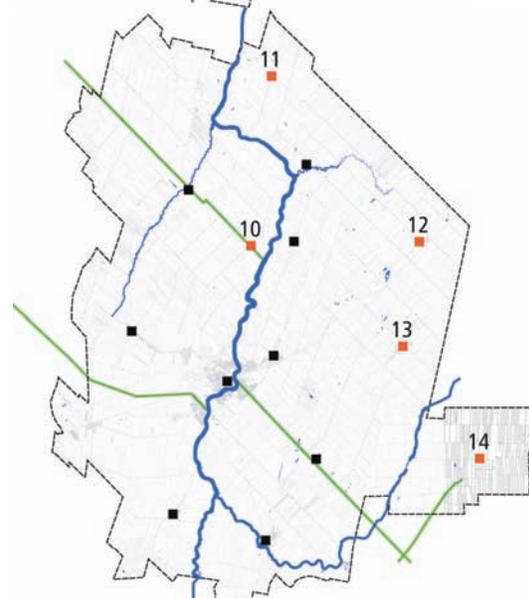
1820



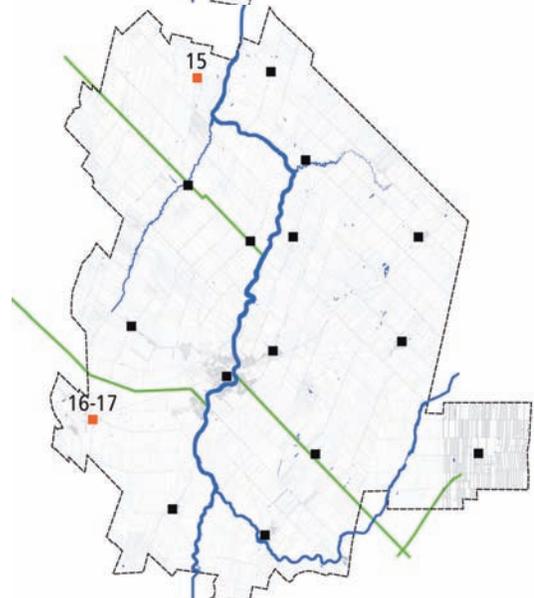
1840



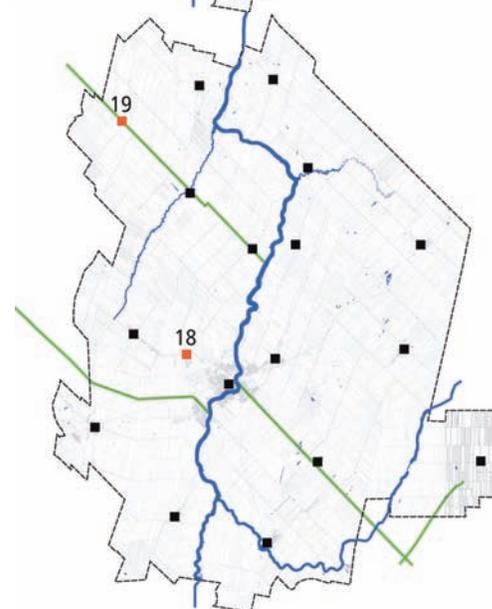
1860



1880



1910



5.11 Établissement des 18 noyaux villageois historiques.

Source : Recherche et dates établies par le Diocèse de Saint-Hyacinthe.

Paroisse	Naissance officielle de la paroisse
1 Notre-Dame-du-Rosaire (Saint-Hyacinthe)	1777
2 Saint-Pie	1828
3 Saint-Damase	1829
4 Saint-Jude	1831
5 Saint-Hugues	1831
6 La Présentation	1832
7 Sainte-Rosalie (Saint-Hyacinthe)	1832
8 Saint-Dominique	1833
9 Saint-Simon	1834
10 Saint-Barnabé Sud	1842
11 Saint-Marcel-de-Richelieu	1852
12 Sainte-Hélène-de-Bagot	1853
13 Saint-Liboire	1856
14 Saint-Valérien-de-Milton	1856
15 Saint-Louis	1874
16 Sainte-Madeleine	1876
17 Saint-Thomas-d'Aquin (Saint-Hyacinthe)	1893
18 Saint-Bernard-de-Michaudville	1908

La montée est une voie publique qui a initialement un rôle de liaison entre des voies d'implantation, les rangs. Par conséquent, en principe, aucune parcelle n'est directement orientée vers une voie de raccordement. Ce phénomène s'observe de façon régulière dans les zones rurales : de part et d'autre de la route, on voit des champs continus, sans interruption de bâtiments ou d'arbres, permettant une vue panoramique sur le paysage de la MRC. Ces vues sont caractéristiques du paysage de la plaine agricole, avec souvent pour fond de scène les crêtes boisées de Saint-Bernard-de-Michaudville ou de Saint-Dominique, ou les monts Rougemont, Yamaska et Saint-Hilaire. Les montées sont les parcours qui offrent les meilleures vues sur le paysage agricole de la MRC des Maskoutains, et c'est en les empruntant que le voyageur peut percevoir le passage d'un rang à l'autre.

5.4 La formation des noyaux villageois

La formation des villages s'inscrit dans une deuxième phase de colonisation. Elle correspond à l'octroi, pour un ensemble de terres rurales, du statut de paroisse, avec les institutions communautaires et commerciales qui y sont associées. Ici encore, la croissance démographique et la prospérité économique sont les conditions fondamentales pour amorcer les demandes auprès des autorités religieuses et civiles.

Seule la ville de Saint-Hyacinthe échappe à cette règle générale parce que sa fondation au Rapide Plat vers 1760 et sa relocalisation vers 1780 s'inscrivent dans les obligations du seigneur de tenir feu en construisant un manoir et un moulin.

Dans le cas de tous les autres villages, on peut d'abord constater un décalage d'au moins une génération entre le moment où les terres sont concédées et celui où la paroisse est établie. De même, les différents livres souvenirs paroissiaux montrent que la première génération construit rapidement une modeste église qui sera remplacée, une génération plus tard, par un édifice monumental, en pierre ou en brique. Ces mêmes livres souvenirs illustrent la contribution de chaque nouvelle génération à la vitalité de la paroisse, à travers l'accroissement des activités économiques et des services communautaires jusqu'aux années de l'après-guerre.

Ce processus de densification implique à la fois une pression démographique, une certaine prospérité rurale ainsi qu'une diversification des activités et des services offerts aux habitants des concessions. Ces derniers sont souvent bien plus nombreux à habiter dans les rangs que dans les villages.

Les cartes de la figure 5.11 reconstituent la séquence d'apparition des différents noyaux villageois. En 1820, seule la paroisse de Notre-Dame-du-Rosaire est formellement constituée pour le noyau de Saint-Hyacinthe. La situation en 1840 montre une forte croissance institutionnelle et villageoise. On constate la fondation des paroisses de Saint-Pie (1828), Saint-Damase (1829), Saint-Jude et Saint-Hugues (1831), La Présentation (1832), Saint-Dominique (1833) et Saint-Simon (1834). Ces fondations successives et rapides suggèrent phase d'établissement institutionnelle conséquent avec la consolidation de l'occupation rurale de la vaste plaine de la Yamaska et de ses affluents.

Dans l'intervalle suivant, entre 1840 et 1860, on observe deux phénomènes. La fondation de la paroisse de Saint-Barnabé-Sud correspond à une consolidation d'une zone d'occupation plus ancienne. La fondation des paroisses de Saint-Marcel-de-Richelieu, de Sainte-Hélène-de-Bagot, de Saint-Liboire et de Saint-Valérien-de-Milton s'inscrit davantage dans l'établissement institutionnel de concessions agricoles plus récentes, ouvertes après 1820.

Les deux périodes subséquentes de 1880 et 1910 présentent une consolidation institutionnelle avec la fondation de nouvelles paroisses à même le territoire d'anciennes paroisses. La fondation de Saint-Louis (1874) et de Saint-Bernard-de-Michaudville (1908) s'inscrivent dans les limites de Saint-Jude. Les paroisses de Sainte-Marie-Madeleine, de Sainte-Madeleine (1876) et de Saint-Thomas d'Aquin (1893) se découpe sur les territoires plus anciens de Saint-



5.12 La modularité dans l'implantation des villages : on constate qu'en traçant un rayon de 5 km à partir de chaque noyau, on couvre un large part du territoire paroissiale. Ainsi chaque résident se trouve à environs une heure à pied des institutions communautaires. Sources : MRC, MV

Damase, La Présentation et Notre-Dame-du-Rosaire/Saint-Hyacinthe.

Ce choix de fonder de nouvelles paroisses peut s'expliquer sur le plan religieux par le désir des résidents de concessions rurales de dépendre d'un noyau villageois plus accessible où l'apparition de nouveaux services viendra assurer une nouvelle phase de croissance régionale. La présence du chemin de fer peut stimuler la confiance régionale sur un potentiel développement industriel. Toutefois, on constate aussi que la seule prospérité agricole ne suffit pas à assurer le développement villageois.

5.5 La modularité des villages

L'analyse de l'implantation des villages révèle que leur localisation correspond à un espacement régulier d'environ cinq kilomètres de rayon. Cette modularité peut s'expliquer par la logique d'accessibilité, pour tous les paroissiens quel que soit le lieu de leur habitation, aux services communautaires de chaque paroisse soit l'église, l'école, et éventuellement quelques commerces dont la caisse populaire à partir du XX^e siècle.

La fondation du village de Saint-Valérien-de-Milton au centre du territoire de la paroisse, indépendamment du premier hameau établi à la croisée des routes appelées « rang de l'Égypte » et « chemin de Milton », illustre combien, dans ce cas particulier, le raisonnement géographique l'a emporté sur la proximité des ressources ou la connexion avec le réseau viaire.

La modularité du mode d'implantation des villages participe à une logique sérielle de répétition et d'occupation systématique du territoire. Dans ses principes, la stratégie est comparable à l'occupation des terres examinée précédemment.

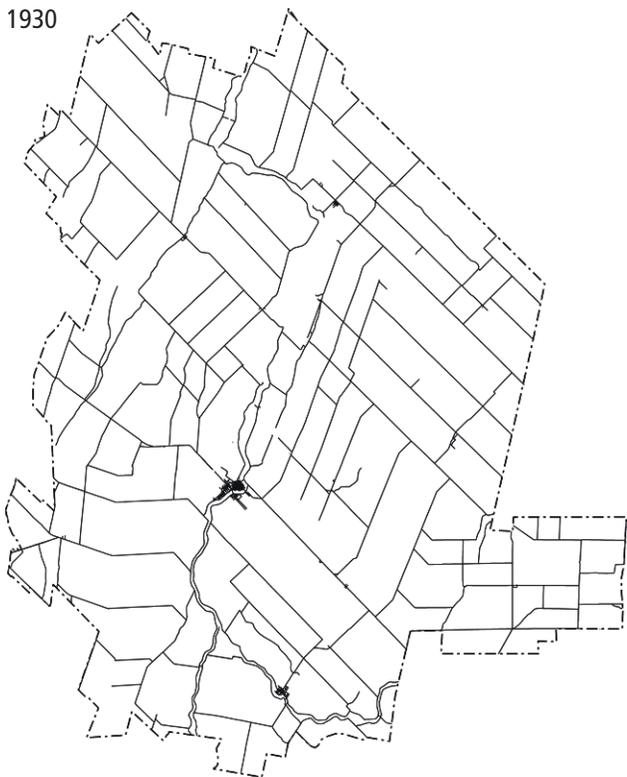
La localisation de Saint-Hyacinthe se pose à la rencontre d'un parcours mère terrestre qui fait le lien entre la vallée du Richelieu et les cantons et la rivière Yamaska, à l'endroit où la présence d'un rapide permet de spéculer sur la capacité d'accueillir un moulin. L'intersection entre la rivière et le parcours mère, marquée par un pont, en fait un pôle naturel qui se distingue des autres villages dont la localisation se base sur le croisement de deux routes (montée / rang ; parcours mère / rang ; parcours mère / montée) et pose directement leur polarité subalterne originale par rapport à Saint-Hyacinthe. Le site de Saint-Pie est plus excentrique sur le plan des parcours mères ; toutefois le site original offrait une plaine basse comparable à Saint-Hyacinthe avec un potentiel intéressant pour des moulins.

La figure 5.12 illustre le processus de densification du système viaire du territoire après 1910, une fois toutes les paroisses établies. On y constate l'importance grandissante de la ville de Saint-Hyacinthe, qui s'étend de plus en plus, pour finalement intégrer les paroisses de Saint-Thomas d'Aquin et de Sainte-Rosalie. Aujourd'hui, il s'agit d'une seule entité administrative, presque perçue comme une seule entité visuelle dans le paysage.

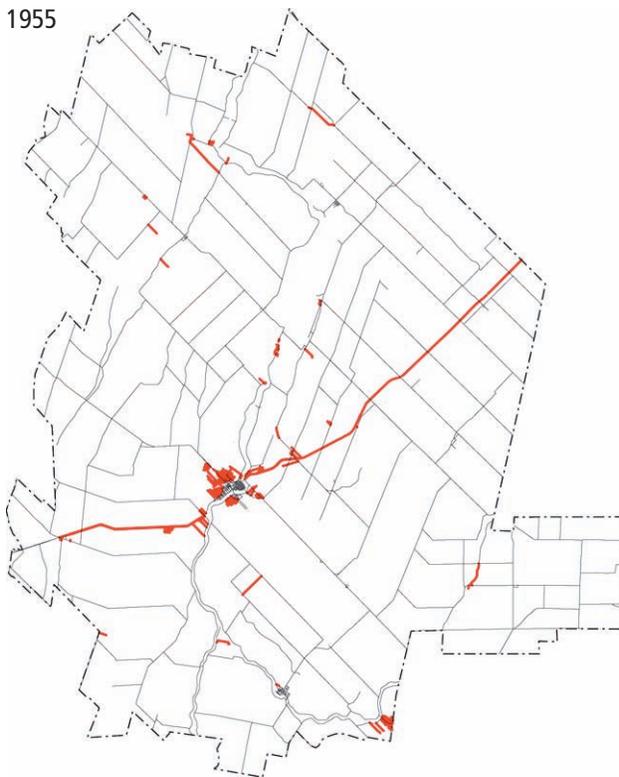
5.6 Résumé de la section 5

- La mise en place du système viaire et parcellaire se réalise entre 1780 et 1840 sur le territoire de la MRC, dans un mouvement partant de l'ouest vers l'est ;
- Les systèmes viaire et parcellaire adaptent les principes qui caractérisent le modèle de découpage territorial associé au régime seigneurial d'origine française, constituant ainsi le découpage territorial qui structure l'organisation du base du paysage culturel ;
- L'implantation du système viaire est sensible à la géomorphologie du terrain et au système de bassins versants des cours d'eau ; elle explique en particulier la localisation et le tracé des voies d'implantation (rangs) ;
- L'implantation des voies de raccordement, les montées, permet de relier les rangs entre eux ; leur localisation assure l'accès au territoire à l'échelle des paroisses, mais s'avère moins perméable à l'échelle régionale, soit celle de la MRC des Maskoutains ou de la plaine du Saint-Laurent ;
- La fondation des villages (paroisses) a lieu de 20 à 25 ans après la concession des terres. Avant 1800, seul le village de Saint-Hyacinthe existe. De 1806 à 1911, 15 nouveaux villages sont fondés sur le territoire à l'étude ;
- Chaque village s'étend dans un rayon d'environ 5 kilomètres autour de son noyau, ce qui correspond au rayonnement typique d'accessibilité aux services centraux, soit près d'une heure de marche ;
- Au XX^e siècle, il y a densification généralisée du système viaire, particulièrement des noyaux de certains villages. Saint-Hyacinthe s'étale de plus en plus, jusqu'à absorber deux autres paroisses d'origine rurale.

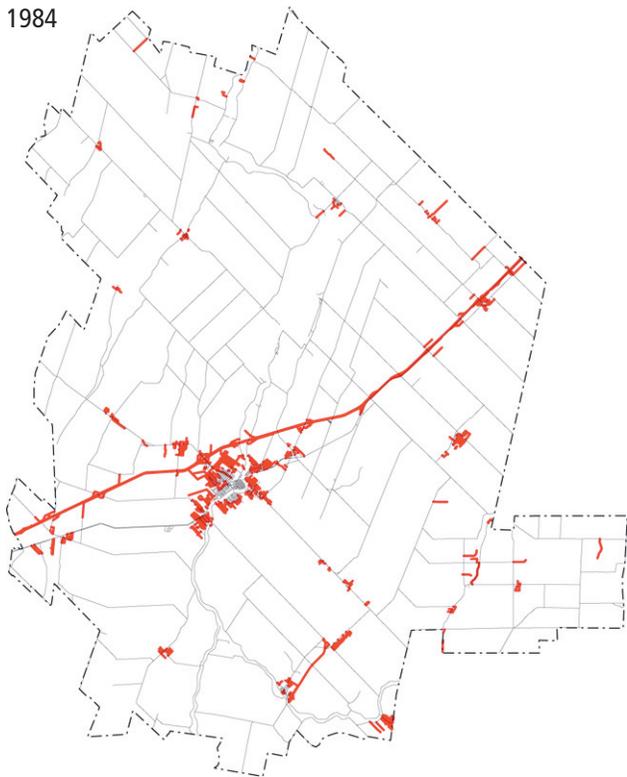
1930



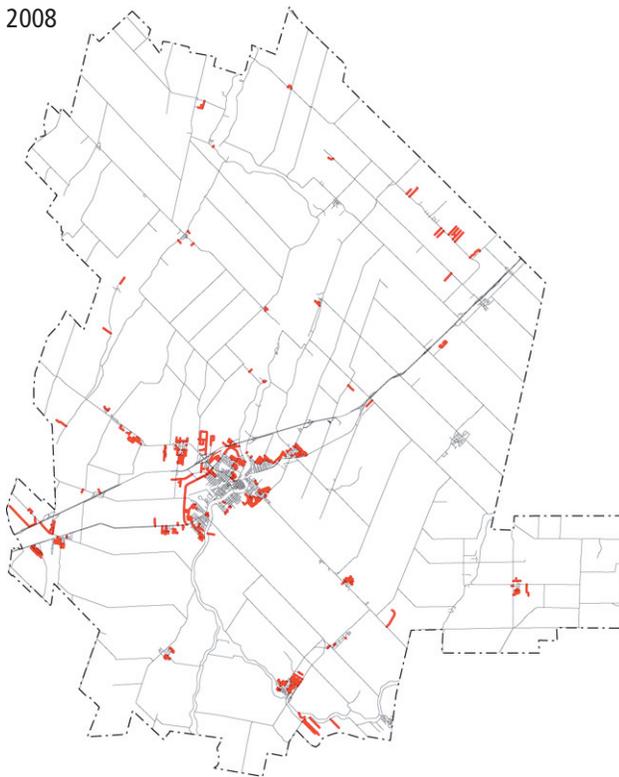
1955



1984



2008



6.1 Transformations du système viaire, 1930 : un système hérité du réseau viaire associé au développement rural à l'échelle des paroisses et des seigneuries. 1955 : quelques restructurations ponctuelles et ouverture de la route 116, boulevard Wilfrid-Laurier. 1984 : un axe majeur avec l'autoroute 20 vers 1965, un axe local à Saint-Pie, des interventions locales ailleurs. 2008: des restructurations ponctuelles, liées notamment aux corrections des intersections décalées.. Sources : MRC, MV

6 Le processus de transformation du territoire

6.1 L'accessibilité, la restructuration territoriale

L'analyse du processus historique de l'occupation spatiale du territoire de la MRC des Maskoutains nous révèle une situation relativement « équilibrée » au moment où sa phase initiale de développement est complétée. Il s'agit d'une structure organisée autour d'un pôle majeur, Saint-Hyacinthe, dont le rayonnement se propage à peu près également dans toutes les directions, avec une influence plus ou moins grande en fonction de l'éloignement des pôles secondaires. La répartition des villages est régulière sur le territoire et cette organisation tient compte des modes de déplacement privilégiés jusqu'à la fin du XIX^e siècle : à pied, à cheval, à bicyclette.

Les deux prochaines sections (6 et 7) du présent rapport se penchent sur les dynamiques de transformation du territoire de la MRC des Maskoutains, en examinant plus spécifiquement les structures qui caractérisent fondamentalement cette échelle du milieu bâti : les réseaux de la mobilité.

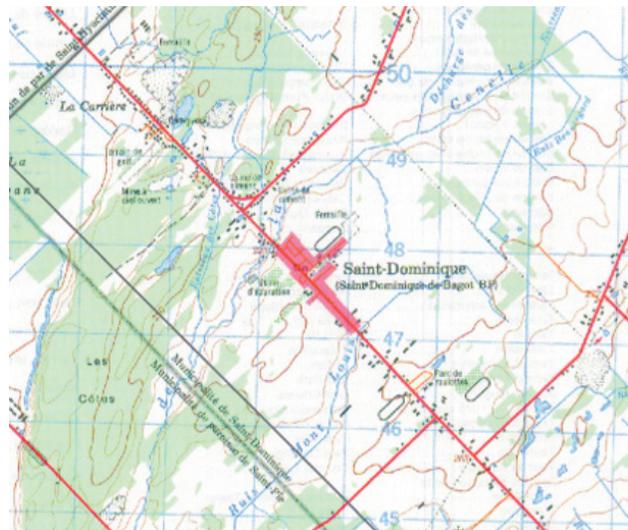
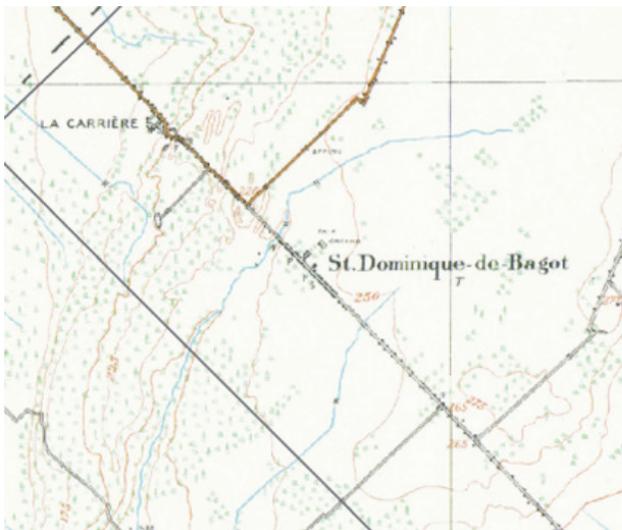
Deux types d'intervention principaux ont eu des conséquences majeures sur le paysage de la MRC des Maskoutains : l'implantation du réseau ferroviaire et la création de nouveaux parcours au sein du système viaire hérité.

L'ouverture de nouveaux parcours dans un milieu déjà structuré par un ensemble de voies reliées entre elles (parcours mères, parcours d'implantation et parcours de raccordement) répond à l'objectif d'améliorer l'accès à ce territoire ou de relier plus efficacement de nouvelles polarités, tels des villes et des villages dont l'importance s'accroît. Ces nouveaux parcours, qu'on nomme « de restructuration », visent donc à augmenter la perméabilité d'un territoire. Ils structurent des interventions qui peuvent être ponctuelles, comme l'élargissement d'une voie existante ou la création d'un lien plus direct entre deux pôles, ou qui participent à la définition d'un nouveau réseau, propre à accélérer les déplacements, tel le réseau autoroutier.

Sur le plan historique, de telles interventions sur le système viaire de la MRC des Maskoutains se déclinent en quatre types de parcours de restructuration qui cherchent alternativement à accroître la perméabilité et à favoriser l'accélération des déplacements, à différentes échelles (depuis l'environnement local du village jusqu'aux réseaux continentaux) :

- Les interventions à l'échelle nationale avec l'ouverture de la route 116 (boulevard Wilfrid-Laurier) vers 1940 et de l'autoroute 20 (1965) qui traversent tout le territoire selon une diagonale est-ouest ;
- Les élargissements d'emprise le long des routes rurales existantes, en particulier le long de parcours mères ;
- Des interventions ponctuelles autour des villages et à la rencontre de rangs et de montées décalées, notamment depuis les années 1980, qui cherchent à augmenter la vitesse et la fluidité de la circulation à l'échelle régionale. Le remplacement des ponts métalliques sur les rivières Yamaska et Noire poursuit en partie des objectifs comparables ;
- Le développement amorcé récemment d'un réseau de pistes cyclables intégrant à la fois un objectif de perméabilité locale et la participation au projet national de la Route verte.

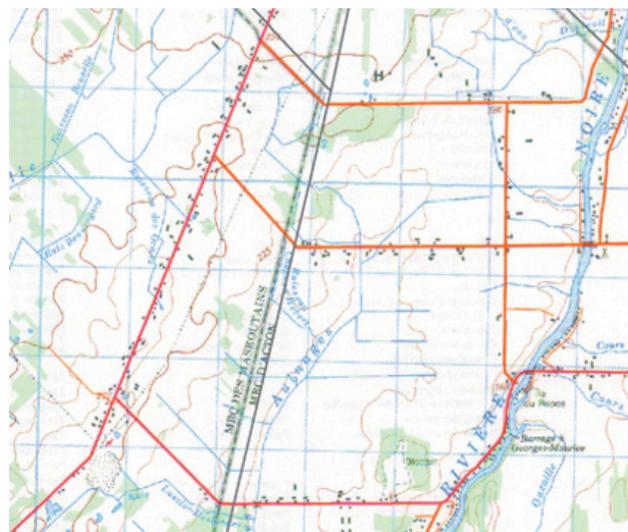
Par ailleurs, l'implantation du réseau ferroviaire dans la seconde moitié du XIX^e siècle constitue un autre type d'intervention majeure dont l'enjeu est la mobilité territoriale et qui vise à intégrer la région des Maskoutains dans une structure continentale.



6.2 Les parcours mères ; localisation et exemple de développement le long de son emprise; comparaison historique, 1935, 1984, Saint-Dominique. On note la restructuration du chemin là où il y avait un décroché pour aborder la pente, aussi une densification résidentielle et commerciale. Sources : McGill, MV



6.3 Les parcours d'implantation. Secteur de Saint-Hugues, 1930 et 1984. Sources : McGill, MV



6.4 Les parcours de raccordement. Secteur entre Saint-Valérien -de-Milton et Saint-Dominique, 1930 et 1984. Sources : McGill, MV

La restructuration des éléments ou des réseaux de la mobilité a des conséquences importantes sur la dynamique des polarités à l'échelle du territoire. Le passage d'un nouveau parcours dans un village peut avoir un impact direct sur son développement en lui permettant d'affirmer une nouvelle polarité régionale. À cet égard, l'implantation du réseau ferroviaire a favorisé le développement de certains villages. Les villages de Sainte-Rosalie, Saint-Pie, Saint-Jude et Saint-Hugues connaissent entre 1880 et 1950 une expansion urbaine qui les transforme radicalement, les faisant passer de village linéaire à des petits organismes urbanisés.

Plus tard, l'ouverture de la route 116 favorise la croissance des villages de Sainte-Madeleine, Sainte-Rosalie et Sainte-Hélène-de-Bagot, et l'autoroute 20 accentue la connexion de ces villages avec Saint-Hyacinthe et Saint-Thomas. En parallèle, le déclin ferroviaire impose une dynamique anti polaire, soit contraire à l'effet de pôle attractif aux villages redevenus moins accessibles tels Saint-Jude et Saint-Hugues.

6.2 La restructuration du système viaire

La perméabilité réduite du système viaire à une échelle supra paroissiale, lorsqu'il s'agit de relier des pôles le plus rapidement et efficacement possible dans les comtés voisins et les régions plus ou moins éloignées, explique en grande partie la création de parcours de restructuration mis en place dans la seconde moitié du XIX^e siècle. On peut distinguer quatre types de parcours de restructuration à travers le territoire de la MRC des Maskoutains.

L'ouverture de la route 116, le boulevard Wilfrid-Laurier au cours des années 30, constitue le premier parcours de restructuration destiné à répondre à l'augmentation de la circulation automobile entre Québec et Montréal sur la Rive-Sud du Saint-Laurent. Le tracé de ce parcours se glisse en partie entre des concessions rurales, entre Sainte-Madeleine et Saint-Hyacinthe, et longe l'emprise ferroviaire entre Saint-Hyacinthe et Sainte-Hélène-de-Bagot.

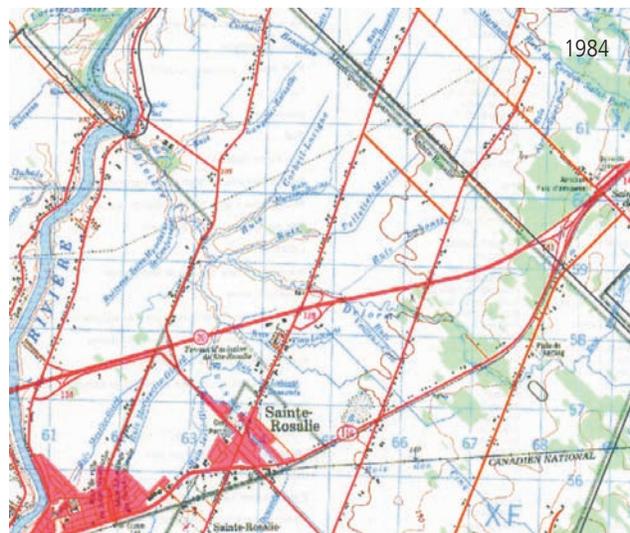
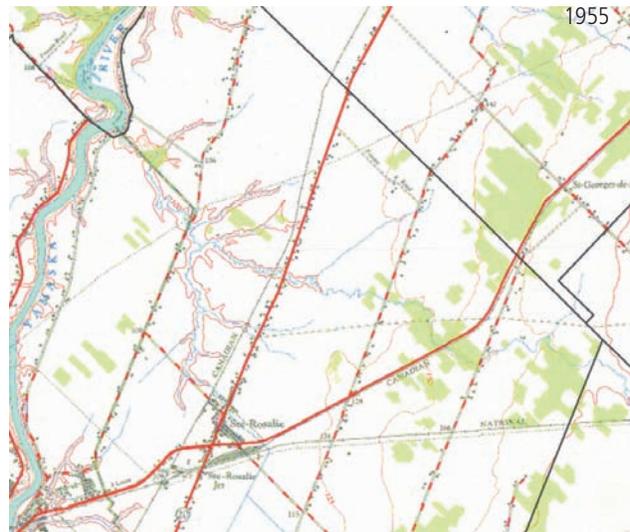
Le tracé de l'autoroute 20 réalisé vers 1965 adopte une stratégie similaire. À l'ouest de Saint-Hyacinthe, l'emprise de l'autoroute se glisse à la limite cadastrale, en face d'un rang simple. À l'est de Saint-Hyacinthe, l'autoroute s'implante partiellement sur l'emprise de l'ancienne route 116, parallèle au chemin de fer. Ce parcours de restructuration s'impose dans une logique de perméabilité continentale comme en témoigne son appellation de route transcanadienne.

L'autoroute 20 se présente comme un parcours de restructuration effectif à l'échelle du Québec ou du Canada, mais se pose comme une barrière relativement infranchissable qui divise en deux sections le territoire de la MRC des Maskoutains. Cette perception est accentuée parce que les connexions avec les rangs et les montées préexistantes se font au détriment de leur continuité visuelle et fonctionnelle ; les embranchements à l'autoroute embrouillent la relation entre les segments de routes désormais séparés.

Une dernière catégorie de parcours de restructuration est implantée plus récemment pour accroître la perméabilité du système viaire au niveau régional. Il s'agit du réaligement de voies existantes qui vise à supprimer les intersections décalées, comme on en trouve fréquemment dans les parcours de raccordement décrits plus haut.

Les interventions de restructuration du réseau routier ont trois conséquences principales sur l'aménagement territorial. En premier lieu, elles transforment le paysage rural. En second lieu, elles favorisent le développement urbain et, enfin, elles modifient l'expérience des passants, résidents et visiteurs, dans leur perception du paysage.

Les restructurations du système viaire destinées à rencontrer les exigences de la mobilité automobile définissent l'essentiel de l'expérience contemporaine de ceux qui traversent le territoire de la MRC des Maskoutains aujourd'hui.



6.5 Le parcours de restructuration : l'aménagement de la route 116, 1930 avant son ouverture, 1955. On remarque que le tracé de la route est parallèle à l'emprise ferroviaire. Sources : MRC, McGill, MV

6.6 Le parcours de restructuration : l'aménagement de l'autoroute, 1955, 1984. Le tracé de la voie rapide s'insère dans les limites cadastrales ou près de l'emprise ferroviaire. Sources : MRC, McGill, MV

Que l'ampleur du déplacement soit régionale ou nationale, les logiques de rapidité et de fluidité ont guidé le tracé et la conception de ce type de restructuration. Elle se traduit par une relative indifférence au contexte.

C'est ainsi que ces parcours de restructuration sont souvent des contributions négatives aux paysages, autant pour ceux qui les voient que pour ceux qui les utilisent. En effet, leur conception pose comme objectif d'éviter tout obstacle et distraction qui pourrait demander un ajustement d'attention de la part des automobilistes de manière à créer un corridor routier standardisé et apparemment neutre.

Le boulevard Wilfrid-Laurier présente un exemple d'aménagement ambigu au niveau local et régional. Ce parcours de restructuration sert à la fois de lien entre Saint-Hilaire, Sainte-Madeleine et Saint-Hyacinthe et d'artère locale traversant les territoires urbanisés. Le boulevard est aménagé en fonction de ses origines de route provinciale, alors que son rôle se joue désormais à l'échelle régionale. Malgré une emprise assez large, le boulevard n'est pas traité pour les besoins locaux des piétons et des cyclistes et ne cherche pas à marquer l'entrée des villages qu'il dessert. L'implantation hétéroclite de bâtiments aux fonctions et aux formes diverses souligne les caractères conflictuels d'une réalité suburbaine face aux vestiges d'un paysage rural souvent dénaturé.

L'autoroute 20 propose, au contraire, un paysage relativement plus cohérent dans la mesure où son emprise traverse majoritairement des périmètres de protection du territoire agricole, ce qui laisse des perspectives ouvertes sur le paysage rural.

Toutefois, l'unité formelle de l'autoroute comme voie rapide tend à nier le croisement de plusieurs composantes du territoire. La rivière Yamaska est à peine visible depuis le pont qui la traverse. Les crêtes boisées à l'entrée et à la sortie du territoire de la MRC sont difficilement repérables suite à la coupe de la forêt. La définition des champs est parfois clairement marquée par la présence d'arbres le long des limites parcellaires et la vue sur les cultures, tandis qu'ailleurs, l'affichage commercial ou l'horizontalité de la plaine s'impose au premier plan du paysage.

L'impact du passage de l'autoroute devient nettement moins favorable à la compréhension du paysage lorsque celle-ci croise le système viaire local composé des rangs et des montées. En effet, le croisement de l'autoroute et des routes rurales implique souvent l'aménagement de bretelles d'accès ainsi que la restructuration des voies plus anciennes. À plusieurs croisements, l'automobiliste perd la continuité visuelle du parcours qu'il emprunte, de part et d'autre de l'autoroute.

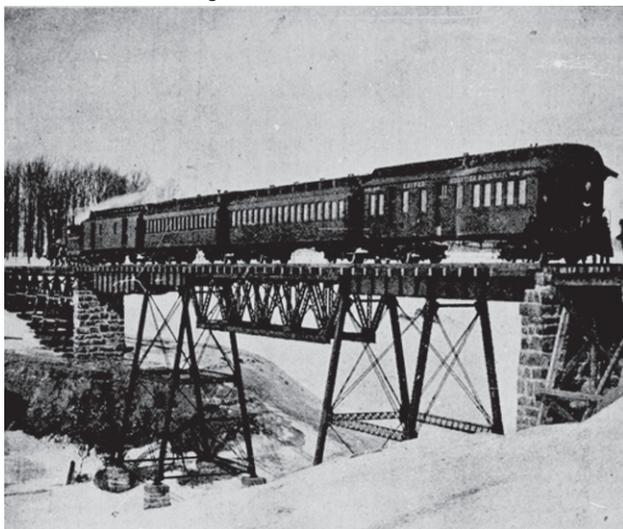
La voie rapide est un axe de liaison est-ouest, mais également une limite nord-sud à l'échelle du territoire de la MRC des Maskoutains.

Les restructurations plus ponctuelles sur les voies de contournement posent à une autre échelle les mêmes difficultés de lisibilité et de compréhension du paysage original. Elles permettent de maintenir une vitesse rapide en gommant la transition entre deux ensembles de concessions qui avaient structuré des décalages entre les voies de raccordement. De même, l'élargissement des parcours mères ou le remplacement des ponts métalliques entraînent la disparition des caractères distinctifs, là où l'on retrouvait des repères uniques ou émergents dans un paysage relativement uniforme et planifié de manière sérielle.

Ces différents aménagements de l'emprise publique apparaissent comme des malformations par rapport à la lecture du paysage rural dans la mesure où ils tendent à effacer et normaliser les éléments irréguliers de l'interface entre les principaux lieux de la mobilité et le paysage des champs, des forêts et des rivières.



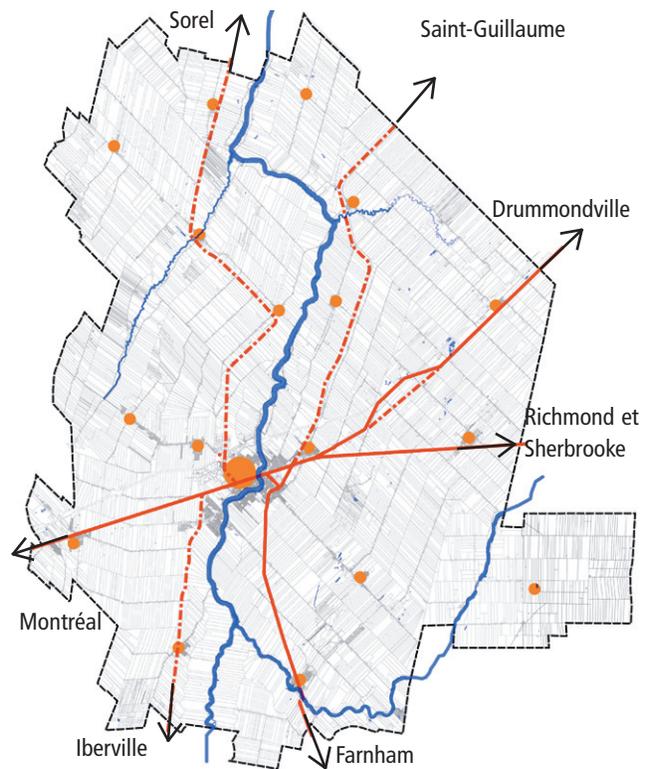
6.7 Le réseau ferroviaire au début du XXe siècle. Une nouvelle infrastructure accroissant l'intégration à l'échelle du Québec. Source : BANQ



6.8 Un train de passager inaugure le viaduc de Saint-Jude, 1895. Source : BANQ



6.10 Le réseau ferroviaire : vestiges des voies disparues. Réutilisation privée de la voie ferrée. Rang Sainte-Rose, Saint-Barnabé-Sud. Source : MV.



6.9 Système ferroviaire existant et abandonné : les liaisons historiques et actuelles. Sources : MRC, MV



6.3 Le réseau ferroviaire

L'intérêt du réseau ferroviaire qui traverse le territoire de la MRC des Maskoutains est à la fois historique et structurel. Son développement participe à la transformation du paysage rural et au développement des villages. Sa présence impose une première phase de restructuration globale du territoire de la MRC des Maskoutains. Son déclin après 1960, entraîne la perte d'une certaine perméabilité régionale.

La MRC des Maskoutains était traversée par quatre réseaux ferroviaires historiques dont certains sont encore utilisés aujourd'hui. Cette concentration du réseau ferroviaire, reliant à la fois les villages de l'actuelle MRC entre eux et avec le pôle majeur de Saint-Hyacinthe, explique partiellement le succès de l'industrie agro-alimentaire associée à la production laitière. Le train permet d'expédier facilement le beurre et le fromage vers les marchés urbains et extérieurs. Le train soutient le développement de Saint-Hyacinthe, mais aussi la croissance des villages qui deviennent des bourgs après l'implantation d'une gare ferroviaire, alors que d'autres demeurent des hameaux linéaires déployés autour d'une intersection.

La ligne la plus ancienne, construite par le « Grand Tronc », traverse le territoire d'ouest en est en passant par Saint-Hyacinthe pour poursuivre vers Richmond et Sherbrooke avec arrêt à Sainte-Rosalie et Saint-Liboire. À Richmond, cette ligne se connecte avec le chemin de fer menant à Québec et aux provinces de l'Atlantique. La section entre Lévis et Richmond a été démantelée et seul le segment vers Sherbrooke subsiste aujourd'hui et il est réservé au transport de marchandises.

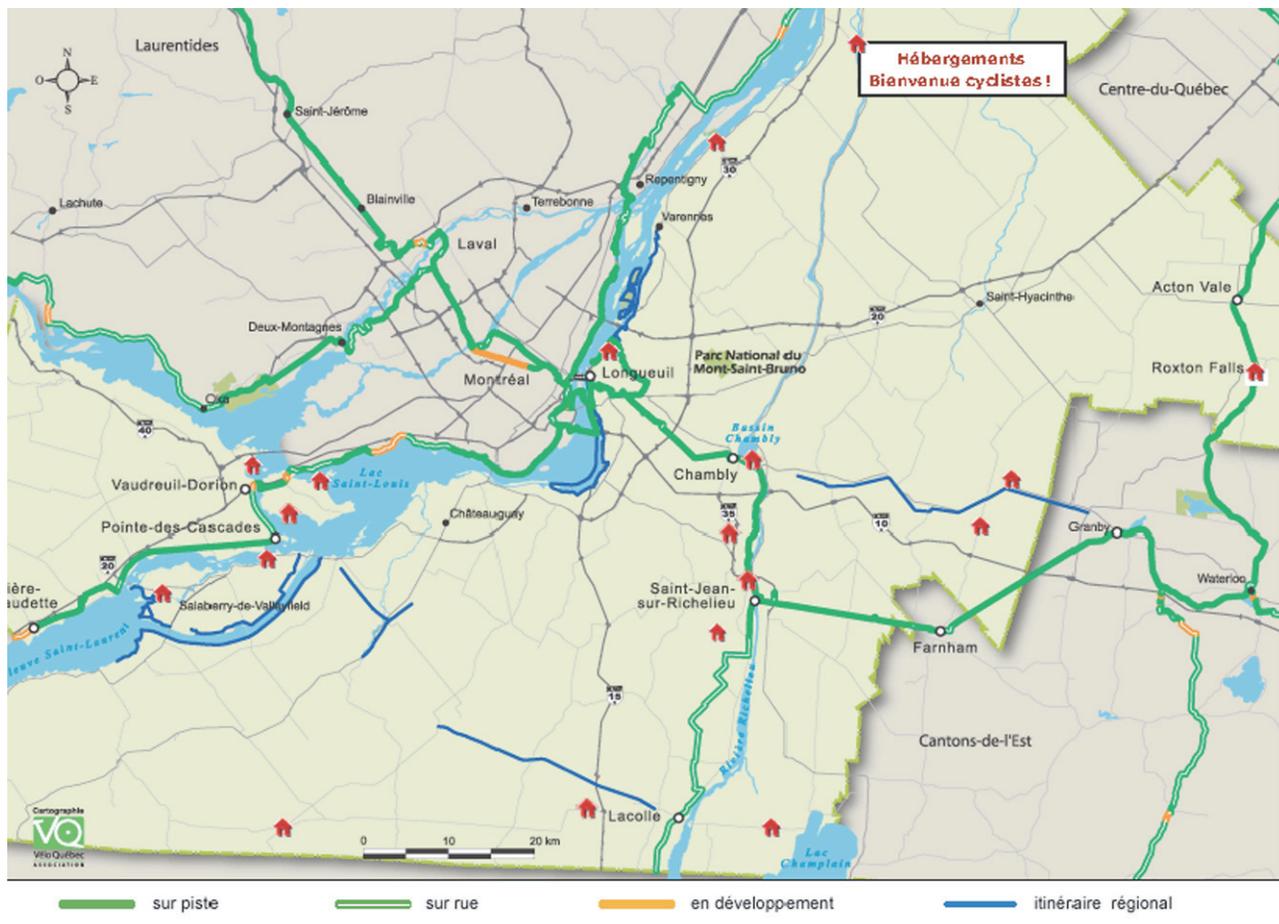
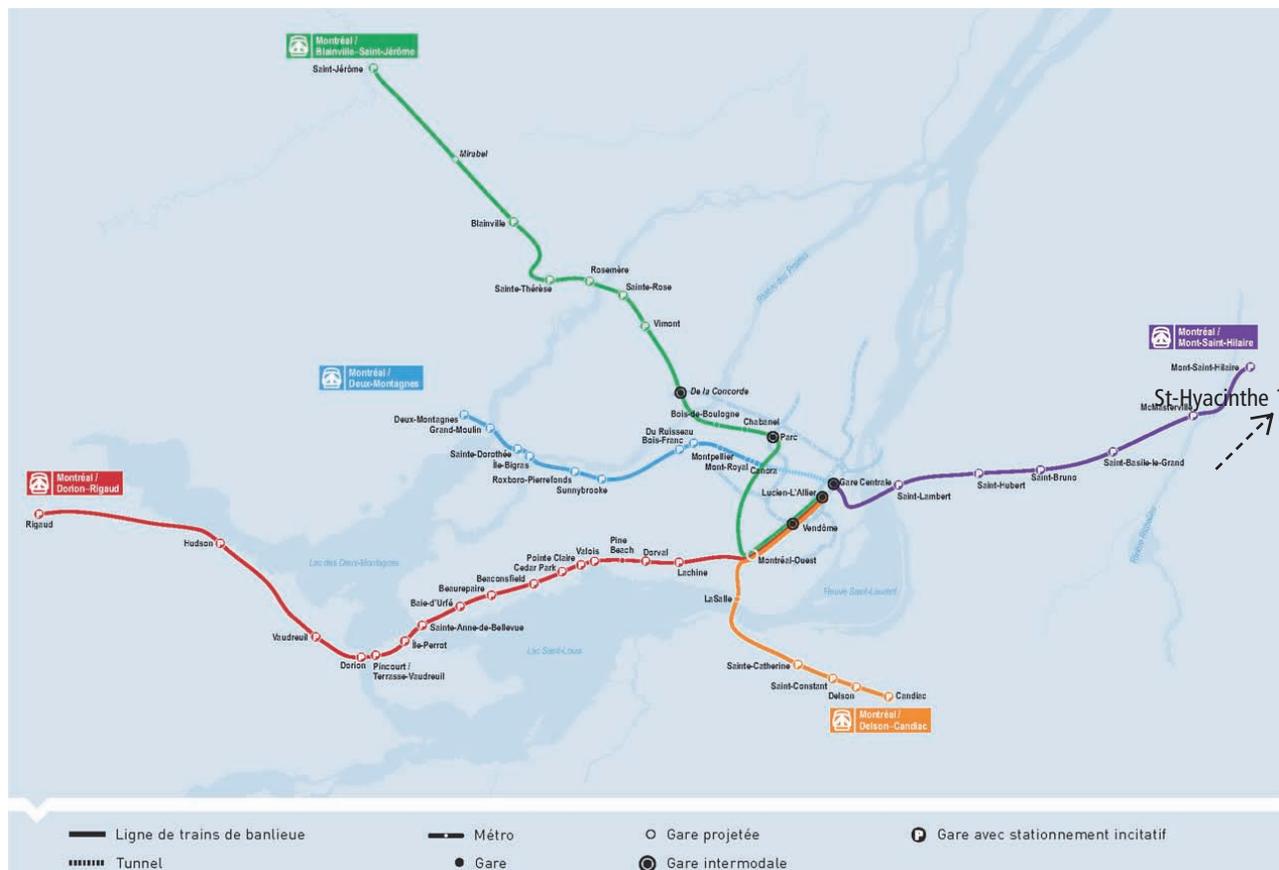
La deuxième ligne, actuellement la plus utilisée par le transport de fret et le service de passagers, se détache à Sainte-Rosalie pour rejoindre Drummondville en passant par Sainte-Hélène-de-Bagot. Pour une raison inconnue, la voie effectue un détour à l'est de Sainte-Rosalie depuis les années 1950, alors qu'auparavant elle poursuivait en ligne droite. Cette voie est partiellement doublée sur son parcours entre Montréal et Saint-Hyacinthe, ce qui permet de relier les deux villes en 35 minutes, plutôt qu'une heure avec le service d'autobus régional.

Une troisième ligne existe au sud de Saint-Hyacinthe, entre Sainte-Rosalie, Saint-Pie et Farnham, en tant qu'important nœud ferroviaire du sud du Québec jusqu'aux années 1960. Cette voie sert régulièrement pour le fret. Le tronçon situé au nord de Sainte-Rosalie reliait les villages de Saint-Simon, Saint-Hugues et Saint-Guillaume, alors que ce dernier constituait un arrêt sur ligne allant de Sorel à Drummondville. Cette partie nord a été démantelée et il n'en reste presque plus de trace.

La dernière voie, aujourd'hui entièrement démantelée, reliait le village d'Iberville à la ville de Sorel en passant par la vallée de la rivière Yamaska. Cette ligne passait par les villages de Saint-Damase, Saint-Barnabé-Sud, Saint-Jude et Saint-Louis et desservait aussi Saint-Hyacinthe. Non seulement l'infrastructure a-t-elle disparu, mais en plusieurs endroits du plan cadastral, l'emprise a été effacée pour être adjointe aux parcelles agricoles qu'elle longeait.

Pourtant, sur le terrain, on a constaté la présence de rails à une intersection. De plus, on constate que les emprises de la voie, avec les fossés qui les bordaient, ont souvent été récupérées par les agriculteurs pour devenir des chemins privés et des ruisseaux de drainage. C'est un bon exemple de permanence structurale, où une emprise conserve un rôle de passage après la disparition de l'infrastructure originale.

La présence de deux axes ferroviaires nord-sud a sans doute favorisé l'accessibilité et, par conséquent, le développement des villages qui étaient desservis par les chemins de fer. Comme réseau de restructuration des mobilités à l'intérieur du territoire de la MRC, le chemin de fer explique la polarité historique de Saint-Pie, de Saint-



Jude ou de Saint-Hugues. À l'inverse, le déclin de ce mode de transport marque aussi celui de l'accessibilité relative de ces villages comme pôles de services en milieu rural.

Ce déclin du service ferroviaire passager à l'intérieur de la MRC est parallèle à celui qui frappe l'ensemble du réseau ferroviaire canadien avec la fermeture des lignes secondaires et la baisse des fréquences, entraînant la marginalisation de ce transport face à l'autobus ou l'automobile.

Un coup d'oeil sur d'anciens horaires ferroviaires souligne deux aspects fondamentaux sur le niveau de service destiné aux passagers : la basse vitesse des trains et le nombre réduit des voyages, souvent limité à un passage quotidien. Autrefois, les trains circulaient à une vitesse inférieure à 40 Km/heure. Aujourd'hui, cette vitesse atteint les 70km à l'heure, ce qui est tout de même lent comparativement à l'automobile ou aux moyennes européennes qui se situent entre 100 et 200 Km/heure selon le type de service. De plus, on constate que la fréquence des trajets chute progressivement entre 1950 et 1980. Ainsi, tous les villages ne sont plus desservis après 1970 et Saint-Hyacinthe, qui comptait jusqu'à 22 trains par jour avant 1960, n'offre plus que 4 départs sur les 8 trains qui assurent la liaison quotidienne entre Québec et Montréal.

On peut ainsi constater que sur le plan de la morphologie du territoire et, en particulier du paysage, les chemins de fer offrent une infrastructure qui permet de découvrir un paysage rural relativement sauvegardé par la modernisation depuis les années 60. Le déclin du réseau ferroviaire qui contribuait de façon importante à la perméabilité du territoire correspond à l'amorce d'une phase de dévitalisation autant pour plusieurs villages de la MRC des Maskoutains qu'à l'échelle plus vaste des régions de la plaine du Saint-Laurent et des collines de l'Estrie.

Cette infrastructure constitue bien sûr un patrimoine négligé dont la mise en valeur ne peut trouver de sens que dans sa remise en fonction. À cet égard, la protection d'éléments singuliers de ce réseau ne permet pas d'en conserver le sens. Par exemple, bien que le déménagement dans une érablière de la gare de Saint-Damase ait permis de conserver le bâtiment sur le plan matériel, le résultat n'en laisse pas moins l'impression étrange d'un objet hors contexte (voir figure 8.19).

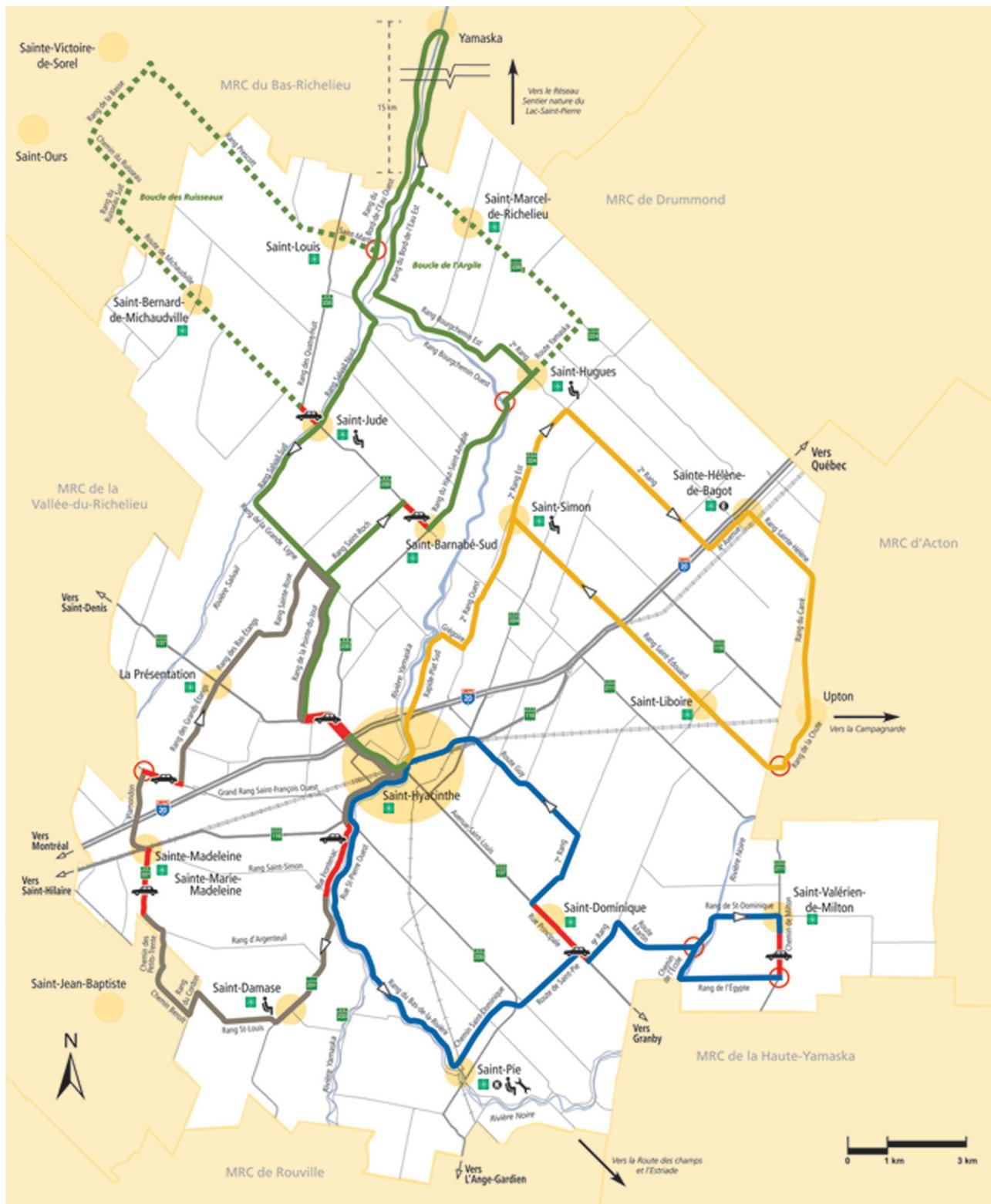
6.4 Le réseau cyclable

Au Québec, le développement des pistes cyclables est un phénomène qui a pris de l'ampleur au cours des deux dernières décennies à l'intérieur d'un réseau associé au loisir et au tourisme. Leur aménagement est lié à une nouvelle forme de villégiature soutenue par la volonté commune du gouvernement du Québec, des municipalités régionales de comtés et de l'association Vélo Québec dans le projet des « Routes vertes ». Ce réseau de parcours alternatifs et saisonniers est une sorte de contrepartie aux pistes de motoneiges aménagées en hiver. Il s'agit d'une forme de parcours de restructuration en croissance dont le rôle potentiel est encore imprécis.

Le développement du réseau cyclable dans la MRC des Maskoutains semble limité par deux types de contraintes structurelles, alors que le relief relativement plat de la région est, en principe, favorable à ce mode de déplacement.

Page de gauche : Deux réseaux absents du territoire de la MRC des Maskoutains

- 6.11 Le réseau ferroviaire de banlieue de la région de Montréal : étudier l'impact d'une intégration possible ou souhaitable sur l'accessibilité régionale. Source : AMT
- 6.12 Le parcours de restructuration : le réseau des pistes cyclables : la Route verte et la MRC des Maskoutains. Source: Vélo-Québec. La MRC des Maskoutains reste en dehors des réseaux proposés en 2008. Source : Vélo-Québec



- CIRCUIT DE L'ENTRE-DEUX MONTS • 59 km
- CIRCUIT DES RIVIÈRES • 61,4 km
- CIRCUIT DES GRANDES CULTURES • 64 km
- CIRCUIT DES VALLONS DE LA YAMASKA • 68 km
- Boucle des Ruisseaux (optionnelle) • 37,5 km
- Boucle de l'Argile (optionnelle) • 14 km
- Circulation automobile élevée
- Intersection à visibilité réduite
- Municipalité (dans la plupart des municipalités, il est possible de s'approvisionner à proximité du tracé.)



6.13 Carte du réseau cyclable de la MRC. <http://www.mrcmaskoutains.qc.ca/client/uploads/1320/100956577810027.pdf>. Source : MRC

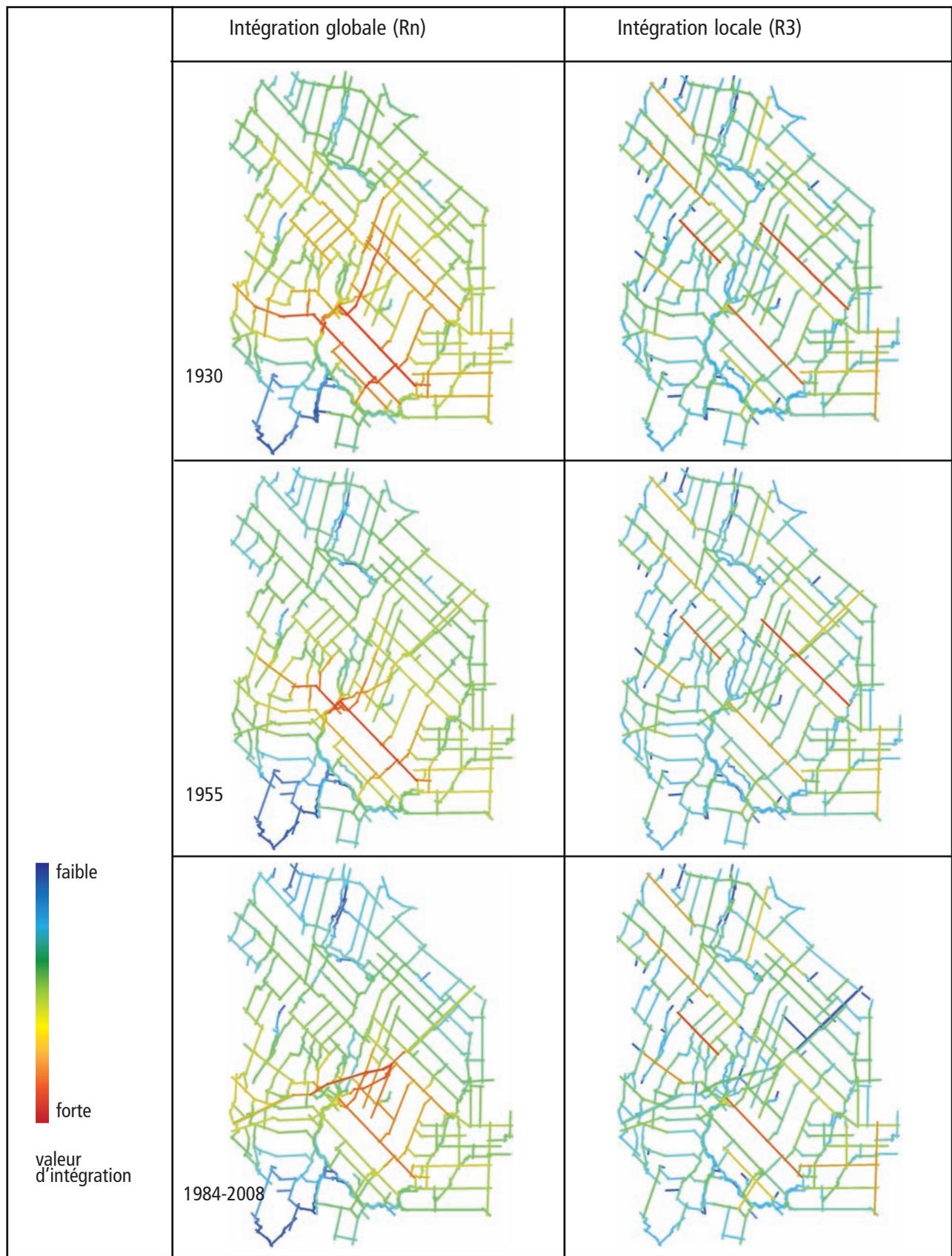
D'abord, sur le plan économique, la vocation agricole et le mode de production intensif, posent une prédominance absolue de cette activité face à une diversification dans laquelle le tourisme et les loisirs pourraient trouver une place et un apport au développement régional. Cette contrainte se pose aussi dans la vocation récréative qui pourrait se développer le long des rivières Yamaska et Noire.

Ensuite, et en corollaire de ce premier constat, les emprises ferroviaires démantelées ont été cédées, formellement ou tacitement, aux riverains agriculteurs privant la collectivité d'un réseau cyclable potentiel qui aurait relié Saint-Hyacinthe avec plusieurs villages.

Enfin, la logique de restructuration des routes régionales sur la base de la vitesse et de la fluidité de la circulation automobile signifie un environnement routier hostile ou mal adapté aux besoins des cyclistes, résidents et visiteurs potentiels. La popularité des pistes cyclable aménagées doit beaucoup à la sécurité de l'emprise, la présence d'un ombrage et la clarté des intersections. Il est sans doute pertinent d'envisager des tracés alternatifs qui sauront être plus rapides, sécuritaires et pittoresques ; ouvrant des nouveaux sentiers cyclables à travers les champs et les forêts ainsi que le long de cours d'eau.

6.5 Résumé de la section 6

- Les parcours mères de la MRC sont au nombre de deux : l'un provient de Saint-Charles-sur-le-Richelieu et l'autre de Saint-Ours, deux villages à l'ouest de la région. La rivière Yamaska joue un rôle très marginal comme parcours mère ;
- Plusieurs parcours d'implantation se retrouvent sur le territoire : ce sont les rangs simples et doubles ;
- De même, les montées entre ces rangs sont nombreuses et constituent les parcours de raccordement ;
- La route 116, qui traverse le territoire d'est en ouest est un parcours de restructuration, tout comme certaines interventions locales qui cherchent à faciliter le lien entre deux parcours ;
- L'autoroute 20 est un parcours de restructuration à l'échelle nationale qui relie la MRC des Maskoutains avec Montréal et Québec, mais elle coupe en deux son territoire réduisant la perméabilité entre le nord et le sud de la MRC ;
- L'extension du réseau ferroviaire dès la seconde moitié du XIX^e siècle profite au territoire et particulièrement à certains villages, jusqu'à son déclin à partir des années 1950 ;
- Le réseau cyclable de la MRC est actuellement relativement peu développé ;
- Une stratégie de transport diversifiée visant une plus grande perméabilité régionale pourrait tirer parti des infrastructures ferroviaires délaissées. Ouvrir des parcours alternatifs pour les cyclistes et corriger les malformations générées par la rencontre des routes anciennes et des parcours de restructuration plus récents seraient des avenues bénéfiques.



7.1 Valeur relative d'intégration globale et locale du système viaire de la MRC des Maskoutains, de 1930 à 2008. Source : MV

7 Analyse de la structure spatiale

7.1 La logique de l'espace

Un second niveau d'analyse morphologique est fondé sur la position relative des espaces dans un système et sur les relations qui s'établissent entre eux. Cette section de l'étude vise essentiellement à approfondir la discussion sur la perméabilité relative du système viaire existant.

À partir d'une modélisation informatique et d'un logiciel de calcul appelé « Space syntax », chaque espace est placé dans un graphe d'accessibilité qui traduit sa position selon une valeur mathématique. Le recours à une équation structurée sur un algorithme permet d'établir un calcul de la probabilité que chaque espace considéré soit traversé pour atteindre tous les autres espaces du système. Cette mesure est qualifiée par la notion d' « intégration ». Ainsi, plus un espace est intégré, plus il est susceptible d'être traversé. Au contraire, plus il est ségrégué, plus il est susceptible d'être isolé.

Cette méthode d'analyse de la structure spatiale a été développée à l'école d'études supérieures de la Bartlett School, faculté d'aménagement de la University College London. Elle est appliquée autant à l'analyse spatiale des bâtiments que des milieux urbains et territoriaux. La méthode permet autant de soutenir une analyse de situation contemporaine que de jeter un nouvel éclairage sur des aménagements historiques. Elle révèle une certaine logique de l'espace, déterminée par sa disposition morphologique, sa « configuration ».

Le modèle mathématique qui traduit les relations d'accessibilité peut être comparé avec la réalité, par un calcul de corrélation, qui met en parallèle les valeurs numériques de probabilité et les niveaux de circulation observés entre les pièces d'un immeuble, les rues d'une ville ou les parcours d'un territoire. Ainsi, considérant que le modèle est fidèle à la réalité, la méthode ouvre une prospective nouvelle en suggérant qu'une modification du modèle basée sur un nouvel aménagement permette de simuler l'impact sur l'accessibilité. Les nouvelles valeurs d'intégration obtenues nous donnent un indice de l'intégration probable des lieux après modification.

Cette simulation de l'impact d'une modification de l'aménagement sur l'accessibilité relative d'un bâtiment, d'un secteur urbain ou d'un territoire, offre une mesure des changements susceptibles de se produire sur les déplacements et sur la centralité relative des lieux d'un système spatial. Ultimement, elle permet d'anticiper la pression immobilière qui s'exerce sur les lieux désormais mieux intégrés ou au contraire plus ségrégués. Cette méthode est utilisée dans le processus de conception de nombreux projets de design urbain à travers le monde depuis 20 ans. Les résultats, obtenus du modèle mathématique, concordent avec ceux qui sont observés après la réalisation des interventions.

Dans le cas de l'analyse de la configuration de la MRC des Maskoutains, l'analyse de la configuration spatiale est limitée à deux mesures simples, qui seront appliquées au réseau routier seulement :

- 1 L'intégration globale (R_n) est une mesure relative, qui dépend de la susceptibilité d'une voie à être empruntée pour atteindre n'importe quelle autre voie composant le système ;
- 2 L'intégration locale (R_3) est une mesure relative qui cherche à déceler l'existence de sous-systèmes régionaux, en mesurant l'accessibilité de chaque parcours, si on n'effectue que trois changements de direction.

7.2 La structure spatiale en 1930

En 1930, le réseau routier est directement hérité des parcours historiques établis lors de la colonisation du territoire. Ce réseau vise à découper le territoire en parcelles de manière systématique. Une structure paroissiale se superpose à l'opération de division cadastrale. L'accessibilité à une échelle plus large est assurée par le chemin de fer, tandis que les routes de campagne proposent une variété de chemins permettant d'atteindre les villages.

On peut lire les deux variables Rn et R3 sur les figures 7.1, pour chacune des trois époques d'analyse. Chaque trait représente une voie de circulation du système. Sa coloration indique la valeur de la variable : plus elle tend vers le rouge, plus le segment est intégré ; plus elle tend vers le bleu, plus le segment est ségrégué.

L'intégration globale (Rn) montre une hiérarchisation des valeurs : les rangs reliés à Saint-Hyacinthe dominant (rouge), soulignant son rôle de « pivot » central pour atteindre les différentes parties du territoire de la MRC. Par ailleurs, les valeurs décroissent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ce centre. Sans surprise, les voies périphériques sont moins intégrées par rapport à l'ensemble du système à l'étude.

L'intégration locale (R3) révèle l'existence de quelques sous-secteurs qui constituent des pôles secondaires, en particulier dans le canton du village de Saint-Valérien-de-Milton, le rang Saint-Georges pour Saint-Liboire et la route de Saint-Ours pour Saint-Jude et Saint-Bernard-de-Michaudville.

7.3 La structure spatiale en 1955

Entre 1930 et 1955, la route 116 (boulevard Wilfrid-Laurier) est construite et son tracé longe tantôt le chemin de fer et se glisse tantôt sur la limite entre deux bandes de parcelles. Ce parcours de restructuration traverse le territoire de la MRC d'est en ouest. Sa logique s'impose à une échelle plus grande que celle de la MRC, mais sa position tire partie des limites cadastrales existantes pour réduire les conflits dans le processus d'expropriation.

L'impact de ce nouveau parcours semble marginal par rapport à l'intégration globale (Rn), puisqu'il ne remet pas en cause l'importance de Saint-Hyacinthe comme pôle régional pour la plus grande partie du territoire de la MRC actuelle.

L'intégration locale (R3) montre toutefois que le nouveau boulevard dans sa section hautement « connectée » (entre le rang Saint-Georges et Sainte-Hélène-de-Bagot) devient là un axe d'intégration locale élevé. Cette réalité locale s'accroît vers Drummondville plutôt que Saint-Hyacinthe.

7.4 La structure spatiale en 1984 - 2008

La configuration du réseau routier sur le territoire de la MRC subit une transformation radicale avec l'implantation de l'autoroute 20 dans la première moitié des années 1960. Le tracé de l'autoroute reprend partiellement les mêmes principes que le tracé de la route 116 : il passe sur d'anciens parcours de campagne, à la limite cadastrale de parcelles, et se superpose même sur l'emprise du boulevard dans la section qui était la plus intégrée jusqu'alors (voir carte 1955), soit entre le rang Saint-Georges et le village de Saint-Hélène-de-Bagot.

L'intégration globale (Rn) traduit la forte connectivité des éléments du système viaire situés entre Saint-Hyacinthe et Sainte-Rosalie, avec un segment d'autoroute qui présente une haute valeur d'intégration. Jusque-là, de telles valeurs d'intégration globale touchaient des voies rayonnant vers Saint-Hyacinthe. L'arrivée de l'autoroute 20 semble marquer la création d'un axe intégrateur entre les deux pôles urbains. Ces valeurs d'intégration suggèrent aussi que l'autoroute 20 joue localement le rôle d'un boulevard urbain pour traverser la MRC d'est en ouest.

Enfin, on peut noter que la partie nord du territoire de la MRC semble relativement plus ségréguée en présence de l'autoroute 20 qui coupe ou détourne plusieurs parcours anciens. Saint-Hyacinthe ne joue plus aussi clairement son rôle de point de distribution rayonnant également à travers la MRC et l'autoroute a partiellement aggravé la division nord-sud qui était apparue avec la construction du boulevard Wilfrid-Laurier. La disparition des voies ferrées secondaires dans l'axe nord-sud a supprimé un mode de transport alternatif qui aurait pu atténuer cette coupure.

À l'échelle du territoire, les transformations du système routier et ferroviaire entre 1930 et 2008 montrent à la fois un changement de localisation et de concentration des valeurs d'intégration les plus élevées, ainsi qu'une distribution plus contrastée des valeurs. Alors que le système viaire original était plus également perméable dans toutes les directions autour du pôle central de Saint-Hyacinthe, l'ouverture de la route 116 et de l'autoroute 20, en restructurant le réseau viaire, ont favorisé l'axe est-ouest et une concentration autour de Saint-Hyacinthe.

L'intégration locale (R3) montre que l'autoroute 20 n'a pas d'impact direct sur la logique des courtes distances et fait ressortir par contraste la logique particulière des voies dans la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton qui appartiennent à un autre ordre morphologique.

7.5 Résumé de la section 7

- En 1930, les graphes d'accessibilité exposent la centralité rayonnante de Saint-Hyacinthe à l'échelle du territoire, les connexions vers les autres régions se faisant plutôt avec le chemin de fer. Il existe aussi des sous-ensembles intégrés à l'échelle locale, comme le village de Saint-Valérien-de-Milton, le rang Saint-Georges et à Saint-Liboire et la route de Saint-Ours ;
- En 1955, les graphes démontrent que la nouvelle route 116 ne remet pas en cause la centralité de Saint-Hyacinthe ; cependant, cette route est plus intégrée avec la portion nord-est du territoire ;
- Les graphes de 1984-2008 illustrent que l'autoroute 20 est fortement intégrée entre Saint-Hyacinthe et Sainte-Rosalie, suggérant une fonction de boulevard urbain pour cette section. De plus, avec la nouvelle autoroute, l'influence de Saint-Hyacinthe comme pôle rayonnant dans toutes les directions est atténuée.

Bilan préliminaire sur la formation et transformation du territoire

Les sections 4 à 7 se sont attardées à décrire le processus de formation et de transformation du territoire de la MRC des Maskoutains, un processus qui a mené à sa morphologie actuelle. L'examen du mode de division et de concession des parcelles agricoles et urbaines, de l'établissement et du renforcement du système viaire, avec les différents types de parcours qui sillonnent le territoire, et de la fondation des 17 villages, a permis d'énoncer la chronologie de l'occupation du territoire.

L'analyse du système viaire et de sa logique spatiale a également exposé une autre couche d'informations supplémentaires, sans oublier les caractéristiques relatives au couvert forestier, à l'hydrographie, à la géomorphologie et aux autres modes de transport, tels le vélo et le train.

Il en ressort le portrait d'un territoire partiellement occupé dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, parsemé de nombreux villages et presque entièrement dédié à l'agriculture au cours du XIX^e qui ne cesse de se densifier et de se transformer au rythme des changements de type de production agricole et de l'évolution des modes de transport au cours du XX^e siècle.

Les sections suivantes, 8 et 9, jetteront un regard interprétatif sur les composantes actuelles qui définissent l'identité du territoire. Elles s'attarderont à faire ressortir les caractéristiques communes à certains ensembles et les particularités singulières de quelques éléments, le tout pour mener à une meilleure compréhension du territoire et, éventuellement, à une gestion mieux orientée de son aménagement.

Partie 3 : Caractérisation du territoire : paysages culturels

8 Unités paysagères du territoire

8.1 Délimiter des paysages cohérents

Dans le cadre de la présente analyse, le rang et les parcelles qui lui sont associés forment l'unité morphologique de base, car ils définissent ensemble le paysage utile et perceptible le long des parcours d'implantation où se situe la majorité des bâtiments en territoire rural. Ainsi, un premier découpage a été effectué en s'appuyant sur les adresses civiques, ce qui permet de reconnaître un échantillon d'unités morphologiques à l'échelle locale, établi en fonction du critère commun de l'appartenance d'une parcelle à un parcours. Le processus est démontré à la figure 8.1. L'exemple du rang double y est présenté : le parcours d'implantation avec les parcelles situées de part et d'autre et ayant adresse sur ce parcours forment l'unité morphologique de base.

Toutes ces unités morphologiques ont été rapportées sur les cartes de la figure 8.2, chacune ayant sa propre couleur. Comme on pouvait s'y attendre, le découpage des unités morphologiques de base suit à la fois la topographie et l'hydrographie. Elle se conforme également à l'implantation du bâti qui pose le lien entre paysage naturel et milieu social (figure 8.2a). On remarque aussi la juxtaposition des limites des anciennes seigneuries (figure 8.2b). Cela va de soi, puisque ces dernières dictent le processus de concession des terres, tel qu'exposé à la section 7.2.

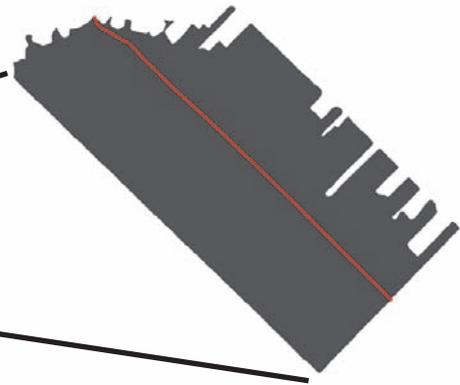
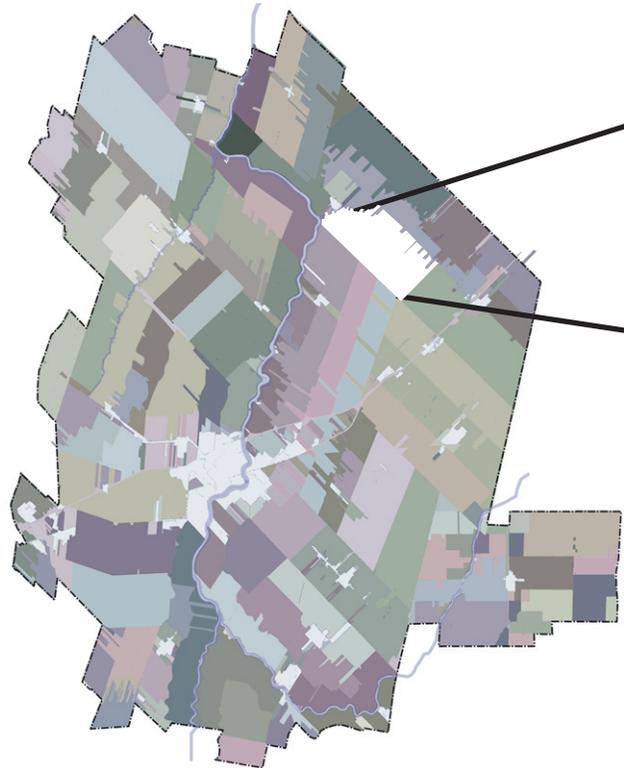
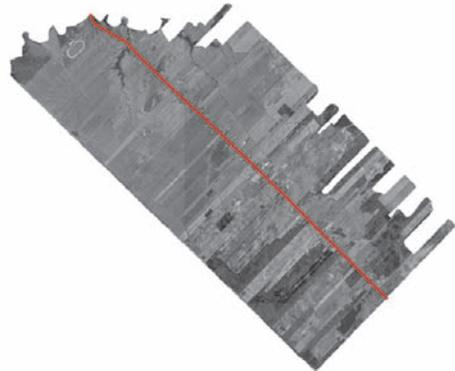
Sur la base de ce premier découpage, un deuxième regroupement permet de réunir les unités morphologiques en fonction de caractères communs comme leur orientation, l'origine de leur division parcellaire et leurs limites (figure 8.3). En simplifiant le premier découpage, ces nouvelles entités cadastrales forment des unités morphologiques à l'échelle du territoire. Elles nous renseignent déjà sur la nature des paysages qu'on y retrouve, puisqu'elles sont intimement liées aux éléments mentionnés précédemment. Ici encore, la correspondance partielle entre avec les limites seigneuriales et celles des grandes entités cadastrales ouvre de nouvelles hypothèses sur la relation entre la topographie, hydrographie, le drainage et le découpage des concessions (figure 8.4)

Finalement, une dernière étape s'appuie sur ce découpage des unités morphologiques territoriales, mais déplace l'attention principale des systèmes viaire et parcellaires vers la perception des éléments naturels et les activités pratiquées sur le territoire : ce sont les aires morphologiques de paysage.

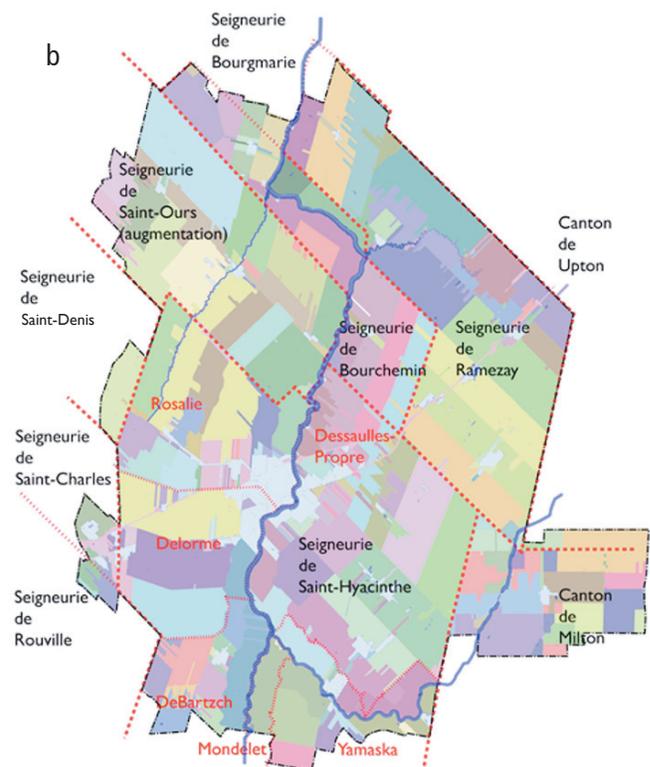
La caractérisation des paysages à l'échelle du territoire se base sur la reconnaissance des relations typiques entre la topographie, l'hydrographie, le couvert végétal et les usages qui s'y déploient. Ainsi, on peut diviser le territoire de la MRC des Maskoutains en cinq grandes catégories de paysages homogènes :

- 1 Les paysages agricoles de la plaine de la Yamaska et de la rivière Noire ;
- 2 Les milieux boisés sur les crêtes de Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Dominique et les monts Rougemont et Yamaska ;
- 3 Les vallons des rivières Yamaska, Noire, Salvail ;
- 4 Le corridor de l'autoroute 20 ;
- 5 Les noyaux villageois et urbains.

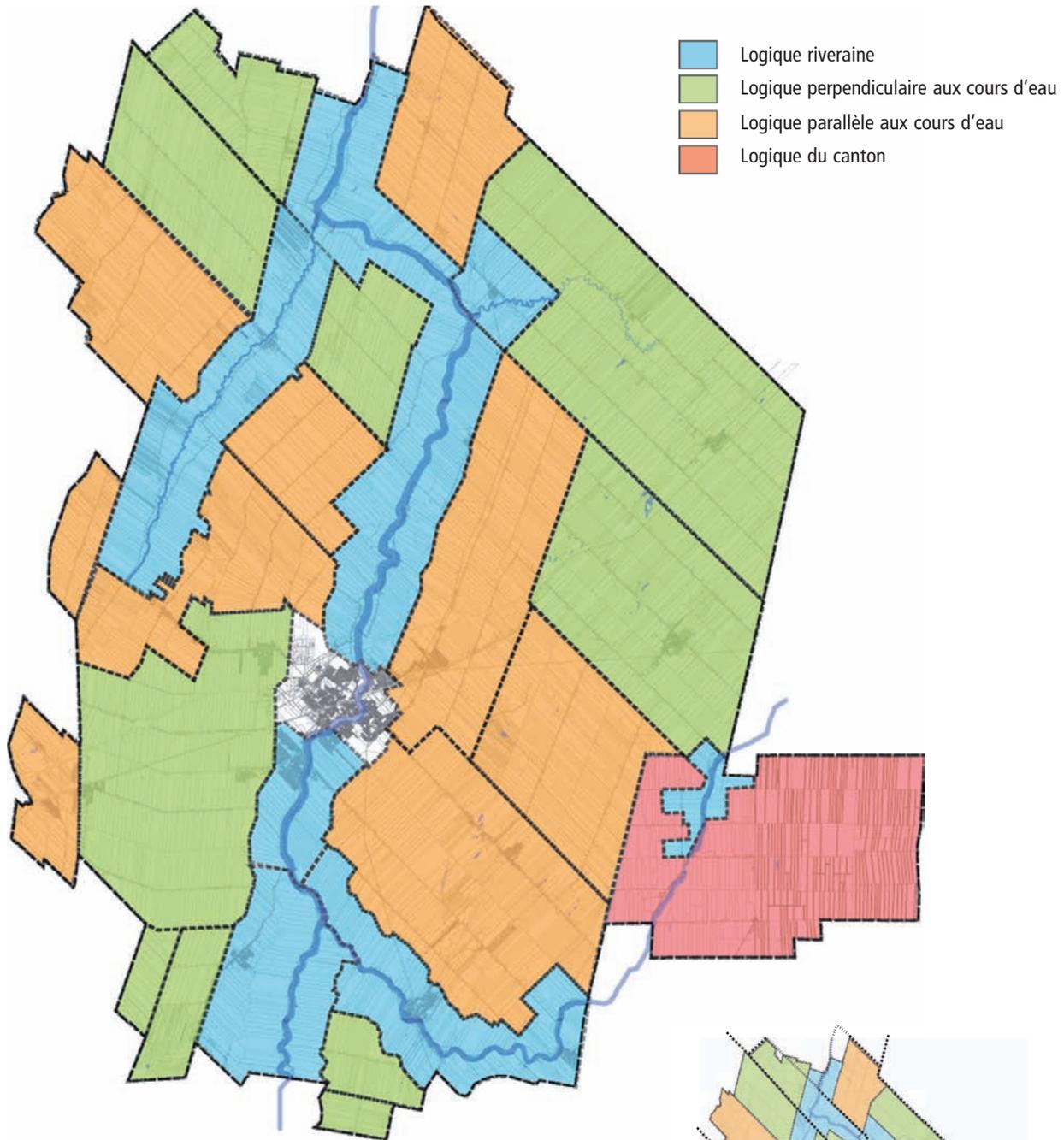
Ces cinq catégories sont représentées schématiquement à la figure 8.5 La plaine agricole domine en blanc ; les milieux boisés en vert sont situés surtout sur les crêtes s'étalant du nord au sud et sur le territoire de Saint-Valérien-de-Milton ; les rivières, en bleu, sillonnent le territoire en engendrant leur propre paysage ; l'autoroute 20 traverse



8.1 Délimitation d'une unité morphologique de base : le rang. Exemple d'une unité morphologique. Ici, un rang double à Saint-Hugues. Sources : MRC, MCV

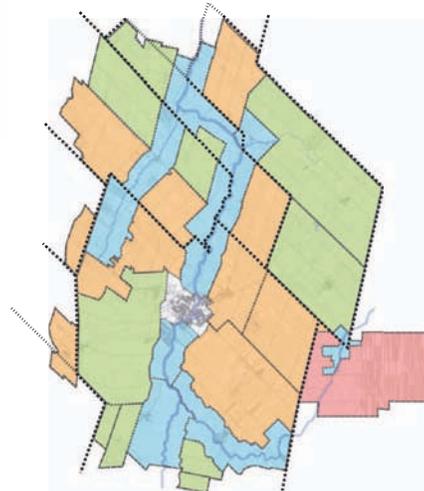


- 8.2 Découpage des unités morphologiques selon les adresses civiques et la définition des rangs.
 La variété des couleurs permet de distinguer le périmètre de chaque unité morphologique de base fondée sur le rang.
 La superposition du premier découpage et du système viaire et de l'implantation du bâti : correspondance entre l'unité morphologique et l'unité civique et sociale (a).
 La superposition des unités morphologiques avec les limites des anciennes seigneuries (b). Sources : MRC, MV



8.3 La délimitation des unités morphologiques : les grands ensembles de concessions rurales. Regroupement des unités morphologiques selon leurs caractères communs. Sources : MRC, MV

8.4 La délimitation des unités morphologiques : les grands ensembles de concessions rurales. Superposition du regroupement avec les limites des anciennes seigneuries. Sources : MRC, MV



Page de droite

8.5 Composantes schématiques du territoire. Elles détermineront, avec les unités morphologiques territoriales, les unités de paysage. Sources : Google, MV

la MRC dans l'axe est-ouest, la séparant en deux parties presque égales ; et, finalement, les noyaux villageois et urbains, représentés par les points gris, se répartissent en éléments ponctuels sur le territoire.

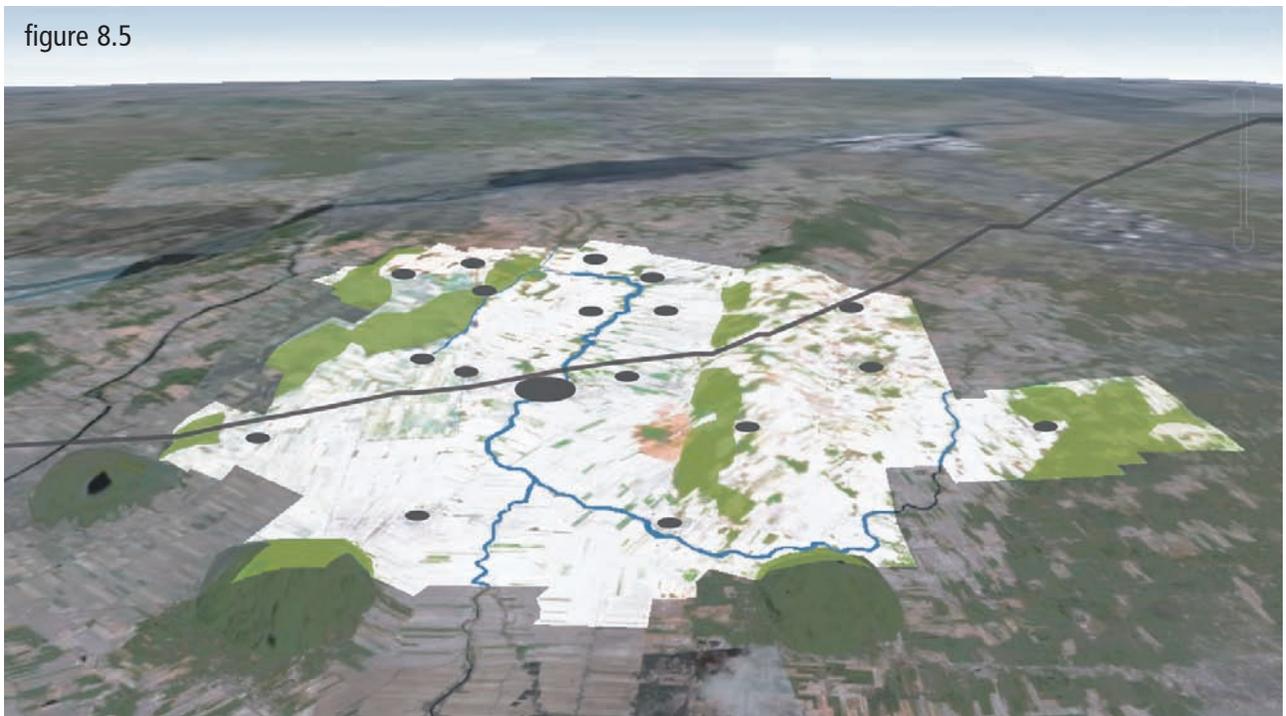
Les figures 8.6 à 8.9 illustrent les mêmes cinq paysages homogènes, cette fois sur une vue en plan. La figure 8.6 traduit en plan la vue aérienne schématisée présentée en 8.5. En superposant les unités de paysages aux unités morphologiques territoriales (8.7a) et au couvert végétal (8.7b), on constate aisément d'où provient le découpage des unités de paysages.

La coupe schématisée de la figure 8.8 expose visuellement la succession des unités paysagères à travers le territoire (feuille double pliée). Il est donc possible de lire, encore une fois, que la topographie (ligne de sol en blanc), l'hydrographie, le couvert végétal et les usages différents d'une unité à l'autre, demeurent similaires à l'intérieur d'une même unité. Ainsi, les collines des cantons de Saint-Valérien-de-Milton, par exemple, et la crête de Saint-Bernard-de-Michaudville présentent le même relief relativement accidenté et un couvert végétal abondant très comparable, ce qui justifie leur regroupement. De ce fait, bien qu'ils soient situés aux extrémités du territoire de la MRC, ils font partie d'un même type d'unité de paysage.

La figure 8.9 souligne le rôle de limite que constitue les corridors des rivières Yamaska et Noire ainsi que celui de l'autoroute. La figure 8.10 traduit en plan les zones urbanisées associées à Saint-Hyacinthe et aux villages de la MRC. L'unité paysagère des noyaux villageois et urbains constitue des cas particuliers puisque ces éléments sont disséminés sur l'ensemble du territoire. La plupart de ces noyaux se concentrent dans la plaine cultivée, mais quelques-uns d'entre eux se sont développés à la limite de crêtes boisées. Dans le cadre de cette étude, la caractérisation de cette unité paysagère n'est pas abordée vu sa complexité relative. Elle devrait faire l'objet d'une analyse distincte qui pourra rendre compte des caractères identitaires de ces paysages particuliers.

Les quatre autres types d'unités paysagères sont caractérisés en fonction de quatre grands thèmes : les limites, la perméabilité, l'implantation du bâti et la nature contrôlée.

figure 8.5



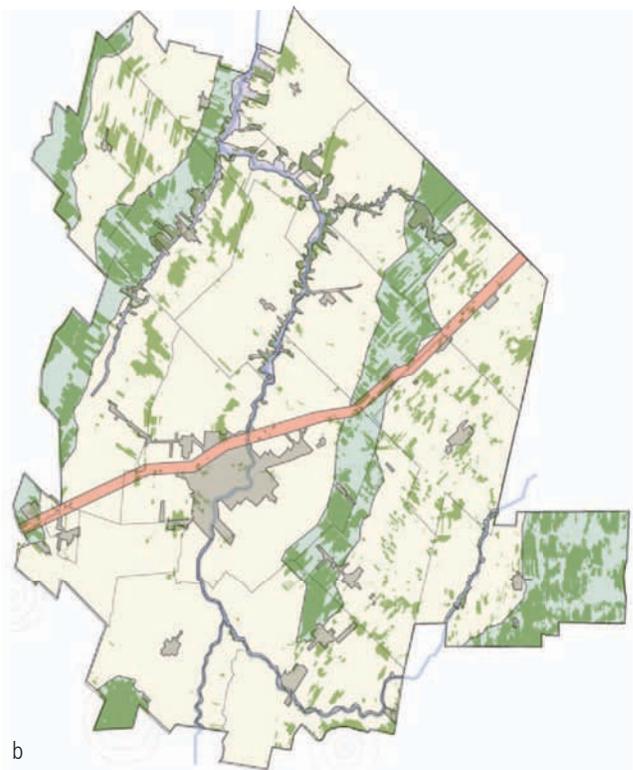
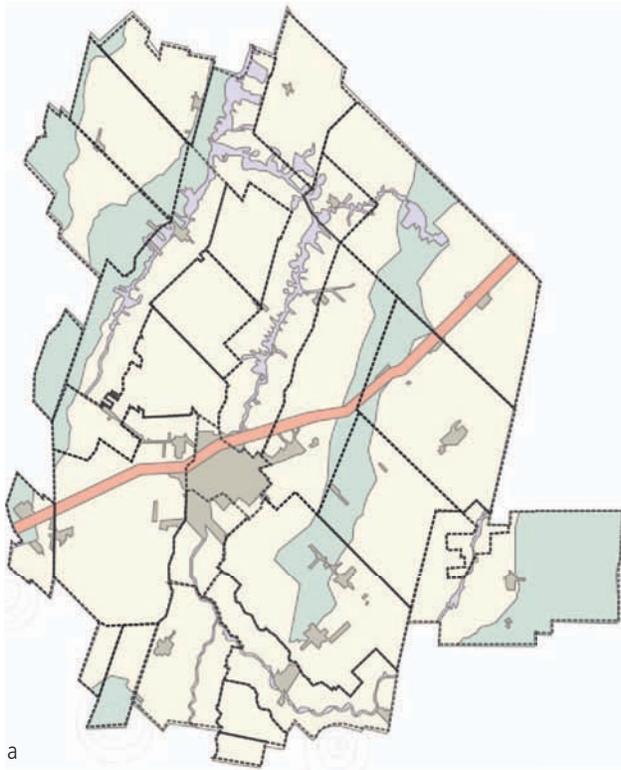


8.6 Disposition des cinq paysages homogènes sur le territoire. Sources : MRC, MV

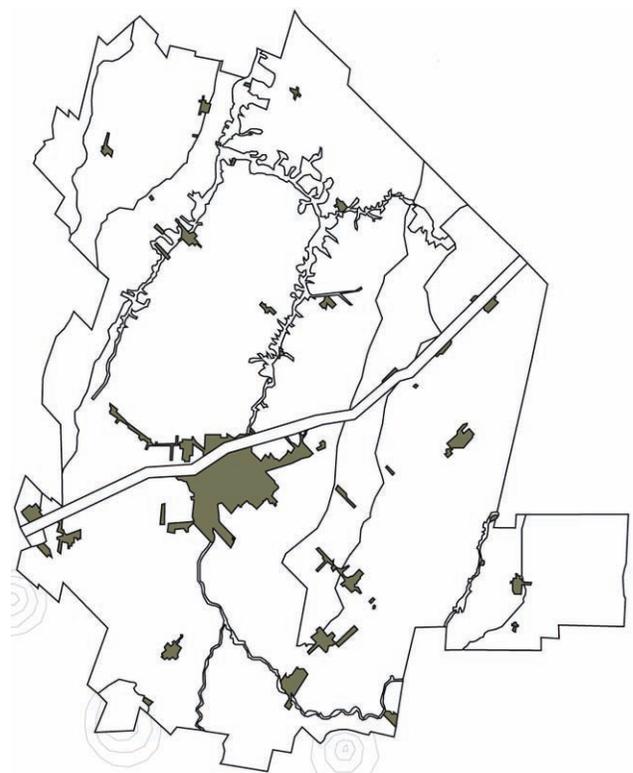
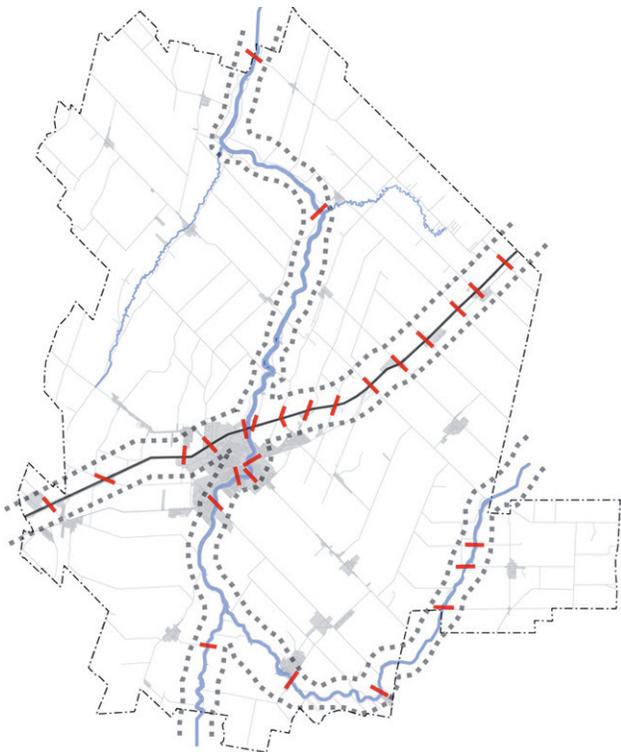
Page à remplacer:
figure 8.8,
feuille double
pliée

Planche pliée

8.8 Le définition des unités paysagères: coupe longitudinale schématique à travers le territoire. Source: MV

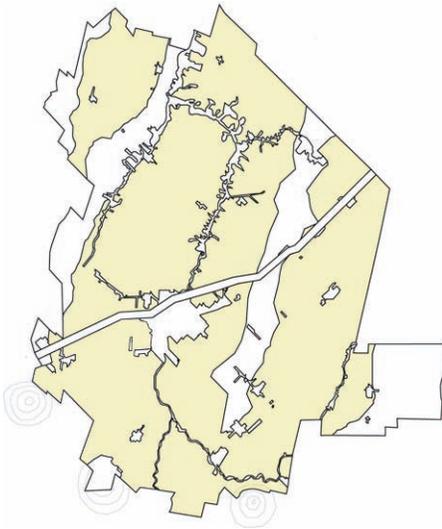


8.7 Superposition des paysages homogènes et des limites des unités de territoire (a) et du couvert végétal (b). Sources : MRC, MV



8.9 Délimitation du territoire ; l'impact des limites morphologiques des rivières et de l'autoroute : les noeuds de passage. Sources : MRC, MV

8.10 Délimitation du territoire ; l'impact des zones réservées à l'urbanisation : un paysage en dehors de l'échelle du territoire. Sources : MRC, MV



8.11 Plan clé des paysages de plaine agricole.



8.12 Plaine agricole, champs et bâtiments de ferme. Source : MV



8.13 Comparaison, ensembles agricoles «traditionnel» et «moderne». Source : MV



8.14 La plaine encadrée (a) du rang 10 à Saint-Valérien-de-Milton et la plaine multipliée (b) du rang Du-Haut-Corbin à Saint-Damase. Source : MV

8.2 Les paysages agricoles de la plaine de la rivière Yamaska et de la rivière Noire

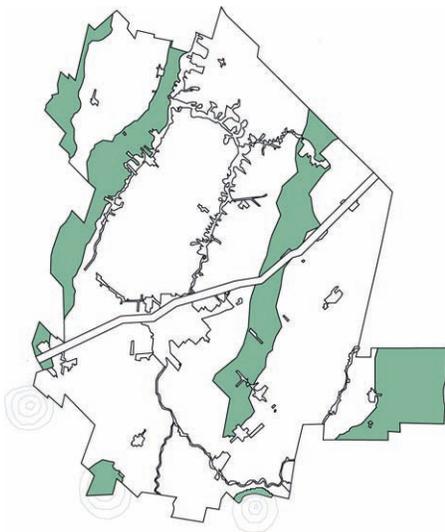
Les limites des paysages agricoles sont déterminées avant tout par la trame cadastrale qui encadre la morphologie et l'organisation des parcelles dans la vaste plaine des rivières Yamaska, Salvail et Noire (voir la figure 8.4 pour l'organisation des parcelles présentant une morphologie semblable). Cette trame explique le changement de culture d'un champ à l'autre et la position des fossés sur ces limites artificielles. Dans son découpage, le parcellaire suit une logique sérielle qui se montre toutefois assez souple sur le plan formel pour s'adapter aux grands mouvements des rivières et de la topographie.

On distingue deux types de plaine, soit la plaine encadrée et la plaine multipliée, dont les paysages perceptibles sont différents. Elles appartiennent aussi à des ensembles naturels différents. La plaine encadrée (type 1A, figure 8.8) est une plaine dont les limites sont perceptibles. Ces limites sont constituées d'éléments naturels, comme les boisés des crêtes rocheuses ou encore les collines appalachiennes au loin. Ce sont les plaines de Saint-Ours et la rive est de la plaine de la rivière Noire. La plaine multipliée (type 1B, figure 8.8) fait référence à une plaine qui semble sans limites et infinie. Les champs s'étendent à perte de vue et l'horizon est toujours perceptible au loin (sauf au moment où les cultures sont à maturité). Ces vastes plaines sont celles des deux rives de la rivière Yamaska et de la rive occidentale de la rivière Noire (figure 8.14).

La perméabilité du territoire agricole peut compter sur un réseau viaire extensif formé initialement par les parcours d'implantation (les rangs) et les parcours de raccordement (les montées). Ces routes assurent un maillage assez continu et régulier entre les parcelles associées à un rang. La conception sérielle du système viaire et parcellaire confirme l'exploitation systématique du modèle de développement agricole, un modèle qui donne l'impression de pouvoir se poursuivre à l'infini sur un territoire et qui est théoriquement équitable pour chaque propriétaire.

Dans ce paysage où dominant les terres cultivées, les exploitations agricoles composées de fermes familiales et industrielles qui se distinguent les unes des autres par leur envergure constituent essentiellement les éléments bâtis (figure 8.13). Dans les deux cas, on observe une implantation relativement régulière, de préférence localisée à proximité de la route, avec un ensemble de constructions isolées. La maison et les bâtiments agricoles présentent des caractéristiques architecturales communes en termes de matériaux, gabarit et composition, avec quelques variantes. Cette unité souligne le caractère sériel et typé de la construction rurale traditionnelle, comme de celle qui est plus récente, même si elles se réfèrent à des modèles et normes différents.

La production agricole des dernières décennies, en favorisant la culture de céréales sur de vastes superficies, souligne une fois encore le caractère sériel et répétitif du paysage où la nature est contrôlée. La plantation d'arbres autour des maisons participe à cette mise en ordre de la végétation et devient le signal, dans le paysage lointain, de la présence humaine qui s'y est établie.



8.15 Plan clé des paysages boisés



8.16 La plantation d'arbres le long des rangs signale les maisons, et protège les habitants en été. Rang du Bord-de-l'eau, Saint-Louis, Source : MV



8.17 Transition de la plaine à la crête boisée, en arrière plan. Source : MV



8.18 La perspective encadrée comme paysage de transitions entre les plaines agricoles et les crêtes boisées. Source : MV



8.19 Découverte des activités forestières au passage. Exemple d'une érablière du rang Marie-Anne de Saint-Damase. Source : MV



8.20 Paysage de Saint-Valérien-de-Milton : un mélange d'agriculture et de boisés. Le sol y est plus rocailleux qu'ailleurs dans la MRC. Source : MV



8.21 Au loin, la plantation alignée des arbres indique la présence d'un fossé. Rang du Haut-Corbin, Saint-Damase. Source : MV

8.3 Les milieux boisés des crêtes et des collines

Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Dominique, Saint-Valérien-de-Milton, Saint-Damase (mont Rougemont), Saint-Pie (mont Yamaska)

La présence de milieux boisés sur les crêtes et les collines semble avant tout liée à la difficulté d'exploiter, pour la culture agricole, des terres au relief irrégulier et vraisemblablement au sol moins fertile. On délimite ainsi trois types de milieux boisés.

Tout d'abord, déployées sur un vaste territoire, les crêtes boisées (type 2A, figure 8.8) encadrent la grande plaine de la rivière Yamaska. Ces milieux boisés décrivent ainsi des bandes diagonales orientées dans l'axe nord-sud, qui traversent le territoire de la MRC des Maskoutains et se prolongent au-delà. Il s'agit des crêtes Saint-Bernard-de-Michaudville, du boisé Salvail et de Saint-Dominique de la figure 8.17. La crête Saint-Dominique marque le passage des basses terres du Saint-Laurent, au relief relativement plat, vers les basses terres appalachiennes, qui présentent un relief plus irrégulier jusqu'aux collines des Appalaches.

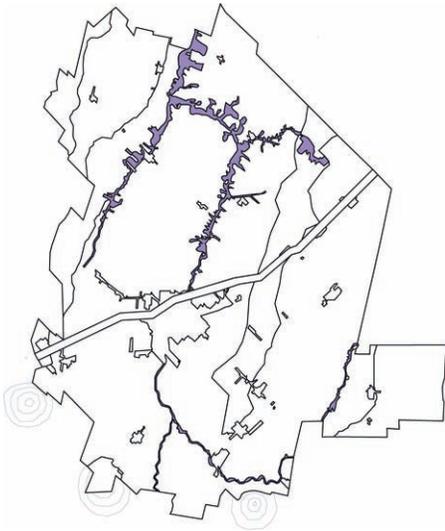
Ensuite, on observe l'importance du milieu boisé dans le secteur à l'est de la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton (les collines des cantons de la figure 8.20, type 2B). Ce couvert forestier pousse sur une topographie irrégulière qui annonce le piedmont appalachien. Ce paysage de collines est actuellement peu cultivé, couvert de friches et de forêts relativement récentes. Les limites naturelles sont accentuées par le pourtour précis des bois qui bordent l'extrémité des champs de la zone des plaines. La réalité cadastrale du découpage des parcelles (qui s'inscrit dans la logique des cantons) explique les variations de la limite de la zone boisée, décrivant ainsi une certaine irrégularité organique dans l'organisation des parcelles, contrairement à la logique sérielle de la plaine agricole.

Une dernière zone comprend le mont Rougemont (type 2C, figure 8.8), à Saint-Damase, dont les versants demeurent boisés, comme son voisin le mont Yamaska, avec la présence de vergers à leurs bases. Sur le plan du paysage, l'importance du couvert forestier souligne la masse sombre de ces montagnes qui ferment le paysage agricole de la plaine. En ce sens, l'avenir du mont Rougemont est tout aussi important sur les plans symbolique et paysager que celui des monts Saint-Hilaire et Yamaska (dont une petite section est sur le territoire de Saint-Pie) qui sont principalement situés en dehors du territoire de la MRC.

Par ailleurs, Campeau (2004) souligne que le plan d'aménagement de la MRC des Maskoutains de 1998, tout comme sa révision de 2003, exprime l'importance de la mise en valeur des milieux boisés, en s'appuyant, entre autres, sur la protection des paysages naturels qu'on y retrouve, sur la création d'espaces récréatifs et touristiques et sur l'exploitation du potentiel acéricole qu'ils génèrent.

Les milieux boisés sont perméables, au même titre que la zone agricole, là où des rangs ou des montées les traversent. Le réseau viaire avec ses parcours d'implantation et de raccordement est tributaire du système de parcelles rectangulaires. Le relief affecte peu la linéarité des parcours, sauf à quelques endroits, comme autrefois à l'entrée du village de Saint-Dominique. Ce décroché a depuis été restructuré.

Ce type d'unité paysagère constitue avant tout un milieu naturel et l'implantation d'éléments bâtis y est marginale. On retrouve ici et là des érablières qui s'inscrivent dans une logique d'exploitation agricole de ces paysages (figure 8.19). La présence des érablières, environ une centaine sur le territoire et l'ancienneté de l'occupation coloniale expliquent que la plupart des forêts sont assez récentes ; c'est-à-dire qu'il ne reste pas de forêt primitive, mais des zones conservées pour une forêt plus ou moins exploitée et entretenue.



8.22 Plan clé des paysages des rivières.



8.23 Vue de la rivière Noire. La localisation des rivières est soulignée par la présence d'une végétation souvent dense. Source : MV
a



8.24 Rivière Yamaska : une topographie changeante le long du parcours de la rivière; à gauche les rives en pente douce (a). à droite une vallée plus encaissée (b). Source : MV



8.25 Rivière Salvail : un parcours sinueux au fond d'un vallon escarpé assez densément boisé. Source : MV

Dans cette catégorie d'unités paysagères, le secteur de Saint-Valérien-de-Milton présente des caractéristiques différentes quant à la structure viaire et à la relation entre l'usage du sol et la topographie.

Dans le milieu boisé de cette zone, la trame orthogonale (à angle droit) du réseau routier est insensible à la topographie ce qui peut entraîner de fortes pentes sur certaines routes. L'organisation de ce système s'inscrit dans une logique sérielle d'occupation du territoire. À côté de ces routes, on remarque la présence de fragments de parcours mères (chemin de Milton) qui forment une diagonale par rapport au système parcellaire et qui se superpose à une courbe de niveau constante. Ce parcours est plutôt organique dans son organisation : il répond à la topographie, présente plusieurs courbes et semble moins organisé que la trame orthogonale.

Ce double réseau devrait, en principe, assurer une plus grande perméabilité. Mais les raccordements sont incomplets entre les deux systèmes et les contradictions entre la topographie et les parcours soulignent un problème de lisibilité et de cohérence qui nuisent à l'accessibilité et à la mise en valeur du territoire.

La topographie irrégulière du secteur couvre un territoire plus vaste et profond qu'une bande de crêtes. Le caractère sériel du découpage des parcelles suggère, en principe, d'accueillir le même type d'implantation de fermes que les plaines agricoles. Néanmoins, le caractère marginal de l'activité agricole dans ces zones, au cours des derrières décennies, se traduit par un habitat beaucoup plus dispersé et irrégulier, autant dans ses formes que dans ses fonctions, un déclin probablement relié à la nature du sol.

La présence importante des friches et des forêts sur les collines du secteur est de Saint-Valérien-de-Milton et la place marginalisée des champs cultivés soulignent le caractère organique et hétérogène de l'organisation du couvert végétal. On constate la disparition d'une nature autrefois apprivoisée, mais désormais laissée davantage à elle-même. Le paysage de ce secteur présente un caractère hybride où l'agriculture aurait tenté, avec un succès mitigé, d'investir une crête boisée.

8.4 Les vallons des rivières Yamaska, Noire et Salvail

Les paysages des vallons des rivières Yamaska, Noire et Salvail occupent une fraction marginale du territoire de la MRC des Maskoutains, puisqu'ils sont constitués de modestes et étroites bandes de terres limitrophes à ces cours d'eau.

Les limites de ces bandes étroites sont formées par les méandres des rivières et la topographie des vallons et ravins qui les bordent, souvent couverts de végétation. C'est un paysage organique ; imprévisible, sans cesse changeant et renouvelé, en contraste avec le caractère sériel du paysage agricole. Ce paysage se révèle unique et constitue une sorte de « trésor caché » au coeur de la MRC des Maskoutains (figures 8.23, 8.24 et 8.25).

Ce paysage exceptionnel, bien qu'il soit annoncé par la présence de végétation, est peu visible et difficilement accessible parce que sa perméabilité est faible. Cette situation découle d'un ensemble de facteurs. En premier lieu, les rivières Yamaska et Noire ont eu un rôle relativement marginal dans le processus d'arrivée des premiers colons, la concession des parcelles et pour le transport, si l'on compare par exemple à la vallée voisine du Richelieu, où la rivière joue le rôle de parcours mère. De plus, la présence de ravins creusés par des ruisseaux a déporté certains parcours d'implantation loin des rives, comme à Saint-Barnabé-Sud, Saint-Simon et Saint-Hugues. Enfin, l'irrégularité de la topographie et des rives rend le territoire partiellement impropre à la production de cultures agricoles, ce qui explique que les rives sont généralement boisées et deviennent ainsi des écrans de chaque côté des cours d'eau.



8.26 L'embouchure de la rivière Salvail sur la rivière Yamaska : la végétation couvre les rives. (Saint-Louis) Source : MV



8.27 La présence de ruisseau est suggérée par la topographie et la présence de végétation. (Saint-Hugues) Source : MV



8.28 La présence d'un végétation dense le long des rives fait que les vues sur les rivières sont limitées le long des routes. Celles-ci se révèlent à la traversée des ponts, lorsque ceux-ci ont une structure et des garde-corps peu opaques pour permettre de dévoiler une perspective. (Saint-Valérien-de-Milton, Saint-Hugues) Source : MV



C'est surtout la présence des ponts, comme éléments traversant ce paysage, qui permet de découvrir ponctuellement ces vallons. Telle que mentionnée précédemment, et illustrée à la figure 8.28, leur conception détermine grandement la perception du paysage selon la vitesse à laquelle il est possible de les traverser et en fonction de leurs parapets, qui ouvrent ou bloquent la perspective visuelle.

Dans ces unités paysagères, l'implantation du bâti est marginale. On trouve quelques chalets modestes dans les secteurs les plus pittoresques et quelques fermes s'ouvrent parfois, en fond de parcelle, sur ce paysage.

Les vallons des rivières constituent une sorte de nature sauvage et peu apprivoisée dans un territoire largement cultivé de façon intensive.

8.5 Le corridor autoroutier

L'autoroute 20, aménagée à partir du milieu des années 1960 au cœur du territoire de la MRC des Maskoutains, présente tous les caractères d'un parcours de restructuration. Elle se superpose à un territoire déjà fortement structuré par les systèmes parcellaires et viaires, par le réseau de plusieurs noyaux urbains qui fonctionnent selon une certaine dynamique, et par le réseau ferroviaire.

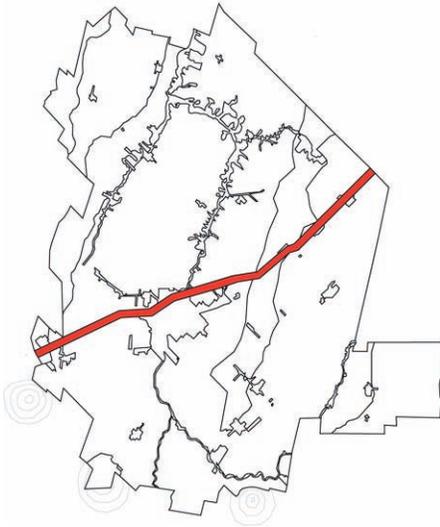
La superposition de cette nouvelle infrastructure répond à des impératifs territoriaux, à l'échelle du Québec et du Canada. Le nouveau parcours est tracé de manière relativement indifférente à la matrice qui le reçoit.

Implantée selon un axe est-ouest, l'autoroute crée une nouvelle barrière artificielle qui contredit complètement l'orientation opposée (nord-sud), privilégiée par la plupart des autres structures territoriales (naturelles et artificielles) déjà présentes (hydrographie, topographie, parcelles). De plus, sa position relative en plein cœur géographique de la MRC crée une coupure très forte entre les secteurs nord et sud, entraînant une diminution de la perméabilité selon cette orientation.

À l'échelle du territoire de la MRC des Maskoutains, les deux points où l'autoroute croise les limites administratives de la MRC sont marqués par des haltes routières, l'une à Sainte-Hélène-de-Bagot (sortie 150) et l'autre à proximité de Saint-Madeleine (sortie 115) (figure 8.31). Ces deux « repères », avantageusement localisés pour la MRC, pourraient devenir des « vitrines » permettant de mettre en valeur ses attraits et ses caractéristiques.

Le long de son parcours, l'autoroute croise différentes unités paysagères, sans qu'il ne soit possible de les lire. Les limites de la vallée de la rivière Yamaska, constituées par les crêtes boisées sont à peu près imperceptibles depuis le corridor autoroutier, parcouru à très grande vitesse (figure 8.33). Toute la structure topographique et hydrographique du territoire, qui est orientée en amont vers les Montérégiennes et en aval vers le lac Saint-Pierre, demeure insoupçonnée tellement la présence du canal autoroutier est prédominante.

Les connexions avec le territoire de la MRC sont réalisées par 15 nœuds autoroutiers. Ces derniers adoptent deux configurations : la voie locale passe par-dessus la voie rapide ou vice-versa. Lorsque c'est la première configuration qui prévaut et que le viaduc s'inscrit dans la même orientation que la voie locale qu'il intègre, l'angle avec lequel le viaduc croise l'autoroute donne une indication relative à l'orientation du cadastre environnant. Mais cette configuration n'est pas le seul cas de figure et il arrive que le viaduc soit complété par un ensemble de boucles et d'échangeurs qui brouillent complètement la lisibilité des structures viaire et parcellaires héritées.



8.29 Plan clé du corridor autoroutier.



8.30 Un parcours au milieu de la plaine agricole avec les Montérégiennes en arrière-plan. Source : MV



8.31 Autoroute et halte routière, secteur de Sainte-Hélène-de-Bagot. Source : MV



8.32 Section d'autoroute s'apparentant à un boulevard urbain, secteur de Saint-Hyacinthe. Source : MV

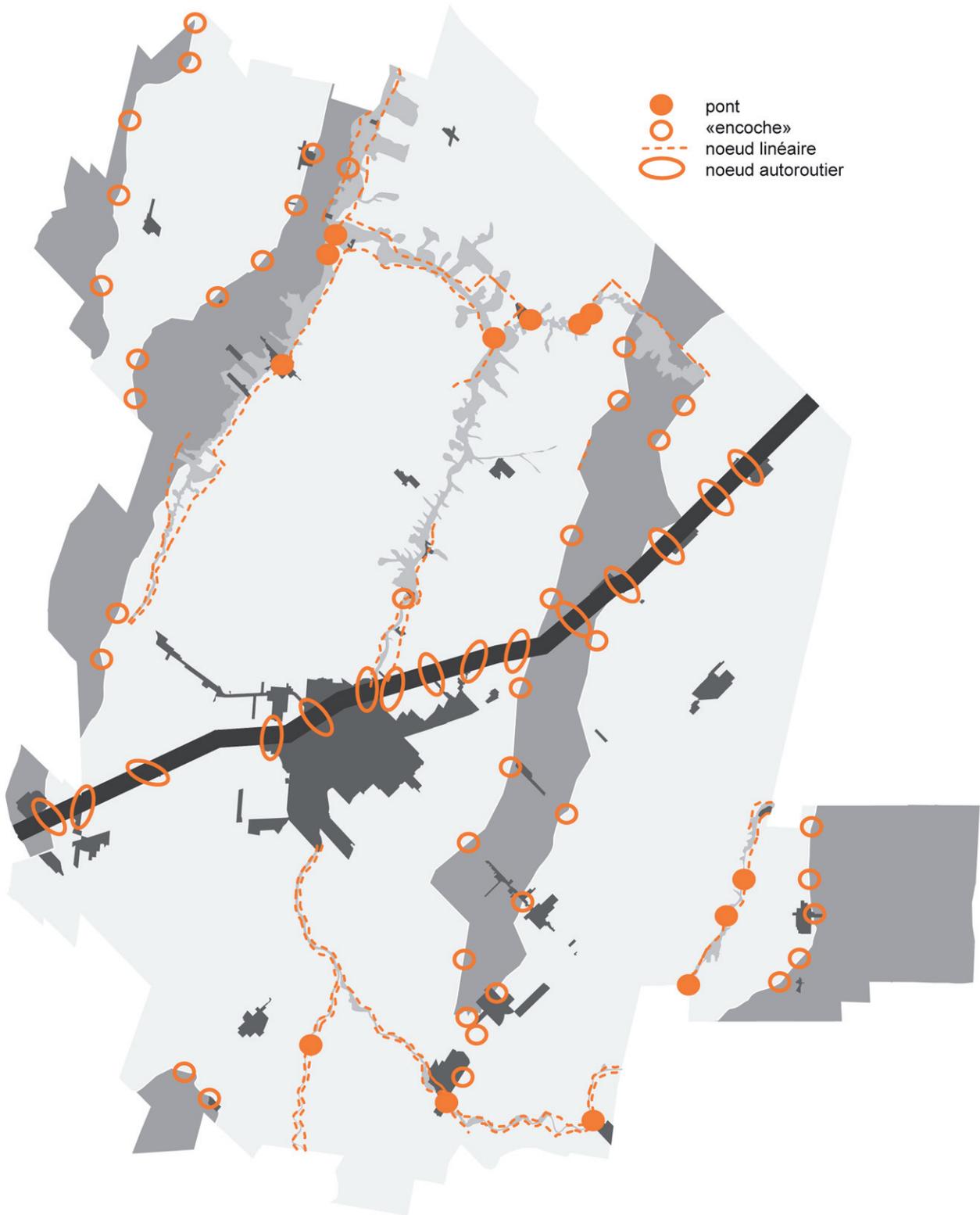


8.33 Effacement du paysage depuis l'autoroute. Source : MV

De façon générale, le caractère même de l'autoroute sous-tend une absence de bâtiments le long de ses rives. Toutefois, le tronçon situé à proximité de Saint-Hyacinthe est bordé de bâtiments industriels et commerciaux qui tirent profit de cette localisation et de la visibilité que leur procure la voie rapide. À cet égard, l'analyse de la syntaxe spatiale du territoire a révélé que ce segment d'environ trois kilomètres jouait pratiquement le rôle de boulevard urbain à l'échelle du territoire de la MRC. Les nombreuses connexions concentrées à cet endroit renforcent l'intégration de l'autoroute au tissu local.

8.6 Résumé de la section 8

- Il est possible de regrouper les rangs et leurs parcelles associées en fonction de leurs caractères communs liés à l'orientation et à l'origine de leur découpage pour former les unités morphologiques territoriales ;
- Un autre découpage du territoire découle de ces unités, il est axé sur la perception des éléments naturels : ce sont les unités morphologiques de paysage ;
- La plaine, les milieux boisés, les vallons des rivières, le corridor autoroutier et les noyaux des villages et villes constituent ces unités de paysage, qui ont chacune leur caractère propre par rapport aux limites, à la perméabilité, à l'implantation du bâti et du parcellaire et à la présence de nature contrôlée ;
- La plaine, organisée de façon plutôt sérielle, contraste fortement avec l'organisation organique des milieux boisés et des trésors cachés que sont les ravins de rivière ;
- Le corridor autoroutier, parcouru à très grande vitesse, efface la plupart des transitions entre les différentes unités de paysage ;
- Vu sa complexité relative, l'unité paysagère des noyaux villageois et urbains devra faire l'objet d'une étude ultérieure pour définir ses caractères identitaires.



9.1 Localisation des noeuds de transition sur le territoire: espace de transition aux limites des grands paysages, du système viaire, et des grands ensembles cadastraux. Sources : MRC, MV

9 Les éléments ponctuels et structurants

9.1 Les nœuds de transition

La juxtaposition des unités morphologiques à l'échelle du territoire révèle un ensemble de caractéristiques qui définit les cinq types d'unités de paysages cités. Le concept de « nœud » désigne quant à lui les points de passage entre différentes unités paysagères, soit les lieux de transition et les interfaces perceptibles, principalement le long des parcours.

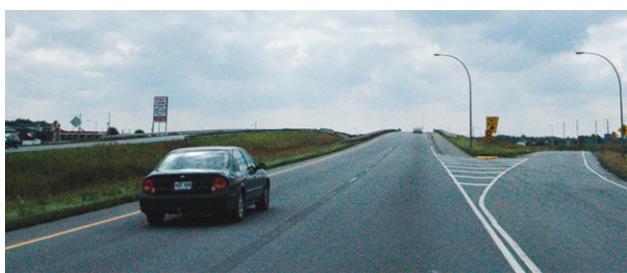
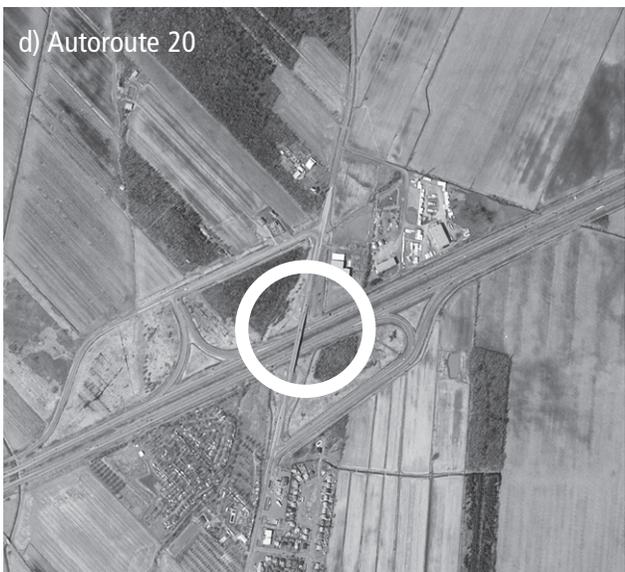
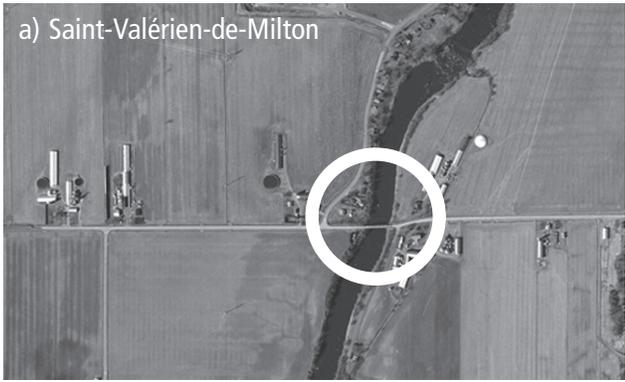
Les « nœuds » forment un ensemble de seuils, plus ou moins affirmés. Ils scandent l'alternance entre les unités paysagères et marquent le contraste de leur caractère organisationnel tantôt sériel, telle la plaine, et tantôt organique, comme les rivières. Les nœuds découlent du croisement de trois structures morphologiques : les grands paysages et leur aménagement propre, le système viaire à travers ses quatre types de parcours et les grands ensembles cadastraux qui posent l'orientation d'un ensemble de rang et déterminent la perception de certains paysages en arrière-plan.

L'importance de ces nœuds tient à la fois dans l'expérience et la symbolique : ils permettent aux résidents comme aux visiteurs de saisir le caractère unique et particulier des lieux et rendent compréhensible la structure du territoire telle qu'elle se présente depuis les débuts de la colonisation. D'un point de vue patrimonial, il s'agit là de lieux souvent très significatifs, à l'exception des nœuds autoroutiers, dont l'aménagement contemporain affaiblit la lisibilité de la structure spatiale du territoire et sa cohérence.

Les nœuds marquent à la fois la fin d'un paysage et le début d'un autre et se traduisent souvent par une nouvelle perspective visuelle. Par exemple, l'arrivée dans la plaine agricole permet de découvrir une perspective panoramique ouverte sur un paysage très vaste et délimitée au loin par les monts Saint-Hilaire, Yamaska et Rougemont. L'entrée dans la crête boisée de Saint-Bernard ou Saint-Dominique se traduit par une perspective encadrée par la forêt avec une ouverture lointaine sur la plaine agricole. Le passage au-dessus de la rivière Yamaska devient aussi l'occasion de saisir une perspective dynamique où le pont devient successivement un point focal en arrière-plan, un encadrement, et une perspective latérale et panoramique sur la vallée et les méandres de la rivière.

Les nœuds sont regroupés en quatre catégories, illustrées à la figure 9.2 :

- Les ponts marquent la traversée des paysages des rivières qui divisent les vastes plaines agricoles, comme celles qui bordent la Yamaska et la rivière Noire. L'intérêt des ponts d'acier érigés avant 1920 tient à ce qu'ils sont des repères visuels marquant un point de transition et qu'en les traversant, on peut voir la rivière. Les ponts plus récents en béton, comme celui de Saint-Jude par exemple, lorsqu'ils sont linéaires et opaques, aplanissent les repères visuels et offrent de moins généreuses percées visuelles sur les rivières.
- Les « encoches », marquent le passage entre la plaine agricole et les crêtes boisées. Ils sont facilement perceptibles par le changement de couvert végétal, mais également par une légère variation du niveau du sol.
- Les nœuds linéaires sont constitués par des parcours carrossables parallèles aux rivières qui permettent de se déplacer exactement sur la limite entre le paysage agricole de la plaine et celui de la rivière.
- Enfin, les nœuds autoroutiers connectent de manière ponctuelle et strictement fonctionnelle le paysage de l'autoroute aux autres paysages. Le canal de la voie rapide est relativement aveugle aux changements du paysage : on ne devine guère la crête de Saint-Dominique et on ignore le passage de la Yamaska. La traversée, en tunnel ou viaduc, par les routes de campagne est souvent inintelligible ; c'est-à-dire qu'on perçoit souvent mal la continuité d'une même route de part et d'autre de l'autoroute.



9.2 Les repères

Finalement, d'autres éléments qui ne constituent pas des nœuds de transition entre les différentes unités de paysage jouent toutefois un rôle important dans le processus de reconnaissance des lieux à l'échelle territoriale.

Ces « repères » soulignent le caractère singulier d'un lieu et, pour des raisons historiques et culturelles, sont souvent liés à des symboles religieux ou communautaire. Ce sont par exemples :

- Les clochers des églises qui permettent de repérer le cœur des villages ou de Saint-Hyacinthe ;
- Les croix de chemin qui ponctuent les rangs, autrement anonymes par leur unité agricole ;
- Certaines plantations d'arbres ordonnées selon une organisation précise (alignement le long des limites parcellaires, par exemple) ;
- Des bâtiments, ensembles ou fragments, qui témoignent du développement historique du territoire à travers des établissements communautaires - moulin, manoir, école de rang- ou établissements privés - laiterie, usine, comptoir agricole, gare .
- Les intersections « décalées », où le non-alignement des rangs révèle le mode de découpage initial des différentes seigneuries et parcelles. (nœud)

Les repères sont des éléments qui distinguent un point précis dans l'apparente continuité d'un paysage rural homogène. Un repère n'est pas un lieu de transition, mais un point d'arrêt, de destination ou de localisation dans le paysage, qui affirme la signification particulière d'un lieu.

On peut toutefois noter qu'un nœud peut à la fois être défini par l'aménagement qui annonce la transition et constituer un repère qui souligne l'importance symbolique du lieu.

Les repères soulignent l'identité des paysages culturels et ils peuvent être formés par des éléments ou des structures appartenant à l'échelle territoriale, urbaine ou architecturale.

Les repères à l'échelle territoriale sont de deux ordres, mais découlent essentiellement de la structure de réseau de transport implantée avec une relative indifférence par rapport aux unités morphologiques d'origine cadastrale. Le réseau électrique est visible selon la hauteur des pylônes et l'effet de repère est principalement perçu au croisement des routes. Le réseau ferroviaire est plus discret visuellement, mais la traversée des rails implique des viaducs, ou des passages à niveau. Ces derniers peuvent devenir des repères contraignants pour les automobilistes.

Inversement, la perception de l'un des repères à l'échelle territoriale est menacée par les restructurations routières qui aménagent des voies de contournement rapides là où des intersections décalées marquaient le passage d'une parcelle à l'autre (parcours de restructuration, partie 5.5). Ces interventions sont ponctuelles et locales, elles sont conçues pour maintenir une vitesse élevée en étant aménagées afin de faire disparaître les irrégularités du réseau rural. Ces restructurations se concentrent en particulier là où les parcours d'implantation ou de raccordement sont décalés. Cette situation témoigne pourtant d'une particularité du cadastre, qui reflète lui-même les caractères de la topographie et de l'hydrographie du territoire.

Les repères à l'échelle urbaine sont principalement des constructions d'une certaine hauteur qui annoncent une forme d'urbanisation. On pense en premier lieu aux clochers des églises qui marquent le centre symbolique des

Page de gauche

9.2 Typologie des nœuds de transition: les ponts sur les rivières, rivière Noire à Saint-Valérien-de-Milton (a) ; les seuils à travers les forêts, route entre Saint-Bernard-de-Michaudville et Saint-Ours (b) ; les parcours linéaire à la limite de deux paysages; la route le long de la rivière Yamaska au nord de Saint-Barnabé Sud (c) ; les croisements autoroutiers, sorties et viaducs (d). Sources : MRC, MV



9.3 Repère topographique : le mont Rougemont. Source : MV



9.4 Repère architectural : le clocher de l'église de Saint-Valérien-de-Milton. Source : MV



9.5 Repère végétal : plantation d'arbres vers le village de La Présentation. Source : MV



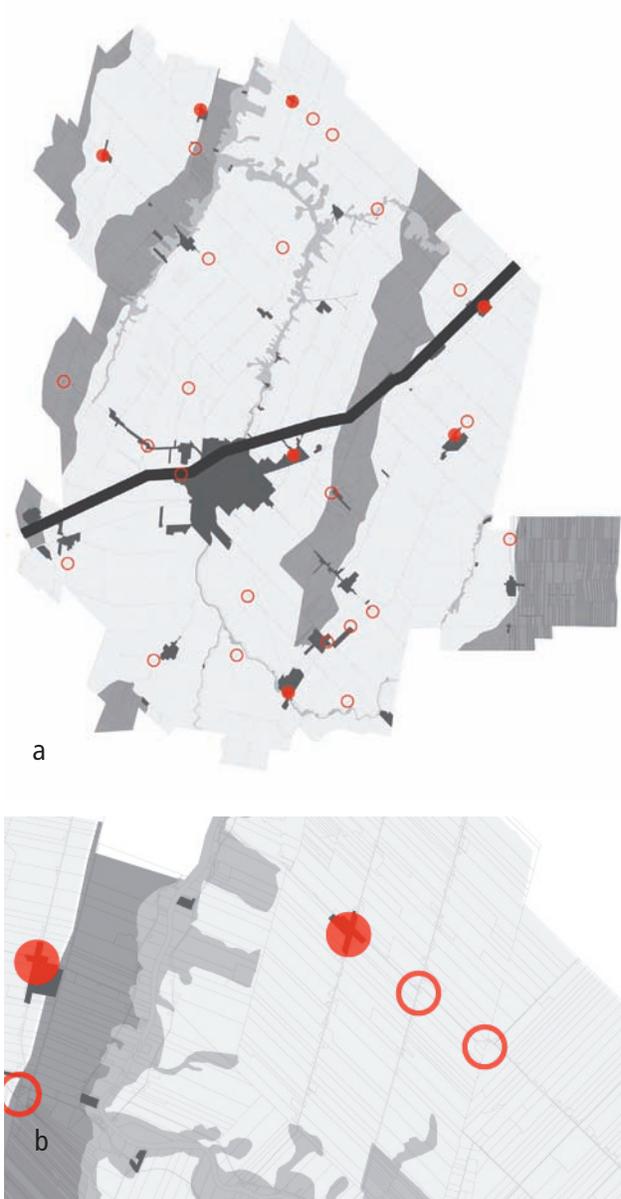
9.6 Repère architectural : croix de chemin, Rang 3 du secteur Saint-Hyacinthe. Source : MV



9.7 Repère industriel : les tonneaux à l'entrée du village de Saint-Marcel-de-Richelieu. Source : MV



9.8 Repère architectural : maison apparemment ancienne, Rang Sailvail, La Présentation. Source : MV



9.9 Repère cadastral et géographique : les intersections intercalées; inventaire sur le territoire de la MRC des Maskoutains (a), intersections rurales (cercle rouge), noyau villageois (point rouge), exemple des intersections décalées à Saint-Marcel-de-Richelieu (b); vue aérienne de l'intersection à la rencontre des paroisses de Saint-Hugues et Saint-Marcel-de-Richelieu (c); vue aérienne de l'intersection à la limite de deux rangs (d), perspective routière (e). Sources : MRC, MV



9.10 Repère architectural : école de rang transformée en résidence. Source : MV



9.11 Maison de pierre du Rang 3 de Saint-Simon. Identifiée en 1988 comme un repère contribuant au caractère patrimonial du rang. Source : MV



9.12 Repère architectural : maison ancienne photographiée dans les archives. Existe-t-elle toujours ? Source : BANQ



9.13 Repère architectural : maison apparemment ancienne par sa façade et forme du toit malgré l'emploi de matériaux modernes. Source : MV.



9.14 Repère architectural : le clocher de l'église de Saint-Jude et les grands arbres (ormes) de la rue principale sur une photo d'archives, le même clocher réduit en hauteur et les grands ormes disparus. Présence des infrastructures électriques au premier plan. Sources : BANQ, MV



noyaux villageois ou paroissiaux. On peut inclure certaines structures plus récentes tels un hôtel ou un hôpital à Saint-Hyacinthe, ou encore des bâtiments industriels liés à la distribution de grains dans les zones rurales.

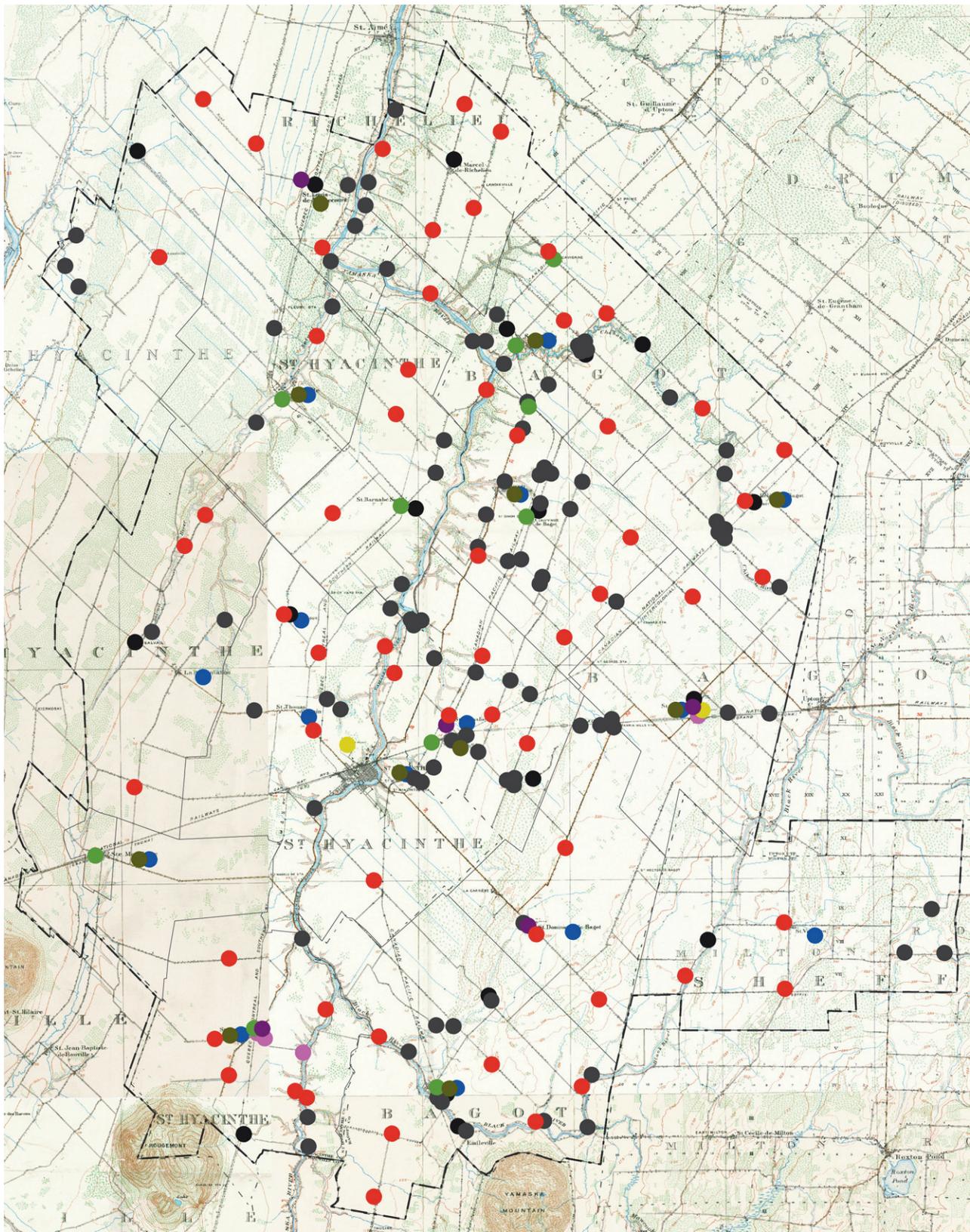
Les repères à l'échelle architecturale sont des structures plus modestes que l'on rencontre aux hasards des routes. Les croix de chemin constituent un exemple de repères particulièrement courants, à toutes les époques et encore aujourd'hui. La présence de grands arbres feuillus autour des fermes familiales, plantés principalement pour protéger la maison, joue également un rôle de repère.

La présence de certains vestiges ou de bâtiments anciens peut aussi constituer un repère. À ce titre, l'ensemble patrimonial composé d'une maison de pierres dont l'architecture est clairement d'inspiration française, avec son bâtiment secondaire récent, sa haute clôture et ses grands arbres forment un repère. Ce cas exceptionnel avait été remarqué par l'étude de Diane Viau de 1988, permettant d'attribuer une valeur patrimoniale élevée au rang. Cependant, cet ensemble serait relativement récent, constituant un exercice assez minutieux de reproduction d'un bâtiment d'inspiration française, comme on peut le voir dans les vieilles paroisses du Saint-Laurent (figure 9.11). En outre, sa localisation le long d'un parcours de raccordement constituerait toutefois un anachronisme puisque les montées ne sont en principe pas bordées de bâtiments, a fortiori de maisons datant du Régime français.

Toutefois, notre reconnaissance du terrain dans le cadre de cette étude a soulevé la difficulté de définir plus exactement leur nature, leur localisation et l'importance à leur accorder. On ne peut pas improviser une désignation de site du patrimoine avec l'information rassemblée à l'échelle du territoire et en milieu rural. Les sites du patrimoine sont des éléments ponctuels sur le territoire qui pourraient être répertoriés dans un inventaire ayant sa propre méthodologie et sa propre échelle d'analyse (voir partie 1). Le mandat de la présente étude s'appliquait à l'ensemble du territoire et ce sont ses grandes lignes structurantes qui ont été décelées et analysées.



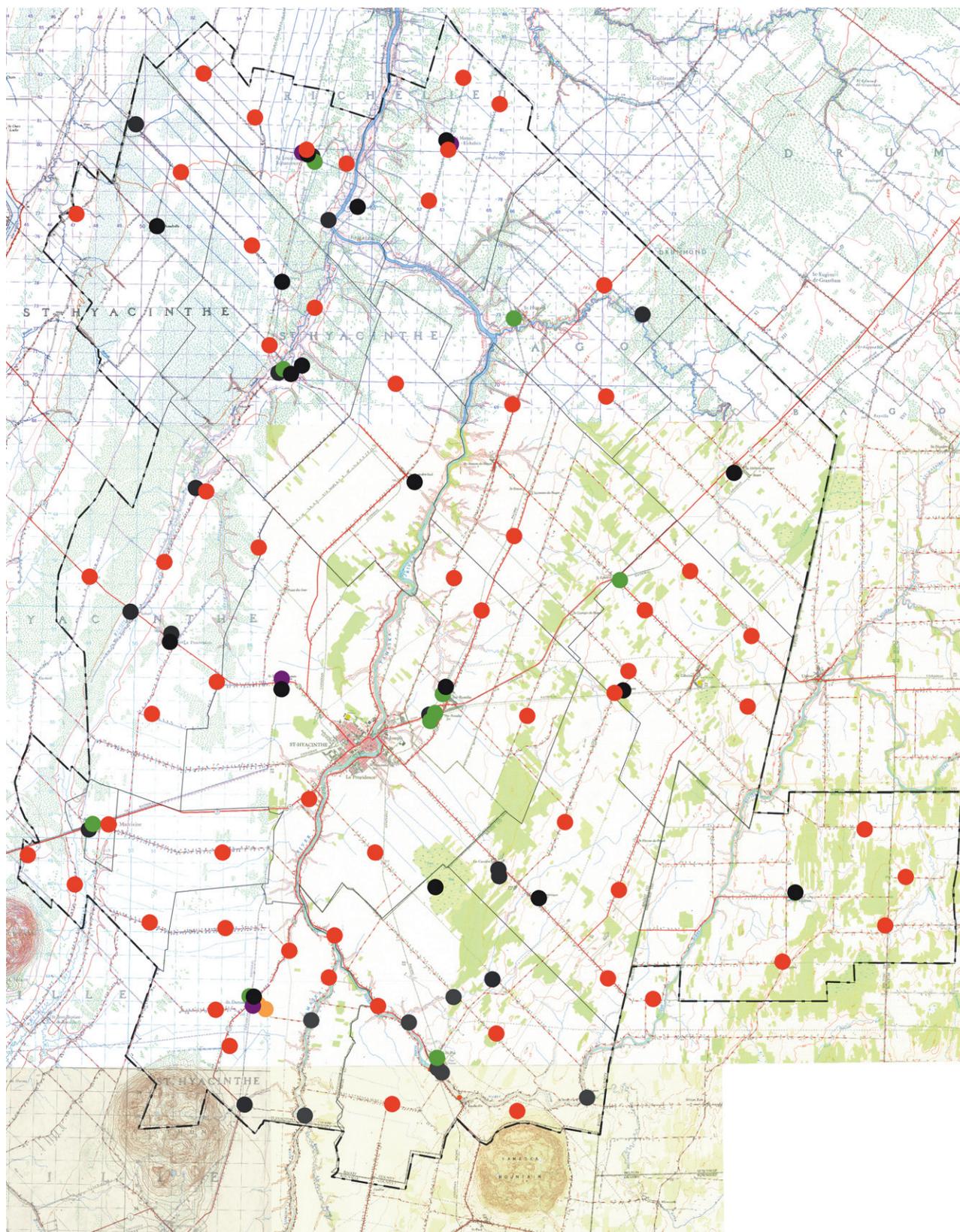
9.15 Les rangs identifiés en 1988 comme ayant une valeur «patrimoniale» Après 20 ans la reconnaissance est difficile et demande des recherches plus approfondies, notamment avec un inventaire historique systématique. Sources : MRC, Viau, MV



9.16 Inventaire préliminaire des repères de bâtiments et de composantes particuliers sur la carte topographique de 1935. Réalisé au cours de l'été 2008. Sources : McGill, MV

1935 Légende générale
 Rouge : école,
 Jaune : terrain de foire
 Bleu : central téléphonique

Noir : pont, moulin
 Vert : gare
 Mauve : bureau de poste



9.17 Inventaire préliminaire des repères de bâtiments et de composantes particuliers sur la carte topographique de 1955. Réalisé au cours de l'été 2008. On observe la disparition de nombreux repères en 20 ans sur la cartographie. Sont-ils disparus ou transformés? Sources : McGill, MV

1955 Légende générale
 Rouge : école,
 Jaune : terrain de foire
 Noir : pont, moulin

Vert : gare
 Mauve : bureau de poste

L'exploration sur le terrain suggère tout de même trois hypothèses à vérifier avec l'élaboration d'un inventaire systématique d'un patrimoine rural significatif à découvrir.

On dénombrerait de 20 à 25 maisons anciennes construites en pierre, ce qui souligne l'importance marginale de ce patrimoine bâti dans la plaine de la Yamaska, en contraste avec la vallée du Richelieu immédiatement à l'ouest. Par ailleurs, un premier travail de recension basé sur une comparaison des cartes topographiques de 1930 et 1955 illustre la disparition de nombreux éléments ponctuels durant cette période : écoles de rang, usines, ponts couverts, gares (figure 9.10). Il est donc possible d'avancer qu'il ne subsiste actuellement que très peu de repères anciens sur le territoire de la MRC.

En premier lieu, la prospérité de la région et, notamment la transformation du monde agricole, peuvent expliquer la disparition de nombreux repères, surtout les bâtiments résidentiels et agricoles, lors du remembrement des fermes, ou le déclin d'anciennes structures comme les chemins de fer ou les écoles de rangs.

Deuxièmement, corollaire de cette prospérité, les bâtiments et éléments distinctifs ont été remplacés par de nouvelles constructions et des équipements plus modernes, à l'image d'une prospérité régionale renouvelée.

Troisièmement, certains bâtiments et éléments distinctifs survivent, mais ont été transformés au point d'être méconnaissables, ce qui rend difficile leur inventaire et atténue parfois leur potentiel de repères paysagers.

L'inventaire des bâtiments et des vestiges anciens reste à faire, mais il pose essentiellement une réflexion sur les types et les caractéristiques des repères. Le pré-inventaire complété dans le cadre de cette étude, à travers la comparaison des cartes topographiques de 1930, 1955 et 1984, suggère qu'une recherche approfondie sur le terrain et en archives mérite d'être réalisée. Ce travail permettra d'établir ce qui subsiste, son état de conservation et son potentiel actuel de sauvegarde.

Les repères à l'échelle architecturale, habituellement implantés sur une propriété privée, démontrent l'importance d'un encadrement éventuel de la conservation et de la restauration des bâtiments résidentiels et agricoles sur le territoire. Cet encadrement passe à la fois par les actions des pouvoirs publics et l'initiative des propriétaires.

9.3 Résumé de la section 9

- Les nœuds sont les lieux de transition entre les diverses unités de paysage ; des seuils qui rendent perceptible et intelligible le caractère particulier d'une partie de territoire ;
- Les ponts sur les rivières, les encoches du relief des crêtes boisées, les parcours carrossables le long des ravins de rivière sont autant de lieux où apprécier les changements dans le paysage ;
- Les jonctions entre le système viaire du territoire et celui de l'autoroute sont des nœuds purement fonctionnels ;
- Les repères soulignent le caractère symbolique et unique des lieux et sont des points de localisation dans le paysage ;
- Les repères peuvent être constitués de structures ou d'éléments qui appartiennent à l'échelle du territoire (ligne de transport électrique, chemin de fer), à l'échelle urbaine (clocher d'église, bâtiment commercial ou industriel important) ou encore à l'échelle architecturale (croix de chemin, plantation d'arbres, maison ancienne) ;
- La sélection et l'évaluation des repères doivent s'appuyer sur un inventaire qui permet de les identifier, de déterminer leur état et les mesures de sauvegarde à prodiguer éventuellement.

Partie 4 : Conclusion et recommandations

10 Conclusion

10 Une première caractérisation

Les caractéristiques du territoire rural relèvent de la planification d'ensemble qui pose l'enjeu de l'aménagement du domaine public, notamment à travers les infrastructures de transport. Cette échelle de planification soulève également les formes de mise en valeur des terres et les modes d'implantation sur le domaine privé des résidences et des établissements agricoles. Dans ce deuxième cas, la nature des initiatives privées est largement tributaire des cadres normatifs et des mesures économiques qui soutiennent leur application.

Il est ainsi essentiel de reconnaître l'importance déterminante des politiques des gouvernements fédéral et québécois dans la mise en place des références, normatives et financières, qui façonnent le paysage culturel contemporain. Le rôle de la MRC des Maskoutains est initialement d'arrimer ces intentions politiques générales au développement régional en collaboration avec les municipalités. L'initiative de proposer une étude de caractérisation permet à la fois de mieux définir les enjeux locaux d'aménagement, de préciser leur nature et de mieux planifier leur mise en place en tenant compte à la fois des objectifs et mesures des politiques gouvernementales et de la réalité du contexte régional.

Les recommandations préliminaires de cette première étude de caractérisation à l'échelle du territoire de la MRC des Maskoutains se concentrent sur les enjeux qui touchent plus spécifiquement le projet d'aménagement de l'espace collectif.

Le paysage de la MRC des Maskoutains est dominé par les activités agricoles, particulièrement par celles qui sont associées à la production de céréales, dont le maïs. Ce paysage, de par la vitalité économique, explique une exploitation intensive du territoire de la plaine centrale de la rivière Yamaska, où les friches sont rares. Cette caractéristique contraste avec une agriculture moins intensive ailleurs au Québec, où on retrouve côte à côte des champs, des friches et des boisés.

Un deuxième aspect important est, qu'en dehors de ces champs agricoles qui apparaissent infinis et répétitifs, on découvre des paysages contrastés et organiques, imprévisibles et changeants, le long des rivières et dans les zones boisées. Ces zones méconnues recèlent un fort potentiel de mise en valeur, autant d'un point de vue identitaire, patrimonial que récréatif et touristique pour les citoyens de la MRC et les visiteurs.

On constate aussi que la limite entre la zone réservée à l'urbanisation et la zone sauvegardée pour l'agriculture, est très nette et ne comporte aucun espace de friche. Cette réalité est exceptionnelle au Québec, dont le territoire est souvent parsemé de franges urbaines, d'abouts de villages et d'autres espaces en friches, en attente de vocation précise. Cette distinction franche dans une grande partie de la MRC entre la zone agricole et la zone urbaine souligne la vigueur propre des secteurs d'activités rurales face aux activités résidentielles, commerciales et industrielles. Elle confirme l'importance de traiter la caractérisation des villages et de Saint-Hyacinthe à leur échelle particulière.



10.1 Schéma des recommandations, à l'échelle du territoire. 1. Utilisation des haltes routières comme vitrine régionale ; 2. Aménagement de promenades et pistes cyclables continues le long des cours d'eau ; 3. Renforcement des transitions entre les unités paysagères, les ponts et les boisés constituant de bons exemples de noeuds et de limites. Sources : MRC, MV, Google

L'étude documente l'évolution des infrastructures de transport, avec la description du processus d'implantation du système viaire original des parcours mères, des rangs et des montées, et les diverses restructurations qu'il a subies tels le chemin de fer, la route 116 et l'autoroute 20, et les modifications locales sur les routes plus anciennes. Ces phases de formation et de transformations du système viaire posent des enjeux d'accessibilité où les intérêts comme la perméabilité, à l'échelle du Québec, et la vitesse, au niveau local, ont primé sur le maintien de la lisibilité des parcours.

L'analyse résume la caractérisation du patrimoine territorial de la MRC des Maskoutains à cinq grands types de paysages culturels. Elle met en lumière la cohérence des relations qui régissent leurs différentes caractéristiques d'aménagement en termes de relief, de végétation et d'occupation humaine.

On constate que le passage d'un paysage à l'autre est déterminant dans l'expérience du voyageur, à la fois dans la lecture des éléments qui en forment le premier plan — champs, forêts, rivières —, et de ceux qui se dressent en arrière-plan, comme les crêtes boisées ou les montagnes de la Montérégie. Ces points de passage ont été reconnus comme des nœuds aux limites de deux types de paysages, le long d'un parcours. Leur aménagement peut contribuer à une meilleure compréhension et appréciation des paysages culturels de la MRC des Maskoutains.

L'analyse morphologique et l'exploration des lieux révèlent aussi la présence de repères qui sont généralement constitués d'éléments construits qui confèrent une identité particulière à un lieu. Il peut s'agir d'une structure simple comme une croix de chemin, d'un bâtiment ancien tel une école de rang ou d'une structure plus importante comme un pont, un clocher d'église, ou encore, les silos d'un marchand de grains. Ces repères participent à l'identité historique et contemporaine des lieux et leur inventaire reste à établir.

La planification à l'échelle territoriale demande à la fois l'établissement d'objectifs généraux et leur maintien à long terme afin d'encadrer un processus lent de transformation, répondant à un cycle de renouvellement qui est souvent rythmé par celui de la succession générationnelle, soit entre 20 et 25 ans. Cela répond à la fois à une certaine inertie des politiques macro-économiques qui soutiennent les activités de développement dans le monde agricole ou industriel et au vieillissement des infrastructures de transport qui demandent des travaux majeurs de réfection après quelques décennies.

Les recommandations préliminaires qui suivent s'inscrivent ainsi dans une vision à long terme de la transformation du paysage culturel à l'échelle territoriale, qui tiennent compte des caractéristiques historiques recensées par l'étude, tout en jetant quelques bases d'un projet de paysage culturel significatif pour les résidents et les visiteurs.



10.2 Soutenir la plantation de buissons et d'arbres dans les ravins et vallons afin de signaler les mouvements du relief dans le paysage ou les limites parcellaires. Source: MV



10.3 Soutenir la plantation de buissons et d'arbres dans les ravins et vallons afin de réduire l'érosion des sols. Source : MV

10.2 Consolidation des grandes catégories de paysage

L'analyse de la structure du territoire souligne l'importance primordiale, à cette échelle, du cadre formel hérité du cadastre définissant les parcelles et le système viaire implanté pour son découpage. L'analyse de l'utilisation du sol au niveau du territoire résume le paysage régional en cinq grandes catégories : les plaines agricoles (1), les crêtes forestières, les montérégiennes et les collines des Appalaches, (2), les vallons des rivières (3), le corridor autoroutier (4) et les noyaux villageois (5).

Le croisement entre l'utilisation du sol et le cadastre définit l'emprise publique là où s'insère le système viaire. C'est sur cette interface que se dessine le paysage culturel collectif, perçu le long des parcours à travers différents types de perspectives : elles sont partiellement encadrées par les maisons et les établissements agricoles sur les parcours d'implantation ; elles sont ouvertes sur le territoire entre les champs sur les parcours de raccordement.

La transformation de l'aménagement du territoire au cours du dernier demi-siècle est largement tributaire des politiques économiques et agricoles des gouvernements québécois et canadien. Il faut ainsi comprendre que l'aménagement et la planification des cinq catégories de paysage demeurent un exercice de négociation entre les intérêts privés et les caractéristiques locales, devant les priorités des trois paliers de gouvernement, dont la MRC des Maskoutains

Il est recommandé de :

- Maintenir l'activité agricole dans la plaine ;
- Favoriser une diversification des productions pour assurer un renouvellement agricole sur les plans écologique, social et économique ;
- Gérer les boisés sur les crêtes forestières, les montérégiennes et les collines des Appalaches par une cueillette et une plantation sélective ;
- Consolider les limites des crêtes forestières, les montérégiennes et les collines des Appalaches en regard des autres catégories d'usage territorial ;
- Soutenir la plantation de buissons et d'arbres dans les ravins et vallons afin de réduire l'érosion des sols et signaler les mouvements du relief dans le paysage ou les limites parcellaires ;
- Envisager l'aménagement de sentiers pour randonneurs et cyclistes le long des rivières et ruisseaux ;
- Favoriser un traitement végétal de l'emprise de l'autoroute qui soit conforme au paysage traversé ;
- Redéfinir formellement les accès à l'autoroute et ses croisements avec le système viaire régional pour rendre plus intelligibles les nœuds de raccordement et, ainsi, l'accès au territoire ;
- Évaluer la définition d'une limite d'arbres plantés en alignement formel autour des périmètres d'urbanisation des noyaux villageois, au même titre que ceux que l'on retrouve autour des établissements agricoles ;
- Favoriser la plantation d'arbres pouvant atteindre une hauteur comparable aux ormes décimés tel que le montrent les photographies anciennes.



10. 4 Considérer les parcours informels le long des rivières Yamaska et Noire pour l'extension du réseau cyclable à des fins locale et touristique. Source : MV



10. 5 Explorer le rôle complémentaire du réseau ferroviaire dans une stratégie régionale de transport, entre Saint-Hyacinthe et les villes accessibles, grâce au programme du gouvernement du Québec pour le transport en commun régional. Sources : BANQ, MV, Bombardier transport

10.3 Perméabilité inégale du système viaire

Le système viaire définit l'essentiel de l'emprise publique dont l'aménagement relève des municipalités et du gouvernement du Québec. Dans sa structure originale, les parcours mères, les rangs et les montées proposent un réseau relativement perméable à l'échelle régionale, soit selon les confins des seigneuries de fondations, ou les limites des paroisses et leur pôle villageois.

Ce réseau se complète d'un ensemble de restructurations en cinq phases qui visent à accroître l'accessibilité extra- et intra- régionale. Le réseau ferroviaire offre, après 1850, deux axes nord-sud entre Sorel, la vallée du Richelieu et l'Estrie et deux axes de l'est à l'ouest vers Montréal, Québec et Sherbrooke. Son implantation accroît la polarité de Saint-Hyacinthe et de certains villages, dont Saint-Pie, Saint-Jude et Saint-Hugues. Le déclin de ce réseau après 1960, en particulier dans l'axe nord-sud, affecte directement l'accessibilité et le développement économique de ces anciens pôles.

Dans un deuxième ordre, l'ouverture de la route 116 (Boul. Wilfrid-Laurier) vers 1930 et l'autoroute 20 (1965) favorise la circulation automobile entre Montréal et Québec, en passant à travers la MRC. L'accessibilité à l'échelle nationale s'en trouve assurément augmentée ; toutefois, le croisement des routes locales avec l'autoroute montre plusieurs malformations qui nuisent à l'orientation et à la compréhension du paysage et de la structure du système routier local.

Le choix d'encourager la circulation automobile se traduit par l'implantation de normes d'aménagement qui favorisent la fluidité de la circulation sans égard aux paysages culturels qu'ils traversent.

Il est recommandé de :

- Envisager un plan de perméabilité régionale qui considère l'ensemble des modes de transport dans l'optique d'une stratégie de perméabilité concertée et complémentaire pour l'ensemble des utilisateurs ;
- Clarifier les intersections du système viaire pour accroître la lisibilité des parcours ;
- Explorer le rôle complémentaire du réseau ferroviaire dans une stratégie régionale de transport, entre Saint-Hyacinthe et les villes accessibles, conformément au programme du gouvernement du Québec pour le transport en commun régional ;
- Évaluer l'évolution des emprises ferroviaires désaffectées pour accueillir un réseau de pistes cyclables ;
- Considérer les parcours informels le long des rivières Yamaska et Noire pour l'extension du réseau cyclable à des fins locale et touristique.



10.6 Distinguer les types de nœuds selon les seuils de transitions : forêt/autoroute, champs /autoroute. Exemple de plantation à grande échelle, parc public sur un ancien champs d'aviation, Munich. Concepteur : Latitude Nord. Réalisation : 1997-2005. Ce procédé pourrait accentuer la transition vers les milieux boisés.



a



b



c

10.7 Développer une typologie d'aménagement des nœuds en fonction du contexte du seuil (catégorie de paysage, transition cadastrale) et des enjeux de circulation. Exemples de ponts «signalétiques». Passerelle Simone de Beauvoir (Bercy-Tolbiac), Paris, France (a); pont piéton de Coimbra, Portugal (b); ponts autoroutiers de Reggio Emilia, Italie (c).

10.4 Les nœuds : la clarté des seuils de transition dans le paysage

Les nœuds sont des seuils de transition qui marquent le passage d'une aire morphologique de territoire à une autre. Ces points se localisent sur la superposition de deux systèmes : celui des grands ensembles cadastraux définis par l'orientation des rangs en fonction des bassins de drainage et celui des unités de paysage établies en cinq catégories.

L'intérêt du voyageur, sur le plan visuel, tient beaucoup au passage au milieu de ces paysages. Ainsi, les nœuds qui marquent les limites des différents paysages deviennent des lieux qui favorisent la prise de conscience de cette variété dans l'aménagement du milieu humanisé. La pertinence des nœuds tient au fait qu'ils soulignent comme des seuils la transition entre les paysages et les divisions territoriales, administrative et sociale.

Il est recommandé de :

- Distinguer les types de nœuds selon les seuils de transitions : forêt/champs, village/champs, champs/rivière, village/rivière, forêt/autoroute, champs /autoroute ;
- Établir les enjeux de circulation propres à chaque nœud en termes de confort, de lisibilité, de fluidité et de sécurité de la circulation, pour les différents types d'usages (piéton, voiture, cycliste) ;
- Développer une typologie d'aménagement des nœuds en fonction du contexte du seuil (catégorie de paysage, transition cadastrale) et des enjeux de circulation ;
- Concevoir un aménagement et une composition assurant une visibilité visuelle cohérente, en été et hiver, de jour et de soir.



10.8 Un nœud de plus en plus effacé ; les trois ponts de Saint-Jude.

Le pont couvert en bois (a) marque l'entrée au village avec trois mesures ; un parcours désaxé perpendiculaire à la rivière, la structure du pont visible, un passage couvert qui souligne l'effet de seuil. Le deuxième pont de béton horizontal (b) se démarque dans le vallon, mais perd de sa visibilité et l'effet de seuil. Le pont actuel (c) qui se confond avec la route et la pente est nivellée: le nœuds est invisible.

Sources: BANQ, MV



10.9 Établir un inventaire à l'échelle du territoire de la MRC relatif aux repères situés en dehors des territoires urbanisés. L'exemple des croix de chemin sur le territoire. Rang 3, Sainte-Rosalie (a) et rang de la Presqu'île à Saint-Damase (b). L'inventaire doit permettre d'établir l'origine, l'évaluation de l'état physique, l'importance historique, sociale et culturelle, les travaux de sauvegarde. Source : MV



10.10 Proposer une analyse morphologique sommaire des caractéristiques formelles qui appuient le rôle de repère : dimension, matériaux, couleur, exécution. Exemple de deux bâtiments agricoles construits avec des matériaux traditionnels recensés: murs, toiture, portes et fenêtre. Photo d'archives (a), photo actuelle (b) Source : BANQ, MV

10.5 Les repères : un inventaire complémentaire à l'étude de caractérisation

Les repères sont des éléments ponctuels, généralement construits, qui viennent souligner l'importance d'un lieu par leur présence. Ils se distinguent en premier lieu par une certaine singularité par rapport à leur contexte immédiat : on pense aux croix de chemin, à la présence de maisons anciennes, à l'existence de vestiges d'activités disparues telles une école de rang ou une fabrique transformée.

La comparaison des cartes historiques de 1935, 1955 (figures 9.16, 9.17), démontre que de nombreux éléments ponctuels ne sont plus répertoriés dans les cartes les plus récentes. Ont-ils été détruits, transformés ou déplacés ?

Le quiproquo sur l'ancienneté d'une maison apparemment traditionnelle dans sa forme et ses matériaux et, à l'inverse, l'impression de modernité conférée par les matériaux de revêtement d'un bâtiment au gabarit et à la composition classique, démontrent que l'évaluation de l'apparence extérieure doit être secondée par une recherche historique plus approfondie, en collaboration avec les gens du milieu.

Il faut aussi admettre que la reconnaissance comme repère d'un élément construit est largement liée à une évaluation partiellement subjective en tant que témoignage de l'histoire locale, notamment en fonction de la perspective des résidents. Dans ce sens, l'implication de la communauté est indispensable.

Enfin, il faut aussi remarquer que des nœuds peuvent à leur tour prendre une dimension de repère en raison de leur visibilité. À ce titre, les ponts métalliques intègrent ce double rôle. Comme nœuds, ils permettent de traverser deux types de paysages et de voir les rivières. Comme repères, ils se signalent par leur structure métallique qui se détache dans le paysage rural.

La sauvegarde et la mise en valeur des repères doivent être envisagées en fonction de leur valeur relative sur le plan historique, social et artistique. Dans certains cas, des éléments devront être entretenus ou restaurés à leur état original, tandis que dans d'autres cas, le remplacement pourra tenir compte d'un certain nombre de caractéristiques formelles pour en préserver la lisibilité et signification. Nous pensons notamment au remplacement des ponts qui pourraient assurer la visibilité sur la rivière et le rôle de signal à l'échelle du territoire rural.

Il est recommandé de :

- Établir un inventaire à l'échelle du territoire de la MRC relatif aux repères situés en dehors des territoires urbanisés ;
- Comparer sur le terrain les observations historiques tirées des plans topographiques de 1935, 1955 et 1984 ;
- Compléter l'inventaire préliminaire avec la contribution des comités de patrimoine municipaux et des villages ;
- Proposer une analyse morphologique sommaire des caractéristiques formelles qui appuient le rôle de repère : dimension, matériaux, couleur, exécution ;
- Confirmer l'importance historique, sociale, artistique ou architecturale des éléments inventoriés avec une évaluation de leur contribution et de leurs caractères.

11 Bibliographie

11.1 Références générales

AUGER, Jules et Nicholas ROQUET (1998). Mémoire de bâtisseurs du Québec : répertoire illustré de systèmes de construction du 18^e siècle à nos jours. Montréal : Méridien.

CONSEIL DES MONUMENTS ET SITES DU QUÉBEC (1999). Éléments pour une politique du patrimoine bâti au Québec. Québec : s.n.

LABBÉ, Danielle, Bernard Serge GAGNE, Gianpiero MORETTI et Anne VALLIERE (2000). La Malbaie, perspectives d'avenir : étude de restructuration urbaine. Québec : Université Laval, Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels.

LACROIX, Daniel (2003). Morphogenèse de Sainte-Foy : le dilemme de la banlieue moderne entre structures héritées et forme urbaine nouvelle : une analyse morphologique. Québec : Université Laval.

LAHOUD, Pierre et Henri DORION (2005). Le Québec : Villes et villages vus du ciel. Montréal : Éditions de l'Homme.

LAROCHELLE, Pierre et Pierre GAUTHIER (2003). Les voies d'accès à la Capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine. Rapport déposé au ministère des Transports du Québec et à la Commission de la Capitale nationale du Québec. Montréal : Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

LAROCHELLE, Pierre et Claude DUBÉ (1993) Le génie du lieu à l'île d'Orléans: Étude des caractères formels essentiels du milieu bâti comme structure héritée. Québec : Université Laval.

GAUTHIEZ, Bernard, Espace urbain, vocabulaire et morphologie, Éditions du patrimoine, Paris, 2003.

SITE INTERNET

Répertoires des biens culturels du Québec : <http://www.biens-culturels.mcc.gouv.qc.ca>, site internet visité le 18 novembre 2005.

Grand dictionnaire de l'Office québécois de la langue française : <http://www.granddictionnaire.com>, Site internet consulté le 20 janvier 2005.

11.2 Références régionales

BLOUIN, Bernard, DION, Jean-Noël ; Histoire de Saint-Barnabé-Sud, Editions Louis Bilodeau, Sherbrooke, 1989, 336 p.

CAMPEAU, Réal ; Protection et mise en valeur des milieux forestiers, rapport d'étape sur les aspects de la biodiversité, MRC des Maskoutains, 2004, 23 p.

CODERRE, Mario ; Histoire de Saint-Dominique, 1833-1983, Saint-Dominique, 1983, 428 p.

COMITÉ DES FÊTES, Gens de Saint-Hugues : gens de racines, 1827-2002 : 175^e anniversaire de la paroisse Saint Hugues, 195 p.

COMITÉ DES FÊTES ; Saint-Marcel-de-Richelieu, Éditions Louis Bilodeau, Sherbrooke, 2002, 335 p.

COMITÉ DES FÊTES ; Saint-Thomas-d'Aquin, 1893-1993, Editions Louis Bilodeau, Sherbrooke, 1993, 423 p.

COMITÉ DU CENT CINQUANTIÈME ; Sainte-Hélène-de-Bagot, Éditions Louis Bilodeau, Sherbrooke, 2004, 656 p.

CORDEAU, Luc et al. ; Saint-Pie, Éditions Louis Bilodeau, Sherbrooke, 2003, 463 p.

CÔTÉ, Gaston ; Saint-Liboire, 1856-2006, Editions Louis Bilodeau, Sherbrooke, 2006, 495 p.

CHOQUETTE, Charles-Philippe, Histoire de la ville de Saint-Hyacinthe, Richer et Fils, Saint-Hyacinthe, 1930, 554 p.

DARSIGNY, Ernest ; Paroisse de Saint-Damase : 150 ans, 1835-1985, éd. Le Courrier de Saint-Hyacinthe, 1985, 232 p.

DION, Jean-Noël et al. ; Saint-Hyacinthe : des vies, des siècles, une histoire, 1757 à aujourd'hui : notices biographiques ; Vanier, Entreprises Jeanneville, 1983, 346 p.

- FRIGON, Roland ; Album historique du centenaire du diocèse de Saint-Hyacinthe : 1852-1952, 224 p.
- GIROUARD, Raymond ; Histoire de Saint-Jude, St-Hyacinthe, 1987, 362 p.
- GRAVEL, Denis ; Saint-Dominique, Archiv-Histo, Montréal, 2008, 498 p.
- GRAVEL, Denis ; Saint-Simon, Archiv-Histo, Montréal, 2007, 367 p.
- LEBLANC, Diane ; Racine, Paul; La Présentation, 200 ans de souvenirs 1806-2006, 2005, 449 p.
- LEBLANC, Diane ; Sainte-Rosalie, 175 ans de passion et de défi, 1832-2007, 2007, 560 p.
- LEBLANC, Diane ; Saint-Bernard-de-Michaudville, 1908-2008 : 100 ans, Memento, Mont-Saint-Grégoire, 2007, 77 p.
- MONGEAU, Pierre-Paul ; Histoire de Sainte-Hélène-de-Bagot, Sainte-Hélène-de-Bagot, 1986,
- NORMANDIN, Suzanne ; Saint-Valérien-de-Milton, 150e anniversaire, Histoire du village, Volume 1, 2007, 357 p.
- OBJOIS, Catherine ; L'histoire économique de la région de Saint-Hyacinthe, 1748-2007 / Saint-Hyacinthe, Cournoyer Publications, 2007, 184 p.
- TRAVERSY, Léo ; La paroisse de Saint-Damase, 1964, 886 p.
- VIAU , Diane et associés ; Le patrimoine rural de la MRC des Maskoutains, rapport de recherche, Beloeil, 1988,
- VIAU , Diane et associés ; Le Patrimoine maskoutain : un héritage, une découverte, Beloeil, 1988.
- VOYER, Louise ; Saint-Hyacinthe : de la seigneurie à la ville québécoise, Montréal, Libre expression, 1980 ; 121 p.

