



ATLAS DES PAYSAGES DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

CLÉS DE COMPRÉHENSION ET D'ACTION
SUR LES PAYSAGES RÉGIONAUX



ATLAS DES PAYSAGES DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

Chargé de projet, Coopérative Les Mille Lieux

Louis-Philippe Rousselle-Brosseau

Collaborateurs

Le Collaboratoire, recherche intégrée en sciences sociales
Arpent, firme d'urbanisme

Chargé de projet, MRC de La Vallée-du-Richelieu

François Sénécal

Cartographie, révision, graphsime et mise en page

Coopérative Les Mille Lieux

Décembre 2020



MRC DE LA
VALLÉE-DU-RICHELIEU



Toutes les illustrations et photographies présentées dans le présent rapport sont l'oeuvre des membres de l'équipe des Mille Lieux sauf si indication contraire.

Ce rapport et l'ensemble des documents sont disponibles sous licence CC - Attribution / Pas d'Utilisation Commerciale / Partage dans les mêmes conditions



Avant-propos

Un atlas pour mieux comprendre et agir sur les paysages

La MRC de La Vallée-du-Richelieu consiste en une mince bande de terres d'orientation nord-sud de part et d'autre de la rivière Richelieu. Elle est constituée de 13 municipalités et s'étend sur 605 km². Contrastés, les paysages de la MRC se présentent, au nord, comme une plaine agricole productive composée de 4 villages patrimoniaux : Saint-Antoine, Saint-Denis, Saint-Marc et Saint-Charles-sur-Richelieu. La portion sud du territoire participe des dynamiques de croissance de la grande région de Montréal ; ainsi, les zones urbaines de Beloeil, Mont-Saint-Hilaire, Saint-Basile-le-Grand, Chambly et des municipalités avoisinantes (9 au total) font partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et sont soumises, depuis 2011, au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Considéré comme l'un des plus anciens terroirs canadiens, le paysage de la Vallée-du-Richelieu a été ouvert au peuplement dès la seconde moitié du 17^e siècle. Très tôt, le paysage fut marqué par la construction d'ouvrages défensifs assurant la protection de Ville-Marie et de ses environs. Au fil du temps, le paysage a donc été marqué par les hauts faits militaires, le régime seigneurial, les hauts et les bas de l'agriculture, les migrations, le déploiement de l'industrialisation sur les rives Richelieu et du canal de Chambly et les grands mouvements culturels, en particulier les beaux-arts et la philosophie. Aux portes de la région métropolitaine, les villages du sud se sont aujourd'hui métamorphosés en d'importantes banlieues. Autrefois orientés du sud vers le nord suivant le Richelieu, les axes de circulation principaux sont désormais de sens est-ouest et desservent principalement les grandes régions métropolitaines de la province. Les corridors formés par l'autoroute des Cantons-de-l'Est et le chemin de Chambly au sud, ainsi que celui composé de l'autoroute Jean-Lesage et du boulevard Laurier au centre, sont et seront garants des devenir paysagers de la région.

Au cœur de ces paysages régionaux en mutation, des éléments d'origine naturelle et culturelle marquent encore aujourd'hui profondément l'identité locale et confèrent une

image forte à la MRC : le mont Saint-Hilaire et le pied des autres collines montréalaises, le Richelieu et les noyaux villageois historiques disposés par paires à intervalles réguliers le long de la rivière, des manières de cultiver la terre ou de la représenter... La qualité des paysages de la MRC n'est plus à prouver ; au-delà des vues d'intérêt, leur qualité de composition inspire un mode de vie attractif, comme en témoignent les nombreuses campagnes d'attractivité déployées par les administrations locales et régionales. Bref, sur un territoire restreint, les paysages de la MRC de La Vallée-du-Richelieu réussissent à s'inscrire avec force dans les sphères historique, légendaire et culturelle de la société québécoise. Il s'agit donc de s'assurer de la préservation de ce caractère régional fort par un accompagnement et une gestion sensibles de la croissance.

Au moment d'actualiser les différents outils de planification territoriale, il est important de faire de ces paysages des projets collectifs à l'image du dynamisme contemporain de la région. La MRC de La Vallée-du-Richelieu possède une identité paysagère forte qu'il importe de révéler. La transposition de la connaissance des réalités paysagères de la MRC dans des d'aide à la prise de décision, de diffusion et de sensibilisation (atlas des paysages) constitue un pas de plus vers une gestion intégrée et collective du territoire.



01

COMPRÉHENSION
TEMPORELLE
DES PAYSAGES



ATLAS DES PAYSAGES DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

PARTIE 1

Compréhension temporelle des paysages

Chargé de projet, Coopérative Les Mille Lieux

Louis-Philippe Rousselle-Brosseau

Recherche et rédaction

Louis-Philippe Rousselle-Brosseau

Amélie Fortin

Chargé de projet, MRC de La Vallée-du-Richelieu

François Sénécal

Cartographie, révision, graphisme et mise en page

Coopérative Les Mille Lieux

Décembre 2020

En couverture

**Verger sur les flancs du mont Saint-Bruno, aux
limites de St-Bruno et St-Basile, cté de Chambly**

Tiré de Mailloux, A. BAnQ numérique, 1941.



1.1

ÉVOLUTIONS PAYSAGÈRES THÉMATIQUES

*Petit tour d'horizon des paysages
à travers le temps, et selon
différentes thématiques*

PAYSAGES RURAUX ET AGRICOLES	14
PAYSAGES NATURELS : LES TRAMES VERTE ET BLEUE	26
PAYSAGES VILLAGEOIS	36
PAYSAGES SUBURBAINS	46
PAYSAGES DES TRANSPORTS, DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE	53
PAYSAGES DE LA VILLÉGIATURE	68
PAYSAGES MILITAIRES	80

Paysages agricoles et ruraux

17^e siècle

Des débuts agricoles modestes

Les sols alluvionnaires et riches de la Vallée-du-Richelieu reposent sur le lit sédimentaire ancien de la mer de Champlain. Les glaciations et le retrait par vagues de cette étendue d'eau ont façonné les possibilités de mise en culture. Ainsi, les premiers défrichements dans la vallée ont lieu à des endroits stratégiques tels qu'aux abords du fort Chambly, sur la rive ouest du Richelieu, au pied des rapides du bassin de Chambly. C'est à cet endroit qu'est érigé, en 1665, l'un des premiers forts construits le long de la rivière Richelieu, autrefois appelée rivière des Iroquois (Beauregard, 1970). Les alentours du fort sont alors défrichés afin de pouvoir y cultiver la terre. Le bois coupé est utilisé pour la construction des forts et des habitations. La vie commence à s'organiser à l'intérieur des palissades, mais le fort reste à caractère militaire. Quelques années plus tard, en 1668, les premiers censitaires¹ poursuivent le défrichement, labourent les terres et sèment aux abords du fort (Société histoire Chambly, s.d.). Toutefois, à cette époque, la chasse et la pêche occupent davantage les

soldats de la garnison que l'agriculture (Beauregard, 1970). Encore très peu fréquenté, la forêt est abondante et recèle de gibier comme le chevreuil, tandis que la rivière se révèle très poissonneuse. On y pêche, entre autres, de l'achigan, de l'anguille, du brochet et du doré.

Il faudra attendre la fin du siècle, lorsque les terres seront officiellement octroyées aux colons, pour constater les efforts de défrichement du territoire. La forêt disparaît au rythme du peuplement et de la distribution des terres dans les seigneuries. Les érablières reculent et laissent de plus en plus la place aux terres agricoles (Beauregard, 1970). La trame agricole et rurale est marquée par l'alternance de vastes bandes cultivées et de longs rubans boisés. À ce moment, la vallée du Richelieu revêt déjà un caractère essentiellement rural.

¹. Tenancier qui devait le cens à un seigneur.

1600

1610

1620

1630

1640

1650

1660

1670

1680

1690

1700



© Société d'histoire de Belœil, Mont Saint-Hilaire

Le traversier entre Belœil et Saint-Hilaire
Tiré de Cardinal, SHBMSH.

Paysages agricoles et ruraux

18^e siècle

Formation du paysage de rang

Après 1720, les colons s'établissent sur les rives du Richelieu entre Sorel et Chambly sous le modèle seigneurial. Le censitaire obtient du seigneur un lot, souvent long et étroit, perpendiculaire au Richelieu et couvert de forêts. Ce découpage permet de multiples accès à la rivière, principale voie de communication du temps. Le défrichement côtier progresse lentement puis s'accélère après 1760, avant de se terminer autour de 1790 (Filion et coll., 2001). Le territoire passe alors d'une vaste forêt décidue¹ constellée de peuplements de pins à une trame parcellaire en culture. Les colons s'installent et entreprennent la culture des grains et des légumes dans la terre neuve au relief plat et aux argiles fertiles. Malgré les riches premières récoltes, l'agriculture demeure traditionnelle et assure la subsistance; elle ne dépasse pas ce stade de développement à cette époque (Beauregard, 1970).

Autour des années 1730, on constate une hausse spectaculaire du défrichement et de la transformation des terres pour l'agriculture liée à l'accroissement de la population et aux besoins alimentaires qui en découlent (Filion et coll., 2001). Les voyageurs qui parcourent le Richelieu peuvent observer une plaine généreusement cultivée et une « *continue variété*

de champs de blé, de pois et d'avoine » qui se succèdent dans le paysage (Beauregard, 1970, p.180). En 1765, la ferme moyenne mesure environ 100 arpents, et chaque famille ensemeence une douzaine de minots de grains (Beauregard, 1970).

Dès 1760, la culture et le commerce du blé dominent l'agriculture de la région jusqu'au début du 19^e siècle. Les terres argileuses et humides rendent aisée la culture de cette céréale. On retrouve sur les rives du Richelieu, notamment à Saint-Denis, plusieurs marchands qui possèdent de vastes entrepôts dans lesquels une grande quantité de blé des seigneuries adjacentes est amassée, afin que les bateaux puissent venir se charger de grains (Beauregard, 1970). Malgré la grande importance du blé, on retrouve d'autres cultures, telles que l'avoine, qui sert de nourriture aux animaux, en plus des pois. En quantité limitée cette fois, le houblon et le seigle alimentent les brasseries et les distilleries qui participent aux variations de culture dans le paysage agricole. Finalement, la pomme de terre introduite par les Loyalistes vers 1795 est aussi cultivée, et les superficies réservées à cette culture prennent de l'expansion au début du siècle suivant (Beauregard, 1970).

1700

1710

1720

1730

1740

1750

1760

1770

1780

1790

1800

C'est aussi au début du 18^e siècle que l'on voit apparaître les moulins à farine. Ils présentent une allure plutôt modeste et se retrouvent en quantité limitée à l'époque. Chaque seigneur se voit dans l'obligation d'en mettre un à disposition de ses censitaires, afin que ces derniers puissent y mouler le grain. Toutefois, au cours des siècles suivants, les moulins à farine se multiplient et l'on en compte une trentaine en 1851. Ils sont installés sur la rivière, comme ceux de Chambly, ou sur les ruisseaux qui dévalent les monts Saint-Bruno et Saint-Hilaire. D'autres petits cours d'eau, comme le ruisseau Beloeil, compteront aussi un ou plusieurs moulins. Vers le nord de l'actuelle MRC, les moulins ont le vent dans les pales, comme à Saint-Denis, Saint-Antoine et Saint-Marc. Ces moulins à vent ont pour la plupart disparu, bien qu'on en trouve encore quelques représentants sur la Rive-Sud (Filion et coll., 2001).

Finalement, la subdivision des terres, lors des transferts intergénérationnels, a comme conséquence de fragmenter les lots et de créer une trame d'occupation de plus en plus serrée le long du Richelieu (CRÉ Montérégie Est, 2012). Des visiteurs étrangers comme Pehr Kalm, un botaniste suédois qui parcourt le Canada en 1749, décrivent à l'époque les rives du Saint-Laurent et de ses affluents comme une suite ininterrompue d'habitations à l'image d'un long village sans fin.



Moulin à vent à Saint-Antoine-sur-Richelieu dans les années 1790. Les censitaires viennent y mouler leur grain.

Tiré de Pinsonneault Frères, BANQ numérique, v. 1905



L'agriculture est une activité dominante dans la région et cette dernière revêt déjà un caractère rural.

Tiré de SHBMSH.

Paysages agricoles et ruraux

Première partie du 19^e siècle

Effervescence agricole - première intensification

Avant 1850, l'agriculture vivrière traditionnelle de la région repose sur une culture diversifiée où chaque ferme produit les aliments nécessaires à sa consommation domestique, tels que le blé, l'avoine, l'orge, les pois, la pomme de terre et les légumes du potager. Chaque ferme possède, de la même façon, une ménagerie qui répond aux besoins de la famille pour la viande, les œufs et les produits laitiers (Filion et coll., 2001). Une parcelle boisée le plus souvent disposée à l'extrémité de la terre, nommée bois-debout, fournit le bois nécessaire au chauffage ou à la construction (Filion et coll., 2001). La première moitié du 19^e siècle est marquée par la première mutation et la première intensification de l'agriculture. La région devient le « grenier à blé » du Bas-Canada. La culture et le commerce du blé deviennent la base de l'économie régionale, et le paysage cultivé se simplifie grandement. Les parcelles s'agrandissent et se spécialisent. En parallèle avec l'ouverture de rangs à l'intérieur des terres, le défrichement progresse, et le nombre d'agriculteurs quintuple. En 30 ans, l'espace agricole se sature (Filion et coll., 2001). À cette

époque, la majorité des sols de bonne qualité sont utilisés à des fins agricoles, laissant inexploités seuls les plans d'eau, les marais, les collines et les affleurements rocheux.

À partir de 1834, la culture du blé a terminé d'épuiser les terres. La monoculture est menacée par le mauvais temps, les ravages d'insectes ainsi que la concurrence des États-Unis et du Haut-Canada, ce dernier territoire faisant l'objet d'une campagne sans précédent de colonisation agricole et industrielle (Beauregard, 1970 ; Filion et coll., 2001). Les difficultés financières liées à la saturation des terres, à leur rareté et à l'effondrement du blé contribuent à fomentier une révolte naissante, qui culminera aux Rébellions de 1837-1838. La baisse dramatique de production du blé pousse les producteurs à s'adapter en diversifiant davantage leurs cultures (avoine, pois, orge, seigle, etc.). Les champs s'en voient transformés, tout comme le paysage agricole qui se complexifie, prenant l'aspect d'une mosaïque agricole qui sera perceptible jusqu'à la moitié du siècle suivant.

1800

1810

1820

1830

1840

1850

Les pommes et le sucre d'érable

Sur le pied des collines montréalaises, on distingue de nouvelles formes d'agriculture, particulièrement l'acériculture et la pomiculture. L'exploitation de l'érable débute probablement dès 1820 (Lambert, 2012). En 1845, on dénombre 41 érablières sur le mont Saint-Hilaire. Ainsi, le sucre d'érable devient la seconde production agricole en importance après le blé dans la seigneurie de Rouville (Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park et Saint-Jean-Baptiste) (Côté, 1999). Chaque propriété acéricole est délimitée à l'aide d'un dégagement défriché d'environ un mètre dans la forêt et présente une cabane de bois, souvent près d'un ruisseau.

Chacune de ces cabanes à sucre est alors reliée par un grand sentier sinueux (Lambert, 2012). À l'instar des érablières, la pomiculture se retrouve aussi davantage sur le flanc des Montréalaises, dans les hautes terrasses sablo-graveleuses des monts Saint-Hilaire, Saint-Bruno et Rougemont. Les premiers habitants de la montagne cultivent les pommiers sauvages dès 1730. À partir de 1810, des vergers de plus grande envergure sont établis grâce aux plants greffés et, au cours des années suivantes, les piémonts et flancs des collines sont frangés de vergers. Cette culture s'intensifie, bien que ses plus grands progrès se réaliseront au 20^e siècle. À titre d'exemple, à la fin du 19^e siècle, un pomiculteur moyen d'Otterburn Park peut posséder de 800 à 1200 pommiers (Côté, 2000).



Paysage agricole en culture au pied du mont Saint-Hilaire.
Tiré de Bainbrigg, Bibliothèque et Archives Canada, v. 1838.

Paysages agricoles et ruraux

Seconde partie du 19^e siècle

Une agriculture de marché

À partir de 1850, on assiste à un profond changement dans le paysage agricole régional. En premier lieu, les techniques et les instruments se perfectionnent. Toutefois, l'exode que connaissent les régions en manque de nouvelles terres et la forte natalité des Canadiens ont comme conséquence de réduire considérablement la population rurale. Un nombre grandissant de jeunes gens est contraint de migrer vers les villages et les villes à la recherche de travail dans les ateliers et dans les petites manufactures (Filion et coll., 2001). À partir de 1860, des familles entières s'exilent aux États-Unis afin d'y travailler dans les manufactures de textile et de chaussure. À la suite de cet exode, plusieurs rangs sont abandonnés et certains villages dépérissent (Filion et coll., 2001). À titre d'exemple, la population de la municipalité de paroisse de Saint-Marc passe de 1117 habitants en 1871 à 897 20 ans plus tard (Recensement du Canada de 1891). Malgré tout, la superficie agricole demeure assez stable. Les fermes s'agrandissent et se restructurent. La trame agricole se relâche à mesure que les lots s'agrandissent; les progrès technologiques favorisent le travail et permettent la gestion

d'une plus grande surface par agriculteur. Cette évolution se traduit par une augmentation des cultures à bon potentiel commercial sur le marché international (les céréales en particulier) et la réduction des superficies destinées à l'alimentation locale, en particulier les légumes (Filion et coll., 2001). La vente de foin devient alors la principale source de revenus des fermes et remplace le blé (Filion et coll., 2001). De 1870 à 1890, la surface en foin double et s'accroît encore au tournant du siècle suivant. L'agriculture québécoise se tourne aussi vers l'élevage et la production laitière. Le secteur est alors ponctué par un dense réseau de beurreries et de fromageries. Les cultures destinées à l'alimentation humaine cèdent donc la place à celles consacrées à l'alimentation des cheptels. Il s'agit d'un important changement de paradigme en agriculture, le paysage basculant du côté de l'élevage. Un réseau de clôtures de bois fait son apparition sur l'ensemble du territoire, et seuls quelques arbres qui procurent un ombrage nécessaire l'été, des ormes d'Amérique en particulier, ponctuent les vastes étendues de pâturages et de cultures fourragères.

1850

1860

1870

1880

1890

1900

Première partie du 20^e siècle

L'élevage laitier, principale force motrice des paysages ruraux

Au début du 20^e siècle, les fermes se mécanisent tranquillement, ce qui permet d'augmenter les rendements et les superficies exploitées. La culture du foin domine toujours le paysage agricole jusqu'au krach boursier de 1929. Cette culture, qui a remplacé le blé du 19^e siècle, est largement commercialisée grâce à l'ouverture du canal de Chambly, à l'importance des marchés aux États-Unis et de ceux de Montréal et des autres petites villes de la région. À titre d'exemple, en 1891, 50 % des terres en culture à Chambly sontensemencées en foin et, à Saint-Antoine, cette même céréale occupe 70 % de la superficie cultivée. En 1911, à Saint-Denis, on compte 432 fermiers, et le foin occupe 57 % des terres cultivées (Beauregard, 1970).

L'industrie laitière prend de l'expansion; le troupeau de vaches laitières double dans la région du Richelieu. La première fromagerie ouvre ses portes à Saint-Denis en 1872. En 1900, on en compte six dans la même paroisse, et trois à

Saint-Charles (Beauregard, 1970). Ainsi, à la veille de la crise économique, la plaine richelaine se présente comme un vaste champ de foin ponctué de granges-étables de plus en plus peuplées de vaches laitières (Beauregard, 1970). La moyenne des laitières par ferme à Saint-Denis passe, par exemple, de cinq en 1891 à neuf en 1931 (Beauregard, 1970).

Au cours des années 1920-1930, la pomiculture occupe une place majeure à Saint-Hilaire. On y compte 80 000 pommiers, tous cordés sur le flanc de la colline. L'importante production est expédiée par train et par goélette vers les villes et villages. Toutefois, à partir de 1960, plusieurs vergers disparaissent sous les pressions de l'étalement urbain et l'attrait des paysages vallonnés du pied de la montagne pour le développement résidentiel, et aussi en raison des coûts reliés à la machinerie et à la main-d'œuvre. Des maladies, des insectes et des épisodes de gel particulièrement durs forcent l'industrie pomicole à se renouveler (Lambert, 2012).

1900

1910

1920

1930

1940

1950



**Mécanisation des pratiques agricole et
grandes cultures de betteraves en 1947 à
Saint-Denis-sur-Richelieu.**
Tiré de Michaud, BANQ numérique, 1947.

Paysages agricoles et ruraux

Seconde partie du 20^e siècle

Modernisation et industrialisation

Ce n'est plus la ferme familiale plutôt traditionnelle vouée à la polyculture qui caractérise les paysages agricoles de la vallée du Richelieu, mais plutôt les petites entreprises spécialisées. Les fermes se modernisent et se dotent de grandes étables, de silos et de vastes remises pour la machinerie. Les silos en bois sont remplacés par ceux de ciment après 1935. Depuis une quinzaine d'années, les silos d'acier, qui sont tout de même rares dans les campagnes, font leur apparition. Cependant, à cause de l'intensification des pratiques d'élevage, les fermes requièrent des silos de plus en plus volumineux (Beauregard, 1970). Ces derniers sont alors dispersés dans les plaines agricoles et s'élèvent dans les champs. En 1966, la majorité des fermes de Saint-Denis-sur-Richelieu est mécanisées et on y compte en moyenne de 4 à 8 bâtiments, dont généralement une grange-étable, un poulailler, un silo, une porcherie, des remises, un garage et une laiterie (Beauregard, 1970).

L'industrialisation du paysage rural agricole s'accompagne de l'implantation d'industries connexes dont les conserveries. Leur présence stimule la production de légumes, tels que les haricots et les tomates. Aussi, l'implantation d'une raffinerie de sucre en 1944 à Saint-Hilaire pousse plus de 3000 producteurs à cultiver la betterave. À l'automne, on peut voir des montagnes de betteraves à sucre amassées le long de l'usine (Lambert, 2012).

Après la Seconde Guerre mondiale, l'espace agricole est rapidement grugé par les nombreux ensembles résidentiels qui sont construits le long des usines et des nouvelles voies rapides, surtout dans les municipalités du centre et du sud de la MRC. L'entrée en vigueur de la Loi sur la Protection du territoire et des activités agricoles, en 1978, a permis d'encapsuler le développement urbain à l'intérieur de périmètres bien définis autour de l'ensemble des noyaux habités, mais en particulier autour de Chambly, Saint-Basile-le-Grand, Carignan, Beloeil et Mont-Saint-Hilaire. Cette loi permet aussi de limiter la disparition progressive des vergers du mont Saint-Hilaire; du côté du mont Saint-Bruno, ce paysage est malheureusement presque disparu au début du 21^e siècle.

Signe que les temps changent, la fin du siècle est marquée par l'introduction de la viticulture dans le paysage agricole régional. Les premiers vignobles apparaissent à Mont-Saint-Hilaire et à Saint-Antoine-sur-Richelieu. Le bon climat de la Vallée-du-Richelieu et la nature des sols à flanc de colline contribuent à la poursuite de l'extension de ces nouveaux paysages.

1950

1960

1970

1980

1990

2000

Paysages agricoles et ruraux

21^e siècle

Une agriculture qui se maintient et se transforme

Au 21^e siècle, l'agriculture occupe toujours une place prépondérante dans la MRC de La Vallée-du-Richelieu. En effet, en 2015, la zone agricole permanente compte pour 86 % du territoire. Pour les municipalités du nord, c'est plus de 90 % de leur territoire qui est en zone agricole (MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2016).

On constate entre 2004 et 2010 un phénomène de consolidation des activités qui se caractérise par la diminution du nombre d'entreprises, l'augmentation de la portion cultivée et la hausse de la superficie moyenne des exploitations (MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2016). Les cultures dominantes sont celles des céréales et de protéagineux qui couvrent 85 % des superficies cultivées. Le maïs-grain et le soya dominent alors le paysage agricole, témoins du recentrage des activités sur l'élevage industriel, ces cultures servant surtout à nourrir le bétail. Malgré tout, depuis 2004 les superficies cultivées pour les cultures céréalières, les cultures abritées, l'horticulture ornementale et l'acériculture augmentent, tandis que celles pour les fourrages, les légumes et les fruits diminuent (MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2016). La production animale prend beaucoup d'expansion, et l'on retrouve toujours le bovin laitier, mais aussi la volaille puis le porc et le bovin de boucherie. La répartition géographique des productions animales montre toutefois une spécialisation de certains territoires. Ainsi, 67 % de la production de volaille se concentre à Saint-Jean-Baptiste, 27 % des bovins laitiers se trouvent à Saint-Marc-

sur-Richelieu, 80 % de la production de porc se concentre à Saint-Denis-sur-Richelieu et 67 % de la production de bovins de boucherie se concentre à Saint-Charles-sur-Richelieu (MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2016).

Encore aujourd'hui, les exploitations produisant des fruits se trouvent principalement à Mont-Saint-Hilaire et à Saint-Jean-Baptiste, qui bénéficient de leur localisation à flanc de colline(s) (MRC de La Vallée-du-Richelieu, s.d). Les quelques vergers toujours qui existent toujours côtoient, depuis plus récemment, les franges de vignes associées à la viticulture qui se développe timidement dans la MRC.

Bref, malgré la multiplication d'initiatives visant l'établissement de nouveaux types de production agricole et de mise en place de mesures agroenvironnementales, la tendance à l'intensification perdure. À titre d'exemple, entre 1996 et 2011, la superficie cultivée augmente dans la MRC, passant de 31 500 à 37 500 hectares, et la superficie moyenne d'une exploitation agricole, de 62 à 98 hectares. Pendant la même période, la population agricultrice perd le quart de ses effectifs, passant de 750 à 570, soit 0,5% de la population régionale. Les agriculteurs sont également de plus en plus âgés, l'âge moyen étant passé à 52,6 ans en 2011, soit 5,5 ans de plus que 15 ans auparavant (Statistique Canada, 1996; 2011).

2000

2010

2020





**Essor des grandes industries agricoles
comme celle de la betterave à sucre à
Saint-Hilaire.**
Tiré de Lemire, BANQ numérique, 1953.



**Les fermes se modernisent et comptent plusieurs silos
et annexes. La trame verte et bleue se simplifie grandement.**
Tiré de Cossette, BANQ numérique, 1980.

Paysages naturels

Les trames verte et bleue

17^e siècle

Un territoire forestier

Les collines montérégiennes sont une formation géologique qui domine le relief plat des basses terres du Saint-Laurent depuis environ 115 à 140 millions d'années (Filion et coll., 2001). Ces intrusions magmatiques dans la croûte terrestre ponctuent cette plaine uniforme et constituent un mystère; elles ont alimenté de nombreuses légendes au cours des époques. Pendant l'occupation autochtone du secteur, les Algonquiens appellent le mont Saint-Hilaire « Wigwomadensis », ou maison longue, grâce à la forme de leur habitation qui s'apparente à celle de la montagne (SHBMSH, s.d; Commission de toponymie Québec, 1994). Plus tard, Champlain donne le nom « Mont Fort » à cette même colline (Commission de toponymie Québec, 1994). Ce mont est, encore aujourd'hui, le point culminant de la Montérégie avec un sommet atteignant plus de 400 mètres (Lapointe, 2015).

Dans son voyage de 1609, Samuel de Champlain remarque, en remontant la rivière fort poissonneuse jusqu'au lac [sic] Chambly la luxuriance de la forêt richeloise en plus de l'abondance du gibier près du mont Saint-Hilaire et dans le bassin de Chambly (Champlain, 1613). Il souligne la tranquillité de la rivière qui traverse ce territoire boisé. La rivière est alors ponctuée de quelques îles coiffées de chênes et de noyers. Au

fil de sa traversée, il y décrit aussi les rapides rencontrés où l'eau peu profonde commence à s'agiter avec vigueur et coule entre d'importantes roches rendant le secteur dangereux et difficilement franchissable (Champlain, 1613).

Les Montérégiennes sont composées majoritairement de feuillus et c'est le domaine bioclimatique de l'érablière à caryer qui occupe tout le territoire avant l'arrivée des premiers colons (Filion et coll., 2001). Toutefois, les sommets des collines montérégiennes constituent plutôt le domaine de la chênaie rouge dû à la faible épaisseur des sols (Filion et coll., 2001). On retrouve au sommet de ces monts quelques lacs. Le mont Saint-Hilaire compte à cette époque 32 espèces d'arbres (Filion et coll., 2001). Ainsi, ce sont les différents types de sols qui dictent la composition des peuplements forestiers. L'ormie-frênaie, devenue très rare maintenant, se retrouve sur les sols argileux. Les tills glaciaires sont surtout colonisés par l'érablière à orme et par l'érablière à tilleul, les sables fins par l'érablière à bouleau jaune, et les dépôts de sable à graviers par les pinèdes blanches (Filion et coll., 2001). Enfin, Otterburn Park est couvert d'une forêt de pins en raison des dépôts sablonneux déposés par le Richelieu dans son méandre (Côté, 1994).

1600

1610

1620

1630

1640

1650

1660

1670

1680

1690

1700

18^e siècle

Débuts de l'exploitation des ressources naturelles

Au début du 18^e siècle, les collines montérégiennes sont encore peu défrichées, protégées par leur topographie très accidentée. Toutefois, quelques années plus tard, l'exploitation de la forêt débute et se fait ressentir sur l'ensemble du territoire avant la fin du siècle. En premier lieu, ce sont les forêts des abords de la rivière Richelieu qui laissent place à des prairies cultivées. Puisque le peuplement prend surtout la forme d'un ruban continu le long de la rivière, la forêt à l'intérieur des terres reste intouchée pour le moment. Cependant, les premiers seigneurs découvrent rapidement la valeur de cette ressource. Le défrichement se fait alors en raison de l'usage commercial du bois et de la construction navale qui s'opère, entre autres à Québec, ainsi que de l'établissement des colons par les seigneurs. Plus tard, cet établissement aura comme effet de repousser la forêt au bout des terres cultivées ou à

des endroits impropres à la culture, par exemple les milieux humides, les flancs des collines et les terres sablonneuses ou graveleuses (Filion et coll., 2001).

Les ruisseaux qui coulent des montages sont utilisés comme force motrice, et les premiers colons vont y construire des moulins, notamment à Saint-Bruno en 1752 puis au mont Saint-Hilaire vers 1790. Ce dernier, construit en bois par les Loyalistes américains, sera reconstruit en pierre en 1848 à la suite d'un incendie. Finalement, dès 1792, les colons découvrent que les flancs du mont Saint-Hilaire sont peuplés de pommiers et de vignes sauvages (CRÉ Montérégie Est, 2012). Cette découverte tardive définira la formation du paysage de piémont au cours des siècles suivant.

1700

1710

1720

1730

1740

1750

1760

1770

1780

1790

1800



Extrait de la carte de Murray de 1761,
 aux environs de Saint-Denis
 Tiré de la collection personnelle de
 Louis-Philippe R.-Brosseau

Paysages naturels

Les trames verte et bleue

Première partie du 19^e siècle

Des ressources en péril

La forêt à l'arrière des concessions riveraines du Richelieu recule très rapidement et cède sa place à de nouveaux rangs. Outre les réserves de bois au fond des terres et quelques îlots résiduels qui subsistent sur des dépôts de sol impropres à la pratique de l'agriculture, toute la grande forêt disparaît dans la Vallée-du-Richelieu en l'espace de cinq décennies. Dès lors, les collines montérégiennes deviennent les seuls réservoirs de forêt et de biodiversité d'importance dans la plaine. Elles ponctuent cette grande plaine agricole comme des îlots de verdure nichés entre d'importantes parcelles cultivées. Heureusement, les bancs de sable laissés par le

retrait de la mer de Champlain (les grandes terrasses: Grand coteau, coteau de Salvail) demeurent relativement boisés, leur mise en valeur nécessitant un trop grand effort. À la jonction entre la plaine et le pied du mont Saint-Hilaire, le site du parc d'Otterburn est aussi laissé en forêt. Ses atouts forestiers et riverains ont tôt fait d'attirer de nombreux villégiateurs venant profiter de la baignade, de la nature et des installations. Il constitue ainsi une pochette de végétation au sein d'un paysage régional défriché (Filion et coll., 2001).

1800

1810

1820

1830

1840

1850

Paysages naturels

Les trames verte et bleue

Seconde partie du 19^e siècle

Des trames qui s'effacent dans le paysage

Avant la seconde moitié 19^e siècle, ce qui deviendra la trame verte de la région existe à travers les boisés résiduels, les bois debout, et les haies qui caractérisent et rythment les paysages agricoles le long des ruisseaux et entre les plages de culture. Cette structure perdure paysagère perdure jusqu'au début du 20^e siècle.

Différentes activités continuent d'être pratiquées sur les flancs des collines, telles que l'exploitation forestière et acéricole, la chasse, la pomiculture et les loisirs en forêt. Au mont Saint-Hilaire, vers 1850, on compte 40 exploitations acéricoles, dont 20 autour du lac Hertel et 20 autres à flanc de montagne. Elles produisent un sucre d'érable très recherché (CRÉ Montérégie Est, 2012). Le mouvement d'industrialisation généralisée de la seconde partie du 19^e siècle et la multiplication des chantiers de construction d'infrastructures ouvrent la voie à de nouvelles valorisations des collines. En effet, la géomorphologie des Montérégiennes rend possible l'exploitation du granit et d'autres matériaux meubles, comme le gravier. Les activités d'extraction débutent à la fin du 19^e siècle. Sur les coteaux, c'est le sable qui est recherché. L'exploitation des carrières et sablières fournit des matériaux d'empierrement et de construction pour, entre autres, consolider le réseau routier. Les cicatrices des exploitations du sous-sol sont toujours visibles au 21^e siècle sur les flancs des collines et au creux de certains boisés. Leur grande visibilité contribue aujourd'hui à la sensibilisation à la fragilité et à l'importance des milieux naturels.



**L'érablière Cardinal au début du 20^e siècle ;
l'acériculture est une activité très prisée.**
Tiré de Cardinal, SHBMSH.

1850

1860

1870

1880

1890

1900

Première partie du 20^e siècle

Des piémonts convoités

Les collines montérégiennes accueillent, depuis plusieurs décennies déjà, une vaste gamme d'activités récréotouristiques (chasse, pêche, ski alpin, raquette, ski de fond, randonnée pédestre, équitation, etc.) Toutes ces activités laissent des traces dans le paysage à des degrés d'intensité différents. Par exemple, de grandes coulées défrichées pour le ski sont visibles sur les versants des monts, créant de larges discontinuités dans le couvert forestier. Au début du 20^e siècle, les collines montérégiennes agissent toujours en tant que points de repère en émergeant de la plaine du Saint-Laurent. Elles forment l'identité de plusieurs municipalités qui les entourent. Que ce soit figurativement ou de manière plus abstraite, les collines montérégiennes font apparition dans l'armorial des municipalités de Saint-Marc et de Saint-Hilaire. Plus tard, elles seront représentées de manière claire dans de nombreux logotypes d'organisations municipales et paramunicipales.

Les premiers ensembles résidentiels qui émergent à l'issue des années 1950 ainsi que la consolidation du réseau routier ont pour effet de morceler et fragmenter les boisés résiduels sur l'ensemble du territoire et en particulier au pied des collines, en plus d'isoler ces réservoirs naturels, les uns par rapport aux autres (CRÉ Montérégie Est, 2012). Par conséquent, c'est au cours de ces années que l'on voit apparaître plusieurs regroupements de citoyens et associations scientifiques, motivés par le même désir de préserver le caractère naturel des collines, de concilier les aménagements récréatifs et de conservation et également un meilleur contrôle du développement urbain qui s'accélère. Les citoyens souhaitent notamment que le piémont soit protégé des projets résidentiels qui tendent rapidement vers les montagnes, que ce soit du côté du mont Saint-Bruno comme du mont Saint-Hilaire (Lambert, 2012).

1900

1910

1920

1930

1940

1950

Paysages naturels

Les trames verte et bleue

Seconde partie du 20^e siècle

Les trames verte et bleue se dessinent

Entre 1923 et 1970, la mécanisation de l'agriculture a pour effet de simplifier la trame verte de la région. Les haies aux abords de cours d'eau et entre les plages de culture disparaissent au gré de l'agrandissement des parcelles cultivées. La trame bleue de la Vallée-du-Richelieu est aussi grandement affectée. Les cours d'eau sont détournés et redressés afin de maximiser les surfaces agricoles et favoriser la performance du drainage. Plusieurs fossés situés à l'extrémité des terres sont également aménagés. Ainsi, en quelques décennies seulement, la qualité des eaux du Richelieu se détériore, et ce, certes en grande partie sous l'industrialisation dans les terres agricoles, mais aussi en concomitance avec l'urbanisation et l'industrialisation des berges de la rivière. Dans la décennie de 1970, l'eau n'est plus baignable et les niveaux de pollution hydrique atteignent des sommets. C'est le glas pour les plages et la villégiature qui ont fait la renommée de la région durant nombre de décennies.

L'artificialisation des berges du Richelieu se dessine dès les années 1950; le déploiement de la villégiature engendre de nombreux remaniements du cours d'eau; les terrains des

résidences secondaires sont agrandis au détriment la rivière, et les milieux humides riverains sont détruits. Les murets de soutènement ou les bandes de gazon entretenues prolifèrent jusqu'à l'aube des années 1990.

Malgré les travaux de la Régie des eaux pendant les années 1960 et l'adoption de la Loi sur la qualité de l'environnement en 1972, peu d'actions sont mises en œuvre afin de remédier à la pollution provenant à la fois des secteurs résidentiel, de la villégiature et de l'industrie. Les rejets d'eau se font directement dans la rivière, et celle-ci constitue un égout à ciel ouvert. Des progrès s'enclenchent à partir de 1978, mais ces derniers n'arrivent véritablement qu'à partir de 1994 avec le Programme d'assainissement des eaux municipales (PADEM). Entre-temps, plusieurs lois et règlements favorisent la reprise de bandes riveraines et haies, qui recommencent très doucement à former une trame verte et bleue sur le territoire à partir de la fin des années 1990. Cependant, à ce jour, la moitié des bandes riveraines ne respectent toujours pas les dimensions minimales prévues à la PPRLPI¹. Elles sont souvent inexistantes ou de type herbacé (COVABAR, s.d.).

1950

1960

1970

1980

1990

2000

C'est donc au cours de cette époque que l'on prend davantage conscience de l'importance des milieux naturels sur le territoire et de l'importance de leur mise en valeur ainsi que de leur protection. À cet effet, en 1978, la Réserve mondiale de la biosphère du mont Saint-Hilaire [RMBMSH] est inaugurée. La MRC de La Vallée-du-Richelieu compte aussi 2,5 % d'aires protégées privées inscrites au Registre des aires protégées, dont la plus grande partie se trouve sur le mont Saint-Hilaire (MRC de La Vallée-du-Richelieu, s.d). Bien que les collines soient déjà bien appréciées par les amateurs de plein air et de nature, ces reconnaissances permettent de mieux concilier

la préservation des écosystèmes et la fréquentation des lieux au bénéfice des citoyens, de la nature, des randonneurs et grimpeurs. La rareté des lieux naturels balisés et ouverts à une fréquentation de loisirs et l'accroissement du nombre de visiteurs entraînent toutefois l'apparition de sentiers illicites qui dégradent les milieux naturels. La position isolée des Montérégiennes dans les plaines fait en sorte que leurs sommets, malgré qu'ils soient de faible altitude, offrent des vues panoramiques uniques. Leur beauté et leur rareté engendrent leur popularité.



Les rubans végétaux entre les cultures et aux abords des cours d'eau disparaissent au profit de l'agrandissement des terres cultivées et des activités de drainage.

Tiré de Cossette, BANQ numérique, 1980a.

Paysages naturels

Les trames verte et bleue

21^e siècle

Mouvement écologique

récréotouristiques. Ce projet se traduit par l'encouragement des initiatives locales visant à lier entre eux et consolider les corridors verts, ainsi qu'à la mise en place de mesures de remédiation et de végétalisation des cours d'eau. C'est la première fois qu'un projet de cette ampleur est supporté par un organisme supramunicipal. L'initiative se veut un premier pas régional et concerté vers la protection d'au moins deux corridors forestiers au sein de la MRC. Le premier inclut le mont Saint-Bruno et se propage dans les MRC avoisinantes au nord, au sud et à l'ouest. Le second corridor se situe sur la rive est de la rivière Richelieu et inclut le mont Saint-Hilaire et le versant nord-ouest du mont Rougemont (Covabar, s.d.). Ces importants massifs forestiers sont les seuls qui subsistent dans cette plaine fortement touchée par l'agriculture et l'urbanisation. Ces projets permettent de contrer la perte de couvert forestier et la fragmentation des habitats.

Les milieux humides, quant à eux, subissent toujours de nombreuses pressions. Des moyens sont mis en œuvre afin de les protéger et, plus récemment, pour les mettre en valeur, voire en reconstituer certains (COVABAR, s.d.; Goulwen et coll., 2018). Une importante tourbière, la plus grande en Montérégie est intégrée en 2012 au territoire du parc national du mont Saint-Bruno. Elle est dominée par le rhododendron du Canada (Rhododendron canadense) qui offre une magnifique floraison colorée à la fin du mois de mai. Le pourtour de la tourbière arbustive est dominé par le bouleau gris (Betula populifolia) (Rivard, 2014). Également, le pourtour des îles Jeannotte et aux Cerfs, au beau milieu du Richelieu, abrite des herbiers aquatiques qui sont, depuis 2009, des milieux naturels protégés. Ils sont reconnus comme des habitats essentiels au chevalier cuirvé (espèce de poisson endémique) et à plusieurs espèces d'oiseaux. Une campagne de renaturalisation des rives avait aussi été mise en place en 2006 par plusieurs

2000

2010

2020

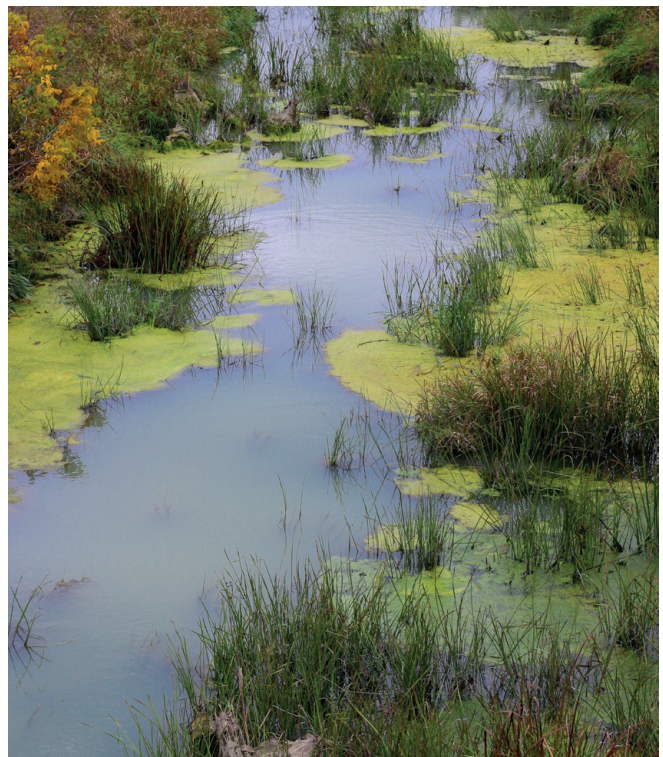


organismes environnementaux (COVABAR, s.d.). Enfin, plus à l'est, la Réserve mondiale de la biosphère du mont Saint-Hilaire participe activement, avec l'aide de nombreux organismes, à la préservation des importants milieux humides de la montagne et des boisés qui la prolongent vers le nord, sur le coteau de Salvail. En 2020, la MRC de La Vallée-du-Richelieu s'implique activement dans la mise en place d'un plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH), en particulier en ce qui a trait à la connaissance et la caractérisation des milieux en présence. Le plan sera déposé avant juin 2022 et constituera la clé de voûte des futures actions sur les milieux humides.

Enfin, une problématique de présence d'espèces exotiques ou indigènes envahissantes est observable, en particulier sur les portions fortement urbanisées du territoire et sur les abords de cours d'eau et de voies routières. Différentes espèces végétales envahissantes et des pathogènes (insectes, maladies) tels que l'agrile du frêne, modifient fortement les milieux. La surabondance de cerfs de Virginie sur les monts Saint-Bruno et Saint-Hilaire modifie la structure des peuplements végétaux et menace certaines espèces à statut précaire (CRÉ Montérégie Est, 2012).



Eaux des tributaires de la rivière Amyot à l'automne.
Saint-Denis-sur-Richelieu et Saint-Charles-sur-Richelieu,
2018.



Paysages villageois

17^e siècle

Premiers établissements seigneuriaux

Bien avant l'établissement des premiers colons dans la région, celle-ci est peuplée par les Iroquoiens, les Hurons et les Algonquiens. Ils occupent les rives de la rivière Richelieu et vivent de façon nomade avant de se sédentariser et de commencer à cultiver la terre. À une certaine époque, on distingue même des villages iroquoiens comportant un certain nombre de maisons longues. Ces agglomérations rurales sont toutefois habitées sur une base annuelle. Il faudra attendre plusieurs années après soit, en 1655, avant de voir un premier essai de colonisation aux abords du fort de Chambly. Ainsi, en 1681, à Chambly, une famille de quatre enfants cultive en moyenne sept arpents de terre et possède deux bêtes à cornes, tandis que les familles plus aisées cultivent environ quinze arpents de terres et possèdent six bêtes à cornes (Beauregard, 1970).

À partir de 1672, l'établissement seigneurial sur les rives du Richelieu, sous la forme d'une mince frange riveraine, est entamé, mais ce n'est qu'au siècle suivant que les colons vont véritablement s'y installer.



À gauche de haut en bas :
**Fort Chambly vers 1840. Le premier essai d'établissement
des colons sur les rives du Richelieu s'y est déroulé en 1665
suite à la construction du fort.**

Tiré de Bartlett, Musée de la civilisation, v.1840.

1600

1610

1620

1630

1640

1650

1660

1670

1680

1690

1700



Habitations aux abords du bassin de Chamblé, 18^e siècle

Carte dressée par James Murray en 1761 sur laquelle on distingue les terres défrichées, les boisés et les premiers bâtiments construits.

Extrait tirée de la collection personnelle de Louis-Philippe R.-Brosseau.

Paysages villageois

18^e siècle

Naissance des bourgs

À la suite du traité d'Utrecht en 1713, la plaine est divisée en grandes seigneuries, ce qui laisse place à la première véritable initiative de peuplement de la région. Ainsi, à partir de 1720, des colons s'établissent véritablement le long de la rivière entre Sorel et Chambly. Saint-Denis reçoit un premier colon en 1720, Beloeil en 1726, et Saint-Charles en 1729. Le censitaire se construit alors une cabane de bois sur son lot couvert de forêt qu'il devra défricher les années suivantes. Les abris sont rudimentaires, mais sont remplacés par des maisons mieux adaptées au climat et aux intempéries dans les années qui suivent. La population vit majoritairement sur le premier rang, qui donne sur le Richelieu, et les églises paroissiales sont construites sur ce même rang, au centre des paroisses fraîchement érigées. Les seconds et troisièmes rangs se développent dans les années suivantes, au fur et à mesure de la concession des terres. D'ailleurs, l'augmentation de la population des seigneuries à l'est du fleuve Saint-Laurent favorise l'ouverture de rangs vers l'intérieur. Cette initiative donne naissance à la paroisse de Saint-Antoine en 1741. À la même époque, le territoire de l'actuelle municipalité de Saint-Jean-Baptiste se développe, quant à elle, lentement sur la rive de la rivière des Hurons, au fur et à mesure que l'arrière-pays maskoutain se peuple.

Après 20 ans de défrichement, quelques organisations paroissiales sont observables. Le plus souvent, l'église paroissiale est construite en plein champ, en bordure de rivière, à l'endroit le plus central de la nouvelle paroisse. Les habitations et les artisans suivent. Toutefois, à cette époque, des chartes de bourg sont aussi accordées lorsqu'un seigneur souhaite développer une agglomération marchande sur le territoire de sa seigneurie. C'est dans ce contexte que les bourgs de Saint-Denis et de Chambly sont fondés, arpentés et dotés de leur charte. La Prairie, Verchères, Boucherville et Dorchester (Saint-Jean) sont tout autant d'exemples d'autres bourgs organisés sur la Rive-Sud de Montréal à la même époque. La carte de Murray de 1761, l'un des documents cartographiques les plus complets de cette époque, permet d'observer deux petits noyaux en cours de formation à Chambly: le premier et le plus petit autour de l'église catholique, et un second tout près de l'embouchure des rapides, le long de l'actuelle rue de Richelieu, entre Lafontaine et des Voltigeurs. Ailleurs sur l'actuel territoire de la MRC, il est possible d'observer des églises établies sur des rangs agricoles riverains à Saint-Antoine, Saint-Denis et Saint-Charles. Les autres paroisses et agglomérations n'existent pas encore. Ces lieux finissent par concentrer les équipements administratifs

1700

1710

1720

1730

1740

1750

1760

1770

1780

1790

1800

et socio-économiques tels que l'église, le presbytère, le manoir et le moulin, et deviennent les centres nerveux des seigneuries et, bientôt, les principaux pôles de croissance des villages (Filion et coll., 2001). Les bourgs sont dotés d'une charte et d'un plan de lotissement généralement quadrillé et serré ce qui rapproche le tissu bâti. Ces plans illustrent une symétrie qui s'oppose à l'ancien tissu construit (Courville, 1990). En 1770, on retrouve au bourg de Saint-Denis, treize maisons habitées, tandis que 20 ans plus tard, on en compte 38 (Filion et coll., 2001 ; SHRL, s.d.). À la fin du siècle, on observe à Beloeil un petit noyau central comprenant l'église et quelques

marchands, artisans et professionnels (Lambert, 1994, SHRL, s.d.) Juste en face, à Mont-Saint-Hilaire, le premier presbytère-chapelle est construit en 1795. À Saint-Marc, un presbytère-chapelle érigé en 1793 est rapidement remplacé, à partir de 1798, par une église. Deux villages naissent au siècle suivant autour de ces édifices. Cependant, à la même période, on ne retrouve aucun embryon de noyau à Otterburn Park, McMasterville, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Jean-Baptiste et Carignan, seules des habitations et fermes sont alignées le long de la rivière Richelieu.



Au cœur du vieux bourg de Saint-Denis-sur-Richelieu
Le long de la rue Saint-Thomas

Paysages villageois

Première partie du 19^e siècle

Consolidation des paysages villageois

Le début du 19^e siècle est marqué par la consolidation des embryons villageois et bourgs existants et par la création des derniers villages de la trame richelaine. Sur les lieux d'implantation des églises paroissiales, le plus souvent érigées au coeur des champs dans des endroits centraux des seigneuries, des artisans se regroupent afin de bénéficier de la fréquentation des lieux et contribuent à la consolidation de noyaux villageois. La vallée du Richelieu connaît alors une croissance de l'habitat groupé et une augmentation du nombre de noyaux induite par une explosion démographique et la nécessaire diversification de l'économie, l'ensemble des nouveaux citoyens ne pouvant s'adonner à la stricte agriculture. Les deux rives du Richelieu voient se consolider un chapelet de petits bourgs qui se font face de part et d'autre de la rivière à intervalles réguliers. Ils forment alors une succession de « villages jumeaux », une composition paysagère originale. La disposition de ces bourgs n'est pas uniquement tributaire de l'emplacement de l'église paroissiale; elle dépend aussi de la consolidation des tracés routiers vers l'est. Le Richelieu, large obstacle naturel, devient alors un lieu de traversée. Les différents points de traversée jouissent d'une

grande fréquentation, et on y voit des artisans se regrouper. Dans ces villages, les maisons d'ouvriers et d'artisans sont implantées sans marge de recul par rapport à la voie publique (Després et Ghautier, 2015), alors que les résidences bourgeoises se multiplient au bord de l'eau, dans des secteurs riverains fort ombragés. À cette époque, certaines paroisses comptent plus d'un noyau. À titre d'exemple, la seule ville de Mont-Saint-Hilaire en regroupe trois (SHBMSH, s.d.): sur la rivière près de l'église, un autre un peu plus au sud surtout peuplé de villégiateurs qui donnera naissance à Otterburn Park et, enfin, un regroupement d'artisans et de cultivateurs près des moulins de la montagne.

Au cours de cette période, le paysage de rang habité se consolide. Les habitations rurales sont construites en bois et comportent, la plupart du temps, un rez-de-chaussée et un grenier. Toutefois, le tournant du 19^e siècle voit l'apparition des premières maisons de pierre. En 1851, on compte dix-huit maisons de pierre dans la seule paroisse de Saint-Hilaire (Charuest, 1999). À partir de 1830, la maisons d'allure anglo-américaine se propage aussi dans la Vallée-du-Richelieu. Le

1800

1810

1820

1830

1840

1850

paysage architectural est influencé par l'immigration britannique et américaine ainsi que par la proximité des États-Unis (Filion et coll., 2001). L'apparition de la maison en brique est, quant à elle, un signe de l'influence de la Nouvelle-Angleterre, et est réservée qu'aux familles aisées. Les seigneuries comptent des fours qui servent à transformer l'argile locale en brique.

C'est aussi au tournant du 19^e siècle que les écoles de rangs sont instaurées. Les premières écoles apparaissent en 1831 à Chambly et à Saint-Jean-Baptiste puis elles sont dispersées sur les rangs de chaque municipalité (Filion et coll., 2001). À Saint-Denis, le rang de la Côte-Plaisance accueille, en 1856, sa première école (SHRL, s.d.). Le rang devient alors une communauté tissée serrée, et une forme de vie collective s'y organise.

Maison natale de Sir Georges-Étienne Cartier
Construite en 1782, à Saint-Antoine-sur-Richelieu
Tiré de la collection Photos historiques JRAD, BANQ.



Paysages villageois

Seconde partie du 19^e siècle

Organisation des services, croissance et déclin

Les villages de Saint-Denis et Saint-Charles qui se sont développés au début du siècle présentent déjà plusieurs commerces variés. Cette situation leur confère une vocation davantage commerciale. La trame villageoise de la vallée du Richelieu se consolide avec l'essor de nouveaux villages comme celui de Saint-Hilaire, qui se voit propulsé à compter des années 1860. La construction d'un aqueduc, d'une brasserie, d'un nouveau quai et le lotissement de nouveaux terrains jusqu'à la voie ferrée témoignent d'un véritable démarrage économique pour le village. Les villages continuent, pour la plupart, à se consolider sur le long de la rivière, laissant les terres du riche terroir disponibles à l'agriculture. Ensuite, les villages deviennent plus compacts et se densifient; ils grandissent à partir de leur centre, soit l'église, vers la périphérie (Courville, 1990). La trame résidentielle est structurée par une matrice cadastrale géométrique à Chambly, Beloeil, Saint-Hilaire et Saint-Denis. Les autres agglomérations demeurent des villages-rue, centrés sur une seule artère principale. Autour des années 1870, on voit apparaître les trottoirs de bois (Hébert, s.d.). L'avènement du régime municipal en 1845 puis 1854 instaure des conseils et des mairies; chaque municipalité constituée prend désormais ses

propres décisions selon les volontés populaires et politiques. Vers la fin du siècle, les premiers services d'égoûts, d'aqueduc et d'éclairage à l'électricité voient le jour, notamment à Chambly où, dès 1891, des turbines électriques mues par le courant de l'eau sont installées. Ainsi, règle générale, sur une fenêtre de 50 ans, les villages deviennent des centres de services organisés.

Contrairement aux paroisses voisines qui se trouvent sur les rives du Richelieu, ou même à Saint-Jean-Baptiste, dont le noyau naît de la concentration des services de la paroisse à la croisée des chemins, le cœur villageois de Saint-Basile-le-Grand est implanté au milieu des terres à proximité de la voie ferrée. Un arrêt ferroviaire sur le parcours du Grand-Tronc génère un passage suffisant pour stimuler l'apparition d'une agglomération en son pourtour. À la fin des années 1860, la population est assez grande pour réclamer sa propre paroisse, par détachement de Saint-Joseph-de-Chambly, et constituer sa propre municipalité. Un peu plus à l'est, le hameau industriel de Beloeil-Station connaîtra un sort similaire au 20^e siècle et deviendra l'actuelle municipalité de McMasterville.

1850

1860

1870

1880

1890

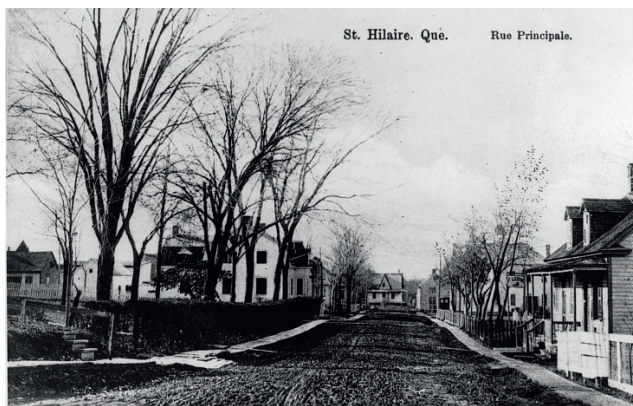
1900

Première partie du 20^e siècle

Modernisation des villages

Une nouvelle dynamique s'instaure lorsque la population régionale se remet lentement à croître. Les villages commencent de plus en plus à profiter des innovations venues des centres urbains et donc à se moderniser. Les vieux villages du Richelieu recevront l'électricité assez tard, notamment à Saint-Denis en 1924 puis à Saint-Charles, en 1925. Ceux-ci resteront sans industrie moderne pour l'époque. Dans les villages, on voit donc apparaître des alignements de poteaux qui soutiennent les fils électriques et téléphoniques, ou encore des « lampes » de rue. Le développement important de la villégiature à cette époque a comme effet d'améliorer les villages les services offerts dans les villages à proximité par l'offre de meilleurs services aux vacanciers (Lambert, 2012). Plusieurs travaux de voiries sont réalisés à cette époque, dont l'asphaltage de la plupart des routes urbaines.

L'industrialisation modifie aussi grandement le paysage villageois de la région. Par exemple, en 1907, les dirigeants de la poudrière de Beloeil, construite en 1878, développent un village ouvrier tout entier, surnommé Village de la Poudrière (Lambert, 2017) Ce sont les prémices de McMasterville. Le développement du réseau routier favorise l'urbanisation de quelques secteurs résidentiels sans toutefois que cela ne détourne l'attention des coeurs vers les périphéries. Ce phénomène surviendra surtout à partir des années 1960.



Rue principale de Saint-Hilaire en 1910, bordée de trottoirs de bois, de maisons et de petits commerces.

Tiré de Musée McCord, 1910.

1900

1910

1920

1930

1940

1950

Paysages villageois

Seconde partie du 20^e siècle

Les villages deviennent villes

La seconde partie du 20^e siècle est caractérisée par une forte urbanisation directement liée aux progrès dans le domaine du transport. Le visage villageois de la Vallée-du-Richelieu se métamorphose; la transition vers la suburbanité et l'urbanité est fulgurante. Dans les années 1950 à 1970, plusieurs municipalités de village changent de statut pour devenir des Villes. Dès lors, d'importants travaux d'infrastructures et d'aménagement sont entamés et modifient les paysages ruraux (Collin et Poitras, 2002). L'expansion des quartiers pavillonnaires entraîne une nouvelle demande pour des services de proximité. De nouveaux pôles commerciaux

adaptés à l'échelle du transport automobile sont créés, laissant à l'abandon certains cœurs villageois. Aux petits commerces des artères commerciales des cœurs villageois se substituent de grands magasins et des chaînes. Les villages, qui se distinguaient autrefois par leur structure de peuplement et leur armature de services, sont transformés, à leur périphérie, en banlieues (Dugas, 1984). Toutefois, les municipalités du nord de la MRC gardent leur caractère très villageois, d'une part par leur plus grand éloignement de Montréal, mais surtout par l'entrée en vigueur de la LPTAAQ.



Le noyau de Saint-Denis-sur-Richelieu entouré de ses quartiers jeunes et moins récents
Tiré de Cossette, BANQ numérique, 1989.

1950

1960

1970

1980

1990

2000

21^e siècle

Un caractère villageois qui perdure au coeur de la banlieue

Aujourd'hui, la MRC est marquée par la suburbanité. Toutefois, au coeur des larges nappes résidentielles qui caractérisent le paysage régional se trouvent les noyaux anciens, véritables châteaux-forts de l'identité régionale. Un néologisme est utilisé au sein des documents officiels de la MRC afin de décrire ce phénomène : « la rurbanité ». Malgré l'expansion fulgurante des dernières décennies, le coeur des municipalités de la région revêt toujours un caractère fondamentalement villageois avec un patrimoine architectural associé à cette forme d'occupation. Les municipalités de la partie nord du territoire ont, quant à elles, gardé un caractère presque exclusivement villageois. Cette trame de village de la vallée du Richelieu demeure vivante et présente des caractéristiques paysagères uniques, et elle contribue à tisser des ponts paysagers entre le nord et le sud de la MRC. En raison de cette particularité

paysagère, Saint-Denis-sur-Richelieu, Saint-Antoine-sur-Richelieu et Saint-Marc-sur-Richelieu sont aujourd'hui classées parmi les plus beaux villages du Québec selon l'association du même nom. Un mouvement de revitalisation prend aujourd'hui place et change durablement le paysage des coeurs urbains et villageois. Ces efforts de revitalisation des artères commerciales et des noyaux villageois permettent de créer de nouveaux pôles touristiques et des milieux de vie de proximité qui répondent aux exigences de la présente époque tout en gardant le cachet d'autrefois. Plusieurs actions ont été prises notamment à Chambly et Beloeil afin de redynamiser les secteurs anciens et de les animer par le commerce, l'art et la culture. Des organismes comme Rues principales ou encore la Coalition Coeurs de villes et villages emboîtent le pas et contribuent au mouvement.

2000

2010

2020

Paysages suburbains

Seconde partie du 19^e siècle

Voies de convergence, voies de développement

Avec la construction de nouvelles infrastructures de transport et de communication, dont le pont Victoria dans les années 1850, une nouvelle population emménage dans de nouveaux quartiers suburbains à proximité des chemins de fer de la Couronne-Sud de Montréal. La ville de Saint-Lambert, à la tête du pont Victoria, est reconnue à juste titre comme la première banlieue de Montréal. Durant ces années, la population rurale diminue tandis que la population urbaine augmente. À l'ombre des usines propulsées par le chemin de fer, de nouveaux quartiers ouvriers voient le jour là où se trouvaient jadis des terres agricoles (Despres et Gauthier, 2015). C'est à cette époque que naît l'agglomération de Beloeil-Station, qui prendra réellement son envol au début du 20^e siècle autour d'une poudrière. L'arrivée de ces nouveaux travailleurs multiplie par six la population de cette agglomération qui atteint 300 personnes en 1891 (Lambert, 2017). McMasterville est donc le plus ancien quartier suburbain à s'être formé sur le territoire de la MRC de La Vallée-du-Richelieu.

Entre 1860 et 1918, ce mouvement d'urbanisation inégaux de certains secteurs des paroisses d'origine, surtout rurales, engendre un lot de détachements municipaux. Les villages

qui souhaitent se doter de services urbains sont contraints de se séparer des paroisses rurales qui souhaitent le statu-quo. Les nouveaux quartiers ouvriers autour des usines, souvent éloignés des coeurs traditionnels, sont détachés en raison de visions différentes de développement économique. En tout, une douzaine de municipalités sont créées par regroupement ou sécession d'entités sous ces motifs : Chambly-Canton se détache de Saint-Joseph-de-Chambly (Carignan) en 1847, puis les villages de Chambly-Canton et de Chambly-Bassin sont scindés en 1855, la municipalité de la paroisse de Saint-Basile-le-Grand se détache de Saint-Joseph-de-Chambly en 1871, le village de Saint-Denis se détache de la municipalité de paroisse éponyme en 1903, la ville de Beloeil (1914) et le village de McMasterville (1917) se détachent tour à tour de Saint-Mathieu-de-Beloeil, etc. (Collin et Poitras, 2012). Le mouvement de suburbanisation modifie de manière définitive le caractère des villages et des villes de la région. Ainsi, les activités résidentielles se développent un peu partout sur le territoire à proximité des nouveaux axes de transport et des industries.

1850

1860

1870

1880

1890

1900

Première partie du 20^e siècle

Première génération de banlieues

Au début du siècle, plusieurs terrains sont lotis et mis en vente dans la municipalité d'Otterburn Park, et ce sont presque exclusivement les travailleurs du Grand-Tronc (CN) qui achètent ces terrains. L'urbanisation de la ville naissante se poursuit par la conversion d'anciens chalets d'été en résidences permanentes (Filion et coll., 2001). Après McMasterville, Otterburn Park devient donc, par des processus légèrement différents, la seconde banlieue à proprement parler sur le territoire de l'actuelle MRC de La Vallée-du-Richelieu. Les rues de ces nouveaux quartiers constitués dans les années 1940, principalement, sont bordés de résidences qui reprennent certaines caractéristiques du bâti vernaculaire: présence d'une galerie-porche en façade, toit à deux ou quatre versants (souvent tronqué). À la même période, faute de logements disponibles à proximité de la poudrière de Beloeil, les dirigeants font construire plusieurs maisons, un hôtel, des immeubles à logements et même des baraques afin d'y loger les nouveaux arrivants. Au bout de quelques années, un véritable quartier vit et s'anime, avec ses rues, son église, son parc et terrain de jeu. On le surnomme « Village de la Poudrière » (Lambert, 2017). Ce quartier disparaît autour des années 1950 lors de l'agrandissement de l'usine. D'ailleurs, lors de la Seconde Guerre mondiale, le nombre de travailleurs

augmente considérablement dans certains secteurs, ce qui occasionne la construction de plusieurs résidences (Collin et Poitras, 2012). Le noyau constitué de Beloeil, McMasterville et Otterburn Park prend de l'expansion, non pas à cause de la proximité de Montréal, mais surtout en raison de sa propre industrialisation. Le même phénomène survient à Chambly et Richelieu.

L'inauguration du pont Jacques-Cartier en 1930 accentue le développement urbain amorcé à partir de plusieurs noyaux relativement autonomes et espacés, tel qu'à Beloeil et Chambly (Collin et Poitras, 2012). Les activités agricoles et périurbaines n'ont d'autre choix que de cohabiter, ce qui crée une forme urbaine et agricole de transition unique.

Le paysage des premiers développements suburbains est d'abord caractérisé par les triplex, des immeubles à logements superposés. Vers la fin des années 1950, ces derniers sont vite remplacés par la maison individuelle, qui dominera le paysage suburbain jusqu'au tournant des années 2010. Les quartiers ouvriers d'abord monofonctionnels se complexifient tranquillement. Des commerces s'installent dans les rez-de-chaussée des immeubles le long des

1900

1910

1920

1930

1940

1950

Paysages suburbains

Première partie du 20^e siècle

Première génération de banlieues (suite)

artères principales. La démocratisation de l'automobile donne naissance à une nouvelle typologie d'habitat dans les banlieues ; le bungalow. Marginales dans la Vallée-du-Richelieu avant 1950, ces maisons larges et peu profondes, construites sur un seul niveau, occuperont éventuellement la majorité du territoire urbanisé. Le lotissement s'adapte au nouveau standard de cette typologie d'habitation, de telle sorte que le terrain « 60 x 100 » devient la norme. Avec chaque nouvelle vague de construction de la banlieue, le bungalow d'une époque est accompagné d'une typologie d'habitat collectif qui lui correspond architecturalement, le « bloc appartement », dépassant rarement 3 étages, et qui comporte un accès partagé via un escalier intérieur commun (Després et Gauthier, 2015).

Enfin, l'industrialisation et la modification des pratiques agricoles après la Seconde Guerre mondiale tendent à faire disparaître les plus petites terres. Chaque année, l'emprise des terres cultivées diminue au profit des lotissements résidentiels dans la portion sud de l'actuelle MRC (Collin et Poitras, 2012). D'importants changements s'opèrent dans le territoire. Le paysage agricole se transforme et se simplifie. De nombreuses résidences disparaissent sur les rangs, désormais obsolètes. Aux portes de la métropole québécoise, une rumeur d'urbanisation rapide et massive gronde. Les années soixante sont presque là.



Lotissement résidentiel plus compact et nouvelles typologies d'habitations à Saint-Hilaire.
Tiré Wm. Notman & Son, du Musée McCord, 1918.

Seconde partie du 20^e siècle

Diversification des formes urbaines

Le mouvement migratoire massif intrarégional qui s'opère à partir de la métropole vers la périphérie donne naissance à de nouvelles typologies de paysages liées à la suburbanité. À partir de 1960, la croissance des premières couronnes de Montréal s'exacerbe. Ainsi, entre 1961 et 1980 près du tiers des logements actuels de la MRC de La Vallée-du-Richelieu sont construits (MRC de La Vallée-du-Richelieu, s.d.). Après 1990, la tendance se poursuit. Au cours des 30 dernières années, le nombre de ménages a augmenté de 175 % à Saint-Basile-le-Grand et de 164 % à Chambly, pour ne citer que ces deux municipalités (MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2016). Les champs d'autrefois sont désormais de véritables quartiers habités par des milliers de citoyens. Les rives du Richelieu sont investies par les citadins et les villégiateurs. La tendance à l'expansion suburbaine ne se déroule pas seulement autour des noyaux anciens et sur les berges. Plus loin, au-delà des périmètres urbains, quelques zones forestières sont morcelées afin d'y aménager des quartiers résidentiels monofonctionnels de faible densité (Collin et Poitras, 2002). Leur tissu construit est diffus et homogène et ne relève ni du rural, ni de l'urbain.

Ce phénomène se poursuit de manière moins marquée après l'entrée en vigueur de la LPTAAQ (1978), mais ces milieux agricoles non productifs sont toujours, aujourd'hui, plus vulnérables aux exclusions et dézonages. En comparaison, les routes et rangs qui sillonnent le territoire agricole ont fait l'objet d'une densification linéaire à partir des noyaux d'habitat anciens. La promulgation de cette loi a définitivement mis un frein à l'insertion de nouvelles habitations entre les bâtiments plus anciens. Il n'est pas rare, aujourd'hui encore, de circuler sur des rangs habités très densément à proximité des villes du sud de la MRC.

Afin d'accompagner cette croissance démographique, les municipalités doivent se doter de plusieurs équipements sociocommunautaires et récréatifs (écoles, bibliothèques, centres culturels, aréna, piscines, etc.) (Collin et Poitras, 2002). Les années 1970 et 1980 voient aussi l'apparition des premiers centres commerciaux et mégacomplexes qui font compétition aux petits commerces de voisinage et de quartier de l'époque. Le mail Montenach de Beloeil illustre bien cette

1950

1960

1970

1980

1990

2000

Paysages suburbains

Seconde partie du 20^e siècle

Diversification des formes urbaines (suite)

tendance à l'intensification des activités commerciales; ouvert en 1959 comme centre commercial de quartier (les Galeries Montenach), il est agrandi et réaménagé en 1975.

À partir du milieu des années 1980, on assiste à une légère diversification des formes de la suburbanité.. Malgré la dominance de la maison individuelle isolée sur sa parcelle, on voit apparaître de manière marginale des maisons en rangée et jumelées (Despres et Gauthier, 2015). D'autres développements correspondent plutôt à des lotissements résidentiels ou même commerciaux homogènes enclavés dans le territoire et ayant leur propre logique de découpage parcellaire. Ces enclaves s'insèrent de manière assez indifférente au milieu rural et sont dotées d'un réseau de rues peu perméable (Despres et Gauthier, 2015). Toutefois, cette

homogénéisation du bâti ne s'accompagne pas forcément d'une homogénéisation sociale. Depuis le début des années 1990, les îlots de pauvreté qui existaient sur la Rive-Sud de Montréal sont refoulés vers les municipalités rurales telles qu'à Carignan et dans les paroisses périphériques (Collin et Poitras, 2012), particulièrement en raison de l'augmentation de la valeur foncière.

En somme, les paysages suburbains sont nés de l'industrialisation et de l'accélération des moyens de communication. La dématérialisation des systèmes de communication à laquelle nous assistons dans la décennie 2020 laisse croire que de nouvelles manières d'habiter le paysage suburbain émergeront à moyen terme.



Explosion des habitations individuelles isolées et densification linéaire le long des vieux chemins.

Tiré de Cossette, BANQ numérique, 1980 b.

21^e siècle

Une tendance à la densification

La remise en service du train de banlieue en 2000 a favorisé les projets de développement en mode « TOD » (Transit Oriented Development) à McMasterville et Mont-Saint-Hilaire. Ces projets ont pour finalité de densifier le développement autour des pôles multimodaux, donc les gares de train. De plus, les municipalités incluses dans la CMM, soit Saint-Mathieu-de-Beloeil, Beloeil, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Jean-Baptiste, Carignan et Chambly, sont soumises à des seuils de densité minimaux pour les nouveaux développements depuis la mise en place du PMAD en 2011. De nouveaux concepts d'aménagement et d'architecture viennent modifier les structures et formes de la banlieue que l'on a vues apparaître dans la seconde moitié du siècle dernier. À McMasterville, un logement sur cinq est un duplex, et les plus grandes concentrations d'appartement

se retrouvent à Beloeil, Chambly, Mont-Saint-Hilaire et Saint-Basile-le-Grand (MRC de La Vallée-du-Richelieu, s.d.). La densité moyenne observée pour la fonction résidentielle dans les périmètres d'urbanisation de la MRC se situe à 12,5 logements par hectare (log./ha). Toutefois, la densité des quartiers aménagés entre 2010 et 2015 avoisine les 20 log./ha (MRC de La Vallée-du-Richelieu, s.d.). Néanmoins, les nouveaux quartiers plus denses sont peu répandus et forment, la plupart du temps, des enclaves dans le territoire. Plusieurs institutions, petites industries, petits commerces ou complexes commerciaux, franchises de restauration rapide, de pharmacies ou d'épicerie complètent le paysage suburbain de la MRC (Collin et Poitras, 2002). Ces commerces et services s'inscrivent dans un mouvement d'autonomisation de la banlieue.

2000

2010

2020



Nouvelles résidences en construction, à Beloeil.
Rue Ange-Aimé-Lebrun, 2020.

Paysages des transports, du commerce et de l'industrie

17^e siècle

Le Richelieu, voie de communication

La rivière comme lieu de passage

La rivière Richelieu est d'une grande importance dans le développement de la MRCVR et même de la Montérégie. À cette époque, le transport fluvial est le seul véritable moyen de déplacement. Ainsi, avant l'arrivée des Français, la rivière est déjà empruntée par les peuples autochtones qui vivent dans la région. Ensuite, la rivière est explorée par Samuel de Champlain en 1609 et agit comme lieu de passage avant de devenir une voie de commerce vers le sud, à travers le lac Champlain. À cette époque, le Richelieu sert de route afin de ravitailler les forts qui jalonnent la rivière.

Les premières routes terrestres à apparaître dans la région sont plutôt des sentiers de portage à travers la forêt montérégienne. Les Premières Nations les utilisent afin de

contourner des sections de la rivière difficilement navigables en raison des rapides. Avant 1730, deux routes terrestres, tracées dans l'épaisse forêt, permettent toutefois de rejoindre le fort de Chambly. Ensuite, à partir de 1739, la construction d'un « chemin de charrettes » permet de se déplacer entre Chambly et La Prairie (Filion et coll., 2001).

Fourrure et agriculture

À cette époque, la chasse et la pêche sont des activités très répandues dans la région et le commerce des fourrures est une activité plutôt lucrative. Ainsi, à la fin du siècle, le fort de Chambly devient un important poste de traite sur le Richelieu (Filion et coll., 2001). L'agriculture, qui se développe lentement avec l'arrivée des premiers colons, deviendra l'activité économique de l'époque malgré son caractère de subsistance.

1600

1610

1620

1630

1640

1650

1660

1670

1680

1690

1700

Paysages des transports, du commerce et de l'industrie

18^e siècle

Des voies d'eau et de terre dans la forêt

Les premiers tracés le long du Richelieu

Après 1720, l'accroissement de la population et l'ouverture des secondes concessions de rangs nécessite de développer un réseau routier régional (Gauthier, 1976). Par exemple, un deuxième rang est ouvert en 1745 à Saint-Denis et en 1749 à Saint-Charles (Filion et coll., 2001). En 1735, une première grande route est tracée; elle longe la rive gauche du Richelieu entre Sorel et l'île Sainte-Thérèse, dans l'actuelle ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Deux ans plus tard, c'est la rive droite qui est dotée d'un tracé balisé entre Saint-Ours et Saint-Denis, avant qu'il ne soit prolongé jusqu'à Saint-Charles en 1743 (Filion et coll., 2001).

À cette époque, le transport fluvial occupe encore une place très importante, et de nombreux quais, au moins un par seigneurie, permettent aux bateaux d'accoster le long de la rive

et d'assurer le transport des personnes et des marchandises. Le Richelieu est aussi parcouru par plusieurs goélettes, barges et chalands chargés d'approvisionner les soldats en garnison dans la Vallée-des-Forts (Lambert, 2017). À partir de 1763, un commerce avec les colonies britanniques des futurs États-Unis encourage la descente des pins, des chênes, de potasse et de douves de tonneaux en provenance du Vermont, sur le corridor fluvial Hudson-lac Champlain-Richelieu (Filion et coll., 2001).

À la fin du siècle, le réseau routier permet de relier les localités par des voies de pénétration et de desserte et s'enfonce à l'intérieur des terres. Le réseau s'étend alors en fonction du défrichement et des nouvelles terres qui s'ouvrent à l'agriculture. Les chemins de pénétration sont disposés à peu près perpendiculairement au Richelieu (Filion et coll., 2001). En 1768, un premier chemin est aménagé au mont Saint-

1700

1710

1720

1730

1740

1750

1760

1770

1780

1790

1800

Hilaire tandis que les versants sud se couvrent de vergers (SHBMSH, s.d.).

Finalement, en 1780, on retrouve un transport public par calèche et quelques maisons de poste sont érigées le long du trajet entre Longueuil et Chambly ou encore entre Chambly et Sorel. Ce service est remplacé à partir de 1811 par une diligence afin de transporter le courrier et les voyageurs. La région sera dès lors desservie par plusieurs grandes lignes de diligence interurbaines. Toutefois, les diligences vont disparaître après 1850 en raison de la trop forte concurrence des bateaux à vapeur et du train (Filion et coll., 2001).

Exploitation de la forêt

À compter du 18^e siècle, l'exploitation du bois ne sert plus uniquement à des fins locales, mais sert plutôt à l'industrie

de la construction navale. L'hiver venu, les arbres sont coupés et transportés sur le Richelieu. Ils forment ensuite des petits radeaux ou cages, opérés par des « cageux », qui flottent jusqu'à Québec grâce aux crues printanières. Entre 1732 et 1751, on dénombre une quarantaine d'aires d'exploitation le long du Richelieu qui fournissent du chêne, du pin, du noyer et du cyprès au chantier de Québec (Beauregard, 1970). Des industries connexes comme celles du goudron et des scieries voient le jour près des rivières et cours d'eau, notamment à Chambly et sur le territoire de l'actuelle municipalité de Carignan. Malheureusement, cet intense défrichement de la région qui se termine autour des années 1790 est accompagné « de gaspillage et de négligence » (Filion et coll., 2001, p.123).

Le vapeur «Chambly» au quai de la ville du même nom, en avant 1907.
Tiré de Parcs Canada.



Paysages des transports, du commerce et de l'industrie

Première partie du 19^e siècle

Un paysage régional qui s'industrialise

Diversifications des moyens de transport

Avant 1850, un dense réseau de mauvaises routes relie villes et villages. Les chemins sont simples et ne représentent souvent qu'un tracé dégagé de sa végétation que les agriculteurs empruntent sur de courtes distances. Chaque propriétaire foncier doit entretenir les portions de routes qui longent ses terres. La plupart des routes aboutissent à un quai, à un cours d'eau ou à un pont de glace, car le transport fluvial est, quant à lui, utilisé pour les longs parcours. De plus, une importante partie du transport des agriculteurs se fait l'hiver, sur des routes d'hiver et des ponts de glace balisés par des sapins, dont le tracé peut-être assez différent de celui que l'on retrouve normalement.

Par contre, ce réseau de rangs et montées n'est pas le seul qui existe. Dès 1805, on entame la construction de chemins à péages surtout destinés aux communications entre les régions. Malgré le fait qu'elles soient payantes, ces voies sont aménagées de manière rudimentaire et engendrent de nombreuses plaintes. Ainsi, en 1830, des fossés sont creusés

aux abords du chemin de Chambly afin de mieux en gérer le drainage. Plus tard, certaines routes commencent à être pavées de madriers, et certaines sections de chemin sont mêmes macadamisées.

Toutes vapeurs sur le Richelieu

Le transport routier compte sur la traction animale et demeure somme toute lent. Le 19^e siècle voit donc apparaître de nouveaux moyens de transport comme le bateau à vapeur qui côtoie les voiliers, les barques et les grands radeaux de bois. Ceux-ci sillonnent le Richelieu et font concurrence aux calèches et diligences (Beauregard, 1970 ; Filion et coll., 2001). La première moitié du 19^e siècle constitue l'apogée des « vapeurs » : en 1821 et 1824, le *De Salaberry* puis le *Richelieu* entament leurs opérations commerciales sur la rivière et sillonnent le corridor Chambly-Québec. Le *De Salaberry* n'opère qu'un an, avec des arrêts à Saint-Marc et Saint-Antoine. De nombreux autres vapeurs sillonneront la rivière tout au long du siècle (Hudon, 2006). Toutefois, la compétition féroce des réseaux ferrés pousse cette activité au déclin.

1800

1810

1820

1830

1840

1850

Des chemins de fer et des canaux

Le premier chemin de fer canadien est inauguré en 1836 entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu. Cet événement a pour effet de rendre caduque la navigation commerciale sur le bas cours du Richelieu, principale voie de commerce fluviale entre les États-Unis et Montréal. Le trajet ferroviaire permet à la marchandise d'être transbordée au port de Saint-Jean et d'éviter le périple fluvial sur le Richelieu. Les ports de Chambly, mais surtout de Saint-Denis, voient leurs activités décliner. À peine quelques années plus tard, la ligne de train qui relie Longueuil et Saint-Hyacinthe (Grand-Tronc) est aménagée, et son pont ferroviaire tournant qui enjambe le Richelieu est érigé à la hauteur de Beloeil en 1848. Finalement, la construction du pont Victoria en 1854, sur le fleuve Saint-Laurent et reliant Montréal est aussi une étape cruciale pour compléter le réseau de transport et faciliter les déplacements ferroviaires (Fillion et coll., 2001). Le réseau ferré devient le principal vecteur de déplacement humain et le principal facteur d'établissement résidentiel et industriel.

En plus de ces nouveaux modes de transports, la construction du canal Chambly en 1843 et l'écluse de Saint-Ours en 1849 favorisent la navigation et un nouveau développement du commerce sur le Richelieu entre le Canada et les États-Unis (Lambert, 2017). Le canal de Chambly ne sera par contre pas utilisé à son plein potentiel; le développement du réseau ferroviaire bat son plein.

Mouvement artisanal

Au début du 19^e siècle, l'augmentation de la population villageoise entraîne l'apparition de petites industries qui transforment le paysage: apparaissent des moulins, des ateliers et des fabriques le long des cours d'eau et dans les villages (Filion et coll., 2001). Cette transformation est

intimement liée au développement du réseau de transport, à la canalisation de la rivière et plus tard, au développement du réseau de chemin de fer. Ainsi, Saint-Denis est un important centre industriel avant les rébellions de 1837-1838. Le village compte une vingtaine de potiers. En 1825, la plus grande industrie de chapellerie au Canada y ouvre ses portes. On y retrouve aussi une distillerie, une carrosserie, neuf moulins à farine, deux tanneries, deux potasseries, une huilerie, une horlogerie, une saboterie, une tonnellerie, etc. Toutes ces industries font de Saint-Denis le bourg le plus industrialisé de la région. Quelques années plus tard, l'expansion du chemin de fer et l'avènement de l'automobile provoquent le déclin de Saint-Denis comme principal centre commercial, ce qui s'explique par sa position géographique éloignée. Les activités industrielles migrent au sud vers les centres de Saint-Jean et Chambly, mieux pourvus en infrastructures industrielles (canal, chemin de fer). Le village de Saint-Denis se tourne alors vers l'industrie laitière, à l'instar de son hinterland, et vers la petite entreprise locale (Taschereau et Lagassé, 2015).

L'exploitation du bois favorise aussi le développement des industries de la potasse, de la paillasserie et du sciage. En 1831, un grand nombre de potasseries et paillasseries sont disséminées sur l'ensemble du territoire de l'actuelle MRC de La Vallée-du-Richelieu. L'industrie du bois de sciage est aussi très prospère et stimulée par le fort mouvement de colonisation et d'urbanisation. En 1844, on dénombre 79 moulins à scie dans la région. Toutefois, ces industries chutent avec le recul de la forêt, et il ne reste plus que 50 moulins en 1851 (Filion et coll., 2001). Parmi les autres industries notables, on retrouve deux distilleries, l'une à Saint-Denis, l'autre à Chambly. Plus tard, en 1844, on en compte six, avant que l'industrie ne périclite entre 1851 et 1852. Après cette date, il n'en reste plus que trois (Filion et coll., 2001).

Paysages des transports, du commerce et de l'industrie

Seconde partie du 19^e siècle

Une industrialisation sous le signe de l'accélération

Consolidation du réseau de transport

On retrouve, en 1850, un important réseau de chemins et de rangs qui quadrillent le territoire et forment une véritable « toile d'araignée » (Filion et coll., 2001). Cinq ans plus tard, une loi distingue deux catégories de routes soit, les chemins de front d'une largeur de 11,5 m, et les chemins de rang d'un peu moins de 8,5 m (Filion et coll., 2001). Dès lors, les liaisons terrestres qui traversent la grande plaine agricole convergent vers Montréal, ce qui place le territoire en un lieu de passage. Le Richelieu constitue toujours un obstacle au transit est-ouest. Depuis les années 1790, des traversiers ou « bacs » apparaissent sur la rivière, d'abord à Saint-Jean, plus au sud, plus sur l'ensemble du cours du Richelieu. C'est la naissance du métier de passeur. Entre Beloeil et Saint-Hilaire, un service de traversier est organisé dès 1832. À cette époque, on en compte huit au total sur le Richelieu, dont trois passeurs qui relient Beloeil à Saint-Hilaire. Ainsi, la traversée du Richelieu

est assurée par un « bac » de bois muni de rames. Au fil des ans, les « bacs » se modernisent; un moteur et des câbles apparaissent. Les traversiers sont utilisés autant par les résidents que les travailleurs ou les voyageurs. Ce moyen de transport, qui marque la navigation sur le Richelieu, disparaît graduellement entre les 19^e et le 20^e siècles. En 1845, il est remplacé par un pont entre Chambly et Richelieu. Un peu moins d'un siècle plus tard, la construction du pont de l'actuelle route 116 remplace un autre « bac » entre Beloeil et Saint-Hilaire. Toutefois, on retrouve encore aujourd'hui deux traversiers qui relient entre eux les villages-jumeaux du nord de la MRC.

Côté ferroviaire, en 1888, le train du Grand-Tronc passe déjà douze fois par jour à Beloeil, ce qui nécessite le doublement de la voie ferrée (Lambert, 2017). L'augmentation du transit par chemin de fer a comme effet de diminuer le trafic fluvial commercial.

1850

1860

1870

1880

1890

1900

Les grandes industries

Cette révolution dans les transports accélère la mutation du paysage industriel. Les activités agricoles, bien qu'encore importantes, laissent peu à peu la place à celles de la fabrication, de la construction et des industries connexes aux transports (Filion, et coll., 2001). Le secteur tertiaire connaît une première révolution. Les établissements commerciaux et de services se diversifient. Un réseau de services bancaires est constitué. Les commerçants convergent vers le chemin de fer, les traversiers, les canaux et les ponts, comme c'est le cas à la gare de Beloeil et à Chambly. Le secteur industriel est dominé par les moulins à scie, le commerce du grain, la transformation et le commerce du bois, du charbon, du foin et la fabrication de portes et châssis (Lambert, 2017). Chacun tire alors profit de la voie ferrée et de la proximité de la rivière Richelieu. Le train est aussi un pilier dans l'industrie touristique, principalement à Otterburn Park.

La seconde partie du 19^e siècle est marquée par la première vague de construction de grandes industries qui marqueront pour un siècle le paysage régional. En 1878, la poudrière de Beloeil, de la compagnie Hamilton Powder, qui devient, en

1910, la Canadian Explosives Limited, donne naissance au village de McMasterville. Dix ans plus tard, cette entreprise devient la Canadian Industries Limited (CIL) et ne fera que s'agrandir avec les années. La raffinerie de betterave à sucre de Saint-Hilaire est une seconde grande industrie qui modifie le paysage de l'époque. Des champs de betteraves prolifèrent aux alentours de l'usine et, dans la région, des montagnes de betteraves apparaissent. Toutefois, en 1877, l'industrie la plus rentable à Saint-Hilaire demeure la brasserie (Lambert, 2012).

Finalement, la première industrie électrifiée du Canada voit le jour à Chambly, en 1899, grâce au fort courant des rapides de Chambly qui permettent la construction d'un barrage hydroélectrique (Fournier, 1976). Le processus d'électrification donne alors une impulsion aux activités de production, stimulées par les possibilités de transport et l'accès facile au marché américain que procurent le chemin de fer et le canal de Chambly.



Les « bacs » permettent de traverser la rivière Richelieu, ici entre Beloeil et Saint-Hilaire autour des années 1930.
Tiré de BANQ numérique.



Les Beloeillois endimanchés attendent l'arrivée du train pour Montréal à la gare de train de Beloeil au début du 20e siècle.
Tiré de Cardinal, SHBMSH.

Paysages des transports, du commerce et de l'industrie

Première partie du 20^e siècle

Une interconnexion avec Montréal qui s'intensifie

L'automobile au centre des déplacements

La vocation de la rivière Richelieu se transforme; de corridor commercial et industriel, le cours d'eau se mute en un couloir récréatif. La rivière devient un lieu de loisir accueillant des compétitions sportives et permettant la circulation touristique. L'arrivée du bateau à moteur favorise cette utilisation récréative plutôt que celle commerciale. Au début des années 1950, sur les routes toujours mieux aménagées de la province, le camionnage est en bonne voie de supplanter le transport ferroviaire.

La démocratisation de l'automobile a des répercussions sans précédent sur le territoire et marque un jalon important dans l'évolution des paysages. En 1912, un département de la voirie est créé au ministère de l'Agriculture suite à l'adoption de la Loi des bons chemins. Dès lors, des crédits sont alloués pour l'amélioration du réseau de façon à mieux relier

les municipalités entre elles (Collin et Poitras, 2002). Avec l'ouverture du pont Jacques-Cartier en 1930, l'autorisation de passage des voitures sur le pont Victoria en 1933 et l'inauguration du pont Mercier en 1934, une nouvelle ère pour les déplacements s'amorce (Collin et Poitras, 2002). Aussi, en 1940, la construction du pont entre Beloeil et Saint-Hilaire et l'ouverture des routes nationales 5 et 32 (ancêtres de la 116), qui traversent la Vallée-du-Richelieu d'est en ouest passant Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Beloeil puis Mont-Saint-Hilaire, transforment le réseau de chemins et de rangs de l'époque. Plus au sud, la route nationale 1, aujourd'hui la 112, traverse Carignan et Chambly depuis un moment déjà, et un service de transport par tram interurbain y est organisé par la Montreal & Southern Counties Railway Company jusqu'aussi loin que Granby (service en opération de 1909 à 1956) (Smith, 1996). Ce service offre 7 points d'arrêt sur le territoire de la MRC en 1950, dont un dessert les travailleurs de la Bennett Limited.

1900

1910

1920

1930

1940

1950

Paysages des transports, du commerce et de l'industrie

Première partie du 20^e siècle

Une interconnexion avec Montréal qui s'intensifie (suite)

Consolidation du secteur industriel

Au cours de la première moitié du 20^e siècle, l'industrie laitière domine toujours à Saint-Charles et dans les trois autres villages du nord en raison de l'éloignement des réseaux ferroviaire et routier. Plus au sud, en 1940, les développements industriels de Beloeil et McMasterville permettent de soutenir une activité commerciale non négligeable. Les deux conflits mondiaux gonflent la demande en explosifs, et de nombreux chemins de fer sont aménagés pour faciliter la production de matériel militaire (Filion et coll., 2001).

Les carrières occupent aussi une petite place de l'industrie avec l'exploitation de sable, de gravier et de pierres sur le flanc des Montérégiennes et sur les dépôts de matériaux issus des glaciations et de la mer de Champlain. Il y avait cinq gravières en activité sur le flanc du mont Saint-Hilaire à ce moment. Malgré le statut de zone protégée du mont Saint-Hilaire donné en 1977, la carrière jouit de droits acquis (Lambert, 2012). Néanmoins, ses activités sont en décroissance depuis plusieurs années. La carrière est aussi devenue un haut-lieu de la recherche scientifique, particulièrement dans le domaine de la minéralogie.



Vue aérienne d'une partie de la poudrière CIL de McMasterville dans les années 1950.

Tiré de Perreault, SHBMSH dans Lambert, 2017

Seconde partie du 20^e siècle

La consécration de la banlieue

Paysages autoroutiers

C'est au début des années 1960 que les travaux des grandes autoroutes qui traversent le territoire de la MRC de La Vallée-du-Richelieu d'est en ouest sont entamés. La *Transcanadienne* est l'une des premières autoroutes à percer le territoire et s'imposer dans la plaine agricole, créant une imposante barrière avec un flux continu de véhicules. Suit l'autoroute 10 ou l'autoroute des Cantons-de-l'Est qui traverse la MRC d'ouest en est au sud de Chambly. Ces axes instaurent de nouvelles dynamiques territoriales et forment de nouveaux milieux. Si les autoroutes contribuent à la création de nouveaux paysages suburbains dès les années 1960, c'est surtout à partir des années 1990 qu'elles stimulent une dynamique de transformation des paysages de leurs abords.

Suite à une croissance résidentielle sans précédent, la demande en produits et en mobilité s'accroissent. D'importants centres commerciaux et des commerces de grandes surfaces s'implantent désormais en bordure d'autoroute. Le prix des

terrains et la possibilité de concevoir des espaces plus vastes et ergonomiques pour la circulation automobile rendent obsolètes les strips commerciaux des premières phases de suburbanisation, le long des grands boulevards. Un paysage autoroutier caractérisé par une importante minéralisation et par l'individualité de chaque bâtiment commercial émerge. Ce paysage commercial, par sa forme, s'apparente davantage au paysage industriel. L'intensification commerciale en périphérie urbaine apporte ou accentue un lot de problématiques d'ordre environnemental (gestion des eaux, des îlots de chaleur, etc.) et urbain (étalement, anthropisation, minéralisation, dévitalisation des coeurs villageois, etc.)

Transport aérien

L'aéroport de Saint-Mathieu-de-Beloeil est construit en bordure de l'autoroute 20. Ce secteur comprend plusieurs hangars d'entreposage cordés les uns à côté des autres et une piste d'atterrissage. De dimension relativement petite, cet aéroport est davantage une infrastructure de loisirs et d'instruction.

1950

1960

1970

1980

1990

2000

Paysages des transports, du commerce et de l'industrie

Seconde partie du 20^e siècle

La consécration de la banlieue (suite)

Parcs industriels et centres commerciaux

Pendant que les zones commerciales migrent des boulevards vers les autoroutes, les zones industrielles se consolident. D'abord implantées près de la voie ferrée, l'attrait autoroutier gagne du terrain pour finalement supplanter le chemin de fer dans les années 1970, avec l'augmentation du transport routier. Les premiers parcs industriels sont caractérisés par quelques sociétés majeures ainsi qu'une pléiade de petites entreprises familiales (Filion et coll., 2001). En 1966, Mont-Saint-Hilaire crée un parc industriel de 350 000 mètres carrés entre la voie ferrée et l'autoroute transcanadienne. Il n'est véritablement développé qu'à compter de 1995. Belœil, Chambly et Saint-Mathieu-de-Belœil aménagent également d'importants parcs à vocation industrielle. Les municipalités

du nord de la MRC demeurent cependant agricoles. Le paysage industriel y est axé sur la transformation alimentaire. Ailleurs dans la région, les domaines industriels sont centrés sur la fabrication, la transformation, l'entreposage ainsi que le transport de gros (MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2007).

Au début des années 1990, les vastes terrains de l'usine de McMasterville comptent encore plus de 200 bâtiments. Au cours des années suivantes, plusieurs de ceux-ci sont détruits avant la fermeture définitive de l'usine en 1999. En 2000, la grande tour de 62 mètres qui agit comme point de repère de la municipalité depuis des décennies est à son tour détruite (Lambert, 2017). Cela marque un tournant pour le paysage de la petite municipalité qui, née de l'industrie, est aujourd'hui surtout résidentielle.

Près du mail Montenach, Belœil.
2020.

Page de droite
Un quartier commercial récent de Belœil.
2020.







L'agroalimentaire, un secteur industriel important.
Mont-Saint-Hilaire.

Paysages des transports, du commerce et de l'industrie

21^e siècle

Diversification des paysages industriels

Au 21^e siècle, l'industrie agricole occupe toujours une place prioritaire au sein de la MRC considérant la superficie de terres cultivées et l'importance régionale de ce secteur. Malgré une diminution du nombre d'exploitants, les superficies exploitées ont augmenté et les fermes s'agrandissent. Les secteurs industriels secondaires dominants sont la fabrication et la construction, surtout localisés dans les parcs industriels de la MRC. Ceux-ci représentent respectivement 11 % et 6 % des emplois régionaux, et occupent des superficies plus importantes à Beloeil, Chambly et Saint-Mathieu-de-Beloeil (MRC de La Vallée-du-Richelieu, s.d.). La route 116, qui traverse Mont-Saint-Hilaire, Beloeil, McMasterville et Saint-Basile-le-Grand, ainsi que la route 112, à Chambly et Carignan, constituent les principales artères commerciales

qui accueillent des commerces d'envergure régionale. Le commerce au détail et la vente d'automobiles y jouent un rôle important, en particulier à Chambly et à Saint-Basile-le-Grand (MRC de La Vallée-du-Richelieu, s.d.). Les concessionnaires se succèdent le long des artères et offrent par endroit, un alignement continu d'automobiles aux yeux des passants. À part le secteur de la vente, le fait que la MRC mise de plus en plus sur les activités de plein air, d'agrotourisme, d'agroalimentaire et de restauration vient modifier le caractère des coeurs villageois et des secteurs ruraux. À l'image du paysage qui change, la MRC se démarque désormais par son label de « région gourmande ».

2000

2010

2020

Paysages de la villégiature

Première partie du 19^e siècle

Les premières baignades

Dès le début du 19^e siècle, on observe un mouvement des bourgeoisies britannique et surtout américaine. Celles-ci empruntent les diligences qui circulent depuis Montréal à la recherche d'un contact avec la nature (Lambert, 2012). Les rives baignables du Richelieu constituent donc un attrait sans pareil à l'époque, à proximité de la métropole; on retrouve donc plusieurs plages de sable le long du cours d'eau.

Outre la rivière, le paysage culturel s'affirme tranquillement comme vecteur de déplacements touristiques. Par exemple, la construction de la croix sur le mont Saint-Hilaire, en 1841, constitue l'élément déclencheur du tourisme d'excursion dans la région (Lambert, 1999). Ainsi, les compagnies de bateaux à vapeur mettent sur pied des « voyages de plaisir » à l'intention des Montréalais afin d'admirer l'imposante croix perchée au

sommet du mont. Près des quais et des traversiers, quelques auberges et gîtes ouvrent leurs portes afin d'accueillir les voyageurs (Gilbert, s.d.).

Le tourisme n'est véritablement propulsé qu'à l'arrivée du chemin de fer dans la région de Mont-Saint-Hilaire / Otterburn Park en 1848. Le train y fait un arrêt et déclenche un mouvement de consolidation du paysage de la villégiature. Des chalets font leur apparition dans les boisés sablonneux autour de la gare. En 1885, le mythique parc Otterburn est fondé par les frères Campbell (Musée Virtuel, 2007). À partir de 1910, les premiers estivants viennent s'installer de manière permanente au pourtour du parc, attirés par la rivière et la fraîcheur qu'offrent les boisés. Les canots et les baigneurs se multiplient alors sur la plage du parc d'Otterburn.

1800

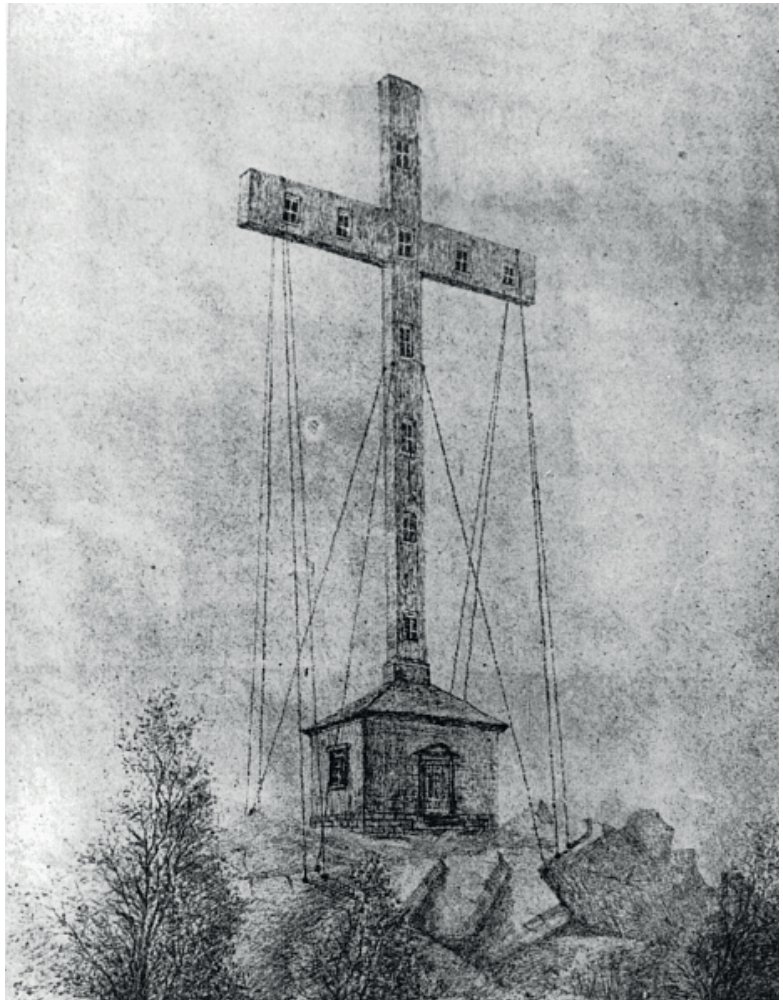
1810

1820

1830

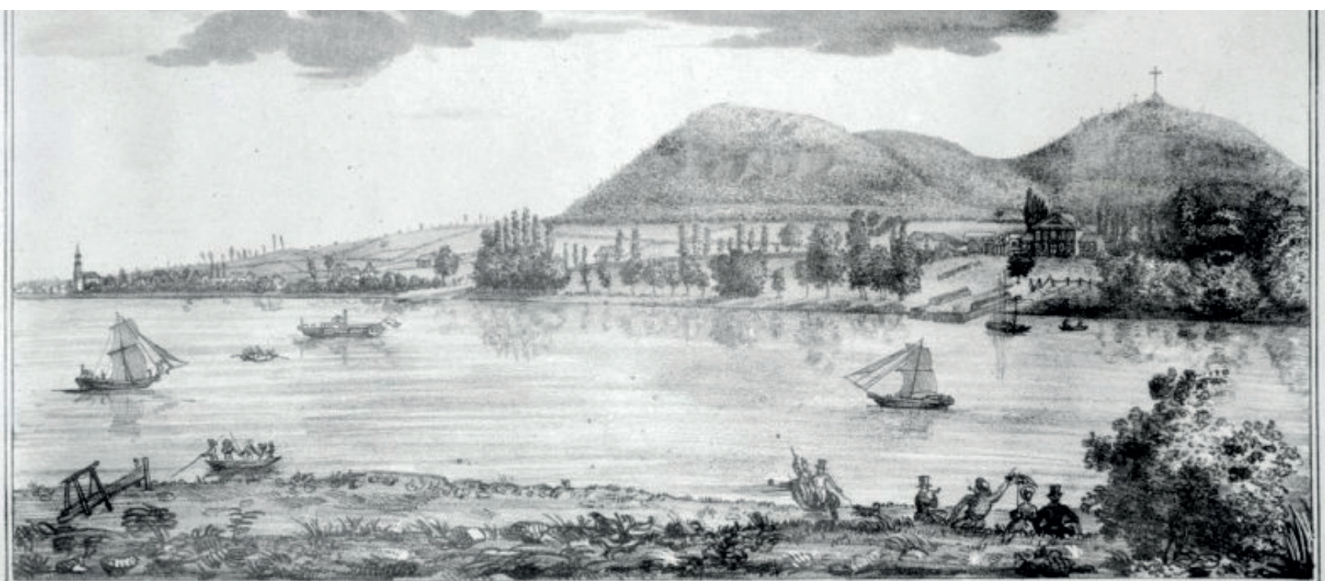
1840

1850



Ci-contre
L'imposante croix érigée au sommet du mont Saint-Hilaire en 1841 fut un élément déclencheur pour le tourisme dans la région.
 Tiré de Musée McCord, 1890-1900.

Ci-bas
Vue du monument national religieux érigé sur le mont Saint-Hilaire qui attire plusieurs voyageurs. La rivière Richelieu est sillonnée par différentes embarcations en 1841.
 Tiré de Crehen, BANQ numérique, v. 1840.



Crehen del.

Bournois lith.

VUE DU MONUMENT NATIONAL ET RELIGIEUX ERIGÉ SUR LA MONTAGNE DE S^t HILAIRE DE ROUVILLE, CANADA.
 ET BENI PAR M^r DE FORBIN-JANSON, EVEQUE DE NANCY. &c &c
 le 6 Octobre 1841
 Hoc signum crucis erit in celo cum dominus ad iudicandum venerit.
 Vue prise de la plaine.

Paysages de la villégiature

Seconde partie du 19^e siècle

Une activité florissante

L'arrivée des villégiateurs et le développement du réseau ferroviaire contribuent à l'expansion de l'offre touristique. En 1851, une première auberge est établie sur le mont Saint-Hilaire à la sortie du lac Hertel. Un grand café, le café Campbell, implanté sur la rive ouest du lac, accueille aussi les voyageurs à cette époque. Quelques années plus tard, en 1877, un grand hôtel luxueux, l'Iroquois House, est lui aussi érigé au sommet de la montagne (Lambert, 2003). Les citadins bien nantis viennent passer quelques semaines ou même tout l'été dans la région afin d'éviter la chaleur et l'insalubrité de la ville. Ils peuvent alors profiter du grand air, de la nature qu'offrent les collines montérégiennes et des paysages bucoliques et champêtres des plaines agricoles. Les moins fortunés résident plutôt dans une villa au village ou encore des chalets de fortune en bordure de la rivière. L'ensemble

des villégiateurs peut aussi bénéficier des petits ensembles de villégiature bâtis sur les rives du Richelieu (Fillion et coll., 2001). Le tourisme y est florissant ; des touristes de Montréal et même de New York visitent les berges du Richelieu.

En 1885, le parc Otterburn (aujourd'hui les Bosquets Albert-Hudon), longtemps considéré comme le plus vaste parc public du Canada, accueille des gens par milliers venus se récréer au bord de la rivière. Le parc siège entre une imposante montagne au couvert arborescent dense et une jolie rivière, ce qui en fait un coin au décor merveilleux afin de profiter de la plage et de la nature (Côté, 1999). On y pratique entre autres la pêche et le canot.

1850

1860

1870

1880

1890

1900



L'hôtel Iroquois House sur le mont Saint-Hilaire accueillait plusieurs villégiateurs bien nantis dès 1877.
Tiré de Cardinal, Musée McCord, 1931.



L'entrée du parc Otterburn, un grand parc boisé très prisé par les villégiateurs en raison des services offerts et des rives baignables du Richelieu.
Tiré de Cardinal, SHBMSH.

Paysages de la villégiature

Première partie du 20^e siècle

Au pied du train, le chalet et la pente de ski

Dans les années 1920, la classe moyenne montréalaise découvre à son tour les charmes de la villégiature sur les rives du Richelieu (Filion et coll., 2001). Ces derniers s'installent en périphérie du village et se construisent des chalets non loin du Richelieu afin de profiter des baignades dans la rivière. Les familles bourgeoises, quant à elles, s'étaient déjà installées dans des villas cossues le long de la rivière. Plusieurs hôtels sont aussi construits dans la région : à McMasterville en 1905, à la Pointe-Valaine d'Otterburn Park en 1938 (Lambert, 2017 ; Lambert 2012). L'importante arrivée de ces villégiateurs chaque été amène les municipalités à faire différents travaux, notamment afin d'améliorer le réseau routier de la région et de faciliter le déplacement en voiture (Collin et Poitras, 2002 ; Filion et coll., 2001). L'ajout d'équipements récréatifs attire aussi les habitants de l'île de Montréal. Les visiteurs peuvent alors apprécier certains attraits du paysage rural comme les rangs ombragés, les élégantes maisons de ferme centenaires ou encore le damier de champs. Certains riches touristes qui avaient dans le passé l'habitude de venir sur la montagne de Saint-Hilaire sont maintenant attirés vers d'autres lieux dont les Cantons-de-l'Est; il faut dire que le chemin de fer accélère grandement les déplacements et repousse sans cesse cet anneau de villégiature qui s'étend de toute part depuis Montréal.

Autour des années 1900, plusieurs terres sont vendues à Otterburn Park afin d'y construire des chalets d'été. Au fil des décennies, ces chalets seront transformés en résidences quatre saisons. Ce développement est à la source de la ville d'Otterburn Park qui devient, d'une certaine façon, l'une des premières banlieues montréalaises et l'un des premiers centres de villégiature ferroviaires de la région métropolitaine (Filion et coll., 2001).

En 1920, le tourisme acquiert une nouvelle facette; la restauration des lieux historiques est en vogue. C'est dans ce contexte que le fort et le canal de Chambly sont désignés comme un lieux historiques nationaux. Ils constituent depuis une destination culturelle d'envergure.

Finalement, dès 1935, des gens pratiquent le ski de fond sur les flancs du mont Rougemont. Quelques années plus tard, le ski alpin se développe en premier lieu sur le mont Saint-Hilaire puis également sur le mont Rougemont, pour enfin être implanté sur le mont Saint-Bruno. En 1965, six pistes et deux remontées avaient été tracées dans la forêt qui habille le mont Saint-Bruno. La colline, aux limites de la MRC, demeure la seule Montréalienne sur laquelle se pratique toujours ce sport d'hiver.

1900

1910

1920

1930

1940

1950



Le parc Otterburn accueille plusieurs visiteurs venant profiter des plages et de la nature.
Tiré de BANQ numérique.

Au début du 20^e siècle, la rivière Richelieu se transforme en un important axe récréotouristique où se côtoient différentes embarcations de plaisance.
Tiré de SHBMSH dans Lambert, 2012, p.70.

Paysages de la villégiature

Seconde partie du 20^e siècle

De l'hédonisme au consumérisme: diversification de l'offre touristique

La présence des plans d'eau et la pratique de baignade attirent la population environnante et celle de l'extérieur depuis de nombreuses années. Toutefois, au cours des années 1960, la baignade est interdite à cause de la pollution, ce qui sonne la fin de la grande villégiature dans la région (Côté, 1999).

Néanmoins, l'attrait pour l'eau est toujours bien présent. Les rives sont caractérisées par la présence d'un ruban presque continu de résidences qui possèdent leur propre quai. La navigation de plaisance s'accroît aussi par l'ouverture au tourisme des canaux de Chambly et de Saint-Ours, faisant du corridor *rivière Richelieu - lac et canal Champlain - fleuve Hudson* une voie majeure du tourisme nautique. L'augmentation marquée depuis 40 ans de la plaisance sur la rivière Richelieu a accéléré les modifications des rives. Une réglementation sur la vitesse des embarcations à moteur a été mise en place, mais les dommages de l'érosion sont toujours visibles tout au long du cours de la rivière.

Au-delà de la rivière, le tourisme s'est aussi propagé au reste du territoire de la Vallée-du-Richelieu. La motoneige et le quad (véhicules tout-terrain) sont des activités très prisées. Plusieurs agriculteurs et propriétaires de boisé permettent à

des clubs privés de circuler sur leur terrain ce qui crée de longs chemins blancs balisés dans les champs enneigés. Le temps des Sucres gagne aussi en popularité tout au long du 20^e siècle. Depuis 1916, les érablières du mont Saint-Hilaire attirent aussi les visiteurs intéressés par cette activité folklorique et les saveurs du terroir. Le printemps et l'automne, les vergers des monts Saint-Hilaire et Rougemont deviennent aussi fort attractifs, en particulier depuis la création de l'économusée de la Pomme, de la Route des cidres de la Montérégie en plus d'autres fêtes et événements créés depuis 1997 (Lambert, 2012), notamment les journées Crêpes et Cidres, fort courues. Côté villégiature populaire, le centre de gravité se déplace graduellement des berges du Richelieu vers l'intérieur des terres. Le camping Domaine-Rouville, à Saint-Jean-Baptiste, ouvre en 1960 et accueille encore à ce jour plusieurs milliers de campeurs venant profiter des installations et de la plage. D'autres campings d'envergure sont aussi aménagés à Saint-Marc-sur-Richelieu et Saint-Mathieu-de-Beloeil, pour ne citer que les plus importants.

Enfin, l'attrait touristique des collines montérégiennes se déploie au-delà de ce que la terre peut offrir (vergers et érablières). Le 20^e siècle se caractérise par l'officialisation et

1950

1960

1970

1980

1990

2000

le balisage des accès aux sentiers des montagnes. Les gens en quête de nature et de grand air y affluent afin de profiter d'une gamme variée d'activités. Les amateurs de plein air et d'observation de la nature peuvent pratiquer le vélo, la marche et le ski de fond. Trois collines, trois modes de mise en accès. Au mont Saint-Bruno, une partie de la montagne est transformée en parc en 1985 et est, depuis 1999, gérée par la Société des établissements de plein air du Québec

(SÉPAQ). Au mont Saint-Hilaire, l'Université McGill possède en grande partie les terrains de la réserve naturelle Gault, qui, par le biais d'un organisme, assure un accès à la population et le déroulement d'activités scientifiques importantes. Le mont Rougemont, quant à lui, est davantage rendu accessible par le bon vouloir de propriétaires fonciers. Une bonne partie du flanc ouest de la colline est constitué d'aires protégées privées.

Le Mont-Saint-Hilaire Ski Club accueille les amateurs de ski au cours des années 1950. Un tremplin de sauts en ski sera aussi construit au cours des années 1960.

Tiré de SHBMSH dans Lambert, 2012, p.135.



Paysages de la villégiature

21^e siècle

Transition vers le tourisme d'escapade

À compter du 21^e siècle, l'offre touristique augmente dans la région et se diversifie plus rapidement. Au début des années 2000, Saint-Marc-sur-Richelieu, Saint-Denis-sur-Richelieu et Saint-Antoine-sur-Richelieu sont reconnus parmi les plus beaux villages du Québec, ce qui attire les visiteurs à venir admirer les richesses locales tant agricoles, architecturales, culturelles, historiques que naturelles. Le patrimoine culturel est mis en valeur davantage chaque année. Le patrimoine bâti, la gastronomie, les arts picturaux et l'artisanat s'entremêlent et se combinent au sein de la Route des arts et saveurs du Richelieu. Les activités de plein air et de nature sont encore autant convoitées, et la qualité des eaux de la rivière permet à nouveau la baignade en certains lieux. On dénombre environ huit marinas qui se succèdent sur le long des rives du Richelieu, et sept terrains de golf facilement distinguables dans les plaines agricoles ou les corridors boisés. Cependant, bien qu'ils soient nombreux dans le territoire de la MRC certains terrains doivent fermer ou diminuer leurs activités à cause d'une baisse d'achalandage depuis les dernières années. La culture prend aussi une importante place dans le paysage par le biais d'événements. Dans chacune des municipalités du territoire, des fêtes et

événements prennent place, célébrant des particularités locales. Le Festival Chants de Vielle de Saint-Antoine-sur-Richelieu, le Festival d'été de musique de la Vallée-du-Richelieu de Mont-Saint-Hilaire, ainsi que les festivals *Bières et Saveurs* et *Alcools et Saveurs* de Chambly, qui se déroulent aux abords du fort Chambly, comptent parmi les plus célèbres de la région. Dans la municipalité de Saint-Jean-Baptiste, ce sont les quelques terrains de camping qui attirent le tourisme saisonnier. Cette activité implantée depuis le 20^e siècle y cohabite avec l'agrotourisme. À l'échelle de la région, le paysage est marqué par un virage vers le tourisme culturel. Nous assistons à une hybridation entre l'art et l'histoire comme matériel de revitalisation et mise en marché du paysage local. Les parcours d'arts et de patrimoine et les œuvres d'art publiques se multiplient dans les coeurs villageois et urbains.

Aujourd'hui, un pôle récréotouristique est en voie d'aménagement à Beloeil et comprend actuellement une marina et un hôtel. Un complexe multirécréatif est aussi en développement à Carignan (MRC de La Vallée-du-Richelieu, s.d.). Les activités récréatives sont nombreuses et leur développement se poursuit. Les attraits naturels ne

2000

2010

2020

sont plus les principaux moteurs du tourisme; le paysage culturel, la culture en général, le sport et l'alimentation sont désormais des facteurs primordiaux dans le développement de la nouvelle offre. Les paragraphes suivants mettent l'emphase sur quelques-uns de ces créneaux d'activité qui se démarquent, soit le cyclotourisme, l'agrotourisme et les circuits thématiques.

Cyclotourisme

Dès la fin du 20^e siècle, le vélo devient populaire dans la région de la Montérégie. L'inauguration de la Route Verte qui traverse la Montérégie en 2007 donne, d'une certaine façon, le coup d'envoi de cette activité récréotouristique. Le grand sentier du Canada est aussi un important jalon dans la popularisation du cyclotourisme. De ces pistes, plusieurs autres se sont développées et l'on retrouve à ce jour d'innombrables parcours cyclables dans la MRC; certains traversent les champs, les vergers ou les collines montérégiennes. Les grandes plaines rendent les longs trajets possibles sans trop de dénivellation. C'est l'occasion idéale d'apprécier le patrimoine paysager rural. Le cyclotourisme pâtit cependant, dans le sud de la MRC, de l'expansion urbaine. Règle générale, les aménagements visant à faciliter et agrémenter la traversée des quartiers industriels et commerciaux sont rares.

Agrotourisme

La MRC, dont la signature est « Région gourmande », se distingue en matière d'agrotourisme grâce à ses vergers, cidreries, vignobles, microbrasserie, érablières

et autres productions, tables champêtres et restaurants gastronomiques. Les produits fins qui sont développés par les artisans de la cuisine et de la terre sont aussi offerts dans des boutiques spécialisées, directement sur la ferme comme en ville. Plusieurs exploitants agricoles tiennent aussi un kiosque à la ferme ou offrent des activités d'autocueillette. Nombreux sont ceux qui offrent l'autocueillette de la pomme, mais il est aussi possible de cueillir différents petits fruits comme la fraise ou même des courges. On compte aussi quatre marchés publics dans la région lors de la saison estivale et 3 marchés de Noël l'hiver, tout autant de lieux qui font le pont entre l'assiette et le paysage.

Routes et circuits de découverte

La MRC offre plusieurs circuits de découverte aux thématiques variées faisant la promotion du patrimoine, des arts, de la culture, des saveurs, de l'architecture, etc. Parmi ces circuits, on retrouve la route du Richelieu, officiellement inaugurée officiellement en 2012. Aussi, la route des Vins de la Montérégie, créée en 2011, s'arrête entre autres dans les vignobles de Mont-Saint-Hilaire. La route des Cidres passe quant à elle au sud de la MRC, sur l'autoroute des Cantons-de-l'Est, sans y faire halte. Depuis, 2011, des excursions guidées se spécialisent aussi en tourisme viticole. De plus, on retrouve dans quelques municipalité, dont Chambly et Saint-Antoine-sur-Richelieu, un circuit patrimonial jalonné de panneaux d'interprétation afin de mettre en valeur l'héritage unique et les paysages variés. Dans certains cas, des audio-guides et des promenades commentées racontent l'histoire des villages.

Paysages de la villégiature



Ci-haut

Vue aérienne sur un vignoble au flanc de la montagne

Tiré de MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2020.

Page de droite

Installé à flanc de colline, le vignoble Les Murmures est un site exceptionnel qui attire bon nombre d'excursionnistes et dégustateurs de vin.

Tiré de MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2020.



Paysages militaires

17^e siècle

La Vallée-des-Forts

Dès 1665, une chaîne de fortifications est érigée par les Français le long de la rivière Richelieu, auparavant nommée la rivière des Iroquois en raison de la voie d'eau qui mène au territoire de ce peuple, plus au sud, dans les États-Unis actuels. Une série de fortins de bois est alors construite à des points stratégiques du Richelieu comme le fort Saint-Louis qui portera plus tard le nom de fort Chambly, sur le bassin du même nom. À l'époque, le fort forme un carré de 44 mètres de côté et est entouré d'une palissade de bois d'environ 4,6 mètres de hauteur. Le fort est construit dans l'épaisse forêt montréalaise près des rapides du Richelieu. Il est incendié par les Iroquois en 1702 lors d'un des nombreux affrontements, mais est reconstruit en pierre en 1709.

En 1667, un traité de paix est signé entre les Français et les Iroquois puis, en 1672, les premières seigneuries sont concédées sur les rives du Richelieu à différents soldats du régiment de Carignan-Salières. Toutefois, en 1680, les hostilités reprennent. De nouveaux fortins de bois sont érigés dans la plupart des seigneuries. Peu imposants, ces forts seigneuriaux suffisent tout de même à protéger les occupants lors des attaques iroquoiennes. Les colons se réfugient dans le fort jusqu'à ce que les secours arrivent, mais pendant ce temps, leurs rangs, maisons et récoltes se font incendier.

Le développement régional, à peine amorcé, est rapidement freiné. Apeurés par les raids des Iroquois, qui se multiplient dans la région en réponse aux incursions françaises vers le sud, plusieurs quittent les rives du Richelieu pour Ville-Marie ou pour d'autres seigneuries mieux établies et plus sûres de la Rive-Sud (Filion et coll., 78). La distribution des terres, qui éparpille les colons le long des cours d'eau, ces voies d'invasions, et qui n'offrent aucune protection, font partie des facteurs qui poussent, en 1690, à un exode qui vide la vallée du Richelieu (Filion et coll., 2001). Ainsi, les temps de guerre ralentissent considérablement le développement et l'établissement des colons.

Tous ces combats dans la grande vallée du Richelieu sont aussi à la source de l'ouverture de chemins à travers la forêt montréalaise. Ces chemins difficilement praticables permettent tout de même aux soldats de se déplacer ainsi que le ravitaillement des postes plus éloignés comme le fort Chambly. Toutefois, la route navigable reste la route privilégiée pour la majorité des déplacements. Ce réseau de constructions militaires et cette voie d'invasion et de combat donnèrent à la rivière Richelieu et ses berges le surnom de Vallée-des-Forts.

1600

1610

1620

1630

1640

1650

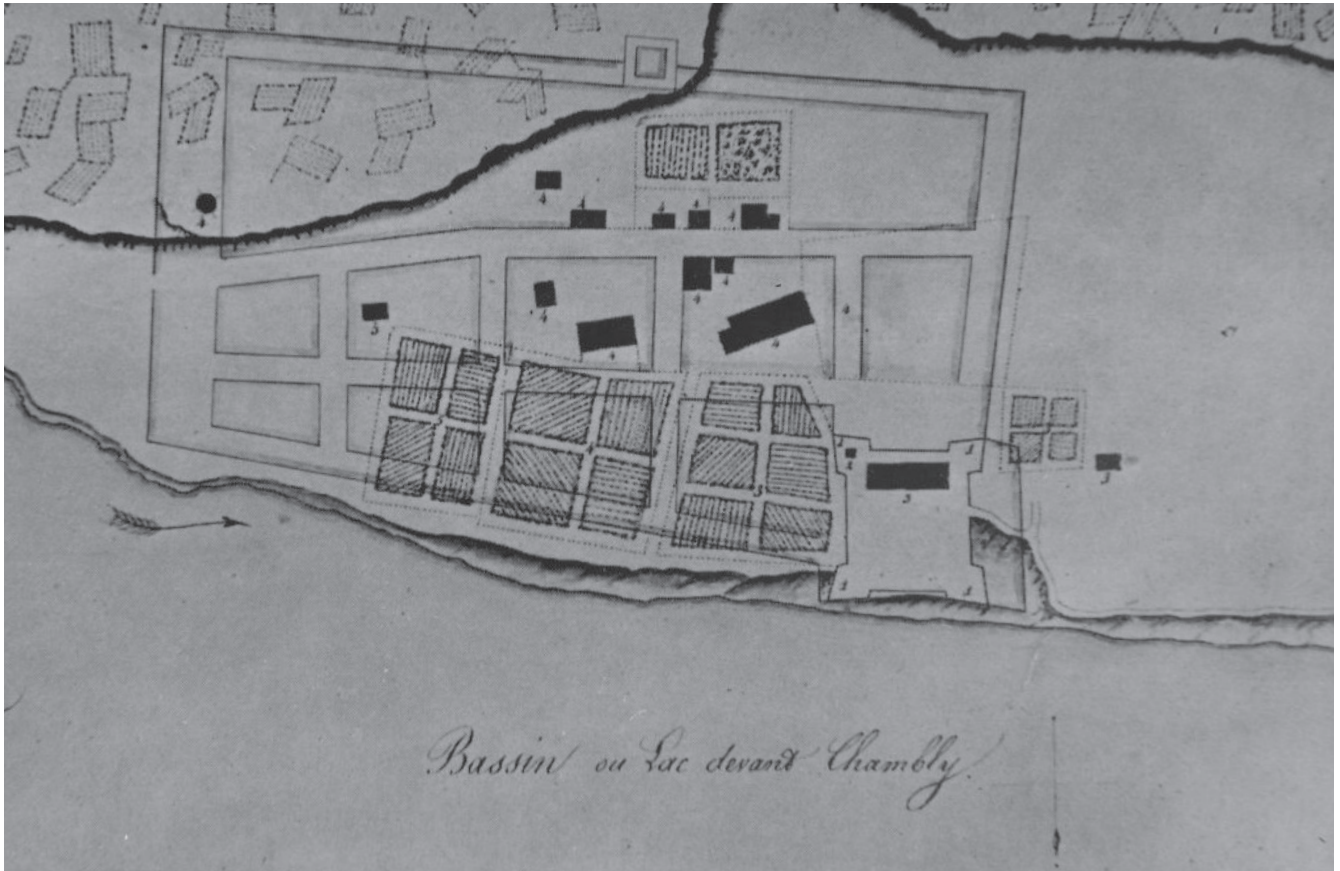
1660

1670

1680

1690

1700



Extrait d'une carte du fort Chambly en 1704.
Tiré de Morisset, BANQ, v. 1950.



Le fort Chambly, extrait du livre *Photographic Selections* par William Notman.
Tiré de la Collection Notman, Musée McCord, 1863.

Paysages militaires

18^e siècle

Des paysages nés entre guerres et paix

Si le 17^e siècle est surtout marqué par l'exploration et les premiers contacts entre autochtones et Français, le 18^e siècle est caractérisé par une évolution rapide des relations entre les différents peuples qui guerroyaient pour contrôler l'Amérique du Nord: les Premiers peuples, les Français et les Premières nations qui leur sont alliées, les Britanniques et les Premières nations qui leur sont alliées et, ultérieurement, les Américains en quête d'autonomie. Par sa position frontalière en entrée de la vallée du Saint-Laurent, la rivière Richelieu est le témoin de tous les affrontements. Suite à la Grande paix de Montréal de 1701 et à la signature de traité de paix d'Utrecht en 1713, plusieurs guerres et tentatives d'invasion prennent fin. La période de paix d'un demi-siècle qui s'ensuit favorise alors le développement de la région. Les soldats toujours en poste au fort Chambly travaillent désormais la terre et se mêlent aux agriculteurs du secteur. D'autres soldats travaillent à la scierie de la seigneurie ou à la production de goudron. Certains font même du pain dans les deux grands fours construits dans l'enceinte du fort. Le développement de la région va bon

train et les soldats contribuent à l'économie en offrant une main-d'œuvre diversifiée. Néanmoins, des rumeurs de guerre persistent tout de même, et le fort Saint-Frédéric est construit en 1735 sur le lac Champlain. À cette époque, le fort Chambly sert de relais et d'entrepôt. Quelques années plus tard, un autre fort est reconstruit, celui de Saint-Jean. Mieux situé à la tête des rapides du Richelieu, ce dernier devient le principal soutien de Saint-Frédéric, reléguant le fort Chambly au titre d'arrière-poste.

En 1763, le traité de Paris confirme la cession de la Nouvelle-France à l'Angleterre par la métropole. Au cours des dernières années de la Guerre de Sept Ans, les Britanniques érigent plusieurs blockhaus le long du Richelieu, sur le lac Champlain et même sur la rivière Yamaska. Peu coûteuses et faciles à construire, ces maisons fortifiées de deux étages servent d'avant-postes pour de petits détachements. Il n'en subsiste aucune sur l'actuel territoire de la MRC de La Vallée-du-Richelieu.

1700

1710

1720

1730

1740

1750

1760

1770

1780

1790

1800



Carte du Lac Champlain depuis le fort Chambly jusqu'au fort Saint-Frédéric vers 1740.
Tiré de Library of congress, 1740.



Blockhaus du fort Saint-Jean sur le Richelieu vers 1775.
Tiré de Peachey, Bibliothèque publique de Toronto, 1797.

Paysages militaires

Première partie du 19^e siècle

Guerres, rébellions et cicatrices paysagères

Le 19^e siècle, à l'instar des périodes précédentes, est aussi marqué par de nombreux conflits qui confèrent une aura d'instabilité aux paysages richelains. La guerre de 1812, qui oppose les États-Unis à la Grande-Bretagne, puis les Rébellions patriotes de 1837-1838 marquent profondément le paysage richelain. En 1812, devant la menace d'une prise de Montréal par les troupes américaines, les autorités britanniques, sur un pied de guerre, aménagent un important complexe militaire sur le site du fort Chambly. Des casernes sont aménagées au sud de Chambly, à Blairfindie (L'Acadie) afin de protéger la route qui relie Montréal au bassin de Chambly. La paix revient en 1814, mais les menaces planent toujours. Ainsi, en 1819, l'imposant fort Lennox est construit sur l'île aux Noix, dans le Haut-Richelieu, afin de sécuriser la porte d'entrée que constitue le Richelieu. La construction de cette fortification laisse présager une certaine paix dans la Vallée-du-Richelieu, mais rien ne va plus. Les tensions sociales s'attisent.

En 1837, ce sont les batailles de Saint-Denis, dont les patriotes sortent victorieux, puis de Saint-Charles, marquée par une défaite des insurgés, qui chamboulent l'histoire. Des

camps sont alors construits, les maisons sont barricadées et des barricades sont érigées autour des manoirs seigneuriaux. Après la bataille, une croix est érigée au village de Saint-Denis afin de commémorer les événements. Le paysage est dévasté. Au moins 15 maisons et 25 bâtiments ont été incendiés au village de Saint-Denis par Gore et ses troupes (Kyte, 1990). Quelques vestiges et monuments témoignent encore aujourd'hui des événements de 1837-1838 dans les villages du Richelieu et remémorent la fracture importante vécue par la population. Au détour des rues de Saint-Denis-sur-Richelieu, des plaques indiquent ici des lieux de rassemblement patriotes, et là des lieux d'assemblée. Des bustes ont été érigés en mémoire des chefs de la révolte, et des parcs ombragés commémorent leur nom. Dans toute la vallée, il est possible d'observer sur les vieux monuments des traces de mousquet ou d'incendie, et le drapeau patriote flotte encore fièrement près de certains bâtiments institutionnels. La maison Jean-Baptiste-Masse, à Saint-Denis-sur-Richelieu, est sans doute l'élément le plus symbolique de l'épisode patriote dans le paysage régional.

1800

1810

1820

1830

1840

1850



Bataille de Saint-Charles en 1837. La forêt, cantonnée à l'arrière, laisse place à une agglomération d'établissements entourée d'une trame agricole rigide.
Tiré de Beauclerk, Bibliothèque et Archives Canada, 1837.



Passage sur le Richelieu la nuit en 1837 lors des Rébellions. Les berges du Richelieu sont déboisées et de longues et étroites parcelles de terre découpent le territoire.
Tiré de Beauclerk, Musée McCord, 1840.

Paysages militaires

Seconde partie du 19^e siècle

Un second souffle pour le fort Chambly

À partir de 1850, le fort Chambly, qui est depuis 1776 sous la gouverne britannique, est peu entretenu et délabré, ce qui mène à son abandon progressif. Ce n'est qu'à la fin du siècle qu'un dénommé Joseph-Octave Dion entreprend un véritable travail de conservation afin de sauver ce monument historique hautement symbolique pour saisir la profondeur du paysage régional. À sa mort, au début du siècle suivant, le fort est laissé à Parcs Canada qui en fait un lieu d'interprétation.

Joseph-Octave posé à l'intérieur de l'enceinte de l'ancien fort Chambly dont il est le propriétaire.
Tiré de BANQ numérique, v 1910.



1850

1860

1870

1880

1890

1900

Première partie du 20^e siècle

Le fort Chambly, lieu historique national

Officiellement restauré à partir de 1882 grâce à la campagne d'un citoyen engagé, Joseph-Octave Dion, le fort Chambly est désigné comme un lieu historique national du Canada dès 1920. Il devient un lieu d'interprétation et touristique qui rappelle l'histoire militaire de la vallée du Richelieu et des environs. Au départ, on accourt depuis la grande ville surtout pour en admirer le charme bucolique; le fort est en effet en

ruines, bien que la plupart de ses imposants murs tiennent encore debout. Du bétail paît tranquillement à proximité, alors que la rivière déverse son impétueux torrent derrière les pierres séculaires. Il faudra attendre le troisième quart du 20^e siècle pour que d'ultimes travaux de restauration et de reconstitution redonnent à la forteresse son apparence de 1710.



Accueil des visiteurs par le personnel de Parcs Canada et des guides portant les costumes de l'époque.

Collection de la MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2020.

1900

1910

1920

1930

1940

1950

Paysages militaires

Seconde partie du 20^e siècle

Mise en valeur des traces du passé

Le Régime seigneurial a laissé une empreinte tangible outre la trame agricole, soit les manoirs. Ces derniers, localement appelés « châteaux », jalonnent les berges de la rivière. À l'époque, chaque seigneurie comptait un manoir. Aujourd'hui, seulement quelques-uns ont réussi à traverser toutes ces années et tous ont subi plusieurs transformations. L'un des plus connus est sans doute le manoir Rouville-Campbell. Il constitue un heureux mélange d'éléments architecturaux de la construction d'origine et d'ajouts de style Tudor. Sis sur les rives du Richelieu, il se trouve dans la municipalité de Mont-Saint-Hilaire. Il fut classé, en 1977, monument historique et est transformé en 1987 en un luxueux hôtel. Il accueille depuis un grand nombre de visiteurs de la région.

À Chambly, les manoirs Hertel-de-Rouville (maison John-Yule) et de Salaberry, tous deux situés sur l'intime rue Richelieu, témoignent non seulement du Régime seigneurial, mais aussi des grands faits militaires du Canada de l'époque et des grands personnages de l'histoire québécoise. Ils sont conservés dans un état exemplaire, par le bon soin des propriétaires privés qui les ont acquis. Quelques manoirs de la région n'ont pas survécu aux Rébellions de 1837-1838; les vainqueurs des batailles ont parfois mis à sac et à feu les villages témoins des affrontements, Saint-Charles-sur-Richelieu notamment.

**Calèches et chiens de chasse au
Manoir Rouville-Campbell.**
Tiré de Versants, 2012.



1950

1960

1970

1980

1990

2000



L'hôtel du manoir de Rouville-Campbell se présente sous la forme d'un ensemble architectural et paysager de grande qualité au vocabulaire néo-tudor.
Tiré de Lahoud, Répertoire du patrimoine culturel du Québec, 2004.



Manoir Hertel-de-Rouville, officiellement connu sous le nom de maison John-Yule.
Rue de Richelieu, Chambly, 2020.



Manoir De Salaberry, sur la banlieue du fort Chambly.
Rue de Richelieu, Chambly, 2020.

Paysages militaires

21^e siècle

Commémorations et inscription dans le paysage

Le début du 21^e siècle a été marqué par le 400^e anniversaire des expéditions exploratoires de Samuel De Champlain sur le Richelieu, en 1609. Les hauts faits militaires de la région ont été mis en valeur à l'occasion de célébrations qui se sont tenues de part et d'autre de la frontière canado-américaine, dans toute la Vallée-des-Forts. Un projet de mise en circuit des lieux de mémoire s'en est suivi: c'est ainsi qu'est née la Route du Richelieu, un itinéraire touristique officiel du Ministère du Tourisme du Québec.

En 2012, le 200^e anniversaire de la guerre anglo-américaine a été célébré en grand. Le patrimoine militaire et le cadre paysager du Richelieu ont été teintés par cet événement politique. Pour souligner l'occasion, des reconstitutions ont été jouées sur les lieux historiques nationaux, plus particulièrement au fort Chambly. Le patrimoine militaire fait partie intégrante de l'identité paysagère de la MRC de La Vallée-du-Richelieu. De nombreux efforts sont mis en place pour le célébrer et le pérenniser.

2000

2010

2020



Le pied du fort Chambly offre aux visiteurs un contact privilégié avec la rivière Richelieu.
Collection de la MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2020.

