

Étude de caractérisation patrimoniale de la ville de Salaberry-de-Valleyfield

Réalisée par
Guy Mongrain et Julie Allard

Rapport final
mars 2011



Étude de caractérisation patrimoniale de la ville de Salaberry-de-Valleyfield

Réalisée par
Guy Mongrain et Julie Allard

Rapport final

Photographie de la page couverture :
Archives de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, vers 1980

mars 2011



Résumé

Sans être une monographie historique, la première partie de cette étude traite de l'occupation du territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield. Huit grandes étapes d'aménagement menant à la constitution de l'actuelle municipalité ont été identifiées, des premières concessions agricoles à la suburbanité d'Après-Guerre.

Cet exercice a permis l'identification de singularités propres à la ville :

- l'occupation assez tardive d'une seigneurie pourtant située sur les rives du fleuve Saint-Laurent ;
- le village de Saint-Timothée, l'un des derniers bourgs fondés en bordure du fleuve;
- l'ouverture à la navigation de l'ancien canal de Beauharnois mis en opération dans les années 1840;
- l'importance déterminante de la construction des barrages hydriques dans les années 1850 comme élément déclencheur de l'urbanisation et de l'industrialisation de la ville;
- la croissance extraordinaire de la ville entre 1870 et 1900.

L'étude s'attarde longuement à la période comprise entre les années 1870 et 1900 caractérisée par le développement spectaculaire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield. Au terme de cette croissance, la municipalité se classe parmi les plus importantes villes québécoises, une prouesse attribuable en grande partie à la présence de nombreuses industries, dont la Montreal Cotton. Ce qu'on appelle les quartiers anciens naissent alors. Aux quartiers Nord, Est et Ouest qui apparaissent d'abord à l'est et au sud de la baie Saint-François se greffe une artère commerciale (rue Victoria). La Montreal Cotton construit par ailleurs un quartier de maisons de compagnies pour ses cadres et ses ouvriers spécialisés, l'un des plus vieux ensembles de ce type au Canada. À la fin de la période, l'enserrement de la baie est complété par le quartier Bellerive. Le centre religieux devient le siège d'un diocèse en 1892 et les institutions se greffent au tissu urbain, formant ainsi un nouveau pôle régional.

Le début du XXe siècle marque une pause dans l'urbanisation de la ville qui perd un peu de sa stature par la suite. Des secteurs et des édifices retiennent tout de même l'attention, notamment le parc Delpha-Sauvé, le quartier de Nitro ainsi que les équipements institutionnels d'Après-Guerre dont font partie le nouvel hôtel de ville, le collège, l'hôpital et plusieurs églises.

Partant des grandes périodes historiques et des secteurs d'urbanisation, le deuxième volet de l'étude vise à retracer sur le territoire les traces significatives de l'histoire de

Salaberry-de-Valleyfield. Que reste-t-il de ces grandes périodes de développement (bilans patrimoniaux) ? Quelle importance relative ces éléments ont-ils dans l'histoire de Salaberry-de-Valleyfield et du Québec? Un relevé terrain ainsi que de brèves recherches comparatives ont permis d'identifier certains secteurs présentant des caractéristiques uniques à Salaberry-de-Valleyfield. Ce patrimoine reste largement ignoré et s'ajoute au patrimoine déjà reconnu par le gouvernement (ancien canal de Beauharnois; aqueduc de la rivière Saint-Pierre) et la municipalité (arrondissement institutionnel). Ces secteurs et leur caractérisation patrimoniale sont présentés à la carte 14 (synthèse des ensembles patrimoniaux significatifs).

Parmi les secteurs emblématiques, le patrimoine industriel de la Montreal Cotton est, dans une large mesure, revisité. Tout le complexe de la Montreal Cotton est dorénavant analysé avec les aménagements hydrauliques qui modifient complètement la rivière Saint-Charles. La cheminée de l'entreprise, la plus haute de l'époque, les lots hydrauliques, la centrale hydro-électrique, alors l'une des plus puissantes, l'usine Gault, les vestiges d'un canal d'amenée, autant de témoins d'un lieu de mémoire d'intérêt national célèbre pour ses conflits ouvriers. Quant aux autres secteurs emblématiques – Parc-Delpha-Sauvé et Victoria-Nicholson –, ils s'observent selon une nouvelle grille d'analyse qui prend en compte leur valeur paysagère. Le « front de canal » de la rue Victoria, unique au Québec, avec ses percées visuelles vers le canal et la baie ainsi que son corridor de la rue Nicholson qui relie le front de canal à l'hôtel-de-ville, l'ancienne place du marché et la caserne de pompiers, forme cet ensemble emblématique. Quant au parc Delpha-Sauvé conçu par Frederick G. Todd, son aménagement ceinturé de plans d'eau se révèle porteur d'un patrimoine paysager singulier.

L'étude met également l'accent sur la dimension ouvrière du patrimoine campivallensien. De fortes concentrations de maisons ouvrières sont identifiées dans les anciens quartiers Nord, témoins incontournables d'un patrimoine résidentiel ouvrier datant du dernier quart du XIXe siècle. La trame urbaine des anciens quartiers Nord, Est et Ouest, avec ses rues étroites, ses petites ruelles, l'implantation des bâtiments de un à deux étages directement sur la rue, est aussi notée comme un élément de patrimoine intéressant.

Le quartier des maisons de la Montreal Cotton, s'adresse quant à lui aux ouvriers spécialisés et aux cadres de la compagnie. Fort précurseur à l'époque, il est un véritable laboratoire urbain avec sa grille de rues aérée percée de ruelles. À la lumière des informations recueillies à ce jour, il pourrait être l'un des premiers quartiers de compagnies au Canada. Le relevé terrain effectué révèle un patrimoine résidentiel intact sous bien des aspects, mais il est coupé en deux par des insertions plus contemporaines. Malgré cela, il s'agit sans aucun doute d'un secteur résidentiel qui possède tous les prérequis pour une reconnaissance patrimoniale. En outre, sa composante institutionnelle, avec entre autres ses trois églises, son cimetière et ses deux institutions d'enseignement, constitue un lieu patrimonial d'intérêt national.

En ce qui concerne le domaine rural, l'analyse révèle, au-delà du patrimoine agricole habituel, la présence d'un ensemble de témoins d'intérêt exceptionnel regroupés autour du Manoir Grant. Le site offre une synthèse qui permet de comprendre l'histoire du lieu, depuis la mise en valeur tardive du territoire agricole par le seigneur de Beauharnois, à la construction d'un premier système de canalisation au XIXe siècle et à la mise en place d'un réseau hydro-électrique régional au début du XXe siècle.

Enfin, l'analyse du secteur villageois de Saint-Timothée révèle également un patrimoine significatif qui rappelle le noyau villageois formé à cet endroit au XIXe siècle. Un noyau institutionnel, remarquable par la diversité de ses composantes, et un ensemble résidentiel se démarquent plus particulièrement.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	1
Contexte et mandat	3
1	
L'espace agricole et villageois	5
Les premiers établissements jusqu'aux années 1820	6
Les années 1820-1832 : le défrichement et la concession des terres en tenure française	8
L'émergence d'un premier hameau : Saint-Timothée	10
1833-1867 : Le développement du territoire après la commutation de tenure	14
Le canal de Beauharnois	16
La trame ferroviaire et viaire et l'articulation au territoire régional	21
2	
L'espace urbain	23
Les discours fondateurs	23
Un petit bourg industriel né des pouvoirs d'eau	24
Une nouvelle géographie	25
Les lots hydrauliques	27
Un petit bourg industriel avec un noyau institutionnel	29
La « première couronne »	30
Constitution de la ville de Salaberry-de-Valleyfield	33
Plus de 10 000 habitants	34
Le premier quart du XX ^e siècle	37
Des années 1930 à aujourd'hui	37
3	
Méthodologie pour l'évaluation patrimoniale	41
Première étape : les grandes étapes de l'aménagement du territoire	42
Deuxième étape : la délimitation des secteurs	42
Troisième étape : l'identification des secteurs d'intérêt patrimonial	45
Quatrième étape : les bilans patrimoniaux	48
4	
Bilans patrimoniaux	53
Patrimoine agricole : les caractéristiques générales	54
Secteur d'Helenstown-et-Catherinestown	58
Secteur de Grande-Île	65
Secteur du Village-de-Saint-Timothée	67
Secteur de la Montreal-Cotton	76

Secteur de l'Entrée-Supérieure-de-Canal-de-Beauharnois	82
Secteur du Quartier-Nord	84
Secteur du Quartier-Ouest	94
Secteur du Quartier-Est	99
Secteur Victoria-Nicholson	105
Secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton	109
Secteur de Bellerive	118
Secteur du Centre-Institutionnel (secteur discontinu)	124
Secteur du Centre-Religieux (secteur discontinu)	128
Secteur du Parc-Delpha-Sauvé	133
Secteur Nitro	137
Secteur des Équipements-Institutionnels-d'Après-Guerre (secteur discontinu)	139
Notes	143

LISTE DES SIGLES

AVSV	Archives de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield
BANC	Bibliothèque et Archives nationales du Canada
BANQ	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
BANQ-M	Bibliothèque et Archives nationales du Québec (Montréal)
MCCCF	Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine
MOCO	Montreal Cotton
RFQ	Registre foncier du Québec

Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier pour la réalisation de cette étude le personnel de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, notamment madame Guylaine Marcoux du service du greffe pour l'accès aux archives et monsieur Jacques Duval du service de l'ingénierie pour l'utilisation du matériel cartographique. Nous aimerions remercier aussi le personnel du Musée de société des Deux-Rives qui a permis un libre accès à ses fonds d'archives dans un esprit de collaboration. Enfin, nous remercions Claudine Déom, professeure adjointe à l'École d'architecture de l'Université de Montréal et chercheure associée à la Chaire de recherche du Canada en patrimoine bâti de l'Université de Montréal, pour ses commentaires sur le rapport.

Contexte et mandat

L'agence Convercité recevait, à l'été 2009, un mandat de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield afin de réaliser un plan de développement du centre-ville. Dans ce contexte, il apparaissait indispensable de s'enquérir du potentiel patrimonial de la municipalité afin de permettre sa mise en valeur et son intégration dans les scénarios de revitalisation. Ainsi, Convercité a proposé à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield de réaliser une caractérisation patrimoniale de l'ensemble de son territoire, notamment du noyau villageois de Saint-Timothée et des secteurs ruraux qui forment le paysage municipal. En plus de concourir à l'élaboration du plan de développement du centre-ville, cette caractérisation permettra à la Ville d'intégrer, à moyen terme, les bénéfices d'une telle étude dans ses outils de gestion.

Le présent mandat de caractérisation patrimoniale comporte trois volets. Le premier s'attarde à dresser les principales étapes du développement de Salaberry-de-Valleyfield. L'analyse, de type géohistorique, permet de spatialiser les secteurs de la ville en lien avec leurs fonctions urbaines et rurales d'origine.

Le second volet aborde la question des traces patrimoniales. Il s'agit de dresser un bilan patrimonial en comparant une période de développement précise et le territoire actuel. Le dernier quart du XIX^e siècle est retenu de façon générale pour cette exercice en raison de l'extraordinaire croissance que connaît la ville durant cette période. Tous les quartiers de la ville sont examinés, mais nous portons une attention particulière aux quartiers anciens dont la formation remonte essentiellement aux années 1870 à 1900. De même, le noyau villageois de Saint-Timothée, antérieur à la formation de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, reçoit une attention particulière. Pour les fins de l'exercice, le territoire est découpé par secteurs pour identifier les traces patrimoniales, dont l'évaluation mène dans certains cas à l'identification d'ensembles d'intérêt.

Enfin, le troisième volet concerne les propositions d'étapes subséquentes qui permettent d'atteindre les objectifs de préservation et de mise en valeur du patrimoine urbain dans le cadre d'une revitalisation urbaine et d'une gestion municipale renouvelée. L'étude recommande par exemple la création de sites patrimoniaux avec statuts municipaux ou nationaux (citation de monument historique, constitution d'un site du patrimoine, classement à titre de bien culturel, etc.).

Les deux premières parties du rapport concernent les étapes de développement de la ville. Chacune d'entre elles aborde une division majeure du territoire campvallensien : l'espace rural et l'espace urbain. La troisième partie présente la méthodologie qui guide la recherche des témoins patrimoniaux. La quatrième partie traite spécifiquement des témoins répertoriés. Un bilan en est fait par secteur, suivi de recommandations visant la mise en valeur des principaux éléments patrimoniaux recensés. On trouve enfin à la fin de cette partie un résumé des propositions sous forme de carte synthèse.

1 L'espace agricole et villageois

Au XVII^e siècle, le territoire à l'ouest de Montréal reste isolé en raison de la menace iroquoise. Ce n'est qu'après 1701, au terme des hostilités, qu'on songe à établir des colons dans la région en amont de Montréal. En 1702, les seigneuries de Vaudreuil et de Soulanges, situées sur la rive nord au confluent du Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais, sont concédées. En 1729, c'est la seigneurie de Villechauve (ou Beauharnois), sur la rive sud du fleuve, qui est concédée par le roi à Charles de Beauharnois, gouverneur de la Nouvelle-France, et à son frère Claude de Beauharnois de Beaumont. C'est sur une partie de cette immense seigneurie, qui couvre une superficie de près de 900 kilomètres carrés, que s'est développée l'actuelle ville de Salaberry-de-Valleyfield¹.

Entre les XVIII^e et XIX^e siècles, la seigneurie de Beauharnois change plusieurs fois de mains. Restée la propriété de la famille Beauharnois jusqu'en 1763, elle est acquise en 1795 par un marchand anglais, Alexander Ellice. La seigneurie demeure dans la famille Ellice jusqu'en 1839 puis est vendue à une entreprise de colonisation, la North Colonial Association of Ireland (NACAI), qui en confie la gestion à des fiduciaires. Elle retombe ensuite aux mains des Ellice avant d'être finalement vendue, en 1867, à un syndicat financier montréalais, la Montreal Investment Association². Entre la concession initiale de la seigneurie au XVIII^e siècle et sa vente en 1867, on distingue trois grandes périodes qui marquent le développement de l'actuel territoire de Salaberry-de-Valleyfield. La première, qui s'étend du régime français aux années 1820, est caractérisée par les premiers établissements ; la seconde concerne une période de défrichement qui s'échelonne entre 1820 et 1832 et pendant laquelle les terres sont concédées sous le régime de la propriété seigneuriale française ; enfin, la dernière période, qui se termine en 1867, correspond aux années pendant lesquelles les terres octroyées sont en tenure anglaise.

Les premiers établissements jusqu'aux années 1820

À la fin du XVIII^e siècle, les dimensions imposantes de la seigneurie amènent le régisseur de l'époque à subdiviser le territoire en différents secteurs pour faciliter la gestion de l'ensemble. Onze secteurs sont alors créés, auxquels on donne, sauf pour Ormstown et la Grande Île (île de Salaberry), le nom des membres de la famille du seigneur de l'époque, Alexander Ellice. La ville de Salaberry-de-Valleyfield s'est ainsi développée sur une partie des terres formant autrefois les secteurs d'Helenstown, de Catherinestown et de Grande Île (**fig. 1**).

Dans la seigneurie de Beauharnois, les premiers établissements se font sur les terres attenantes au fleuve entre les secteurs actuels de Maple Grove et de Saint-Timothée. Ainsi, les terres de la première concession d'Helenstown, qui forment des lanières parallèles d'environ 3 arpents de front sur le fleuve et 20 arpents de profondeur, auraient été cédées entre 1763 et 1783 puis entre 1798-1806³. Ces premiers emplacements, de même que le chemin du Roi qui les longe, sont relevés par l'arpenteur Joseph Bouchette en 1815 et apparaissent sur sa carte topographique du Bas-Canada (**fig. 2**). Sous le régime seigneurial, l'entretien des chemins est une responsabilité des censitaires. La présence d'une route constitue donc un indice de l'occupation du territoire. Sur la carte dressée par Bouchette, le chemin du Roi se poursuit vers l'ouest, le long du chenal Sud (rivière Saint-Charles) et sur le front de la première concession de Catherinestown, jusqu'à Hungry Bay. La présence d'un chemin à cet endroit tend à confirmer que des terres auraient aussi été concédées dans ce secteur au tournant du XIX^e siècle⁴. Ce premier tracé routier est encore visible aujourd'hui, la route 132, ou boulevard Hébert empruntant le même tracé, à l'exception de quelques dérivations⁵.

Dressée au terme de la guerre anglo-américaine de 1812-1814, la carte de Bouchette indique également la localisation de la redoute en bois construite sur la rive sud de l'île de Salaberry, à la hauteur de la pointe aux Anglais. Un fortin y avait en effet été érigé à l'automne 1813 par les miliciens, sous la direction du lieutenant-colonel Chartier de Lotbinière, pour empêcher les troupes américaines de pénétrer par le chenal de la rivière Saint-Charles. Pour faciliter les communications avec le fort de Coteau-du-Lac, les miliciens avaient également ouvert un chemin reliant les deux rives de la Grande Île⁶. Bien que l'on ne trouve désormais plus de trace de la redoute, le chemin, aujourd'hui l'avenue Grande-Île, constitue toujours un tracé fondamental qui témoigne de cette première période d'occupation du territoire.

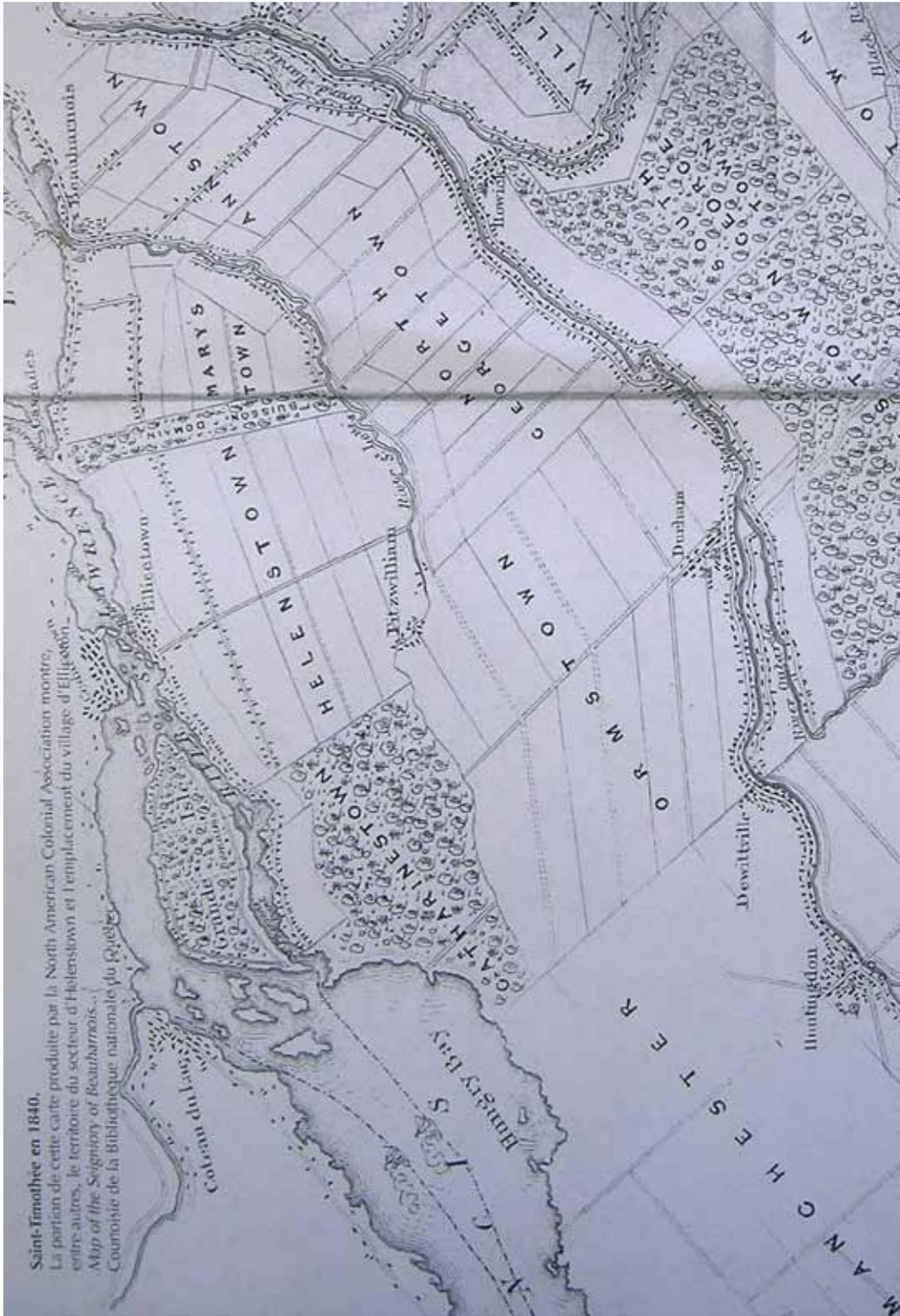


Figure 1: North American Colonial Association of Ireland, *Map of the Seigniorie of Beaubarnois and the adjoining townships of Hinchinbrook and Godmanchester*, 1840. Source : BANQ, NMC 1272.

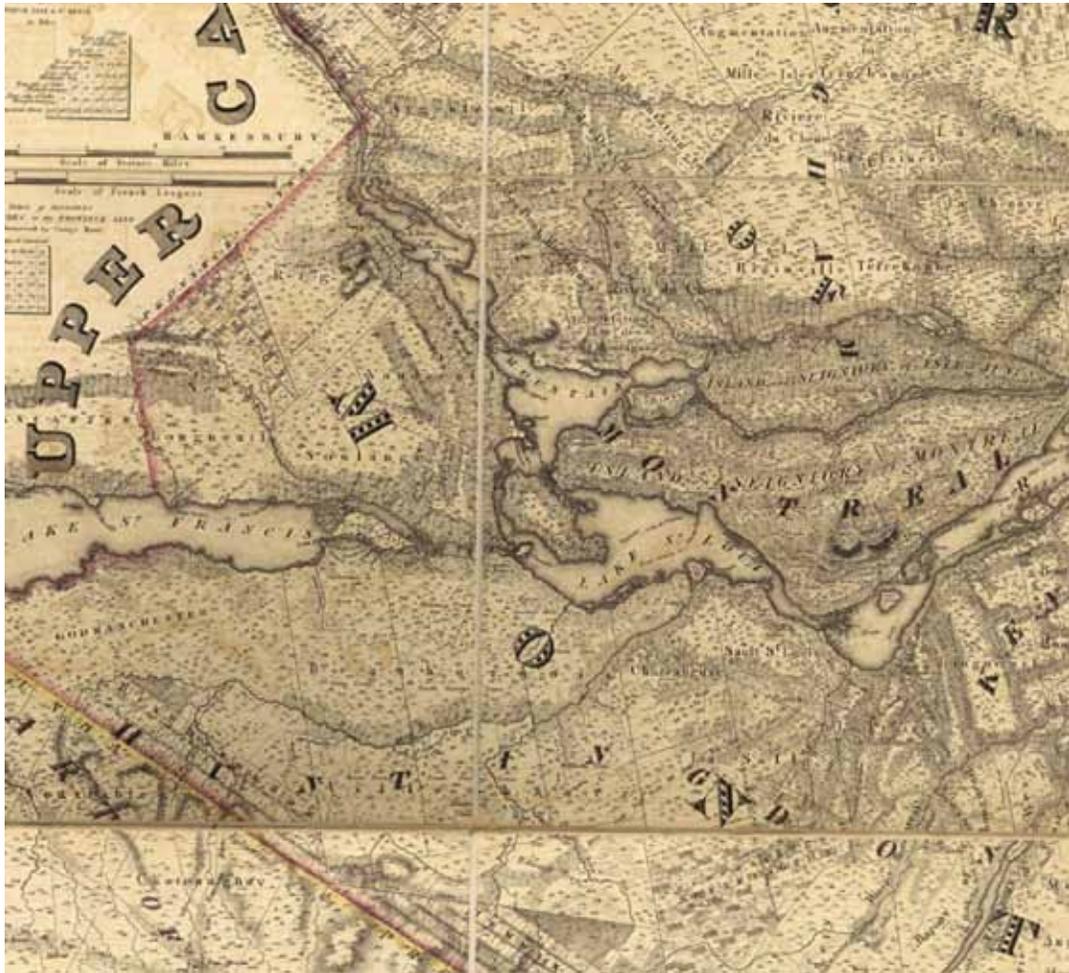


Figure 2 : Joseph Bouchette, *Topographical Map of the Province of Lower Canada*, Londres, 1815. Source : BANQ, G 3450 1815 B68 CAR gf.

Les années 1820-1832 : le défrichement et la concession des terres en tenure française

Si l'occupation permanente du territoire commence à la fin du XVIII^e siècle, les établissements demeurent encore limités à cette époque et la colonisation de la seigneurie de Beauharnois s'est faite principalement après 1820⁷. Entre 1806 et 1821, très peu de contrats de concession sont ainsi octroyés, une suspension momentanée probablement attribuable au désordre administratif qui règne dans les affaires de la seigneurie⁸. C'est John Richardson, alors curateur de la succession vacante de George Ellice, qui reprend l'octroi des concessions dans la seigneurie à compter de 1821⁹.

Ces complications administratives expliquent sans doute pourquoi l'on voit, au début des années 1820, certains particuliers s'installer d'abord sur les terres encore inoccupées de la première concession d'Helenstown, avant de régulariser leur situation auprès du seigneur

quelques années plus tard¹⁰. Si les concessions se poursuivent dans la première concession d'Helenstown dans les années 1820¹¹, elles paraissent néanmoins suffisamment avancées pour que le seigneur juge bon, à la même époque, d'ouvrir une seconde concession, parallèle à la première, mais située plus en retrait à l'intérieur des terres (**carte 1**).

Cette seconde concession est bornée en front, au nord, par une nouvelle route, le chemin de Saraillé, l'actuel rang Sainte-Marie. Le toponyme, probablement d'origine mohawk (le mot Sha're'on désigne des plantes aquatiques de haute taille), rappelle la topographie autrefois marécageuse des environs de Salaberry-de-Valleyfield, depuis Hungry Bay jusqu'à Saint-Timothée¹². Parfaitement rectiligne et orienté vers le nord-ouest, le chemin introduit un léger décalage entre les terres de la première concession, ayant front sur le fleuve, et les terres de la seconde concession, ayant front sur le nouveau chemin. Ouvert pour desservir la seconde concession, le chemin de Saraillé, s'interrompt à l'extrémité ouest du secteur d'Helenstown, approximativement à la hauteur du lieu-dit de Cecile Junction, là où se rencontrent encore aujourd'hui les voies ferrées du Canadien National. La poursuite du rang Sainte-Marie vers Salaberry-de-Valleyfield est d'ailleurs relativement récente puisqu'elle n'a été réalisée qu'entre 1933 et 1937¹³.

Les terres de cette seconde concession sont rapidement concédées. En fait, les 44 lots qui la constituent sont cédés en bloc le 2 janvier 1823 par John Richardson¹⁴. L'arpentage de ces terres, d'une superficie individuelle d'une centaine d'arpents¹⁵ a sans doute été réalisé par Charles Manuel qui travaille dans le secteur d'Helenstown au début des années 1820 (**carte 1**).

En juin et juillet 1824, Charles Manuel poursuit son travail dans le secteur et arpente les terres non concédées qui se situent entre la première et la seconde concession d'Helenstown. Une fois bornés, ces nouveaux lots, de profondeur variable¹⁶, forment la continuation des terres de la première concession déjà concédées sur le fleuve. L'opération permet ainsi d'ajuster deux types d'aménagement : l'un plus ancien, qui épouse la sinuosité du fleuve, et l'autre plus récent, qui impose, avec le tracé rectiligne de la route, une géométrie artificielle aux concessions de l'intérieur¹⁷. Comme ces dernières, les continuations de la première concession d'Helenstown font, elles aussi, l'objet d'une concession en bloc. Les contrats sont tous préparés par le notaire Louis Sarault entre le 8 et le 16 janvier 1828, sans que l'on puisse toutefois affirmer avec certitude que tous ces lots ont réellement été occupés immédiatement¹⁸. Comme le rappelle Larose, les années 1820 sont surtout des années de défrichement¹⁹, ce que reflète la population peu nombreuse dans Saint-Timothée (on l'évalue à 1 792 personnes en 1831). On constate néanmoins que la structure territoriale laisse une empreinte durable, notamment, les voies de communication ouvertes entre les concessions qui imposent encore leur tracé aujourd'hui.

Par ailleurs, un chemin de ligne (boulevard Pie-XII) permettait aux habitants des concessions situées à l'intérieur des terres de descendre vers le fleuve. Le chemin semble

avoir été aménagé à la toute fin des années 1820 ou au début des années 1830²⁰. Si le chemin de ligne apparaît déjà sur la carte dressée par Stevenson en 1834 (**fig. 3**) et sur celle de la NACAI de 1840, il y a fort à parier que son aménagement est alors récent et que certaines sections sont encore à peine praticables. D'ailleurs, selon le relevé effectué en 1839 par le Département de topographie du Bureau de la Guerre de la Grande-Bretagne, le tracé principal du chemin de ligne s'interrompt au croisement du chemin de Saraillé (**fig. 4**). Le tronçon suivant, qui relie la deuxième concession d'Helenstown à la rivière Saint-Louis, n'est praticable qu'en hiver. C'est John Symons, commerçant de Saint-Louis, qui entreprend entre 1840-1845 la construction d'un véritable chemin allant de Saint-Louis à Saint-Timothée²¹.

L'émergence d'un premier hameau: Saint-Timothée

À la fin des années 1820, on voit donc apparaître les premiers aménagements qui structurent encore le territoire dans le secteur de Saint-Timothée. C'est aussi à cette époque qu'on voit poindre le premier noyau villageois à Saint-Timothée. Depuis 1818 en effet, une mission est établie au pied des rapides aux Bouleaux. Sur un terrain légué par le seigneur, une chapelle en pierre avec une sacristie a été construite vis-à-vis l'église des Cèdres, c'est-à-dire à peu près à l'endroit où se trouve aujourd'hui l'église de Saint-Timothée²². Il ne s'agit encore là que d'un embryon de village puisque, lorsque la paroisse religieuse de Saint-Timothée est érigée en 1829, elle ne compte encore que 1 400 catholiques, répartis sur tout le territoire qui court depuis le domaine du Buisson jusqu'au canton de Godmanchester, entre la rivière Saint-Louis et le fleuve Saint-Laurent²³. C'est surtout à compter de 1830 que se forme un hameau qui gravite autour de la chapelle. À cette date, Edward Ellice autorise le rachat des lots 30 et 31 dans Helenstown en vue d'y édifier un village et charge l'arpenteur Donald Livingston d'en faire le lotissement. Le seigneur semble alors avoir des projets pour ce nouveau village, baptisé Ellicetown, puisqu'il procède aussi au rachat de certains lots en périphérie du village projeté. À proximité, sur le domaine de la Pointe-aux-Érables, situé sur le front du lot 26 de la première concession d'Helenstown (lot 64 au cadastre de Saint-Timothée), le seigneur fait construire trois moulins en 1831. Au nord des moulins, il érige également une maison en pierre servant d'auberge, dont l'emplacement et le profil correspondent à ceux de l'actuel Manoir Grant²⁴. La même année, le seigneur concède à la fabrique un emplacement à l'intersection de la rue Saint-Laurent et de l'actuel boulevard Pie-XII pour permettre la construction d'une école²⁵.

Si Saint-Timothée ne compte encore que 1 792 habitants en 1831, ce nombre augmente significativement dans les deux décennies suivantes, passant à 3 749 en 1842 puis à 4 231 en 1851, fort probablement suite à l'arrivée des travailleurs qui s'installent temporairement dans le secteur à l'occasion de la construction du canal de Beauharnois qui débute dans les années 1840. C'est d'ailleurs en 1844 que l'on entreprend de construire une église et un presbytère sur le lot 31 pour remplacer la chapelle existante temporaire. Bénie



Figure 3 : Alexander Stevenson, *Plan of the River St Lawrence between Lakes Saint Louis and Saint Francis*, 1835. Source : BANC, H1 312 1835.

plus tard, le développement se fait surtout sur les emplacements cédés par des particuliers sur d'autres lots, sans doute pour des raisons économiques³¹. Après la décennie 1850, le village de Saint-Timothée ne bénéficie pas de l'expansion rapide qui s'amorce alors dans la paroisse voisine de Sainte-Cécile et qui mène à l'émergence de la ville de Salaberry-de-Valleyfield. Au contraire, après le départ de la population flottante venue travailler à la construction du canal de Beauharnois, la population de Saint-Timothée recule lentement pendant tout le XIX^e siècle, passant par exemple de 2 959 habitants en 1861, à 2 360 en 1871.

Les années 1820-1833 sont aussi des années de défrichement dans les secteurs de Catherinestown et de la Grande Île. Se basant sur l'arpentage effectué par Charles Manuel en juin 1824, le seigneur concède dans la seconde moitié des années 1820, les lots 14 à 21, sur lesquels se développera la ville de Salaberry-de-Valleyfield (**fig. 5**). S'installent alors sur ces terres les premiers occupants de la future ville de Salaberry-de-Valleyfield : les Bergevin dit Langevin³², Leboeuf³³, Latour dit Ballard³⁴, Pitre dit Lajambe³⁵ et Houle³⁶. À cette époque, la circulation entre les terres s'effectue sur le front du fleuve, le long du chemin de front, les terres situées en profondeur étant encore non concédées.

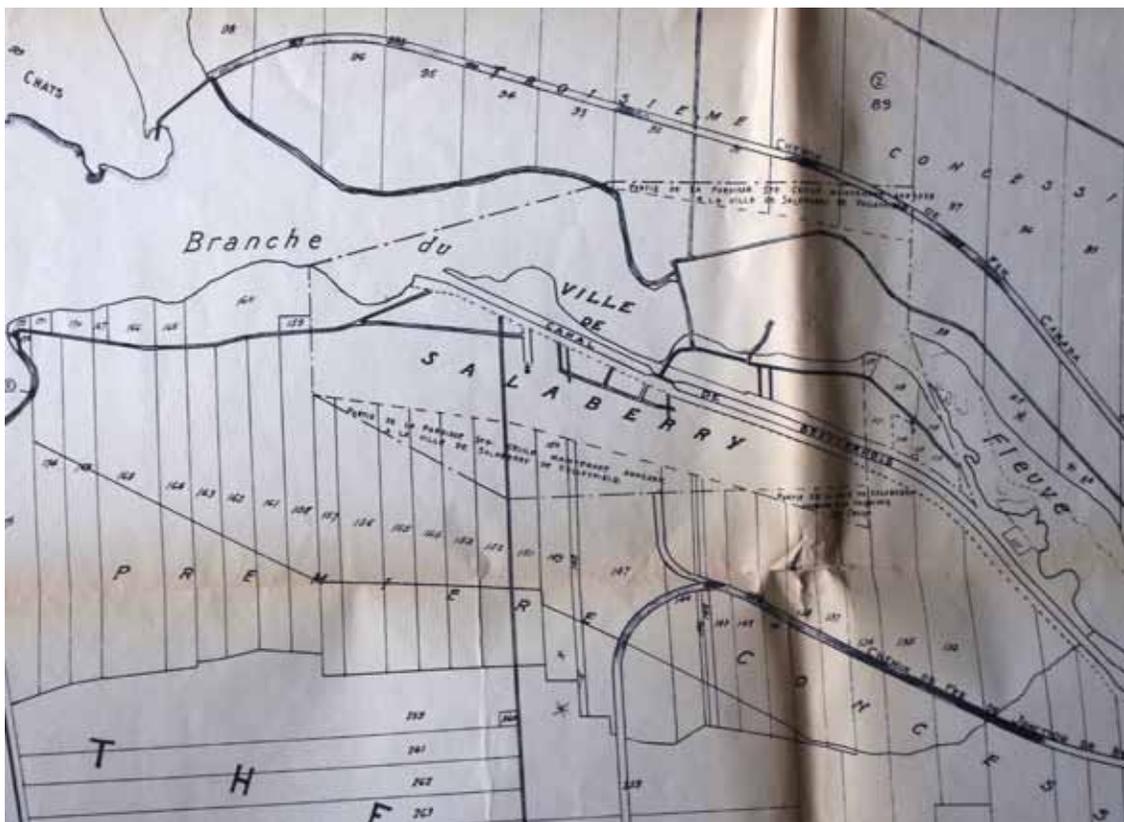


Figure 5 : *Détail du plan de cadastre de la paroisse de Sainte-Cécile, 1878.* Source : Bureau de la publicité et des droits du comté de Beauharnois.

Sur la Grande Île, les concessions se font sur la rive nord, du côté du fleuve. Elles s'étirent de part et d'autre du domaine seigneurial, formé à la même époque et qui traverse l'île du nord au sud, formant une bande de territoire réservé à l'usage du seigneur³⁷. De même, c'est en 1829 que Pierre Leduc acquiert la totalité du lot 4 situé sur la pointe orientale de l'île, du côté de Saint-Timothée³⁸. Les terres concédées dans l'île, mesurant généralement 3 arpents de front sur 20 arpents de profondeur, imposent leur maillage régulier au paysage de cette première côte.

1833-1867 : Le développement du territoire après la commutation de tenure

Jusqu'en 1832, les lots concédés dans la seigneurie sont presque tous régis par le régime seigneurial (tenure française), un régime de propriété foncière où, en principe, la terre neuve s'obtient gratuitement mais suivant lequel la terre et les hommes sont ensuite soumis de façon permanente au paiement de droits envers le seigneur. Après 1832, toutefois, l'adoption du Canada Trade Act permet aux seigneurs de rétrocéder à la Couronne britannique les terres non concédées de leur seigneurie pour se les faire ensuite redonner sous le régime de franc et commun soccage (tenure anglaise), un mode de propriété foncière en usage en Angleterre, qui ne comporte pas de redevances seigneuriales mais qui prévoit, par contre, qu'un prix soit payé pour l'obtention d'une terre. Parce qu'elle affranchit les terres des droits et des servitudes inhérentes au régime seigneurial, la commutation de tenure, c'est-à-dire le changement de l'un à l'autre des modes de propriété, présente alors des avantages certains aux yeux des seigneurs puisqu'elle leur permet d'entrer en possession pleine et entière de leurs terres et d'en disposer comme bon leur semble. Ainsi, à compter de 1833, la plupart des terres concédées sur le territoire le sont sous le régime de franc et commun soccage³⁹.

Après 1833, quatre autres concessions sont ouvertes à l'intérieur des terres d'Helenstown, toutes rigoureusement parallèles à la seconde concession. Le plan parcellaire qui accompagne en 1840 le prospectus de la NACAI, alors propriétaire de la seigneurie, permet de poser quelques jalons dans le temps et de brosser un portrait de l'évolution du développement du territoire (**fig. 6**). En 1840, la vente des terres est amorcée dans les troisième et quatrième concessions d'Helenstown. Ces deux rangs ont leur front sur un nouveau chemin, le rang Double ou rang Saint-Joseph (boulevard Gérard-Cadieux). Toutefois, plusieurs lots n'ont toujours pas trouvé preneur. Quant aux terres des cinquième et sixième rangs, aujourd'hui traversées par l'actuel canal de Beauharnois, bien qu'elles aient été arpentées en 1840, elles n'ont pratiquement pas été octroyées. Leur occupation est postérieure et s'amorce vraisemblablement dans la décennie 1840. En effet, on sait que ces rangs sont en partie lotis avant 1851 puisqu'ils sont alors visités par les recenseurs⁴⁰. Dans Helenstown, pendant les deux décennies qui suivent la commutation de tenure, le territoire occupé progresse donc vers l'intérieur des terres jusqu'à la rivière Saint-Louis. Toutefois, plusieurs terres demeurent encore vacantes et, pour les nouveaux propriétaires,

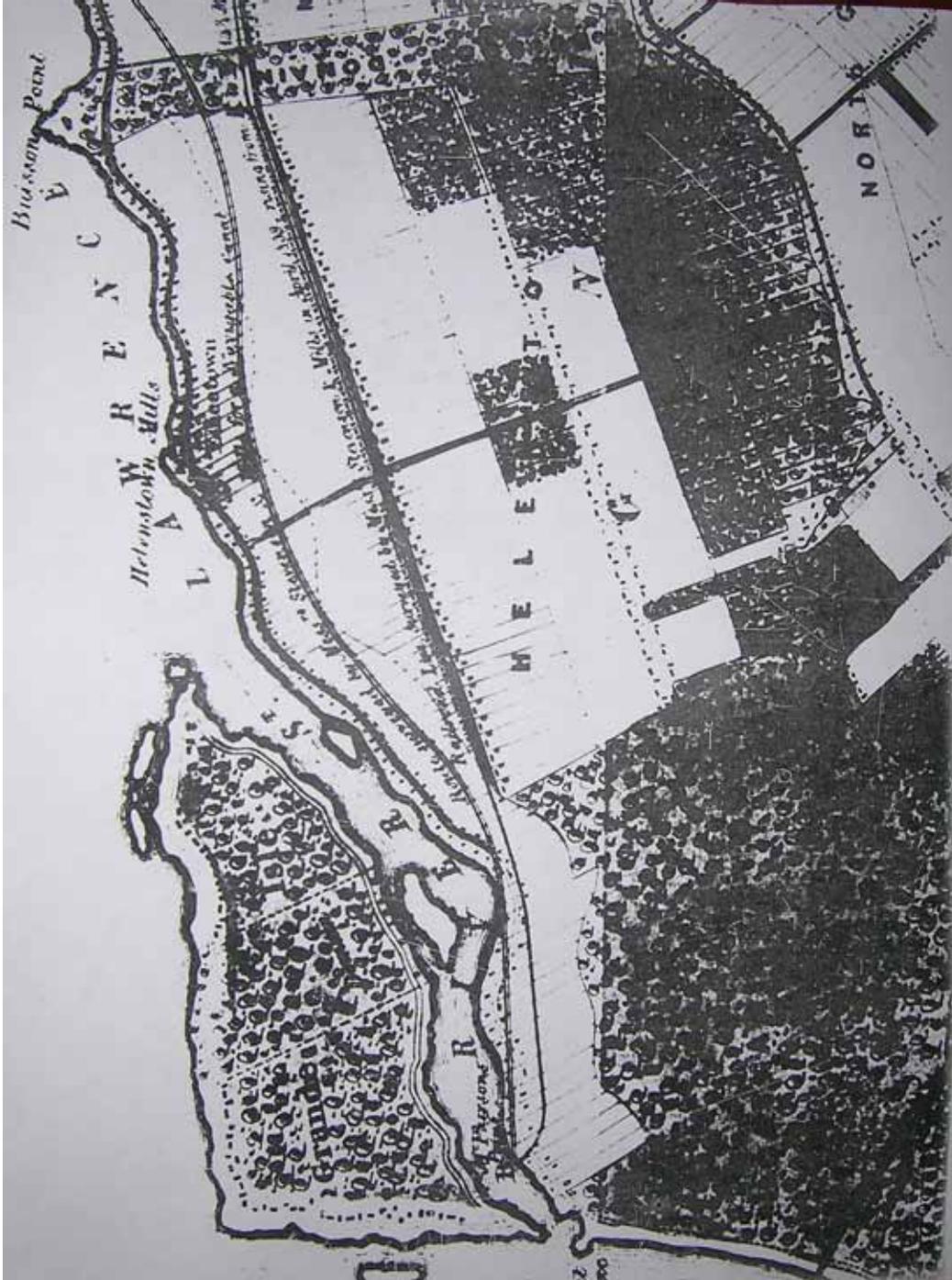


Figure 6 : North American Colonial Association of Ireland, *Map of the Seigniorie of Beauharnois and the adjoining townships of Hinchinbrook and Godmanchester, 1840*. Source : BANQ, NMC 1271.

cette période est sans doute celle du défrichement. D'ailleurs, lorsqu'il visite la paroisse Saint-Timothée, le recenseur ne manque pas de souligner que « la paroisse possède une assez forte population et les terres sont bonnes, mais les habitants en général négligent la culture de leurs terres pour ne s'occuper presque exclusivement du commerce de bois; presque les trois quarts des habitants sont des contracteurs pour deux à trois cents cordes de bois, qu'ils coupent et baillent sur la banque du Canal; ce qui les obligent de négliger les travaux agricoles⁴¹ ».

Le canal de Beauharnois

L'augmentation de la navigation commerciale vers les Grands Lacs sur le Saint-Laurent avait contraint le gouvernement à envisager l'amélioration du réseau de canalisation existant dès le début des années 1830. Sachant que les tracés proposés empruntent tant la rive sud que la rive nord du Saint-Laurent, le seigneur de Beauharnois, Edward Ellice, met tout son poids pour que le canal traverse sa seigneurie. Il aura gain de cause lorsque que les ingénieurs du gouvernement du Canada-Uni choisissent un tracé sur les terres du seigneur.

Les travaux pour creuser le canal de Beauharnois débutent en 1842 et durent jusqu'en 1845. Large de 36,9 mètres à la surface de l'eau, le lit du canal s'étire sur 18 kilomètres et est longé, sur le côté nord, par un chemin de halage. Il perce les terres au nord-est au lieu dit de Couvillon's Landing (actuelle ville de Melocheville), traverse les premières concessions d'Helenstown et de Catherinestown jusqu'à son extrémité sud-ouest, à la « pointe du Lac », le site de la future ville de Salaberry-de-Valleyfield. Ponctué de neuf écluses, l'ouvrage permet de contourner les rapides de la région⁴². Remplacé en 1897 par le canal de Soulanges⁴³, le canal de Beauharnois cesse ensuite d'être utilisé pour la navigation. Aujourd'hui remblayé sur presque toute sa longueur (à l'exception des deux tronçons qui traversent la ville de Salaberry-de-Valleyfield), la seule trace qui demeure de cet ancien ouvrage est le tracé retenu pour le prolongement de l'autoroute 30.

Hormis l'ouverture du canal qui modifie le paysage dans la première concession de Catherinestown, les années 1840 voient aussi l'ouverture de nouvelles concessions dans ce secteur de la seigneurie. Ainsi, l'arpentage des terres soccagères de Catherinestown est effectué dans la seconde moitié des années 1840 par William Barrett⁴⁴. Trois nouvelles concessions sont ouvertes à la fin des années 1840 et au début des années 1850 (**carte 1**). Ces nouveaux rangs sont situés à l'intérieur des terres, en retrait de la première concession et jouxtent le secteur d'Helenstown. Les trois rangs sont parallèles entre eux et perpendiculaires à la rivière Saint-Louis. Entre la deuxième et la troisième concessions un chemin rectiligne, alors appelé rang Double ou chemin de la Reine (un tronçon de l'actuel boulevard Gérard-Cadieux)⁴⁵, assure la communication dans le secteur et prolonge, vers l'ouest, le rang Double déjà ouvert entre les troisième et quatrième concessions d'Helenstown⁴⁶.

Les premières ventes effectuées dans ce secteur datent de la toute fin des années 1840 et du début des années 1850. Ainsi, dans la deuxième concession, le seigneur cède avant 1855 la moitié sud-ouest du lot 3 à Paschal Mercier, cultivateur. Lorsque Mercier revend sa terre à Moïse Poirier, en mars 1855, il semble l'avoir occupée certain temps déjà puisqu'« une maison, une grange et autres dépendances » y sont construites⁴⁷. À cette date, les terres voisines de la sienne ont aussi été concédées⁴⁸. Malgré ces exemples précoces, la plupart des ventes effectuées par le seigneur dans ce secteur sont néanmoins enregistrées dans la seconde moitié des années 1850 et au début des années 1860⁴⁹. Ces données concordent d'ailleurs avec le portrait plus général de l'activité immobilière dressé pour l'ensemble de la seigneurie de Beauharnois. Soulignant que les revenus générés par la seigneurie sont assez faibles à la fin des années 1840 et évoquant la crise économique de 1847-48, qui contribue sans doute au ralentissement des ventes, Larose situe la reprise de l'activité immobilière dans les années 1850, une période qui correspond par ailleurs à l'arrivée d'un nouveau régisseur dans la seigneurie, James Keith⁵⁰.

À cette reprise immobilière correspond également le lotissement des cinquième et sixième concessions de Catherinestown, arpentées par Barrett au début des années 1850, ainsi que le lotissement de la continuation de la première concession⁵¹. L'ouverture de la cinquième et de la sixième concession constitue visiblement une opération postérieure à celle des deuxième, troisième et quatrième concessions puisqu'elle introduit une rupture certaine dans le paysage rural (**carte 1**). En effet, alors que les quatre premières concessions étaient parallèles les unes aux autres, les cinquième et sixième concessions sont distribuées perpendiculairement aux premières, de part et d'autre d'un chemin public, l'actuel chemin Larocque, fort probablement aménagé à la même époque pour desservir les nouveaux lotissements⁵². Les premières transactions enregistrées pour des terres situées en bordure du chemin ne font d'ailleurs pas référence à l'actuel toponyme et indiquent simplement que le terrain est borné en front par « le chemin entre la cinquième et la sixième concession »⁵³. Fait intéressant, les lots transigés dans la sixième concession sont de formes irrégulières, étant bornés, en profondeur par le tracé sinueux du canal d'irrigation reliant le lac Saint-François à la rivière Saint-Louis.

Ce canal d'irrigation, aujourd'hui disparu, a servi longtemps de point de repère avant de fixer la limite, dans la seconde moitié des années 1850, entre la partie lotie de Catherinestown, à l'est du canal, et celle qui restait encore aux mains du seigneur, à l'ouest. Ce premier canal d'irrigation est creusé au début du XIX^e siècle, du temps de Francis Winter, pour augmenter le débit d'eau servant à un moulin à farine construit sur la rivière Saint-Louis par John Simpson. Peu profond et demeuré en partie inachevé, le canal ne parvient pas à augmenter significativement le débit d'eau et le moulin de la rivière Saint-Louis continue à mal fonctionner. Le canal est déjà identifié par Bouchette en 1815 et son tracé est indiqué sur le plan dressé par Stevenson en 1834 (**fig. 3**). Le canal est creusé et élargi au moins deux fois au XIX^e siècle. Dans les années 1840, on le creuse pour alimenter le moulin à scie construit par John Symons sur la rivière Saint-Louis, au

pied des rapides de Saint-Louis-de-Gonzague⁵⁴. En 1883, c'est le gouvernement qui y entreprend des travaux pour mieux contrôler la crue des eaux⁵⁵. Le lot numéroté 341 au cadastre de la paroisse Sainte-Cécile, sur lequel coule le canal d'irrigation, est cédé à la toute fin du XIX^e siècle par les administrateurs de la succession d'Edward Ellice à Joseph Bartholomew Robert, propriétaire d'un moulin à Beauharnois et futur fondateur, avec ses fils, de la Beauharnois Light, Heat and Power Company⁵⁶. Le canal d'irrigation est finalement déplacé au moment de la construction de l'actuel canal de Beauharnois⁵⁷. L'entrée du canal Saint-Louis, qui alimente toujours la rivière Saint-Louis depuis le lac Saint-François, est maintenant située au sud du canal de Beauharnois.

La partie de Catherinestown située à l'ouest du canal d'irrigation, où l'on retrouve les septième, huitième et neuvième concessions, constitue l'un des derniers grands secteurs de l'actuelle ville de Salaberry-de-Valleyfield à avoir été cédé par le seigneur de Beauharnois. Tout ce secteur de Catherinestown, depuis le canal d'irrigation jusqu'à la limite du canton de Godmanchester, depuis le fleuve jusqu'à Ormstown et à la rivière Saint-Louis, c'est-à-dire un peu plus de 5 947 arpents de terre, est en fait vendu en bloc par Edward Ellice à Owen Lynch, un marchand de Beauharnois, en 1864⁵⁸. De cette vaste étendue de terrain cédée à Lynch, qui formait autrefois une partie de la paroisse Sainte-Cécile, seule une petite portion se retrouve aujourd'hui sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield, l'actuel canal de Beauharnois ayant été creusé en partie sur ces terres et le reste ayant été annexé à la municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka. Les terres qui demeurent, situées dans le secteur de la Grosse-Pointe, formaient au XIX^e siècle une partie de la septième concession et sont issues, soit de ventes réalisées par Lynch lui-même au tournant des années 1870, soit de la liquidation de ses biens par le syndic après sa faillite⁵⁹.

Au milieu des années 1860, le seigneur ne possède plus qu'une seule grande réserve foncière dans l'actuelle ville de Salaberry-de-Valleyfield, les terres non concédées et le domaine seigneurial de la Grande Île. La plan de Grande Île en 1850 (**fig. 7**), tracé suite à l'arpentage de William Barrett, combiné aux informations contenues dans le cadastre seigneurial de 1858, permettent de dresser un portrait assez fidèle de l'occupation du territoire dans l'île avant 1860. On constate que les 29 lots de la première concession « en haut » du domaine et les 7 lots de la première concession « en bas » du domaine, tous concédés avant 1833, sont alors occupés par une cinquantaine de propriétaires⁶⁰. La subdivision des lots est amorcée depuis quelques années déjà. Ainsi, on retrouve dans cette partie de l'île neuf emplacements destinés à des fins autres qu'agricoles. Les terres concédées sont à l'époque reliées entre elles par le chemin du Roi, l'actuel boulevard du Bord-de-l'eau, qui longe le fleuve depuis la pointe orientale de l'île. Le reste des terres, c'est-à-dire un peu plus de la moitié de la superficie de l'île, demeure toujours aux mains du seigneur.

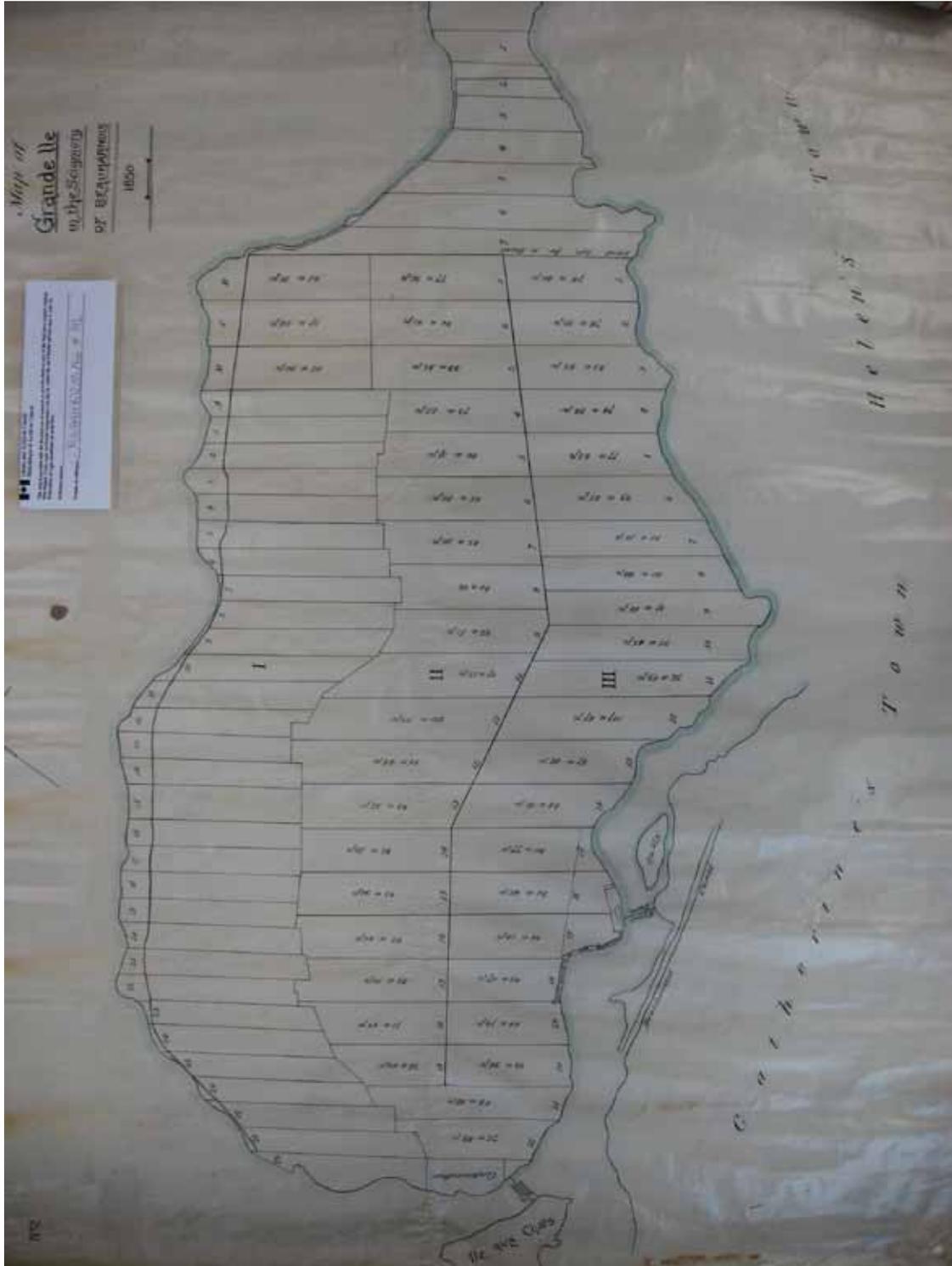


Figure 7 : Map of Grand Ile in the Seigniorie of Beauharnois, 1850. Source : BANC, fonds Service canadien des Parcs, RG 84M 81203 66 no. 42.

Le plan de Barrett a sans doute été préparé en vue du lotissement de l'île par le seigneur. On y observe, en tout cas, deux maillages bien distincts. Le premier, plus ancien, se retrouve sur la rive nord de l'île et est formé par les terres qui ont été concédées dans la première moitié du XIX^e siècle. Le second, plus récent, s'étend sur le reste de l'île et comprend toutes les terres qui n'ont pas encore été concédées en 1850. Si Ellice a peut-être amorcé la vente de certaines de ces terres à des particuliers durant la décennie 1850, on sait toutefois que ce n'est pas lui qui présidera à l'essentiel de l'opération⁶¹. En effet, le 3 mai 1866, Edward Ellice cède à Louis Tourville, Louis Gauthier et Joël Leduc, trois marchands de Montréal, les terres qu'il possède encore dans l'île⁶². La vente, majeure, comprend deux ensembles de biens immobiliers. Premièrement, Ellice cède les lots B, C et D, issus de l'ancien domaine seigneurial et ayant front sur le fleuve. À l'est, ces terres sont bornées par le terrain réservé pour la construction d'un chemin et dont l'actuel chemin du Golf emprunte sans doute aujourd'hui le tracé. Deuxièmement, le seigneur cède la totalité des 19 lots du second rang et des 22 lots du troisième rang. En tout, c'est environ 3 696 arpents qui sont alors vendus par le seigneur. Seules quelques portions de territoire, au sud de l'île, sont exclues de la vente : la bande de terrain appartenant au gouvernement en bordure du canal et les trois emplacements situés sur le lot 17 du troisième rang appartenant à Pierre Poulin et à l'Église presbytérienne.

C'est donc après 1866 que le lotissement des deuxième et troisième rangs de la Grande Île démarre vraiment, lorsque les terrains d'abord acquis par Tourville, Gauthier et Leduc sont revendus. Ainsi, ce sont eux qui vendent à Gilbert Bergevin dit Langevin, en 1868, le lot 15 situé dans le deuxième rang, en bordure du « chemin de ligne » traversant l'île⁶³. Ce sont les mêmes Tourville et Leduc qui vendent à Wilfred S. Davis, en 1872, le lot 10 du troisième rang, borné d'un côté, à l'ouest, par une terre appartenant à Alexander Buntin, et de l'autre côté, à l'est, par un lot qu'ils vendront quelques mois plus tard à François Boyer⁶⁴. Visiblement, c'est également au moment où les lots du troisième rang sont revendus par Tourville et Leduc que l'on trace un chemin près du chenal de la rivière Saint-Charles. En effet, la vente faite à Davis spécifie qu'« un chemin de front sera fait et ouvert aux frais et dépens dudit acquéreur, de la largeur voulue et à l'endroit qui sera indiqué à l'avenir par le procès verbal qui devra être fait par le surintendant qui sera nommé par le conseil municipal de la dite paroisse de Sainte-Cécile ou celui du Comté de Beauharnois ». Ce chemin, qui semble correspondre au tracé actuel de la rue Dufferin et au tracé qu'emprunte le boulevard Hébert dans la Grande Île, est ouvert entre 1872 et 1880. En effet, lorsque George Peterkin revend, en 1880, la terre qu'il a acquise de Davis, le chemin de front est tracé et sépare alors les lots 81 et 82 du nouveau cadastre de la paroisse Sainte-Cécile⁶⁵.

En 1867, lorsqu'Ellice vend à la Montreal Investment Association les terrains, les privilèges et les droits qui lui appartiennent encore dans la seigneurie de Beauharnois, on constate que la presque totalité du territoire de l'actuelle ville de Salaberry-de-Valleyfield ne lui appartient plus, étant déjà passée dans d'autres mains.

La trame ferroviaire et viaire et l'articulation au territoire régional

Pendant les deux premiers tiers du XIX^e siècle, l'occupation progressive du territoire, réalisée au fil des concessions, impose donc un premier maillage à la ville de Salaberry-de-Valleyfield, celui des divisions de lots agricoles. À ce premier quadrillage, une nouvelle trame se surimpose à compter des deux dernières décennies du XIX^e siècle, celle qui, par voie ferroviaire ou routière, traverse le territoire de la ville actuelle et la relie à la rive nord du Saint-Laurent, d'une part, et à la région de la Montérégie, d'autre part.

En 1880, la Canada Atlantic Railway Company entreprend la construction d'un lien ferroviaire entre Ottawa et Coteau-Landing et projette d'installer un important embranchement à Salaberry-de-Valleyfield qui permettrait le lien avec la rive sud. Le fleuve demeure toutefois un obstacle important puisqu'aucun pont n'y est encore aménagé. Pendant quelques années, donc, des installations portuaires sont aménagées sur l'île Clark (île aux Chats) pour permettre à la compagnie ferroviaire de transborder ses wagons de fret sur un traversier⁶⁶. À la fin des années 1880, toutefois, l'achat des terrains nécessaires à la poursuite du lien ferroviaire à travers la Grande Île et sur la rive sud du fleuve est déjà entamé. Ainsi, en 1887, la Montreal Cotton, qui a tout intérêt à ce que le chemin de fer soit rapidement complété, cède une partie des lots 87, 89, 90 et 91 à la Canada Atlantic Railway Company pour compléter l'ouvrage⁶⁷. En 1890, enfin, un pont métallique portant une voie ferrée qui traverse le fleuve en reliant les îles Giroux (île d'Adoncourt), Ronde (île de Longueuil), Clark (Île aux Chats) et Grande Île, est inauguré et vient compléter le lien ferroviaire aujourd'hui utilisé par le Canadien National⁶⁸.

En 1888, une autre compagnie, la Saint Lawrence & Adirondack Railway Company, est incorporée et entreprend de construire un chemin de fer reliant la ville de Salaberry-de-Valleyfield au réseau ferroviaire qui s'est développé dans l'État de New York en traversant les comtés de Beauharnois et de Huntingdon⁶⁹. Dans les années qui suivent, la compagnie acquiert les terrains nécessaires à la construction de la nouvelle voie ferrée dont les deux embranchements traversent les deuxième, cinquième et sixième concessions de Catherinestown avant de se poursuivre à l'est dans Helenstown, le long du rang Sainte-Marie⁷⁰. Ce tracé subsiste encore aujourd'hui et les transports sur ce tronçon sont opérés par la compagnie CSX.

Dans les années 1950, la construction du pont Monseigneur-Langlois établit un nouveau lien entre la rive nord du Saint-Laurent et le territoire de l'actuelle ville de Salaberry-de-Valleyfield. Composé de trois segments, le pont relie la Grande Île à l'île d'Aloigny et à l'île de Liénart avant d'enjamber le canal de Soulanges. La construction du pont Monseigneur-Langlois et l'aménagement du boulevard du même nom (route 201), témoignent de l'importance prise par la circulation automobile au milieu du XX^e siècle. Le réseau viaire qui se développe alors porte néanmoins l'empreinte de l'occupation antérieure du territoire. Ainsi, les pont et boulevard Monseigneur-Langlois se situent

dans l'axe de l'ancien Rang du Milieu, qui séparait autrefois la deuxième et la troisième concession de la Grande Île, et dont ils empruntent d'ailleurs un tronçon. De même, le tracé retenu pour le prolongement de l'autoroute 30 sur la rive sud du fleuve, un projet qui date des années 1960, emprunte en partie l'emprise de l'ancien canal de Beauharnois, et témoigne de la prégnance de cet élément dans le paysage contemporain.

2 L'espace urbain

Les discours fondateurs

Dans l'historiographie qui porte sur la naissance de la ville de Salaberry-de-Valleyfield, les travaux d'aménagement du canal de Beauharnois occupent le rang d'événement fondateur. Ce canal, creusé entre 1842 et 1845, permit entre autres, rappelons-le, d'éviter les rapides de Côteau-du-Lac et les multiples îles qui, entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, entravent la navigation entre les Grands Lacs et Montréal. Le tracé, qui débute au lieu-dit de Couvillon's Landing (actuelle ville de Melocheville), se termine à proximité du lieu-dit de McPherson's Point (Parc Delpha-Sauvé) au coeur de l'actuelle ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Il est vrai que le site de McPherson's Point et de la baie voisine qui se poursuit jusqu'à la Grosse Pointe est considéré comme un bon lieu de mouillage pour les navires de l'époque. En 1838, le vapeur Neptune, en route vers Beauharnois avec à son bord des troupes pour faire face à la menace patriote, se dirige vers McPherson's Point avant que les conditions climatiques ne les en empêchent. Dans les discussions qui entourent la création du canal, la possibilité d'y établir un port y est même considérée⁷¹. Cet aspect de la question est largement passé sous silence et pourtant, l'importante marina qui subsiste de nos jours témoigne de la pérennité de cette fonction identifiée très tôt.

Quoi qu'il en soit, l'ouverture du canal à la navigation en 1845 constitue l'événement autour duquel l'on fixe la fondation de la ville de Salaberry-de-Valleyfield. Lionel Groulx, dans sa *Petite histoire de Salaberry-de-Valleyfield* publiée en 1913, propose le premier ce lien de causalité qui unit l'émergence de la ville à la construction du canal.

Ces gigantesques travaux attirèrent à la Pointe-du-Lac (Salaberry-de-Valleyfield) une partie de la population de Beauharnois et de Saint-Timothée, et quantité de ces manoeuvres errants qu'embauchent les entrepreneurs. En peu de temps la Pointe-du-Lac se trouva complètement transformée. On vit se construire en toute hâte, et avec le pêle-mêle des villages improvisés, les hangars et les baraques de toute forme et de toute dimension. Les hôtels, les

épiceries, les maisons de pension avaient surgi de tout côté. Une population de près de 2 000 âmes campait soudain sur notre territoire jusqu'alors presque inhabité. Sans doute, plusieurs de ces habitants de passage devaient repartir avec la fin des travaux. Mais un grand nombre avait élu foyer pour toujours. Quelques-uns même s'étaient élancés vaillamment dans la forêt tout proche et s'y taillaient un domaine⁷²

Les chroniqueurs des décennies subséquentes reprennent presque intégralement le contenu de Groulx⁷³. Raoul Blanchard, le grand géographe français qui sillonna le Québec au milieu du XX^e siècle pour nous en livrer une vision encore éclairante, reprend aussi la thèse de Groulx. Il ajoute même que

les 2 000 âmes qui s'étaient entassées, de 1842 à 1854, en une ville improvisée à la Pointe-du-Lac, pauvres gens vivant à la journée auxquels le travail du canal venait à manquer, furent trop heureux de trouver de l'emploi dans la grande scierie et dans la fabrique de papier qui s'ouvrent toutes deux sur les rapides en 1854⁷⁴.

L'historiographie récente est moins catégorique, et ce, comme nous allons le voir, non sans raison.

Un petit bourg industriel né des pouvoirs d'eau

Plusieurs facteurs nous portent à nuancer, voire à contester, le lien de causalité établi entre la présence du canal et la croissance de la ville. D'une part, il semble que l'on ait exagéré la taille du village à ses débuts, Blanchard l'appelant même abusivement une ville. Larose, dans sa thèse de référence sur la seigneurie de Beauharnois, rappelle qu'aux yeux de l'arpenteur William Barrett, le site de la Pointe du Lac n'est en 1848, trois ans après la mise en service du canal, qu'un village projeté. Il cite en outre l'un des premiers habitants de Salaberry-de-Valleyfield, le gérant de la fabrique de papier John Creighton, qui compte seulement trois maisons en 1854, hormis celles affectées au canal⁷⁵. Selon Larose, la scierie sise sur l'emplacement de F. X. Poitras et la fabrique de papier sont au départ des industries fort modestes qui emploient peu de gens. Il évalue à 20 tout au plus le nombre d'employés de la fabrique de papier à ses débuts⁷⁶. Il est vrai cependant qu'aussitôt la totalité de la machinerie installée, la Paper Manufactory augmente sa main-d'oeuvre. En 1856, 71 ouvriers y travaillent, dont 45 femmes⁷⁷. Avec cet apport, il est raisonnable de croire qu'un petit bourg industriel naît à ce moment, un bourg qui pouvait regrouper tout au plus une cinquantaine de ménages. Pour s'en convaincre, il suffit de considérer la population de la nouvelle paroisse de Sainte-Cécile en 1861. Elle ne compte que 2 200 habitants en 1861, un nombre peu important qui indique que la vaste majorité de ses paroissiens habitent les propriétés des concessions rurales de la paroisse (**fig. 8**).

Dans le discours fondateur, l'implantation du canal a pour conséquence logique la création d'une ville. Le positionnement de la ville à la sortie du canal amène-t-il inévitablement la création d'un bourg, voire d'une ville ? La réponse n'est pas si simple. Melocheville, à l'autre extrémité du canal, connaît par exemple un sort bien différent, demeurant un hameau jusqu'à une période récente. Certes, le site se situe à une des entrées du canal et possède des avantages certains. La petite baie qui jouxte McPherson's Point, identifiée formellement dès le début du XIX^e siècle, offre, nous l'avons vu, l'avantage d'un port naturel propice au mouillage des navires, un atout dont Melocheville ne peut se targuer. Le seigneur de Beauharnois semble d'ailleurs y croire : les travaux du canal commencés, il rachète en 1843-1844 une mince bande de terre sur le front de quelques terres qui bordent l'embouchure du canal dans la première concession de Catherinestown⁷⁸. Bien qu'il possède aussi quelques fronts de terres dans le secteur de l'écluse, le village projeté dont parle l'arpenteur Barrett reste somme toute bien modeste dans les intentions du seigneur. En outre, autre indice, Ellice ne prend pas la peine de subdiviser ses possessions en lots urbains, une opération qu'il laisse aux acquéreurs de ses terres. Pour le seigneur, le site à l'entrée du canal n'apparaît pas comme un avantage suffisant pour entamer une démarche de développement villageois plus audacieuse.

En vérité, ce sont les imprévus provoqués par le creusage du canal qui allaient favoriser le développement d'un bourg industriel. Avant même le début des travaux en 1842, la possibilité d'aménager un barrage afin de faciliter la navigation est déjà évoquée. L'hypothèse de construire un barrage à l'extrémité ouest du chenal, près de l'île aux Chats, est d'abord jugée irréaliste. On estime qu'il en résulterait une augmentation de quelques pieds du niveau de l'eau, ce qui provoquerait inévitablement des perturbations importantes dans les zones riveraines. Une autre localisation est également envisagée en aval, près de l'ancien cours du ruisseau Marcheterre, mais on juge finalement plus sage de n'ériger aucun barrage. On craint en effet la formation de hauts-fonds à l'entrée du canal en raison des vents d'ouest, ce qu'un barrage ne ferait qu'accentuer selon Samuel Keefer, un expert réputé⁷⁹. On le sait maintenant, les autorités ne pourront faire l'économie des barrages, avec les inconvénients prévus, mais aussi avec des avantages insoupçonnés.

Une nouvelle géographie

Sitôt le canal terminé, les calculs des ingénieurs se révèlent donc erronés. Pour augmenter le niveau des écluses qui ponctuent le tracé du canal, l'érection de deux barrages, construits en 1849-1850, devient nécessaire. Le premier (*Lower Dam*) se localise sur le chenal Sud, une branche du fleuve Saint-Laurent aussi nommé chenal de Beauharnois ou chenal Perdu et aujourd'hui connu sous le nom de rivière Saint-Charles, qui borde la Grande Île de Beauharnois. Le second barrage (*Upper Dam*) relie l'île aux Chats à l'île de Salaberry.

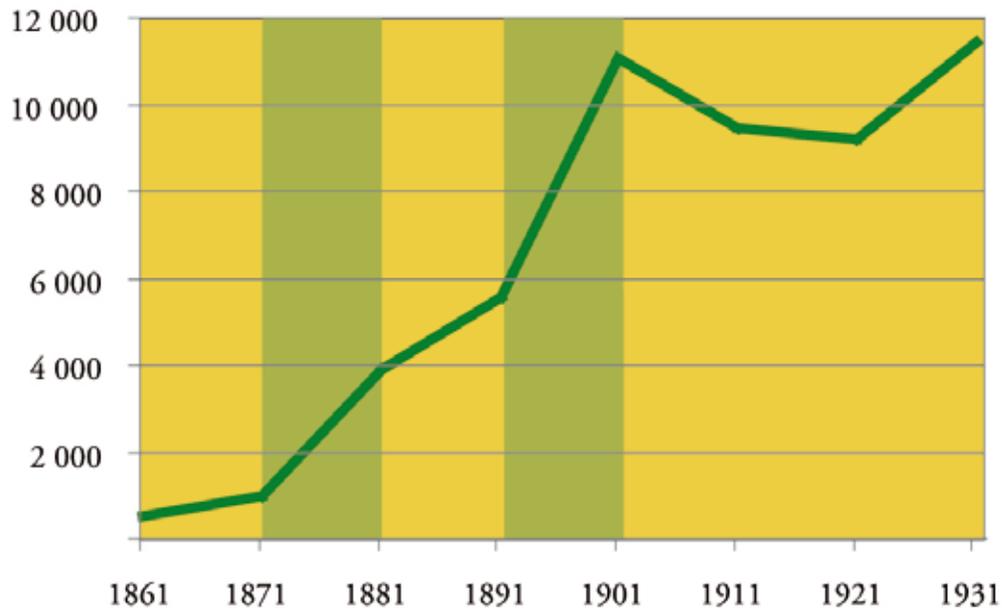


Figure 8 : Population de Salaberry-de-Valleyfield, 1861-1931

Les barrages modifient complètement la géographie régionale et locale. À l'échelle régionale, ils provoquent des inondations jusqu'à la frontière américaine et n'épargnent pas les terres de l'intérieur en amont. Le niveau de l'eau, qui monte d'environ deux pieds, menace les terres riveraines de Saint-Timothée – donc de Salaberry-de-Valleyfield – et submerge celles de la paroisse de Saint-Anicet⁸⁰. Localement, il brise le cours normal de la rivière Saint-Charles, la section la plus à l'ouest de la rivière apparaissant dorénavant comme une baie (baie Saint-François), l'autre partie étant profondément transformée. Le barrage assèche en effet une partie du cours de la rivière Saint-Charles en aval, laissant immerger une nouvelle ligne riveraine qui marque son rétrécissement, particulièrement dans la zone à proximité du barrage. En outre, la Petite Île, une île qui jouxte le barrage aussi appelée île Leduc sur laquelle se développera le quartier Nord, voit son petit chenal qui le sépare de la terre ferme s'assécher. Par ailleurs, l'aménagement à l'extrémité nord-ouest du barrage d'un trop-plein (*waste weir*), un ouvrage qui sert à évacuer le volume d'eau excédentaire de la baie, contribue à maintenir une partie du tracé des berges dans cette section de la rivière⁸¹. Ainsi est née une nouvelle géographie sur laquelle va se développer la ville de Salaberry-de-Valleyfield (fig. 9-10).

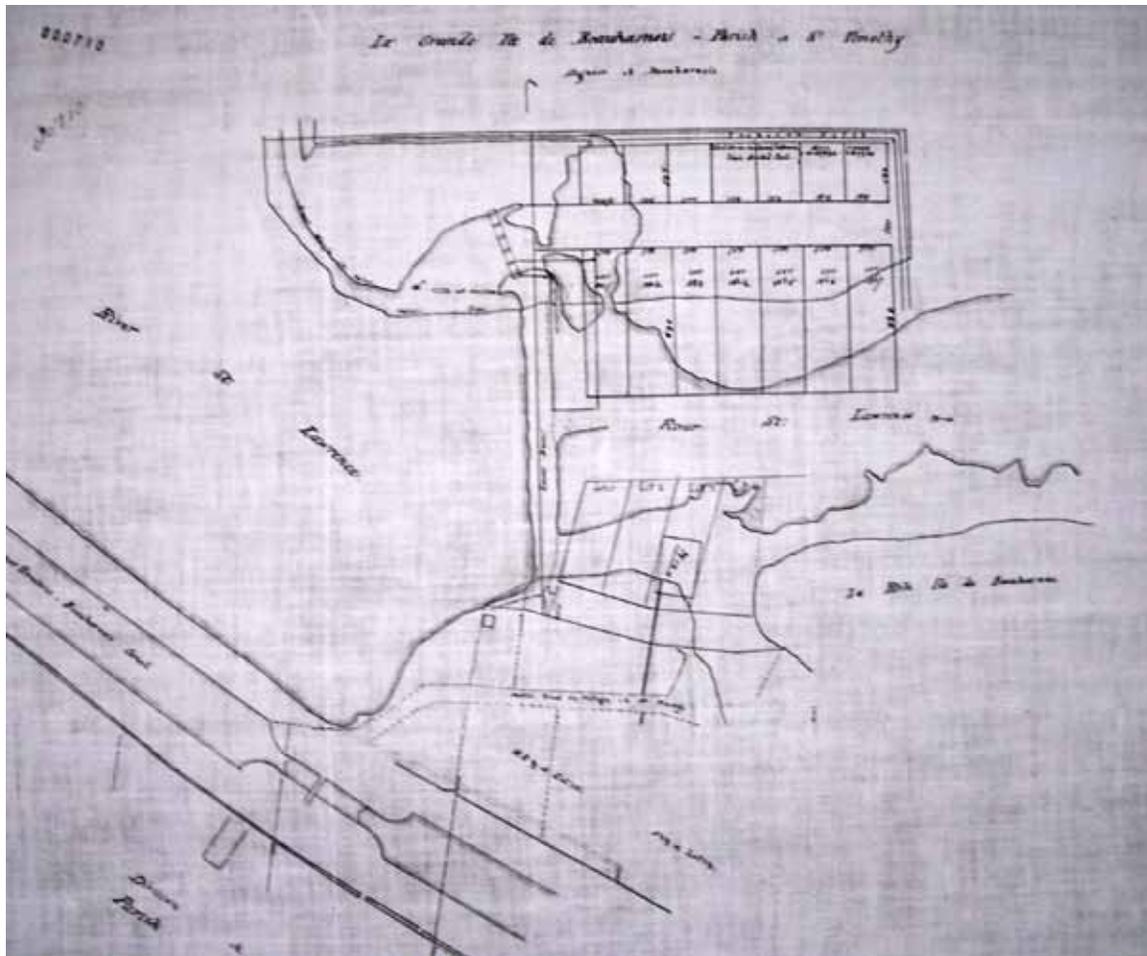


Figure 9 : Public Works Canada, *La Grande Ile de Beauharnois - Parish of St. Timothy*, vers 1872. Source : BANC, RG11M 923004.

Les lots hydrauliques

Au rôle du barrage de rehausser le niveau d'eau du canal vient se greffer une stratégie industrielle novatrice : l'utilisation du potentiel hydraulique du site. En fait, les autorités disposent dorénavant du plus puissant pouvoir hydraulique du Bas-Canada⁸². Bien plus que le canal, c'est l'utilisation de cette énergie qui explique, comme le souligne Larose, l'éclosion de la ville de Salaberry-de-Valleyfield⁸³.

Fort du précédent du canal Lachine qui sert de lieu d'établissement à de nombreuses grandes industries⁸⁴, le gouvernement du Canada-Uni procède à la création de lots hydrauliques jumelés à des canaux d'amenée⁸⁵ (*head race*) dès le milieu des années 1850. Sur les nouvelles berges de la rivière Saint-Charles que l'on nivelle avec des travaux de remblayage, environ une dizaine de lots hydrauliques sont créés sur les deux rives. Ce sont les premiers lots de la ville, un fait qui démontre toute l'importance qu'il faut accorder à cette question (**fig. 9**).

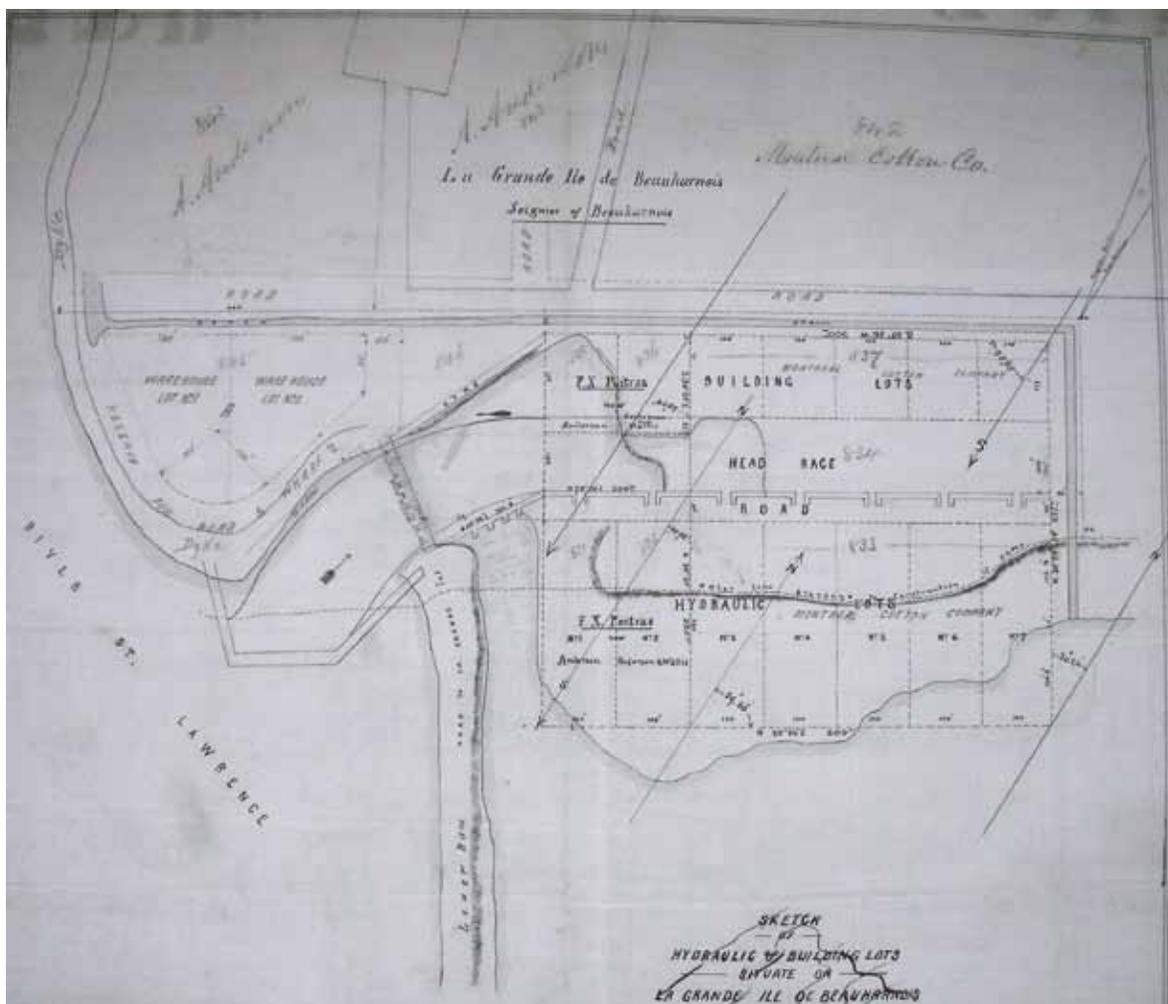


Figure 10 : Gouvernement du Canada, *Sketch of the proposed improvements of the Head race at Valleyfield by the Montreal Cotton Co. [Hydraulic and building lots on La Grande Ile]*, Source : BANC, RG84M 81203/66, 1876.

Sur les lots hydrauliques 1 et 2 de la rive nord de la rivière loués à F. X. Poitras, une scierie apparaît aussitôt. Dès 1855, ces lots sont traversés par un canal d'amenée aménagé dans le prolongement du petit plan d'eau sis près du trop-plein. Au même moment, sur la rive sud de la rivière cette fois, Thomas Ferguson Miller, un entrepreneur écossais, fonde une fabrique du papier vers 1854. Il loue probablement à cette fin les quatre lots hydrauliques sis de ce côté de la rivière, sur l'actuel site du complexe de l'hôtel Delta et du centre des Congrès. Là aussi, un canal d'amenée est aménagé, entre le barrage et les anciennes berges de la Petite Île. Entre 1850 et 1855, le « parc industriel » de la ville, sur lequel le développement industriel se déroulera en grande partie dans les 100 années qui vont suivre, se met donc en place (**fig. 9**).

La fabrique de papier change de mains dès 1857 alors qu'Alexander Buntin en devient l'unique propriétaire. Au fil des ans, Buntin devient non seulement l'industriel le plus en vue de la ville, mais aussi l'un des principaux acteurs fonciers. Dans la partie réservée aux activités industrielles, il étend ainsi sa mainmise sur tous les lots hydrauliques de la rive sud de la rivière Saint-Charles.

Un petit bourg industriel avec un noyau institutionnel

Dans la chronologie foncière, tout semble indiquer que les premiers lotissements résidentiels s'effectuent au même moment que la création des lots hydrauliques. Le secteur jouxtant le barrage et l'écluse, traversé de surcroît par le chemin public qui relie Catherinestown à Saint-Timothée (rue Alphonse-Desjardins), se trouve en effet immédiatement convoité. Ellice concède dès 1852 la partie d'une terre agricole qui couvre une bonne partie de la Petite Île à Antoine Leduc dit Penon. Six ans plus tard, une partie de ce morceau de terre, entre une « branche du fleuve Saint-Laurent qui est maintenant à sèche » et le chemin public, est vendue par Leduc⁸⁶. Bien que ce lot fasse un demi arpent de front par un arpent de profondeur, le processus de subdivision en lots urbains est assurément enclenché. Aussi, Alexander Buntin acquiert très probablement dès cette époque l'emplacement sis entre le canal d'amenée de la fabrique de papier et le chemin public. Il n'est pas du tout impossible que les maisons ouvrières qui sont représentées sur des plans ultérieurs y soient construites dès cette époque (**fig. 10**). Sans en avoir la complète certitude, les deux petits îlots qui épousent le tracé du chemin public (rue Alphonse-Desjardins) et qui jouxtent l'écluse, sont peut-être subdivisés, du moins en partie, dès la fin des années 1850⁸⁷. De l'autre côté du canal de Beauharnois, non loin de l'écluse, des morcellements du territoire agricole sont aussi clairement identifiés sur le plan de Baillargé de 1852 (**carte 2**).

À plus d'un kilomètre des lots hydrauliques et des lotissements urbains adjacents apparaît à l'ouest un second noyau résidentiel et institutionnel. Autour de la première église érigée en 1858 non loin du chemin Larocque, Edward Ellice vend à Louis Decoigne une étendue de terre dans les années 1850 et dont Gilbert Bergevin en acquiert une partie en 1858. Dix ans plus tard, la propriété de Bergevin est traversée par une rue (Sainte-Anne). Encore plus près de l'église, les héritiers Leboeuf, dont la ferme est formellement identifiée sur des plans des années 1830, se départissent dès 1855 de terrains qui jouxtent la future église. Là aussi, une petite rue, la rue Émilie, apparaît rapidement⁸⁸.

Entre les deux noyaux, le canal sert de lien qu'occupe le plus grand propriétaire foncier du bourg des années 1850 : le gouvernement du Canada-Uni. Outre les lots hydrauliques qu'il loue dans la zone industrielle, il crée de petits lots en bordure nord du canal, notamment sur la pointe McPherson dont la vocation à usages multiples prend racine (**carte 2**).

La « première couronne »

Le maillage du petit bourg s'accélère dans les années 1860 au moment où les installations de la Valleyfield Paper Mills d'Alexander Buntin se modernisent avec l'introduction de la pâte mécanique dans ses procédés de fabrication. La main-d'oeuvre de l'entreprise atteint 130 ouvriers en 1871, puis 150 en 1881⁸⁹. L'enserrement de la baie Saint-François par les lotissements urbains prend forme durant cette décennie, un processus qui sera complété par le développement du quartier Bellerive dans la première moitié du XX^e siècle (**carte 2**).

Une transaction importante se déroule en 1863. La Petite Île est vendue par les héritiers Leduc à Alexander Buntin, dont l'empreinte foncière dans le village ne cesse de croître. Ce « lot de terre désigné sous le nom d'île Leduc, étant une petite île dans le fleuve Saint-Laurent » est borné entre autres « par des branches du chenal ou ce qui était autrefois le chenal dudit fleuve Saint-Laurent » et ne comprend qu'une seule maison⁹⁰.

Toujours dans le même secteur, au sud du petit chenal, le maître d'écluse Edward McKenzie acquiert dans les années 1850, vraisemblablement d'Antoine Leduc, des parties de terres de deux lots comprises entre l'ancien cours du petit chenal et le canal de Beauharnois, juste au sud des lots hydrauliques⁹¹. Cette terre commence à être formellement subdivisée en lots urbains à partir du début des années 1870 par le marchand Daniel Pease installé depuis peu à Salaberry-de-Valleyfield⁹². En 1872, le manufacturier de papier Andrew Hall acquiert un de ces lots, encore assez grand – 8000 pieds carrés – « borné en front par une rue projetée », un indice du caractère encore peu avancé de la trame urbaine⁹³. Non loin, sur une autre propriété de Buntin, une école dite « dissidente » est aménagée dans les années 1870⁹⁴.

Plus à l'est, sur les anciennes terres 11, 12 et partie de 13, le développement urbain s'entame graduellement de part et d'autre du chemin public (rue Alphonse-Desjardins), surtout sur son versant sud. Isidore Larocque acquiert entre autres dès 1864 de la succession de Bazile Leduc le front d'une terre comprise entre le « chemin de la Reine » (rue Alphonse-Desjardins), le canal de Beauharnois et les rues Saint-Isidore et Daniel⁹⁵. La terre, alors sans bâtisse, est aussitôt subdivisée par Larocque et les lots vendus dans les années suivantes⁹⁶.

Toujours durant les années 1860, le bourg industriel s'étend vers l'ouest sur les rives du canal jusqu'au noyau institutionnel de la paroisse. Si le canal ne génère guère une grande industrie de l'entreposage des marchandises de transit ni une industrialisation généralisée le long de son cours, il est clair cependant que l'activité des vapeurs de passagers qui relie les diverses destinations du Saint-Laurent amène à Salaberry-de-Valleyfield une activité économique locale importante. En font foi les divers quais et les petits chantiers navals⁹⁷ aménagés dès cette époque sur la pointe McPherson et le nombre considérable de « navigateurs » recensés dans la municipalité⁹⁸.

Le raccordement des deux noyaux se fait d'abord par une mince bande de terre accolée au canal depuis l'écluse jusqu'à l'entrée du canal. Kristoph Nicholson, un des agents de la famille Ellice qui avait acquis trois terres agricoles le long du canal dès 1846, commence à lotir sa grande propriété qui jouxte le canal vers le milieu des années 1860. Il crée une bande de larges doubles lots, la paire se composant d'un lot avec pour front « canal street » (rue Victoria) sur lequel s'adosse à l'arrière un lot faisant face à la future rue Sainte-Cécile. Daniel Pease est l'un des premiers à acquérir deux lots en 1863. Fait intéressant, le front de son lot fait face à « Church street » (rue Jacques-Cartier) et non à la rue du canal (rue Victoria)⁹⁹. L'orientation des lots de cette bande de terre témoigne du caractère encore embryonnaire de la ville. En effet, Nicholson n'aligne pas les lots parallèlement aux terres agricoles, comme ce sera le cas ailleurs. Cette particularité est encore bien lisible dans le paysage actuel et explique les tronçons de rues qui obliquent après la rue Sainte-Cécile, notamment dans le secteur de l'hôtel de ville.

À l'ouest des terres de Nicholson, le seigneur s'était réservé, on l'a vu, le front de quelques terres bordant le canal. Ce terrain sous forme de grand triangle aplati, qui jouxte les terres de la fabrique paroissiale, est vendu en 1867 à deux « promoteurs », le marchand Lambert Tessier et le curé de la paroisse, Joseph Lasnier¹⁰⁰. Un plan, qui accompagne fort probablement l'acte de vente (**fig. 11**), indique les premiers balbutiements de la trame de rues dans cette section de la ville. La rue Sainte-Anne est en partie tracée – ainsi que son prolongement –, tandis que le tracé projeté de la rue Ellice y est identifié. Ces nouvelles rues rejoignent le chemin Larocque et de là, les deux petites rues qui mènent au noyau paroissial. C'est probablement là le premier réseau viaire projeté de la future ville de Salaberry-de-Valleyfield (**fig. 11**).

Tessier et Lasnier lotissent rapidement un véritable développement urbain. Dès 1868, une mention formelle de la rue Ellice apparaît dans la description d'un emplacement « borné par un bout par le chemin de front de la première concession de Catherinestown (route 132), par un autre bout par une rue ouverte et verbalisée nommée rue Ellice »¹⁰¹. De petits lots, souvent avec un front d'à peine 45 pieds et une profondeur de 90 pieds, sont vendus au fil des années suivantes. Des conditions de vente sont parfois imposées. Entre autres, « l'acquéreur n'aura pas le droit de construire aucune bâtisse plus près de la dite rue projetée qu'à une distance de quatre pieds [...] et sera tenu et obligé de faire la moitié de la rue en front de l'emplacement vendu »¹⁰². Les marques de cet urbanisme rudimentaire sont encore bien lisibles dans cette section de la ville.

Au même moment, en 1867, le navigateur Jean-Baptiste Picard acquiert une partie d'une terre agricole au nord des emplacements de Lasnier et Tessier qu'il configure en trois îlots qui aboutissent au chemin Larocque. Dès 1871, la rue Saint-Joseph est identifiée, quoique non verbalisée¹⁰³. Les rues Saint-Louis et du Marché apparaissent dans les années qui suivent, bien que leur officialisation soit aussi ultérieure.

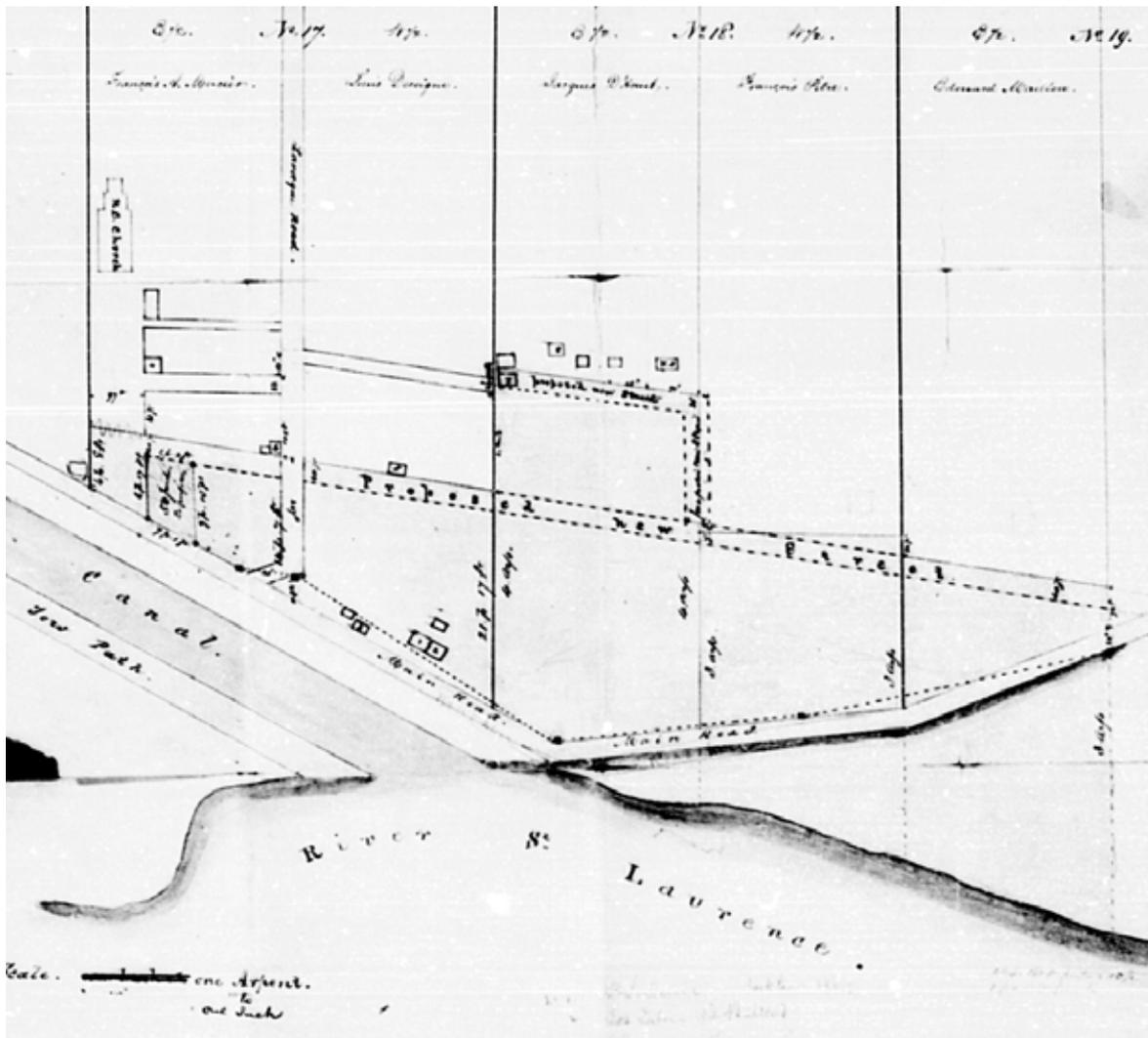


Figure 11 : Plan accompagnant probablement l'acte d'une vente réalisée en 1867 par Edward Ellice au profit de Lambert Tessier et Joseph Lasnier. Source : BANQ-M, *Fonds Edward Ellice*. À noter, le plan est orienté vers le sud.

Toute cette activité dans les années 1860 se traduit par l'apparition d'une nouvelle entité que l'on trouve ici et là dans les documents d'époque : le village de la paroisse de Saint-Cécile. Le village n'aura toutefois jamais de constitution légale. Son autre nom, Valleyfield, donné par les ouvriers écossais de la fabrique de papier en référence à leurs lieux d'origine et déjà intégré dans certains documents officiels, est là pour rester. Vers 1871, le bourg compte environ 1 500 habitants, mais les lotissements entrepris dans les années 1860 ne se densifient réellement que dans les années 1870.

Constitution de la ville de Salaberry-de-Valleyfield

La première « couronne » quasi complétée, du moins sur papier, la ville se constitue avec l'arrivée de la Montreal Cotton, une entreprise textile qui s'installe d'abord sur les lots hydrauliques au nord de la rivière Saint-Charles. Le capital investi dans cette opération est plus que considérable. Le petit bourg est donc appelé à devenir une ville industrielle et c'est dans ce sens qu'il faut comprendre la demande d'incorporation. Afin de refléter la composition de la population de la nouvelle ville, on lui adjoint Salaberry comme contrepartie française, en mémoire de Charles-Michel de Salaberry, héros de la victoire anglaise de 1813 contre les troupes américaines sur les rives de la rivière Châteauguay.

En 1874, l'acte d'incorporation statue entre autres sur les limites de la nouvelle ville (**fig. 12**). Un grand rectangle délimite la nouvelle municipalité, bien au-delà de la première « couronne » esquissée ci-haut. Le quartier Bellerive n'est pas à l'ordre du jour, puisque la nouvelle ville n'incorpore dans son territoire qu'une mince bande du littoral du nord de la baie de Saint-François. Pourtant, une partie des lots agricoles acquise par des intérêts industriels au nord de la rivière Saint-Charles est incluse dans les limites de la municipalités. Au sud du canal, le grand périmètre retenu reste pour l'instant sans explication.

Bien que la mise en opération des installations de la Montreal Cotton s'échelonne sur quelques années, la ville continue sa progression sitôt sa constitution complétée. Le marchand Alexander Anderson acquiert du maître d'écluse Antoine Leduc la majeure partie d'une terre agricole qui jouxte l'écluse au sud du canal et dont le développement avait en partie débuté dès les années 1850¹⁰⁴. Un dense réseau viaire ouvrier s'y constitue. Deux rues appelées à devenir des artères majeures, les rues Jacques-Cartier et Académie, se structurent, accompagnées entre autres par de très petites rues (rues Wilson et Olivier).

La ville tente rapidement d'uniformiser le développement urbain. Le règlement no 13, adopté en juillet 1875, stipule que « dorénavant, chaque nouvelle rue aura 42 pieds de largeur au moins comprenant de chaque côté quatre pieds de trottoir et deux pieds en dehors des trottoirs »¹⁰⁵. La nouvelle politique se heurte cependant aux modes d'occupation antérieurs. Pour ouvrir la rue Lasnier, en septembre 1875, on n'exige que trois pieds de largeur pour les trottoirs¹⁰⁶.

Certaines décisions donnent aussi une bonne idée de la ville qui se forme. Dès 1876, le chemin de Saint-Timothée vers l'est, entre l'écluse et les limites de la municipalité, porte le nom de rue Saint-Laurent (rue Alphonse-Desjardins). Les héritiers Nicholson concèdent aussi l'emplacement qui servira de marché et où l'on construit l'hôtel de ville au début des années 1880. Un plan de 1881 montre bien l'étendue de la nouvelle ville, bien que les lotissements à l'extrémité est entre le canal et la rue Saint-Laurent ne soient encore qu'un projet (**fig. 12**). Nul doute toutefois, la ville a progressé rapidement entre 1870 et 1881. D'environ 1 500 habitants en 1871, elle compte désormais 3 906 résidents. La ville allait connaître une croissance aussi soutenue dans les deux dernières décennies du XIX^e siècle.

Plus de 10 000 habitants

L'arrivée de la Montréal Cotton bouleverse le rythme de l'expansion urbaine. Bien que la Valleyfield Paper Mills et de plus petites industries sur les lots hydrauliques, telles le moulin à farine et à scie d'Alexander Anderson et la manufacture de laine de James Wattie, engagent un nombre substantiel d'ouvriers, aucune comparaison n'est possible. À titre indicatif, plus de 2 000 ouvriers et ouvrières y travaillent en 1920, soit environ la moitié de la population adulte de la ville¹⁰⁷. L'empreinte sur le paysage est aussi marquante, la taille des installations impressionne et ne cesse de s'agrandir au cours des années. En conséquence, la population de la ville atteint 5 500 personnes en 1891 et bondit jusqu'à plus 11 000 en 1901 (**fig. 8**), juste après la mise en service d'un important agrandissement de la Montréal Cotton en lieu et place de l'ancienne fabrique de papier (*Gault Mill*). À ce moment, la ville est la quatrième plus grande municipalité québécoise, tout juste derrière la ville de Sherbrooke.

Outre les ouvriers non spécialisés qui s'installent dans les lotissements des années 1860-1870, notamment ceux que l'on désigne aujourd'hui sous le nom de quartier Nord, la Montréal Cotton a aussi besoin d'une main-d'oeuvre spécialisée que l'on décide de loger rapidement. L'entreprise dispose à cette fin d'une vaste réserve foncière localisée surtout au nord de la rivière Saint-Charles. Elle acquiert entre autres trois lots agricoles de la troisième concession de l'île de Salaberry dont les portions au sud font partie de la nouvelle ville de Salaberry-de-Valleyfield. En 1879, seules quatre ou cinq maisons se trouvent sur ces immenses terrains, dont celle de Richard Whitaker, le gérant de la Montréal Cotton. Les ouvriers spécialisés sont ensuite logés temporairement sur un terrain qui jouxte la nouvelle église presbytérienne bâtie en 1881-1882¹⁰⁸. Dès 1885, l'entreprise lotit plus de 150 lots dans le quadrilatère compris entre l'avenue Grande-Île, les environs de l'avenue Saint-Charles, l'avenue du Parc (boulevard du Havre) et le chemin de la troisième concession (rue Dufferin). Le territoire quadrillé comprend presque toute l'étendue de terrain qu'occupe la partie de l'île de Salaberry comprise dans la municipalité, sauf la portion d'une terre agricole juste à l'ouest de l'avenue Grande-Île détenue par Alexander Anderson, lequel a concédé un terrain pour l'établissement

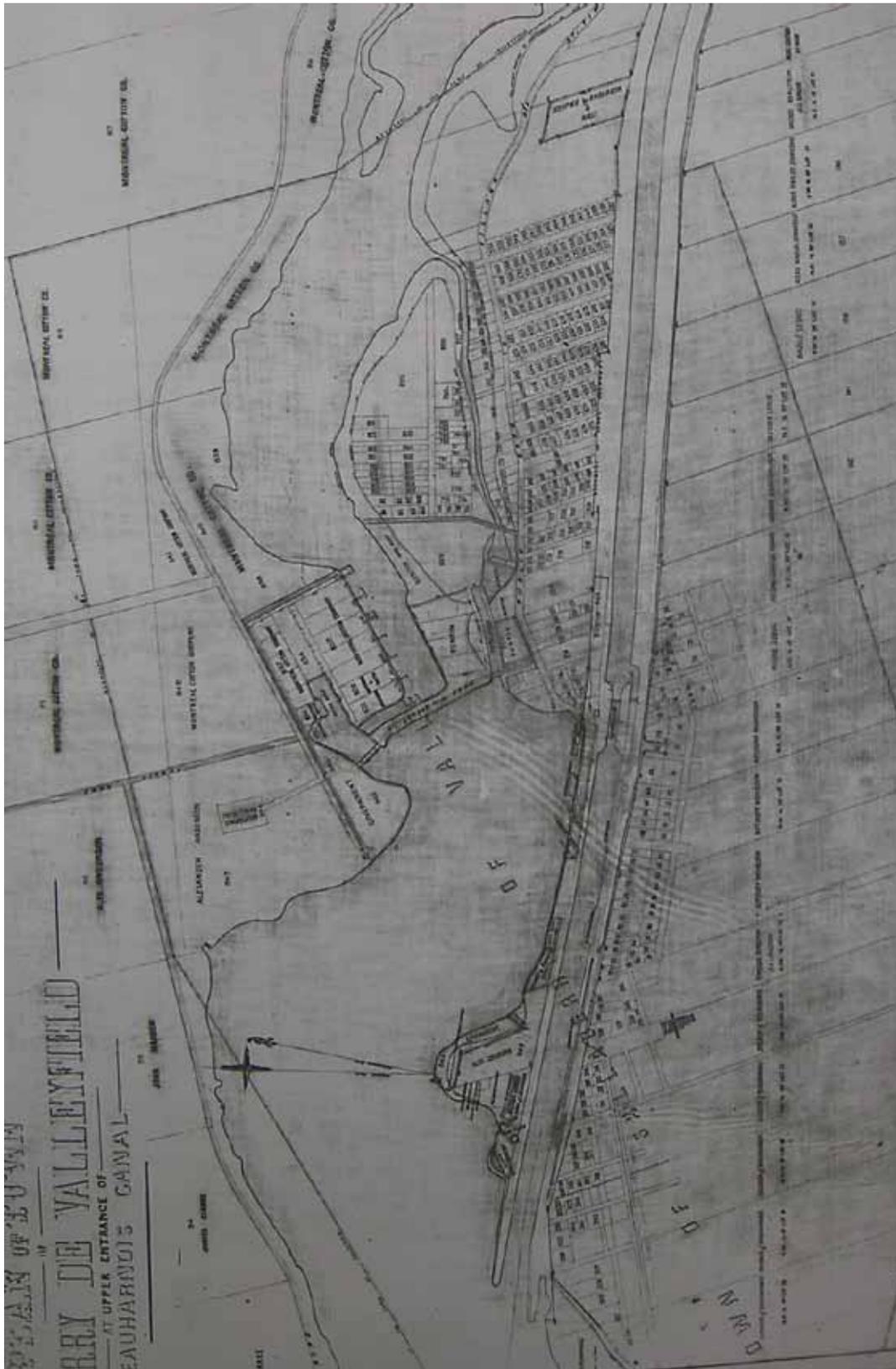


Figure 12: Gouvernement du Canada, *Plan of town of Salaberry de Valleyfield at Upper entrance*. Source : BANC. RG84M 81203/66, 1881.

d'un cimetière protestant toujours en place aujourd'hui. C'est sur cette propriété que se développe le premier tronçon de la rue Alexandre dont l'axe prolonge le chemin du barrage (rue de l'Écluse; actuelle avenue du Centenaire) et celui du petit pont aménagé devant le canal d'amenée de la Montreal Cotton. Cette situation explique la naissance de deux artères majeures parallèles, la rue Alexandre et l'avenue Grande-Île, distantes d'à peine quelques dizaines de mètres.

Le projet de développement urbain de la Montreal Cotton est majeur, peut-être le premier véritable « quartier » de maisons de compagnies au Québec. Un petit réseau de rues se greffe au chemin de Saint-Timothée que l'on élargit en 1881 (rue Dufferin)¹⁰⁹, dont des ruelles, signe du caractère moderne et urbain du projet. Il se conforme ainsi au règlement no 32 de mai 1884 de la municipalité qui exige la présence de ruelles¹¹⁰. Dès la fin des années 1880, la portion qui s'étend de l'avenue Grande-Île à la rue Maden est entièrement construite de maisons confortables louées à des ouvriers spécialisés et à des cadres. En outre, des institutions religieuses et d'enseignement acquièrent par donation des lots sur lesquels elles construisent leurs édifices. En 1895, le développement, bien qu'incomplet, s'étend jusqu'à la rue Stevenson. Le quartier de la compagnie comprend alors divers types de maisons standardisées en brique ou en bois sur d'assez grands terrains.

Ailleurs, le territoire de la municipalité se densifie aussi, surtout à partir du début des années 1890. Dès 1884, une requête est déposée pour l'ouverture de la rue Salaberry, laquelle constitue la limite sud de la municipalité. L'achat des terrains pour la constitution du parc Salaberry a lieu l'année suivante¹¹¹. Dans le quartier Ouest – la ville est divisée en quartiers Est, Ouest et Nord depuis 1884 –, la trame urbaine qui s'était constituée à partir des terrains de Tessier et Lasnier s'est prolongée jusqu'à la rue du Marché. Enfin, le quartier Nord s'est densifié considérablement, notamment par la mise en valeur de la portion est de la Petite Île qui est acquise par John H. Sullivan entre 1885 et 1887¹¹².

La croissance de la ville est cependant telle que les limites municipales de 1874 se trouvent déjà sous pression. Elle se fait surtout sentir du côté nord de la baie Saint-François, près de la nouvelle ligne de chemin de fer du Canada Atlantic Railway. Le développement du quartier de Bellerive, qui devient la paroisse de l'Immaculée-Conception-de-Bellerive en 1898, se déploie d'abord entre l'embranchement du chemin de fer qui rejoint, le long de la rue Gault, les installations de la Montreal Cotton, les limites de la municipalité et la rue Saint-Philippe. Dans cet espace, la rue Alexandre et l'avenue Grande-Île s'y sont prolongées et vont constituer des voies de transit avec de nombreux commerces, sorte de pendant commercial aux rues commerçantes que sont les rues Victoria, Ellice et du Marché de l'autre côté de la baie¹¹³.

Le premier quart du XX^e siècle

La progression de la population de la ville freine brusquement au début du XX^e siècle, et ce, malgré les activités de la nouvelle usine de la Canadian Bronze Powder Works sise près de la voie ferrée. Qui plus est, la ville, devenue la Cité de Salaberry-de-Valleyfield en 1904, annexe la paroisse de Bellerive et agrandit son territoire au sud jusqu'à un embranchement du nouveau chemin de fer de la New York Central Railway. La ville officialise ainsi un état de fait selon lequel les voies ferrées, avec les entreprises qui s'y collent, constituent désormais la frontière naturelle de la ville. Cette géographie de l'ère du train rappelle la prédominance de ce moyen de transport. Si elle crée certainement des effets négatifs, la fermeture définitive du canal de Beauharnois à la navigation maritime en 1907 affecte probablement assez peu l'économie de la ville, le train compensant largement pour les activités de transport.

Entre 1900 et 1930, la population de la ville ne progresse aucunement (**fig. 8**). De nouvelles banlieues apparaissent toutefois au-delà des voies ferrées de la Canada Atlantic Railway. Dans la continuité du quartier de Bellerive, le village de Nouveau-Salaberry s'incorpore dès 1913. La même année, dans la partie sud de la municipalité, le village de Sainte-Cécile naît le long d'un embranchement du New York Central où se sont implantées de nouvelles industries. La population de ces villages ne sera comptabilisée à Valleyfield qu'après leur annexion respective en 1931 et en 1944.

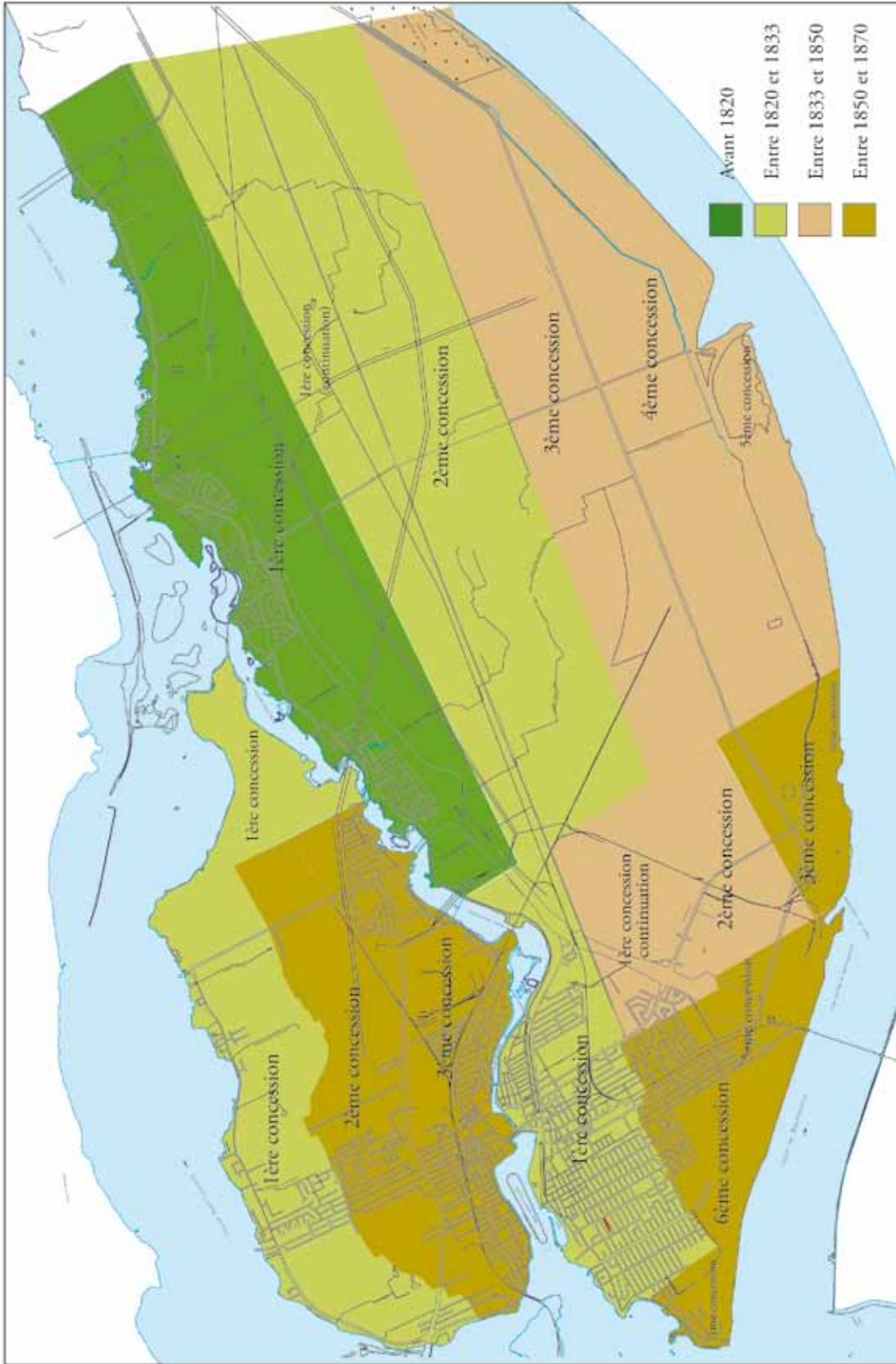
Essentiellement, la ville de Salaberry-de-Valleyfield se forme entre 1870 et 1900, 25 ans après la création du canal de Beauharnois. La force hydraulique préside à la naissance d'un petit bourg industriel au milieu des années 1850, mais il faut attendre l'arrivée de la grande industrie pour que l'on utilise véritablement la puissance hydraulique disponible. La croissance ralentit sensiblement dans le premier quart du XX^e siècle, mais des zones urbanisées s'agglutinent au nord et au sud de la ville (**carte 2**).

Des années 1930 à aujourd'hui

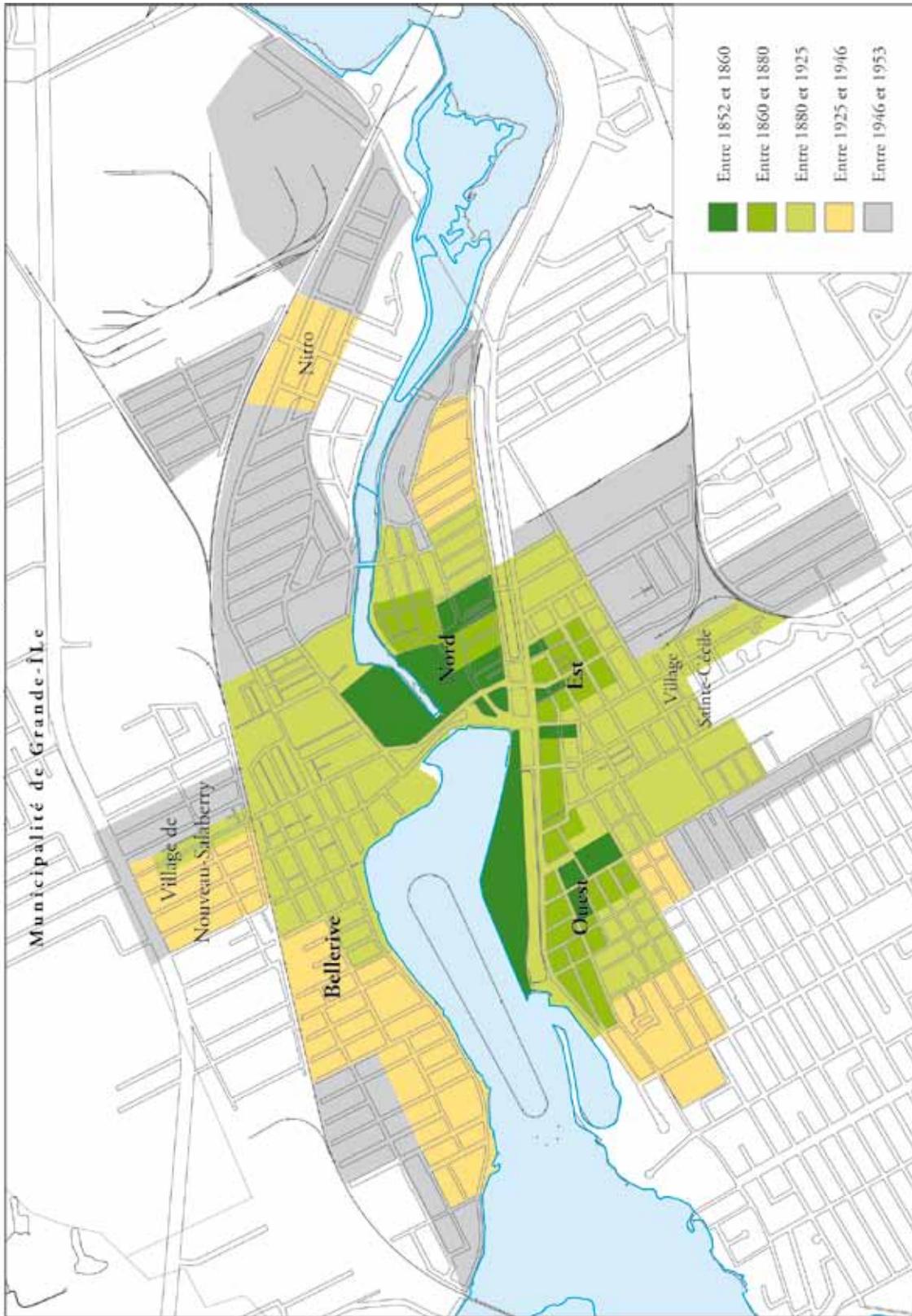
La crise des années 1930 frappe la production des industries campivallensiennes comme partout ailleurs, mais la ville réussit à attirer étonnamment de nouvelles industries imposantes. Les grandes entreprises que sont la Valleyfield Silk Mills Ltd, la Asten-Hill Ltd et la Quebec Distillers Ltd – qui deviendra la compagnie Schenley en 1945 – s'installent dans la ville et fournissent, avec d'autres entreprises plus petites, des centaines de nouveaux emplois. Entre 1931 et 1941, la municipalité gagne 5 000 nouveaux résidents pour atteindre 16 900. L'industrie de l'armement et les besoins connexes liés à la Seconde Guerre mondiale augmentent encore l'activité industrielle dans les années qui suivent, avec pour résultat un autre bond d'un peu plus de 6 000 nouveaux résidents

entre 1941 et 1951. Une grande partie de ses 23 000 habitants vivent alors dans de nouveaux développements urbains. Sur l'île de Salaberry, ils complètent l'enserrement de la baie en poursuivant la trame urbaine du quartier Bellerive et, vers l'est, celle du secteur au sud de la voie ferrée et du boulevard du Havre jusqu'à la rivière Saint-Charles. Le développement entame aussi une deuxième couronne entre le chemin de fer et le rang du Milieu (boulevard Monseigneur-Langlois), un couloir d'ailleurs appelé à se développer davantage dans les années subséquentes. Sur la terre ferme, l'urbanisation se développe de part et d'autre de l'ancien village Sainte-Cécile. Enfin, de part et d'autre de la baie, les axes de communication majeurs nord-sud que sont le chemin Larocque et l'avenue Grande-Île se densifient, une tendance qui va s'accroître dans les années 1960 avec la création de quartiers suburbains. La paroisse de Saint-Pie X, qui longe l'avenue Grande-Île dans la municipalité de Grande-Île, n'est annexée qu'au terme de la fusion en 2002. Cette année-là, les municipalités de Saint-Timothée, Grande-Île et de Salaberry-de-Valleyfield s'unissent pour former la ville d'aujourd'hui.

Carte 1 : Ouverture des concessions agricoles à Salaberry-de-Valleyfield, 1763-1870



Carte 2: Urbanisation de Salaberry-de-Valleyfield, 1858-1953



3 L'évaluation patrimoniale

Méthodologie pour l'évaluation patrimoniale

Dans la présente étude, nous préconisons une méthodologie basée sur la contribution des divers secteurs patrimoniaux de la ville. Ces derniers se composent de biens avec une certaine valeur patrimoniale selon le degré d'intégrité des témoins qui y subsistent. Ultimement, pour les décideurs publics, la démarche permet une sorte de « gestion par les valeurs » pour employer une formule consacrée. Cette forme de gestion est de plus en plus employée dans les études patrimoniales¹¹⁴.

La méthode pour définir le secteur sur lequel on établit les valeurs diffère selon les approches. Une approche couramment utilisée consiste à circonscrire des unités de paysages desquelles on distingue des caractéristiques physiques, telles des édifices de même gabarit ou une aire naturelle composée de feuillus. Notre approche s'intéresse plutôt au processus de constitution et d'évolution d'un territoire dont on souhaite préserver les traces. Dans le contexte d'une étude comme celle-ci, il s'agit de définir un paysage patrimonial d'une époque précise que l'on désire mettre en valeur en identifiant les témoins qui le révèle. Pour cela, l'approche géohistorique, qui interprète le territoire actuel comme la résultante des usages dans le temps, présente des avantages précieux. Elle permet entre autres de mesurer l'impact du temps sur les époques que l'on compte valoriser. Bref, l'objectif est d'abord de porter un regard sur les traces qui témoignent de la valeur historique des territoires, plutôt que sur une analyse des composantes actuelles du paysage qui révélerait un patrimoine diffus de diverses époques.

La méthodologie par secteurs s'oppose par ailleurs à une approche définissant davantage le patrimoine par typologie. Pour Salaberry-de-Valleyfield, la tentation de regrouper le patrimoine industriel dans une catégorie unique paraît séduisante et comporte, il est vrai, certains avantages, notamment sa simplicité d'arrimage avec des unités de paysage cohérentes. Cet exemple permet cependant de saisir les bénéfices d'une approche par secteurs. En effet, l'idée d'intégrer la Montreal Cotton dans un vaste corpus d'industries amène, par définition, une sorte de dévalorisation de sa grande valeur individuelle, ce que la méthodologie par secteurs permet. L'approche typologique, fort utile dans certaines circonstances, court-circuite donc quelque peu le lien avec le territoire. Ceci étant dit,

la présente étude fait aussi appel aux concepts de secteurs discontinus. Il s'agit de biens patrimoniaux ponctuels présents à l'échelle de la municipalité et qui forment une catégorie exprimant une réalité historique ancrée dans plusieurs quartiers. En ce sens, les secteurs discontinus rappellent l'approche par typologie.

Première étape : les grandes étapes de l'aménagement du territoire

La première étape de notre méthodologie consiste à identifier et à situer dans le temps les grands moments de l'occupation du territoire. Ces grandes phases du développement de la ville définissent dans un premier temps des territoires plus ou moins étendus. Pour Salaberry-de-Valleyfield, huit grandes étapes menant à la constitution de l'actuelle municipalité ont été identifiées, des premières concessions agricoles à la suburbanité d'Après-Guerre (**fig. 14**). Ces étapes d'aménagement furent abordées amplement dans les deux premières parties du présent rapport.

Deuxième étape : la délimitation des secteurs

Lors de travaux portant sur la délimitation des secteurs de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, des auteurs avaient insisté sur la nécessité de « privilégier les traces des usages du territoire comme base de contribution à la valeur de l'arrondissement¹¹⁵ ». Ils mettaient ainsi de l'avant le concept de fonction urbaine, cher aux géographes, qu'ils considéraient comme l'un des principaux facteurs de délimitation des secteurs. Cette étude poursuit dans cette voie¹¹⁶, en insistant sur la dimension historique de la fonction urbaine comme facteur de délimitation. En effet, les fonctions urbaines actuelles ne témoignent pas forcément de celles d'antan. Plusieurs études mettent en effet de l'avant les fonctions actuelles comme outils de classification des paysages. Or, pour nous, la notion de patrimoine exige une lecture historique de la fonction urbaine. La recherche de la fonction urbaine fondatrice s'avère ainsi un objectif essentiel du processus d'identification patrimoniale. Elle guide la recherche des témoins qui rappellent cette fonction.

Fonction urbaine et rurale historiques

La notion de fonction urbaine historique est ici comprise dans un sens assez large. Il n'est en effet guère pertinent de se livrer, dans une étude comme celle-ci, à une catégorisation à outrance qui caractériserait chaque bâtiment selon sa fonction. Un commerce de quartier, s'il a une fonction commerciale, s'insère dans un cadre plus grand, celui d'un quartier résidentiel. Il n'est en somme qu'une fonction urbaine secondaire dans un ensemble résidentiel plus vaste, son rayonnement se mesurant essentiellement à l'échelle du quartier. Bref, tout milite en faveur d'une définition large de la fonction urbaine historique. Néanmoins, le rayonnement de la fonction d'une entité territoriale d'une superficie

substantielle (une rue, un grand complexe industriel, etc.) jouissant d'un relatif isolement par rapport à la trame urbaine justifie une exclusion de son quartier d'appartenance. Il est clair par exemple que la rue Victoria ne constitue pas une rue commerciale typique d'un quartier ouvrier, comme peut l'être la rue du Marché, elle aussi située dans le quartier Ouest. Dans le premier cas, les commerces attirent une clientèle de tous les quartiers de la ville et même de la région environnante; dans le second cas, l'essentiel du chiffre d'affaires se réalise avec les achats des paroissiens.

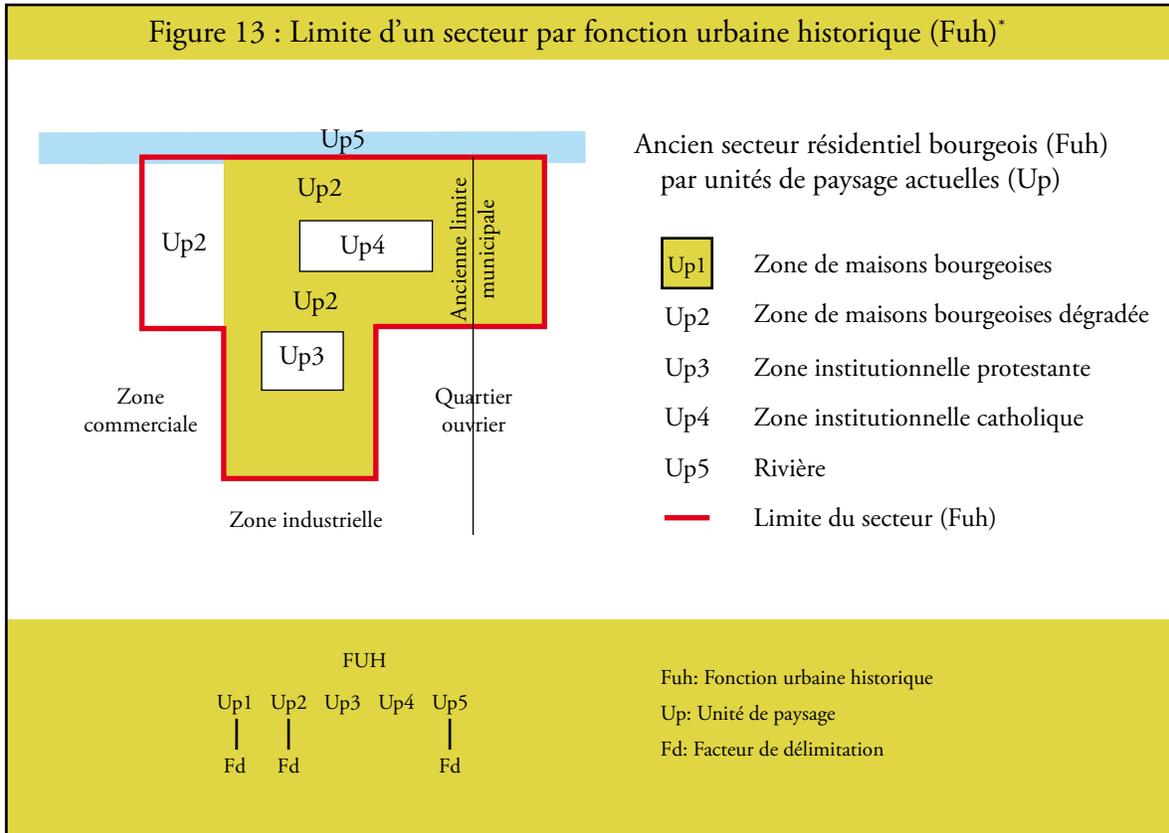
L'introduction de la dimension paroissiale n'est pas fortuite. Au Québec, la paroisse se définit entre autres par son organisation territoriale. En milieu urbain comme en milieu rural, elle symbolise un milieu de vie qu'elle structure notamment avec son église, ses écoles et, surtout, son sentiment d'appartenance. Les anciennes divisions administratives de la ville de Salaberry-de-Valleyfield reproduisent en partie cette géographie sociétale. Dès 1884, rappelons-le, la municipalité divise la ville en trois quartiers : Est, Ouest et Nord. Ils deviennent des paroisses par la suite, au même titre que les développements urbains subséquents.

La fonction urbaine historique représente donc pour nous bien plus qu'un facteur de délimitation parmi d'autres. Elle sert à définir le cadre spatial patrimonial (secteur) que les divers témoins permettent d'illustrer. Quant aux frontières de la fonction urbaine ou rurale historiques, la formule de deux géographes français, Antoine Bailly et Hubert Beguin, rend compte parfaitement de notre démarche : « à chaque fonction correspond sa zone d'influence particulière »¹¹⁷.

Frontières des secteurs

Dans la plupart des études récentes, on a beaucoup insisté sur les facteurs de délimitation, qu'ils soient physiques, visuels ou autres, pour diviser les secteurs des grands ensembles patrimoniaux¹¹⁸. Or, pour nous, les facteurs de délimitation ont maintenant un sens bien précis : ce sont les limites d'une unité de paysage significative (up) qui forment au moins en partie les frontières d'un secteur caractérisé par sa fonction urbaine historique (fuh). Si l'unité de paysage est fréquemment utilisée au Québec pour délimiter des secteurs patrimoniaux¹¹⁹, elle n'est pour nous qu'une composante territoriale d'un secteur patrimonial plus large (**fig. 13**).

La première étape du processus de délimitation consiste donc à identifier la fonction urbaine d'origine d'un secteur. Sur ce point, une bonne connaissance de l'histoire locale et la compréhension des cartes anciennes, notamment les plans d'assurance-incendie, s'avèrent indispensables à la poursuite de la démarche. L'objectif suivant consiste à en établir plus précisément les frontières. Pour ce faire, on doit faire ressortir les principales caractéristiques du paysage (unités de paysage), une concentration de résidences bourgeoises ou une trame de rues particulière par exemple. Certaines de ces unités de paysage, qui reflètent des caractéristiques historiques, visuelles, physiques ou administratives, possèdent des frontières qui les séparent des secteurs avoisinants (**fig. 13**). Dans ce cas, l'unité de



* La figure 13 est un exemple fictif.

paysage se transforme partiellement en facteur de délimitation puisqu'elle sert à établir les frontières d'un secteur. À l'inverse, un noyau institutionnel compris au coeur d'un quartier résidentiel ne participe pas à la délimitation d'un secteur (**fig. 13**). Ainsi, l'église paroissiale du quartier Nord ne crée pas un secteur institutionnel de facto. Sa construction s'inscrit plutôt dans le développement d'un quartier résidentiel, d'une paroisse urbaine. Il s'agit donc d'une fonction urbaine secondaire d'un quartier résidentiel, au même titre que ses institutions et ses services de proximité¹²⁰. Ce procédé de caractérisation paraît plus révélateur que celui qui sectorise chaque rue selon sa fonction actuelle, un exercice pouvant être approprié d'un point de vue urbanistique, mais qui apparaît moins significatif d'un point de vue patrimonial. Il y a bien sûr des exceptions. Nous avons vu déjà l'exemple de la rue Victoria, qui s'explique en général par le rayonnement régional d'une fonction urbaine.

Dans la plupart des secteurs, des unités de paysage se chevauchent¹²¹. Le principe reste cependant le même : le secteur se forme des frontières créées par les unités de paysage retenues. Enfin, notons parfois la présence d'éléments ponctuels immatériels qui n'en constituent pas moins des facteurs de délimitation. Des anciennes limites de municipalités peuvent ainsi faire office de frontière pour un secteur¹²² (**fig. 13**).

Les résultats de cette démarche pour l'ensemble de la ville de Salaberry-de-Valleyfield sont présentés à la figure 14. Chaque secteur possède une fonction dominante et se trouve rattaché à une grande étape d'occupation du territoire. Sans surprise, la période d'urbanisation des années 1870-1900 regroupe le plus nombre de secteurs.

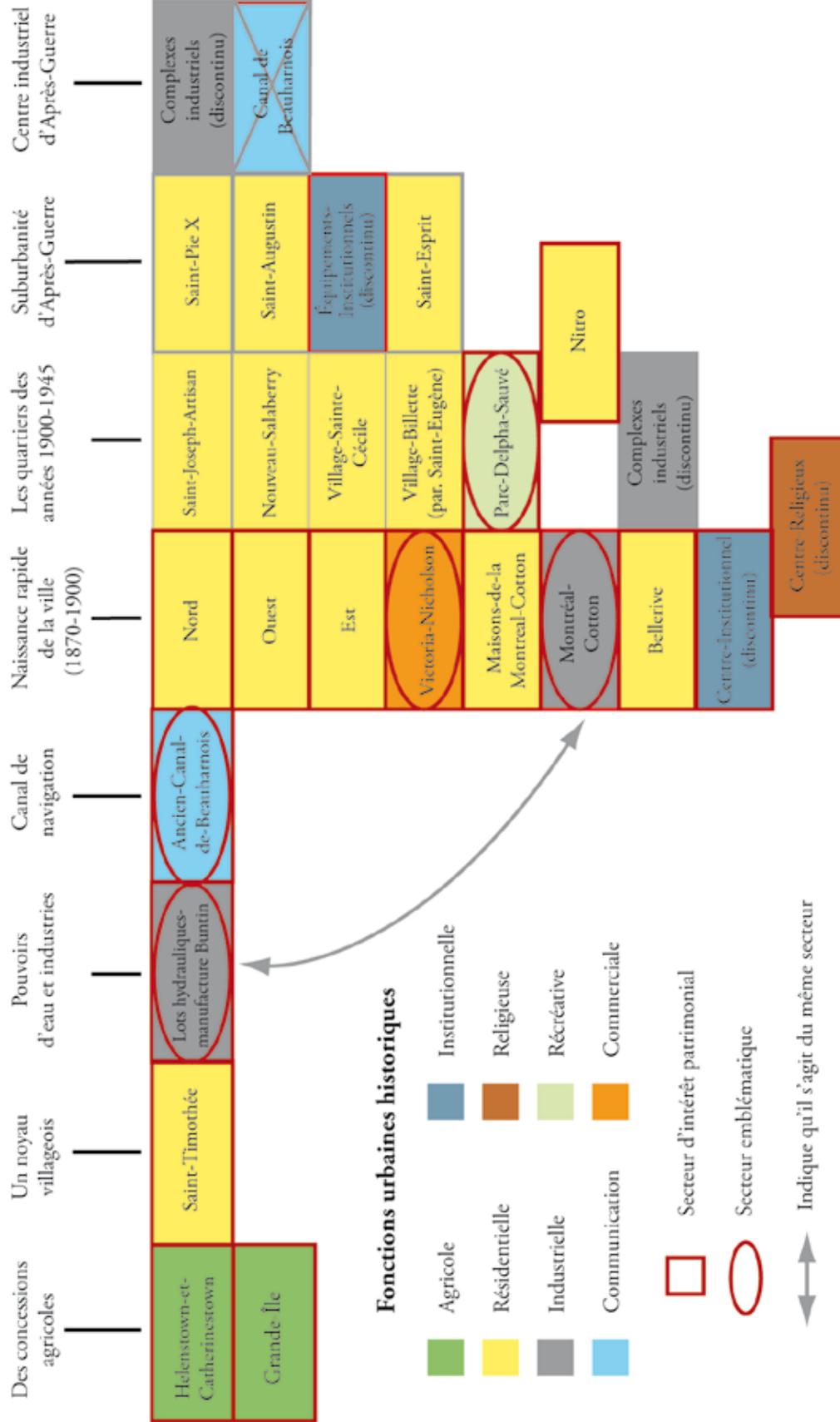
Troisième étape : l'identification des secteurs d'intérêt patrimonial

La ville de Salaberry-de-Valleyfield connaît des phases de développement qui correspondent à des zones urbaines facilement identifiables. Ainsi, la ville s'urbanise essentiellement dans un premier temps entre 1870 et 1900. Comme nous l'avons vu dans le deuxième chapitre, cette urbanisation très rapide, qui propulse la ville au rang des plus importantes villes québécoises, nous apparaît comme notre principal territoire patrimonial. Ce territoire urbanisé constitue en quelque sorte le premier facteur de délimitation d'un territoire patrimonial municipal.

Ce dernier quart du XIX^e siècle renvoie à de multiples facettes de la municipalité. Outre son explosion résidentielle, une zone industrielle s'y développe de façon spectaculaire, une artère commerciale majeure se greffe au noyau urbain, un centre institutionnel et religieux y prend racine, toutes des fonctions urbaines historiques que nous traduisons en secteurs. Mais il n'y a pas que le dernier quart du XIX^e siècle. L'occupation du territoire est antérieure à ce déploiement urbain. Les traces de cette occupation première, de nature agricole, revêtent une importance patrimoniale par définition. Deux secteurs, ceux de Grande-Île (île de Salaberry) et d'Helenstown-et-Catherinestown font état de patrimoine largement agricole (**fig. 14 et carte 3**). Il y a aussi un village qui naît sur les rives du Saint-Laurent dans la première moitié du XIX^e siècle (secteur de Saint-Timothée), un canal de navigation qui traverse toute la municipalité actuelle et la construction de barrages qui favorise la création de lots hydrauliques et, par ricochet, de la ville elle-même.

Bien sûr, les secteurs moins anciens de la ville ne sont pas exempts de biens patrimoniaux. Mais il s'agit de biens ponctuels qui parsèment le territoire. Car l'urbanisation qui se poursuit dans la première moitié du XX^e siècle se révèle non seulement beaucoup plus lente, le modèle urbanistique et les types architecturaux qu'on y observe se rangent parmi les très nombreux exemples québécois d'urbanisation qui marquent les villes de cette époque. À titre d'exemple, les maisons à toits plats avec un plan plus ou moins carré datent de cette époque et forment une composante majeure de toutes les villes et villages de dimension moyenne. Soyons clair : il s'agit aussi de biens patrimoniaux dans bien des cas, mais la présente étude prend parti pour un patrimoine nettement plus rare, celui d'une ville ouvrière qui naît très rapidement entre 1870 et 1900. Devant l'étendue d'une municipalité comme celle de Salaberry-de-Valleyfield, il fallait impérativement faire des choix et ce dernier nous permet de mettre en exergue les grandes forces du patrimoine campivallensien (**fig. 14**).

Figure. 14 : Les secteurs de la ville à travers le temps par fonctions urbaines dominantes



Les secteurs emblématiques

Quatre secteurs associés au développement de la ville apparaissent d'emblée porteurs d'une charge patrimoniale emblématique : le corridor de l'ancien canal de Beauharnois, la zone industrielle historique avec ses lots hydrauliques, le secteur de la pointe McPherson (actuel Parc Delpha-Sauvé) et le secteur des rues Victoria-Nicholson. Il est intéressant de noter que ces secteurs que nous qualifions d'emblématiques se circonscrivent par des fonctions autres que résidentielles ou institutionnelles. Ainsi, le secteur de l'Entrée-Supérieure-de-l'Ancien-Canal-de-Beauharnois se définit par sa fonction de transport, le secteur de la Montreal-Cotton par sa fonction industrielle et technologique (puissance hydraulique) et le secteur du Parc-Delpha-Sauvé par sa fonction récréative.

Les secteurs de l'urbanisation des années 1870-1900

Avec les secteurs emblématiques, les quartiers des années 1870-1900 constituent le cœur patrimonial de la ville. Autour des quatre secteurs emblématiques qui forment une bande linéaire, on distingue les plus anciens quartiers résidentiels qui enserment la baie et dont les valeurs patrimoniales diffèrent selon les cas. Le secteur du Quartier-Nord débute l'enserrement de la baie vers le sud, suivi du secteur du Quartier-Est et de celui du Quartier-Ouest. Sur la rive nord de la baie, on trouve, adossé à l'ancien complexe industriel où s'installe la Montreal Cotton dans les années 1870, le secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton et le secteur de Bellerive. Dans tous les cas, il s'agit de quartiers ouvriers où habite une population plutôt pauvre, sauf pour le secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton où se concentrent les cadres et les ouvriers spécialisés de la compagnie de textile.

Parallèlement, une artère commerciale d'envergure régionale se développe sur la rue Victoria, ainsi qu'un centre institutionnel relativement regroupé et un centre religieux sis çà et là sur le territoire de la municipalité (**fig. 14**). Tous les secteurs issus de cette extraordinaire croissance que connaît la ville sont d'intérêt patrimonial.

Le XX^e siècle

Le début du XX^e siècle marque une pause dans l'urbanisation de la ville. Malgré tout, de nouveaux quartiers naissent, sur les pourtours de la première couronne. Cette seconde frange résidentielle éclôt cependant en grande partie à l'extérieur des limites municipales. Le secteur de Village-Salaberry borde ainsi, au-delà des voies ferrées, Bellerive, tandis que, de l'autre côté de la baie, le secteur de Village-Sainte-Cécile prolonge le quartier Est. Sur la rive nord de la rivière Saint-Charles se consolide aussi le secteur de Village-Billette où se constitue la paroisse de Saint-Eugène. L'établissement d'une usine de guerre sur la pointe est de l'île de Salaberry entraîne la formation rapide d'un nouveau noyau urbain, le quartier Nitro. Dans la ville même, Bellerive-Ouest s'urbanise lentement et devient la

paroisse de Saint-Joseph-Artisan (**fig. 14 et carte 4**).

Pour des raisons d'ordre historique, ces secteurs se révèlent nettement moins intéressants d'un point de vue patrimonial. Ces quartiers témoignent en effet d'une croissance naturelle de la ville, bien loin de l'effervescence des dernières décennies du XIX^e siècle. La trame de rues et le cadre bâti, pour prendre ces deux exemples, y sont plus communs. Ces secteurs s'insèrent dans un patrimoine plus large né de l'explosion de l'urbanisation dans une bonne partie du territoire québécois. Ils s'inscrivent dans un parc patrimonial relativement abondant, et c'est armé de ce constat qu'il faut prendre en considération leur bilan patrimonial. Encore une fois, on le voit, le concept de rareté joue un rôle important dans cette discrimination. Il évite de tomber dans le piège du « tout patrimonial », une tendance de plus en plus décriée¹²³. Le quartier Nitro avec ses maisons de compagnies offre cependant un intérêt indéniable. Érigé en l'espace de quelques mois, il témoigne du second souffle que connaît l'industrialisation de la ville au tournant de la Seconde Guerre mondiale. Par la suite enserré par un tissu suburbain plus banal, le quartier Nitro enrichit néanmoins le legs patrimonial industriel du dernier quart du XIX^e siècle. Aussi, soulignons encore une fois que malgré ce qui précède, ces quartiers peuvent compter des biens ponctuels d'intérêt.

La même logique s'applique à la seconde partie du XX^e siècle. Les paroisses fondées dans les années 1960, qui forment des extensions linéaires regroupées autour des grands axes routiers que sont le chemin Larocque, l'avenue Grande-Île et l'intersection du boulevard Monseigneur-Langlois (route 201) et de la route 132, témoignent d'un large consensus urbanistique que l'on observe partout en Amérique (**fig. 14 et carte 3**). Ils n'ont en général guère besoin de valorisation immédiate tant ils nagent en surnombre dans l'ensemble des paysages urbains.

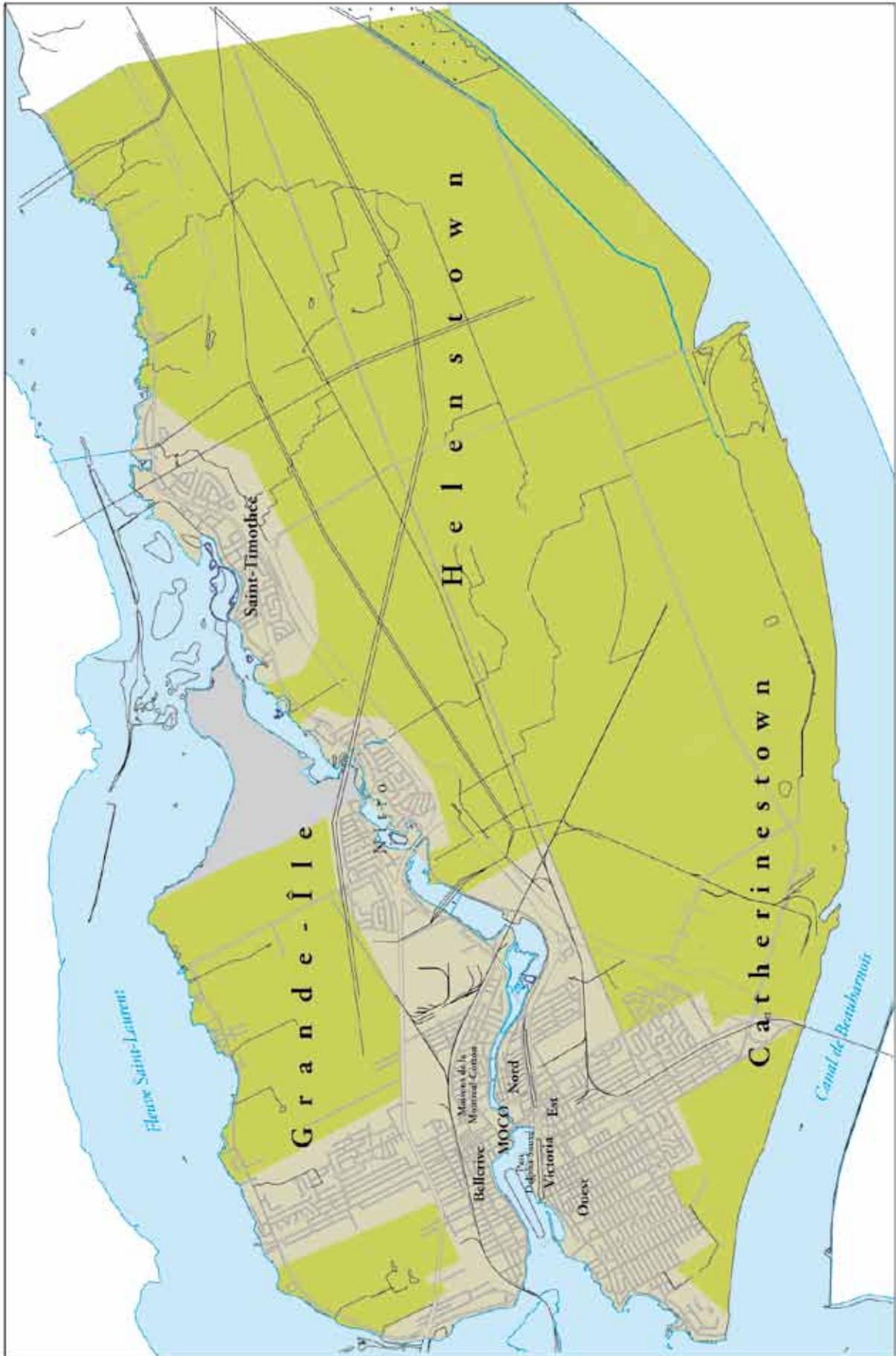
Cette troisième couronne autour de la baie s'accompagne cependant de grandes zones industrielles, que nous regroupons pour former un secteur discontinu, et de l'aménagement du canal de Beauharnois. Dans le cas des zones industrielles, la présente étude ne statue pas sur leur valeur patrimoniale car, à première vue, leur intérêt semble mineur. Quant au canal de Beauharnois, cet important ouvrage massif, il convient que ce soit son propriétaire, le gouvernement fédéral, qui en détermine la valeur patrimoniale.

Quatrième étape : les bilans patrimoniaux

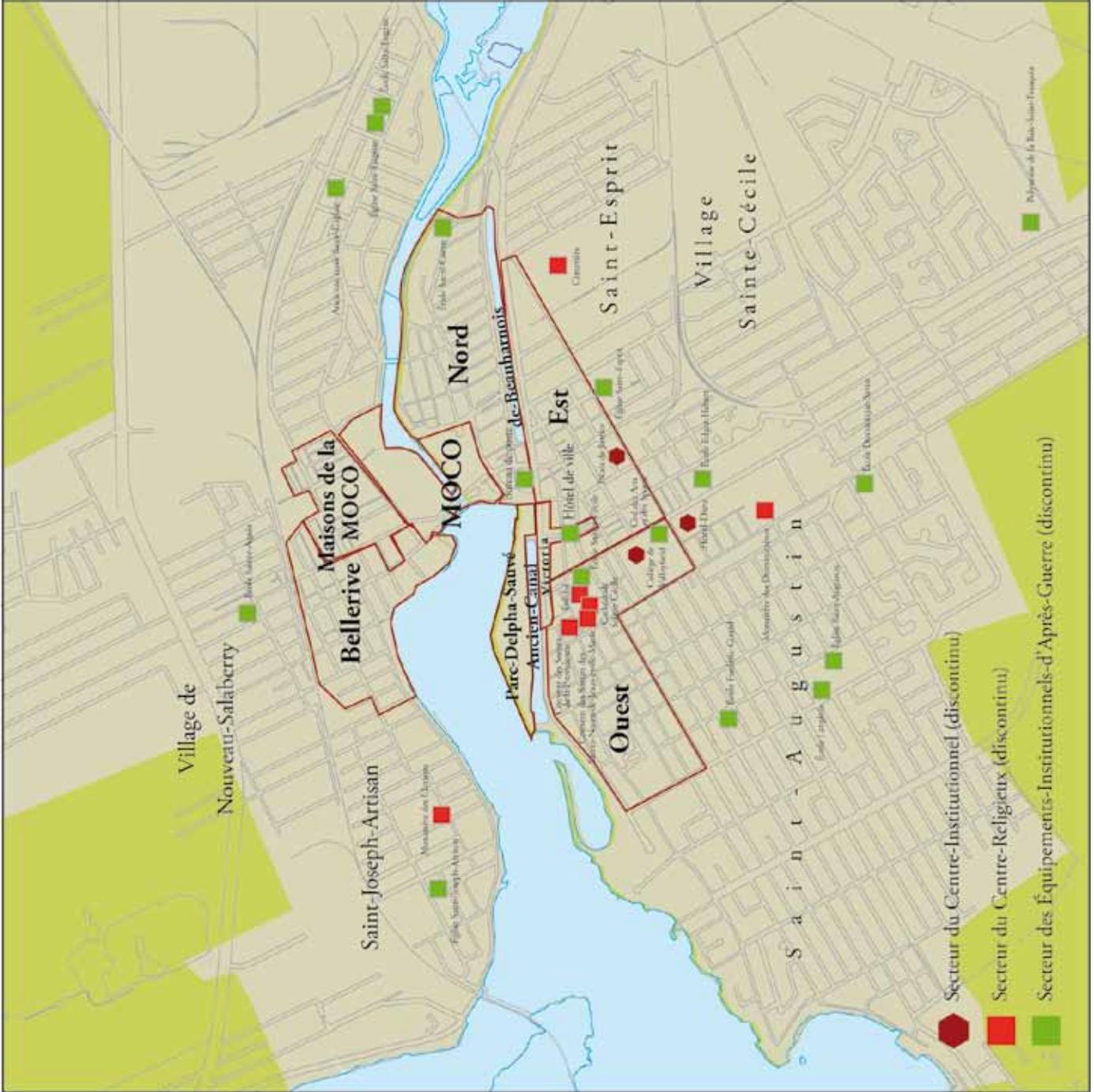
Les secteurs d'intérêt patrimonial que nous avons identifiés possèdent à première vue un potentiel important, mais encore faut-il établir un bilan patrimonial qui permette d'en connaître leur réelle valeur. Le patrimoine des secteurs diffère comme on le verra après les examens. Cependant, l'on peut déjà établir les grandes lignes de leur potentiel respectif. Il y a d'abord les quatre secteurs emblématiques du patrimoine campivallensien dont il

s'agira simplement d'évaluer la qualité des traces patrimoniales puisque leur potentiel théorique ne fait aucun doute. Il y a ensuite tous les secteurs pré-1900 dont les valeurs patrimoniales doivent être évaluées en regard de la survie et de la représentativité de leurs témoins dans le corpus québécois et, le cas échéant, dans les corpus régional et local. Fait à noter, le secteur de l'Entrée-Supérieure-de-l'Ancien-Canal-de-Beauharnois ne sera traité que de façon sommaire puisqu'il bénéficie déjà d'une protection patrimoniale nationale.

Les étapes antérieures complétées, ces bilans constituent en somme nos conclusions quant aux valeurs patrimoniales des secteurs choisis. L'exercice permet de mesurer sommairement les valeurs patrimoniales attachées à un secteur et de dégager les grandes forces du patrimoine campivallensien. Dans la mesure du possible, les valeurs patrimoniales sont évaluées avec une échelle de rayonnement patrimonial qui distingue leur intérêt local, régional ou national. Pour qu'un patrimoine soit d'intérêt national, il faut, par exemple, identifier une très forte concentration de bâtiments anciens ou relever des exemples rares d'une thématique précise à l'échelle de la province.



Carte 3 : Les secteurs patrimoniaux à Salaberry-de-Valleyfield (territoire entier)



Carte 4 : Les secteurs patrimoniaux de Salaberry-de-Valleyfield (centre-ville)

4 Les bilans patrimoniaux

Le patrimoine agricole

Le territoire de Salaberry-de-Valleyfield a d'abord été marqué par la mise en valeur tardive d'une seigneurie, fondée sur l'exploitation agricole. Deux secteurs de la municipalité, Helenstown-et-Catherinestown et Grande-Île, témoignent plus particulièrement de cette fonction rurale historique et apparaissent porteurs d'une charge patrimoniale significative. Le secteur d'Helenstown-et-Catherinestown, au sud de la rivière Saint-Charles, comprend une partie des terres de deux anciennes subdivisions de la seigneurie de Beauharnois cédées à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Le secteur de Grande-Île, également issu d'une ancienne subdivision seigneuriale, comprend en bordure du fleuve des terres concédées dans le premier tiers du XIX^e siècle et, le long du rang du Milieu, des terres cédées plus tardivement. Ces secteurs comprennent les principaux témoins du patrimoine agricole campivallensien. À la différence des secteurs urbains, dont les frontières ont été établies en fonction de paysages patrimoniaux d'époques précises, la fonction rurale historique du territoire campivallensien s'est développée entre la fin du XVIII^e siècle et le début du XX^e siècle, et a donné lieu à la constitution d'un patrimoine issu de diverses époques. L'approche retenue pour l'identification des témoins du patrimoine agricole rappelle donc par endroits l'approche par typologie. Nous évoquerons d'abord les caractéristiques générales de ce patrimoine, communes aux deux secteurs, avant de dresser, pour chacun d'eux, un bilan qui permettra d'en saisir la valeur.

Patrimoine agricole : les caractéristiques générales

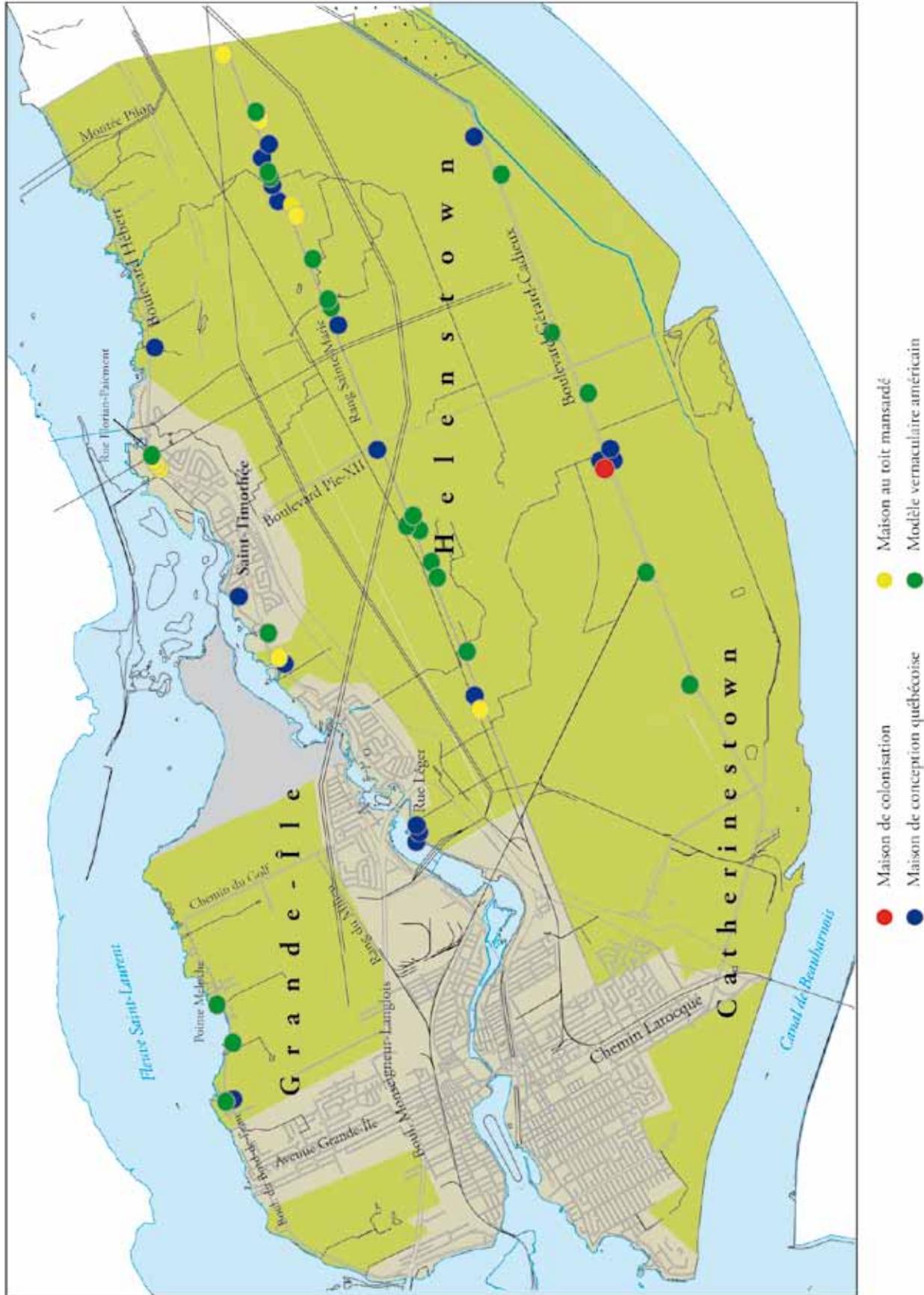
L'organisation foncière issue du régime seigneurial

Les parcelles agricoles de la municipalité, en forme de longues bandes étroites perpendiculaires aux cours d'eau et aux voies de circulation, sont issues du découpage initial des terres pour l'exploitation agricole. À certains endroits, les alignements d'arbres ou de bosquets contribuent encore à les distinguer les unes des autres. Les zones d'occupation les plus anciennes, situées en bordure du fleuve et de la rivière Saint-Charles, sont traversées par des chemins dont le parcours sinueux épouse le rivage. À l'intérieur des terres, les concessions de lots subséquentes ont donné lieu à la création des rangs doubles, les chemins rectilignes qui desservent deux concessions face-à-face, et à celle des montées, les chemins qui relient entre elles les différentes concessions. L'implantation des habitations et des bâtiments secondaires, alignés le long des voies de circulation, est également caractéristique du mode d'occupation territorial développé sous le régime seigneurial¹²⁴. Cette morphologie n'a rien d'étonnant ni de particulier; elle est semblable à celle des autres terroirs riverains et présente un intérêt patrimonial surtout local. Néanmoins, les paysages agricoles et le réseau viaire des concessions témoignent d'une caractéristique fondamentale du développement du territoire de Salaberry-de-Valleyfield et, pour cette raison, il convient de leur accorder toute la protection nécessaire afin d'en assurer la pérennité.

La présence de témoins bâtis anciens

Les secteurs d'Helenstown-et-Catherinestown et de Grande-Île comprennent des témoins bâtis qui rappellent les différents modes d'habiter en milieu rural, depuis la phase de défrichement des parcelles seigneuriales jusqu'à une période d'établissement plus stable à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Nous avons regroupé les témoins bâtis qui présentent un intérêt patrimonial en quatre grandes catégories, ou types architecturaux, en nous limitant aux types qui témoignent de la première occupation du territoire. Notre démarche, qui vise à saisir les témoins d'une réalité historique assez précise, implique en effet que certains biens, qui ont une valeur patrimoniale certaine mais qui rappellent une période d'occupation plus récente ou qui sont moins rares, n'ont pas été retenus dans le classement¹²⁵. Ce classement, résultat d'une appréciation sommaire des volumes et des caractéristiques principales des habitations, permet de dresser un portrait général du cadre bâti rural ancien sur le territoire de la municipalité (**carte 5**). Une analyse plus fine serait toutefois nécessaire pour estimer avec précision la date de construction des bâtiments et identifier les transformations qui leur ont été apportées au fil des ans.

Carte 5 : Les témoins du cadre bâti rural



La maison de colonisation

La maison de colonisation (**fig. 15**) est le type d'habitation privilégié par les cultivateurs lors des premières années d'occupation d'une terre. De petites dimensions, ces maisons sans solage sont généralement construites en pièce sur pièce puis revêtues de planches, présentent un nombre d'ouvertures réduit au minimum et sont coiffées d'un toit à double versants. Au XIX^e siècle, la maison de colonisation demeure une habitation sommaire destinée à héberger la vie précaire des familles en cours d'installation sur les terres¹²⁶. Vouées à être remplacées par des habitations plus spacieuses et plus confortables, la plupart de ces maisons sont aujourd'hui disparues et très peu d'exemplaires subsistent sur le territoire de la municipalité.

La maison de conception québécoise

Jusqu'aux années 1870 environ, c'est essentiellement la maison de conception québécoise (**fig. 16**) qui remplace la maison de colonisation, une fois passée la difficile période d'établissement. La silhouette de ce type de maison est omniprésente sur le territoire québécois. Elle est caractérisée par le plan rectangulaire auquel est fréquemment juxtaposée une cuisine d'été, l'élévation d'un étage et demi au-dessus de la cave, la toiture à deux versants souvent percée de lucarnes et les larmiers débordant largement la verticale des murs et allant parfois jusqu'à couvrir le perron-galerie accroché sur une ou plusieurs faces. Le décor demeure sobre, se résumant le plus souvent à des chambranles autour des ouvertures et à des planches cornières ou des chaînes d'angle aux extrémités¹²⁷. Déclinés dans une variété de matériaux et d'éléments de décor, plusieurs exemplaires de ce type architectural sont présents en milieu rural. Très populaire, ce type de maison demeure présent à la fin du XIX^e siècle et pendant les premières décennies du XX^e siècle alors que d'autres modèles d'habitation apparaissent et se diffusent dans les campagnes.



Figure 15 : Maison de colonisation (1583, boulevard Gérard-Cadieux). Source : Julie Allard, 2010.



Figure 16 : Maison de conception québécoise en pierre (621, rue Léger). Source : Julie Allard, 2010.



Figure 17 : Maison au toit mansardé en brique (771, rang Sainte-Marie Est). Source : Google Street View, 2010.



Figure 18 : Modèle vernaculaire en brique présentant un plan en L (1275, boulevard Gérard-Cadieux). Source : Julie Allard, 2010.

La maison au toit mansardé

Apparue au Québec à la fin des années 1860, la maison au toit mansardé (**fig. 17**) se diffuse largement sur tout le territoire dans les décennies qui suivent. Offrant plus d'espace sous les combles, la maison au toit mansardé devient une alternative populaire à la maison de conception québécoise à la fin du XIX^e siècle. À l'époque d'ailleurs, plusieurs propriétaires de maisons coiffées de toits à double versants changeront celui-ci pour un toit en mansarde, une modification qui permet un agrandissement sensible de la demeure. On recense en général deux modèles de mansardes sur le territoire québécois, la mansarde carrée à quatre versants et la mansarde de plan rectangulaire surmontée d'un toit à deux brisis. C'est essentiellement des maisons appartenant à ce second modèle que l'on retrouve sur le territoire rural campivallensien.

Les modèles vernaculaires américains

Introduits vers 1875 environ, les modèles de maisons issus de l'architecture vernaculaire industrielle américaine (**fig. 18**) se diffusent rapidement sur tout le territoire québécois. Simples et peu coûteux, ces modèles standardisés sont largement diffusés grâce à la circulation des *pattern books*. Ils donnent lieu à l'apparition de volumes très communs, répétés sur tout le territoire rural québécois¹²⁸. Parmi les modèles issus de l'architecture vernaculaire industrielle américaine observés sur le territoire campivallensien, on note, entre autres :

- le cottage à deux versants, de plan rectangulaire, dont le volume s'apparente à celui de la maison de conception québécoise mais qui s'en distingue par le toit à deux versants droits;
- le modèle de plan rectangulaire coiffé d'un toit à deux versants et caractérisé par la présence d'une grande lucarne-pignon en façade;

- le modèle à un ou deux étages et demi, coiffé d'un toit à deux versants et caractérisé par son plan en L;
- la maison d'esprit « boom-town », caractérisée par son plan carré et son toit plat goudronné.

Sur la vingtaine d'exemplaires de modèles vernaculaires américains recensés sur le territoire rural campivallensien, près des deux tiers sont des cottages à deux versants. On ne trouve ainsi que quelques exemples dispersés des autres modèles.

Les secteurs d'Helenstown-et-Catherinestown et de Grande-Île comprennent des témoins bâtis qui comptent parmi les plus anciens de la municipalité. La maison Julien (162, rang Sainte-Marie Est) et la maison ancestrale des Théorêt (1583, boulevard Gérard-Cadieux), notamment, auraient ainsi été construites durant les années 1820-1830¹²⁹. En raison de son ancienneté et de sa portée didactique, le cadre bâti de ces secteurs possède certainement un intérêt local puisqu'il témoigne de l'évolution de l'architecture rurale depuis le XIX^e siècle. Toutefois, il se distingue peu du cadre bâti des régions voisines. La plupart de ces types architecturaux sont en effet répandus dans l'ensemble des milieux ruraux québécois et leur intérêt demeure de portée locale¹³⁰. En outre, les biens ponctuels d'intérêt, dispersés sur le territoire et souvent situés à proximité de constructions récentes, ne présentent pas de concentration qui justifierait un intérêt régional.

Secteur d'Helenstown-et-Catherinestown

L'organisation foncière issue du régime seigneurial

Dans son ensemble, le secteur fait face à des transformations qui, depuis quelques décennies, ont considérablement modifié le paysage agricole. La zone agricole la plus ancienne, située en bordure du fleuve et de la rivière Saint-Charles, est également celle qui est la plus perturbée par l'étalement urbain. Depuis les années 1950, les développements résidentiels amorcés le long du boulevard Hébert, aux marges du village de Saint-Timothée, ont densifié l'espace situé entre la rue Saint-Laurent et le tracé de l'ancien canal de Beauharnois. Plus à l'ouest, dans les secteurs de Nitro et de la paroisse de Saint-Esprit notamment, la subdivision des lots agricoles en parcelles de taille uniforme réparties autour de voies destinées à la circulation locale, caractéristique des développements suburbains d'Après-Guerre, brouille également la lecture de l'organisation foncière d'origine seigneuriale. Dans la portion sud du secteur, la réduction du territoire agricole résulte surtout de la construction du canal de Beauharnois dont l'aménagement dans les années 1930 a bouleversé le milieu naturel et le paysage. Aujourd'hui, une superficie importante de l'ancien territoire agricole a été reconvertie et sert notamment aux installations portuaires et au parc industriel établis en bordure du canal. Aménagé à la limite sud de la municipalité, le Parc régional de Beauharnois-Salaberry offre des vues nombreuses sur le

canal de Beauharnois, considéré comme l'une des grandes réalisations techniques du XX^e siècle et qui constitue un important marqueur paysager.

Dans le secteur d'Helenstown-et-Catherinestown, quatre chemins marquent encore les tracés fondateurs de l'ancienne seigneurie de Beauharnois dans le territoire municipal. Ce sont :

- la rue Léger, qui longe de façon sinueuse la rivière Saint-Charles, depuis la rue Victoria jusqu'au boulevard Hébert, et qui emprunte l'ancien tracé du chemin du Roi desservant la première concession d'Helenstown;
- le rang Sainte-Marie, donnant accès aux terres de l'intérieur, du boulevard Sainte-Marie à la limite de Salaberry-de-Valleyfield, qui desservait la continuation de la première concession et la deuxième concession d'Helenstown;
- le boulevard Gérard-Cadieux, du boulevard des Érables au Parc régional de Beauharnois-Salaberry, qui desservait les troisième et quatrième concessions d'Helenstown;
- le boulevard Pie-XII, du village de Saint-Timothée au Parc régional de Beauharnois-Salaberry, qui emprunte le tracé de l'ancienne montée reliant entre elles les différentes concessions d'Helenstown.

L'origine de ces chemins est liée au peuplement de la seigneurie aux XVIII^e et XIX^e siècles.

Le cadre bâti

La majorité des témoins bâtis rappelant le passé agricole de la municipalité sont situés dans le secteur d'Helenstown-et-Catherinestown (**carte 5**). La plupart sont distribués le long du rang Sainte-Marie et du boulevard Gérard-Cadieux, un secteur qui a conservé sa vocation agricole d'origine. La zone située en bordure du fleuve et de la rivière Saint-Charles, plus perturbée par l'étalement urbain, comprend néanmoins quelques petits ensembles d'intérêt. Ainsi, on note la présence de trois maisons de conception québécoise sur la rue Léger, une rue étroite bordée d'arbres, dans un secteur où la relation entre le cadre bâti patrimonial et les autres éléments du paysage agricole est plus harmonieuse. À l'est du village de Saint-Timothée, la rue Florian-Paiement comprend également un petit alignement d'intérêt. On y retrouve, côte-à-côte, trois maisons au toit mansardé et une maison coiffée d'un toit à deux versants avec une grande lucarne-pignon en façade, probablement construites au XIX^e siècle¹³¹.

Témoin des ouvrages de canalisation du XIX^e siècle

Au XIX^e siècle, la construction du canal de Beauharnois constitue une première brèche dans le territoire du secteur, jusque-là dominé par les activités agricoles. À l'époque, le canal de Beauharnois était ouvrage de génie d'importance nationale puisqu'il permettait d'unir les deux Canadas et d'ouvrir le pays à la navigation commerciale. Il constituait en effet,

après le canal Lachine ouvert en 1825, le deuxième maillon du système de canalisation du Saint-Laurent. Construit entre 1842 et 1845 selon les plans de Frederick Preston Rubidge (1806-1897), ingénieur et architecte du bureau des Travaux publics du Canada-Uni, le canal de Beauharnois reliait par neuf écluses les lacs Saint-François et Saint-Louis. Le canal de Beauharnois a servi à la navigation de 1845 à 1907. Il fut ensuite transformé en canal d'amenée pour la centrale hydro-électrique de Saint-Timothée, un changement de vocation qui a entraîné de nombreuses modifications dans la section située en amont de la centrale. La centrale fut fermée en 1951 et le canal, désaffecté, a été remblayé pendant la décennie suivante.

Presque rien ne subsiste de l'ancien canal, la plupart des ouvrages originaux ayant été modifiés ou détruits lors de l'aménagement du canal d'amenée, du remblayage des années 1960 ou au moment de la construction de l'autoroute 30. Les quelques rares témoins du canal qui subsistent sont discontinus. Seul le tracé retenu pour l'aménagement de l'autoroute 30 rappelle dans le paysage rural actuel la localisation de cette ancienne voie de communication.



Figure 19 : L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre. Source : MCCCCF, Jean-François Rodrigue, 2004.

L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre (**fig. 19**) est le seul ouvrage encore intact de l'ancien canal de Beauharnois. Sa valeur patrimoniale est reconnue à l'échelle nationale, comme en fait foi son statut de bien culturel classé¹³². L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre est situé à 400 mètres à l'ouest de l'intersection entre la montée Pilon et le chemin du Canal Est. L'aqueduc est une structure en pierre de taille de 70 mètres de long composée d'un tunnel voûté, d'entrées en arc surbaissé et de murs de soutènement disposés en ailes. L'ouvrage présente un bon état de conservation. Servant à assurer l'écoulement des cours d'eau naturels vers le fleuve, l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre appartient à la première génération d'ouvrages d'ingénierie du Québec et du Canada. Ses dimensions imposantes le distinguaient des autres aqueducs construits sous le canal de Beauharnois. Son ouverture

de 12 pieds permettait en effet aux cultivateurs d'accéder aux terres situées de part et d'autre du canal¹³³. L'aménagement de cet aqueduc-route témoigne ainsi de la prise en compte, par les ingénieurs, de la fonction agricole du territoire traversé par le canal¹³⁴. En effet, si les cultivateurs, dont les bâtiments étaient situés à proximité du fleuve, pouvaient utiliser les bacs traversiers ou l'un des neuf ponts tournants établis sur le canal pour accéder à leurs champs, la traverse était toutefois souvent compliquée par le passage des bateaux. L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre permettait de remédier en partie à cet inconvénient dans un secteur où l'agriculture constituait l'activité dominante. La valeur patrimoniale de l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre apparaît exceptionnelle à plusieurs égards : en plus d'être le seul ouvrage de génie encore intact de l'ancien canal de Beauharnois, l'état actuel des recherches donne à penser qu'il s'agit du seul aqueduc-route construit sous un canal au Canada¹³⁵.

Le potentiel archéologique de certains sites liés à l'ancien canal de Beauharnois a déjà été souligné par des études antérieures et nous ne le rappellerons que brièvement ici¹³⁶. Une ancienne carrière, où auraient oeuvré des tailleurs de pierre affectés à la construction du canal, a été localisée sur les lots 184 et 185 à Saint-Timothée¹³⁷. Les fondations d'une maison d'éclusier ont également été localisées sur les lots 267 et 268. Ce site pourrait éventuellement présenter un potentiel intéressant dans la mesure où les vestiges archéologiques sont relativement bien conservés et que la maison a été occupée en permanence de 1845 à 1907¹³⁸. Enfin, à l'est de l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre, sur le lot 19, des vestiges de l'écluse no. 7 étaient encore apparents en surface à la fin des années 1980¹³⁹. Des recherches supplémentaires seraient nécessaires pour identifier précisément la nature des témoins archéologiques ainsi que les possibilités de mise en valeur.

Le secteur du Manoir Grant : un ensemble d'intérêt témoin de l'histoire seigneuriale, ouvrière et industrielle

Le secteur du Manoir Grant comprend un ensemble de témoins qui, en plus d'être liés à la fonction rurale historique du territoire, rappellent également des fonctions secondaires d'importance et des événements historiques marquants. Situé à environ un kilomètre à l'est du village de Saint-Timothée, l'ensemble comprend le Manoir Grant, les maisons anciennes de la rue Florian-Paiement, un monument commémoratif et l'ancienne centrale hydro-électrique de Saint-Timothée (**fig. 20**).

Le Manoir Grant est un bâtiment rectangulaire en pierre de deux étages coiffé d'un toit en pavillon qui emprunte le vocabulaire architectural propre au classicisme anglais, notamment la composition symétrique, l'ordonnance des ouvertures et la simplicité des formes et de l'ornementation. Construit entre 1835 et 1839, il est l'un des témoins bâtis les plus anciens de la municipalité et présente un état de conservation remarquable. Son histoire est liée à celle de tous les autres témoins compris dans l'ensemble d'intérêt; il pourrait ainsi servir de fil conducteur dans un éventuel projet de mise en valeur du secteur.



Figure 20 : Le secteur du Manoir Grant. Dans l'ordre habituel : le Manoir Grant, un ensemble de maisons anciennes sur la rue Florian-Paiement, le monument commémorant la grève de 1843 et l'ancienne centrale hydro-électrique de Saint-Timothée. Source : Julie Allard, 2010.

Construit à la demande du seigneur Edward Ellice pour servir d'hôtel, le Manoir Grant est le seul témoin bâti de l'ancien domaine de la Pointe-aux-Érables. Ce domaine, structuré au début des années 1830, au même moment que le village de Saint-Timothée, témoigne de l'action d'un seigneur désireux de mettre en valeur sa seigneurie. D'une superficie de 270 arpents, le domaine de la Pointe-aux-Érables comprenait également, en bordure du fleuve, le moulin seigneurial de Saint-Timothée, le premier moulin à farine de la seigneurie de Beauharnois. Des vestiges de ce moulin construit vers 1831 par l'entrepreneur écossais Peter MacArthur pouvaient encore être observés sur le site à la fin des années 1930¹⁴⁰. Des recherches supplémentaires permettraient de vérifier le potentiel archéologique sur le front du lot 64, là où s'élevait le moulin. La présence d'un moulin et d'un hôtel à cet endroit a peut-être incité quelques particuliers à s'établir dans le secteur et cela expliquerait la présence de quelques maisons anciennes sur la rue Florian-Paiement, dans le voisinage de l'Hôtel Grant. Une étude plus fine de la formation et du développement du domaine seigneurial permettrait de vérifier cette hypothèse.

Le secteur du Manoir Grant constitue également un important lieu de mémoire de l'histoire ouvrière nationale. Le Manoir Grant doit son nom à Duncan Grant, tenancier du lieu en 1843¹⁴¹, au moment où il est le théâtre d'un événement dramatique marquant la grève opposant les ouvriers affectés à la construction du canal de Beauharnois et les entrepreneurs privés chargés du chantier. Le 12 juin 1843, c'est devant l'auberge *Grant's Inn*

(aujourd'hui Manoir Grant), où réside l'entrepreneur McDonald, que se retrouvent plus de 2000 journaliers, en majorité d'origine irlandaise, pour exiger de meilleures conditions de travail. Appelés pour disperser les grévistes, les soldats britanniques tirent sur la foule faisant plusieurs morts et blessés chez les travailleurs¹⁴². Une plaque commémorative, posée à proximité de l'édifice dans le parc des Irlandais, rappelle aujourd'hui cet événement qui constitue « le conflit de travail le plus meurtrier de l'histoire de notre pays »¹⁴³. L'importance de cet événement dans l'histoire des grands conflits ouvriers confère au site une valeur d'envergure nationale.

L'histoire du Manoir Grant permet enfin d'évoquer l'histoire de l'exploitation de la centrale hydro-électrique de Saint-Timothée au début du XX^e siècle. Vendu comme résidence après la construction de l'ancien canal de Beauharnois, le Manoir Grant est acquis en 1907 par Edmond Arthur Robert pour le compte de la Canadian Light & Power Company et sert à abriter les locaux des architectes et des ingénieurs chargés de construire la centrale hydroélectrique de Saint-Timothée sur un terrain voisin. À la même époque, des *boarding houses*, aujourd'hui disparues, sont construites temporairement à proximité du Manoir et servent à héberger les ouvriers qui travaillent sur le chantier¹⁴⁴.

Le bâtiment de l'ancienne centrale hydroélectrique de Saint-Timothée est désormais le principal témoin de l'utilisation de l'ancien canal de Beauharnois comme force hydraulique. Située en bordure sud du boulevard Hébert, l'ancienne centrale hydro-électrique de Saint-Timothée est un bâtiment de plan rectangulaire de trois étages, faisant 65 mètres de longueur, intégré à un barrage aujourd'hui désaffecté. Bien conservé, l'austère édifice, qui emprunte un vocabulaire classique, constitue un témoin de l'architecture industrielle du début du siècle. La façade, recouverte d'un parement de pierre de taille grossièrement équarrie, est percée de larges baies en plein-cintre et surmontée d'une frise en pierre de taille. L'ornementation est fondée sur le jeu des textures et des couleurs : la pierre pâle des arcs et de la frise contraste avec la pierre plus foncée du parement des murs.

Construite entre 1906 et 1915 par la compagnie américaine J.G. White de New York, à la demande de la Canadian Light, Heat & Power Company, la centrale comprenait quatre turbines qui généraient environ 22 500 kwh¹⁴⁵. À l'époque, la centrale de Saint-Timothée était de taille comparable aux autres petites centrales établies dans la région, notamment celles de Soulanges et des Cèdres¹⁴⁶, sur laquelle elle offre d'ailleurs une perspective visuelle intéressante. Inaugurée en 1911, la centrale de Saint-Timothée fut achetée en 1949 par Hydro-Québec qui mit fin à ses activités en 1951, après l'ouverture de la centrale de Beauharnois. En tant que maillon du premier réseau de production hydro-électrique du Suroît, la centrale de Saint-Timothée présente au moins un intérêt patrimonial de portée régionale.

L'ensemble du Manoir Grant présente une combinaison d'éléments construits qui offre un portrait didactique de l'évolution du territoire rural campivallensien depuis la

première moitié du XIX^e siècle jusqu'au milieu du siècle suivant. Le site évoque à la fois l'histoire seigneuriale, ouvrière et industrielle de la municipalité et sa résonance dépasse les frontières de la ville. Tous ces éléments, de même que l'intégrité remarquable des témoins bâtis, confèrent au site un intérêt exceptionnel.

En bref :

- l'organisation foncière issue du régime seigneurial (parcellaire, orientation des terres, agencement du réseau viaire) et le paysage agricole du secteur témoigne de la première occupation du territoire campivallensien;
- présence de plusieurs témoins anciens du cadre bâti;
- présence du secteur du Manoir Grant, un ensemble d'intérêt national témoin de l'histoire seigneuriale, ouvrière et industrielle;
- présence de l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre, un témoin des ouvrages de canalisation du XIX^e siècle reconnu d'intérêt national.

Secteur de Grande-Île

L'organisation foncière issue du régime seigneurial

Dans le secteur de Grande-Île, c'est d'abord la villégiature qui, au tournant du XX^e siècle, vient modifier le paysage de la zone agricole la plus ancienne située le long du Saint-Laurent. La proximité du fleuve incite en effet quelques propriétaires à s'installer sur l'île Dondaine, au nord-ouest de l'île de Salaberry, où ils construisent des villas, aujourd'hui disparues¹⁴⁷. Au milieu des années 1940, la villégiature se développe également sur les terrains situés sur la Grande Île entre le chemin du Bord-de-l'Eau et le fleuve, notamment à la Pointe Meloche où sont construites les premières habitations en bordure immédiate du fleuve¹⁴⁸. Le développement se poursuit dans les années 1950 avec l'aménagement du Valleyfield Golf & Country Club¹⁴⁹, l'augmentation rapide du nombre de résidences et l'ouverture de plusieurs petites voies de communication au nord du boulevard du Bord-de-l'Eau. Aujourd'hui, sauf pour le secteur de la Pointe Meloche qui comprend encore plusieurs chalets et résidences secondaires, la majorité des habitations installées en bordure du fleuve ont été modifiées en résidences principales¹⁵⁰. Sur la pointe nord-est de la Grande Île, la création d'un vaste parc industriel pendant la Seconde Guerre mondiale, aujourd'hui propriété de la compagnie Expro, a également profondément transformé le paysage.

Malgré ces modifications importantes du paysage depuis le XIX^e siècle, quelques traces de l'organisation foncière issue du régime seigneurial demeurent dans le secteur de Grande-Île. Les principaux témoins sont :

- la présence de tracés fondateurs, dont :
 - le boulevard du Bord-de-l'eau, qui longe le fleuve, depuis le chemin du Golf jusqu'au boulevard Monseigneur-Langlois, qui emprunte le tracé du chemin de la première concession ouverte sur l'île;
 - le rang du Milieu, depuis le chemin du Golf jusqu'au boulevard Monseigneur-Langlois, ainsi que le boulevard Monseigneur-Langlois, depuis le rang du Milieu jusqu'au boulevard du Bord-de-l'eau, qui empruntent le tracé du rang double desservant les deuxième et troisième concessions de l'île.

Le cadre bâti

Si la rive nord de l'île a été occupée dès le début du XIX^e siècle¹⁵¹, seuls quelques rares témoins du cadre bâti ancien sont encore présents sur le territoire du secteur (**carte 5**). Ces maisons sont aujourd'hui disséminées le long du boulevard du Bord-de-l'eau, dans un secteur profondément transformé par le développement résidentiel des dernières décennies. Quant aux terres agricoles qui bordent le rang du Milieu, concédées plus tardivement à la fin du XIX^e siècle, on n'y recense pas de témoins bâtis anciens.

Le cadre naturel

Le secteur offre quelques percées visuelles intéressantes vers le fleuve et vers la Grande Île qui témoignent de son caractère insulaire. Ce sont, notamment :

- la vue sur le fleuve et la presqu'île de Vaudreuil-Soulanges depuis le boulevard du Bord-de-l'eau;
- la vue sur la Grande Île et l'archipel des îles du pont Monseigneur-Langlois, depuis l'île d'Aloigny.

En bref :

- l'organisation foncière issue du régime seigneurial (parcellaire, orientation des terres, agencement du réseau viaire) témoigne de la première occupation du territoire campivallensien;
- présence de quelques témoins du cadre bâti ancien;
- présence de témoins du cadre naturel insulaire.

Secteur du Village-de-Saint-Timothée

Un exemple tardif d'un village-rue sur les rives du Saint-Laurent (première moitié du XIX^e siècle)

Bien qu'il soit établi en bordure immédiate du fleuve, Saint-Timothée est un exemple tardif de village riverain puisqu'il est fondé dans la première moitié du XIX^e siècle, soit plusieurs décennies après la fondation des villages de la rive sud de Montréal. L'absentéisme des seigneurs de Beauharnois et la mise en valeur tardive de la seigneurie expliquent sans doute en partie cette chronologie. Cela dit, malgré sa fondation tardive, la paroisse de Saint-Timothée apparaît, avec celles de Saint-Clément-de-Beauharnois et de Sainte-Martine, parmi les premières paroisses catholiques à être établies dans la région du Haut-Saint-Laurent dans les années 1820. Ces paroisses, qui forment une bande riveraine au sud du Saint-Laurent, semblent avoir servi de têtes de pont pour diriger l'expansion de l'écumène catholique alors que la région campivallensienne a vraisemblablement tenu lieu de zone d'épanchement pour la population de la rive sud de Montréal, en plus d'offrir une sorte de rempart face à la population protestante des cantons anglophones situés plus au sud¹⁵². Le secteur du Village-de-Saint-Timothée porte ainsi une charge patrimoniale importante pour l'histoire locale puisqu'il est le lieu d'établissement de la première chapelle érigée sur le territoire campivallensien qui donnera naissance à une paroisse et à un noyau villageois dont la formation est antérieure à celle de la paroisse Sainte-Cécile et de la ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Le secteur du Village-de-Saint-Timothée présente aujourd'hui plusieurs éléments caractéristiques du noyau villageois formé à cet endroit au XIX^e siècle et témoigne ainsi d'une étape fondamentale du développement urbain de Salaberry-de-Valleyfield. La morphologie et l'organisation spatiale rappellent le village-rue, la forme de bourg la plus simple et la plus répandue au Québec pendant le XIX^e siècle¹⁵³. Le tracé étroit et pittoresque de la rue Saint-Laurent est déterminé par la sinuosité du fleuve et rappelle le réseau viaire primitif du secteur. Au début du XIX^e siècle, la rue Saint-Laurent, alors appelée chemin du Roi, dessert les censives de la première concession d'Helenstown. Formé autour de l'église, qui en constitue le noyau, le village se présente donc comme une longue ligne d'habitat un peu plus densément peuplée que le terroir qui l'entoure, issue de la subdivision en parcelles du front de quelques lots agricoles. Le paysage du village évoque ainsi une phase d'occupation du territoire postérieure à l'adoption du régime seigneurial et rend compte du rôle fondateur de l'institution paroissiale dans l'organisation matérielle et la production des paysages humanisés de la municipalité¹⁵⁴.

Le parcellaire

Le lotissement actuel rappelle l'organisation spatiale caractéristique des villages du XIX^e siècle. La superficie des parcelles est plus grande dans le voisinage du noyau institutionnel, lequel portait une charge symbolique significative qui incitait les notables du lieu à s'y établir dans des résidences plus vastes bénéficiant d'une marge de recul par rapport à la rue. Le parcellaire prend cependant un aspect plus serré quand on s'éloigne de l'église. Il en est ainsi des emplacements situés au nord de la rue Saint-Laurent et aux abords de la rue Saint-Joseph et du boulevard Pie-XII, plus petits, et sur lesquels les bâtiments sont implantés en faible recul ou en bordure immédiate de la rue (**fig. 21**). C'est dans ce secteur du village que s'établissent la plupart des commerces. Dans les années 1840, l'ouverture de nouvelles concessions agricoles à l'intérieur des terres et la présence d'un quai où s'amarrant les vapeurs transitant sur le canal¹⁵⁵ favorisent la formation d'une importante voie de raccordement, l'actuel boulevard Pie-XII, au carrefour duquel on retrouvait au XIX^e siècle des hôtels, des maisons-magasins et des maisons-ateliers comme la boulangerie et la boutique de forge¹⁵⁶. Un peu plus au nord, à la hauteur de l'actuel pont Donat-Lalonde, Narcisse Papineau, un commerçant prospère de Saint-Timothée, exploitait un moulin à carder sur la rivière Saint-Charles¹⁵⁷. La forme du lotissement et l'implantation des témoins bâtis sont aujourd'hui les principales traces des phénomènes de différenciation spatiale propres au village du XIX^e siècle, puisque certains bâtiments sont disparus ou ont changé de vocation. Ainsi, le moulin à carder a été détruit et présentement, seul le toponyme de l'île Papineau rappelle son existence. Quant aux maisons-magasins et aux maisons-ateliers, elles servent à présent un usage exclusivement résidentiel.



Figure 21 : Le village de Saint-Timothée. Vues de la rue Saint-Laurent vers l'ouest. Source : Guy Mongrain, 2010.

Survivance appréciable des témoins bâtis

Si le village de Saint-Timothée présente une organisation spatiale semblable à de nombreux noyaux villageois de la vallée du Saint-Laurent dans la vallée du Saint-Laurent, il démontre cependant plusieurs témoins bâtis ce qui, en soi, lui procure une valeur patrimoniale intéressante. Ainsi, en comparant le territoire actuel avec le plan d'assurance-incendie dressé par Goad en 1909, on constate qu'environ 70 % des bâtiments principaux identifiés au début du siècle existent encore aujourd'hui, malgré des modifications qui rendent parfois difficile la lecture des volumes originaux. Sauf pour l'incendie de 1908 qui a rasé l'église, le village de Saint-Timothée paraît avoir été épargné par les événements de force majeure qui forcent souvent le renouvellement du parc immobilier. En outre, lorsque des constructions neuves ont remplacé d'anciennes bâtisses, on note dans plusieurs cas une certaine permanence dans l'implantation des bâtiments par rapport aux voies de circulation et aux limites des propriétés foncières. Ainsi, la volumétrie et le profil du village original sont-ils encore bien lisibles sur le territoire actuel.

Jusqu'au début du XX^e siècle, le village de Saint-Timothée demeure un centre de services pour la campagne avoisinante et reste ainsi très marqué par les activités agricoles. On y retrouve les mêmes types architecturaux que dans les rangs et le périmètre villageois comprend alors plusieurs étables et dépendances agricoles. Si la plupart de ces dépendances sont aujourd'hui disparues, la présence de quelques rares témoins à l'intérieur du village (au 141, rue Saint-Laurent notamment) mérite d'être soulignée et rappelle les liens étroits qui unissaient encore, au XIX^e siècle, le village et la campagne qui l'entourait.

Quelques témoins présentent des qualités d'intégrité élevée

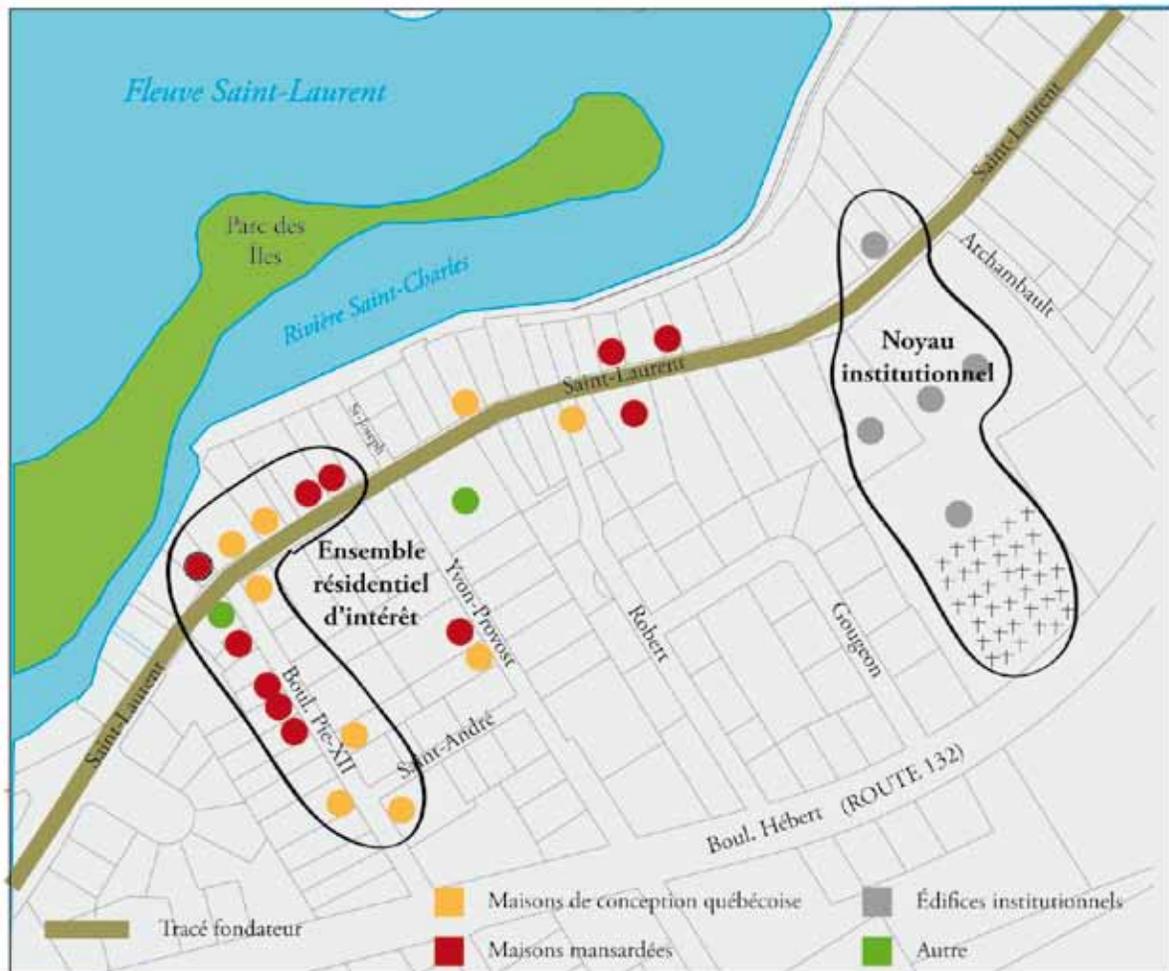
Outre la survivance générale appréciable du cadre bâti, l'examen des cartes et des photos anciennes montre par ailleurs que quelques témoins présentent un degré d'intégrité élevé (**fig. 22**). En nous basant sur les informations contenues dans le plan d'assurance-incendie de 1909, nous avons identifié les biens ponctuels qui présentent l'intégrité la plus forte (**carte 6**). L'exercice nous a permis de repérer, au carrefour de la rue Saint-Laurent et du boulevard Pie-XII, un ensemble d'intérêt où se concentrent une douzaine de maisons de conception québécoise et de mansardes qui apparaissent particulièrement bien préservées et dont les volumes originaux sont encore bien perceptibles dans le paysage contemporain. Des recherches plus fines permettraient de vérifier l'ancienneté des bâtiments et l'étendue des modifications apportées au fil des ans dans ce secteur qui présente un intérêt d'autant plus grand qu'il constituait possiblement le pôle commercial du village, formé à proximité et en relation avec le noyau institutionnel.

Le village de Saint-Timothée constitue, avec Beauharnois, l'un des plus vieux villages de la région. Mais alors que la trame villageoise ancienne est plus difficile à percevoir dans les autres localités, elle est encore bien lisible à Saint-Timothée. En outre, parce qu'il se

distingue par la survivance appréciable de ses témoins bâtis, dont certains présentent des qualités d'intégrité élevée, le secteur présente un intérêt patrimonial certain à l'échelle régionale.

Présence d'un noyau institutionnel remarquable par la diversité de ses composantes

La présence d'un ensemble institutionnel composé de bâtiments construits entre 1851 et le début du XX^e siècle contribue à rehausser la valeur patrimoniale du secteur. L'ensemble institutionnel, qui comprend une église, un presbytère, un cimetière, un couvent et un collège, présente un caractère exceptionnel en raison de la diversité de ses composantes (fig. 23).



Carte 6 : Le village de saint-Timothée et son patrimoine bâti

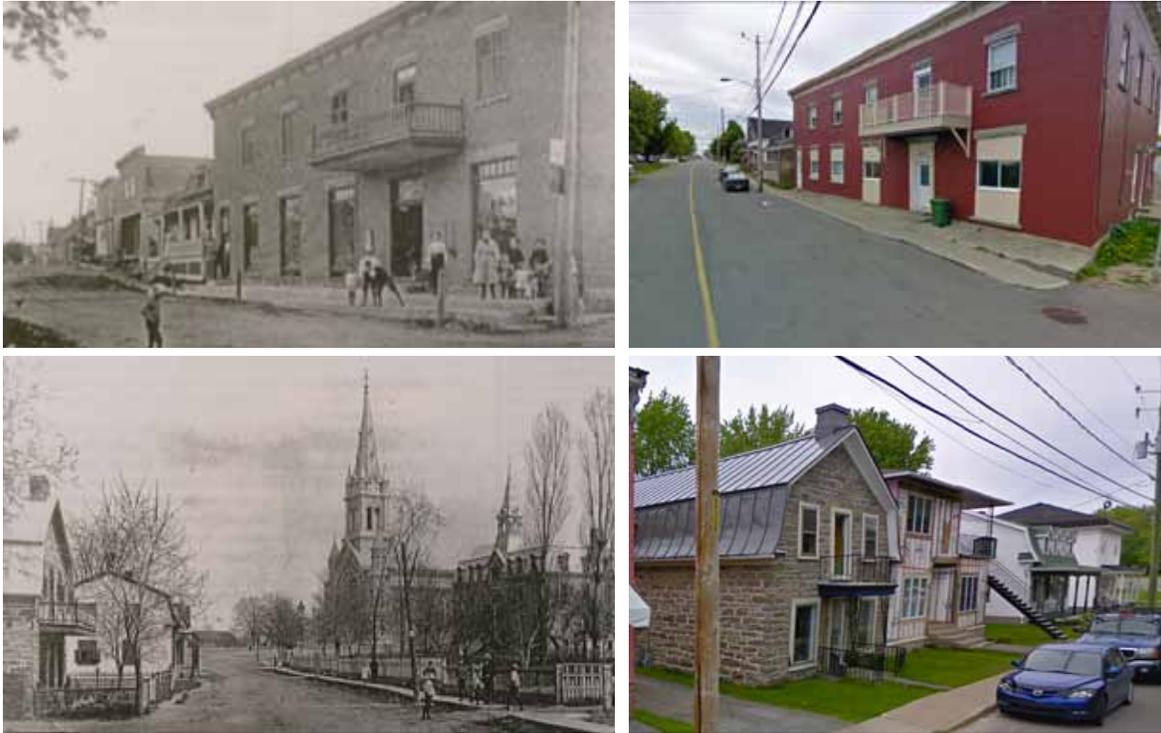


Figure 22 : Quelques témoins bâtis du village de Saint-Timothée présentant un remarquable degré d'intégrité. En haut à gauche, l'intersection du boulevard Pie-XII et de la rue Saint-Laurent dans la première moitié du XX^e siècle. Source : Viau *et al.*, *Saint-Timothée revisité*, p. 64. À droite, la même intersection aujourd'hui. Source : Google Street View, 2010. En bas à gauche, maisons mansardées sur la rue Saint-Laurent vers 1915. Source : Viau *et al.*, *Saint-Timothée revisité*, p. 45. À droite, les mêmes maisons aujourd'hui. Source : Google Street View, 2010.

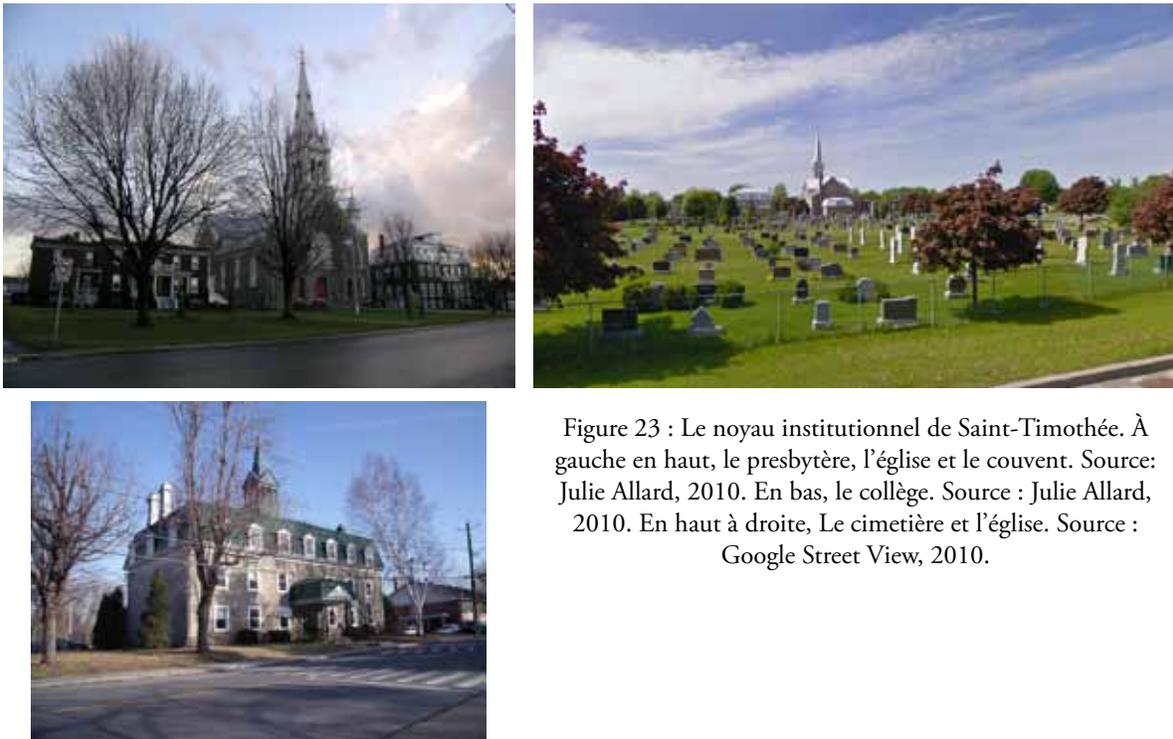


Figure 23 : Le noyau institutionnel de Saint-Timothée. À gauche en haut, le presbytère, l'église et le couvent. Source : Julie Allard, 2010. En bas, le collège. Source : Julie Allard, 2010. En haut à droite, Le cimetière et l'église. Source : Google Street View, 2010.

Le noyau institutionnel est dominé par l'église paroissiale construite en 1909-1911 selon les plans de Joseph-Ovide Turgeon (1875-1933), un architecte montréalais spécialisé dans la construction d'édifices religieux. L'église reprend l'implantation de la première église, détruite par un incendie le 31 décembre 1908. Le bâtiment monumental présente un plan en croix latine que l'on retrouve dans plusieurs églises québécoises. L'église en pierre de taille grise comprend une nef à trois vaisseaux coiffée d'un toit à double versants couvert de tôle à baguettes, un transept étroit et un chœur en saillie en hémicycle. Sur la façade, le mur pignon est surmonté d'un clocher central et d'une flèche qui culmine à 58 mètres de hauteur¹⁵⁸, ce qui en fait, de loin, le plus haut édifice du secteur et un repère paysager de premier ordre. L'église emprunte un vocabulaire néoroman avec notamment les tourelles de la façade surmontées de pinacles coniques, le portail à voussure à triple entrée, les arcs et les baies en plein-cintre et les baies groupées séparées par des colonnettes. Une grande rosace et deux niches abritant les statues de saint Jean Baptiste et de saint Timothée complètent le décor de la façade. Depuis sa construction, l'extérieur de l'église a été peu modifié et présente un très bon état de conservation. Selon l'inventaire des lieux de culte du Québec réalisé par la Fondation du patrimoine religieux, l'église de Saint-Timothée est une réalisation de niveau supérieur à l'échelle régionale (région de la Montérégie)¹⁵⁹.

Le cimetière paroissial est situé derrière l'église, sur un terrain qui s'étend jusqu'au boulevard Hébert et dont le périmètre est délimité par une clôture. Ouvert en 1832 lors de l'épidémie de choléra qui frappe le Québec¹⁶⁰, il est encore en usage aujourd'hui. Espace sacré, le cimetière est aussi un lieu de mémoire et, par son ancienneté, il témoigne de la fondation de la communauté. En raison de sa localisation dans le voisinage immédiat de l'église, il constitue un élément important du paysage qui rappelle le caractère villageois du lieu. La croissance urbaine et les exigences de salubrité modernes ayant souvent forcé la relocalisation des cimetières hors des périmètres urbains, sa présence au cœur du village mérite d'être soulignée. En outre, il procure un dégagement à l'église et accentue son caractère monumental.

Adjacent à l'église, à l'est de celle-ci, le presbytère est un bâtiment de plan rectangulaire de deux étages en brique rouge et à toit plat construit en 1925. Par son volume, sa localisation à proximité de l'église et le dégagement de sa façade, le presbytère se distingue des autres maisons du village. Sa valeur patrimoniale tient surtout à l'ancienneté de son implantation – il s'agit du deuxième presbytère construit sur ce site occupé depuis 1818¹⁶¹ – et son intégration au site paysager en tant qu'élément du noyau institutionnel.

L'ensemble institutionnel comprend également, à l'ouest de l'église, un couvent construit en 1855. L'édifice rectangulaire en pierre, d'une élévation de trois étages, est coiffé d'un toit mansardé recouvert de tôle dont le brisis est percé d'une série de lucarnes distribuées symétriquement. Occupé jusqu'en 1968 par la communauté des soeurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie, l'immeuble a par la suite été vendu et transformé en logements. L'extérieur de l'immeuble a subi quelques modifications, la plus importante étant sans

doute le retrait du clocher central et de la flèche qui le surmontait. La valeur patrimoniale du couvent réside entre autres dans son implantation puisqu'il s'élève à l'endroit où avait été construite la première chapelle de Saint-Timothée, transformée en couvent en 1848 et reconstruite pour faire place au bâtiment actuel (**fig. 24**). Le couvent témoigne également de la présence de la communauté des soeurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-Marie, première communauté à s'établir sur le territoire campivallensien. Il rappelle l'établissement de plusieurs autres communautés religieuses dans la municipalité qui contribuera à la création de l'évêché de Valleyfield à la fin du XIX^e siècle.



Figure 24 : Le noyau institutionnel de Saint-Timothée au XIX^e siècle. Aquarelle de James Duncan. Au premier plan, l'ancienne chapelle, transformée en couvent. Source : Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, p. 152.

Sur le côté nord de la rue Saint-Laurent, un collège est érigé. Commencé en 1851 à l'initiative du curé Joseph-Olivier Archambault, il s'appelle d'abord Collège Salaberry. De 1867 à 1975, les Clercs de Saint-Viateur l'occupent et y poursuivent leur mission d'enseignement. Vendu à la municipalité de Saint-Timothée en 1975, il sert ensuite d'hôtel de ville. Actuellement, le bâtiment abrite la Conférence régionale des élus de la Vallée du Saint-Laurent. Depuis sa construction, le bâtiment a subi quelques modifications. Cet immeuble en pierre rectangulaire de deux étages est coiffé d'un toit mansardé en tôle percé de lucarnes et surmonté d'un clocheton. Le toit original a peut-être été remplacé dans la seconde moitié du XIX^e siècle par le toit en mansarde actuel¹⁶³ et un auvent a été installé XX^e siècle au-dessus de la porte d'entrée principale. Des travaux d'agrandissement sont actuellement en cours et donneront lieu à la construction d'une annexe à l'arrière de l'édifice.

La présence de ce noyau institutionnel suggère une valeur patrimoniale d'intérêt national. En effet, s'il est vrai que plusieurs villages de la vallée du Saint-Laurent possèdent encore un noyau institutionnel ancien, peu d'entre eux comprennent toutefois des biens historiques aussi variés que ceux de Saint-Timothée. La comparaison avec d'autres noyaux institutionnels et paroissiaux situés dans des villages riverains de l'archipel de Montréal (fig. 25) permet de mieux faire ressortir la spécificité du site de Saint-Timothée¹⁶⁴.

Noyau institutionnel	Église	Presbytère	Cimetière	Couvent et/ou école	Noyau villageois ou urbain	Moulin
Saint-Timothée						
Sainte-Geneviève						
Pointe-Claire						
Dorval						
Les Cèdres						
Lavaltrie						
Île Bizard						
Lachine						
Sainte-Anne-de-Bellevue						
Saint-Rose						
Saint-Vincent-de-Paul						
Longueuil						
Boucherville						
Verchères						Hors site
La Prairie						
Châteauguay						
Saint-Eustache						
Terrebonne						
Île-Perrot						Hors site
Vaudreuil-Dorion						
Repentigny						Hors site
Saint-Sulpice						
Oka						
Sault-au-Récollet						
Rivière-des-Prairies						
Pointe-aux-Trembles						Hors site
Saint-François-de-Sales						
Varenes						

Figure 25 : Les principales composantes des noyaux institutionnels et paroissiaux dans l'archipel de Montréal.

À la lecture de la figure 25, on constate que seul le site de Sainte-Geneviève présente des caractéristiques similaires à celui de Saint-Timothée. L'ancienneté et l'intérêt architectural des biens historiques qui composent le noyau institutionnel de Sainte-Geneviève, une paroisse établie dans la première moitié du XVIII^e siècle, possèdent un intérêt patrimonial plus affirmé. De fondation plus récente, le site institutionnel de Saint-Timothée présente néanmoins une combinaison singulière d'éléments et de caractéristiques – localisation

riveraine, église paroissiale, cimetière, presbytère, couvent et collège – que l’on ne retrouve aujourd’hui que dans très peu de paroisses et qui lui confère une valeur patrimoniale exceptionnelle. En outre, l’intégration du site à un noyau villageois démontrant un remarquable degré d’intégrité contribue à en rehausser l’intérêt.

Témoins du cadre naturel

Situé sur la rive sud du Saint-Laurent, le village de Saint-Timothée s’est formé à l’endroit où le fleuve formait une série de rapides rapprochés qui imposait un arrêt aux voyageurs. Le territoire a depuis subi d’importantes transformations – la construction de la centrale de Beauharnois et du bassin Hydro-Québec a depuis fait disparaître les rapides, a modifié la configuration des îles et a altéré l’aspect des berges¹⁶⁵. Le fleuve et les îles demeurent lisibles et s’avèrent deux éléments majeurs du paysage. Le village de Saint-Timothée bénéficie en outre d’une localisation qui lui permet des percées visuelles intéressantes sur la rive nord, notamment sur le noyau villageois des Cèdres. L’aménagement du Parc des Îles et la création de sentiers le long de la berge permettent pour leur part des vues intéressantes vers le village. À cet égard, l’intégration du village à un environnement insulaire présente un intérêt patrimonial local et devrait être préservé. Les vues vers le fleuve et vers le village devraient également être protégées.

En bref :

- le secteur est un exemple tardif (première moitié du XIX^e siècle) d’un village-rue sur les rives du Saint-Laurent;
- survivance appréciable des témoins bâtis dans le secteur, où environ 70 % des volumes présents au début du XX^e siècle sont encore lisibles aujourd’hui;
- présence d’un noyau institutionnel remarquable par la diversité de ses composantes;
- présence de marqueurs paysagers (le fleuve et les îles) d’importance.

Le secteur de la Montreal-Cotton

Le secteur de la Montreal-Cotton est un ancien espace industriel qui se compose de trois unités de paysage. Ses anciens bâtiments industriels dominent le ciel et, par leur position centrale à la tête du lac, se démarquent dans l'espace urbain campivallensien. À l'arrière, le cours de la rivière Saint-Charles, largement modifié pour les besoins de l'industrie, en forme l'expression fluviale. Enfin, la partie occupée par un centre commercial et son stationnement attenante complète un espace autrefois occupé par un gigantesque complexe industriel (**carte 7 et fig. 26**).

Avec l'ancien canal de Beauharnois, le parc Delpha-Sauvé et le secteur de la rue Victoria, le secteur de la Montreal-Cotton constitue l'un des pôles patrimoniaux emblématiques de la ville. Berceau industriel de la ville et vecteur principal de l'urbanisation campivallensienne, le secteur formait une véritable forteresse au fond de la baie Saint-François, alors que les divers bâtiments acquis et construits au fil du temps par la Montreal Cotton dominaient toute la ville (**fig. 27**). La cathédrale, sise sur la rive sud de la baie, avait un sérieux concurrent comme premier marqueur visuel de la ville (**fig. 28**).



Figure 26 : Les installations de la Montreal Cotton et la baie Saint-François vers le début du XX^e siècle. Source : Fonds Dominion Textile, Muséo-Musée de société des Deux-Rives, Salaberry-de-Valleyfield.



Figure 27 : Les installations de la Montreal Cotton, vues depuis la rue Victoria. Source : Fonds Dominion Textile, Muséo-Musée de société des Deux-Rives, Salaberry-de-Valleyfield.



Figure 28 : L'ancien édifice de la Montreal Cotton, sur la rive sud de la rivière Saint-Charles, transformé en complexe hôtelier. Source : Guy Mongrain, 2010.



Figure 29 : Vue sur la rivière Saint-Charles et les anciennes installations de la Montreal Cotton depuis l'avenue du Centenaire. Source : Guy Mongrain, 2010.

Le secteur est aussi un lieu de mémoire nationale. La Montreal Cotton et ses conflits avec ses ouvriers figurent dans tous les livres d'histoire du Québec, particulièrement le conflit de 1946. L'œuvre des Étioles des artistes Raynald Piché et Denis Poirier inaugurée en 1999 souligne cet aspect incontournable de l'histoire de ville. Son importance historique en tant que complexe industriel reste par ailleurs méconnu. Le gigantisme du complexe n'a probablement pas beaucoup d'équivalent au Québec.

Depuis l'œuvre des Étioles, du complexe hôtelier, de l'avenue du Centenaire ou de la bande gazonnée qui jouxte le plan d'eau, les perspectives visuelles du secteur sont spectaculaires. De ce point, elles permettent d'embrasser les deux rives sur lesquelles se concentrent les anciens quartiers de la ville et de visualiser au loin, au-delà de l'île aux Chats, l'horizon plus large du fleuve. En outre, le meilleur point de vue sur la partie agitée de la rivière Saint-Charles se localise sur l'avenue du Centenaire, en surplomb du cours d'eau (**fig. 29**).

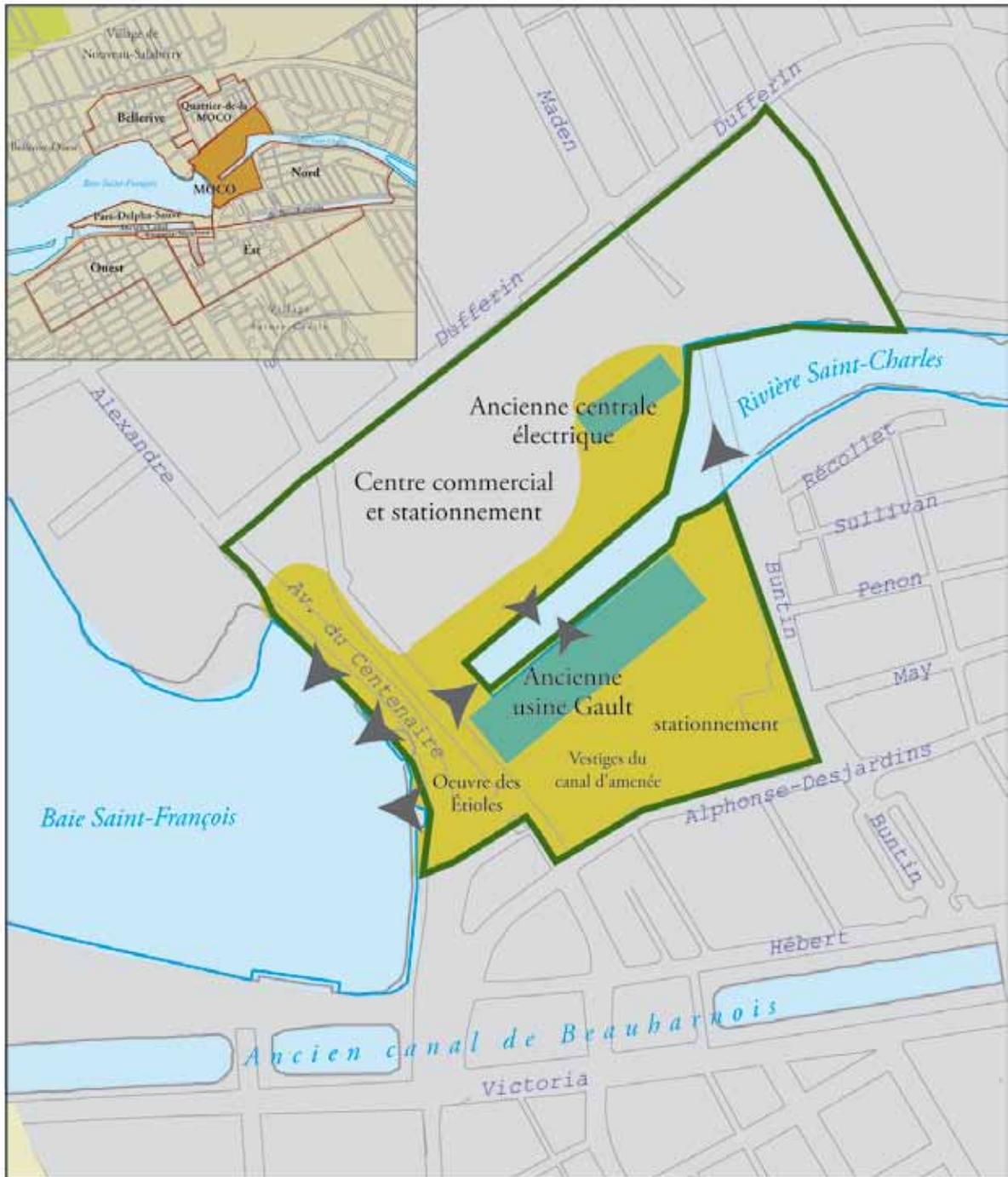
Traces du complexe industriel

Le bilan patrimonial du gigantesque complexe industriel construit au fil des ans par la Montreal Cotton reste contradictoire. Les pertes sont énormes. La présence du centre commercial et de son stationnement indique à elle seule l'ampleur des démolitions survenues en 1971. De l'immense complexe construit par l'entreprise et qui bordait de part et d'autre le canal d'aménée au nord de la rivière Saint-Charles, dont les bâtiments qui bordaient la rue Dufferin, il ne reste que la centrale électrique (*power house*; **fig. 26**), bâtiment en pierre qui a conservé ses principales caractéristiques physiques. Une des façades de la centrale a toutefois été recouverte d'un nouveau parement dans une tentative de l'intégrer au centre commercial. Quant au canal d'aménée, l'absence de nouvelles constructions sur le site laisse présager le maintien de sa structure.

L'ancienne centrale électrique de la Montreal Cotton n'a pas reçu beaucoup d'attention dans le cadre de la construction du centre commercial de Salaberry en 1973. Pourtant, une courte recherche permet d'en mesurer l'importance. Dès la fin des années 1880, la Montreal Cotton produit de l'électricité à des fins d'éclairage, une énergie qui sert d'ailleurs à alimenter le premier système d'éclairage de la ville¹⁶⁶. Au milieu des années 1890, les dirigeants de la Montreal Cotton considèrent différentes avenues afin d'augmenter l'offre d'énergie hydraulique offerte par les 13 turbines de l'entreprise. On choisit alors l'électricité comme nouvelle méthode de production, et on entame la construction d'une centrale électrique que la presse spécialisée considère à la fine pointe de la technologie avec ses deux génératrices de 400 kilowatts¹⁶⁷. La centrale est considérablement agrandie en 1899-1900 avec, entre autres, l'ajout d'une génératrice de 1 200 kilowatts. On vante alors le degré de sophistication de la centrale :

“An interesting feature of the installation, which will be the largest industrial plant of the world, is the switchboard arrangement. This will consist of a

Carte 7 : Le secteur de la Montreal-Cotton



Proposition préliminaire de reconnaissance patrimoniale

● Site historique national

➤ Percée visuelle

series of blue Vermont marble panels 36” wide by 88” high, upon which will be mounted the necessary switches for contracting the monitor circuits”¹⁶⁸.

Bien que la revue spécialisée tempère plus tard son enthousiasme – la centrale y est alors seulement décrite comme la plus grande du continent¹⁶⁹ –, reste que l’ouvrage conçu en partie par la Canadian General Electric semble l’un des plus gros producteurs d’électricité pour les fins d’une industrie, à une époque où la production d’électricité sert essentiellement aux besoins d’éclairage. En ce sens, le seul témoin des installations de la Montreal Cotton sur la rive nord de la rivière Saint-Charles évoque une composante majeure de l’ancien complexe et rappelle l’utilisation de l’énergie hydraulique pour produire de l’électricité. Plus important encore, la centrale était au moment de son inauguration l’une des plus importantes qui soit, ce qui lui conférerait une valeur patrimoniale exceptionnelle qu’une étude plus approfondie pourrait confirmer.

Sur la rive sud de la rivière Saint-Charles, les témoins bâtis de la Montreal Cotton sont nettement plus importants. Pourtant, il ne s’agit pas de l’emplacement d’origine de cette dernière. Cette partie du secteur n’est en effet acquise par la Montreal Cotton qu’en 1900 des mains de l’entreprise de papier Buntin. La Montreal Cotton hérite ainsi d’un immense complexe industriel qu’elle choisit de démolir pour construire une nouvelle usine : la *Gault Mill* (**fig. 28**).

Érigée en 1900-1901 par les constructeurs Wighton Morrison and Co. de Montréal¹⁷⁰, l’usine permet d’accroître de 25 % les capacités de production de l’entreprise. L’usine fonctionne avec l’énergie hydraulique, la production d’électricité étant réservée à la partie du complexe de la Montreal Cotton sur la rive nord de la rivière Saint-Charles. Le nouveau complexe se compose de trois entités distinctes : une filature (*spinning mill*), une usine de tissage (*weaving mill*) et, bordant l’avenue du Centenaire, un atelier de teinture (*dye house*) au sein duquel on retrouve une soute à charbon (*coal house*) et une chaufferie (*boiler house*)¹⁷¹. Quant à la cheminée qui s’élève au-dessus de l’atelier de teinture, elle est construite en 1901. Avec ses 201 pieds de hauteur, elle serait alors la plus haute du Dominion (**fig. 28**)¹⁷².

Tous ces bâtiments, ainsi que l’adjonction à l’usine de tissage réalisée vers la fin des années 1940, s’observent encore aujourd’hui. L’ancien atelier de teinture présente la physionomie la plus modifiée. Sa transformation en hôtel a entraîné la construction d’un volume supplémentaire au-dessus de l’ancien bâtiment. Quant aux deux autres édifices, ils semblent intacts ; des bureaux, un centre de congrès et une résidence pour personnes âgées les occupent.

Malgré les pertes que l’on observe sur la rive nord de la rivière Saint-Charles, il reste tout le complexe du début des années 1900 de la Montreal Cotton. Ces témoins reflètent l’extraordinaire croissance de l’entreprise. La construction se déroule en effet malgré un dur

conflit de travail survenu en 1900 – la compagnie menace même de remettre en question la construction de l'usine Gault. La valeur patrimoniale d'un tel complexe s'évalue ainsi entre autres à ce niveau : celui d'une entreprise qui mise sur un site exceptionnel et qui, ce faisant, lègue un gigantesque témoignage des pouvoirs de l'industrie, sur la nature comme sur les hommes. Ce dernier aspect se trouve d'ailleurs fortement symbolisé par l'œuvre des Étiotes sise devant le complexe et formant dorénavant avec celui-ci un tout pertinent et indissociable. Déjà, ce symbolisme dépasse les frontières de la ville, et sa résonance nationale dans l'histoire sociale du Québec du XX^e siècle trouve ici un point d'ancrage naturel. Outre ce pan d'histoire sociale, l'usine Gault forme en soi un complexe d'une ampleur qu'il convient d'évaluer aussi nationalement. Il reste bien sûr encore plusieurs usines de cette époque qui témoignent de leurs différentes activités. Comment l'usine Gault s'inscrit-elle dans ce groupe de témoins de la grande industrie ? Et, plus précisément, est-elle le plus important témoin de l'industrie cotonnière canadienne ? Voilà des questions pertinentes auxquelles il faudrait répondre pour mieux évaluer sa valeur patrimoniale.

Enfin, il est probable que le sous-sol des deux rives de la rivière Saint-Charles renferme un potentiel archéologique intéressant. Il concernerait bien sûr les installations de la Montreal Cotton disparues, mais aussi les autres industries qui s'y trouvèrent dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Reste cependant à déterminer les avantages d'une telle démarche en regard des possibilités de valorisation patrimoniale.

Les lots hydrauliques

Le secteur de la Montreal-Cotton possède un autre patrimoine qu'il convient d'évaluer : ses aménagements hydrauliques. Né de la présence du barrage érigé au début des années 1850, les terrains du secteur empiètent sur l'ancien lit de la rivière Saint-Charles. Transformés en lots hydrauliques, ces terrains offrent à leurs locataires le pouvoir d'eau de la rivière Saint-Charles à un endroit qui génère la force motrice nécessaire à leurs activités.

Intuitivement, le patrimoine des aménagements hydrauliques semble bien petit à l'échelle des grands barrages québécois actuels. Et pourtant : le pouvoir d'eau ainsi mis à la disposition des entreprises s'avérait le plus puissant du Bas-Canada¹⁷³. En outre, il explique davantage l'éclosion de la ville de Salaberry-de-Valleyfield que l'ancien canal de Beauharnois¹⁷⁴, ce qui lui donne une valeur patrimoniale locale de première importance. Si l'on ajoute la portée nationale de son intérêt historique en tant que plus grand pouvoir hydraulique québécois, voire canadien, au XIX^e siècle, il en ressort un potentiel patrimonial de très forte envergure. Encore faut-il cependant que son bilan patrimonial soit positif.

Débutons par les infrastructures. Le barrage est maintenant largement dissimulé, sauf peut-être sa section immédiatement au-dessus de la rivière Saint-Charles, où la dénivellation importante permet de déduire la présence de l'ouvrage. La chaussée de l'avenue du

Centenaire et la bande riveraine gazonnée rendent aussi compte de la présence de l'ouvrage. En apercevant la rivière en contrebas, seul un remblayage important, conséquence en partie de la construction du barrage, peut expliquer le talus sur lequel se trouve l'avenue du Centenaire. Aussi, l'aqueduc, bien que de construction plutôt récente, rappelle la présence continue d'un tel équipement à cet endroit, et ce, depuis 1887 (premier aqueduc de la ville). Mais, force est de constater que l'ensemble de ces vestiges constitue un témoin de second ordre et détient un pouvoir d'évocation relativement faible.

Le réseau hydraulique est lui aussi largement amputé. Reste cependant son cœur, le cours de la rivière Saint-Charles. Visible seulement à partir du trottoir est de l'avenue du Centenaire qui la surplombe (**fig. 29**), la rivière apparaît comme le résultat de travaux majeurs qui en affectent le cours. Quant aux deux canaux d'amenée conduisant l'eau vers les diverses turbines des industries ou à la centrale hydroélectrique – la rivière Saint-Charles servant de canal de sortie –, on ne retrouve de traces que de celui situé au sud. L'aménagement du parc de stationnement qui jouxte le complexe hôtelier en épouse le tracé initial. D'ailleurs les fondations et les parois de ce canal sont toujours perceptibles.

En bref :

- lieu de mémoire national dans l'histoire sociale du Québec;
- emblème visuel et social de la ville de Salaberry-de-Valleyfield;
- présence de l'une des plus puissantes centrales hydro-électriques de l'époque (1895-1899);
- présence de l'usine Gault (1900-1901), dont la cheminée de 201 pieds constitue alors la plus haute du Dominion;
- présence des berges réaménagées et des lots hydrauliques;
- traces d'un canal d'amenée;
- perspectives visuelles remarquables sur la baie Saint-François.

Secteur de l'Entrée-Supérieure-de-l'Ancien-Canal-de-Beauharnois

Le site historique de l'Entrée-Supérieure-de-l'Ancien-Canal-de-Beauharnois comprend les vestiges de l'ancien canal de 13 kilomètres érigé entre 1842 et 1845. La partie résiduelle comprend une section discontinue d'un peu plus de deux kilomètres, de son ancienne embouchure, près de la marina actuelle, jusqu'aux limites est du quartier Nord. Des ponts enjambent son parcours coupé en deux par quelques îlots sur lesquels on retrouve un bureau de poste et des stationnements. Les vestiges, qui se localisent dans le centre-ville de la municipalité, se retrouvent enserrés tour à tour entre le parc Delpha-Sauvé et la rue Victoria, puis par la même rue Victoria et la rue Hébert, ces axes bordant le canal. Le secteur se compose de deux unités de paysage, soit le canal proprement dit et l'interstice que constitue le bureau de poste qui sépare les sections est et ouest dudit canal (**fig. 30**).

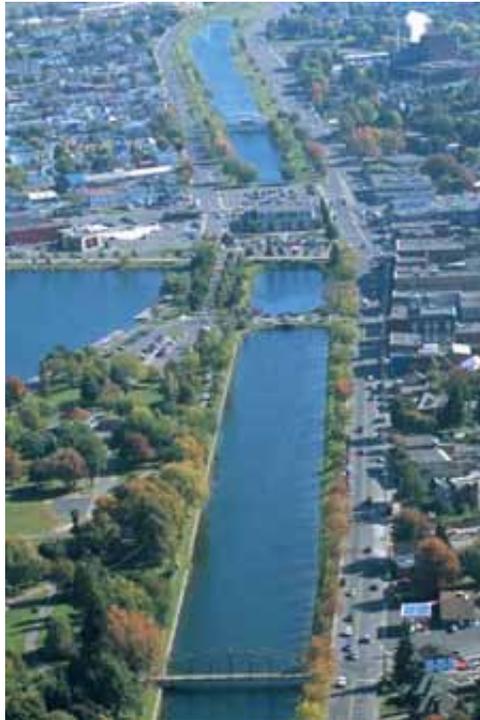


Figure 30 : L'ancien canal de Beauharnois.
Source : MCCCF, Pierre Lahoud, 2004.

Le second secteur emblématique de la ville de Salaberry-de-Valleyfield est davantage documenté. Le secteur constitue en effet un site historique reconnu par le gouvernement provincial depuis l'an 2000. À ce compte, un énoncé d'importance expose ses valeurs patrimoniales que nous reproduisons ici :

La valeur patrimoniale du site historique de l'Entrée-Supérieure-de-l'Ancien-Canal-de-Beauharnois repose sur son intérêt historique. Les trois sections conservées sont les seuls vestiges encore visibles en surface de l'ancien canal, construit entre 1842 et 1845 selon les plans de Frederick Preston Rubidge (1806-1897), ingénieur et architecte du bureau des Travaux publics du Canada-Uni. Situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à l'intérieur des terres, le canal de Beauharnois reliait par neuf écluses les lacs Saint-Louis et Saint-François. Second maillon du réseau de canalisation du Saint-Laurent après le canal Lachine, il a joué un rôle primordial dans l'ouverture du continent nord-américain à la navigation commerciale, et ce jusqu'en 1907. Par la suite, il a servi de canal d'amenée d'eau pour la centrale hydroélectrique de Saint-Timothée jusqu'en 1951. Le canal a aussi été le théâtre de l'un des premiers conflits ouvriers du Québec et du Canada. En effet, au printemps de 1843, les ouvriers composés majoritairement d'immigrants irlandais, insatisfaits de leurs conditions, fomentent une grève qui est réprimée dans la violence. Plus de 18 morts et de nombreux blessés sont dénombrés. Le site témoigne ainsi de l'histoire de l'ancien canal de Beauharnois et de son importance pour le transport fluvial avant la création de la voie maritime du Saint-Laurent¹⁷⁵.

Secteur du Quartier-Nord

La ville de Salaberry-de-Valleyfield possède un patrimoine résidentiel ouvrier abondant. Outre le quartier résidentiel de la Montreal Cotton, la vieille ville se composait essentiellement de petites maisons en bois établies sur des lots de petites dimensions. Néanmoins, on trouve dans les quartiers Est et Ouest une relative diversité professionnelle, comme le démontre par exemple le nombre impressionnant de navigateurs que l'on recense en 1881¹⁷⁶. Le quartier Nord se distingue de ces autres quartiers historiques de Salaberry-de-Valleyfield. La nature ouvrière de son tissu urbain y est en effet plus accentuée que dans les quartiers qui ceinturent les rives de la baie¹⁷⁷.

Le secteur du Quartier-Nord se présente essentiellement comme une vieille paroisse ouvrière de la fin du XIX^e siècle dotée de petites rues bordées de modestes résidences et pourvue d'une église. Il se développe dès la mise en service des premières industries. Il est à ce titre le plus ancien quartier de la ville. Enclavé entre l'ancien canal de Beauharnois au sud et la rivière Saint-Charles au nord, il est bordé à l'ouest par l'ancien complexe industriel et la baie de Saint-François et à l'est par l'ancienne limite de la ville (rue Saint-Charles; **carte 8**).

La géographie d'origine a été largement modifiée. Une île (île Leduc ou Petite Île) dans la rivière Saint-Charles formait jadis une partie importante du quartier, mais la canalisation de son chenal au sud, dit rivière May, masque cette ancienne réalité. La canalisation a cependant laissé des traces. En effet, la largeur de la rue, nettement plus grande que les rues très étroites du quartier, s'explique par sa canalisation souterraine en 1902 qui, jusqu'à cette date, bordait la rue (**fig. 31**). Quant à la rive nord de l'île, qui donnait sur la rivière Saint-Charles, une bande remblayée remplace l'ancienne berge, agrandissant l'île jusqu'à la rive actuelle.

Des rues étroites

Le quartier se trouve donc environ moitié sur une ancienne île, moitié sur la terre ferme. Cette géographie singulière rappelle les quartiers ouvriers montréalais comme Pointe-Saint-Charles, coincé entre le canal Lachine et le fleuve Saint-Laurent, mais là s'arrêtent les comparaisons. En effet, aussi modestes que soient les revenus des premiers habitants, le quartier compte des propriétaires de petits lots avec des maisons individuelles. La grille de rues rappelle en outre davantage celle d'un petit village. Ici, aucune ruelle n'a été prévue, la largeur des rues est réduite au minimum et l'espace a été subdivisé en petits lots afin de maximiser le nombre de lots à vendre. Cette organisation du réseau viaire du quartier reste intacte.

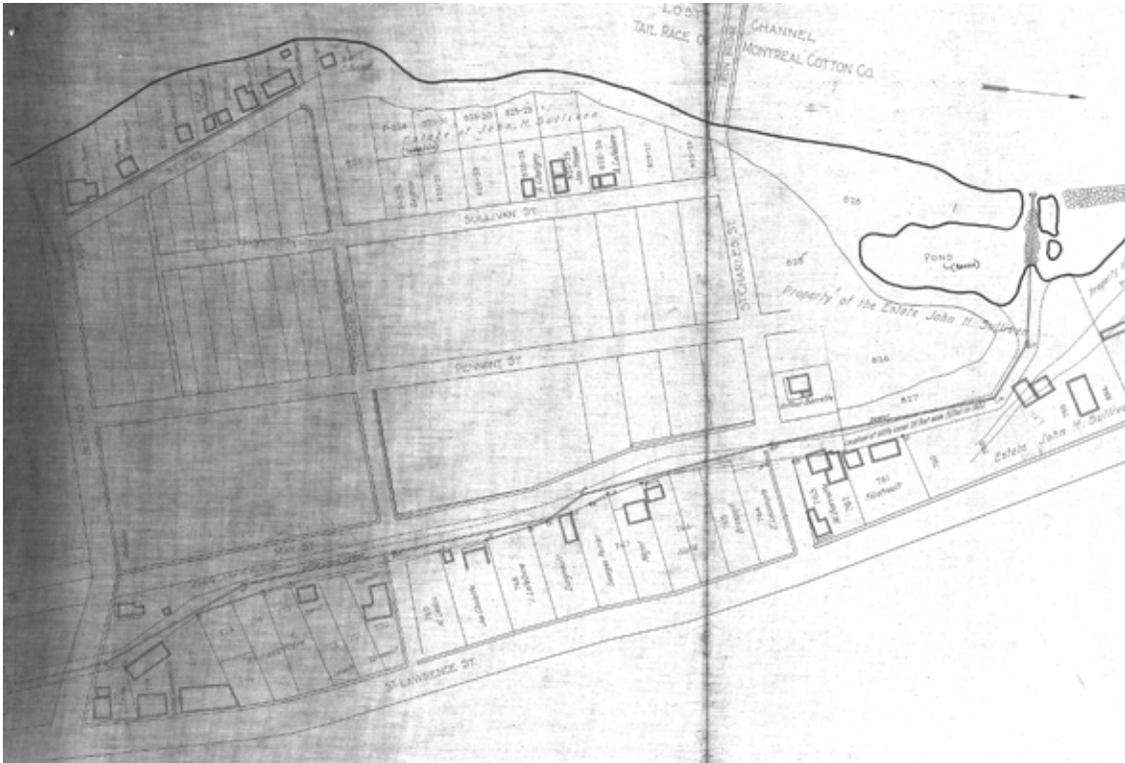


Figure 31 : Le secteur du Quartier-Nord en 1924. On aperçoit, le long de la rue May, la canalisation du chenal sud de la rivière Saint-Charles. Source : AVSV, Services de l'ingénierie.

La grille de rues de la Petite Île diffère de celle au sud de l'ancien chenal (rue May). Son organisation viaire, indépendante des censives agricoles, contraste avec celle du quartier au sud, qui s'aligne quant à elle parfaitement sur les anciennes terres agricoles. Le tout forme un paysage urbain ouvrier étonnant (**fig. 32**). Sans accès routier particulier, on le découvre avec surprise, un peu comme le quartier ouvrier de Lauzon, lui aussi à l'ombre d'une grande industrie.

Le degré de survivance du cadre bâti

Le cadre bâti du quartier contribue également à cette étrange géographie urbaine de la fin du XIX^e siècle. La faible, voire l'absence, de marge de recul par rapport à la rue et les petits volumes à un ou deux étages alignés sur de petites voies caractérisent au premier coup d'oeil le cadre bâti. Développé dès la fin des années 1850, mais bâti en grande partie entre 1870 et 1890, le quartier possède encore de nombreux témoins de sa constitution.



Figure 32 : Le quartier Nord au milieu du XX^e siècle. Détail du plan d'assurance-incendie de Salaberry-de-Valleyfield, 1941. Source : Muséo-Musée de société des Deux-Rives, Salaberry-de-Valleyfield.

Sous-secteur ancien

Les constructions les plus anciennes, localisées près de l'ancienne écluse no 14, ont presque toutes disparues. Ce sous-secteur a été fortement transformé par divers travaux (**carte 8**). Les deux embranchements de l'avenue du Centenaire, mis en service dans les années 1940 et 1960, ont fortement perturbé le tissu urbain. Un plan de 1941 rend compte du paysage bâti d'alors et permet de mesurer les pertes patrimoniales (**fig. 32**). À la jonction des rues Hébert et Alphonse-Desjardins, point de rencontre de deux axes importants, l'hôtel Château-Salaberry figure parmi les pertes dans un secteur caractérisé entre autres par une forte présence commerciale sur la rue Alphonse-Desjardins. Ces petits magasins sont aujourd'hui peu visibles, si ce n'est un bel exemple préservé de trois maisons contiguës en bois (**fig. 33**). Au sud du canal d'amenée de la Buntin, un ensemble de maisons en pierre, rares à Valleyfield, est disparu entre 1957 et 1965. Il reste cependant devant ces anciennes maisons une grande demeure bourgeoise construite vers 1880 (62, rue Alphonse-Desjardins), un rappel de ce qui était peut-être les maisons des dirigeants de la Buntin. Quant aux petites rues Murphy et Saint-Alexis, dont l'étroitesse rappelle l'ancienneté des tracés établis peut-être dès les années 1860, elles sont fortement

dégradées. La densité d'occupation ne s'y lit plus. Seuls quelques témoins fortement altérés permettent néanmoins une lecture patrimoniale du paysage. Plus à l'est, un nouveau marché public et le terminus d'autobus occupent un large îlot resté inoccupé pendant très longtemps (fig. 34).



Figure 33 : Un ensemble de maisons-magasins contiguës en bois. Source : Google Street View, 2010.



Figure 34 : Le quartier résidentiel le plus ancien de Salaberry-de-Valleyfield entre l'ancien canal d'aménée de la Buntin et l'ancien canal de Beauharnois, vers 1940. On y aperçoit entre autres la série d'anciennes maisons en pierre disparues (A), le 62, rue Alphonse-Desjardins (B) et le lot vacant sur lequel prend place aujourd'hui le marché public. Source : Fonds Dominion Textile, Muso-Musée de société des Deux-Rives, Salaberry-de-Valleyfield.

Sous-secteur de la Petite-Île

Dans la partie du secteur autrefois connu sous le nom d'île Leduc ou de Petite Île, le bilan patrimonial s'avère plus contrasté. Passé la rue Buntin, entre la rue May et la rivière Saint-Charles, s'ouvre un paysage urbain d'une autre époque. Les rues étroites, sans grande possibilité d'y planter des arbres, la faible marge de recul des bâtiments et l'absence de sous-sol apparaissent au premier coup d'œil. Beaucoup de maisons de première génération ont cédé la place à des modèles plus récents. Les maisons cubiques à deux étages à toit

plat du début du XX^e siècle s'y trouvent ainsi en grande quantité. Souvent, leur apparence résulte de la transformation radicale des anciennes façades. Ces modifications altèrent grandement l'intégrité des volumes d'origine, et ce, sans parler des changements de revêtements qui masquent les parements en bois que l'on y observait.

Il subsiste tout de même plusieurs exemples de maisons datant du dernier quart du XIX^e siècle. Le sous-secteur compte une vingtaine de ces témoins dans un état de conservation qui permet de lire les volumes d'origine (**carte 8**). Les multiples rénovations sur les bâtiments empêchent d'en distinguer davantage.

Sous-secteur entre l'ancien canal et la rue Alphonse-Desjardins

À la lumière de notre analyse, le sous-secteur localisé entre l'ancien canal et la rue Alphonse-Desjardins présente le degré de survivance du cadre bâti le plus intéressant (**carte 8**). Là encore, les multiples rénovations rendent la lecture des volumes originaux parfois difficile, mais il reste néanmoins des exemples de témoins qui conservent la plupart de leurs caractéristiques d'origine.

Des modèles résidentiels peu nombreux

La maison avec pignon en façade (gable-front house)

Les modèles architecturaux du quartier sont peu nombreux. Trois modèles principaux s'y observent, dont deux révèlent des influences américaines marquées. Le modèle le plus présent dans le quartier témoigne particulièrement de cet aspect. Il s'agit d'une modeste maison avec un pignon en façade comme en retrouve dans les Cantons-de-l'Est ainsi que dans l'Est et le Nord des États-Unis. Ces maisons d'un ou deux étages présentent un plan rectangulaire caractérisé par une façade principale dans l'un des murs pignons. La pente des toits à deux versants varie, mais l'inclinaison prononcée constitue un trait majeur dans les anciens modèles du XIX^e siècle. Dans certains cas, la maison arbore un toit mansardé. On rencontre les premiers modèles vers les années 1830 en Nouvelle-Angleterre et ils deviennent dominants dans le paysage vernaculaire américain dans le dernier quart du XIX^e siècle. L'étroitesse de la maison avec pignon en façade la rend particulièrement opportune dans les villes où l'on met en place une grille de lots étroits¹⁷⁸. Les maisons avec pignons en façade en enfilade constituent des paysages familiers des villes du Nord-Est américain.

Les villes ouvrières comme Salaberry-de-Valleyfield se prêtent évidemment à ce type de construction. Les promoteurs, dans une municipalité qui affichait une croissance parmi les plus fortes des villes québécoises dans le dernier quart du XIX^e siècle, y ont implanté

une trame cadastrale qui favorisait l'érection de ce type de résidence. Encore fallait-il une réceptivité à l'influence américaine. L'accueil y fut très enthousiaste si l'on en juge par les témoins rencontrés. On en retrouve encore plus d'une quinzaine, et ce, dans un quartier largement francophone. Dans une certaine mesure, cela indique que le patrimoine campivallensien s'inscrit dans une perspective régionale qui est celle du Haut-Saint-Laurent, une région longtemps dominée par un peuplement américano-britannique.

Les volumes rencontrés dans le quartier Nord sont bien souvent fort modestes, révélant par le fait même le caractère profondément ouvrier du cadre bâti. La plupart des exemples de maisons avec pignon en façade possèdent un étage et demi. Fait intéressant, on trouve plusieurs exemples avec des toits mansardés, un indice de la popularité de ces toits au Québec (**fig. 35**).



Figure 35 : Maisons avec pignon en façade dans le quartier Nord (rues Penon et Saint-Isidore). Source : Google Street View, 2010.

D'autre part, la petitesse de certaines de ces résidences fait même penser aux *shotgun cottages* que l'on retrouve entre autres à la Nouvelle-Orléans. L'extrême étroitesse de la façade avant caractérise ces quelques exemples, carrément inhabituels dans le paysage bâti québécois (**fig. 36**).

Enfin, signalons que l'intégrité de la plupart des exemples de maisons avec pignon en façade recensés dans le quartier reste préoccupante. Il s'agit après tout d'un patrimoine rare que la ville ne partage qu'avec sa concurrente d'alors, la ville de Sherbrooke.



Figure 36 : Maisons étroites avec pignon en façade rappelant les *shotgun cottages* de la Nouvelle-Orléans. À gauche, un exemple avec parement en bardeau (36, rue Préfontaine), à droite, un autre exemple (14, rue Hermine). Source : Google Street View, 2010.

La maison de conception québécoise

Le quartier Nord regroupe aussi plusieurs exemples qui témoignent de l'évolution de la maison bâtie dans le Québec francophone. Ces maisons en bois, aux plans rectangulaires peu profonds coiffées d'un toit à deux versants avec larmiers débordants, comptent deux sous-modèles dans le secteur. On recense d'abord quelques exemples de petites maisons unifamiliales qui révèlent, encore une fois, le caractère ouvrier du quartier (**fig. 37**). Plus nombreuses, les versions avec deux logements témoignent d'une ancienneté diverse que l'on peut observer, avec prudence, par la présence d'un sous-sol plus ou moins exhaussé (**fig. 38**).



Figure 37 : Maisons de conception québécoise dans le quartier Nord. À gauche, une maison unifamiliale (15, rue Arthur). À droite, un modèle comprenant deux logements (162, rue Alphonse). Source: Google Street View, 2010.



Figure 38 : Maisons de conception québécoise à deux logements avec des solages de différentes hauteurs. La présence d'un sous-sol exhaussé suggère une construction plus récente. À gauche : 6, rue Récollet. À droite : 26, rue Saint-Isidore. Source : Google Street View, 2010.

La maison avec toit mansardé

Dans le dernier quart du XIX^e siècle, la mode du toit mansardé atteint l'habitat vernaculaire québécois. Si aux États-Unis ce type de toit semble réservé aux résidences de prestige ou, au mieux, aux maisons avec pignon en façade¹⁷⁹, il en est tout autrement au Québec. Même un quartier ouvrier comme le quartier Nord possède un nombre appréciable de maisons coiffées d'un tel toit. Une quinzaine d'exemples de ce patrimoine propre au Québec francophone subsiste encore aujourd'hui dans le quartier, dont certains conservent leurs principaux attributs d'origine (**fig. 39**).



Figure 39 : À gauche, maisons mansardées à logements multiples sur la rue Saint-Isidore. À droite, maison au toit mansardé (11, rue Arthur). Source : Google Street View, 2010.

Un patrimoine à valoriser

Le patrimoine historique du quartier Nord reste méconnu. Seules deux maisons se retrouvent dans l'inventaire de 1984 et aucune dans les *Reflets campivallensiens*. À la lumière de notre analyse, il mérite une toute autre considération. Bien sûr, le cadre bâti y est fortement altéré, mais la trame urbaine demeure bien lisible. La carte 8 dresse un pré-inventaire de son patrimoine bâti et identifie les ensembles d'intérêt. Pour mettre en valeur ce patrimoine, une zone regroupant trois ensembles d'intérêt nous semble propice à la constitution d'un site du patrimoine, et ce, malgré l'ouverture assez récente de la rue Buntin entre les rues Arthur et Saint-Denis. Un travail plus approfondi pourrait évidemment modifier cette proposition, mais l'idée demeure d'offrir à ce patrimoine une forme de reconnaissance, malgré que les témoins de ce patrimoine souffrent souvent d'un manque d'intégrité.

Par ailleurs, deux autres lieux méritent une attention particulière. D'abord, l'édifice de la Shawinigan Water Power qui affiche des qualités architecturales intéressantes. Dans ce cas, il s'agit de déterminer sa valeur au plan national, ce qui nécessite de procéder à une courte recension des écrits, une tâche qui dépasse le cadre de ce mandat. À la suite de

cette étape, peut-être pourra-t-on considérer des avenues de reconnaissance patrimoniale. Aucune incertitude ne devrait par contre planer sur la maison Sullivan. Située sur les rives du petit chenal, près de l'endroit où ce dernier rejoignait la rivière Saint-Charles, le site comprend une grande maison rectangulaire de deux étages coiffée d'un toit mansardé avec brisis et terrassons sur les quatre versants. Cette vaste maison bourgeoise en très bon état est accompagnée d'un grand entrepôt tout aussi intéressant qui reprend, avec son toit aux deux versants ponctués de deux pentes, la forme de certaines granges d'influence américaine. Le site constitue assurément un lieu de mémoire important de la ville, tant par l'ancienne géographie qu'il rappelle par son emplacement que par la valeur associée à la famille Sullivan, dont les générations successives furent propriétaires de la Petite Île et arpenteurs de plusieurs quartiers de la ville¹⁸⁰.

En bref :

- paysage particulier, et ce, pour l'ensemble du Québec;
- cœur ouvrier historique de la ville de Salaberry-de-Valleyfield;
- trame urbaine relativement intacte, notamment l'alignement de petits volumes à un ou deux étages avec de faibles marges de recul par rapport à la rue;
- rappels d'une ancienne géographie, notamment la rue May qui évoque l'ancien chenal au sud de l'île Leduc (Petite Île);
- relative rareté des témoins résidentiels du XIX^e siècle;
- influence américaine précoce qui marque en partie le patrimoine bâti du quartier;
- un patrimoine en danger.

Secteur du Quartier-Ouest

Constitué officiellement en 1884 à la faveur d'un premier découpage administratif, le quartier Ouest forme un polygone délimité grossièrement à l'ouest par le boulevard Quévillon, à l'est par l'avenue Saint-Thomas, au nord par la rue Victoria, la Marina et l'ancien canal de Beauharnois, et au sud par la rue Salaberry (**carte 9**). Une grille orthogonale compose sa trame urbaine, mais de petits développements urbains expliquent l'irrégularité du plan d'ensemble. Le secteur s'agrandit ainsi de petits projets en petits projets, que l'on reconnaît par les anciennes divisions agricoles, jusqu'aux environs des années 1900. À cette date, il est densément recouvert de petites maisons modestes en bois et de quelques immeubles à logements multiples en brique.

Les tracés fondateurs

Sur le plan urbanistique, le secteur compte l'un des plus anciens développements résidentiels de la ville, celui du curé Joseph Lasnier et du bourgeois Lambert Tessier. Conçu à la fin des années 1860, il forme un triangle aplati formé entre l'ancien canal et les rues Ellice et Sainte-Anne, du noyau paroissial jusqu'aux environs de la rue Saint-Théodore (**fig. 11**). Les rues qui le forment se reconnaissent encore aisément par l'étroitesse de leurs tracés adoptés avant les premiers règlements à cet effet. La rue Ellice, qui s'étend de part et d'autre du chemin Larocque, en constitue certes l'épine dorsale et contribue, par la singularité de sa trame, à la grande valeur patrimoniale du secteur. Sans nul doute cette portion du secteur constitue-t-elle le cœur patrimonial du quartier et l'une des zones importantes dont l'héritage mérite une revalorisation.

Le chemin Larocque, autre tracé fondateur du secteur, arbore un profil d'origine plus dégradé, puisqu'il est agrandi à au moins deux reprises¹⁸¹. Sans être un tracé fondateur, le secteur compte une artère commerciale de quartier, la rue du Marché. Prévüe dès l'origine avec 50 pieds de largeur¹⁸², la rue conserve toujours son caractère commercial, une valeur patrimoniale d'usage qu'il importe de souligner.

Une concentration de maisons patrimoniales

Comme les quartiers Nord et Est, le secteur est aussi le fruit d'une urbanisation effrénée durant le dernier quart du XIX^e siècle. Mais la lisibilité des volumes s'avère plus aisée que dans le quartier Nord, avec pour résultat un plus grand nombre de témoins résidentiels, soit environ une centaine. On y compte aussi un plus grand nombre de témoins dont les caractéristiques d'origine restent visibles. Quartier ouvrier d'abord et avant tout, la structure sociale était toutefois nettement plus diversifiée que dans le quartier Nord, si bien que le cadre bâti reflète certains clivages sociaux. Le secteur compte ainsi cinq modèles principaux de résidences et on dénote une influence américaine moindre que dans le quartier Nord.

Les modèles vernaculaires proprement québécois forment une large partie du paysage bâti. Les maisons rectangulaires d'un étage et demi de plan rectangulaire coiffées d'un toit à deux versants avec larmiers retroussés se rencontrent fréquemment. Plus grandes que les versions que l'on rencontre dans le quartier Nord, on en rencontre aussi davantage avec deux logements (**fig. 40**). Encore plus nombreuse, la variante avec toit mansardé trouve un écho particulier dans ce quartier largement francophone. Il s'agit du modèle le plus récurrent dans le quartier.



Figure 40 : Maisons dans le quartier Ouest. À gauche, au premier plan, un modèle vernaculaire québécois et, au second plan, une maison avec pignon en façade qui se distingue par son allure bourgeoise (27-29, rue Sainte-Anne). À droite, un modèle vernaculaire québécois à deux logements au coin des rues Lasnier et Ellice. Source : Google Street View, 2010.

On trouve aussi un peu plus d'une dizaine des maisons avec pignon en façade ici et là. Elles ressemblent à celles du quartier Nord, notamment par la modestie de leur gabarit et leur élévation d'un étage et demi, mais certaines arborent une ornementation plus élaborée, faisant même figure de maisons bourgeoises (**fig. 40**). On dénombre une variante de la maison avec pignon en façade, la maison avec un plan en L (*gable front house and wing family*). Cette maison, absente dans le quartier Nord et que l'on trouve tant en milieu rural qu'urbain aux États-Unis, connaît un grand succès dans le sud du Québec plus anglophone. L'ajout d'une aile perpendiculaire à la façade avec pignon constitue certes sa caractéristique majeure, mais il faut comprendre que ce type de maison révèle d'abord dans la plupart des cas une certaine « aisance »¹⁸³ (**fig. 41**). Cependant, ces « belles » maisons de quartier en bois demeurent somme toute modestes, affichant dans tous les cas une élévation d'un étage et demi et peu d'ornements.

Le secteur du Quartier-Ouest compte aussi plusieurs exemples de maisons à logements multiples, signe d'une densité urbaine réelle. D'abord en bois, puis en brique, elles se concentrent au sud du quartier (**carte 9**) où on note une concentration intéressante à l'intersection du chemin Larocque et de la rue du Marché (**fig. 42**). Enfin, il faut également mentionner la présence de maisons bourgeoises, notamment à l'extrémité ouest du quartier, sur la rue Champlain, devant le collège devenu cégep, et la portion résidentielle de la rue Victoria comprise dans le secteur.



Figure 41 : Maison avec un plan en L (32, rue Saint-Lambert). Source : Google Street View, 2010.



Figure 42 : Maisons à logements multiples dans le quartier Ouest. À gauche, un exemple en brique (au coin de la rue du Marché et du chemin Larocque) et, à droite, un exemple plus ancien avec parement de bois (33, rue Saint-Lambert). Source : Google Street View, 2010.

Un patrimoine significatif

Ce patrimoine bénéficie d'une dizaine de mentions dans les recensions patrimoniales, surtout dans *Reflets campivallensiens*. Dans la plupart des cas, il s'agit de résidences bourgeoises ou de maisons associées à un personnage important. Nous dressons un portrait nettement plus large du potentiel patrimonial, tel que le montre la carte 9. Compte tenu de la qualité des témoins, nettement supérieurs à ceux du quartier Nord, et de la concentration que l'on y observe, surtout dans la partie nord du quartier – la plus vieille section –, le secteur dispose du patrimoine le plus représentatif des anciens quartiers de la ville. Il représente bien le Salaberry-de-Valleyfield de la fin du XIX^e siècle en raison de son caractère ouvrier, mais aussi par la relative diversité de son tissu urbain qui exprime un milieu social composé de ménages exerçant une foule de métiers, y compris certaines professions libérales. Cette relative hiérarchie sociale que rappellent les témoins, tranche tout de même avec celle peu diversifiée du quartier Nord. Le caractère paroissial du quartier apparaît ainsi davantage qu'ailleurs dans la ville. La localisation de ce patrimoine près du secteur de la cathédrale et de l'ancien collège donne d'ailleurs au secteur une physionomie de grosse paroisse urbaine. La concentration des immeubles

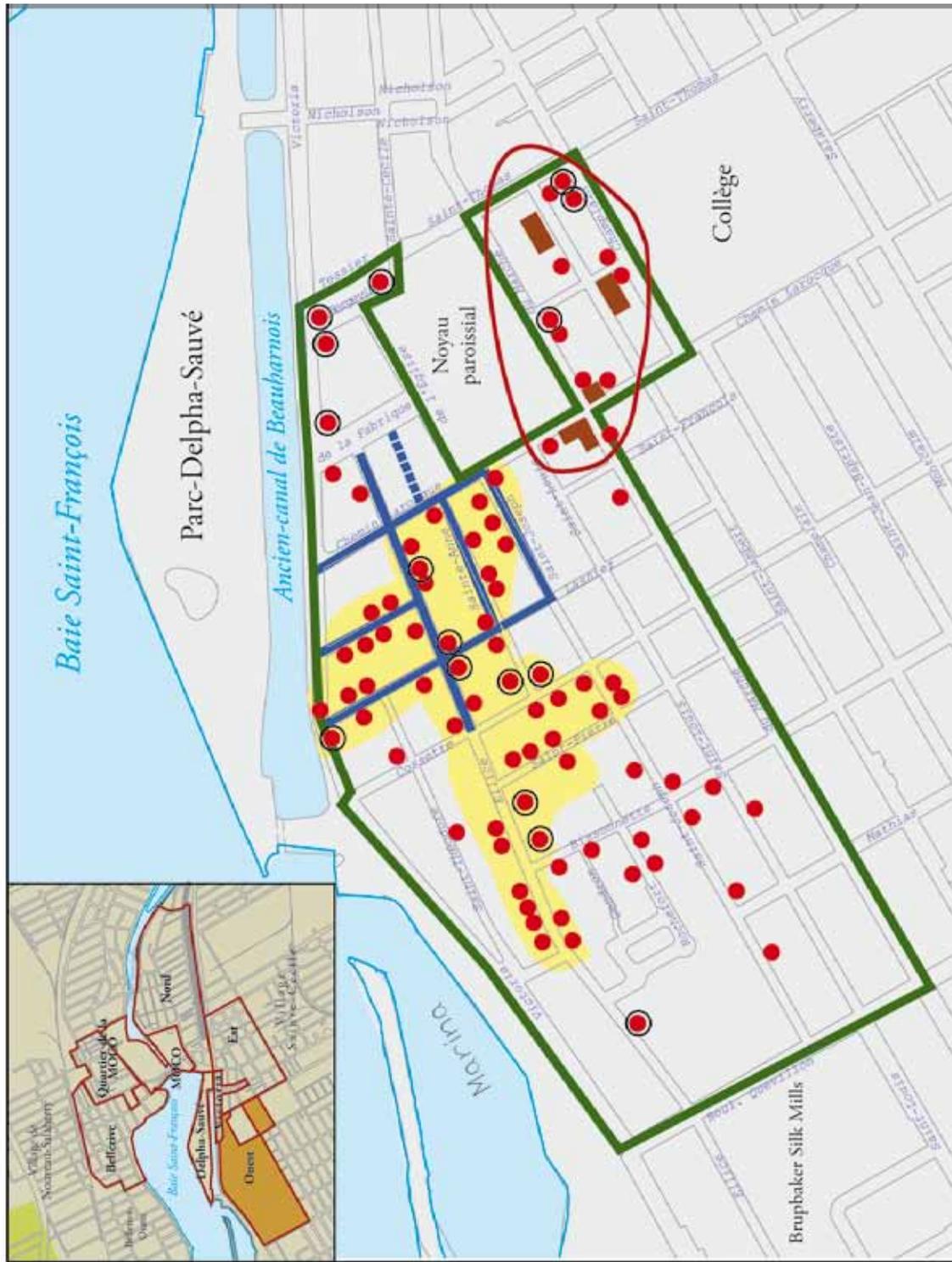
à logements multiples dans la partie sud du secteur évoque également le caractère très urbain de la paroisse où prédomine tout de même l'habitat isolé. La petitesse des lots traduit cependant encore la nature très dense de l'habitat et, par ricochet, du caractère ouvrier de son tissu social.

La carte 9 identifie deux zones de concentration patrimoniale importante. La première concerne un large espace compris dans la plus vieille partie du quartier. Elle regroupe plus d'une quarantaine de témoins résidentiels et intègre en bonne partie les tracés de rues fondateurs du quartier. Les volumétries que l'on y observe, la faible marge de recul des résidences, la préservation du réseau viaire d'origine, la nature sociale de la communauté d'origine qu'on y lit et le rappel d'une urbanisation rapide dans le dernier quart du XIX^e siècle, sont autant d'éléments qui militent en faveur d'une mise en valeur patrimoniale. Quant au rayonnement patrimonial de cet ensemble, il revêt au moins une importance régionale, considérant que Salaberry-de-Valleyfield est un chef-lieu et qu'aucun équivalent n'existe dans la région du Haut-Saint-Laurent, voire du Suroît tout entier.

En bref :

- le quartier regroupe plusieurs rues très anciennes, notamment celles associées au lotissement Lasnier-Tessier;
- la trame urbaine reste intacte, notamment les alignements de rues et les marges de recul;
- présence de la plus forte concentration de témoins résidentiels de la fin du XIX^e siècle;
- diversité des témoins résidentiels qui rappelle la stratification sociale d'une grande paroisse urbaine.

Carte 9 : Le secteur du Quartier-Ouest



- Proposition préliminaire de reconnaissance patrimoniale**
- Témoin du dernier quart du XIX^e siècle
 - Ensemble d'intérêt
 - Mention dans l'inventaire et le guide patrimoniaux
 - Lotissement Lasnier-Tessier
 - Site du patrimoine

Secteur du Quartier-Est

Également constitué officiellement en 1884 lors du premier découpage municipal, le secteur du Quartier-Est forme un polygone délimité grossièrement à l'ouest par la rue Saint-Thomas, à l'est par la rue McClaren, au nord par la rue Victoria, l'ancien canal de Beauharnois et la rue Sainte-Cécile, et au sud par la rue Salaberry. Sa trame urbaine se compose d'une grille relativement orthogonale. La partie près de l'ancienne écluse no 14 conserve cependant des traces d'une urbanité antérieure aux angles droits d'une grille orthogonale (**carte 10**). Les rues Nicholson et Jacques-Cartier, entre autres, ne s'alignent pas parallèlement à la grille en raison du choix de son concepteur dans les années 1860, le propriétaire foncier Kristoph Nicholson. De petites rues, voire des ruelles, rappellent par ailleurs les plus anciens lotissements du quartier. Plus au sud, le quartier prend davantage les allures d'un plan d'ensemble cohérent avec ses alignements de rues réguliers. Plus grands, les lots de certaines artères s'adressent à une clientèle nettement plus aisée, coupant le quartier en deux. On trouve également dans cette partie du secteur le parc Salaberry, un « emblème » du quartier qui confirme la prise en charge par les élus d'une certaine vision urbanistique. Tous ces grands traits du réseau viaire de l'époque sont encore aujourd'hui parfaitement lisibles et constituent un patrimoine urbanistique de valeur.

Le quartier Est compte de nombreuses pertes sur le plan patrimonial. Une carte du milieu du XX^e siècle suffit à mesurer l'ampleur des changements qui ont eu cours dans les petits îlots ouvriers qui jouxtaient l'ancien canal de Beauharnois (**fig. 43**). À cette date, le raccordement des rues Jacques-Cartier et Académie à l'avenue du Centenaire n'avait pas encore entraîné, avec le passage de milliers d'automobiles quotidiennement, une déstructuration marquée de ces îlots. En conséquence, il s'agit de l'ancien quartier de la ville qui compte le moins de témoins bâtis du dernier quart du XIX^e siècle, soit une quarantaine. Il faut dire cependant que ce nombre s'explique en partie par la présence d'un habitat bourgeois, moins dense par définition que celui des lotissements ouvriers. Le secteur devient en effet le lieu de résidence d'une partie de la bourgeoisie, surtout francophone. Dans la foulée, le quartier arbore également un patrimoine qui date davantage du premier quart du XX^e siècle et qui évoque également un habitat relativement aisé avec ses grands terrains et ses maisons de bonnes dimensions. Comme partout, on retrouve des maisons de deux étages avec toits à quatre versants (dite *four square*) et des modèles de maisons à deux versants, notamment sur les rues McClaren et Isabella. Mais, comme nous l'avons déjà mentionné, ce patrimoine plus commun n'a pas été pris en compte dans la présente étude.

Enfin, signalons la présence d'une valeur d'usage : le patrimoine commercial. Actifs principalement sur la rue du Marché, qui dessert à la fois les quartiers Ouest et Est, les commerces nichent aussi près du secteur Victoria-Nicholson, autour de l'ancien marché public auquel ils étaient étroitement liés (**fig. 47**).

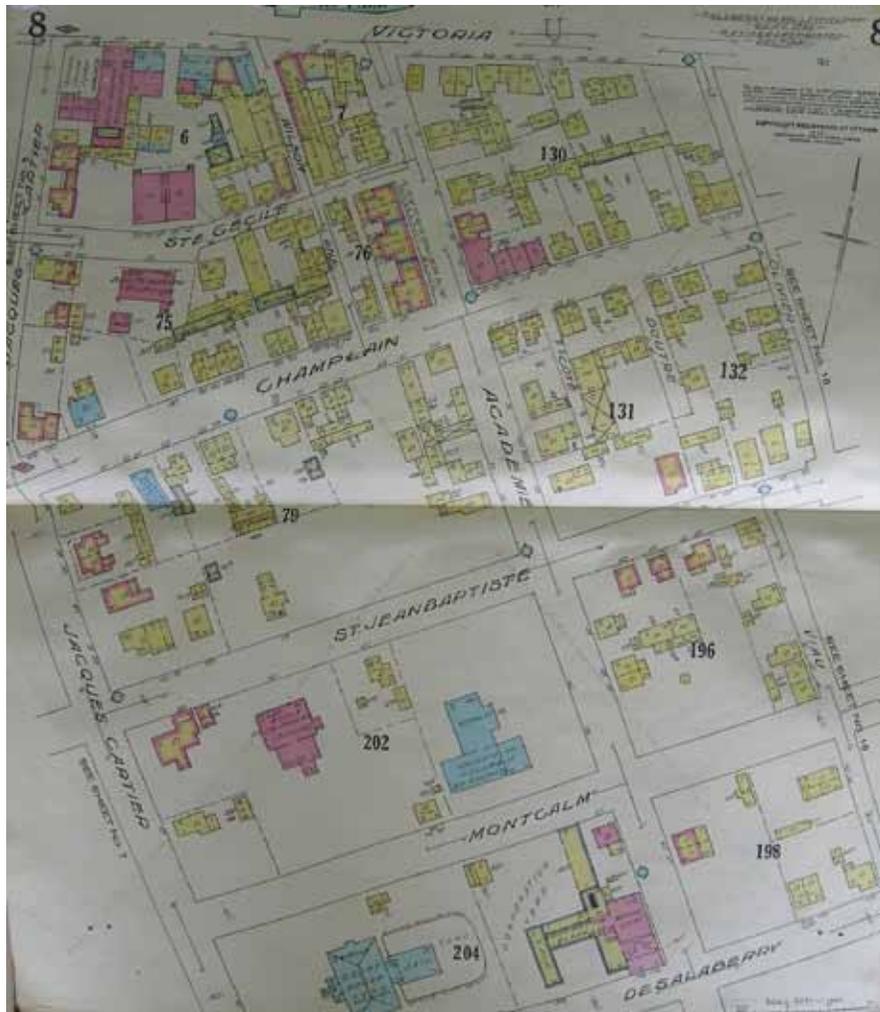


Figure 43 : Le quartier Est au milieu du XX^e siècle. Détail du plan d'assurance-incendie de 1941. Source : Muséo-Musée de Société des Deux-Rives, Salaberry-de-Valleyfield

Un quartier : deux réalités

Le quartier Est se présente comme un secteur où se rencontrent deux unités de paysage, l'une caractéristique des quartiers ouvriers et l'autre davantage associée aux quartiers bourgeois. D'une part, le secteur compte de très anciens lotissements résidentiels près de l'ancien canal de Beauharnois. De petites rues et de petites ruelles forment cette enclave développée dès la fin des années 1850. Les rues se reconnaissent encore aisément par l'étroitesse de leurs tracés adoptés avant les premiers règlements à cet effet et par une densité très élevée (fig. 43). Plusieurs témoins résidentiels subsistent encore de nos jours dans un espace ayant pour épicerie les rues Académie et Champlain (carte 10). Le quadrilatère formé des rues Champlain, Jacques-Cartier, Saint-Cécile et Victoria présentait un cadre

bâti comparable, mais malheureusement les témoins s'y font rares comme nous l'avons expliqué précédemment. D'autre part, le quartier accueille des résidents plus fortunés qui font construire des résidences cossues dans un tissu urbain nettement moins dense (**fig. 43**). On en trouve encore quelques exemples le long de la rue Jacques-Cartier et autour du parc Salaberry (**carte 10**), dans un cadre urbanistique plus aéré. Les rues et les lots, plus larges, et l'aménagement du parc rappellent que ce cadre urbain était destiné davantage aux classes moyennes supérieures, voire à la bourgeoisie locale.

Les types architecturaux

Les modèles résidentiels ouvriers témoignent, à l'instar des quartiers Nord et Ouest, de la forte croissance de la ville entre 1870 et 1900. On y retrouve une parenté avec les types architecturaux rencontrés dans le quartier Nord, si bien que ce secteur peut être vu comme une extension de ce dernier (**carte 14**). Parmi les témoins rencontrés, on note quelques exemples de maisons avec pignon en façade, de maisons de conception québécoise et de petites résidences à toit mansardé avec pignons latéraux. À cela s'ajoutent quelques immeubles à logements multiples dont un ou deux exemples conservent leur parement en bois d'origine (**fig. 44**).



Figure 44 : Les types architecturaux rencontrés dans le quartier Est. Dans l'ordre habituel : un exemple de maison de conception québécoise (50, rue Champlain), une maison mansardée avec pignon en façade (19, rue Viau), un maison mansardée avec pignons latéraux (5, rue Sainte-Cécile) et un immeuble à logements multiples (13, rue Champlain). Source : Google Street View, 2010.

Les modèles plus cossus offrent, sans surprise, une plus grande variété de styles. Des villas italiennes (55, rue Jacques-Cartier) côtoient des maisons aux influences Queen Ann (106, rue Saint-Jean-Baptiste; 100, rue Champlain), néogothiques (43, rue Jacques-Cartier), tandis que d'autres adoptent la mode de la mansarde sur quatre versants (98, rue Champlain). La norme commune de ces maisons demeure leurs grandes dimensions, ainsi qu'une propension à une ornementation poussée, une tendance de la fin de l'époque victorienne (110, rue Nicholson; 175, rue Salaberry) (**fig. 45**).



Figure 45 : Maisons cossues d'inspirations stylistiques diverses dans le quartier Est. À gauche, un modèle italianisant (rue Jacques-Cartier), au centre une maison aux influences Queen Anne (100, rue Champlain) et à droite, un modèle de la fin de l'époque victorienne (110, rue Nicholson). Source : Google Street View, 2010.

Un patrimoine reconnu

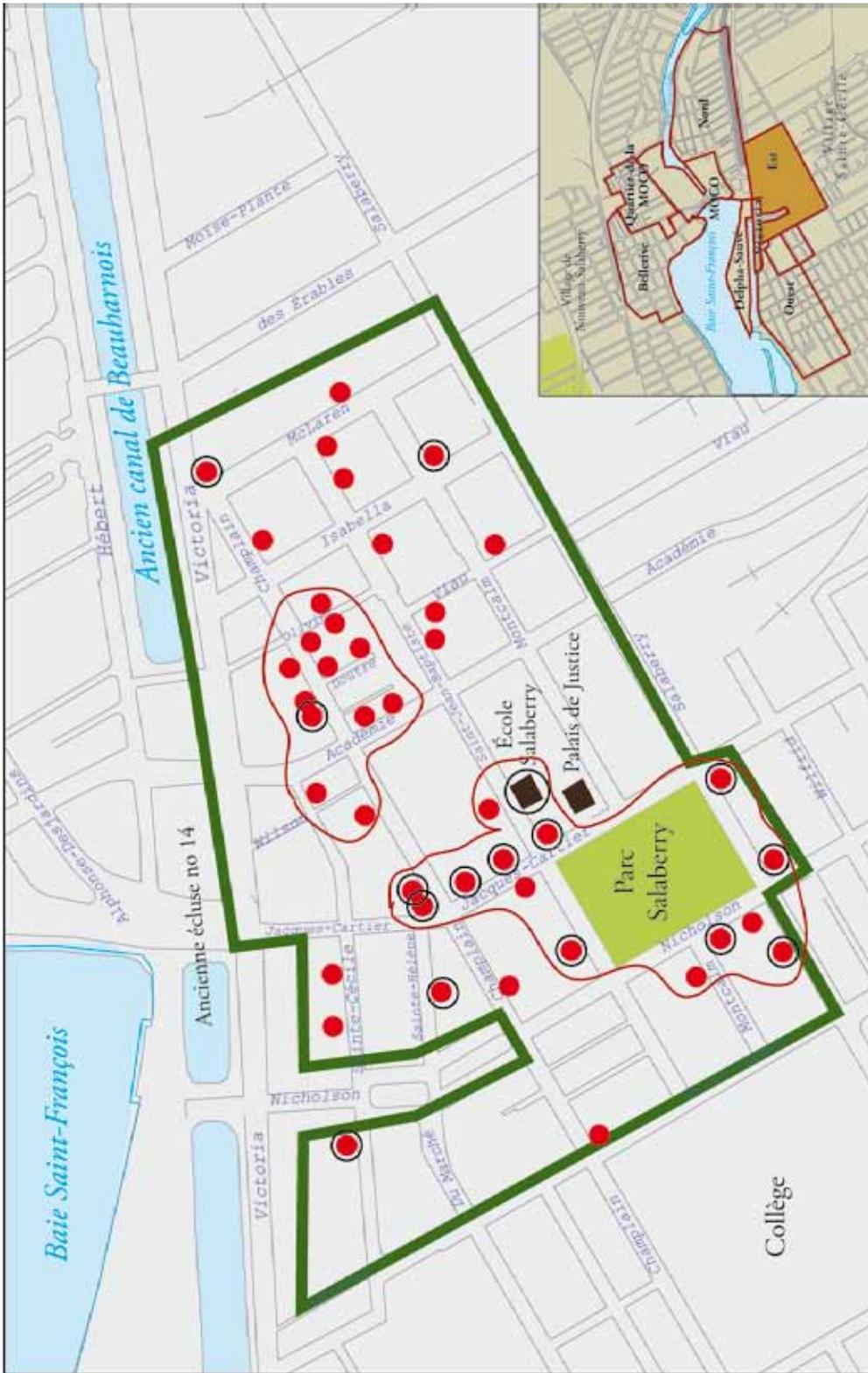
Pas moins du tiers des résidences que nous avons identifiées bénéficient d'une mention dans *Reflets campivallensiens* ou dans l'inventaire de 1984, un pourcentage qui ne se compare nullement avec les bas taux constatés dans les quartiers Nord et Ouest. La carte 10 permet de comprendre aisément ce phénomène. La zone « bourgeoise » a en effet retenu beaucoup l'attention des recenseurs, tandis que la portion ouvrière du quartier montre un taux de recension inférieur à 10 %. Cette surreprésentation de maisons bourgeoises dans un vieux quartier de Salaberry-de-Valleyfield explique donc les nombreuses mentions dans les recensions patrimoniales. C'est là, soulignons-le, un des grands paradoxes de ces travaux : Salaberry-de-Valleyfield était d'abord une ville ouvrière.

En bref :

- la trame urbaine reste relativement intacte, notamment les lotissements qui desservent distinctement les ouvriers et les classes supérieures;
- le quartier se divise historiquement en une section ouvrière et une section « bourgeoise »;
- nombreuses pertes, surtout dans la section ouvrière du quartier;
- présence d'une activité commerciale continue sur certaines artères;

- forte concentration de maisons bourgeoises de la fin du XIX^e siècle;
- présence du parc Salaberry.

Carte 10 : Le secteur du Quartier-Est



- Témoin du dernier quart du XIXe siècle
- Ensemble d'intérêt
- Mention dans l'inventaire et le guide patrimoniaux

Secteur Victoria-Nicholson

Le secteur Victoria-Nicholson est formé de deux artères importantes développées par Kristoph Nicholson vers le début des années 1860, au cœur du centre ancien de Salaberry-de-Valleyfield. La rue Victoria, l'artère principale de la ville avec l'ancienne rue Saint-Laurent (rue Alphonse-Desjardins)¹⁸⁴, en constitue l'axe est-ouest. Le secteur comprend la portion de la rue Victoria située entre les rues Tessier et Jacques-Cartier (**carte 11**). La seconde artère du secteur, la rue Nicholson, est un axe perpendiculaire à la rue Victoria qui mène à une grande place sur laquelle on retrouve l'hôtel de ville et la caserne de pompiers.

Dès la fin du XIX^e siècle, la rue Victoria revêt un caractère commercial qui s'accroît avec la construction de magasins d'envergure qui attirent une clientèle régionale. Les édifices prennent alors du volume, remplaçant les plus petits immeubles de première génération. Cette notoriété s'accompagne très tôt d'un processus d'embellissement. La ville prend en effet le contrôle des « décharges » qui la séparent de l'ancien canal de Beauharnois dès le milieu des années 1880¹⁸⁵, ce qui permet de régler progressivement les problèmes d'odeurs et les risques d'épidémie qu'elles font courir¹⁸⁶. Quant à la rue Nicholson, elle constitue le prolongement commercial de la rue Victoria. Le même type d'édifices commerciaux s'y poursuit jusqu'aux deux édifices municipaux.

Un « front de canal » emblématique

Dans le patrimoine populaire de la ville, le secteur Victoria-Nicholson est devenu un emblème de la ville. Emprunté par tous les Campivallensiens depuis la création de la ville, le secteur constitue aussi un espace public reconnu par l'usage. Ses édifices commerciaux de deux ou trois étages de bonne tenue se laissent en effet observer sans entrave visuelle, de l'ancien canal de Beauharnois, du parc Delpha-Sauvé et de la rue Victoria, laissant ainsi à tous le loisir de contempler ce « front de canal » d'un peu partout autour de la baie. Il s'agit d'un paysage singulier qui a peu, voire aucun équivalent au Québec (**fig. 46**). En outre, l'ouverture de la rue Nicholson amène un autre point de vue qui allait lui aussi devenir un paysage familier aux Campivallensiens (**fig. 47**). Depuis le début des années 1880, la percée visuelle se termine par la vue de l'hôtel de ville et du marché public, l'un des édifices les plus prestigieux de la ville. Avec la reconstruction de l'hôtel de ville en 1961-1962, cette partie de la rue Nicholson dégage une monumentalité renouvelée par la mise en valeur spectaculaire de l'œuvre de l'architecte Jean-Marie Laffeur, dont c'est là la réalisation la plus marquante¹⁸⁷.

Tout ne s'arrête pas au caractère emblématique du secteur. Ancré dans le quartier Est, ses fonctions ne sont pas seulement locales. La rue Victoria attire des clients bien au-delà de ce quartier : ses boutiques spécialisées et son commerce de gros en font un secteur qui dessert une clientèle régionale.



Figure 46 : Vue de la rue Victoria depuis l'ancien canal de Beauharnois. Source: BANQ-M, Fonds Magella-Bruneau.



Figure 47 : Vue de la rue Nicholson depuis la rue Victoria. À gauche, on aperçoit, au fond, l'ancien hôtel de ville occupé en partie par le marché public. Source : BANQ, Collection de cartes postales. À droite, la perspective actuelle. On distingue, au fond, l'hôtel de ville actuel rénové et agrandi par Jean-Marie Lafleur et, au premier plan à gauche, l'immeuble Dion, et à droite, l'immeuble Laroche. Source : Google Street View, 2010.

Des immeubles commerciaux de qualité

En ce qui concerne le cadre bâti, le secteur s'évalue comme la résultante de l'urbanisation rapide des années 1870-1900. En effet, on peut voir l'apparition de ces immeubles de facture architecturale raffinée comme la conséquence de la place qu'occupe la municipalité dans l'espace régional. Cette architecture de « front de canal » se concrétise, rappelons-le, à partir des années 1890, au moment où la population de la ville connaît une forte croissance (**fig. 8**), à une époque où l'avenir de la municipalité semble assuré.

Depuis le remplacement de bon nombre des immeubles des années 1860-1870, au tournant du XX^e siècle, le cadre bâti a assez bien survécu. Certes, de vieux immeubles

des années 1860-1880 n'existent plus, tandis que d'autres furent soumis à des travaux qui altèrent complètement leurs physionomies. Parmi les pertes, signalons l'édifice de la banque d'Hochelaga, un grand magasin de tissus et d'articles de mercerie sur la rue Victoria, de même que l'ancienne caserne de pompiers remplacée par l'actuel poste de police au début des années 1930 et l'ancien hôtel de ville dont une partie des matériaux furent intégrés dans le nouvel hôtel de ville de 1961-1962. Finalement, il reste une quinzaine de bâtiments commerciaux significatifs, en plus de la caserne de pompiers, de l'hôtel de ville et de l'édifice de la banque Provinciale, un bilan patrimonial somme toute fort intéressant.

Les recensions patrimoniales (*Reflets campivallensiens* et inventaire patrimonial de 1984) mentionnent la quasi totalité des édifices qui nous concernent, soit une couverture plus que respectable. Parmi les édifices identifiés, mentionnons un ancien grand magasin de tissus et d'articles de mercerie (édifice Dion, **fig. 49**), un ensemble de deux magasins-entrepôts identiques rappelant ceux que l'on rencontre dans le Vieux-Montréal (édifice Ostiguy, **fig. 48**), l'ancien bureau de poste (**fig. 50**), l'immeuble A. H. Besner (rue Nicholson), l'immeuble Laroche (**fig. 47**), la banque Provinciale (rue Nicholson) et, bien sûr, l'hôtel de ville ainsi que la caserne de pompiers (**fig. 51**).



Figure 48 : L'édifice Ostiguy sur la rue Victoria. Source : Google Street View, 2010.



Figure 49 : L'édifice Dion sur la rue Victoria. Source : Google Street View, 2010.



Figure 50 : L'ancien bureau de poste sur la rue Victoria. Source : Google Street View, 2010.



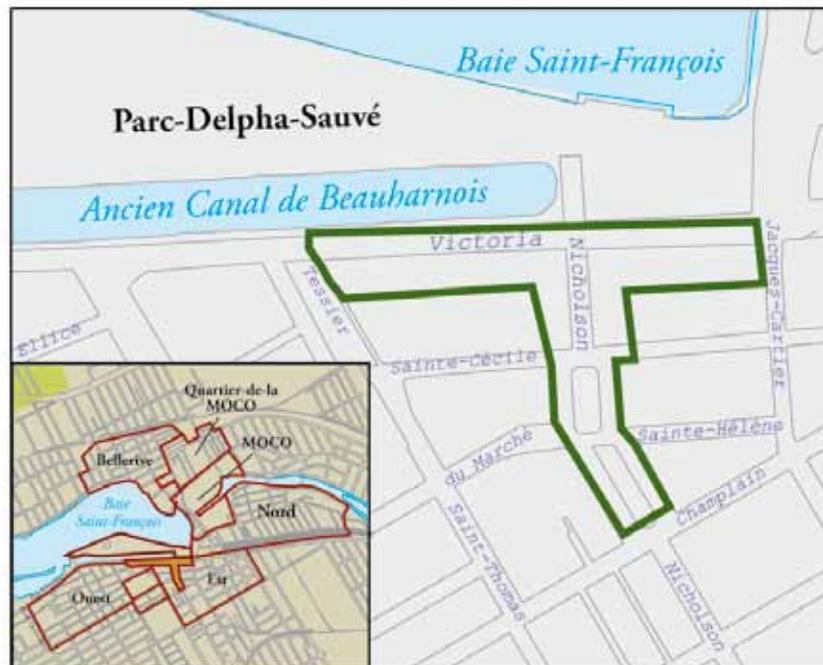
Figure 51 : À gauche, la caserne de pompiers. À droite, l'hôtel de ville. Source : Google Street View, 2010.

Ce cadre bâti considérable reste largement à étudier pour en mesurer l'importance patrimoniale. Le statut que l'on pourrait accorder au secteur dépend de cette étude, mais d'ores et déjà on peut affirmer qu'en tant que secteur emblématique de la ville et lieu de concentration des édifices les plus prestigieux de Salaberry-de-Valleyfield, le secteur possède les atouts pour la constitution d'un site du patrimoine. Reste à évaluer le rayonnement de son patrimoine qui dépasse peut-être les frontières de la ville, notamment en raison de sa localisation qui met en scène un paysage commercial en « front de canal » unique au Québec.

En bref :

- cœur de l'ancien Salaberry-de-Valleyfield;
- présence continue d'immeubles commerciaux d'envergure depuis le dernier quart du XIX^e siècle;
- paysage singulier de « front de canal » qui a peu, voire aucun, équivalent au Québec;
- pôle d'attraction régional depuis longtemps;
- percée visuelle monumentale vers la grande place de l'hôtel de ville et de l'ancienne caserne de pompiers.
- percée visuelle vers la baie et le canal.

Carte 11 : Le secteur Victoria-Nicholson



Secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton

Outre les ouvriers qui s'installent dans les lotissements des années 1870-1880, notamment ceux que l'on désigne aujourd'hui sous le nom de quartier Nord, la Montreal Cotton a aussi besoin d'une main-d'œuvre spécialisée qu'elle doit loger. L'entreprise dispose à cette fin d'une vaste réserve foncière localisée surtout au nord de la rivière Saint-Charles. Elle acquiert entre autres trois lots agricoles de la troisième concession de l'île de Salaberry dont les portions au sud font partie de la nouvelle ville de Salaberry-de-Valleyfield (**fig. 52**). Au fil des ans naît un quartier protestant regroupant les cadres de la compagnie et les ouvriers spécialisés venant souvent directement de Grande-Bretagne. Le secteur prend la forme d'un rectangle bordé à l'ouest par l'avenue Grande-Île, à l'est par la rue Stevenson, au nord par les rues East Park et Cousineau et au sud par la rue Dufferin (**carte 12**).

En 1879, seules quatre ou cinq maisons se trouvent sur ces immenses terrains, dont celle de Richard Whitaker, le gérant de la Montreal Cotton. Les ouvriers spécialisés sont ensuite logés temporairement sur un terrain qui jouxte la nouvelle église presbytérienne bâtie en 1881-1882¹⁸⁸. Dès 1885, l'entreprise lotit plus de 150 lots dans le quadrilatère compris entre l'avenue Grande-Île, les environs de l'avenue Saint-Charles – le développement s'arrête finalement à la rue Stevenson –, l'avenue Allan (boulevard du Havre, alors limite de la municipalité) et le chemin de la troisième concession (rue Dufferin)(**fig. 52**).



Figure 52 : Détail d'un plan de la ville montrant les lots agricoles acquis par la Montreal Cotton sur lesquels la compagnie érige des maisons pour ses cadres et ses ouvriers spécialisés. Source : BANC, Gouvernement du Canada, *Plan of town of Salaberry de Valleyfield at Upper entrance*, RG84M 81203/66, 1881.



Figure 53 : Vue d'ensemble du secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton vers 1971. Source : Collection Ken Lyons, Muséo-Musée de société des Deux-Rives, Salaberry-de-Valleyfield

Un projet urbain

Une grille de rues orthogonale se greffe au chemin de Saint-Timothée que l'on élargit en 1881 (rue Dufferin)¹⁸⁹, dont des ruelles, signe du caractère moderne et urbain du projet. Les promoteurs se conforment ainsi au règlement no 32 de mai 1884 de la municipalité qui exige la présence de ruelles, un règlement par ailleurs peu suivi dans le reste de la ville¹⁹⁰. Dès la fin des années 1880, la portion qui s'étend de l'avenue Grande-Île à la rue Maden se couvre de maisons confortables louées à des ouvriers spécialisés et à des cadres. En outre, des institutions religieuses et d'enseignement acquièrent par donation des lots sur lesquels elles construisent leurs édifices. En 1895, le développement, bien qu'incomplet, s'étend jusqu'à la rue Stevenson (**fig. 53-54**). Le quartier de la compagnie comprend alors divers types de maisons standardisées en brique ou en bois sur d'assez grands terrains. Avec l'annexion de Bellerive en 1904, le secteur s'agrandit au nord pour intégrer la rue East Park, tout près de la voie ferrée, qui constitue désormais la nouvelle frontière municipale.

Le projet de développement urbain de la Montreal Cotton est majeur, peut-être le premier véritable « quartier » de maisons de compagnies au Québec. Il existe de nombreux précédents aux États-Unis, notamment dans plusieurs villes où les compagnies de textiles construisent surtout des logements pour les ouvriers. À Salaberry-de-Valleyfield, la compagnie réserve ses résidences à ses employés protestants qualifiés.

Au Québec, les quartiers de compagnies naissent surtout après la construction des premières grandes centrales hydro-électriques. Les quartiers occupent de plus grandes superficies que celui de Salaberry-de-Valleyfield, jusqu'au point où l'on parle parfois de villes de



Figure 54 : Le secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton au milieu du XX^e siècle. Détail du plan d'assurance-incendie de 1941. Source : Muséo-Musée de société des Deux-Rives, Salaberry-de-Valleyfield

compagnies¹⁹¹. À ce titre, peut-être peut-on suggérer que le quartier de la Montreal Cotton ait été une expérience pionnière d'un mouvement qui allait enthousiasmer bon nombre de penseurs de la ville au Québec.

Le quartier présente d'abord un intérêt patrimonial sur le plan urbanistique. Il naît presque au même moment que certains quartiers et pourtant sa grille de rue s'en détache nettement. Plus larges, les rues offrent des espaces d'aménagement non négligeables – les plantations d'arbres y sont possibles –, d'autant plus que les ruelles permettent un accès secondaire qui favorise le déplacement en arrière-cour de certaines activités. Par ailleurs, l'homogénéité du plan d'ensemble apparaît comme l'une des grandes caractéristiques du secteur. Des maisons identiques occupent des pans de rues complets, les modèles variant d'une rue à l'autre (**fig. 53-54**). Cette disposition exprime une hiérarchisation professionnelle au sein même du projet, des patrons aux cadres, des cadres aux ouvriers spécialisés.

De nombreuses institutions

Le projet comprend aussi une dimension institutionnelle exceptionnelle si l'on tient compte de la relative petitesse du quartier. La Montreal Cotton et les principaux membres de la communauté d'affaires favorisent en effet l'établissement de pas moins de trois

églises dans le secteur. La première, la *Presbyterian Church of Valleyfield*, affiliée à l'Église d'Écosse et intégrée plus tard à la *Presbyterian Church of Canada*¹⁹², est érigée en 1881-1882 selon les plans du réputé architecte montréalais Alexander C. Hutchinson (**fig. 55**). Les anglicans construisent à leur tour la *St. Mark's Anglican Church* en 1895-1896 sur la rue Gault. Œuvre d'un autre réputé architecte montréalais, John James Browne, le feu la réduit en cendres en 1961. Elle est remplacée aussitôt par une église conçue par la firme d'architectes Goodfellow and Hughes et actuellement toujours en fonction. L'affiliation de la *Presbyterian Church of Valleyfield* à l'Église Unie du Canada en 1925 pousse les presbytériens récalcitrants à fonder une nouvelle congrégation : la *Valleyfield Presbyterian Church*. En 1925, ils se dotent d'un nouveau temple, rue Dufferin, d'un architecte inconnu (**fig. 56**). Enfin, mentionnons l'existence d'une congrégation méthodiste entre 1879 et 1899 à Salaberry-de-Valleyfield. Propriétaire d'un lot près des autres églises protestantes du secteur¹⁹³, il semble pourtant qu'il n'y ait jamais eu d'église construite pendant cette période.

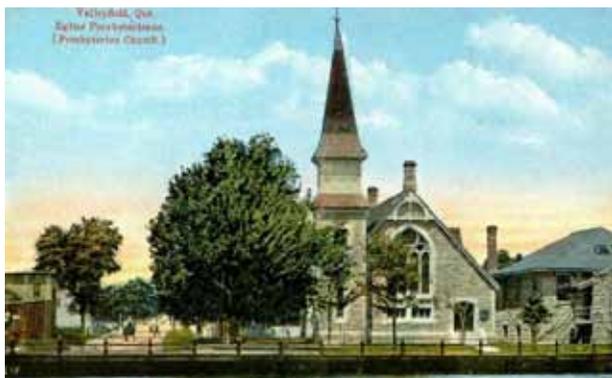


Figure 55 : Vue de la *Presbyterian Church of Valleyfield*, érigée en 1881-1882 par Alexander C. Hutchison sur la rue Dufferin. Source : BANQ-M, Fonds Magella-Bruneau.



Figure 56 : Vue de la *Valleyfield Presbyterian Church*, construite en 1925 sur la rue Dufferin. Source : Fondation du patrimoine religieux du Québec.

L'éducation est aussi rapidement prise en charge. Le grand patron de la Montreal Cotton, Andrew F. Gault, finance la construction, en 1894-1895, d'une école toujours active de nos jours et qui porte son nom, le *Gault Institute*. Au début des années 1910, la *Presbyterian Church of Valleyfield* se dote également d'un bâtiment annexe qui sert aussi d'école¹⁹⁴. Les deux bâtiments, reliés, abritent aujourd'hui le musée de société des Deux-Rives¹⁹⁵.

Même les loisirs sont prévus. Un grand îlot, entre le boulevard du Havre, la rue Dufferin, la ruelle des Tisserands et la rue Maden, accueille nombre d'infrastructures pour la communauté protestante. Terrains de tennis, grande aire de jeux, club de curling et salles de billard sont ainsi mis à la disposition des ouvriers spécialisés et des cadres de la Montreal Cotton. Aujourd'hui, seul le club de curling subsiste, mais il s'agit d'un bâtiment récent situé assez loin de la localisation d'origine.

À tout cela il faut ajouter un élément étranger au plan de la Montreal Cotton : le cimetière protestant. Situé sur la terre immédiatement à l'ouest des propriétés de la Montreal Cotton, son établissement remonte aux années 1860 lorsque son propriétaire, Alexander Anderson, concède un terrain à cette fin. Sa présence dans le paysage urbain de la ville témoigne de 150 ans de présence protestante à Salaberry-de-Valleyfield.

Cette présence institutionnelle est remarquable tant par la quantité que par la concentration des témoins observés. En milieu urbain, cette concentration a peu d'équivalent au Québec.

Un secteur quasi intact

Le secteur conserve la grande majorité de ses témoins du XIX^e siècle, un fait d'armes exceptionnel. Seuls les témoins du sous-secteur des « loisirs » ont laissé place à des projets plus contemporains qui, jumelés à l'élargissement de la rue Maden en 1974, coupent l'ancien quartier des « Anglais » en deux. Cependant, il n'est pas inutile de rappeler que l'environnement immédiat du quartier, lui, a considérablement changé. D'une part, le canal d'amenée, qui faisait autrefois face aux deux églises presbytériennes et qui longeait la rue Dufferin, a laissé place au stationnement d'un centre commercial au début des années 1970. D'autre part, le cimetière se trouve dorénavant enclavé entre les rues Alexandre et Grande-Île, deux axes de circulation à fort débit routier.

Une architecture d'ensemble

Sans doute, le cadre bâti du secteur possède-t-il des vertus individuelles indéniables. Mais ce sont surtout les ensembles que l'on remarque. Et pour cause : les alignements que l'on y rencontre figurent fort probablement parmi les premiers exemples de ce type au Québec. La facture toute britannique de ces alignements semble évidente, tant la reproduction des modèles paraît s'inspirer des expériences outre-Atlantique (**fig. 57**). Mais les certitudes demeurent prématurées à cette étape. Il n'est pas exclu de trouver des influences américaines dans certaines formes d'architecture, surtout celle des grandes maisons en bois isolées. Quant aux maisons en briques mitoyennes, leur britannicité semble davantage liée à leur reproduction en série qu'à leurs caractéristiques propres. Tout cela reste cependant à étudier.

En ce qui concerne la valeur architecturale des églises protestantes, les deux plus anciennes retiennent l'attention. Parmi les églises presbytériennes du Sud-Ouest du Québec qui existent toujours, elles se caractérisent entre autres par leur assez jeune âge. Il existe en effet une quinzaine de temples presbytériens avec une ancienneté plus prononcée¹⁹⁶. En Montérégie seulement, on recense 20 églises presbytériennes sur le territoire, particulièrement dans le Haut-Saint-Laurent (**tableau 1**).



Figure 57 : Alignements et ensembles résidentiels dans le secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton. Dans l'ordre habituel : un ensemble de résidences unifamiliales sur le boulevard du Havre, des maisons mitoyennes en brique au coin du boulevard du Havre et de la rue Stevenson, des maisons jumelées sur la rue Maden et des maisons unifamiliales sur la rue Whitaker. Source : Google Street View, 2010.

Tableau 1 : Lieux de culte presbytériens actuels et anciens en Montérégie

Église	Année de construction	MRC
Rivière-La Guerre	1847-1850	Haut-Saint-Laurent
Athelstan	1877	Haut-Saint-Laurent
Beauharnois	1834	Beauharnois-Salaberry
Beechridge (Ste-Clotilde-de-Châteauguay)	1831	Jardins-de-Napierville
Union Church (Havelock)**	1870	Haut-Saint-Laurent
Dundee	1931	Haut-Saint-Laurent
Elgin	1890	Haut-Saint-Laurent
Georgetown	1851	Haut-Saint-Laurent
Howick	1927	Haut-Saint-Laurent
Hemmingford (St. Andrew)	1872	Jardins-de-Napierville
Huntingdon (St. Andrew)	1904	Haut-Saint-Laurent
Ormstown	1931	Haut-Saint-Laurent
Riverfield	1869-1871	Haut-Saint-Laurent
Russeltown*	1826-1829	Haut-Saint-Laurent
Rockburn	1851	Haut-Saint-Laurent
Valleyfield Presbyterian	1925	Beauharnois-Salaberry
Emmanuel de Pentecôte (Salaberry-de-Valleyfield)	1881-1882	Beauharnois-Salaberry
Wesley-Knox (Hemmingford)	1873	Jardins-de-Napierville
Côte Saint-George Presbyterian (Saint-Télesphore)	1866	Vaudreuil-Soulanges
Saint-Lambert	1927-1928	Longueuil
Delson	1924	Roussillon
Châteauguay (St. Andrew)	1909-1910	Roussillon
Adventiste du 7eme jour (Longueuil)	1906	Longueuil

* presbytérienne à partir de 1851.

** L'Église Union de Covey Hill est, dès le départ, une église multiconfessionnelle.

Quant aux singularités architecturales des deux églises, celle de la *Presbyterian Church of Valleyfield* se démarque. Deux corps de bâtiment distincts en forment essentiellement le volume. Un corps de bâtiment principal de plan rectangulaire, coiffé d'un toit à deux versants et présentant une façade-pignon se trouve adossé à une tour couverte d'une flèche en pavillon avec égout retroussé. L'église reprend un plan que l'on utilise parfois à cette époque selon diverses variantes, notamment à Saint-André-d'Argenteuil et, dans une version plus monumentale, à Ormstown (**fig. 58**). La grande baie vénitienne impressionne et trouve peu d'équivalent dans les églises presbytériennes du Sud-Ouest québécois, sauf peut-être à Ormstown. La grande baie couvre une large partie de la façade de la *Presbyterian Church of Valleyfield*.



Figure 58 : À gauche, l'église presbytérienne de Saint-André-d'Argenteuil. À droite, l'église Saint-Paul d'Ormstown. Source : Fondation du patrimoine religieux du Québec.

Pour ce qui est de la *Valleyfield Presbyterian Church*, elle présente une architecture qui emprunte de nouveau aux influences néogothiques qui ont tant marqué, au XIX^e siècle, les églises tant protestantes que catholiques. La congrégation joue de prudence et reprend quelque peu le modèle d'églises telles celles d'Athelstan et surtout d'Elgin, construites respectivement en 1877 et 1880 (**fig. 59**).



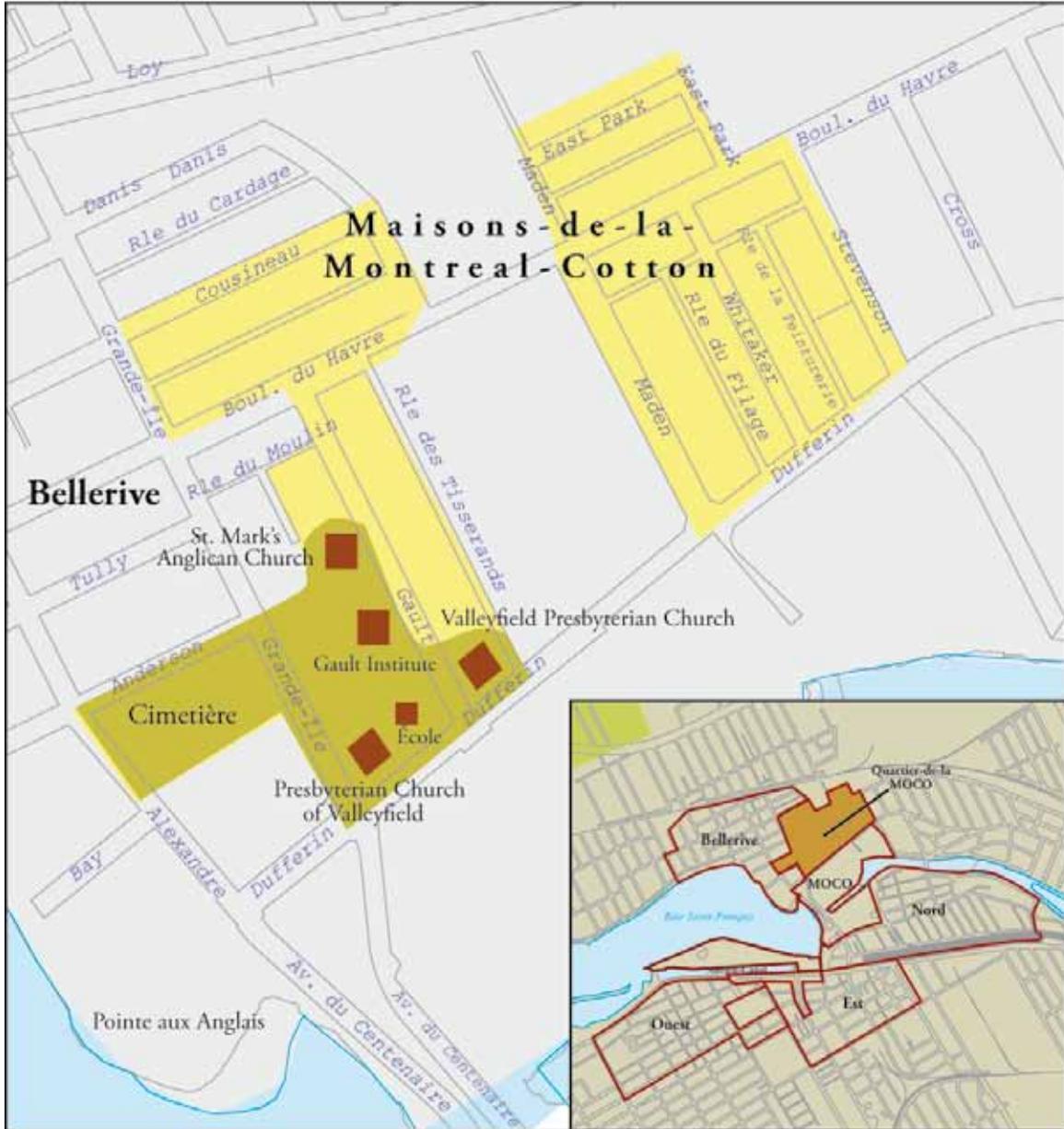
Figure 59 : À gauche l'église presbytérienne d'Athelstan, construite en 1877. Source : Fondation du patrimoine religieux du Québec. À droite, l'église d'Elgin. Source : Claire Poitras, 2009.

Quoi qu'il en soit, la valeur de ces édifices religieux ne s'arrête surtout pas à leurs qualités architecturales intrinsèques, qualités qui, au demeurant, méritent une meilleure analyse que le très court essai qui précède. Pour l'instant, mentionnons simplement que le cumul des témoins institutionnels, ancrés dans un quartier de maisons de compagnies elles aussi fort bien préservées, milite en faveur d'une forte reconnaissance patrimoniale. La frange institutionnelle du secteur mériterait même, à notre avis, un statut de site historique national.

En bref :

- l'un des premiers quartiers de compagnies au Québec;
- l'exceptionnelle survivance des témoins bâtis;
- présence d'un noyau institutionnel protestant majeur comprenant trois églises, deux écoles et un cimetière multiconfessionnel;
- lisibilité de la grille de rues d'origine;
- qualités architecturales du parc immobilier.

Carte 12 : Le secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton



- Proposition de site historique
- Proposition de site du patrimoine

Secteur de Bellerive

Le quartier de Bellerive naît à la toute fin du XIX^e siècle, tout juste à l'extérieur de la limite de la ville de Salaberry-de-Valleyfield qui, à cette époque, se termine à la rue Allan (actuel boulevard du Havre). Notre secteur patrimonial correspond à la partie de l'ancien quartier de Bellerive développé à la fin du XIX^e siècle. Il est bordé au nord par le chemin de fer du Canadien National, au sud par la baie Saint-François, à l'ouest par les rues Andrew et Narcisse et à l'est par l'avenue Grande-Île et la rue Danis (**carte 13**). Ce périmètre exclut les lotissements à l'est de l'avenue Grande-Île qui demeurent pendant longtemps la propriété de la Montreal Cotton. Cette dernière y construit en partie « son » quartier résidentiel, ce qui explique son exclusion du secteur.

Le quartier prend forme près de la gare de Bellerive qui ouvre ses portes en 1886. En 1897, il forme un carré qui comprend trois axes est-ouest et trois axes nord-sud jusqu'aux voies ferrées de la *Canada Atlantic Railway Company* (**carte 13**; **fig. 60**). À cette époque, le raccordement avec le secteur de la Montreal Cotton débute avec la poursuite de la rue Alexandre et de l'avenue Grande-Île vers le complexe industriel. De façon plus précise, le tronçon de la rue Alexandre prolonge le chemin du barrage (rue de l'Écluse; actuelle avenue du Centenaire) et celui du petit pont aménagé devant le canal d'amenée de la Montreal Cotton. Les deux artères parallèles, Alexandre et Grande-Île, distantes d'à peine quelques dizaines de mètres, deviennent le cœur du quartier avec leurs multiples commerces.



Figure 60 : Le quartier de Bellerive en 1897. Source : BANQ.

Un plan hors de la ville

La grille orthogonale mise en place à Bellerive ne souffre d'aucune irrégularité, si ce n'est les tracés un peu plus sinueux qui bordent le chemin de fer ou les rives de la baie Saint-François. Contrairement aux quartiers Est, Ouest et Nord, le quartier ne présente pas de ces petites rues qui témoignent d'un urbanisme antérieur. Mais les ruelles ne font pas leur apparition pour autant, alors qu'elles s'intègrent au plan du quartier voisin des maisons de la Montreal Cotton. Bref, la grille de rues de Bellerive évoque un urbanisme rudimentaire rendu possible par son exclusion du périmètre urbain officiel de la ville. L'annexion de Bellerive en 1904 n'y change évidemment rien.

Un quartier d'immeuble à logements multiples

Le cadre bâti de Bellerive s'inscrit aussi dans la dynamique d'une paroisse urbaine née à la toute fin de la grande période d'urbanisation de la ville (1870-1900). Le quartier, qui complète l'enserrement de la baie Saint-François par son tissu urbain, présente des modèles résidentiels qui évoquent la fin de cette période. Signe du décalage temporel avec les autres quartiers anciens, les modèles résidentiels se retrouvent peu à Bellerive. À peine aperçoit-on aujourd'hui de petites maisons coiffées d'un toit à deux versants – deux ou trois cas tout au plus –, ou des maisons mansardées. Trois cas de maisons avec pignon en façade sont signalés, dont deux beaux exemples avec magasin au rez-de-chaussée (**fig. 61**). Le modèle avec un plan en L se remarque un peu plus dans l'architecture des maisons isolées avec quelques exemples. Il s'agit, sauf d'exception, d'une variante modeste d'un étage et demi destinée aux ménages de classe moyenne.



Figure 61 : Deux exemples de maisons avec pignon en façade et commerce au rez-de-chaussée (118, avenue Grande-Île et 109, rue Alexandre). Source : Google Street View, 2010.

Le quartier se démarque en fait des autres quartiers anciens de la ville par la présence de nombreux immeubles à logements multiples (**fig. 62**), dont certains arborent toujours leur parement en bois (**fig. 63**). Mais la brique rouge colore davantage le paysage urbain. Les immeubles aux toits plats comptent invariablement deux étages et comportent des caractéristiques esthétiques communes. Presque toujours, une galerie s'imisce en avant-scène dont les supports en bois ouvragé se repèrent ici et là. De beaux exemples subsistent mais, malheureusement, le manque d'intégrité des témoins contribue à une dévalorisation de ce patrimoine. Dans ce contexte, il n'est guère étonnant que peu de témoins aient été mentionnés dans les recensions patrimoniales (inventaire de 1984 et *Reflets campivallensiens*) (**carte 13**). En fait, les édifices dont les recensions patrimoniales font mention concernent essentiellement les institutions. Outre l'église, on mentionne l'école Bellerive, l'ancien presbytère sur la rue Saint-Claire (hors secteur) et le poste de police no 2. L'église Immaculée-Conception-de-Bellerive est construite en 1936-1937 par les architectes Jean-Marie Lafleur et Louis-Napoléon Audet, un architecte très actif dans les Cantons de l'Est. Le parti architectural retenu pour cette église abandonne le plan en croix latine pour un plan rectangulaire sans transept (**fig. 64**). L'utilisation d'une pierre pâle grossièrement équarrie et les motifs géométriques de la façade témoignent des changements qui allaient mener, après la Seconde Guerre mondiale, à une architecture religieuse renouvelée. Les deux tours monumentales rappellent cependant les traditions architecturales catholiques au Québec. Pas pour longtemps, car les églises à deux tours se raréfient dans les années qui suivent. Quoi qu'il en soit, la qualité formelle de son architecture est exceptionnelle selon l'inventaire des lieux de culte québécois réalisé il y a quelques années¹⁹⁷.



Figure 62 : Immeubles à logements multiples en brique rouge sur la rue Alexandre. Source : Google Street View, 2010.



Figure 63 : Immeuble à logements multiples (128-132, avenue Grande-Île). On remarque le parement en bois d'origine. Source : Google Street View, 2010.



Figure 64 : L'église Immaculée-Conception-de-Bellerive.
Source : Guy Mongrain, 2010.

Quant aux commerces de la rue Alexandre et de l'avenue Grande-Île, ils reprennent généralement les volumes des immeubles à logement multiples avec une devanture commerciale pour le rez-de-chaussée et des logements à l'étage. Bien que l'on note encore des façades commerciales d'intérêt architectural, la valeur des immeubles tient surtout à la pérennité de la fonction commerciale qui perdure depuis des décennies. Indice d'un patrimoine vivant, cette valeur d'usage invite à bien des initiatives.

Un quartier et une baie

Bien que le quartier borde la baie Saint-François, à peine note-t-on une architecture de prestige, de villégiature. Étrange constat quand l'on sait les percées visuelles qu'offre la bande riveraine du quartier. Ces dernières offrent un panorama remarquable vers, d'une part, l'horizon fluvial au-delà de la baie, et, d'autre part, vers l'ensemble des quartiers anciens. En balayant du regard le paysage urbain, le point de vue permet de contempler tous les grands symboles de la ville, à l'exception bien sûr de l'église de Bellerive. Ce privilège ne s'obtient que sur une partie de la rive, les propriétés privées bloquant parfois l'accès visuel (**carte 13**), une situation qui se résorbe toutefois plus à l'ouest (**carte 14**).

Le lieu de mémoire de la pointe aux Anglais

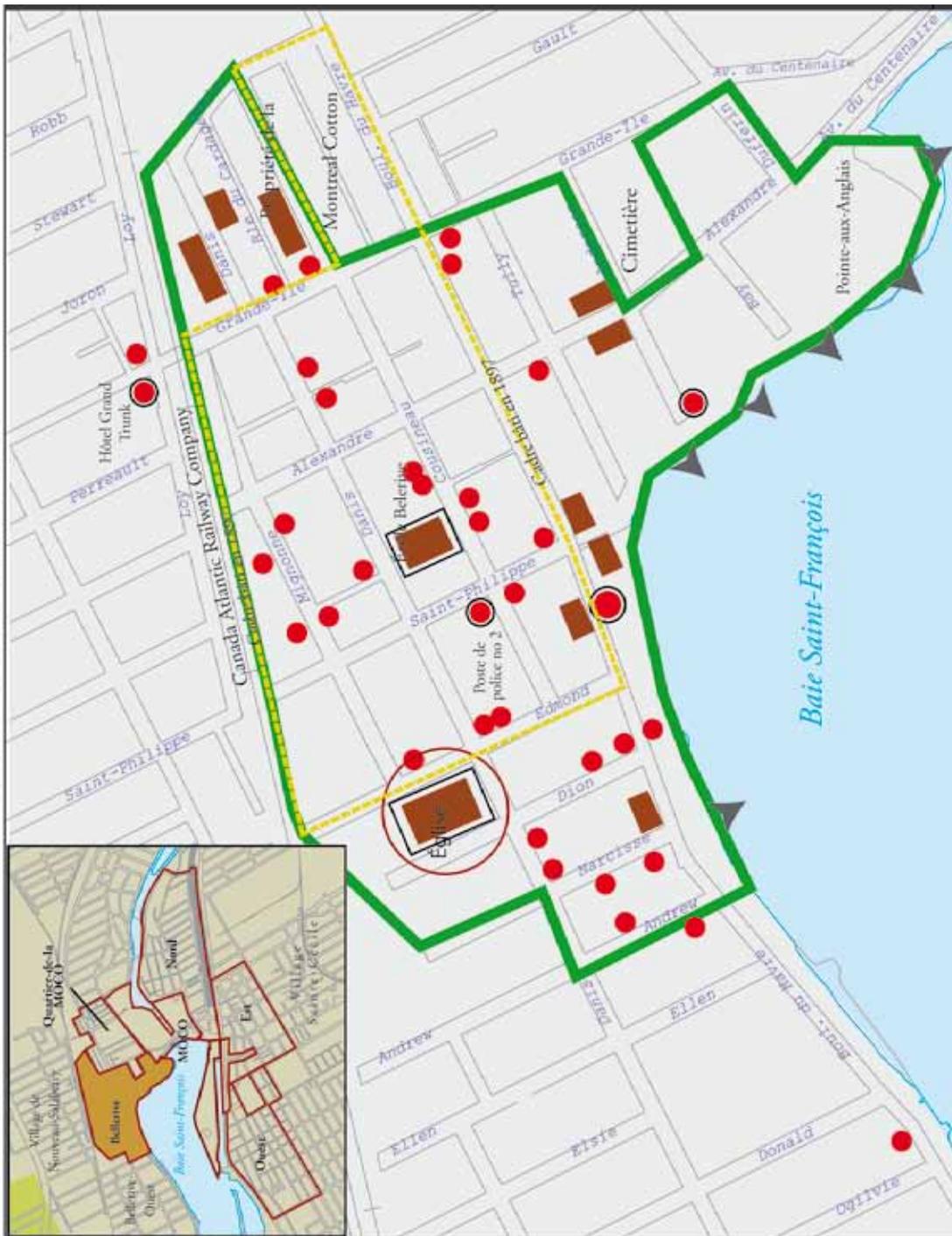
Sur la pointe qui avance dans la baie, à l'extrémité sud du quartier, se dressait un petit fort érigé à l'automne 1813. Des miliciens, sous la direction du lieutenant-colonel Chartier de Lotbinière, l'avaient construit pour empêcher les troupes américaines d'emprunter

la rivière Saint-Charles. Construit durant de la guerre anglo-américaine de 1812-1814, l'emplacement du petit fort se veut un lieu de mémoire de cette guerre oubliée. La localisation du fort n'a cependant pas été confirmée et, connaissant la nouvelle géographie riveraine issue des travaux d'aménagement du complexe industriel, rien ne garantit sa localisation sur la terre ferme actuelle. Seules des fouilles archéologiques permettraient d'apporter des éléments de réponse à cette question. Néanmoins, le lieu de mémoire, lui, est bien réel, peu importe les résultats de futurs travaux archéologiques.

En bref :

- quartier né à la toute fin de la grande période d'urbanisation de la ville (1870-1900);
- activité commerciale sur les deux artères principales depuis plusieurs décennies;
- présence de percées visuelles qui permettent entre autres d'apercevoir tous les anciens quartiers de la ville;
- manque d'intégrité de plusieurs immeubles;
- lieu de mémoire national (pointe des Anglais).

Carte 13 : Le secteur de Bellerive



- Témoin du dernier quart du XIX^e siècle (maison individuelle; immeuble à logements multiples)
- Ensemble d'intérêt
- Mention dans l'inventaire et le guide patrimonial
- ▲ Percée visuelle

Secteur du Centre-Institutionnel (secteur discontinu)

Le secteur discontinu du Centre-institutionnel comprend des bâtiments publics, tels le collège, le palais de justice et l'Hôtel-Dieu, regroupés dans les quartiers anciens (**carte 4**). Construits au tournant du XX^e siècle, la présence de ces édifices administratifs, d'enseignement et de santé témoigne de la croissance démographique phénoménale que connaît la ville de Salaberry-de-Valleyfield entre 1870 et 1900, qui se hisse pendant cette période au rang de premier centre institutionnel dans toute la région du Suroît.

Des institutions régionales prestigieuses

Le collège

Fondé en 1893, peu de temps après la création du diocèse de Valleyfield, le collège-séminaire Saint-Thomas d'Aquin visait à former des prêtres, mais s'adressait aussi à ceux qui désiraient poursuivre des études classiques ou commerciales. L'institution, qui a d'abord dispensé ses cours à l'évêché, s'est installée dès 1896 dans un nouvel édifice érigé au coin des rues Saint-Thomas et Champlain. Transformé en cégep en 1967, l'institution demeure aujourd'hui, « à l'instar du séminaire d'autrefois, le sommet de la pyramide éducationnelle du Haut-Saint-Laurent »¹⁹⁸. Le collège revêt également un intérêt patrimonial du fait de son association avec, notamment, l'abbé Lionel Groulx, le peintre et graveur Albert Dumouchel et le microbiologiste Armand Frappier, des figures importantes de l'histoire régionale, voire nationale.

Depuis sa construction, l'édifice a fait l'objet de nombreuses transformations (**fig. 65**). Plusieurs ailes ont été ajoutées au fil des ans pour répondre aux nouveaux besoins de l'institution et certaines parties du bâtiment ont été reconstruites. L'édifice original comprenait un corps de bâtiment principal de quatre étages en pierre coiffé d'un toit mansardé dont le terrasson était percé d'une série de lucarnes distribuées symétriquement. La façade, donnant sur la rue Champlain, était encadrée de tours aux extrémités et le portail était aménagé dans un avant-corps central. Une aile de trois étages en pierre, perpendiculaire à la façade, longeait la rue Saint-Thomas. Dans la première moitié du XX^e siècle, plusieurs ailes réalisées dans un style architectural imitant le bâtiment original ont été ajoutées. D'importants travaux de rénovation et d'agrandissement ont également été menés dans les années 1960 lors de la création du cégep. Ces modifications, dirigées par l'architecte Pierre Dionne, empruntent quant à elles le langage de l'architecture moderne. La partie la plus ancienne du collège est celle qui démontre la plus faible intégrité. Ainsi, si le volume de l'aile principale longeant la rue Champlain, de même que la forme et la distribution des ouvertures ont été préservés, le bâtiment a subi plusieurs transformations. On note, entre autres, la disparition du portail d'entrée aménagé dans l'avant-corps central

de la façade, le remplacement des toitures et la perte d'éléments décoratifs. Quant à l'aile longeant la rue Saint-Thomas, elle a été remplacée par un nouveau corps de bâtiment prolongé d'un écran décoratif. Ces transformations ont probablement été rendues nécessaires en raison de l'incendie qui a endommagé l'édifice en 1970¹⁹⁹. Pour ces raisons, le collège conserve davantage une valeur historique.



Figure 65 : Le collège. En haut, à gauche, le bâtiment d'origine du collège vers 1910. Source : Musée McCord. En haut à droite, le collège avant les travaux d'agrandissement de 1946. Source : BANQ-M, Fonds Magella-Bruneau. En bas, à gauche, l'aile moderne construite dans les années 1960 le long du chemin Larocque et, à droite, la partie ancienne du collège après les rénovations des années 1970. Source: Google Street View, 2010.

Le palais de justice

Le transfert du chef-lieu du district judiciaire et la construction du palais de justice à Salaberry-de-Valleyfield sont également révélateurs de l'attraction qu'exerce la ville au tournant du XX^e siècle, dont la taille et le rayonnement dépassent alors largement ceux de Beauharnois²⁰⁰. Implanté en retrait de la rue Jacques-Cartier, face au parc Salaberry, le palais de justice est construit en 1901-1903 selon les plans d'Elzéar Charest, architecte en chef au département des Travaux publics de la province de Québec²⁰¹ (**fig. 66**). L'édifice en pierre de plan rectangulaire, d'une élévation de deux étages, repose sur un soubassement dégagé et est coiffé d'un toit en pavillon. L'ornementation emprunte un langage classique, caractéristique de la tradition architecturale commune aux palais de justice de la province. La façade, percée de baies rectangulaires disposées symétriquement, comprend un avant-corps central surmonté d'un fronton triangulaire et d'une tour

coiffée d'un toit en pavillon. La partie centrale comprend le portail d'entrée, encadré de pilastres, et un escalier qui accentue la monumentalité de l'édifice. Par certaines de ses caractéristiques, notamment le choix des matériaux et la grandeur de l'édifice, le palais de justice de Salaberry-de-Valleyfield rappelle la vitalité économique de la ville à l'époque de sa construction et la volonté des élites locales d'asseoir leur prestige. Les travaux de rénovation et d'agrandissement conduits au début des années 1970 par l'architecte Pierre Dionne ont été faits en préservant l'édifice d'origine, auquel a été ajouté, à l'arrière, une annexe cubique en béton de facture moderne²⁰² (**fig. 66**).



Figure 66 : Le palais de justice. À gauche, le corps de bâtiment construit en 1901-1903 et, à droite, l'annexe moderne ajoutée derrière l'édifice dans les années 1970. Source : Google Street View, 2010.

L'Hôtel-Dieu

Fondé en 1904, l'Hôtel-Dieu de Valleyfield est le premier hôpital de la région. L'Hôtel-Dieu est d'abord situé dans une maison en brique de deux étages construite en bordure de la rue Salaberry et qui compte 28 lits²⁰³. Rapidement devenu trop exigu, ce bâtiment est démoli après la construction en 1933 d'un nouvel hôpital, érigé en retrait de la rue Salaberry (**fig. 67**). De plan rectangulaire, l'édifice en brique compte cinq étages d'élévation et présente plusieurs éléments caractéristiques de l'architecture institutionnelle du début du siècle, notamment le soubassement dégagé en pierre, la composition symétrique, et l'avant-corps central de la façade surmonté d'un couronnement triangulaire et d'une croix. Les travaux d'agrandissement de l'hôpital, réalisés à la fin des années 1970, ont considérablement modifié le bâtiment érigé en 1933 avec, entre autres, l'ajout d'un étage supplémentaire au corps de bâtiment longeant la rue Salaberry et la construction d'une vaste annexe moderne en béton à l'arrière de l'édifice. Si le corps de bâtiment de 1933 se trouve maintenant intégré à un centre hospitalier beaucoup plus vaste, son volume demeure toutefois parfaitement lisible et il est souligné par le contraste des matériaux qui distingue les deux parties de l'édifice (**fig. 67**). Avec un peu plus de 300 lits, le Centre hospitalier régional du Suroît demeure le plus important hôpital de la région.



Figure 67 : L'Hôtel-Dieu. À gauche, l'ancien bâtiment de l'hôpital, avant 1933. Source : BANQ-M, Fonds Magella-Bruneau. À droite, le centre hospitalier actuel, vu depuis la rue Salaberry. On aperçoit, au premier plan, le pavillon construit en 1933 et maintenant intégré au bâtiment moderne. Source : Google Street View, 2010.

Un patrimoine bâti qui reste à étudier

L'intérêt de ces témoins est reconnu par les recensions patrimoniales. Les *Reflets campivallensiens*, notamment, mentionnent chacun de ces édifices qui constituent des repères importants dans le paysage urbain. Toutefois, malgré l'importance locale et régionale reconnue de ce patrimoine bâti, aucune évaluation sérieuse n'a encore été entreprise. Une étude de leur architecture, notamment, permettrait de mesurer leur importance réelle. Le statut que l'on pourrait accorder à certains de ces édifices pourrait être ciblé avec précision en fonction des résultats de cette étude.

En bref :

- présence d'édifices institutionnels d'envergure dont certains datent du tournant du XX^e siècle;
- pôle d'attraction régional qui rappelle, depuis longtemps, le rayonnement de la ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Secteur du Centre-Religieux (secteur discontinu)

Le secteur discontinu du Centre-Religieux comprend des témoins qui rappellent la fonction religieuse jouée par la ville de Salaberry-de-Valleyfield. Outre la cathédrale de Sainte-Cécile et l'évêché, situés au centre de la ville, le secteur comprend les immeubles significatifs du patrimoine immobilier des congrégations religieuses établies à Salaberry-de-Valleyfield (**carte 4**).

Au XIX^e siècle, le Sud-Ouest du Québec est marqué par une croissance démographique importante qui conduit, entre autres, au morcellement du diocèse de Montréal à partir de 1850. Regroupant les comtés de Soulanges, Vaudreuil, Beauharnois, Châteauguay et Huntingdon, on crée un nouveau diocèse en 1892 dans le Haut-Saint-Laurent dont le siège épiscopal est établi à Salaberry-de-Valleyfield. La ville, située au centre du nouveau diocèse, connaît à l'époque une période de forte croissance démographique liée au développement industriel. On y trouve en outre une église et un presbytère suffisamment vastes pour servir de cathédrale et d'évêché de même que des établissements d'éducation, de santé et de charité qui permettent à l'église diocésaine d'assumer l'essentiel de ses responsabilités sociales²⁰⁴. Avec la création du nouveau diocèse, Salaberry-de-Valleyfield devient un prestigieux centre religieux à l'échelle régionale.

Une ville épiscopale

Au premier rang des témoins rappelant cette réalité historique on retrouve bien entendu la cathédrale et l'évêché, points d'ancrage du diocèse de Valleyfield (**fig. 68**). Située sur la rue de l'Église, dans l'ancien quartier Ouest, la cathédrale Sainte-Cécile est le troisième lieu de culte érigé sur ce site occupé depuis 1856. Le bâtiment actuel date de 1933 et il est l'oeuvre de l'architecte montréalais Henri Sicotte-Labelle, assisté des architectes Eugène Perron, Jean-Marie Lafleur et Louis-Napoléon Audet. D'inspiration néogothique, la cathédrale présente « un plan en croix latine, une façade symétrique encadrée de deux tours et des éléments ornementaux tels des arcs brisés ainsi qu'un clocheton orné de crochets²⁰⁵ ». Situé à proximité de la cathédrale, le presbytère ou évêché est un édifice en pierre de plan irrégulier coiffé d'un toit brisé couvert de tôle à baguette construit en 1956-57. La valeur patrimoniale de ces biens historiques est reconnue à l'échelle municipale et ils sont compris dans l'arrondissement institutionnel de la paroisse Sainte-Cécile, constitué site du patrimoine en 1997, et reconnu pour son intérêt historique et sa valeur architecturale. À ces témoins bâtis au centre de la ville s'ajoute encore le cimetière de Salaberry-de-Valleyfield, qui occupe un vaste quadrilatère au sud de la rue Salaberry dans l'ancien quartier Est. D'abord situé dans le noyau institutionnel de la paroisse Sainte-Cécile, le cimetière est déplacé dès les années 1880 hors du périmètre urbain. Sa localisation actuelle constitue un témoin additionnel de la croissance démographique rapide que connaît la ville dans le dernier quart du XIX^e siècle.

Le patrimoine immobilier des communautés religieuses

La présence des communautés religieuses dans la ville témoigne également de la création d'un important pôle religieux au tournant du siècle. À cet égard toutefois, le bilan apparaît plus mitigé. Entre le milieu du XIX^e siècle et le milieu du siècle suivant, dix communautés religieuses (neuf congrégations de femmes et une congrégation d'hommes) se sont établies à Salaberry-de-Valleyfield (**figure 69**). Les réformes menées dans les domaines de l'éducation, de la santé et des services au cours des années 1960 et la diminution considérable du personnel religieux ont toutefois conduit plusieurs d'entre elles à quitter la ville au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, seules trois communautés sont encore présentes sur le territoire de la municipalité et deux monastères seulement ont conservé leur fonction d'origine. C'est peu lorsqu'on compare avec des villes épiscopales de taille comparable. À Joliette et Saint-Hyacinthe par exemple, malgré la baisse généralisée du nombre et des effectifs des congrégations religieuses, on compte encore respectivement quatre et sept communautés sur le territoire de la ville. Dans le diocèse de Valleyfield, les congrégations religieuses sont désormais réparties sur l'ensemble du territoire et la ville de Salaberry-de-Valleyfield, pourtant siège épiscopal, se distingue assez peu des autres municipalités²⁰⁶.

La figure 69 montre en outre que l'établissement d'une congrégation dans la ville n'a pas toujours été suivi par son installation dans un immeuble à vocation conventuelle. Plusieurs communautés se sont ainsi installées dans des presbytères paroissiaux ou des maisons privées et leur présence, bien qu'importante au sein de la société urbaine, n'a pas laissé de témoins bâtis. À Salaberry-de-Valleyfield, quatre immeubles – le couvent des Soeurs de la Providence, le couvent des Soeurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie, le monastère des Clarisses et le monastère des Dominicaines – possèdent un intérêt patrimonial significatif du fait de leur construction et de leur utilisation par une congrégation religieuse (**fig. 70**). Deux de ces immeubles, le couvent des Soeurs de la Providence et celui des Soeurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie, sont situés au coeur de l'ancien Salaberry-de-Valleyfield. Le couvent des Soeurs de la Providence (actuellement occupé par une résidence pour personnes âgées) est le plus ancien bâtiment du secteur. Érigé en 1894 à côté de du noyau paroissial puis transformé complètement en 1925-1928, l'édifice de trois étages en brique rouge présente encore sa fondation d'origine. Quant au couvent des Soeurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie, un édifice en brique vernissée de quatre étages d'inspiration Art Déco, il a été construit en 1933 après l'incendie qui a détruit le premier couvent de la communauté, érigé au même endroit en 1870. Ces deux immeubles font partie de l'arrondissement institutionnel de la paroisse de Sainte-Cécile, constitué site du patrimoine par la municipalité, et jouissent donc déjà d'une protection²⁰⁷. Seuls les monastères des Clarisses et des Dominicaines, plus excentrés, ne bénéficient actuellement d'aucune protection, bien qu'ils présentent tous deux une valeur patrimoniale d'usage intéressante.



Figure 68 : À gauche, la cathédrale Sainte-Cécile. Source : MCCCCF, Jean-François Rodrigue, 2007. À droite, l'évêché. Source : MCCCCF, Jean-François Rodrigue, 2005.

Situé sur la rue Sainte-Claire, dans le quartier Bellerive, le monastère des Clarisses (**fig. 70**) est un ensemble conventuel construit au début des années 1970 par l'architecte Jean-Marie Lafleur²⁰⁸. Il comprend un édifice principal de deux étages en brique composé de deux corps de bâtiments de plan rectangulaire emboîtés. La chapelle, aménagée à l'avant du bâtiment, est surmontée d'un toit à double versants et ses murs sont percés de baies en ogive. Le reste du bâtiment, coiffé d'un toit plat, est percé de fenêtres rectangulaires. L'ensemble conventuel comprend également quelques autres bâtiments secondaires situés

Congrégation	Maison conventuelle
Soeurs de la Sainte-Famille	Une aile du collège et de l'évêché
Soeur de la Providence	Couvent (rue de la Fabrique)
Soeurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie	Couvent (chemin Larocque)
Les Clarisses	Monastère (rue Sainte-Claire)
Les Dominicaines	Monastère (chemin Larocque)
Soeurs de Sainte-Jeanne-d'Arc	Presbytère de la paroisse Immaculée-Conception de Bellerive
Soeurs du Bon Conseil	Maison privée (rue Ellice)
Soeurs de la Congrégation	Résidence dans la paroisse Saint-Eugène
Soeurs de l'Assomption	Presbytère de la paroisse Immaculée-Conception de Bellerive
Frères du Sacré-Coeur	Maison privée (rue Maden)

Congrégation actuellement présente à Salaberry-de-Valleyfield

Immeuble significatif de la présence d'une congrégation

Figure 69 : Les maisons conventuelle des congrégations religieuses

dans le périmètre clôturé du parc. Il s'agit du second monastère construit à cet endroit, l'ancien édifice, inauguré en 1907, ayant été démoli pour faire place au bâtiment actuel²⁰⁹. Construit en 1928, le monastère des Dominicaines (**fig. 70**) a été érigé au moment de l'installation de la communauté dans la ville. Le monastère comprend un bâtiment principal en brique de trois étages présentant un plan en T, dont la façade donne sur le chemin Larocque. Une annexe d'un étage, de construction plus récente, est située à l'arrière de l'édifice. L'édifice est caractéristique des maisons érigées par les communautés religieuses au début du XX^e siècle. La façade principale présente une composition symétrique et se déploie de part et d'autre de l'axe central surmonté d'un parapet et d'une croix. Le monastère est un témoin de l'architecture de transition qui caractérise de nombreux édifices institutionnels des années 1920 et 1930, où l'on note la persistance des formes traditionnelles, notamment les proportions classiques et la composition symétrique, mais aussi l'introduction d'éléments modernes tels le toit plat.



Figure 70 : Les immeubles significatifs de la présence des communautés religieuses dans la ville. En haut, à gauche, le couvent des Soeurs de la Providence et, à droite, le couvent des Soeurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie. Source : MCCCCF, Jean-François Rodrigue, 2005. En bas, à gauche, le monastère des Clarisses et, à droite, le monastère des Dominicaines. Source : Google Street View, 2010.

Les témoins qui composent le secteur du Centre-Religieux présentent un intérêt de portée régionale. La cathédrale et l'évêché, de par leur statut, jouissent d'une reconnaissance et d'un prestige qui en font des témoins bâtis uniques dans le diocèse. Quant au patrimoine immobilier des communautés religieuses, s'il ne reflète que partiellement la présence des congrégations dans la ville, le bilan s'avère néanmoins positif. En effet, les immeubles significatifs de la présence des communautés à Salaberry-de-Valleyfield ont tous été préservés et certains d'entre eux conservent leur valeur d'usage. Deux de ces immeubles, le couvent des Soeurs de la Providence et celui des Soeurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-Marie, sont situés dans les quartiers anciens, à proximité de la cathédrale et de l'évêché, avec lesquels ils forment un ensemble « représentatif des ensembles religieux présents dans les centres régionaux du Québec »²¹⁰. Quant aux monastères des Clarisses et des Dominicaines, ils font également l'objet de mentions dans les recensions patrimoniales. Leur valeur patrimoniale reste toutefois à déterminer, notamment quant à leur ancienneté et à leur intérêt architectural. Mentionnons finalement que, comme dans plusieurs villes du Québec, l'évêché est aux prises avec une diminution du nombre de fidèles et un nombre imposant de lieux de culte dont il faudra à moyen terme définir les vocations.

En bref :

- le secteur comprend un ensemble représentatif des ensembles religieux présents dans les centres régionaux du Québec;
- présence de témoins bâtis intacts et significatifs du patrimoine immobilier des communautés religieuses établies à Salaberry-de-Valleyfield.

Secteur du Parc-Delpha-Sauvé

Le secteur du Parc-Delpha-Sauvé occupe une bande terre largement remblayée dans les années 1930 pour son aménagement. La pointe McPherson qui en constituait la géographie d'origine reste cependant lisible, car le parc forme un triangle aplati dont l'extrémité rappelle la localisation de ladite pointe (**fig. 71**). Par sa localisation exceptionnelle sur les rives de la baie Saint-François et les nombreux usagers qui le fréquentent, le parc tient une grande place aux yeux de la collectivité.

Le secteur emblématique du Parc-Delpha-Sauvé est aménagé dans les années 1930 selon les plans de l'architecte-paysagiste Frederick G. Todd. Les nombreux entrepôts et les petits chantiers maritimes qui jouxtaient le canal et qui empiétaient sur la pointe depuis des décennies font alors place à un projet d'embellissement urbain. La marina accolée au parc, puis l'aménagement des berges de l'ancien canal de Beauharnois entrepris dans les années 2000 perpétuent la fonction maritime du secteur. Il faut se rappeler qu'il s'agit d'un lieu de mouillage important identifié dès le début du XIXe siècle.

L'idée d'un parc, vue d'aujourd'hui du moins, semble une évidence. Mais il ne faut pas oublier que la pointe McPherson n'est plus alors qu'une petite avancée dans la baie Saint-François, en raison de la présence du vieux canal de Beauharnois qui en charcutait la configuration d'origine. Pour réaliser un parc d'envergure, on doit donc « agrandir » la pointe. La réalisation du parc Delpha-Sauvé faisant en grande partie table rase, il constitue dès lors le principal legs patrimonial du secteur.

Frederick G. Todd

Frederick G. Todd est le premier grand architecte paysagiste canadien. Né au New Hampshire en 1876, il a été formé chez les plus grands : la firme Olmsted Brothers dirigée par les fils du célèbre architecte paysagiste américain Frederick Law Olmsted. La famille Olmsted connaît bien Montréal : le célèbre père y a dessiné le plan du parc du Mont-Royal dans les années 1870. Todd travailla d'ailleurs avec la firme pour divers travaux dans le parc du Mont-Royal au cours de l'année 1896.

En 1900, Frederick G. Todd décide de s'installer à Montréal. Il n'a que 23 ans. En 1902, il prépare les plans pour le réseau de parcs de la ville de Sherbrooke, soumet un plan pour un belvédère sur le mont Royal (jamais réalisé) et, en 1903, produit un rapport sur le réseau de parcs d'Ottawa²¹¹. Entre 1903 et 1915, il est sollicité de toutes parts et réalise d'importants projets dont, entre autres, le parc Assiniboine à Winnipeg (1907), le développement suburbain de Shaughnessy Heights près de Vancouver (1907) et l'immense projet de ville modèle de Mont-Royal en banlieue de Montréal. Parallèlement, il travaille

à des aménagements paysagers pour des résidences de prestige, notamment auprès d'architectes tels les frères Maxwell à Montréal.

De 1915 à 1930, Todd reçoit, semble-t-il, beaucoup moins de commandes gouvernementales. Il faut attendre la Crise des années 1930 pour que Todd soit en demande de nouveau. Entre 1930 et 1940, il assure entre autres l'aménagement à Montréal de l'île Sainte-Hélène, du lac des Castors sur le mont Royal et du premier projet du parc Maisonneuve. Digne ambassadeur au Canada du mouvement des parcs urbains lancé par Frederick Law Olmsted, Todd s'inspire aussi des mouvements urbanistiques nouveaux tels les cités-jardins, les banlieues-jardins (*Garden Suburb*) et *City Beautiful*¹².

Le parc Delpha-Sauvé

Le projet de Todd à Salaberry-de-Valleyfield s'inscrit donc dans la vague de contrats qu'il accepte dans le cadre des grands travaux publics pour enrayer la crise économique des années 1930. Le projet tel que conçu transforme complètement le paysage de la pointe McPherson, près de 100 ans après que le creusage du premier canal de Beauharnois en eût perturbé la physionomie. Cette fois, un peu à l'image de la zone industrielle de la Montréal Cotton, le secteur est considérablement remblayé. En amont comme en aval de l'extrémité de la pointe, les ouvriers aménagent une nouvelle ligne riveraine, sur des lots en « eau profonde », que l'on observe encore aujourd'hui (fig. 72).

Sur ce nouvel espace riverain, Todd dresse un plan dont on peut retracer aujourd'hui les principaux axes. Ainsi on observe toujours, d'une part, les parcours piétonniers qui, à partir d'une entrée accessible depuis l'axe principal de circulation (avenue du Centenaire), longent les bandes riveraines de l'ancien canal et de la baie jusqu'à un espace de stationnement qu'il contourne pour ensuite rejoindre un point central où l'on aménage un kiosque. D'autre part, les parcours piétonniers plus sinueux de la partie ouest du

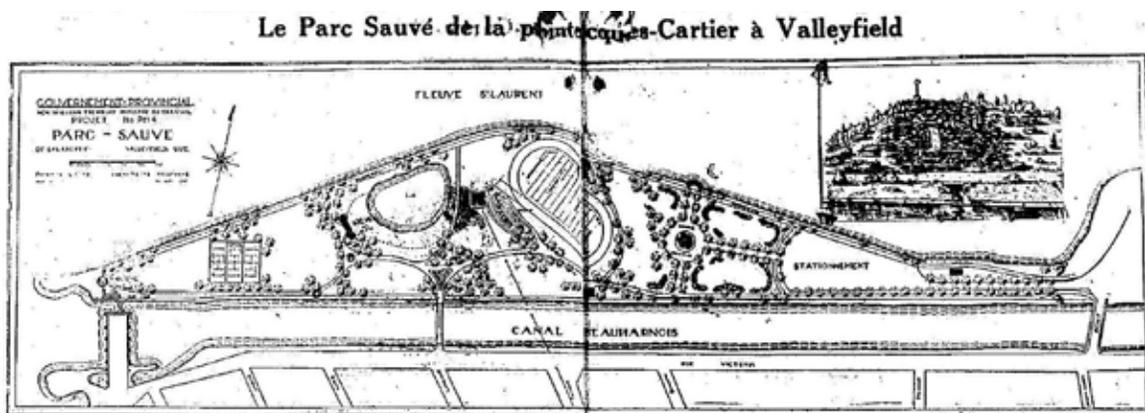


Figure 71 : Le plan du parc Delpha-Sauvé en 1937. Source: Ville de Salaberry-de-Valleyfield, Service de l'ingénierie.



Figure 72 : Le parc Delpha-Sauvé entouré de plans d'eau au coeur de la ville. Source: AVSV, vers 1980.

parc s'y localisent toujours. On y retrouve aussi les traces des principaux aménagements d'origine tels que l'idée d'un lac artificiel (devenu une piscine), les terrains de tennis, la montagne du parc et le concept d'un espace multifonctionnel (devenu un terrain de baseball). En outre, l'accès prévu par le pont à la hauteur du chemin Larocque s'y trouve aussi toujours²¹³.

Du fait de son illustre concepteur, le parc Delpha-Sauvé s'intègre dans le corpus des grands parcs urbains québécois. Certes, il s'agit d'un projet somme toute modeste de Todd, à un moment où la création de parcs urbains ne constitue plus un élément de nouveauté. L'emplacement du parc qui borde la baie demeure néanmoins spectaculaire. Outre ses qualités d'aménagement, le parc profite d'une localisation au cœur de la ville, au confluent de son histoire et de sa géographie. Du parc, l'observateur peut saisir visuellement les principaux marqueurs de la ville : le plan d'eau et son enserrement par la ville, la grande cheminée de la Montréal Cotton qui symbolise à elle seule l'histoire de la ville, la cathédrale, l'église de Bellerive et les deux barrages qui expliquent en grande partie la création de la ville, celui de l'avenue du Centenaire et celui de l'île aux Chats. À partir du parc, un simple balayage visuel permet donc la lecture des grands éléments du paysage campivallensien.

Malgré les changements apportés à sa physionomie, la géographie du site rappelle encore celle d'origine, celle de la pointe McPherson. Le rappel se lit surtout à la hauteur du

point de terre le plus avancé dans la baie, indicateur d'une pointe qui portait davantage son nom avant les travaux pour le parc. Le toponyme est aujourd'hui malheureusement tombé dans l'oubli, oblitérant par le fait même qu'il s'agit de l'endroit que l'on identifie pour l'entrée supérieure de l'ancien canal de Beauharnois. Comme nous l'avons déjà dit, l'endroit et la baie voisine qui se poursuit jusqu'à la Grosse Pointe est considéré comme un bon lieu de mouillage pour les navires dès les années 1830²¹⁴. Avec la Grosse Pointe et l'île aux Chats, la pointe McPherson figure parmi les premiers repères géographiques d'un territoire qui allait ensuite s'urbaniser.

En bref :

- un secteur emblématique;
- les plans du parc sont l'œuvre de l'un des plus importants architectes paysagistes canadiens, Frederick G. Todd;
- percées visuelles les plus spectaculaires de la ville;
- localisation exceptionnelle, audit lieu de l'ancienne pointe McPherson.

Le secteur Nitro

Le secteur Nitro est situé sur la Grande Île, au nord du boulevard Hébert et à proximité du vaste parc industriel sis sur la pointe nord-est de l'île et actuellement occupé par l'usine Expro. Le secteur est grossièrement délimité par le quadrilatère formé par les rues Purvis et Langevin et le boulevard Hébert. Il s'agit d'un petit espace urbain formé au début des années 1940 qui témoigne de l'établissement d'usines de guerre à Salaberry-de-Valleyfield.

Un quartier de compagnie érigé pendant la Seconde Guerre mondiale

En 1940, à la demande du gouvernement fédéral, la compagnie Defence Industries Limited (DIL) entreprend la construction d'une usine dans la Grande Île. L'entreprise, qui produit des explosifs, s'installe à l'intérieur d'un vaste périmètre clôturé au nord-est de l'île. Un noyau urbain – qui prend le nom de Nitro – se forme rapidement à proximité de l'usine. Il comprend des habitations, des hôtels, des dortoirs, des salles communautaires et des entrepôts appartenant à la compagnie DIL et près de 250 maisons unifamiliales bâties par la Wartime Housing Limited pour les ouvriers de l'usine²¹⁵. Au plus fort de la guerre, l'usine emploie environ 3 000 personnes, un sommet pour l'emploi manufacturier de la région²¹⁶.

Le quartier Nitro est à l'image des autres quartiers ouvriers construits par la Wartime Housing pendant la Seconde Guerre mondiale. On y retrouve des maisons d'ouvriers, compactes et fonctionnelles (**fig. 73**), inspirées du cottage Cape Cod, un modèle d'habitation popularisé aux États-Unis pendant les années 1930 et 1940 par le catalogue Sears-Roebuck. Construites à partir d'un nombre très limité de plans, ces maisons partagent plusieurs caractéristiques communes, entre autres, les petites dimensions, le toit à double versants fortement incliné et le parement en déclin de bois²¹⁷. D'une architecture simple et répétitive, ces maisons, érigées à l'aide de nombreuses composantes préfabriquées, imitent dans leur conception la production de masse de l'effort de guerre. Pendant la guerre, près de 30 000 maisons de ce type ont été construites au Canada. Alors qu'elles étaient en principe des constructions temporaires, les habitations de la Wartime Housing ont été conservées et adaptées aux nouveaux besoins²¹⁸. Plusieurs d'entre elles ont été modifiées par leurs propriétaires. Parmi les transformations les plus courantes on note, entre autres : le surhaussement de la maison, le prolongement du toit, le percement de lucarnes et l'ajout d'un étage. Malgré ces transformations, le secteur Nitro présente une bonne intégrité puisque la plupart des volumes originaux sont encore bien lisibles. Le quartier Nitro n'est pas le seul témoin des ensembles résidentiels construits par la Wartime Housing. Au Québec, on recense au moins 17 autres ensembles érigés dans des conditions similaires et présentant les mêmes caractéristiques générales²¹⁹. Cependant, le quartier Nitro côtoie dans la même ville un quartier de compagnie plus ancien, une singularité

qui lui donne une valeur didactique non négligeable. Son implantation à proximité du quartier du secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton, l'un des premiers quartiers de compagnies au Québec, laisse envisager un intérêt au moins régional, d'autant plus que ces deux quartiers de compagnies sont directement liés à l'identité industrielle de la ville de Salaberry-de-Valleyfield. Si plusieurs villes industrielles québécoises comprennent un quartier de compagnie, plus rares sans doute sont celles qui en comprennent deux, issus d'époques différentes. Pour bien juger de la valeur patrimoniale de ces secteurs, il conviendrait donc de les situer dans un contexte plus large afin de voir comment ils s'inscrivent dans les témoins des quartiers de compagnies.

En bref :

- présence du quartier Nitro, un ensemble résidentiel érigé par la Wartime Housing pendant la Seconde Guerre mondiale pour loger les ouvriers de l'entreprise DIL;
- valeur didactique du secteur Nitro en regard de sa relation avec le secteur des Maisons-de-la-Montreal-Cotton, un des premiers quartiers de compagnies au Québec;
- la présence de quartiers de compagnies à Salaberry-de-Valleyfield est directement liée à l'identité industrielle de la ville.



Fig. 73 : Alignements de maisons de la Wartime Housing sur la rue Purvis, dans le secteur Nitro. Source : Google Street View, 2010.

Secteur des Équipements-Institutionnels-d'Après-Guerre (secteur discontinu)

Le secteur discontinu des Équipements-Institutionnels-d'Après-Guerre regroupe un ensemble de d'édifices publics – églises, écoles, hôtel de ville et bureau de poste notamment – construits entre 1945 et 1970 et dispersés sur le territoire de la municipalité (**carte 4**). La présence de ces biens rappelle l'essor démographique que connaît alors la ville, devenue un important centre industriel au tournant de la Seconde Guerre mondiale, et dont la croissance est favorisée par l'aménagement de la Voie Maritime du Saint-Laurent. La multiplication des paroisses urbaines à Salaberry-de-Valleyfield témoigne de l'industrialisation et de l'urbanisation qui touche le territoire campivallensien pendant l'Après-Guerre. Six nouvelles paroisses sont ainsi créées dans la ville après 1945, ce qui représente un peu plus du tiers des paroisses créées dans tout le diocèse à la même époque²²⁰. Pour assurer l'encadrement et les services à la population, plusieurs églises et écoles, entre autres, sont alors construites. La majorité des immeubles qui composent le secteur ont été construits selon les plans de deux importants architectes de Salaberry-de-Valleyfield – Jean-Marie Lafleur (1902-1985) et Pierre Dionne (1925-) – et témoignent de la modernisation de l'architecture dans la seconde moitié du XX^e siècle.

Un patrimoine bâti moderne

La série d'écoles réalisée par Lafleur à Salaberry-de-Valleyfield – il en construit une douzaine entre 1945 et 1960 – témoignent du délaissement progressif du langage et des formes de l'architecture classique. Ces écoles présentent de nombreuses caractéristiques communes, notamment, la volumétrie fragmentée correspondant aux usages, la disposition des classes maximisant l'éclairage naturel, l'horizontalité de l'ensemble soulignée par les toits plats, la fenestration en bandeaux, la juxtaposition continue des appuis de fenêtres et, enfin, l'emploi de deux types de matériaux, la pierre lisse et la brique²²¹ (**fig. 74**).

Les réalisations de Pierre Dionne expriment encore plus clairement cette rupture avec l'architecture traditionnelle. Les églises qu'il réalise à Salaberry-de-Valleyfield témoignent ainsi de la modernisation de l'architecture religieuse et de son renouvellement consécutif à la réforme liturgique d'Après-Guerre. À la fin des années 1950, l'église du Saint-Esprit (**fig. 75**), construite par Dionne, est remarquée pour sa structure faite d'unités préfabriquées en béton, l'une des premières églises québécoises à présenter une telle charpente²²². Construite en 1963-1965, l'église Saint-Augustin (**fig. 75**) se démarque par son plan en éventail – en rupture avec les plans d'église traditionnels – qui constitue une solution originale pour favoriser une participation plus active des fidèles et qui témoigne d'un fonctionnalisme moderne²²³. D'autres édifices publics de Dionne, le bureau de poste et l'annexe du palais de justice par exemple, démontrent également sa forte adhésion aux

principes de l'architecture moderne avec, notamment, les lignes géométriques pures des bâtiments et les éléments de structure en béton mis en valeur²²⁴.

Un patrimoine moderne à valoriser

Les témoins bâtis compris dans le secteur présentent une bonne intégrité et plusieurs constituent des repères importants dans le paysage urbain. En raison de leur construction assez récente (entre 1945 et 1970), toutefois, ils ont souvent été écartés des recensions patrimoniales. Ils sont exclus de l'inventaire architectural de 1984, qui ne s'intéressait qu'aux constructions antérieures à la Seconde Guerre mondiale et, si certaines églises du secteur sont mentionnées dans l'inventaire des lieux de culte produit par la Fondation du patrimoine religieux du Québec, celles-ci n'ont cependant pas fait l'objet d'une évaluation patrimoniale et d'une hiérarchisation régionale, un exercice mené seulement pour les lieux de culte construits avant 1945. Si elle demeure méconnue, l'architecture moderne s'impose pourtant de plus en plus comme un nouveau domaine patrimonial et fait l'objet de réflexions de la part des autorités et des institutions²²⁵. L'exposition « Vers une architecture nouvelle : la modernité en architecture à Salaberry-de-Valleyfield et sa région, 1935-1970 », présentée en 1997 par l'Écomusée des Deux-Rives, témoigne de cet intérêt pour le patrimoine moderne.

Le rayonnement patrimonial du secteur reste à déterminer. Certaines réalisations de Dionne notamment présentent des caractéristiques qui permettent de les identifier comme des témoins novateurs de l'architecture moderne. L'église Saint-Esprit et l'église Saint-Augustin, entre autres, témoignent de la rapidité des progrès techniques, de l'évolution des conditions sociales et de l'apparition de moyens inédits pour exprimer la forme et répondre aux besoins fonctionnels, autant de critères retenus pour l'identification du patrimoine bâti moderne. Certaines des réalisations de Dionne figurent en outre dans la recension des églises modernes du Québec réalisée par Claude Bergeron²²⁶. Par ailleurs,



Figure 74 : L'école Langlois, un exemple de l'architecture de transition de Jean-Marie Lafleur. Source : Google Street View, 2010.

il est également vrai que l'on retrouve au Québec plusieurs autres centres régionaux qui ont connu un développement semblable et qui comptent sur leur territoire des édifices similaires, l'Après-Guerre ayant été une période de croissance démographique et d'urbanisation généralisée.

À l'échelle régionale, la valeur patrimoniale du secteur ne semble pas faire de doute. On y retrouve une concentration d'édifices publics qui témoignent de l'urbanisation qui touche le territoire campivallensien entre 1945-1970, l'une des plus importantes de la région si on se fie au nombre de nouvelles paroisses créées dans le diocèse.

Le secteur des Équipements-Institutionnels-d'Après-Guerre apparaît donc composé de biens dont le rayonnement patrimonial diffère. Si le secteur, dans son ensemble, présente un intérêt régional, certains éléments qui le composent s'évaluent peut-être également à l'échelle nationale en raison, notamment, du caractère novateur de leur architecture. Une étude comparative du patrimoine bâti moderne, qui dépasse le cadre de cette étude, permettrait d'identifier les témoins bâtis les plus significatifs et, éventuellement, le statut que l'on pourrait leur accorder.

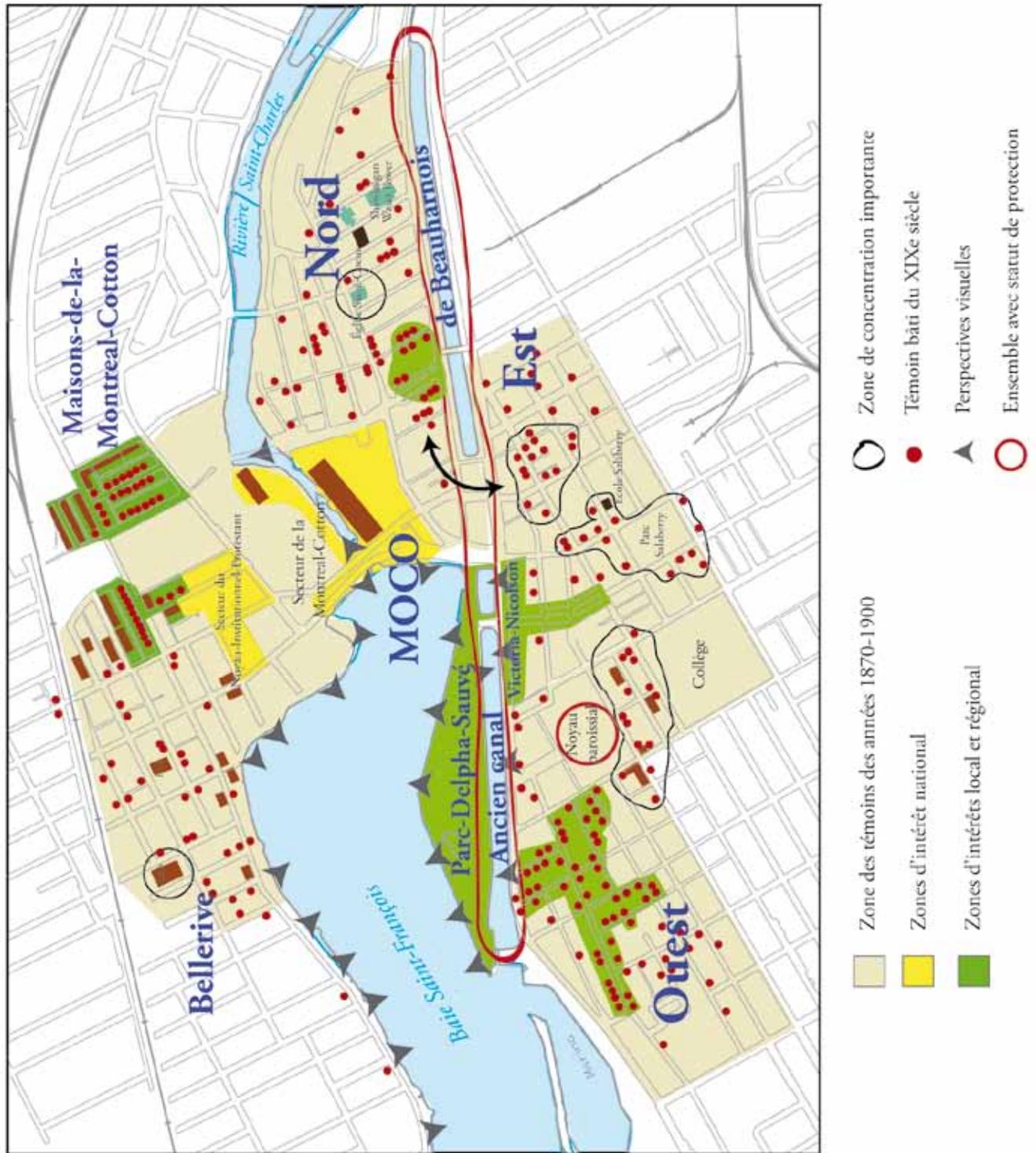


Figure 75 : L'architecture moderne de Pierre Dionne. À gauche, l'église du Saint-Esprit. À droite, l'église Saint-Augustin. Source : Fondation du patrimoine religieux du Québec.

En bref :

- le secteur présente une concentration importante d'édifices institutionnels qui témoigne de l'urbanisation de la ville entre 1945 et 1970;
- le secteur comprend une concentration de témoins bâtis construits par deux importants architectes locaux, Jean-Marie Lafleur et Pierre Dionne;
- certains des témoins bâtis compris dans le secteur constituent possiblement des témoins significatifs du patrimoine bâti moderne.

Carte 14: Synthèse des propositions de protection patrimoniale



NOTES

- 1 Mario Filion *et al.*, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 2000, p. 73-74.
- 2 Sur les mutations de propriété de la seigneurie, on consultera André Larose, *La seigneurie de Beauharnois, 1729-1867*, thèse de Ph.D. (histoire), Université d'Ottawa, 1987.
- 3 *Ibid.*, pp. 322-323.
- 4 Selon les regroupements établis par André Larose, la première concession de Catherinestown et la première concession de Grande Île, de part et d'autre du domaine seigneurial, forment un ensemble de terres qui, soit n'auraient jamais été concédées avant 1821, soit auraient déjà été concédées mais, sans que l'on sache très bien pourquoi, seraient retombées dans les mains du seigneur puis auraient été concédées de nouveau entre 1821-1833. Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, p. 346.
- 5 Dans le village de Saint-Timothée, le chemin du Roi empruntait auparavant la rue Saint-Laurent. Le contournement du village par le boulevard Hébert est postérieur.
- 6 Roland Viau, « Le Haut-Saint-Laurent en 1812-1813 : une route de guerre », *Au fil du temps*, novembre 1995, pp. 32-33 et Serge Daoust, Georges Howson, Donald Tremblay et Rolan Viau, « La redoute militaire de la Pointe-aux-Anglais », *Au fil du temps*, novembre 1995, pp. 34-47.
- 7 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, p. 478.
- 8 *Ibid.*, pp. 337-338.
- 9 *Ibid.*, p. 343.
- 10 C'est le cas, par exemple, d'Ignace Texier dit Lavigne, à qui John Richardson concède le lot 27 par acte du 16 juin 1827, une terre dont Lavigne est pourtant en possession depuis 1822. BANQ-M, *Concession par John Richardson à Ignace Texier dit Lavigne*, devant L. Sarault, 16 juin 1827.
- 11 BANQ-M, *Concession par John Richardson à Alexis Mannie*, devant L. Sarault, 2 mai 1825. Il s'agit ici du lot 26.
- 12 Roland Viau et al., *Saint-Timothée revisité, célébré et raconté : 175e, 1829-2004*, Saint-Timothée, Fabrique de la paroisse Saint-Timothée, 2004, pp. 6-7.
- 13 Sur la carte topographique de Vaudreuil (secteur 31-G-08) dressée en 1933, le rang Sainte-Marie s'interrompt à la hauteur de Cecile Junction. Cependant, sur la carte du même secteur, dressée en 1937, le chemin apparaît.
- 14 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, p. 346.
- 15 BANQ-M, P137/4/2100, *Vente par Joseph Leboeuf à Michel Payment*, devant J.B. Scott, 24 janvier 1843. Michel Payment acquiert la moitié du lot 30 de la deuxième concession, c'est-à-dire une terre de 2 arpents de front sur 25 arpents de profondeur.
- 16 Entre 17 et 30 arpents environ. BANQ-M, *Concessions par John Richardson des continuations des lots 2 à 60 de la première concession d'Helenstown*, devant L. Sarault, 8 au 16 janvier 1828.
- 17 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, pp. 277-278.
- 18 BANQ-M, *Concessions par John Richardson des continuations des lots 2 à 60 de la première concession d'Helenstown*, devant L. Sarault, 8 au 16 janvier 1828. La préparation d'un acte de concession ne garantit pas l'occupation du sol. À ce sujet, voir Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, p. 347-349.
- 19 *Ibid.*, p. 478.
- 20 En effet, lorsque John Richardson concède à Toussaint Leduc la continuation du lot 33 dans la première concession d'Helenstown, le chemin de ligne n'est pas mentionné dans les bornes du terrain. La route est toutefois aménagée et forme la limite sud-ouest du terrain lorsqu'une portion de ce lot est revendue en 1840. BANQ-M, P137/4/2097, *Vente de Pierre Hurtubise à Xavier Provost*, devant J.B. Scott, 28 novembre 1840.
- 21 Viau *et al.*, *Saint-Timothée revisité*, p. 813.
- 22 *Ibid.*, p. 149.
- 23 Serge Courville, dir., *Paroisses et municipalités de la région de Montréal au XIX^e siècle (1825-1861) : répertoire documentaire et cartographique*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1988, pp. 166-167 ; Viau *et al.*, *Saint-Timothée revisité*, p. 16.
- 24 *Ibid.*
- 25 *Ibid.*, p. 64.
- 26 Recensement du Bas-Canada, 1851. *Listes nominatives*. Cette première église fut détruite en 1908 par un incendie.

- 27 *Ibid.* ; Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, p. 248.
- 28 *Ibid.*, p. 814.
- 29 Commission de toponymie du Québec, Topos sur le web, «Île Papineau». En ligne : http://www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/toposweb/fiche.aspx?no_seq=46807 (consulté en avril 2010).
- 30 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, p. 431; Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, pp. 15-16.
- 31 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, pp. 447-450.
- 32 BANQ-M, *Concession par John Richardson à Louis Bergevin dit Langevin*, devant L. Sarault, 16 juin 1827.
- 33 BANQ-M, *Concession par John Richardson à Joseph Leboeuf*, devant L. Sarault, 15 mars 1827.
- 34 BANQ-M, *Concession par John Richardson à Pierre Latour dit Ballard*, devant L. Sarault, 16 juin 1827.
- 35 BANQ-M, *Concession par John Richardson à François Pitre dit Lajambe*, devant L. Sarault, 19 juillet 1825.
- 36 BANQ-M, *Concession par John Richardson à Charles Houle*, devant L. Sarault, 23 décembre 1825.
- 37 Ainsi, la moitié nord-ouest du lot 17 de la première concession en haut du domaine est cédée par le seigneur en 1827. Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, p. 321; BANQ-M, *Répertoire du minutier L. Sarault*, 15 mars 1827.
- 38 BANQ-M, P137/4/2101, *Échange entre Hyacinthe Leduc et Antoine Leduc*, devant J.B. Scott, 4 mars 1844.
- 39 Pour une description précise de ces deux régimes fonciers et du passage de l'un à l'autre dans la seigneurie de Beauharnois, voir Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, pp. 195-246.
- 40 Recensement du Bas-Canada, 1851, *Listes nominatives*. Les cinquième et sixième concessions d'Helenstown, de même que la quatrième concession de Catherinestown, sont comprises dans le territoire de Saint-Louis-de-Gonzague lors du recensement de 1851.
- 41 Recensement du Bas-Canada, 185, *Listes nominatives*.
- 42 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 244.
- 43 *Ibid.*, p. 248.
- 44 *Ibid.*, p. 298.
- 45 BANQ-M, *Vente par Paschal Mercier fils à Moïse Poirier*, devant Louis Gervais, 6 mars 1855.
- 46 Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le rang Double est prolongé jusqu'au chemin Larocque. La construction de l'actuel canal de Beauharnois entraîne, dans les années 1930, la dérivation vers le nord-ouest d'un tronçon du rang Double.
- 47 BANQ-M, *Vente par Paschal Mercier fils à Moïse Poirier*, devant Louis Gervais, 6 mars 1855.
- 48 L'occupation est toutefois encore récente puisque, deux ans plus tôt, la terre de son voisin, Michel Alarie, était encore « en partie en culture et partie en bois debout ». BANQ-M, *Vente par Antoine Desvoysans dit Laframboise à Michel Alarie*, devant Jean Baptiste Scott, 29 octobre 1853. De même, en 1849, le notaire Lemoyne de Martigny enregistre un échange entre Pierre et Joseph Bergevin, en vertu duquel le premier cède « une terre connue sous le numéro 10 de la troisième concession de Catherinestown », « sans bâtisse et en bois debout », bornée « d'un côté par le numéro neuf et de l'autre par gens inconnus », et dont il est propriétaire « au moyen d'une promesse de vente accordée en sa faveur par Laurent Brown, agent de la seigneurie ». BANQ-M, P137/3/1884, *Échange entre Pierre Bergevin et Joseph Bergevin*, devant LeMoyne de Martigny, 27 décembre 1849.
- 49 Ainsi, pour la seconde concession : BANQ-M, P137/2/926, *Vente par Edward Ellice à Paschal Mercier fils*, devant Louis Gervais, 2 février 1865 ; BANQ-M, P137/4/1953, *Vente par Edward Ellice à Xavier Leduc*, devant Lemoyne de Martigny, 4 septembre 1857 ; BANQ-M, *Vente par Edward Ellice à Eustache Bergevin*, devant L. Gervais 12 juillet 1867. Pour la troisième concession : BANQ-M, P137/4/2125, *Vente par Edward Ellice à Benjamin Legault*, devant Scott 28 juillet 1862 ; BANQ-M, P137/2/909, *Vente par Edward Ellice à Pierre Bergevin*, devant L. Gervais, 17 mars 1860.
- 50 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, pp. 358-359.
- 51 La continuation de la première concession de Catherinestown est une opération similaire à celle déjà observée dans Helenstown. Il s'agit ici de distribuer, dans la ligne des lots de la première concession, l'espace de terrain qui demeure après l'ouverture des deuxième et cinquième concessions, issues de deux arpentages différents. Les continuations de lots sont vendues dans la deuxième moitié des années 1850 suite à l'arpentage de John Davidson. BANQ-M, *Vente par à Michel Beauron dit Major*, devant J. Léonard, 21 juillet 1856 ; BANQ-M, P137/4/2123, *Vente d'Edward Ellice à Louis et Henry Leduc*, devant J.B. Scott, 17 mars 1858. Voir également Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, p. 310.
- 52 L'ouverture du chemin Larocque est effectivement postérieure à 1840 puisqu'il n'apparaît ni sur la carte du Canada-Est de 1839 ni la carte produite par la NACAI en 1840; elle est cependant antérieure à 1863 puisque le tracé du chemin apparaît sur la carte de Boyd.

- 53 BANQ-M, P137/3/1904 *Vente par Edward Ellice à Joseph Auger*, devant Lemoyne de Martigny, 22 août 1856 ; BANQ-M, P137/3/1957, *Vente par Edward Ellice à Louis Prévost*, devant Lemoyne de Martigny, 2 octobre 1857.
- 54 Projet Archipel Montréal, *Récit chronologique des aménagements hydroélectriques et des voies navigables dans la section Beauharnois-Soulanges*, s.l., s.n., 1972, pp. 8-9 ; Robert Sellar, *The History of the County of Huntingdon and the Seignories of Châteauguay and Beauharnois from their Settlement to the Years 1838*, Huntingdon, The Canadian Gleaner, pp. 284-287.
- 55 Projet Archipel Montréal, *Récit chronologique*, p. 9 ; T.D. Regehr, *The Beauharnois Scandal: A Story of Canadian Entrepreneurship and Politics*, Toronto, University of Toronto Press, 1990, p. 28.
- 56 Regehr, *The Beauharnois Scandal*, p. 29 ; RFQ, *Vente par les administrateurs de la succession de feu Edward Ellice à Joseph Bartolomew Robert*, devant William de Montmollin Marler, 21 août 1896, no. 28442.
- 57 La carte du comté de Beauharnois construite d'après les plans du cadastre, dressée en 1935, montre bien que le tracé retenu pour le canal de Beauharnois passait au travers du petit canal d'alimentation. BANQ, G 3453 s63 C37 Beauharnois 1935 DCA.
- 58 BANQ-M, *Vente par Edward Ellice à Owen Lynch*, devant Joachim Brossoit, 9 juillet 1864. Outre ses investissements immobiliers, Owen Lynch fut également impliqué, avec d'autres hommes d'affaires de la région, dans la Beauharnois, Châteauguay and Huntingdon Navigation Company, une compagnie de navigation vouée à la construction de vapeurs destinés au transport sur le fleuve Saint-Laurent. *Statutes of the Province of Canada*, Quebec, George Desbarats and Malcolm Cameron, 1864, pp. 437-438.
- 59 RFQ, *Vente par Alexander Moffat, syndic de faillite d'Owen Lynch, à Narcisse Papineau*, devant J. Brossoit, 23 janvier 1877, no. 12694.
- 60 Cadastre abrégé de la seigneurie de Beauharnois, 1858, pp. 17-19.
- 61 D'après le cadastre abrégé de 1858, un seul lot, numéroté A sur le plan de Barrett, semble avoir été concédé par Ellice dans les années 1850. Cadastre abrégé de la seigneurie de Beauharnois, 1858, p. 17.
- 62 BANQ-M, *Vente d'Edward Ellice à Louis Tourville, Louis Gauthier et Joël Leduc*, devant C.F. Papineau, 3 mai 1866.
- 63 BANQ-M, *Vente par Tourville, Gauthier et Leduc à Gilbert Bergevin dit Langevin*, devant J.A. Massé, 2 mai 1868.
- 64 BANQ-M, *Vente Par Joël Leduc et Louis Tourville à Wilfred S. Davis*, devant L. Gervais, 11 avril 1872 ; RFQ, *Vente par Wilfred S. Davis à George Peterkin*, devant L. Gervais, 28 avril 1874, no. 11001.
- 65 RFQ, *Vente par George Peterkin à Walter Colville*, devant Z. Boyer, 22 septembre 1880, no.16111.
- 66 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 266.
- 67 RFQ, *Vente par la Montreal Cotton Company à la Canada Atlantic Railway Company*, devant R. A. Dunton, 15 février 1887, no 21 325.
- 68 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 267.
- 69 *Acts of the Parliament of the United Kingdom of Great Britain and Ireland*, Ottawa, Brown Chamberlin, 1888, vol. 1-2, pp. 60-65.
- 70 RFQ, *Vente par Roger Daoust à la Saint Lawrence & Adirondack Railway Company*, devant Z. Boyer, 29 mai 1891, no 25 163 ; RFQ, *Vente par Édouard Mailloux à la Saint Lawrence & Adirondack Railway Company*, devant Z. Boyer, 27 juin 1891, no 25 206.
- 71 Great Britain Parliament. House of Commons, *Accounts and Papers, Colonies South Australia, Canada*, vol. XXXII, London, 1843, pp. 113 et 157.
- 72 Lionel Groulx, *Petite histoire de Salaberry-de-Valleyfield*, Montréal, Beauchemin, 1913, p. 14.
- 73 Voir entre autres Joseph Damien Saint-Aubin, *Salaberry-de-Valleyfield, 1842 à 1972; histoire religieuse, municipale, scolaire, commerciale et industrielle*, Valleyfield, G. Brault, 219 p.
- 74 Raoul Blanchard, *L'ouest du Canada français*, Montréal, Beauchemin, 1953, p. 135.
- 75 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, pp. 456-457.
- 76 *Ibid.*, p. 457.
- 77 Jean Hamelin et Michèle Paquin, «Alexander Buntin », Dictionnaire bibliographique du Canada, 2000, En ligne : http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?&id_nbr=6000&interval=25&&PHPSESSID=7v7emh4kic1m97vl9h6bpf310 (consulté en avril 2010)
- 78 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, p. 458.
- 79 Great Britain. Parliament. House of Commons, *Accounts and Papers, Colonies South Australia, Canada*, vol. XXXII, London, 1843, p. 148.

- 80 L'inondation provoquée par le barrage sonne entre autres le glas d'un hameau planifié pour devenir un village important sur les rives de la rivière La Guerre, non loin de Saint-Anicet. Voir Philippe Decloître, *L'abandon d'un village au XIX^e siècle : le cas de Godmanchester dans le Haut-Saint-Laurent, 1820-1850*, Montréal, Université de Montréal, mémoire de maîtrise en anthropologie, 1997; Guy Mongrain et Claire Poitras, *Le village abandonné de Rivière-La Guerre. Étude comparative*. Montréal, rapport non publié présenté à la Direction de la Montérégie du Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCQ), INRS-Urbanisation, Culture et Société, 2009, 66 p.
- 81 Ce petit plan d'eau, qui faisait face à l'église Unie au coin de l'avenue Grande-Île et de la rue Dufferin est aujourd'hui disparu.
- 82 John Wilis, "Landscape and Hinterland: A Recipe for Preindustrial Space on the Montreal Plain in the early 19th Century," dans Yves Frenette, Martin Pâquet et Jean Lamarre (dir.), *Les parcours de l'histoire : hommage à Yves Roby*, Distribution de livres Univers, Québec, 2002, p. 149.
- 83 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, pp. 456-457.
- 84 Voir Jean-Claude Robert, *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Libre expression, 1994, pp. 106-109.
- 85 Canal reliant la prise d'eau à la conduite forcée. *Grand Dictionnaire terminologique*, en ligne : http://www.granddictionnaire.com/BTML/FRA/r_Motclef/index800_1.asp (consulté le 20 août 2010).
- 86 RFQ, *Vente d'Antoine Leduc dit Penon à Louis Larivière, père, et Moïse Lalonde, fils*, devant J. A. Massé, 20 avril 1858.
- 87 Un simple échantillon révèle des ventes très anciennes. RFQ, *Vente de Damase Lemay dit Delorme à Clémence Bergevin dit Langevin*, devant J. A. Massé, 28 juin 1862, no 4 039.
- 88 On note entre autres la vente d'un petit lot de 54 pieds de front par 72 pieds de profondeur le long de cette dernière en 1860.
- 89 Recensement du Canada de 1871 et 1881, *Tableaux sur les industries*.
- 90 RFQ, *Vente de Dame Félicité Mailloux, veuve d'Antoine Leduc dit Penon, à Alexander Buntin*, devant J. A. Massé, 7 avril 1863, no 4 571.
- 91 BANQ-M, *Partage des biens immobiliers de la communauté qui a existé entre Caroline Park et Edouard McKenzie*, devant E. A. Demers. 23 octobre 1863.
- 92 Daniel B. Pease, un américain d'Upton au Massachusetts qui aurait quitté son pays pour le Canada en 1832. Rev. David Pease, *A Genealogical and Historical Record of the Descendants of John Pease, Sen., Last of Enfield, Conn., Pease Record*, 1869, p. 226 ; BANQ-M, *Vente par dame Caroline Park, veuve de feu d'Edward McKenzie à Daniel Pease*, devant J. A. Massé le 16 mai 1871.
- 93 BANQ-M, *Vente de Daniel Pease, marchand, à Andrew Hall*, devant J. A. Massé, 17 avril 1872.
- 94 AVSV, *Rôle d'évaluation*, 1879.
- 95 RFQ, *Échange entre Isidore Larocque et Antoine Leduc, fils de Bazile Leduc*, devant Jean-Baptiste Scott, 25 octobre 1864, no 1 108.
- 96 Voir entre autres : RFQ, *Vente des héritiers d'Isidore Larocque à Georges Bothwell*, devant Zéphir Boyer, 22 février 1876, no 12 079. L'acte de vente réfère à un plan de subdivision réalisé dès 1872.
- 97 Le rôle d'évaluation de 1881 indique un chantier naval en construction à cet endroit. La main-d'oeuvre employée reste cependant peu élevée, ne dépassant 10 ouvriers. AVSV, *Rôle d'évaluation de 1881*.
- 98 Un rapide survol du rôle d'évaluation de la ville en 1881 indique qu'au moins une quinzaine de navigateurs ont élu domicile à Salaberry-de-Valleyfield. AVSV, *Rôle d'évaluation de 1881*.
- 99 RFQ, *Vente de Kristoph Nicholson à Daniel Pease*, devant J. G. Longpré, 12 novembre 1863, no 4 933.
- 100 BANQ-M, *Vente d'Edward Ellice à Lambert Tessier et Joseph Lasnier*, devant Joachim Brossoit, 26 août 1867.
- 101 RFQ, *Vente de Joseph Lasnier et Lambert Tessier à François Xavier Provost*, devant Joseph Massé, 21 septembre 1868, no 10 515.
- 102 RFQ, *Vente de Joseph Lasnier et Lambert Tessier à Émilie Amiot*, devant Joseph Landry, 2 novembre 1874, no 14 869.
- 103 RFQ, *Vente de Jean-Baptiste Picard à Louis Latour*, devant J. A. Massé, 6 avril 1871, no 10 773.
- 104 RFQ, *Vente d'Antoine Leduc à Alexander Anderson*, devant Joseph Landry, 2 janvier 1875, no 11 422.
- 105 AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 14 juillet 1875.
- 106 AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 6 septembre 1875.
- 107 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, pp. 228 et 329.

- 108 AVSV, *Rôle d'évaluation de 1879, 1881 et 1882*.
- 109 AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 20 avril 1881.
- 110 AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 28 mai 1884.
- 111 AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 6 août 1884; 15 avril 1885.
- 112 RFQ, *Vente de la Montreal Cotton à John H. Sullivan*, devant Zéphir Boyer, 24 janv 1885, no 19 832 ; *Vente de Sa majesté la Reine à John H. Sullivan*, devant Bisson, 4 octobre 1887, no 21 687.
- 113 Cette géographie du commerce dans la ville est une hypothèse fort probable qui demande toutefois à être vérifiée.
- 114 Commission des biens culturels du Québec, *La gestion par les valeurs : exploration d'un modèle*, Québec, Commission des biens culturels du Québec, 2004, 48 p.
- 115 Claire Poitras, Guy Mongrain et Joanne Burgess, *Projet pilote d'identification et de documentation des propriétés contributives dans les secteurs patrimoniaux*. Rapport synthèse présenté à Parcs Canada et au ministère de la Culture et des Communications du Québec, Montréal, INRS-Urbanisation, Culture et Société/UQAM, 2006, p. 20.
- 116 Cette approche a aussi été appliquée récemment dans le cadre de travaux portant sur la Ville de Lévis. Guy Mongrain et Annie Bernard, *Propositions d'un périmètre d'arrondissement historique à Lévis*, Québec, Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCQ), 2010, 88 p.
- 117 Antoine Bailly et Hubert Beguin, *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Masson, 1993, p. 115.
- 118 Dans l'étude sur l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, la fonction urbaine y était ajoutée et même mise à l'avant-scène. Poitras, Mongrain et Burgess, *Projet pilote d'identification et de documentation*, p. 13; Pratt Cassidy, *Maintaining Community Character: How to Establish a Local Historic District*, Washington, D.C., National Trust for Historic Preservation, 2001.
- 119 Voir par exemple Patri-Arch, *Connaissance du mont Royal : le bâti. Fiches descriptives des aires et unités de paysages*, 5 volumes, Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain division du patrimoine de toponymie, 2003.
- 120 Ce type de nomenclature peut se comparer aux noms que l'on donne aux communautés arbustives. On dit par exemple « érablière à caryer ». De la même manière, on parle ici d'une zone résidentielle avec une composante institutionnelle.
- 121 C'est une différence majeure avec l'approche typologique où les unités de paysage ne se chevauchent guère. Ici, le paysage se lit à plusieurs niveaux. Par exemple, les résidus d'un quartier bourgeois (unité de paysage) peuvent aussi receler une trame de rue que l'on associe audit quartier, mais dont la survivance s'étend à une zone qui ne s'est jamais embourgeoisée. On trouve donc deux unités de paysage superposées.
- 122 Dans le cas de Bienville, les anciennes limites de municipalités ne correspondent pas aux limites du secteur.
- 123 Luc Noppen et Lucie K. Morisset, se sont entre autres attaqués à cette tendance dans *Les églises du Québec. Un patrimoine à réinventer*, Montréal, Presses de l'Université du Québec, 2005, 456 p.
- 124 Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, « Le rang: forme dominante du paysage rural québécois », *Atlas historique du Québec. Le territoire*, Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 1997, p. 40.
- 125 C'est le cas, notamment, des maisons de type *Four Square*, que nous n'avons pas incluses dans notre classement. Ces maisons, de plan plus ou moins carré surmontées d'un toit en pavillon, sont issues de l'architecture vernaculaire américaine du début du XX^e siècle et l'on en retrouve de très nombreux exemples dans le milieu rural campivallensien.
- 126 Paul-Louis Martin, *À la façon du temps présent. Trois siècles d'architecture populaire au Québec*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1999, p. 216-219.
- 127 Ce type architectural est décrit dans Christian Chiasson, *Inventaire et classification du patrimoine architectural de la municipalité régionale de comté de Beauharnois-Salaberry*, M.R.C. De Beauharnois-Salaberry, 1984, p. 13 et Yves Laframboise, *La maison au Québec. De la colonie française au XX^e siècle*, Montréal, Éditions de l'homme, 2001, p. 102-126.
- 128 Laframboise, *La maison au Québec*, p. 259-311.
- 129 Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, p. 12 et 17.
- 130 Même si le modèle vernaculaire américain caractérisé par son plan en L s'est surtout diffusé dans le sud-ouest du Québec et dans les Cantons-de-l'Est, le territoire de Salaberry-de-Valleyfield, où on ne recense que deux exemplaires de ce type de maison, ne présente pas une concentration suffisante pour justifier un intérêt de portée régionale.
- 131 Des maisons sont déjà identifiées à cet endroit sur la carte topographique de 1909. BANQ, Carte topographique de la région de Vaudreuil (31-G-08), 1909.
- 132 MCCCQ, *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*, en ligne : <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/RPCQ/detailBien.do?methode=consulter&bienId=93276> (consulté en octobre 2010).

- 133 Jacques Robert, dir., *Laqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée. Historique, description et analyse architecturale*, Ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Direction de Montréal, 1988, p. 44.
- 134 La construction du canal au XIX^e siècle ne change pas la vocation du territoire qu'il traverse et qui demeure rural. Louis-Raphaël Pelletier, *Revolutionising Landscapes : Hydroelectricity and the Heavy Industrialisation of Society and Environment in the Comté de Beauharnois, 1927-1948*, thèse de doctorat, Université Carleton, Ottawa, 2005, p. 136-139.
- 135 Jacques Robert, dir., *Laqueduc de la rivière Saint-Pierre*, p. 107.
- 136 On consultera notamment les études faites par Roland Viau, *Vie et mort d'une route d'eau. Patrimoine historique et potentiel archéologique de l'ancien canal de Beauharnois*, Rapport final, Ministère des Transports, 1988 et *Les anciens canaux de Beauharnois et de Soulanges. Étude de cadrage historique et technique*, Ministère de la culture, Direction de la Montérégie, 1993.
- 137 Viau, *Vie et mort d'une route d'eau*, p. 78.
- 138 *Ibid.*, p. 49.
- 139 *Ibid.*, p. 75-76.
- 140 Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, p. 14-15 ; *La Patrie*, 23 octobre 1938, p. 40.
- 141 *Appendice du cinquième volume des journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada...*, Montréal, L. Perrault, 1846, Appendice U, p. CC-5.
- 142 Fillion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 128-129. Le bilan officiel fait état de 5 morts et de 50 blessés ; des rapports officieux parlent plutôt d'une vingtaine de tués et de disparus. Une étude récente de cet événement historique est proposée dans l'ouvrage de Roland Viau, *La sueur des autres. Les fils d'Erin et le canal de Beauharnois*, Salaberry-de-Valleyfield, Triskèle, 2010.
- 143 Viau, *La sueur des autres*, p. 13.
- 144 Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, p. 57-58.
- 145 André Bolduc, *Hydro-Québec. L'héritage d'un siècle d'électricité*, Montréal, Libre Expression, Forces, 1989, p. 47 ; Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, p. 57-58.
- 146 Jean-François Larose, *L'électrification de la région montréalaise – Synthèse historique*, Vice-présidence Environnement – service d'exploitation, région Maisonneuve – service appareillage, mai 1991, reproduit dans Pelletier, *Revolutionising Landscapes*, appendice 39.
- 147 Le notaire Zéphirin Boyer, alors propriétaire d'une grande étendue de terrain sur l'île, y aménage une résidence, la villa Sainte-Famille, une serre et un verger sur le lot 513-3. À la même époque, Médéric Lamothe, un entrepreneur en construction de la région, s'y installe avec sa famille sur le lot no. 513-19 dans la ville Lamothe, une grande résidence à deux étages avec vue sur le fleuve. Émile Duhamel et Monique Pelletier, *Le Camp Bosco. Une belle histoire à partager*, Camp de vacances familiales Valleyfield, 2002, p. 15, 20-21 et 31.
- 148 BANQ, Cartes topographiques de la région de Vaudreuil (31-G-08), 1937 et 1945.
- 149 Danielle Charland et al, « Salaberry-de-Valleyfield de 1900 à 1995 : Chronologie des événements marquants », *Au fil du temps*, vol. 4, no. 2-3, novembre 1995, p. 130.
- 150 Denis Gervais, Claire Lachance et Marthe C. Théorêt, *Plan d'action et de réhabilitation écologique (PARE) Entre 2 Lacs*, Salaberry-de-Valleyfield, le Comité, 2002, p. 1.20.
- 151 *Continuation de l'Appendice du XLII^e volume des journaux de la Chambre d'assemblée de la province du Bas-Canada, session 1832-3*, Québec, King's Printer, 1833, p. NN15-NN20.
- 152 Louis Rousseau et Frank Remiggi, éd., *Atlas des pratiques religieuses : le sud-ouest du Québec au XIX^e siècle*, Ottawa, Presses de l'Université d'Ottawa, 1998, p. 35 et 53.
- 153 Serge Courville, *Entre ville et campagne. L'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1990, p. 49-57.
- 154 Serge Courville et Normand Séguin, dir., *Atlas historique du Québec : La paroisse*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2001, p. 63.
- 155 C'est d'ailleurs de ce quai que Paul Bassez-Préville entreprend en 1879 sa visite du village. Voir « Saint-Timothée », *L'opinion publique*, 18 septembre 1879, p. 446.
- 156 Charles-Edward Goad, *St. Timothée (Que.)*, Plan d'assurance-incendie, 1909, BANQ, G 3454 S336G475 1909 G63 CAR.
- 157 Le moulin avait été construit en 1856-1858 par Césaire Létourneau. Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, p. 814.
- 158 Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, p. 158-160.

- 159 Fondation du patrimoine religieux du Québec, Inventaire des lieux de culte du Québec, « Église Saint-Timothée », en ligne : http://www.lieuxdeculte.qc.ca/fiche.php?LIEU_CULTE_ID=60742&LieuSuivant=2&LieuPrecedent=0&debut=0&nlieux=2&type_requete=lieu&lignes=25&RefMunicipalite=70055&mrc=700&_utma=198025522.617195925.1292183893.1292376777.1292417417.5&_utmz=198025522.1292417417.5.5._utmsr=patrimoine-religieux.qc.ca|utmccn=%28referral%29|utmcmd=referral|utmct=/fr/inventaires/lieux.php&_utmc=198025522&utmb=198025522.5.10.1292417417 (consulté en octobre 2010).
- 160 Viau *et al.*, *Saint-Timothée revisité*, p. 18.
- 161 *Ibid.*, p. 17.
- 162 *Ibid.*, p. 248.
- 163 Il serait étonnant qu'un toit en mansarde ait été posé sur cet édifice dès 1851 puisque ce type de toit n'est introduit au Canada que dans les années 1860. Une étude plus détaillée permettrait de mieux connaître l'histoire de ce bâtiment. Selon les données du recensement, la construction du collège n'était pas encore terminée en 1851. Peut-être le toit n'a-t-il été complété que dans les années 1860, avant que les Clercs de Saint-Viateur ne s'y installent en 1867 ? Une autre hypothèse voudrait que le toit original ait été remplacé par un toit mansardé dans la seconde moitié du XIX^e siècle, une transformation qui survient dans bon nombre d'édifices conventuels et scolaires à cette époque.
- 164 Cette comparaison s'appuie sur les données rassemblées par Guy Mongrain et Claire Poitras, *Site du patrimoine du Noyau-Institutionnel-de-pointe-Claire. Projet de constitution*, Rapport inédit, INRS-Urbanisation, Culture et Société, 2008, p. 37-40.
- 165 Aujourd'hui, 84 % du débit fluvial passe par le canal de Beauharnois. Gervais, Lachance et Théorêt, *Plan d'action et de réhabilitation écologique*, p. 1.1.
- 166 Felicity L. Leung, « The Mill of the Montreal Cotton Company », *Revue annuelle de la société historique de la vallée de la Châteauguay*, volume 24, 1991, pp. 3 et 5.
- 167 *Canadian Electrical News and Steam Engineering Journal*, vol 7, no 3, mars 1897, page 33.
- 168 *Canadian Electrical News and Steam Engineering Journal*, vol 10, no 1, janvier 1900, p. iv.
- 169 *Ibid.*, p. 18.
- 170 L'architecte est inconnu. Le projet est dirigé par le gérant de l'usine de la Montreal Cotton, Frederick Lacey. *The Canadian Journal of Fabrics*, vol 18, no 11, nov. 1901, p. 333.
- 171 *The Canadian Journal of Fabrics*, vol 18, no 11, nov. 1901, p. 333.
- 172 *The Canadian Journal of Fabrics*, vol 18, no 10, oct. 1901, p. 307.
- 173 John Wilis, "Landscape and Hinterland", p. 149.
- 174 Larose, *La seigneurie de Beauharnois*, pp. 456-457.
- 175 MCCCQ, *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*, en ligne : <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/RPCQ/detailBien.do?methode=consulter&bienId=93275> (consulté en septembre 2010).
- 176 AVSV, *Rôle d'évaluation*, 1881.
- 177 Sur le quartier Nord, voir la brochure le Comité du Patrimoine des Anciens Quartiers, *Redécouvrir le quartier Nord*, Salaberry-de-Valleyfield, Musée de la société des Deux-Rives et Presses collégiales du Québec, 2008, 36 p.
- 178 Voir à ce sujet Virginia McAlester et Lee McAlester, *A Field Guide to American Houses*, New York, Alfred A. Knopf, 1984, pp. 90-91.
- 179 Dans la vallée de la rivière Hudson, dans l'état de New York, on trouve plusieurs exemples de maisons mansardées, mais il s'agit plutôt d'une architecture coloniale héritée des traditions néerlandaises. Le toit mansardé néerlandais revit vers le début du XX^e siècle avec l'apparition du *Dutch colonial cottage* basé sur un plan rectangulaire avec pignons sur les façades latérales. C'est fort probablement le modèle qui se rapproche le plus de maison québécoise mansardée, quoique ses quatre versants soient différents des mansardes d'origine française. Par ailleurs, les maisons néo-georgiennes américaines possèdent parfois des toits mansardés mais, là encore, il s'agit surtout de maisons de prestige qui possèdent généralement deux étages. Chose certaine, la maison mansardée avec pignons sur les façades latérales se rencontre rarement aux États-Unis dans les quartiers ouvriers. McAlester et McAlester, *A Field Guide to American Houses*, pp. 245-253 et 326-442; Herbert Gottfried et Jan Jennings, *American Vernacular Buildings and Interiors, 1870-1960*, New York, W. W. Norton and Co. 1985, pp. 181-186.
- 180 Comité du Patrimoine des Anciens Quartiers, *Redécouvrir le quartier Nord*, pp. 27-29.
- 181 Dès 1880, une demande d'élargissement est adressée aux membres du Conseil. AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 15 septembre 1880.
- 182 AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 14 mai 1879.

- 183 McAlester et McAlester, *A Field Guide to American Houses*, pp. 92-93.
- 184 Les deux rues possèdent d'ailleurs un égout commun installé dès 1883 ou 1884. AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 14 janvier 1883.
- 185 AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 23 avril 1884.
- 186 Du moins, est-ce là l'opinion des autorités de la ville qui se plaignent fréquemment au propriétaire des décharges, le ministère des Canaux et des Chemin de Fer du gouvernement fédéral. AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 4 juillet 1883.
- 187 Guy Besner et Richard Lafontaine, « Patrimoine architectural moderne au Québec. Salaberry-de-Valleyfield et sa région », *Docomomo Québec. Bulletin*, no. 15, été 1997, p. 2.
- 188 AVSV, *Rôle d'évaluation de 1879, 1881 et 1882*.
- 189 AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 20 avril 1881.
- 190 AVSV, *Procès verbaux du Conseil de ville de Salaberry-de-Valleyfield*, 28 mai 1884.
- 191 Voir entre autres José E. Igartua, *Arvida au Saguenay, Naissance d'une ville industrielle*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1996, 273 p.
- 192 Frédéric Castel en collaboration avec Vicky Bennett, « Quatre confessions protestantes, quatre types de développement », dans Rousseau et Remiggi (dir.), *Atlas historique des pratiques religieuses*, p. 51.
- 193 AVSV, *Rôle d'évaluation de 1890*.
- 194 L'édifice sert plutôt de salle de réception selon Bernice E. Douglass, mais les plans d'assurances-incendie de 1941 et 1953 indiquent bel et bien la présence d'une école. Voir, Bernice E. Douglass, « L'église presbytérienne. Sa longue histoire à Salaberry-de-Valleyfield », *Au fil du temps*, no 123, décembre 1997.
- 195 Voir Geneviève Saint-Jacques-Thériault et Mathieu Tremblay, « De la Valleyfield Presbyterian Church au Musée de société des Deux-Rives : un témoin de l'histoire d'ici », *Au fil du temps*, vol. 18, no 1, mars 2009.
- 196 Mongrain et Poitras, *Le village abandonné de Rivière-La Guerre*, p. 38.
- 197 Inventaire des lieux de culte du Québec, En ligne : [http://www.lieuxdeculte.qc.ca/fiche.php?LIEU_CULTE_ID=60883&LieuSuivant=6&LieuPrecedent=4&debut=0&nlieux=14&type_requete=lieu&lignes=25&RefMunicipalite=70045&mr=700& utma=198025522.1768164432.1284082101.1292209461.1292337983.15& utmz=198025522.1286830210.4.3.utmcsr=google|utmccn=\(organic\)|utmcmd=organic|utmctr=Â@glise_saint-anicet& utmb=198025522.3.10.1292337983& utmc=198025522](http://www.lieuxdeculte.qc.ca/fiche.php?LIEU_CULTE_ID=60883&LieuSuivant=6&LieuPrecedent=4&debut=0&nlieux=14&type_requete=lieu&lignes=25&RefMunicipalite=70045&mr=700& utma=198025522.1768164432.1284082101.1292209461.1292337983.15& utmz=198025522.1286830210.4.3.utmcsr=google|utmccn=(organic)|utmcmd=organic|utmctr=Â@glise_saint-anicet& utmb=198025522.3.10.1292337983& utmc=198025522) (consulté en décembre 2010).
- 198 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 299.
- 199 *Reflets campivallensiens*, pp. 138-139. Le guide indique que l'incendie a entraîné la « destruction complète » de l'aile ancienne du collège. La présence des murs de pierre ainsi que la forme et la distribution des ouvertures, qui correspondent à ceux du bâtiment original, suggèrent néanmoins que certains éléments ont pu être conservés. Une étude de caractérisation plus spécifique serait nécessaire pour déterminer l'étendue des transformations subies par le bâtiment.
- 200 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 278-281.
- 201 Margaret Carter, *Les premiers palais de justice au Canada*, Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, 1983, p. 231. En page 73, le guide patrimonial *Reflets campivallensiens* attribue à Maurice Perrault les plans d'architecture du palais de justice. Nous avons préféré retenir l'attribution faite par Margaret Carter à Elzéar Charest parce qu'elle s'appuie sur des documents d'archives et qu'elle nous apparaît tout à fait vraisemblable dans la mesure où cet architecte a également construit plusieurs autres palais de justice dans la province à la même époque. Cette contradiction révèle surtout que l'édifice, dont la valeur patrimoniale est pourtant reconnue, demeure mal connu.
- 202 David Rose, « Pierre Dionne, Architect : Valleyfield's First Modern », *Bulletin de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada*, vol. 15, no. 4 (décembre 1990), p. 98.
- 203 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 307-308.
- 204 *Ibid.*, p. 283.
- 205 MCCCCF, Répertoire du patrimoine culturel du Québec, « Arrondissement institutionnel de la paroisse Sainte-Cécile », en ligne : <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/RPCQ/detailBien.do?methode=consulter&bienId=93520> (consulté en octobre 2010).
- 206 Le diocèse de Valleyfield compte aujourd'hui 16 congrégations religieuses réparties ainsi : trois à Salaberry-de-Valleyfield ; deux à Sainte-Martine ; deux à Saint-Polycarpe et neuf autres communautés réparties dans neuf municipalités différentes. Source : Diocèse de Valleyfield.
- 207 MCCCCF, Répertoire du patrimoine immobilier du Québec.

- 208 David Rose, « Pierre Dionne, Architect : Valleyfield's First Modern », *Bulletin de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada*, vol. 15, no. 4 (décembre 1990), p. 92. L'inventaire architectural de 1984 indique quant à lui que l'édifice aurait été construit au début du XX^e siècle.
- 209 Saint-Aubin, *Salaberry-de-Valleyfield*, p. 179-184.
- 210 MCCCCF, *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*, <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/RPCQ/detailBien.do?methode=consulter&bienId=93520> (consulté en octobre 2010).
- 211 *Canadian Architect and Builder*, vol. 15, no 4, 1902, p. 50. Dans cet article, il est bien dit que Todd habite déjà à Montréal : la plupart des auteurs situent son arrivée à Montréal en 1903.
- 212 Vincent Asselin parle d'une « extension logique » de la pratique de Todd vers ces nouveaux concepts urbanistiques. Vincent Asselin, *Frederick G. Todd et ses contemporains*, texte disponible à l'adresse web www.apa.umontréal.ca/ca/gadrat/formcont/seminaire98/conférences/Asselin/Asselin.htm. Vincent Asselin a réalisé par ailleurs sa thèse de doctorat sur Frederick G. Todd. Vincent Asselin, *Frederick G. Todd architecte paysagiste: une pratique de l'aménagement ancrée dans son époque, 1900-1948*, Montréal, Faculté de l'Aménagement, Université de Montréal, 1995, 163 p. Par ailleurs, de nombreux articles sont disponibles sur Todd. Voir entre autres David A. Gordon, "Frederick G. Todd and the Origins of the Canada Park System in Canada's Capital", *Journal of Planning History*, février 2002, pp. 29-57 ; L. D. McCann, *op.cit.* ; Peter Jacobs, "The Quiet Vision of Frederick G. Todd", *Roots*, année inconnue. Le texte sur Frederick G. Todd reprend largement un texte produit antérieurement. Voir Guy Mongrain, *Le développement urbain de Pointe-Claire*, Montréal, Ministère de la Culture et des Communications/Ville de Montréal (arrondissement Pointe-Claire), 2004, 92 p.
- 213 Pour un portrait général, voir Hugues Théorêt, « Delpha Sauvé : un homme et son parc », *Au fil du temps*, vol. 15, no 3, octobre 2006, pp. 54-65.
- 214 Great Britain. Parliament. House of Commons, *Accounts and Papers, Colonies South Australia, Canada*, vol. XXXII, London, 1843, pp. 113 et 157.
- 215 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 321 ; Viau et al., *Saint-Timothée revisité*, p. 71-73.
- 216 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 230.
- 217 Catherine Jill Wade, *Wartime Housing Limited, 1941-1947. Canadian Housing Policy at the Crossroads*, mémoire de maîtrise d'histoire, University of British Columbia, 1984, p. 95-114.
- 218 Les maisons construites par la *Wartime Housing* étaient démontables de façon à pouvoir être déménagées par la suite. Diane Archambault-Malouin, « Maisons de guerre, maisons de paix », *Continuité*, no. 67 (1996), p. 24.
- 219 Diane Archambault-Malouin, « Maisons de guerre, maisons de paix », p. 25 ; Voir également Denis Marchand, « La maison de vétérans : le langage des transformations », *Continuité*, no. 67, (1996), p. 29.
- 220 Filion, *Histoire du Haut-Saint-Laurent*, p. 285.
- 221 Guy Besner et Richard Lafontaine, « Patrimoine architectural moderne au Québec. Salaberry-de-Valleyfield et sa région », *Docomomo Québec. Bulletin*, no. 15 (été 1997), p. 2. Pour situer les édifices scolaires de Lafleur dans un contexte plus large, on consultera Claudine Déom, *Guide d'interventions architecturales pour les édifices scolaires*, Montréal, Commission scolaire de Montréal, 2007, notamment p. 14-15.
- 222 « L'église N.-D. du Saint-Esprit, à Valleyfield », *Architecture. Bâtiment. Construction*, vol. 14, no. 156 (avril 1959), p. 45-49 ; René Martineau, « Expérience en préfabrication. La charpente de l'église N.-D. du Saint-Esprit, à Valleyfield », *Architecture. Bâtiment. Construction*, vol. 14, no. 156 (avril 1959), p. 60-64.
- 223 Claude Bergeron, *L'architecture des églises du Québec, 1940-1985*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1987, p. 66 et 83. L'église Saint-Augustin est la seule église de la région à présenter un tel plan.
- 224 Rose, « Pierre Dionne, Architect », p. 98.
- 225 La Commission des lieux et monuments historiques du Canada a ainsi élaboré des lignes directrices particulières pour la commémoration du patrimoine bâti moderne. Commission des lieux et monuments historiques du Canada, http://www.pc.gc.ca/clmhc-hsmbc/crit/crit3_Fasp#bati (consulté en novembre 2010). Au Québec, la Commission des biens culturels a également entamé une réflexion sur le patrimoine moderne. Commission des biens culturels du Québec, http://www.cbqc.gouv.qc.ca/patrimoine_moderne.html (consulté en novembre 2010).
- 226 Bergeron, *L'architecture des églises au Québec*, p. 109.