

## 3 Le territoire

### 3.1 Composition des concessions

#### 3.1.1 L'orientation des concessions en fonction des bassins versants

Les champs en bande étroite perpendiculaires aux rivières constituent une caractéristique fondamentale du paysage rural du Québec. Ils se distinguent notamment des modèles de lotissements ruraux appliqués dans le reste de l'Amérique du Nord, entre les maillages organiques d'origine médiévale de la Nouvelle-Angleterre ou de Terre-Neuve, les découpages orthogonaux abstraits du Midwest et des prairies, ou les formes géométriques pures générées par l'irrigation dans le sud-ouest des États-Unis.

Ce système en bandes étroites existe à travers l'Europe, dans les zones colonisées à la fin de la période médiévale, de la France jusqu'à la Baltique. Il s'implante aussi le long du Mississippi et de la rivière rouge au Manitoba, témoignant ainsi d'une tradition française d'organisation du territoire rural.

Le système du découpage des terres fonctionne comme une poupée russe. Le développement d'une seigneurie est réalisé par le découpage de concessions parfois appelées côtes ou rangs. Les concessions sont composées de terres étroites et profondes orientées perpendiculairement au bassin versant d'une rivière, afin d'assurer le drainage et l'accès à l'eau, ainsi qu'une distribution équitable des différentes qualités de sol, depuis la rive jusqu'à l'arrière de la concession.

La stratégie de s'implanter parallèlement aux rivières et perpendiculairement aux bassins versants simplifie le tracé des rangs qui sont ainsi conduits à suivre une pente régulière ascendante afin de donner accès aux parcelles ouvertes dans la concession. Le modèle théorique envisage que chaque rang, ou côte, donne accès à une concession. Lorsque l'ensemble des terres de la première concession est occupé, une montée ou un chemin de ligne est tracé afin de rejoindre un second rang qui dessert de nouvelles terres agricoles dont l'orientation est similaire aux premières (figure 3.1). Il arrive aussi qu'un rang desserve deux concessions face-à-face comme on le constate à Côte-des-Neiges à Montréal. On peut ainsi distinguer les rangs et concessions simples des rangs et concessions doubles selon l'implantation des concessions sur un seul ou sur les deux côtés du rang.

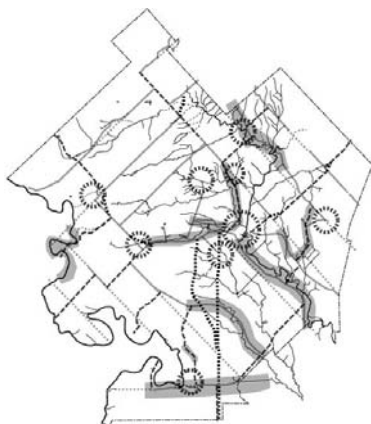
La topographie et l'hydrographie ordonnent à l'échelle régionale le découpage des seigneuries et des concessions. La position du fleuve Saint-Laurent explique les premières seigneuries de Lanoraie d'Autray et de Berthier ainsi que le sens du parcellaire rural des plus vieilles paroisses. À Saint-Félix-de-Valois, la rivière Bayonne structure les concessions ouvertes dans la prolongation de ces deux seigneuries.

L'axe d'écoulement de la rivière Bayonne a favorisé le découpage de terres agricoles dont l'orientation est perpendiculaire à la rivière. Cet axe influence l'orientation des concessions suivantes : Sainte-Cécile; Sainte-Julie; Castle Hill; Saint-Pierre; Saint-Antoine; Sainte-Marguerite; Saint-Martin; Sainte-Marie. L'ensemble de ces concessions possède un rang dont le tracé suit approximativement l'axe nord-ouest sud-est. (figure 3.2)

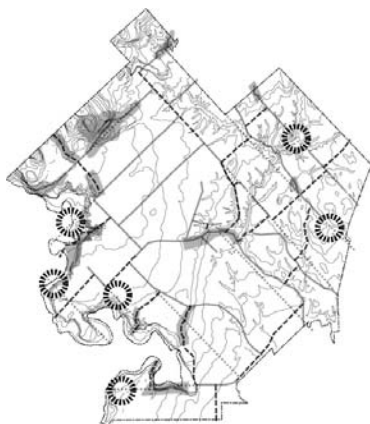
L'orientation des concessions Ramsay, Castle D'Autray ainsi que Brandon est perpendiculaire à l'axe de la rivière Bayonne. Pour ces concessions, l'orientation des rangs est nord-est sud-ouest. Cette orientation correspond à la règle commune de la plupart des seigneuries qui longent le fleuve Saint-Laurent. Elle s'explique dans la logique des bassins versants parce que ces territoires correspondent au piémont des basses Laurentides.

Le secteur correspondant au cœur du village actuel de Saint-Félix-de-Valois est localisé au confluent de plusieurs cours d'eau, dont la rivière Bayonne, le ruisseau Beaubec et le ruisseau des Perdrix. Ces deux derniers semblent peu importants aujourd'hui. Il est probable que lorsque le secteur était boisé, le débit des ruisseaux était plus fort.

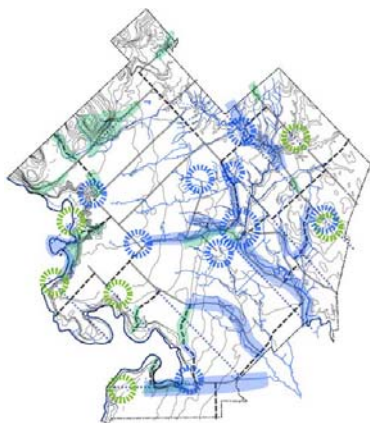
Néanmoins, la forte déclivité de leurs rives forge des contraintes d'aménagement du territoire sur les premiers



3.2 Impacts des rivières et ruisseaux sur le tracé des chemins ruraux



3.3 Impacts de la topographie sur le tracé des chemins ruraux



3.4 Synthèse de l'impact du relief sur le tracé des chemins ruraux.

découpages des terres agricoles. On retrouve des concessions relativement petites qui possèdent des orientations diverses. Notons la concession Beaubec dont les terres sont placées dans deux directions différentes, la concession entre les ruisseaux Beaubec et Perdrix dont les terres sont plus ou moins perpendiculaires au ruisseau Beaubec et la concession du Ruisseau-des-Perdrix où les terres sont perpendiculaires à ce ruisseau.

Finalement, une dernière orientation des terres agricoles est présente sur le territoire de Saint-Félix-de-Valois. Il s'agit de la concession Saint-Frédéric dont les terres agricoles sont dans un axe nord-sud. Cette orientation est similaire à plusieurs des rangs de Joliette, dont celui de Lourdes situé immédiatement au sud du rang Frédéric

### **3.1.2 L'impact du relief sur le territoire de Saint-Félix-de-Valois**

À l'échelle régionale, le rôle déterminant du relief, entre la topographie et l'hydrographie, est reconnu comme un critère de conception dans le découpage des terres selon la tradition coloniale française. L'étude plus détaillée de la relation entre le relief et l'aménagement du territoire de Saint-Félix-de-Valois démontre un deuxième niveau d'impact largement ignoré dans la compréhension générale que l'on fait du paysage rural au Québec.

Le réseau hydrographique, en particulier la rivière Bayonne et ses affluents comme les ruisseaux Beaubec et des Perdrix, explique non seulement l'orientation, la forme et l'ondulation des concessions, mais il dicte à la fois la position des rangs et des chemins de ligne. (figure 3.2. zones grisées). On remarque aussi que les dépressions causées par l'érosion des ruisseaux entraînent tantôt l'annulation, tantôt la rupture de nombreux rangs qui devaient desservir des concessions. (Figure 3.2 cercles). Les tracés en pointillés des concessions suggèrent un quadrillage plus régulier et systématique du territoire qui doit composer avec le tracé sinueux de la rivière L'Assomption et avec les dépressions parfois aiguës du bassin de la rivière Bayonne. (Figure 3.2)

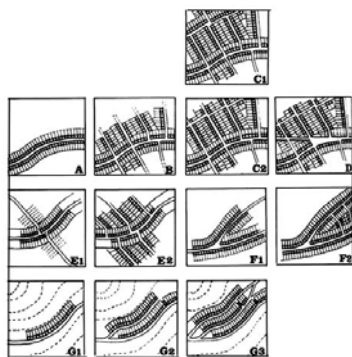
Le rôle de la topographie est avant tout concentré et marqué par l'escarpement le long de la rivière L'Assomption où les routes négocient la pente en lacets, entre le plateau de la paroisse et la rive. Les concessions les plus au nord doivent composer avec le début des Laurentides et cela affecte le tracé des rangs sans influencer la forme du parcellaire. Les changements brusques de niveaux expliquent aussi quelques ruptures dans le tracé régulier de rangs orthogonaux. (Figure 3.3)

Dans les deux cas, le parcours sinueux de la rue principale au cœur du village de Saint-Félix-de-Valois s'explique à la fois par la présence du ruisseau Beaubec au nord, et par le changement de niveau qui s'amorce autour du site de l'église paroissiale, à la limite entre le bas et le haut du village. (Figures 3.2 et 3.3)

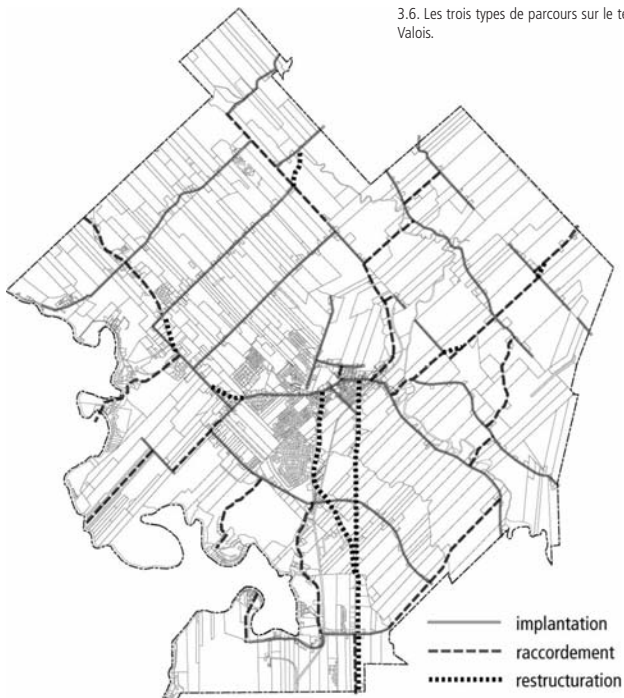
Le modèle des concessions coloniales propose l'implantation d'un découpage systématique du territoire qui entend en assurer son occupation et son exploitation. Cette approche volontariste permet d'établir un cadre légal, économique et social général sans procéder à une minutieuse compréhension du territoire.

L'impact du relief sur la forme des concessions et le tracé des rangs et chemin de ligne démontre que tôt ou tard le modèle idéalisé tracé par les autorités publiques et les arpenteurs doit s'adapter pour tenir compte de l'état des lieux, dans son drainage détaillé comme dans sa topographie souvent irrégulière. Le paysage de transition entre la plaine du Saint-Laurent et les basses Laurentides amplifie les ajustements observés à Saint-Félix-de-Valois. (figures 3.4)

130 *Gianfranco Caniggia Gian Luigi Maffei*



3.5. Les quatre grandes catégories de parcours et leurs dérivés, « Interpreting Basic Building », Gianfranco Caniggia, Gian Luigi Maffei.



3.6. Les trois types de parcours sur le territoire de Saint Félix de Valois.

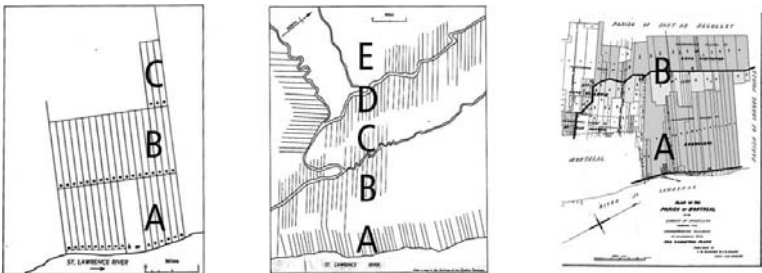
## 3.2 Structure des chemins ruraux

### 3.2.1 Les modèles théoriques des parcours

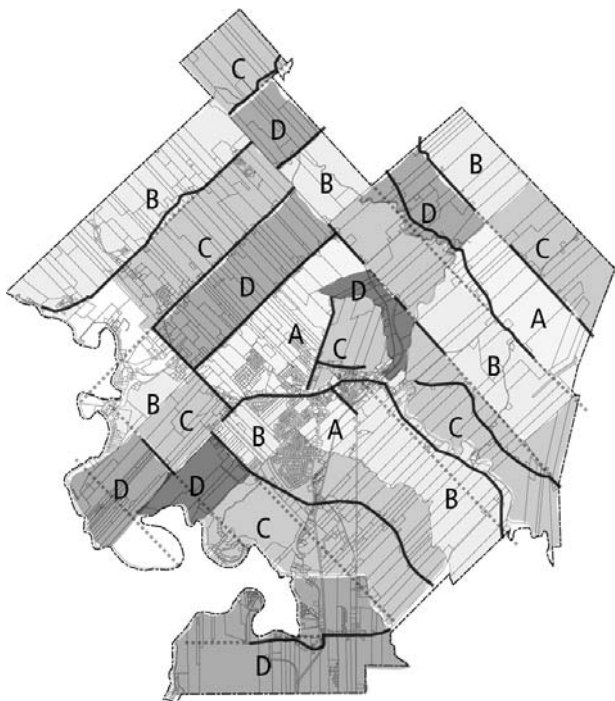
L'analyse morphologique de la forme urbaine est une méthode relativement récente qui cherche à décrire des phénomènes partagés par différents territoires et milieux à travers l'histoire comme à travers le monde. M. Pierre Larochelle, professeur jusqu'en 2002 à l'école d'architecture de l'université Laval, a observé au cours de sa carrière que l'approche théorique et les théories proposées par l'école italienne de typo-morphologie pouvaient s'appliquer à l'analyse du contexte québécois.

Dans l'analyse de la formation du cadastre, les auteurs Caniggia et Maffei proposent quatre grandes catégories de parcours. (Figure 3.5). Le premier est le « parcours mère », ou route primitive, qui précède la division du territoire en parcelle. Le second est le parcours d'implantation destiné à recevoir un cadastre de base relativement homogène. Le parcours de raccordement constitue un troisième niveau qui permet de relier les parcours d'implantation afin d'assurer une certaine perméabilité dans la trame urbaine. Enfin, le parcours de restructuration touche les voies qui sont percées à travers le cadastre déjà constitué de trois parcours initiaux.

À l'échelle du territoire de Saint-Félix-de-Valois, il n'y a pas proprement dit de « parcours mère » puisque chaque nouvelle route était envisagée comme un rang d'implantation permettant d'ouvrir une concession. L'ensemble des rangs qui desservent les concessions constitue ainsi des parcours d'implantation. Les chemins de ligne transversaux sont essentiellement des parcours de raccordement. Les parcours de restructuration sont postérieurs à l'ouverture du cadastre proposé initialement dans les trois seigneuries et le canton de Brandon. (figures 3.6, 3.7)



3.7. Le système des rangs et concessions rurales : modèle théorique, exemple de la Seigneurie de Saint Sulpice, exemple de rang simple et de rang double, île de Montréal, « The Early Seigniorial System in Canada » + (BANQ).



3.8. Les parcours d'implantation sur le territoire de Saint Félix de Valois.



3.9 Exemple de rang. Le 2ième rang Castle Hill. (SFV294)

### 3.2.2 Parcours d'implantation

Le rang constitue le parcours d'implantation par excellence. Dans une première phase de développement du territoire agricole, seul le rang possède des habitations. Les principaux rangs et chemins de ligne de Saint-Félix-de-Valois sont représentés sur la carte 3.8.

On constate que les rangs sont généralement simples, desservant une seule concession à son extrémité. Toutefois, on remarque quelques rangs doubles, comme le long de la rivière Bayonne où le rang se trouve à travers les concessions. (figure 3.9)

Les rangs situés à l'intérieur d'une concession sont ceux dont le tracé est sinueux principalement en raison de la présence d'un cours d'eau ou du relief accidenté de la topographie. Ainsi, les principaux rangs de ce type sont les rangs : Saint-Pierre, de la Rivière (concession sud-ouest Saint-Antoine); Saint-Martin; Castle d'Autray (portion de la concession Entre-les-ruisseaux, Beaubec et des Perdrix); Chemin Saint-Gabriel (portion de la concession du ruisseau sur les Perdrix).

Comme le rang divise en deux portions le lot d'origine, les propriétaires ont le loisir de choisir le côté qui leur convient le mieux pour la construction des habitations et des bâtiments de ferme. Ainsi, la plupart des rangs de ce type possèdent des bâtiments des deux côtés.

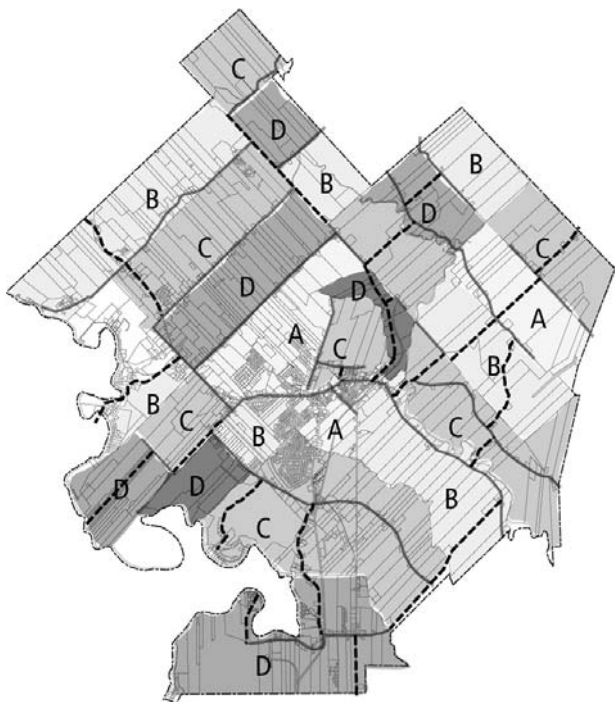
À l'opposé, lorsque le rang est tracé sur l'une des limites de la concession, les bâtiments sont alors orientés d'un seul côté lors de la première édification. Des exemples de tels rangs sont : Le rang 2<sup>ème</sup> Sainte-Cécile; le rang 2<sup>ème</sup> Castle Hill; le rang Sainte-Julie; les trois rangs Ramsay; le 3<sup>ème</sup> Brandon.

Dans ce système de composition des voies de circulation du territoire agricole, l'arrière des parcelles demeure non développés bien qu'une voie de circulation soit présente. Les rangs 2<sup>ème</sup> Sainte Cécile et 2<sup>ème</sup> Castle Hill forment de bons exemples. Alors que le flanc nord-est de ces rangs possède plusieurs bâtiments, aucun bâtiment n'est présent sur leur rive sud-ouest.

Il est cependant fréquent sur le territoire de Saint-Félix-de-Valois que l'arrière de la parcelle ait été utilisé pour lotir de petites parcelles. Ainsi, le rang 2<sup>e</sup> Ramsay possède des bâtiments sur les deux côtés. Il est d'ailleurs à noter que les parcelles de la concession 1<sup>er</sup> Ramsay qui avaient été développées sur le rang 2<sup>e</sup> Ramsay ne possèdent pas de bâtiment sur le flanc du rang 1<sup>er</sup> Ramsay. Ainsi, dans la 1<sup>re</sup> concession Ramsay, les propriétaires des terres agricoles ont développé leur lot à partir de l'un ou l'autre des deux rangs, mais rarement sur les deux en même temps.

La présence du pôle religieux anglican sur le rang 2<sup>e</sup> Ramsay peut expliquer ce choix d'orientation : les propriétaires catholiques choisissaient la proximité de l'église de Saint-Félix-de-Valois donc le rang 1<sup>er</sup> Ramsay et les Anglicans, la proximité de la chapelle All Saint's de Ramsay. Mais seule une chaîne de titre approfondie, afin de retracer le nom des propriétaires, pourrait démontrer cette hypothèse. Il est à noter que les terres de la concession Castle D'Autray ont également été développées des deux côtés. On remarque cependant que ce développement s'est réalisé par la division des parcelles en deux portions, l'une ayant sa tête sur le rang Castle D'Autray, l'autre sur le rang 1<sup>er</sup> Ramsay, plutôt que par le changement d'orientation des parcelles.

Le troisième type est la concession double où deux parcelles adjacentes partagent un même rang. C'est notamment le cas sur le long du rang Frédéric et du rang 1<sup>er</sup> Brandon et son prolongement sur le chemin Saint-Gabriel.



3.10. Les parcours de raccordement sur le territoire de Saint Félix de Valois.



3.11. Exemple de chemin de ligne. L'absence de bâtiment de part et d'autre est à remarquer. Le chemin Saint Norbert. (SFV291).

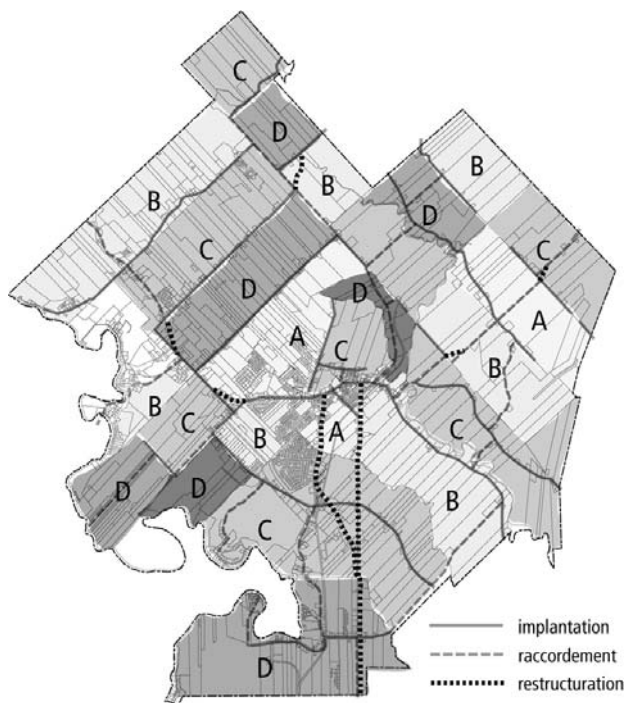


### 3.2.3 Parcours de raccordement

Les voies de raccordement ont initialement un rôle de liaison des voies d'implantation. Par conséquent, en principe, aucune parcelle n'est directement orientée vers une voie de raccordement.

Les parcours de raccordement sur le territoire de Saint-Félix-de-Valois sont : Le chemin de ligne Frédéric, la portion du rang Frédéric située dans les concessions Saint-Martin et Sud-Ouest Saint-Antoine; le chemin des Moulins; le chemin Saint-Norbert; le raccordement Saint-Pierre; la portion du rang Sainte-Marie à l'ouest du rang Saint-Martin; la portion nord du chemin Saint-Jean; le chemin Sainte-Cécile; le chemin de ligne Sainte-Cécile; le chemin de ligne Brandon ainsi que son prolongement sur le chemin Saint-Gabriel jusqu'au rang 2<sup>ème</sup> Ramsay.

En général, on note le nombre limité de propriétés qui ont leur adresse sur ces chemins. Le chemin de ligne Frédéric fait cependant exception, puisque sur plusieurs de ces tronçons, il a été utilisé comme axe de lotissement. Il est possible que ce cadastre soit assez récent. (figures 3.10 et 3.11)



3.12. Les parcours de restructuration sur le territoire de Saint Félix de Valois.



3.13. Exemple de restructuration. (SFV 291).

### 3.2.4 Parcours de restructuration

L'ouverture d'une voie de restructuration répond aux objectifs d'accroître l'accès à un territoire déjà structuré, de favoriser une plus grande perméabilité entre ces parcours d'implantation et de raccordement, et de préserver, voire, augmenter la fluidité de la circulation. Le passage d'une voie de restructuration implique l'expropriation de terrains déjà concédés, et parfois même bâtis. C'est une opération courante en milieu urbain, largement décrit dans la littérature et observée dans de nombreuses villes du Québec.

Le territoire de Saint-Félix-de-Valois présente deux grands types de voies de restructuration : les axes de pénétration avec le chemin Joliette et le chemin Barette, et les tronçons de contournement qui proposent une diagonale pour lier une intersection asymétrique entre des rangs ou chemins de ligne. Les portions courbes des chemins Saint-Jean, Saint-Gabriel et Saint-Norbert qui servent à faciliter les changements d'orientation brusques de ceux-ci.

Il est intéressant de remarquer que le chemin Joliette a eu un rôle décisif dans la liaison entre Saint-Félix-de-Valois et Joliette tandis que le chemin Barette reste moins achalandé. L'axe vers le nord-ouest de la MRC de la Matawinie apparaît beaucoup plus important.

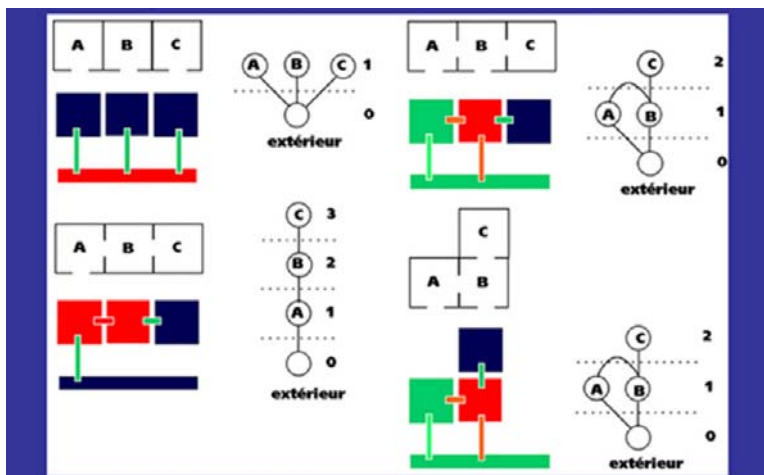
Le passage d'une voie de restructuration permet parfois certaines opérations immobilières. Le chemin Joliette est non seulement l'entrée principale à Saint-Félix-de-Valois, mais les principaux lotissements approuvés par l'ancienne municipalité de la paroisse ne sont accessibles que par cette voie.

Une voie de contournement est un parcours de restructuration. Son objectif est d'accroître la fluidité dans le passage d'une voie à l'autre, en particulier lorsque les intersections sont décalées. On remarque parfois qu'elles passent en arrière des lots et révèlent une cicatrice mal traitée. (figures 3.12 et 3.13)



3.14. Réaménagement de Trafalgar Square, Londres. Simulation de l'ouverture de marches entre la National Gallery et la place, et observations après réalisation.

3.15. Modèle de 3 cellules : variation de la configuration et impact sur la valeur d'intégration des trois cellules et de l'extérieur. Le rouge correspond à une valeur d'intégration élevée, le bleu à une valeur d'intégration faible.



### 3.3 Configuration

#### 3.3.1 La logique de l'espace

Un deuxième niveau d'analyse morphologique est fondé sur la position relative des espaces dans un système et les relations entre ceux-ci. À partir d'une modélisation graphique, chaque espace est placé dans un graphe d'accessibilité qui traduit cette position dans une valeur mathématique. Le recours à une équation structurée sur un algorithme permet d'établir une sorte de calcul sur la probabilité que chaque espace considéré soit traversé pour atteindre tous les autres espaces du système. Cette mesure est qualifiée d'intégration. Plus un espace est intégré, plus il est susceptible d'être traversé. Au contraire, plus il est ségrégué, plus il est susceptible d'être isolé.

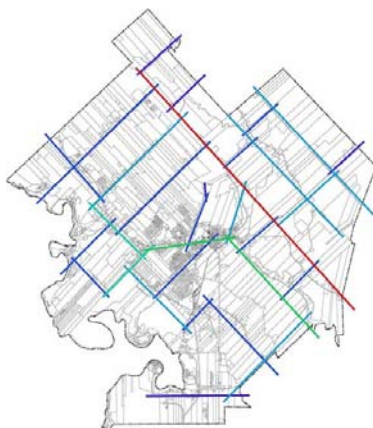
Cette méthode, développée à l'école d'études supérieures de la Bartlett, l'école d'aménagement de University College London, est appliquée autant à l'analyse spatiale des bâtiments que des milieux urbains et territoriaux. La méthode permet à la fois de soutenir une analyse de situation contemporaine, que des aménagements historiques afin de révéler une certaine logique de l'espace structurée par sa disposition morphologique définie à travers le concept de « configuration ».

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

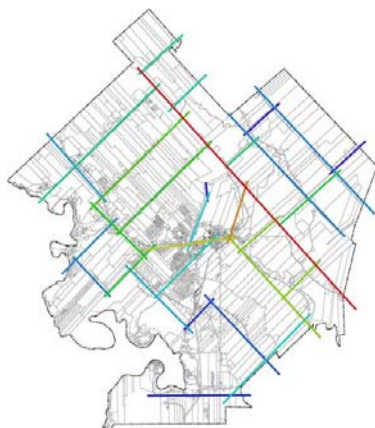
Cette simulation de l'impact d'une modification de l'aménagement sur l'accessibilité relative d'un bâtiment, d'un secteur urbain ou d'un territoire, offre une mesure des changements dans les déplacements, de la centralité relative des lieux d'un système spatial, et ultimement de la pression immobilière sur ces lieux désormais mieux intégrés ou au contraire plus ségrégués. Cette méthode est intégrée dans de nombreux projets de design urbain à travers le monde où les résultats obtenus du modèle mathématique concordent avec ceux qui sont observés après réalisation. (figure 3.14)

L'exemple présenté en figure 3.15 résume, avec un modèle de 3 cellules, quelques variations dans l'accessibilité relative de chaque cellule avec l'extérieur selon le nombre de liens entre celles-ci. Dans le premier modèle, l'extérieur est l'espace le plus intégré puisqu'il faut y passer pour aller d'une cellule à l'autre. Dans le second modèle, les cellules A et B sont les plus intégrées parce qu'il est plus probable qu'il faille passer par ces deux cellules pour aller dans l'un des quatre espaces qui composent ce modèle. Les deux derniers exemples montrent qu'un aménagement apparemment différent peut partager une configuration de l'espace identique. Ce dernier point souligne que la configuration n'est souvent pas perceptible au premier coup d'œil sur un plan.

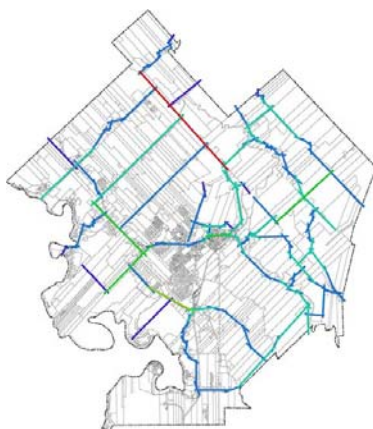
Étude de caractérisation de Saint-Félix-de-Valois



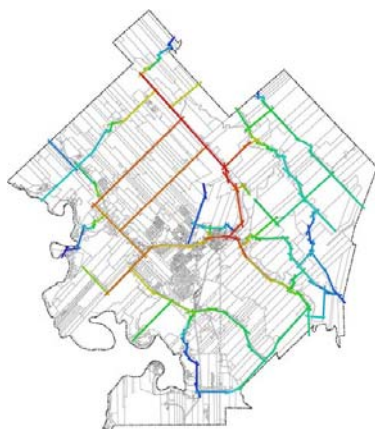
3.16a. Connectivité des parcours théoriques sur le territoire de Saint Félix de Valois.



3.16b. Intégration des parcours théoriques sur le territoire de Saint Félix de Valois.



3.17a. Connectivité des parcours en 1877 sur le territoire de Saint Félix de Valois.



3.17b. Intégration des parcours en 1877 sur le territoire de Saint Félix de Valois.

### 3.3.2 Modèle théorique de Saint-Félix-de-Valois

L'analyse morphologique sur les parcours démontre le caractère relativement fragmenté des différentes concessions et des voies découpées à l'intérieur des trois seigneuries et du canton qui ont formé le territoire de Saint-Félix-de-Valois. L'idée de tester le modèle théorique idéal des parcours d'implantation desservant les concessions initiales vise à élucider la logique originelle envisagée dans l'organisation de ce territoire.

Les différents parcours, voies d'implantation et de raccordement, ont été dessinés dans leurs extensions idéales, indépendamment des accidents dans le relief, dénotés dans la section précédente. Le plan de connectivité des parcours théoriques (figure 3.16a) mesure le nombre d'intersections et suggère une première forme de centralité. Le plan sur l'intégration des parcours théoriques montre que le chemin Saint-Gabriel, lorsqu'il est traité comme un parcours continu à travers le territoire, a non seulement la plus haute connectivité, mais il est aussi le plus intégré (figure 3.16b). Cet axe est pourtant sans lien direct avec l'axe où s'est établi le village de Saint-Félix-de-Valois dans les années 1840. (figures 3.17a et 3.17b)

### 3.3.3 1877

Cette deuxième analyse de la configuration est basée sur les parcours d'implantation et de raccordement réalisés lors de la division cadastrale originale du territoire de la paroisse en 1877. Les parcours sont représentés avec leurs interruptions et leurs ondulations qui répondent à l'hydrographie ou la topographie. Un chemin sinueux est en effet considéré comme moins direct qu'une voie en ligne droite, car le voyageur perçoit ce parcours comme une suite d'axes visuels courts et changeants.

La carte de la connectivité des différents parcours constate que le chemin Saint-Gabriel, même réduit à un segment nettement plus court, demeure celui où il y a le plus d'intersections. (figure 3.17a) La carte sur la valeur d'intégration démontre au contraire un changement notoire de la distribution des valeurs d'intégration, qui dépend moins du nombre d'intersections que de la position plus stratégique dans le système des parcours qui traversent le territoire de Saint-Félix-de-Valois. (figure 3.17b)

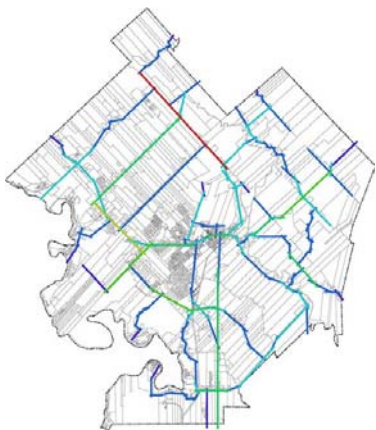
En effet, le segment de parcours le plus intégré correspond à la section de la rue principale entre le chemin de Saint-Gabriel-de-Brandon et la rue Castle d'Autray. Ce segment grimpe vers le promontoire où se situe le noyau institutionnel de la paroisse avec l'église, le cimetière, le presbytère et le site de l'ancien couvent. La localisation du village de Saint-Félix-de-Valois correspond à une centralité spatiale où se conjuguent position géographique et configuration des parcours ruraux.

### 3.3.4 2006

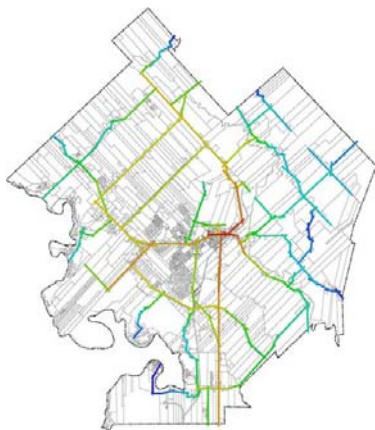
La troisième analyse de la configuration porte sur les parcours actuels, et en particulier sur l'impact des parcours de restructuration que représentent les chemins Joliette et Barette.

L'analyse de la connectivité des parcours à l'échelle rurale suggère un impact marginal des différentes restructurations. L'analyse de l'intégration montre une transformation plus significative, quoique subtile, des valeurs d'intégration entre les différents parcours. Au niveau du village, les segments vers l'ouest du haut du village prennent de l'importance alors que certains parcours d'implantation des rangs vers le chemin Saint-Gabriel sont relativement moins importants. (figure 3.18a)

Une analyse régionale pourrait sans doute nuancer ces résultats en tenant compte de la circulation de transit vers les basses Laurentides. L'analyse à l'échelle du village, dans la section 4, permet de mieux saisir l'importance de certains parcours dans la dynamique du territoire urbanisé. Néanmoins, à l'échelle du territoire de Saint-Félix-de-Valois, l'analyse de l'intégration démontre la position stratégique du village et notamment du cœur institutionnel. (figure 3.18b)



3.18a. Connectivité des parcours en 2006 sur le territoire de Saint-Félix-de-Valois.



3.18b. Intégration des parcours en 2006 sur le territoire de Saint-Félix-de-Valois.



### 3.4 Le paysage

La présente section vise à décrire les principales caractéristiques de ces types de secteurs paysagers et à les localiser sur le territoire. En plus des secteurs paysagers, quelques éléments qui se démarquent par leur aspect singulier seront également soulignés. Il s'agit notamment du site de l'église anglicane et du site du moulin.

#### 3.4.1 Les milieux boisés

Une portion importante du territoire de Saint-Félix-de-Valois est aujourd'hui boisée. Ces milieux boisés se retrouvent principalement dans la moitié ouest du territoire. (figures, 3.19, 3.20 et 3.21)



3.19 Le territoire boisé en 1928



3.20 Le territoire boisé en 1955



3.21 Le territoire boisé en 2006



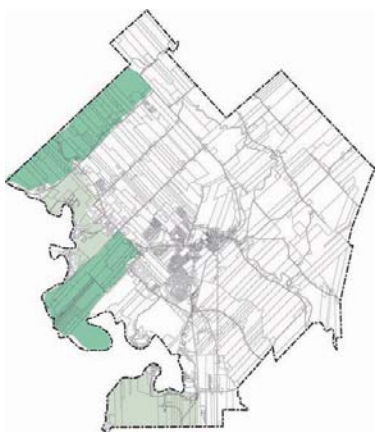
3.22. la rue du rang des Forges Est (SFV413)

## Étude de caractérisation de Saint-Félix-de-Valois

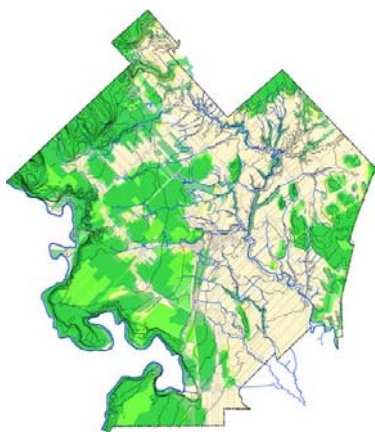
De manière générale, les milieux boisés sont faiblement habités. Ainsi, les boisés occupent la majorité des lots, et ce, jusqu'en bordure de la rue. Cette forte présence forestière encadre les perspectives visuelles des rangs boisés et les réduit à un simple corridor plus ou moins ouvert selon la sinuosité du tracé du chemin. (figure 3.22)

La présence de bâtiments contribue peu à diminuer le caractère continu des corridors visuels causés par les boisés. Comme la photographie aérienne de la figure 3.27 l'illustre, l'implantation des bâtiments est réalisée suite à un éclaircissement léger des boisés. Cependant, plusieurs arbres demeurent présents en bordure de la route. Ainsi, le bâtiment est construit à l'intérieur d'une clairière aménagée sur le lot.

Il est également à remarquer que les secteurs boisés sont de construction relativement récente. Ainsi, les bâtiments qui s'y retrouvent possèdent rarement les caractéristiques constructives et stylistiques des types de bâtiments qui sont traitées à la section 5. Il s'agit le plus souvent de bungalows ou de chalets modestes. (figures 3.23, 3.24, 3.25, 3.26 et 3.27)



3.23. Répartition des milieux boisés sur le territoire de Saint Félix de Valois.



3.24. Identification des chemins et concessions de type boisé.



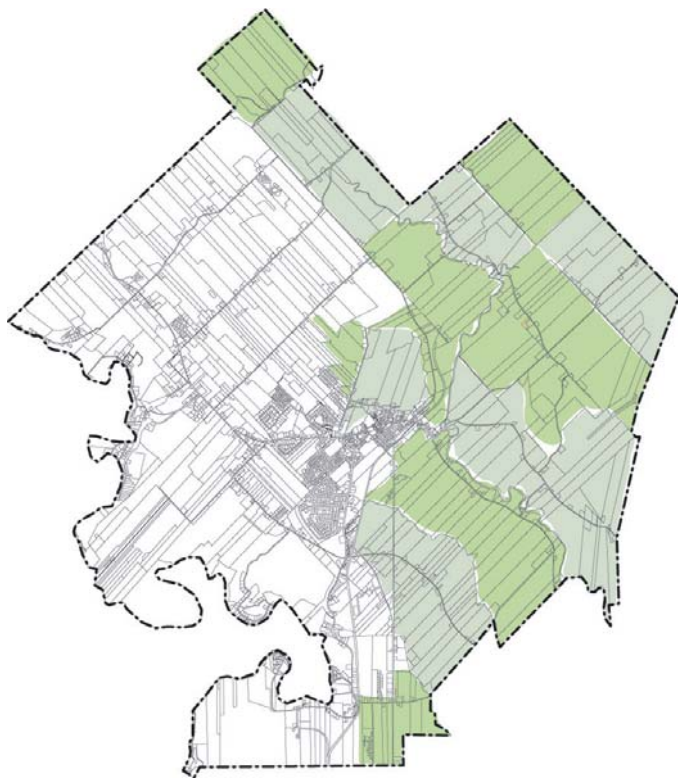
3.25. Vue du rang Sainte-Marie à l'ouest du rang Saint- Martin (SFV403).



3.26. Vue du rang des Forges Est (SFV421).



3.27. Vue aérienne du 2e rang Ramsay. Bien que ce rang soit principalement de type agricole, une portion, immédiatement à l'est du chemin Saint-Jean possède un paysage boisé.



3.28. Localisation des rangs dont l'exploitation agricole est basée sur la culture des champs.

### 3.4.2 Les secteurs agricoles

Dans les secteurs voués à l'agriculture, on remarque une nette différence entre les paysages. L'agriculture se concentre sur les rangs situés au nord et à l'ouest du territoire de Saint-Félix-de-Valois. Des rangs dont la pratique agricole principale est basée sur les cultures fourragères et qui sont principalement situés au sud et à l'est du territoire. Cette différence entre les paysages, causée par la prédominance d'un type d'exploitation agricole, se base sur deux caractéristiques, d'une part les bâtiments agricoles et d'autre part, la végétation.

L'aviculture est une activité agricole principalement intérieure. Ainsi, les rangs consacrés à ce type d'élevage possèdent un grand nombre de bâtiments de très grande taille. Par ailleurs, comme l'exploitation des sols n'a pas besoin d'être réalisée sur le même lot que celui où sont implantés les poulaillers, les lots avicoles possèdent une plus grande proportion d'arbres. Ces deux caractéristiques apportent la formation d'un paysage moins ouvert que celui des rangs basés sur l'exploitation des sols.

#### La culture des champs

Les rangs dominés par les cultures fourragères sont principalement situés dans la moitié est du territoire de Saint-Félix-de-Valois. Ce sont donc : La portion est du rang Frédéric; la portion sud-est du rang Saint-Martin; le rang de la rivière; le rang Saint-Pierre; le rang Castle-D'Autray; les rangs Castle-Hill; le chemin Saint-Gabriel; les rangs Sainte-Cécile; les rangs Brandon. (figure 3.28)

De manière générale, le défrichement des arbres, nécessaire à la culture des céréales, a créé une forte ouverture des paysages de ces rangs. Ainsi, il n'est pas rare d'y retrouver des points de vues remarquables sur le paysage lointain. La perception du village Saint-Cléophas-de-Brandon à partir du 3e rang de Brandon (Figure 3.29) ou le panorama vers le piémont laurentien à partir du chemin Saint-Norbert (Figure 3.30) sont de bons exemples des perspectives visuelles sur le paysage lointain rendues possible par les cultures fourragères.

En contrepartie, de la très grande ouverture du paysage que procurent les cultures pratiquées le long de ces rangs, le pourtour des bâtiments et plus particulièrement des habitations est marqué par la présence d'aménagements paysagers plus développés. Les bâtiments d'un même lot, tant résidentiels qu'agricoles, sont concentrés en bordure de la route. La résidence domine généralement l'ensemble en étant le bâtiment le plus visible de la route, les autres bâtiments se succèdent vers l'arrière. Dans cette organisation des bâtiments, il est remarqué que les arbres et les aménagements paysagers servent à distinguer la portion du lot consacré à l'agriculture, de la portion connexe à l'habitation. Ainsi, les alignements d'arbres, les boisés ou les aménagements floraux encadrent l'habitation créant ainsi un ensemble distinct de la portion agricole du lot. Néanmoins, un seul chemin permet d'accéder à la propriété. Ce chemin d'accès longe la résidence pour se poursuivre vers les bâtiments agricoles et parfois vers le champ lui-même.

Malgré la similitude du paysage de l'ensemble des rangs de cette catégorie, ils se distinguent par une caractéristique particulière de leur architecture. Le rang de la Rivière et le rang Saint-Pierre possèdent des habitations d'un plus fort gabarit que les autres rangs. En effet, les habitations de 2 et 2 étages et demi y sont plus nombreuses de même que celles dont le revêtement est en maçonnerie. Cette différence peut être le reflet du rôle plus important de ces deux rangs dans la hiérarchie de circulation de l'ensemble du territoire de Saint-Félix-de-Valois. De même, la prospérité plus grande apportée par ces terres en raison de leur ancienneté ou en raison de la qualité des sols puisque les terres sont adjacentes à la rivière Bayonne peut aussi expliquer la présence de bâtiments résidentiels plus imposants. (figure 3.31)

Étude de caractérisation de Saint-Félix-de-Valois



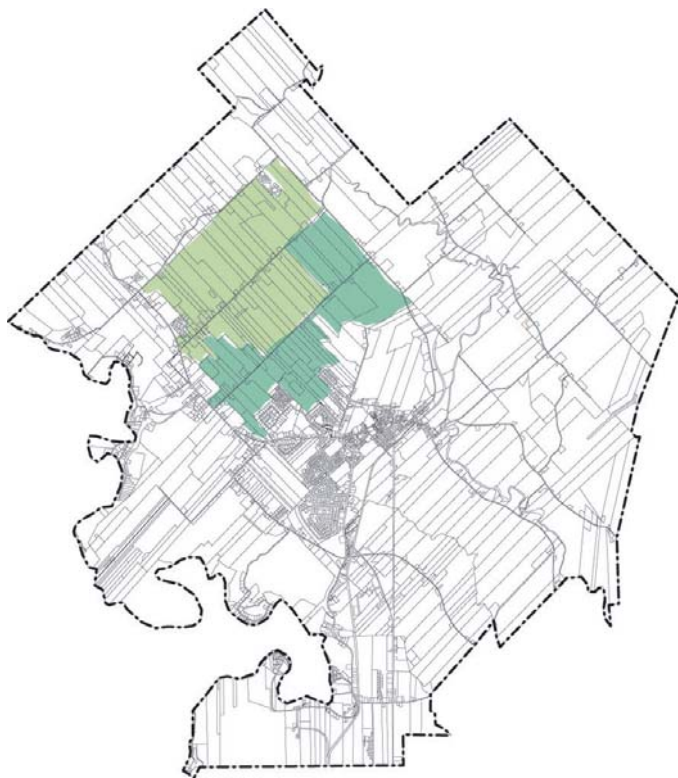
3.29. Perspective visuelle vers le village de Saint Cléophas de Brandon perçue à partir du 3e rang de Brandon. (SFV416).



3.30. Panorama vers les Laurentides, perceptible en continu le long du chemin Saint Norbert. (SFV305).



3.31. Exemple d'organisation d'une parcelle agricole : 3520, rang de la Rivière. L'habitation est illustrée en noir alors que les dépendances sont en gris. (SFV260 et SFV261).



3.32. Localisation des rangs sur lesquels prédominent les exploitations avicoles.