

ÉTUDE DU PATRIMOINE BÂTI

Construction d'un pont sur la route 171
à Scott-Jonction et Taschereau-Fortier



Bergeron Gagnon inc.

CANQ
TR
GE
CA
201

285367

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, Rue Dorchester sud, 7^e
Québec, (Québec)
G1K 5Z1

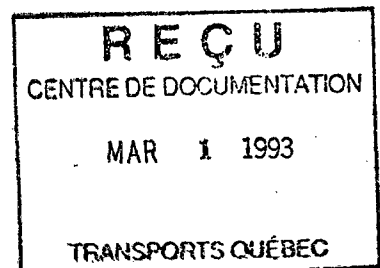
Étude du patrimoine bâti Construction d'un pont sur la route 171 à Scott-Jonction et Taschereau-Fortier

RAPPORT FINAL PRÉLIMINAIRE

présenté par: Bergeron Gagnon inc.

équipe de travail:
Michel Bergeron, ethnologue
Gino Gariépy, historien d'architecture

le 11 mars 1991



Service de l'environnement
Ministère des transports

GAGN
TR
GE
CA
201

AVANT-PROPOS

Dans le cadre des évaluations environnementales en rapport avec les projets de construction routière, le Service de l'environnement du ministère des Transports effectue des études visant à protéger le patrimoine bâti qui pourrait être affecté par lesdits projets.

Le 18 janvier dernier, le Service de l'environnement nous mandatait pour réaliser une étude du patrimoine bâti localisé aux abords du pont situé entre les municipalités de Saint-Maxime-de-Scott et de Taschereau-Fortier dans la Beauce. Le mandat visait à effectuer les recherches documentaires ayant trait au contexte ethno-historique de la zone d'étude et à réaliser un inventaire architectural des bâtiments d'intérêt patrimonial localisés à cet endroit.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	2
Introduction	5
1. Localisation de la zone d'étude	6
2. La méthodologie d'inventaire architectural	8
2.1 Présentation de la fiche d'inventaire définitive	8
2.1.1 La première page de la fiche d'inventaire définitive	
2.1.1.1 Description générale	
2.1.1.2 Ouvertures	
2.1.1.3 Les autres composantes	
2.1.2 La deuxième page de la fiche d'inventaire définitive	
2.1.2.1 L'identification	
2.1.2.2 Architecture	
2.1.2.3 Environnement	
2.1.2.4 Utilisations possibles	
2.1.2.5 Intégrité	
2.1.2.6 Valeur patrimoniale	
2.1.2.7 Quotient patrimonial	
2.1.2.8 La partie "commentaire"	
2.1.2.9 Les photographies	
2.1.2.10 La localisation cartographique	
3. Le contexte ethno-historique	13
3.1 Localisation géographique	13
3.2 Réseau routier	14
3.2.1 Scott, un point stratégique	
3.2.2 Un héritage des seigneuries	
3.2.3 De la route des Seigneurs à l'autoroute Robert-Cliche	
3.3 Rivière Chaudière	17
3.3.1 Les crues de la rivière Chaudière	
3.3.2 Une historique du pont de Scott	
3.4 Historique du village de Scott	21
4. Description de la zone d'étude	26
4.1 Le patrimoine bâti	26
4.1.1 Les bâtiments inventoriés	
4.1.2 Les types architecturaux	
4.1.2.1 Vernaculaire américain	
4.1.2.2 Courant cubique	
4.1.2.3 Victorien	
4.1.2.4 Second Empire	
4.1.2.5 Boomtown	
4.1.2.6 D'inspiration québécoise	
4.1.3 Les édifices dotés d'un statut juridique	
4.1.4 Les territoires régionaux d'intérêt historique	
4.2 Analyse sectorielle de la zone d'étude	30
4.2.1 Secteur "A"	
4.2.2 Secteur "B"	
4.2.3 Secteur "C"	
4.2.4 Secteur "D"	
4.2.5 Secteur "E"	
4.2.6 Secteur "F"	
4.2.7 Secteur "G"	

5. Les recommandations	36
5.1 Recommandations générales relatives à la relocalisation éventuelle des bâtiments	36
5.1.1 Les bâtiments d'intérêt patrimonial à relocaliser	
5.1.2 Le domaine Atkinson	
5.1.3 Les fondations	
5.2 Le pont de fer de Scott	37
5.2.1. Possibilité de réemploi du pont de fer	
5.2.2. Possibilité de démolition du pont de fer	
5.2.3. Le pont neuf	
Bibliographie	42
Annexes	
1. Liste des bâtiments d'intérêt patrimonial	44
2. Exemple de fiche d'inventaire architectural en contexte de terrain	46
3. Fiches d'inventaire architectural définitive	
4. Cotes des critères d'évaluation de la fiche d'inventaire	
5. Identification des zones figurant au plan de zonage	

INTRODUCTION

Le présent document veut faire connaître les résultats de l'inventaire des bâtiments d'intérêt patrimonial et des travaux d'analyse dans une zone qui circonscrit le pont de fer reliant Saint-Maxime-de-Scott¹ à Taschereau-Fortier et les approches de ce pont.

Ce travail d'inventaire et d'analyse constitue un volet de l'étude environnementale enclenchée par le projet de construction d'un nouveau pont sur la route 171 entre Scott et Taschereau-Fortier, une étude placée sous la responsabilité du personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec.

Le rapport débute par la localisation de la zone d'étude. Le second chapitre présente la méthodologie d'inventaire architectural utilisée au cours du mandat. On y décrit les différentes étapes de l'inventaire ainsi que les instruments dont les enquêteurs se sont servis, particulièrement les fiches informatisées.

Le chapitre 3 est consacré à la description du contexte ethno-historique de la région. On y esquisse à grands traits l'histoire de l'établissement du village de Scott, une histoire qui, bien sûr, s'imbrique dans celle de la Beauce elle-même. Les sujets privilégiés y sont les faits ethnographiques et historiques qui ont eu une incidence sur l'évolution du paysage architectural de Scott : la rivière Chaudière, les réseaux routiers et ferroviaires et les industries locales.

Le chapitre 4 réalise une description détaillée de la zone d'étude. Une première partie (4.1) est consacrée au patrimoine bâti ayant fait l'objet de l'inventaire : le nombre et la localisation des bâtiments notamment. Nous présentons également les principaux styles architecturaux auxquels appartiennent les bâtiments inventoriés ainsi que les informations obtenues sur les statuts juridiques de protection. La seconde partie du chapitre 4 (4.2) est, quant à elle, consacrée à une analyse sectorielle de la zone d'étude au point de vue environnemental, topographique et architectural. La diversité des paysages de la zone d'étude oblige en effet à un découpage en secteurs homogènes présentant une certaine unité; un tel découpage a permis une description précise de la zone d'étude.

Enfin, le chapitre 5 est consacré aux recommandations visant à attirer l'attention sur les éléments du paysage bâti les plus sensibles au projet de construction d'un pont. De plus, ces recommandations établissent les orientations qui devront être envisagées pour la protection du caractère patrimonial du paysage bâti.

¹ Municipalité généralement mieux connue sous le nom de *Saint-Maxime* et plus encore sous celui de *Scott*. C'est cette dernière appellation qui sera utilisée dans le présent rapport.

1. LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

Pour tous les volets de l'évaluation patrimoniale en rapport avec le projet de construction d'un nouveau pont à Scott², une zone d'étude uniforme a été définie par le Service de l'environnement du Ministère des Transports. Cette zone d'étude a été établie selon la nature et l'étendue du projet de construction du nouveau pont. Ainsi, la zone d'étude, cruciforme, intègre deux routes et leur intersection. Il s'agit, à Scott, d'une portion de 0.46 km de la route 173 (aussi appelée "route Kennedy") répartie également de part et d'autre du projet de pont et, à Taschereau-Fortier, de la route 171 (court tronçon appelé "route Du Pont") à partir du pont jusqu'à l'intersection avec le chemin Saint-Étienne. De plus, à Scott, la zone d'étude comprend une partie du domaine du manoir Atkinson jusqu'à la voie ferrée.

Le tracé des tronçons de routes inventoriés et le périmètre de la zone d'étude figurent sur la figure 1 (voir page suivante).

² En fait, l'ancien pont, de même que le projet de nouveau pont, sont entièrement situés dans la municipalité de Taschereau-Fortier, la limite entre les deux municipalités longeant la rive droite de la Chaudière. Mais "Scott" désignant une entité géographique plus ancienne, plus concentrée spatialement et plus connue que celle de Taschereau-Fortier, nous ferons plutôt référence au nom de "Scott" pour situer tout élément relatif à la rivière Chaudière — pont compris — situé aux environs de cette municipalité.

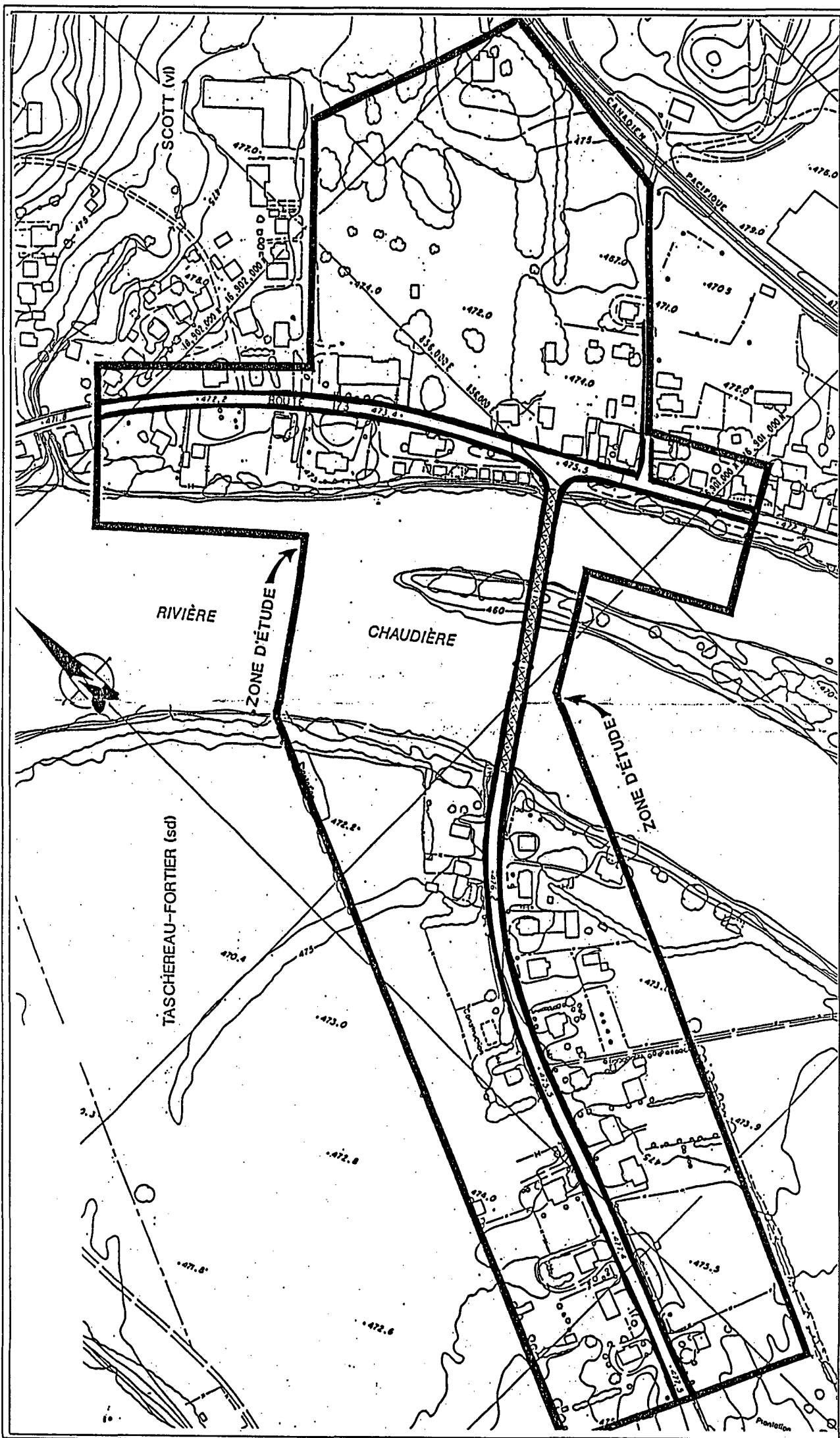


Figure1: Tronçons de routes inventoriés et périmètre de la zone d'étude.

2. La méthodologie d'inventaire

Notre méthodologie d'inventaire des bâtiments patrimoniaux est basée sur un système informatique, utilisant la technologie d'Apple. Elle se caractérise d'abord et avant tout par l'emploi d'un imposant matériel graphique conçu de façon à rendre les données de l'inventaire architectural plus visuelles, plus faciles à comprendre et surtout plus utiles à l'analyse.

La méthodologie d'inventaire repose sur trois instruments, soit: une fiche d'inventaire en contexte de terrain (voir annexe 2), une fiche d'inventaire laboratoire ou définitive (voir annexe 3) et une banque de dessins de composantes architecturales. Ces instruments sont entièrement conçus par ordinateur.

La première étape de la méthodologie d'inventaire implique la prise de photographies (au moins deux par édifice) et la description des bâtiments sur le terrain à l'aide de la "fiche d'inventaire en contexte de terrain". Cette fiche est utilisée pour noter les coordonnées (numéro civique et nom de rue) et les principales caractéristiques des bâtiments (des caractéristiques difficilement observables plus tard sur les photos). Il s'agit notamment de la nature exacte des revêtements extérieurs, de l'état physique et de la description de l'environnement du bâtiment. En même temps que sont remplies les fiches³, les bâtiments sont localisés sur une carte.

Une fois l'étape de l'inventaire sur le terrain accomplie, vient ensuite celle de la préparation des fiches d'inventaire définitives. Celles-ci sont créées pour chaque édifice; nous intégrons d'abord les éléments d'information contenus dans le cahier de terrain. À cela s'ajoutent les éléments permettant de décrire de façon complète les caractéristiques architecturales: forme du plan, nombre d'étages, forme du toit, description des ouvertures, etc. Cette description est faite à partir des données contenues dans le cahier de terrain et dans une banque de dessins informatisés de composantes architecturales comprenant plus de 400 images⁴. À l'aide d'un code, nous "importons" sur la fiche le nom et le dessin de chaque composante spécifique au bâtiment. Cette méthode nous permet de concevoir des fiches regroupant uniquement les caractéristiques propres à chacun des bâtiments inventoriés.

2.1 PRÉSENTATION DE LA FICHE D'INVENTAIRE DÉFINITIVE

La fiche d'inventaire définitive comprend deux pages de format 8 1/2 X 14 imprimées recto-verso. Une troisième page est utilisée pour présenter la carte de localisation du bâtiment ainsi que les photos 3 et 4. Une quatrième page, voire une cinquième, sert occasionnellement pour les photos additionnelles. Il est à noter que les fiches sont assemblées à l'intérieur d'un cahier relié au début duquel figure un index permettant de trouver le numéro de fiche de chaque bâtiment, selon la municipalité, le nom de la rue et le numéro civique.

Les fiches sont présentées dans le cahier en fonction de l'itinéraire choisi pour réaliser l'inventaire:

³ Ces fiches de terrain figurent à l'intérieur d'un document relié, de format 8 1/2 X 14, un document de travail qui n'est pas livré avec le présent rapport.

⁴ Bergeron, Claude et Gino Gariépy, *L'inventaire architectural et le traitement de l'information: mise à jour de la fiche d'inventaire*, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du Patrimoine, novembre 1988, 21p. et 6 annexes.

- rue du Pont à Taschereau-Fortier; côté nord-ouest d'abord, côté sud-est ensuite;
- route Kennedy à Scott; côté sud-ouest d'abord, côté nord-est ensuite

2.1.1 LA PREMIÈRE PAGE DE LA FICHE D'INVENTAIRE DÉFINITIVE

La première page de la fiche d'inventaire définitive se rapporte à la description des composantes de la façade du bâtiment à l'aide d'éléments illustrés. Le nom donné aux composantes provient en grande partie du lexique architectural utilisé par le Service canadien des Parcs pour l'Inventaire canadien des bâtiments historiques.

Quelques mots sur les dessins de la fiche d'inventaire

Sur la première page de la fiche figurent donc une série de dessins conçus par ordinateur décrivant les caractéristiques architecturales du bâtiment. Compte tenu des limites qu'impose le dessin par ordinateur, il ne nous a pas toujours été possible de présenter une image fidèle de toutes les composantes architecturales du bâtiment inventorié. L'objectif étant de représenter l'élément distinctif du matériau ou de la composante et pas nécessairement de la (le) reproduire fidèlement. Par ailleurs, lorsque l'élément à représenter était d'une complexité telle que le dessin n'aurait à toutes fins utiles rien révélé, nous avons opté simplement pour un symbole.

2.1.1.1 Description générale

A l'intérieur de la section appelée "Description générale" sont regroupés les éléments permettant d'obtenir d'un premier coup d'oeil un bon aperçu de l'aspect global du bâtiment. Ainsi, y sont présentés la forme, les matériaux et la relation qu'entretient le bâtiment avec son environnement (l'implantation, la forme du toit, le nombre d'étages, le type de plan au sol, etc.).

2.1.1.2 Ouvertures

La deuxième section de la fiche est consacrée aux ouvertures. Elle permet de connaître la forme, l'emplacement et l'ornementation de la porte et des fenêtres. Une large part de cette section est consacrée à la description détaillée de l'ornementation des ouvertures; on y précise le type de garniture, qu'elle soit située au-dessus, en dessous et sur les côtés, à l'extérieur ou à l'intérieur de la porte (ou de la fenêtre).

2.1.1.3 Les autres composantes

Nous avons rassemblé à l'intérieur de la section appelée "autres composantes" les éléments en saillie ajourée, c'est-à-dire la galerie, l'escalier, le garde-corps, l'auvent, etc. On peut notamment y apprendre l'emplacement de l'escalier principal, sa conception et sa direction. S'ajoutent à cela diverses particularités intéressantes comme la localisation de la cheminée ainsi que l'identification de certains détails de murs.

2.1.2 LA DEUXIÈME PAGE DE LA FICHE D'INVENTAIRE DÉFINITIVE

Si la première page de la fiche d'inventaire veut réaliser une description du bâtiment en attirant l'attention sur chacune de ses composantes prises séparément, la deuxième page contient quant à elle les éléments nécessaires à une appréciation des qualités patrimoniales du bâtiment en plus, bien sûr, d'assurer son identification.

Ce travail d'appréciation s'effectue à l'aide de dix critères d'évaluation regroupés en cinq grandes catégories:

- l'architecture du bâtiment
 - son ancienneté (âge réel ou estimé)
 - la qualité de sa conception
- l'environnement du bâtiment
 - la continuité du bâti qu'assure le bâtiment
 - son cadre immédiat
 - le point d'intérêt qu'il peut constituer
- l'utilisation possible du bâtiment
 - la compatibilité de son usage avec le zonage
- le degré d'intégrité du bâtiment
 - son état physique
 - les modifications qu'il a pu subir
 - les diverses possibilités de changement de site
- la valeur intrinsèque du bâtiment
 - évaluation plus globale de son intérêt en regard de ses qualités ethnologiques et historiques ainsi que des capacités du bâtiment à démontrer ces qualités.

Plusieurs critères d'évaluation sont tirés du guide "Évaluation des bâtiments historiques" produit par Parcs Canada (voir en bibliographie). Cependant, il a fallu adapter certains de ces critères, conçus de toute évidence pour l'évaluation d'édifices de grande envergure, pour les rendre applicables à des constructions résidentielles situées en milieu rural. Chaque critère est examiné et une cote est appliquée selon le résultat de l'examen. Le système de cotation - des choix de réponses variables selon les critères - est présenté à l'annexe 5; rappelons qu'il y est indiqué l'abréviation des cotes, un mot-clé employé lorsque la cote elle-même serait trop longue à inscrire sur la fiche d'inventaire.

Enfin, les réponses aux critères d'évaluation, dont chacune d'entre elles apporte son éclairage à un aspect spécifique de l'intérêt patrimonial du bâtiment, serviront, considérées dans leur ensemble, à produire une cote finale qui cautionne le jugement général porté sur le bâtiment; c'est le quotient patrimonial. Mais reprenons d'abord les critères d'évaluation un à un, lesquels, sur la deuxième page de la fiche d'inventaire, apparaissent regroupés en sections correspondant aux catégories dont il vient d'être question. Par la même occasion, examinons le contenu des autres éléments d'information que cette même page contient comme l'identification, les commentaires et les photographies.

2.1.2.1 L'identification

Le module de l'identification reprend les formes officielles de désignation et les divers éléments d'identification de l'édifice. On y trouve l'adresse, le numéro de cadastre et le type de zonage. Dans ce dernier cas, il s'agit du numéro de zone identifié au plan de zonage de la municipalité. L'annexe 4 donne la signification des numéros de zone employés.

2.1.2.2 Architecture

À l'intérieur de cette section, nous identifions l'âge estimé ou l'âge réel (si disponible) du bâtiment. La courte durée de notre mandat nous a obligé à limiter au minimum le temps consacré à l'évaluation de l'âge des bâtiments. L'âge estimé est le résultat d'une analyse très sommaire, basée sur la forme, les principales caractéristiques ou le style du bâtiment. Par ailleurs, certains propriétaires de maisons rencontrés sur le terrain nous a permis de

connaître la date exacte de construction de plusieurs bâtiments; dans ce cas, l'âge identifié sur la fiche est supposé réel.

La section consacrée à l'architecture aborde également le thème de la conception du bâtiment. Tel que défini dans le guide méthodologique de Parcs Canada, ce critère d'évaluation peut paraître nébuleux; aussi, a-t-il besoin d'être précisé davantage. Il s'agit d'évaluer l'attrait du bâtiment que lui confère la qualité de sa conception (l'impact sur l'observateur de l'idée du concepteur, en quelque sorte). L'appréciation de la qualité de la conception d'un bâtiment se traduira souvent, dans la pratique, par l'évaluation de l'effort fourni par le concepteur⁵ et du soin que ce dernier a apporté à son travail de conception.

2.1.2.3 Environnement

Dans cette section, nous reportons des informations déjà colligées sur le terrain, savoir: la continuité, le cadre et le point d'intérêt. Le premier critère nous permet de déterminer dans quelle mesure le bâtiment contribue à assurer la continuité ou le caractère du bâti de la région; c'est donc la représentativité du bâtiment qui est alors concernée. Le deuxième critère, quant à lui, analyse le cadre extérieur du bâti ou son aménagement paysager; on cherche à déterminer la représentativité du bâtiment par rapport au caractère dominant de la région. Enfin, le critère appelé "point d'intérêt" analyse le niveau d'importance du bâtiment par rapport aux autres de sa région, savoir s'il s'en détache nettement ou s'il s'y confond.

2.1.2.4 Utilisations possibles

La section intitulée "utilisations possibles" s'intéresse à l'usage du bâtiment. Ce critère permet de déterminer le degré de compatibilité de l'usage actuel du bâtiment relativement à l'affectation prévue au zonage et à la fonction générale de la rue ou du quartier.

2.1.2.5 Intégrité

Cette section, qui veut mesurer l'intégrité globale du bâtiment (extérieur seulement), regroupe les trois critères les plus facilement discernables soit *de visu* sur le terrain, soit à l'examen des photographies; ce sont l'état (physique) actuel, les modifications (le plus souvent dans le sens d'altération) que le bâtiment a pu subir depuis son origine et enfin, l'éventualité de changements concernant son site même.

La cote donnée au critère "état" sanctionne l'état physique général de l'extérieur du bâtiment. La portée du jugement sur l'état physique est en fonction, bien sûr, de la brièveté des visites.

Le critère "modification" se rapporte à l'état d'authenticité du bâtiment; il y est évalué ce qui nous est parvenu du bâtiment⁶ par rapport à son aspect d'origine supposé et ce, en mettant l'emphasis sur les modifications de parcours qui ont pu en amoindrir l'authenticité. Le critère "site" attire l'attention sur les modifications qui ont pu être apportées au site même du bâtiment. Est alors pointée, parmi les modifications de site qu'a pu subir le bâtiment, l'altération la plus grave (ce qui n'exclut pas évidemment, qu'il en existe d'autres plus bénignes). Par exemple, une modification d'orientation ou de marge de recul d'une maison ancienne l'affectera davantage que son

⁵ Le concepteur, bien sûr, peut ne pas être un architecte ou autre concepteur professionnel. De fait, les concepteurs des maisons d'habitation anciennes ne sont souvent que les constructeurs eux-mêmes.

⁶ Contrairement à la méthodologie du document de Parcs Canada, l'évaluation n'est pas produite pour les différentes sections du bâtiment mais globalement.

déplacement ou le remplacement de son solage par de nouvelles fondations en béton.

2.1.2.6 Valeur intrinsèque

La notion de "valeur intrinsèque" veut évaluer d'une façon très globale la part du bâtiment qui a été épargnée par les modifications non souhaitables (plus particulièrement les rénovations récentes). Ainsi, plus les modifications sont étendues et irréversibles, moins la valeur intrinsèque du bâtiment sera élevée.

2.1.2.7 Quotient patrimonial

Le quotient patrimonial cumule les cotes données aux dix critères déjà examinés. Ainsi, une cote générale d'appréciation est-elle fournie pour chacun des bâtiments. Cette cote donnera une excellente idée de la qualité patrimoniale de chaque bâtiment. Le quotient patrimonial est établi mathématiquement à partir de la transcription en points des cotes de chaque critère d'évaluation. Cette transcription chiffrée figure à l'annexe 4. Le quotient patrimonial correspond simplement à l'addition des points obtenus pour chacun des critères; il est ensuite présenté en rapport avec le total possible, soit 40. Le quotient patrimonial sera intégré au rapport.⁷

2.1.2.8 La partie "commentaire"

Dans la partie "commentaire" nous complétons l'information utile à la connaissance du bâtiment. On y précise certains matériaux de revêtement, des caractéristiques architecturales particulières ou rares, etc. Également, l'évaluation du quotient patrimonial, qui peut paraître à première vue paradoxale pour certains bâtiments, pourra être commentée; en ce sens, les remarques concernant les interventions récentes subies par les bâtiments s'avérant particulièrement éclairantes. Pour les bâtiments à valeur patrimoniale élevée, s'ajoutent des commentaires historiques ou architecturaux, tirés de l'un ou l'autre des ouvrages figurant en bibliographie ou résumant une impression notée dans le cahier de terrain.

2.1.2.9 Les photographies

Deux photographies de base représentent toujours la façade avant et les murs latéraux au bas de la page 2 de la fiche. Des photos supplémentaires illustrent souvent un détail architectural, un bâtiment secondaire, etc. Ces photos additionnelles ont été localisées sur la troisième ou la quatrième page. Les numéros des négatifs correspondants sont indiqués au bas de chacune des photos et à la fin de première page pour les photos figurant à la page 3 ou à la page 4.

2.1.2.10 La localisation cartographique

La localisation des bâtiments inventoriés est effectuée à l'aide d'un extrait de carte figurant au bas de la page 3 de la fiche. Sur chacune des fiches, le bâtiment coloré en noir correspond au bâtiment principal inventorié, alors que des hachures obliques identifient les bâtiments secondaires d'intérêt patrimonial (remise ou hangar) dont les photographies figurent sur les fiches d'inventaire.

⁷ La liste des bâtiments d'intérêt patrimonial présentée à l'annexe 1 montre le quotient patrimonial de chaque bâtiment d'intérêt.

3. LE CONTEXTE ETHNO-HISTORIQUE

Pour mieux saisir l'intérêt que présentent aujourd'hui les éléments patrimoniaux de la zone d'étude, il faut situer un peu solidement le contexte historique à l'intérieur duquel s'est développé le paysage caractéristique du village de Scott. Mais en lieu et place d'un parcours historique tous azimuts, lequel s'avérerait plutôt stérile dans le cadre de la présente étude, il sera proposé un nombre limité de thèmes qui ont encore aujourd'hui une incidence visible sur le milieu, quitte à saisir au passage les occasions d'approfondir un aspect de la recherche qui paraît particulièrement éclairant. Ainsi la localisation géographique de la zone d'étude et l'évolution du réseau routier auquel elle appartient seront décrites en détail. Également, la présente étude ne saurait être complète sans une courte rétrospective des influences de la rivière Chaudière sur la zone d'étude en particulier. Enfin, une rapide historique du village de Scott permettra de situer les événements (surtout socio-économiques) importants depuis sa fondation jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

3.1 Localisation géographique

Sans trop insister sur la seule localisation géographique de la zone d'étude — une simple carte routière dit tellement plus, en ce sens, qu'une description — il importe surtout de déterminer l'unité territoriale à laquelle la zone d'étude appartient; entendons l'unité territoriale qui lui est la plus *naturelle*. En effet, dans le cas de Scott, village "frontalier" qui a toujours été situé à l'extrême limite de l'entité géographique à laquelle on a pu le rattacher, l'exercice n'est certainement pas facile.

Le village de Scott est établi sur le territoire d'une seigneurie; non pas de l'une des cinq seigneuries de la Beauce concédées à partir de 1736 mais bien d'une seigneurie de la vallée du Saint-Laurent, celle de Jolliet, concédée beaucoup plus tôt, soit en 1692. Bien sûr, cette seigneurie ne représente plus qu'un vague souvenir historique lors de la fondation officielle de Scott en 1895 mais notons toujours que la première unité territoriale de l'endroit ne faisait pas partie de la Beauce.

Par contre, les origines du peuplement de Scott sont bien beauceronnes. Comme nous le verrons plus loin, la grande paroisse de Scott (qui comprenait alors le territoire actuel de la municipalité de Taschereau-Fortier) a été détachée des paroisses de Sainte-Marie, Saint-Isidore et Saint-Bernard. De plus, avant son érection en paroisse, Scott était desservi par voie de mission par le curé de Sainte-Marie.

Aujourd'hui, Scott est situé à l'extrémité nord de ce qui est convenu d'appeler "la Beauce" et, de ce fait, dans l'arrière pays de la rive sud du Saint-Laurent. Cette position particulière, à cheval entre deux unités territoriales, se répète aussi — on pouvait s'en douter — au niveau des unités de paysage. C'est à partir de Scott que la plaine alluviale⁸ de la rivière Chaudière, bien encaissée lorsqu'elle traverse, en amont, le plateau apalachien, disparaît pratiquement du paysage pour se fondre avec celui des basses terres du Saint-Laurent. En effet, par rapport à la rivière Chaudière, les géographes situent le piémont, cette jonction graduelle entre les basses terres et le plateau apalachien, de Scott à Vallée-Jonction.

⁸ Ce que l'on nomme plus couramment la *vallée* de la rivière Chaudière.

Depuis 1982, Scott, de même que Taschereau-Fortier, est rattaché à la MRC de la Nouvelle-Beauce, l'un des trois MRC qui forment la Beauce.

3.2 Réseau routier

3.2.1 Scott, un point stratégique

La zone d'étude met en évidence un point stratégique — sinon marquant — du réseau routier local et ce, pour plusieurs raisons :

- Comme dans chacun des autres villages et villes riverains de la Beauce, le pont de Scott réalise le contact entre les systèmes routiers de la rive droite et de la rive gauche de la Chaudière.
- C'est dans le village même de Scott que la route 173, partie de Lévis via Saint-Henri, commence à longer la Chaudière jusqu'à un peu au-delà de Saint-Georges où elle quitte la rivière pour bifurquer vers Jackman aux États-Unis.
- À partir de la 173 à Scott, le pont permet d'accéder, par la rue *Du Pont* à Taschereau-Fortier, au rang *Du Bord de l'Eau* (la route 171 longe la rivière jusqu'à Saint-Étienne), au rang *Saint-Étienne* (un prolongement de la 171 qui suit la rivière jusqu'à Sainte-Marie, le rang *Saint-Georges* (un rang-montée typique de l'endroit qui permet aux agriculteurs de Saint-Bernard d'accéder à la route 173 via le pont de Scott) et enfin, la route Larochelle (qui joue un rôle similaire pour la municipalité de Saint-Patrice⁹.

La figure 2 de la page suivante illustre bien le rôle que le pont de Scott joue à l'intérieur du réseau routier local.

3.2.2 Un héritage des seigneuries

La forme actuelle de la structure routière de la région, telle qu'on peut la voir sur la carte, procède d'usages aussi anciens que peuvent l'être les origines mêmes de la Beauce. Aussi, la fonction de départ de chacune des parties de cette structure répond-elle à des besoins et à des contraintes définies dès ces époques anciennes et l'on pourra reconnaître ces fonctions tant et aussi longtemps que des besoins et des contraintes analogues à celles d'origine subsisteront.

Dans un premier temps, le réseau routier intérieur de la Beauce est resté intimement lié la rivière Chaudière. De fait, la rivière Chaudière semble bien avoir tenu, pour l'établissement de la trame cadastrale de la vallée — à plus forte raison de sa trame routière — un rôle analogue à celui qu'avait le fleuve dans le dessin du plan cadastral dans la plaine du Saint-Laurent. Mais alors, c'est l'orientation du plan cadastral qui diffère : selon l'axe nord-est-sud-ouest dans la plaine du Saint-Laurent et selon l'axe — à angle droit avec le premier — nord-ouest-sud-est dans la vallée de la Chaudière. Le réseau routier de la vallée témoigne encore du plan cadastral primitif établi au temps des premiers seigneurs de la Beauce au cours des XVIII^e et XIX^e siècles: les seigneuries divisées en rangées de lots

⁹ Effectivement, les enquêteurs ont pu — très vite — se rendre compte qu'une large part du trafic passant par le pont de Scott est constitué par le transport par camion de produits agricoles.

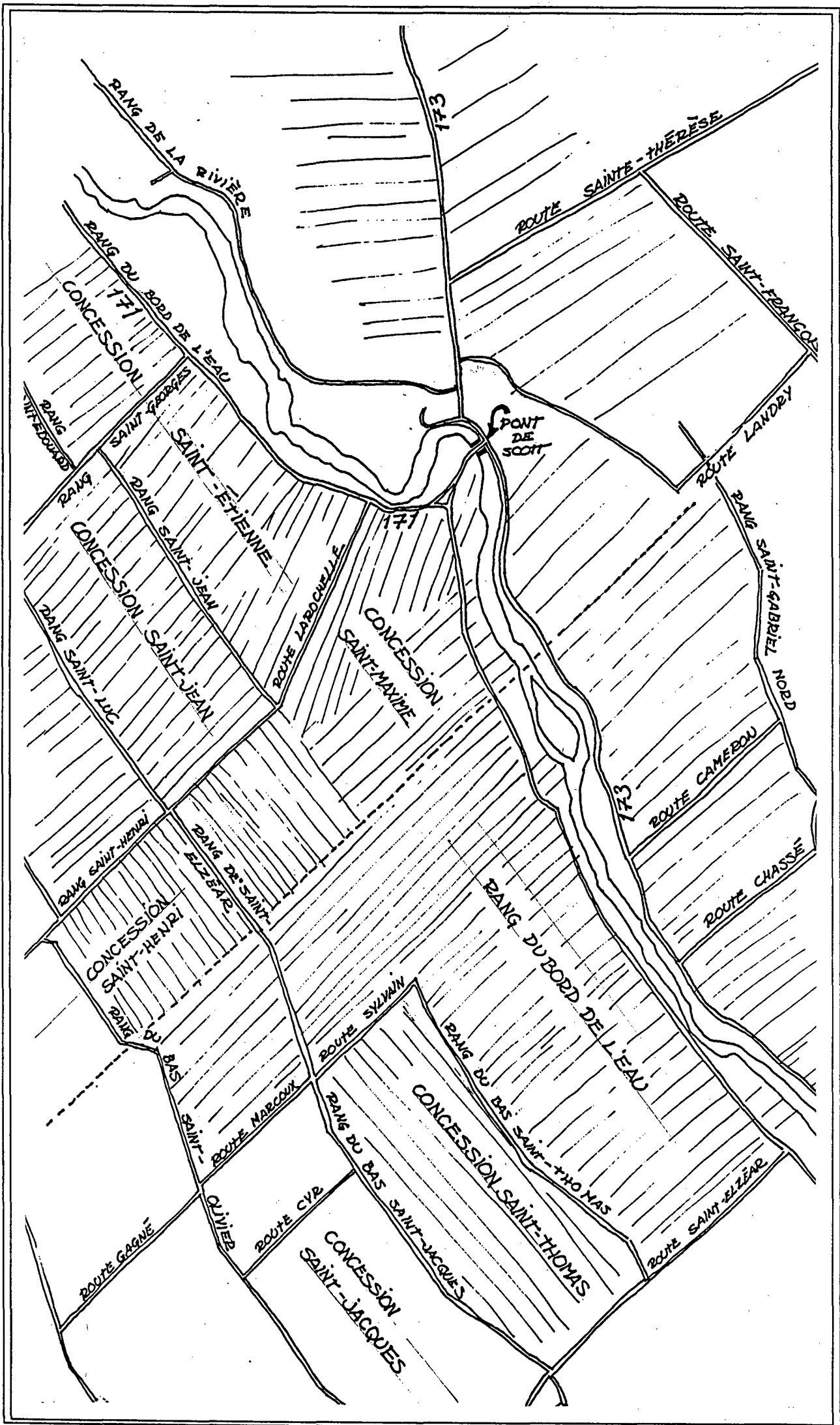


Figure 2: Situation du pont de Scott dans le réseau routier local. Indication des orientations cadastrales.

appelées *rangs* ou, beaucoup plus souvent, *concessions*¹⁰. Rangs et concessions se différencient entre eux au moyen de noms se distinguent entre eux au moyens de nom de Saints. Les lots sont étroits et profonds de manière à ménager un accès à la voie de desserte (appelée *rang*) pour le plus grand nombre possible de censitaires. La première de ces dessertes (souvent appelée "*rang Du Bord de l'Eau*") parallèle à la rivière et située sur la rive immédiate de celle-ci, porte le noyau de développement, un village qui pourra croître jusqu'à, éventuellement, former une petite ville. D'autres rangs, parallèles au premier, se développeront peu à peu vers l'intérieur des terres. Ensuite, des montées, voies d'accès qui prennent habituellement le nom de *route*, viennent joindre les rangs les uns aux autres à des intervalles assez rapprochés.

Voilà décrite dans ses grandes lignes la configuration du système routier de la vallée de la Chaudière. Sachons toutefois qu'à l'intérieur de ce quadrillage on rencontre des chemins autant irréguliers que la rivière est sinueuse¹¹, le plan cadastral lui-même est plutôt capricieux. Les concessions sont même parfois à angle droit les unes par rapport aux autres.

Phénomène caractéristique, les montées transversales qui prennent pour l'occasion le nom de *rang*, desservent alors, d'un côté, une rangée de lots pour, de l'autre côté, border les lots de la concession voisine dans le sens de leur longueur. Un paysage somme toute fort animé et se distinguant tout à fait de celui des cantons — aux tracés manifestement plus cartésiens¹² — établis après la conquête (à partir de 1800) sur les coteaux autour du territoire seigneurial comme Frampton ou Broughton, pour n'en citer que quelques-uns. Il faut retenir que même si l'époque de fondation de la paroisse de Saint-Maxime-de-Scott est très postérieure à celle de la plupart des paroisses cantonales des alentours, Scott possède bien la trame cadastrale d'une seigneurie.

3.2.3 De la route des seigneurs à l'autoroute Robert-Cliche

L'histoire du réseau routier extérieur de la Beauce, c'est celle d'une route, en particulier la route identifiée aujourd'hui par le numéro 173. L'actuelle route 173 est, en quelque sorte, le résultat des efforts fournis pour relier la Beauce à Québec et, sur cette base, joindre Québec aux États-Unis via la Beauce. De plus, la route 173 constitue l'épine dorsale du réseau routier beauceron en longeant la rivière Chaudière sur toute l'étendue de la Beauce et, au passage, en formant l'artère principale des localités riveraines. Il en est ainsi tout particulièrement à Scott où le village a conservé ce caractère linéaire des agglomérations primitives.

¹⁰ En ce sens, on peut avancer, sans grand risque d'erreur, que les marques des tracés cadastraux — les clôtures et les haies vives par exemple — et le dessin du réseau routier local constituent les seules traces visibles dans le paysage actuel des premiers établissements datant du régime français. S'ils restent les seuls témoignages tangibles de cette époque, plan cadastral et réseau routier n'en représentent pas moins, encore aujourd'hui, la trame de base du paysage rural.

¹¹ Et c'est particulièrement le cas à la hauteur du méandre de Scott.

¹² On se souviendra, à ce propos, de la description du canton de Warwick, un exemple typique (voir Bergeron, Gagnon Inc., *Étude du patrimoine bâti. Réaménagement de la route Saint-Albert - Warwick*).

La 173 s'est établie par longues étapes, au rythme du développement de la Beauce. Les débuts de ce chemin datent des tout premiers épisodes de l'histoire de la Beauce.

«Quand les trois premiers seigneurs, le 23 septembre 1736 et un quatrième le 15 avril 1737, obtinrent du gouverneur de Beauharnois et de l'intendant Hocquart des concessions sur les bords de la Chaudière, en arrière de la seigneurie de Lauzon, donc à six lieues du fleuve, il leur fut imposé l'obligation d'ouvrir conjointement, dans un délai de trois ans, un chemin carrossable depuis le Saint-Laurent jusqu'au bord de leur seigneurie.»¹³

Ce premier "chemin carrossable" — une simple piste tracée le long de la rivière Chaudière de Sainte-Marie jusqu'au fleuve — ne servira qu'une vingtaine d'années : on parle de la *route des Seigneurs* (voir figure 3). En 1758, la route de la Beauce acquiert un tracé très semblable au parcours actuel du tronçon nord de la 173 : un raccourci direct vers Pointe-Lévis via Saint-Henri en partant de l'emplacement actuel de Scott.¹⁴

C'est la *route justinienne* qui tire son nom du Récollet Louis Alexandre Constantin, frère Justinien de son nom en religion. Mais c'est moins sa désignation que les anecdotes rattachées à la route justinienne qu'il importe de rappeler.

Cette route est à l'origine d'un surnom célèbre qui "colle" encore aux Beaucerons, voire même revendiqué par certains d'entre eux. La route justinienne traversait le bois de Sartigan, une vaste forêt marécageuse s'étendant entre Scott et Saint-Henri. Aussi les colons arrivant à Lévis ou à Québec avec de la boue jusqu'aux cuisses étaient aussitôt identifiés : des "jarrets noirs" de la Beauce! Si le récit fait encore sourire, du moins dans cette version¹⁵ écourtée qui demeure la plus connue, il n'en révèle pas moins l'état de ce sentier, un état qu'on peut qualifier d'effroyable et qui a duré fort longtemps. C'est que l'entretien des routes de l'époque était assuré par corvées. Va pour une route qui passe sur sa terre mais une voie aussi éloignée du territoire habité et qui, par-dessus le marché, devait franchir une véritable tourbière dans une forêt inquiétante¹⁶, il y avait là de quoi mettre à l'épreuve la célèbre générosité beauceronne. Effectivement, l'odieuse obligation de l'entretien de la route justinienne a longtemps constitué un sujet de profonde dissension dans la population locale. Préférait-on en subir les conséquences? Les habitants ne semblaient pas trop se formaliser de l'état de cette route puisqu'ils mirent au point des moyens de transport adaptés aux pires conditions routières¹⁷.

¹³ Provost, Honorius. *Sainte-Marie de la Nouvelle-Beauce*, dans : En collaboration. *Sainte-Hélène de Breakeyville d'hier à aujourd'hui*, p. 12.

¹⁴ D'aucuns diront que ce premier tracé prenait son départ à Sainte-Marie, alors la paroisse la plus au nord de la Beauce. Une chose paraît cependant certaine : à l'époque même de l'ouverture de la route justinienne, la route inter-villages n'existait pas encore.

¹⁵ Madame Jeanne Pomerleau, auteure et spécialiste de l'histoire de la Beauce, signale que le fameux surnom ne viendrait pas tellement de la couleur des jambes des hommes que de celle des jarrets des chevaux au sortir de la forêt de Sartigan.

¹⁶ Le légendaire de la Beauce peuple en effet la forêt de Sartigan de bien menaçants paroissiens : lutins, diables et revenants n'en sont que les exemples les plus connus.

¹⁷ Par exemple, on devait traverser la forêt de Sartigan au printemps — la pire saison pour les routes — dans le but d'aller écouler à Lévis ou Québec les surplus de produits de l'érable. Se formaient alors des caravanes de *mémoires à billots*, une sorte de robuste traîneau hippomobile conçu pour le transport lourd sur les chemins à peine tracés. D'autres apportaient les savanes de Saint-Henri montés sur leur cheval équipé du *panneau*, une selle en peau de mouton garnie de sacs confectionnés à même un long panneau de toile.

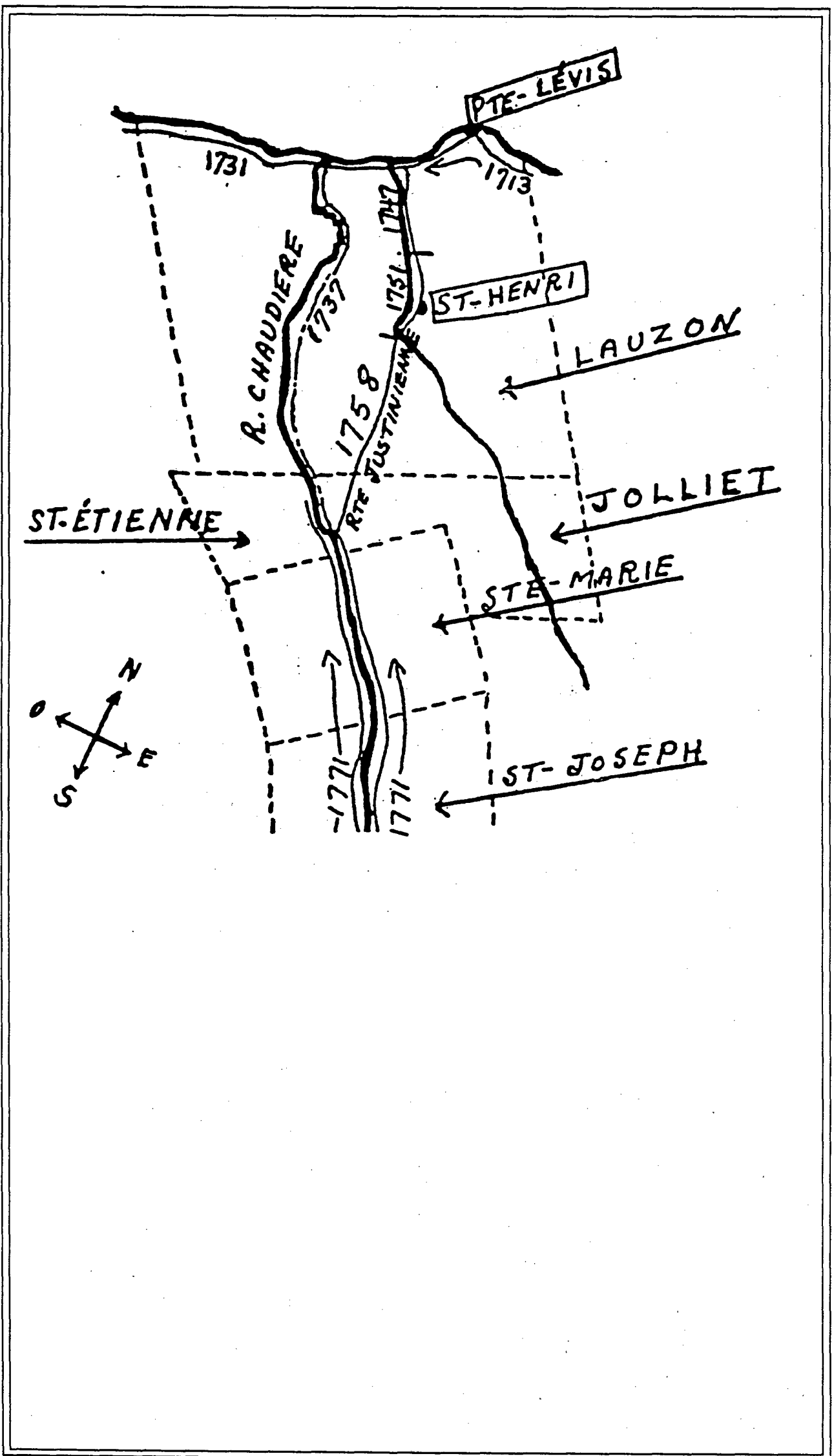


Figure 3: Carte tracée par l'abbé Honorius Provost montrant le chemin des Seigneurs tel qu'il était en 1737. Source: Honorius Provost, 1970, *Ste-Marie de la Nouvelle-Beauce*.

Il faudra donc attendre de longues années avant que cette route, une fois convenablement *fascinée*¹⁸, ne devienne praticable.

Bien longtemps avant l'implantation d'une route riveraine, on sait que la rivière servait déjà de moyen de communication et de transport entre la plaine laurentienne et les zones montagneuses des Appalaches.¹⁹ Il en était de même pour une autre rivière, avantageusement située tête-bêche par rapport à la Chaudière, la rivière Kennebec. La Kennebec prend sa source dans la région appalachienne criblée de lacs et de ruisseaux non loin d'un affluent important de la Chaudière, la rivière Linière. De là, la rivière Kennebec traverse la Nouvelle-Angleterre pour se jeter enfin dans l'Atlantique. Le couloir Chaudière-Kennebec a donc constitué une voie de communication naturelle entre la Nouvelle-Angleterre et la Nouvelle-France.

Il était, de ce fait, prévisible que les routes riveraines de ces deux rivières aient été réunies assez tôt dans l'histoire de la Beauce. C'est donc au cours du premier tiers du XIX^e siècle que la route de la Beauce devient route internationale avec le *Kennebec road* qui relie la Beauce à Jackman dans le Maine.

*«Entre 1815 et 1830, s'appuyant sur le réseau routier qui se prolonge alors jusqu'aux limites de Saint-Georges, le gouvernement de Québec fait entreprendre la construction d'une route internationale, le Kennebec road, qui rejoindra le réseau routier du Maine. Ainsi se trouvent facilités les échanges qui ont toujours existés entre la Beauce et la Nouvelle-Angleterre.»*²⁰

Après un longue intermède dû, notamment, à l'engouement généralisé pour le transport par voie ferrée, la route de la Beauce sera modernisée pendant la Seconde Guerre mondiale et prendra dès lors le nom de *route Lévis-Jackman*. Les contours définitifs de l'actuelle route 173 sont obtenus. Il ne lui restera plus, à partir de 1977, qu'à être doublé en partie par l'autoroute de la Beauce (autoroute Robert-Cliche) qui, par un curieux retour des choses, suivra le tracé... de la route des Seigneurs.

LA ROUTE 173

Chronologie partielle

- | | |
|--------|---|
| 1737 — | Le chemin des Seigneurs, à partir de Sainte-Marie, longe la rive droite de la rivière Chaudière jusqu'au fleuve. |
| 1758 — | On abandonne le premier chemin pour la route justinienne qui quitte la rivière Chaudière à l'emplacement actuel de Scott pour rejoindre la Pointe-Lévis en passant par Saint-Henri. |

¹⁸ Fasciner un chemin : ancienne technique de remblayage des chaussées en terrain marécageux; pour stabiliser le remblai de terre ou de pierre, on y incorporait une structure de fascines (branchage) et/ou de troncs d'arbre.

¹⁹ Le bassin hydrographique de la rivière Chaudière aurait été habité sinon emprunté pour aller d'un lieu à un autre depuis quelque 6 000 ans par les Amérindiens. On sait notamment que les Abénaquis affectionnaient ce passage. Pour les colons de la Beauce, la Chaudière a longtemps été le seul moyen de communication avec l'extérieur.

²⁰ Breton, Jean-René. *Le façonnement d'un paysage*, dans : la revue *Continuité*, printemps 1987, p. 26.

1815-

1830 — Une route internationale, le Kennebec road, relie la rive droite de la Chaudière à une route américaine qui, via Jackman, longe la rivière Kennebec jusqu'à l'Atlantique.

A partir

de 1940 - La route est modernisée et prend dès lors le nom de route Lévis -Jackman (son tracé correspond à l'actuelle route 173).

1977 — La route est doublée en partie par l'autoroute de la Beauce (Robert-Cliche).

3.3 Rivière Chaudière

3.3.1 Les crues de la rivière Chaudière

On connaît le caractère quasi légendaire des crues printanières de la rivière Chaudière. Lorsqu'un habitant²¹ de Scott nous raconte l'inondation de 1917 en décrivant des granges, des arbres et des maisons *qui passaient par là, devant chez lui* après avoir emporté une travée du pont de fer, on devient en effet vite enclin à croire que les humeurs de la rivière ont, certes, contribué à façonner la réputation de la Beauce mais aussi marqué le paysage bâti des rives de la Chaudière. C'est bien le cas, notamment à Scott où les risques d'inondation sont particulièrement élevés :

«Le tronçon qui traverse le territoire de la M.R.C. correspond en partie à une zone où le courant est très faible. Il s'étend de l'Enfant-Jésus à Scott, soit une distance de 14,6 km. Ce segment a une dénivellation de 87 cm. Avec une pente aussi faible, ce secteur constitue une zone critique à l'écoulement de l'eau. Par conséquent, le danger d'inondation au printemps, à la fonte des neiges (inondation glacielle) et lors de grandes pluies d'été et d'automne (inondation pluviale) est toujours présent. A partir de Scott, la pente de la rivière s'accroît, 3,3 mètres par kilomètre et l'écoulement s'accélère. C'est le début de la Basse-Chaudière.»²²

De plus, à Scott, de nombreux obstacles freinent l'évacuation des glaces vers l'aval : le contour en méandre de la rivière à cet endroit, l'île, les piles du pont et les berges remblayées.

Le fait est que les habitants ont toujours bâti en zone inondable : longtemps, les avantages de l'occupation de la rive immédiate de la rivière l'on emporté sur ses inconvénients. Dans la Beauce, les terres inondables étant les plus fertiles, on pouvait s'attendre à retrouver les bâtiments de la ferme près du rivage, la rivière elle-même constituant toujours un point d'attraction puissant par les ressources qu'elle offrait (facilités de transport, flottage, pêche et — l'une des plus importantes — le panorama). Mais plus que cela encore, seule une habitude profondément enracinée peut expliquer l'implantation de villages comme Scott en pleine zone inondable : en toute logique, une implantation aussi tardive aurait dû bénéficier de l'expérience passée. C'eût été compter sans cette fatalité toute beauceronne qui fait concevoir les inondations plus comme un événement saisonnier — somme toute heureux puisqu'il marque la fin de l'hiver — que comme une catastrophe.

Mais enfin, l'augmentation de la fréquence des inondations aidant²³, on commença à vouloir se soustraire des désagréments qu'elles apportaient, désagréments qui pouvaient comporter de lourdes pertes financières autant individuelles qu'à l'échelle de la communauté.

«La rivière Chaudière avec ses débordements fréquents a obligé les habitants à repenser leur manière d'occuper le territoire. Ainsi, les routes, les fermes,

²¹ Il s'agit du propriétaire de la maison au no 7 de l'inventaire, rencontré lors de l'inventaire sur le terrain.

²² Proposition préliminaire du schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de la Nouvelle-Beauce, p. 16-17.

²³ Une théorie voudrait en effet que la gravité et la fréquence des inondations aient augmenté au cours des siècles au fur et à mesure du déboisement des territoires du bassin hydrographique de la rivière Chaudière et de la multiplication des obstacles dans son lit même (remblayage des berges, piles des ponts, etc.).

les établissements seigneuriaux et les coeurs de villages primitifs ont-ils été lentement déplacés vers le pied des coteaux afin de les mettre à l'abri des inondations. En Beauce, tout déménage et cette vieille habitude continue encore aujourd'hui.»²⁴

À Scott même, un tronçon de la route Kennedy a été déplacé. À l'intérieur de la zone d'étude, toute la partie de la route située au nord-ouest du pont a été remontée vers le coteau et plusieurs maisons situées le long de ce tronçon ont été relocalisées dans les rues transversales.

S'il y a un aspect à la fois insolite et remarquable dans la petite histoire de la Beauce, c'est en effet cette "mobilité" des édifices. Non pas que les Beaucerons aient été les instigateurs de la technique de déplacement des maisons²⁵, c'est plutôt la fréquence des déplacements — donc l'apparente facilité de la technique — qui étonne. Aussi, bien des maisons fort anciennes présenteront un solage dont la technique ne correspond pas à l'âge de la maison elle-même. Ou encore la présence sur une rue transversale d'une maison dont l'âge correspondrait à l'époque de l'implantation du noyau primitif du village trahirait ainsi sa relocalisation.

3.3.2 Une historique du pont de Scott

1852 — Un pont de bois, dit "sur chevalets" est construit sur la Chaudière un peu en amont de l'emplacement du pont actuel.

1880 — Un autre pont de bois est construit à l'endroit du pont actuel.

1897 — Ce pont devient dangereux. Il est réparé et pris en charge par un particulier. Le pont devient alors payant. Le système fonctionne jusqu'en 1914.

1914 — Construction du pont de fer actuel par la MacKinnon Holmes & Co. Ltd. Il est considéré, avec ses 600 pieds de longueur, comme l'un des plus longs ponts de fer jetés sur la Chaudière.

1917 — La troisième travée du pont, celle de la rive gauche, est arrachée sous la poussée des glaces, granges et arbres charriés par une inondation exceptionnelle.

1986 — Le pont subit des avaries qui remettent en question sa capacité de charge.

1991 — Le pont ne répond plus aux normes de sécurité du M.T.Q.

²⁴ Breton, Jean-René. Le façonnement d'un paysage, dans : la revue Continuité, printemps 1987, p. 25.

²⁵ Une technique qui, partout dans le Québec d'avant la révolution industrielle est la même :

- 1) construction d'un *chantier* qui permettra à la maison de glisser sans heurt;
- 2) pose de lourds patins de glissement sous la maison et levage de la maison à l'aide de vérins à vis ou de leviers;
- 3) halage de la maison au moyen d'un (ou de deux) *cabastran* (cabestan) mu par un seul cheval;
- 4) au fur et à mesure de l'avancée, déplacement graduel du chantier et du cabestan.

3.4 Historique du village de Scott

1852 — Un premier pont de bois est construit sur la Chaudière un peu en amont de l'emplacement du pont de fer actuel.

Il permet la jonction entre les paroisses de l'ouest tel Saint-Bernard et la route justinienne ou le Kennebec road. Notons que ce pont est construit en terrain vierge hormis la route elle-même.

1868 — Charles Scott, constructeur de la section Lévis-Kennebec du chemin de fer *Québec Central*, installe le terminus de cette section à l'emplacement actuel de Scott-Station.

Il s'agit du premier établissement connu à Scott: la station de Scott-Jonction. On attribue donc directement au chemin de fer la formation du village de Scott, au même titre que Vallée-Jonction, Tring-Jonction et la Guadeloupe. Signalons toutefois l'écart considérable qui existe entre l'époque de l'apparition de la station et celle de la fondation proprement dite de la paroisse.

1879 — Un certain Crawford construit un moulin à scie non loin de la station. Peu à peu les colons s'installent; tant et si bien en fait qu'ils font la demande d'une mission.

Probablement par flottage, les bois arrivent d'aussi loin que Saint-Théophile et même au-delà de la frontière américaine. Il s'agit d'une industrie très importante pour la communauté naissante. Ce moulin fonctionnera jusqu'en 1910 date à laquelle il est incendié. Un autre moulin le remplace en 1912 mais il est à son tour détruit dans un incendie.

1882 — Il y a déjà un bon noyau d'habitants le long du méandre de Scott. Ils obtiennent la mission demandée. C'est le curé de Sainte-Marie qui dessert la mission.

Dans le Québec du XIX^e siècle, la formation d'une mission dans une vie par un prêtre non encore résidant constitue habituellement toute la première étape de la création d'une nouvelle paroisse.

1886 — Scott obtient son premier missionnaire résidant. On lui bâtit une chapelle et un presbytère sur le coteau, à l'endroit occupé par l'église et le presbytère actuel.

La population est donc suffisante pour faire vivre un prêtre convenablement. Notons qu'il ne s'agit pas encore d'un curé, le lieu n'étant pas encore érigé en paroisse.

1892 — On construit une beurrerie à l'extrémité sud du village. Le missionnaire procède à l'ouverture des registres paroissiaux.

Une beurrerie ne peut s'implanter dans un secteur agricole neuf qu'à partir du moment où la clientèle — les agriculteurs — est suffisamment installée (vente des surplus de lait) et suffisamment nombreuse pour fournir la matière première.

1895 — La paroisse de Saint-Maxime-de-Scott est érigée canoniquement et civilement; arrivée du premier curé résidant. On fonde une autre industrie importante : la *Brigade de Scott*.

Désormais les habitants peuvent s'identifier à une paroisse qui leur est propre. La rencontre de deux lignes de chemin de fer à Scott semble commencer à stimuler l'économie : on profite des possibilités de ce moyen de transport pour livrer ou exporter des produits locaux comme la brique. Cette briqueterie, comme celle de Saint-Georges

Ouest par exemple, a contribué à populariser la brique pour la construction des résidences cossues.

1896 — La paroisse est érigée en municipalité.

L'érection municipale, avec l'élection d'un maire et de son conseil constitue une autre étape importante pour l'organisation sociale et économique de la paroisse.

1897 — La paroisse acquiert ses limites définitives en se détachant officiellement de Sainte-Marie, Saint-Isidore et Saint-Bernard. Elle est annexée au comté de Dorchester.

C'est le nécessaire réajustement territorial qui suit la création d'une nouvelle paroisse : les vieilles paroisses adjacentes cèdent la partie de leur territoire qui, désormais, se situe beaucoup plus près, du nouveau noyau de village que du leur. La paroisse de Saint-Maxime-de-Scott atteindra donc l'étendue de l'actuelle municipalité de Taschereau-Fortier.

1901 — Il s'établit une manufacture de biscuits. Elle sera en opération pendant 37 ans.

Les industries du village se diversifient.

1903 — On ajoute à la beurrerie une fabrique de portes et châssis.

De fait, cette diversification n'est pas sans rappeler le profil industriel de la Beauce moderne : production de matériaux de construction, de produits de bois, d'aliments préparés et de produits agricoles.

1905 — On construit l'église actuelle qui remplace l'ancienne chapelle.

Signe de la santé de l'économie locale.

1907 — La beurrerie - manufacture ayant été détruite par un incendie, on la remplace par une scierie qui continue ses opérations pendant au moins la première moitié du siècle.

En fait, c'est deux incendies consécutifs que la beurrerie subira en deux ans.

1910 — Autre sinistre d'importance : le moulin à scie Crawford est réduit en cendres. Il sera reconstruit deux ans plus tard puis à nouveau incendié l'année suivante. Il ne sera plus reconstruit.

Revers sur revers pour la paroisse.

1913 — La paroisse se dote d'un nouveau presbytère.

L'ensemble religieux est complété dans son état actuel. Ainsi les maisons situées en contrebas de l'église forment le village de Scott tandis que la gare et les édifices avoisinants constituent Scott-Station.

1933 — La municipalité de Taschereau-Fortier se détache de celle de Scott.

La séparation est réalisée pour des raisons d'ordre administratif mais l'ensemble n'en continue pas moins de représenter une seule unité paroissiale.

1938 — La manufacture de biscuits est incendiée.

On reconstruit un "entrepôt" à son emplacement.

1943 — La briqueterie est l'employeur le plus important qui demeure à Scott.

Depuis ses débuts, elle n'a cessé de fonctionner à plein rendement. Elle emploie 75 hommes.

1943 — On vante Scott comme étant *un endroit idéal de villégiature*.

Deux hôtels avec *cabins* à l'américaine, tous deux situés sur la rive de la rivière Chaudière, proposent aux passants de la route Lévis-Jackman, canotage, baignade et pêche à l'achigan.

4. Description de la zone d'étude

Ce chapitre est consacré à une description détaillée de la zone d'étude tant en ce qui a trait à l'architecture qu'à l'environnement physique de la portion concernée du village de Scott. À cette fin, le chapitre 4 a été divisé en deux parties. Une première est consacrée au patrimoine bâti; c'est la présentation des édifices inventoriés et des grandes tendances stylistiques auxquelles ils appartiennent. La seconde partie du chapitre 4 comporte une analyse sectorielle de la zone d'étude; nous avons divisé celle-ci en secteurs homogènes afin de mieux en identifier les caractéristiques patrimoniales.

4.1 Le patrimoine bâti

4.1.1 Les bâtiments inventoriés

À l'intérieur de la zone d'étude, nous avons inventorié seulement les bâtiments d'intérêt patrimonial correspondant à la définition suivante: bâtiment pouvant comprendre un corps principal et un corps secondaire et qui présente une valeur historique par son architecture ou son ancienneté. Sa date de construction est antérieure à 1935. Sa fonction d'origine peut en être une d'habitation ou encore correspondre à toute autre affectation génératrice d'un volume spécifique (comme agricole, artisanale, industrielle, commerciales, institutionnelle, religieuse, etc.)

Seuls les bâtiments dont la date de construction est antérieure à 1935 ont été inventoriés. Évaluer sur le terrain l'âge d'un bâtiment s'avère toujours un exercice quelque peu hasardeux, voire carrément arbitraire. Le problème se pose moins pour les édifices érigés avant 1900 mais malgré tout, l'opération demeure difficile. C'est à la limite de la période charnière que cette tâche devient particulièrement délicate. Un bâtiment érigé en 1935 ne se distingue pas facilement d'un autre construit en 1940. C'est pourquoi, pour certains bâtiments, nous avons pu dépasser la période charnière dans notre évaluation. Il est donc possible que quelques bâtiments construits au cours des années 1940 aient été inclus dans l'inventaire. Toutefois, leurs caractéristiques d'implantation, leur forme générale et leur gabarit s'apparentent alors beaucoup à ceux des bâtiments d'intérêt patrimonial.

L'inventaire réalisé dans le village de Scott visait exclusivement les maisons d'habitation. Les dépendances (appelées parfois bâtiments secondaires) d'intérêt patrimonial n'ont pas fait l'objet d'un inventaire spécifique. Cependant, les dépendances présentant un intérêt particulier (intérêt non évalué) ont été photographiées. De par son intérêt patrimonial, le pont de fer a été inclus dans l'inventaire.

Au total, la zone d'étude compte 23 éléments d'intérêt patrimonial répartis de la façon suivante :

Taschereau-Fortier :	• 9 habitations (banlieue ancienne); • 1 pont.
Scott :	• 10 habitations (village); • 1 commerce-habitation (village); • 1 "château" (village); • 1 cottage (domaine).

L'annexe 1 présente la liste des bâtiments inventoriés avec le numéro civique et l'adresse, ainsi que le numéro de fiche. Cette liste comprend, en plus, le quotient patrimonial des bâtiments.

4.1.2 Les types architecturaux

A l'intérieur de la zone d'étude, les édifices se rattachent à six grands courants stylistiques en grande majorité importés de la Nouvelle-Angleterre; on retrouve donc, par ordre décroissant d'importance :

- vernaculaire américain;
- courant cubique;
- victorien;
- d'esprit Mansart;
- "Boom town";
- d'inspiration québécoise.

Le tableau suivant exprime plus précisément l'étonnante variété des types architecturaux retrouvés, de même que leur distribution dans la zone d'étude.

	Scott	Taschereau- Fortier	Total
Vernaculaire américain	3	5	8
• exemple-type	2	2	4
• pignon tronqué	0	2	2
• de colonisation	0	1	1
• à toit asymétrique	1	0	1
Courant cubique	4	1	5
Victorien	3	0	3
• pittoresque	1	0	1
• néo-gothique	1	0	1
• château	1	0	1
D'esprit Mansart	2	1	3
Boomtown	1	1	2
D'inspiration québécoise	0	1	1
Pont de fer	0	1	1
Total:	13	10	23

4.1.2.1 Vernaculaire américain

Il s'agit d'un type d'architecture domestique originaire des États-Unis mais déjà solidement ancré au Québec dès le milieu du XIXe siècle. Les bâtiments appartenant à cette catégorie d'architecture s'apparentent souvent par leur forme et leur composition à l'architecture domestique dite québécoise, très répandue et très connue au Québec. Les deux types ont ceci en commun qu'ils s'inspirent fortement d'éléments architectoniques typiquement néo-classiques: lignes plutôt horizontales, symétrie des ouvertures, emphase d'ornementation sur la porte centrale, amorces de fronton aux pignons, etc. En fait, ils ne se distinguent souvent du type québécois que par la forme de leur toit: le type québécois présente les versants courbes du toit à coyaux tandis que le toit du style vernaculaire américain a des versants droits. Mentionnons qu'une lucarne éclaire parfois les combles, alors qu'un perron-galerie couvert d'un auvent agrmente souvent la façade. À l'intérieur de la zone d'étude, il s'est construit des édifices de style vernaculaire américain au cours d'une très longue période, soit entre 1860 et 1935

environ, soit jusqu'à ce que l'on cesse d'habiter les combles des maisons à toit à deux versants.

Dans la zone d'étude, les édifices de type vernaculaire américain sont les plus nombreux (8/23) mais des rénovations peu soucieuses les ont banalisés et rendus peu représentatifs du type. Seules leurs caractéristiques volumétriques ont été respectées. Ce type architectural se prête bien aux variantes formelles; aussi s'exprime-t-il dans la zone d'étude en différentes versions:

- *à pignon tronqué* dont une croupe termine les deux pignons (1^e moitié du XX^e siècle);
- *de colonisation* dont le volume réduit, est typique des premières habitations des colons (pas nécessairement très anciens: 2^e moitié du XIX^e siècle et même début XX^e siècle;
- *à toit asymétrique* dont la forme du toit est typiquement états-unienne (de nombreuses *logs cabins* de colons américains montrent cette forme de toit dont le faite demeure au centre du mur pignon mais dont l'un des versants couvre la galerie).

4.1.2.2. Courant cubique

Cette appellation vise à identifier des bâtiments à deux étages et coiffés d'un toit à quatre versants sur lesquels on peut percevoir différentes tendances stylistiques plus ou moins précises.

Les édifices de courant cubique, par définition, possèdent des dimensions comparables tant en plan qu'en hauteur. Ils sont avant tout caractérisés par une toiture en pavillon (à quatre versants). Comprenant deux pleins niveaux d'occupation, les édifices de ce modèle architectural ont l'avantage d'offrir une plus grande logeabilité que tous ceux présentés précédemment. Même s'ils sont surtout été érigés au début du XX^e siècle, ces bâtiments possèdent généralement des composantes traditionnelles que l'on retrouve également sur des bâtiments beaucoup plus anciens comme le perron-galerie, les fenêtres à carreaux et les corniches à la base de la toiture. Ce sont des bâtiments qui ont habituellement un fort impact sur le paysage bâti. Dans la zone d'étude quatre (4/23) bâtiments sont de ce type.

4.1.2.3. Victorien

L'architecture dite victorienne caractérise plus une époque (1860-1910 très approximativement) qu'un courant architectural bien déterminé. Une époque pendant laquelle on emprunte à une infinité de styles pour créer une architecture d'effet se situant à l'opposé des autres types dont la forme tient beaucoup plus de la fonction. L'une des principales caractéristiques des maisons victoriennes bâties en milieu rural est d'être **unique** et de se démarquer dans le paysage.

Évidemment, les possibilités de variantes de ce type architectural sont infinies. Dans la zone d'étude, on compte trois maisons représentatives de l'époque victorienne et, de fait, elles appartiennent à trois courants architecturaux distincts: le mouvement pittoresque (cottage Atkinson); le style néo-gothique (l'habitation-commerce, no 15 de l'inventaire) et le style château (le no 18 de l'inventaire).

4.1.2.4 Second Empire

L'influence du style Second Empire²⁶ marque surtout le dernier quart du XIX^e siècle, une époque caractérisée par la recherche de

²⁶ *Le style Second Empire tire son nom du Second Empire français de Napoléon III. De 1852 à 1870, l'empereur Napoléon et l'impératrice Eugénie cherchèrent à faire de la cour de France le centre mondial de la mode* Christina Cameron et Janet Wright, *Le style Second*

styles dits historiques. Une forme de toit particulière, que l'on attribue à l'architecte français du XVII^e François Mansart, est alors mise en vogue: le toit brisé à terrasson et à brisis (ce dernier est le plus souvent galbé au Québec). D'origine française, l'architecture Second Empire est néanmoins introduite dans la province par le biais des États-Unis. Au Québec, les édifices de ce style connurent à cette époque beaucoup de succès non seulement à cause du phénomène de mode mais aussi par la plus grande logeabilité que la forme caractéristique de leur toit (le toit mansardé) donnait à l'étage de comble.

L'habitation domestique de style Second Empire à toit mansardé affiche rarement la somptuosité que l'on retrouve chez les édifices publics de même style. En règle générale, les seuls rappels du style se réduisent au toit mansardé, composé d'un terrasson et d'un brisis bien galbé ou, quelquefois, droit.

Dans la zone d'étude trois maisons (3/23) sont de ce type. Elles ont malheureusement souffert toutes les trois de rénovations fort peu judicieuses, ce qui en limite considérablement l'impact sur le paysage bâti.

4.1.2.5. Boomtown

C'est la maison typique des villages et petites villes qui ont subi un développement accéléré au tournant du siècle (exactement comme dans les villes légendaires du Far-West): une haute façade décorée masquant un bâtiment à deux étages aux lignes très sobres. Deux (2/23) maisons sont du type *Boomtown* dans la zone d'étude. Malgré leur rénovation mal planifiée qui enlève à ces bâtiments une grande part de leur pittoresque, leur volumétrie particulière reste reconnaissable. À cause de l'époque dont ils témoignent (qui correspond parfaitement à celle de la fondation du village de Scott), ces bâtiments jouent un rôle important dans la zone d'étude.

4.1.2.6. D'inspiration québécoise

L'époque de fondation du village de Scott explique la rareté de ce type architectural dans la zone d'étude: à la fin du XIX^e siècle, le type architectural appelé aujourd'hui *d'inspiration québécoise* était déjà devenu désuet. Une seule maison (1/23) est de ce type dans la zone d'étude: un exemplaire passablement édulcoré et, qui plus est, récemment remis au goût du jour.

4.1.3 LES ÉDIFICES DOTÉS D'UN STATUT JURIDIQUE

À l'intérieur de la zone d'étude, on ne retrouve aucun élément d'intérêt patrimonial doté d'un statut juridique officiel relevant du M.A.C., du gouvernement fédéral ou du niveau municipal. Donc, les éléments d'intérêt patrimonial inventoriés ne font l'objet d'aucune protection légale. De la même façon, aucun d'eux n'est concerné actuellement par un projet de mise en valeur tant par l'entreprise privée que par le gouvernement.

4.1.4 Les territoires régionaux d'intérêt historique

Dans le cadre de la confection des schémas d'aménagement, l'article 5 (5^e paragraphe) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme obligeait les M.R.C. à procéder à l'identification des éléments présentant un intérêt sur le plan culturel, esthétique et écologique. Dans ce contexte, la M.R.C. de la Nouvelle-Beauce a

Empire dans l'architecture canadienne, Ottawa, Parcs Canada, 1980, Lieux historiques canadiens: cahiers d'histoire et d'archéologie no.24, p.11.)

identifié des "sites d'intérêt" à partir de relevés de terrain et des études de différents intervenants dans le domaine du patrimoine²⁷. Un seul de ces sites touche à la zone d'étude: le village de Scott avec son caractère linéaire.

La M.R.C. de la Nouvelle-Beauce identifie des normes de protection pour ces éléments d'intérêt patrimonial à l'intérieur de son schéma d'aménagement.

4.2 Analyse sectorielle de la zone d'étude

Pour les besoins de la description, la zone d'étude a été subdivisée en secteurs homogènes, c'est-à-dire des portions de zone dont le paysage, à la fois environnemental et bâti, présente une certaine cohérence. Cinq (5) secteurs ont été ainsi délimités. La figure 4 de la page suivante indique leur position à l'intérieur de la zone d'étude.

4.2.1 Secteur "A"

Le secteur "A" correspond à la partie de la zone d'étude qui se trouve sur le territoire de la municipalité de Taschereau-Fortier. Ce secteur se présente comme une rue résidentielle qui serait comme en banlieue du village de Scott.

Le terrain y est plat et le lotissement assez serré. Sur toute la longueur de la rue Du Pont, le paysage bâti est constitué d'un échantillonnage de maisons qui montrent — d'assez belle façon du reste — l'évolution d'un bâti caractéristique de la première moitié du siècle.²⁸

L'absence quasi complète des bâtiments secondaires traditionnels confirme la vocation résidentielle de cette rue (si on excepte une ou deux remises miniatures qui rappellent par leurs dimensions et leur forme les cabanes servant à pêcher sur la glace).

À l'embranchement de la 171 avec le rang Saint-Étienne et l'extrémité sud-ouest de la rue Du Pont, une grande croix de chemin (située à l'extérieur de la zone d'étude) rappelle la vocation agricole des lieux, une vocation qui ne transparaît pas dans la zone d'étude.

À l'autre extrémité de la rue Du Pont, le panorama s'élargit sur la rivière, le pont, l'île et tout le village de Scott. De par les possibilités d'observation qu'elle offre (à partir des approches du pont, notamment) et le caractère riverain des lots situés à l'angle de la rue et de la rivière, la portion nord-est du secteur "A" n'est certainement pas dénuée d'intérêt. Malheureusement, l'architecture du bâti de l'endroit ne "suit" pas. D'un côté de la rue, une habitation de type "Boom town" (le no. 7 de l'inventaire) qui devait avoir fière allure au début du siècle tout à côté du pont de fer mais qu'une rénovation plutôt dévastatrice a tôt fait de banaliser. De l'autre côté de la rue, une maison peu ancienne occupe l'angle de la rivière mais ce sont les incroyables "installations défensives" entourant une autre propriété riveraine (le no. 8 de l'inventaire) qui défigurent les lieux.²⁹

²⁷ M.R.C. de la Nouvelle-Beauce- Le schéma d'aménagement- Inventaire récréo-touristique carte no.

²⁸ On y sent fort bien, notamment, cette transition qui s'est opérée entre le type architectural appelé *vernaculaire américain* à combles habités et ces cottages à combles devenus trop bas pour être occupés; des cottages bâtis à l'époque de la seconde guerre mondiale et qui préfigurent le très controversé *bungalow*, lequel se répandra à partir du milieu du siècle. La date limite en deçà de laquelle un bâtiment est considéré comme étant d'intérêt patrimonial étant 1935, plusieurs de ces habitations, qui s'intègrent pourtant sans heurt à la trame ancienne, n'ont pu être inventoriées.

²⁹ Il s'agit d'une allée formant boucle autour de la propriété, laquelle allée est bordée de part et d'autre de murs en béton surmontés d'une clôture de treillis métalliques, elle-même couronnée de barbelés.

4.2.2 Secteur "B"

Le secteur "B" est constitué par le pont de fer et par l'île. Concernant le pont, il convient de résumer ce qui constitue la valeur patrimoniale de ce témoin local de la révolution industrielle. D'abord, le pont passe fort honorablement le test servant, sur les fiches de l'inventaire, à l'évaluation des qualités patrimoniales des bâtiments : 31/40, ce qui correspond à un quotient patrimonial dit "fort". Mais ce n'est que par l'examen de chacun des critères d'évaluation que l'on peut comprendre la signification du résultat de ce test :

- **Age** : 1914. (Le pont représente donc une époque très différente de la nôtre autant techniquement que socialement; sa note reste pourtant moyenne : 2.)
- **Conception** : Excellente. (Selon le contexte techno-économique de l'époque, la conception du pont est excellente; note : 4.)
- **Continuité** : D'importance particulière. (Un pont début XX^e siècle ne dépare certes pas dans un village tournant XX^e siècle; note : 4.)
- **Cadre** : D'importance particulière. (Le pont traverse la rivière Chaudière, franchit une île et est de surcroît situé en plein village beauceron dont l'attrait ne se dément pas; note : 4.)
- **Point d'intérêt** : Remarquable et habituelle, ville ou région. (Après l'église sur sa colline, le pont est sans doute l'élément patrimonial de Scott qui possède l'impact visuel le plus important; le manoir Atkinson surpasse le pont en tant que point d'intérêt mais il reste moins visible de la rue; note : 3.)
- **Compatibilité** : Affectation parfaitement compatible. (L'emplacement du pont demeure correct; note : 4.)
- **Site** : Site et fondation d'origine. (Le pont n'a jamais été déplacé; note : 4.)
- **État** : Mauvais. (Les qualités physiques actuelles du pont ne répondent plus à sa fonction; note : 0.)
- **Modifications** : Caractère respecté. (Les modifications (passerelle, éclairage, etc.) qui y ont été apportées altèrent peu ses qualités esthétiques d'origine; note : 3.)
- **Valeur intrinsèque** : Forte. (Le pont est demeuré, en regard de sa conception d'origine relativement authentique; note : 3.)

Ce test d'évaluation patrimoniale étant basé beaucoup plus sur des critères extrinsèques qu'intrinsèques (seul l'aspect extérieur de l'élément patrimonial entre en ligne de compte et le rapport perçu entre l'élément patrimonial et son environnement bâti prend une grande place dans l'évaluation). On aura donc remarqué que le test ne comporte aucune analyse structurale par exemple.

L'analyse structurale du pont aurait permis d'en déterminer : 1) le type et 2) les qualités de la variante du type. Il faut bien comprendre que le type structural d'un pont ne pourrait en lui-même

servir de critère d'évaluation, chaque type ayant des qualités intrinsèques qui lui sont propres.³⁰ Peut-être pourrait-on laisser le degré de rareté d'un type influencer l'évaluation mais alors seulement dans le but de protéger un type rare; jamais avec l'objectif d'écarter des exemplaires en invoquant que son type est trop largement représenté. Ce serait beaucoup plus les *qualités de la variante du type* qui devraient être prises en considération pour l'évaluation d'un pont. En d'autre sorte, évaluer la réponse finale de l'ingénieur en regard des contraintes propres à son projet (ou comment le type choisi s'est adapté au projet particulier).

Concernant l'île, signalons seulement qu'elle ajoute singulièrement, avec son profil bas, ses saules et ses foins, à l'environnement du milieu.

4.2.3 Secteur "C"

La zone d'étude ne fait qu'effleurer la partie patrimoniale du village regroupée autour de l'église. C'est le secteur "C" où subsistent deux maisons anciennes rescapées des travaux de relocalisation de la route Kennedy (les nos. 11 et 12 de l'inventaire). Le secteur "C" comprend également une très belle maison de briques à l'angle de la 9^e rue (cette rue qui regrouperait certaines des maisons démenagées). On peut penser qu'elle a été construite avec les briques produites à la "Bricade" de Scott.

4.2.4 Secteur "D"

Le secteur "D" veut indiquer un important hiatus dans la trame du bâti patrimonial. Ce secteur comprend l'école du village, le garage et de nombreux autres bâtiments modernes. Notons que la berge du secteur a subi, comme celle du secteur "E", un important remblayage (probablement lors des travaux de relocalisation de la route).

4.2.5 Secteur "E"

Dans le secteur "E", on remarque d'abord ce lien visuel qui existe entre l'ancien édifice commercial (au no. 15 de l'inventaire) et le pont de fer :

- ce sont deux éléments patrimoniaux de la même époque;
- leur matériau (de revêtement pour l'un, structural pour l'autre) constitue un rappel visible de cette époque : la tôle matricée et la poutrelle d'acier;
- se sont deux éléments patrimoniaux de grande valeur;
- l'embranchement des deux routes explique la présence de l'un et de l'autre.

Mais le secteur "E" est surtout remarquable en ce qu'il touche à la partie de l'agglomération représentant le mieux la municipalité de Scott : l'alignement de maisons anciennes qui donne un caractère linéaire au village. Ainsi les maisons, serrées les unes contre les autres, sont toutes situées du même côté de la route de manière à faire face à la rivière. Cette disposition propre aux milieux riverains est probablement représentative de l'aspect des noyaux de villages primitifs de la Beauce. Cet alignement a traversé, intact, son siècle

³⁰ En ce sens, une maison "Boomtown" par exemple, ne pourrait être déclarée d'intérêt moindre qu'une maison "victorienne" sur la seule base de son type architectural. L'évaluation en serait faussée au départ.

d'existence probablement parce qu'il est suffisamment élevé pour rester à l'abri des inondations ordinaires (mais sûrement pas des plus hautes).

4.2.6 Secteur "F"

Le secteur "F", une rue transversale, se signale surtout parce qu'on y a déménagé, tout récemment, la maison victorienne de type "château" (au no. 18 de l'inventaire) laquelle était située auparavant exactement dans l'axe du pont (elle faisait donc partie de l'alignement du système "E"). À cette occasion, le "château" aurait été amputé de certaines de ses parties. Il garde pourtant fière allure. La façon dont ce bâtiment a été relocalisé contribue beaucoup plus à en amoindrir l'attrait : comme il donne actuellement sur une rue transversale, (orientation d'origine faussée) il n'a plus du tout le même impact visuel.

4.2.7 Secteur "G"

Le secteur "G" est constitué par le domaine Atkinson, un vaste parc occupant le coteau à partir de la route Kennedy jusqu'à la voie ferrée. Le domaine comprend un cottage³¹ et ses dépendances.

L'aménagement paysager du domaine Atkinson a été planifié de manière à mettre le cottage en valeur. L'accès au domaine s'effectue à partir de la route Kennedy (tout près du garage actuel). De là, une allée bordée de hauts arbres gravit la pente en suivant la limite nord-est du domaine et laisse découvrir le manoir graduellement (une "mise en scène" typique de ces aménagements). Le relief du terrain permet au cottage de surplomber la rivière Chaudière. Les dépendances exposées à la vue participant bien sûr à l'unité de l'ensemble.

Question d'appellation, il importe de signaler que la maison Atkinson s'apparente davantage à un cottage qu'à une villa en raison de son faible gabarit et du confort rustique qu'elle devait offrir au moment de sa construction (ce qui la distingue de ces grandes villas bourgeoises munies de tout le confort habituellement réservé aux maisons de ville).

Le cottage Atkinson est, avec son parc qui lui est indissociable, parfaitement représentatif d'un mouvement du XX^e siècle : l'architecture pittoresque qui captiva au Québec la nouvelle bourgeoisie d'affaire dont la prospérité provenait en bonne partie du commerce de bois.

Le cottage Atkinson résume en lui-même les caractéristiques formelles que les tenants du mouvement pittoresque (des architectes de formation) donnaient habituellement à leurs réalisations :

- le respect ou la re-création du caractère "sauvage" de l'environnement du bâtiment;
- la volonté d'intégration du bâtiment à son cadre physique;
- la création d'espaces-tampons entre l'extérieur et l'intérieur (véranda);

³¹ De cette petite maison très en retrait de la route 173 appelée *maison Atkinson*, nous ne connaissons que bien peu de choses. Seule une recherche historique plus élaborée nous permettrait de jeter un éclairage sur le passé de cette propriété. Malgré cette lacune, de nombreux indices nous permettent déjà d'en déterminer l'intérêt architectural et paysager.

- la recherche d'une architecture d'effet dont le rôle principal est d'abord d'étonner et d'intriguer (d'où l'importance de son environnement).

L'architecture du cottage Atkinson n'est définissable qu'en fonction des divers courants qui la composent. Pour cette raison, son architecture est dite composite ou "électique" :

- le toit à pente forte, les pignons tronqués, les lucarnes, les consoles ouvragés et la véranda semblent avoir été tirés de la maison coloniale hollandaise de la Nouvelle-Angleterre;
- l'avant-corps central avec son toit aigu est une composante néo-gothique;
- la symétrie des ouvertures rappelle le style néo-classique;
- la couleur des murs, sans être liée à une dimension stylistique, à dégager l'ensemble arrière-plan vert sombre.

Il ne fait aucun doute que ce bâtiment est d'une grande valeur patrimoniale et ce, à l'échelle municipale comme régionale. On ne retrouve au Québec que peu d'exemples — aussi complet et en aussi bon état — de ce type architectural.

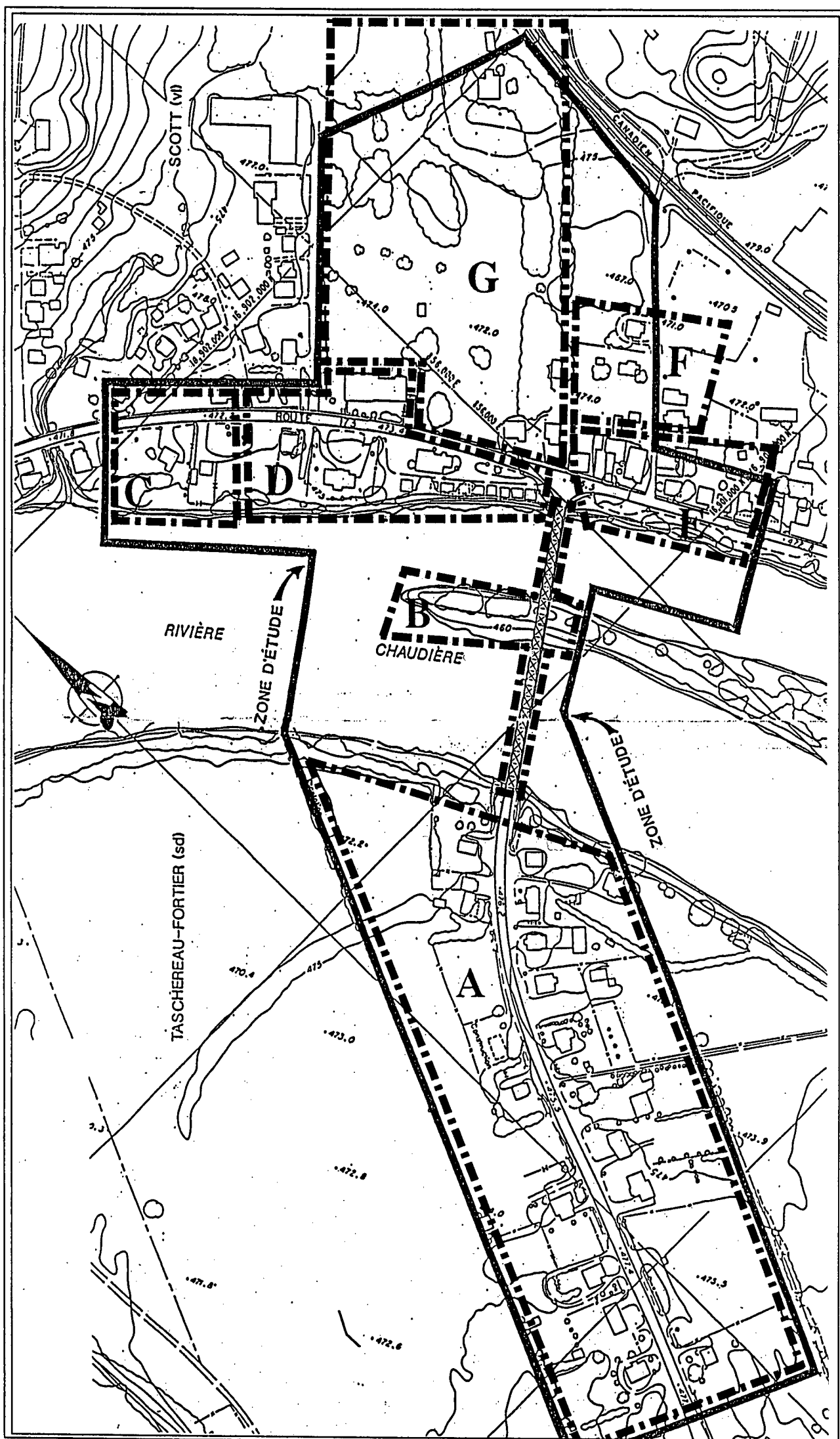


Figure 4: Secteurs homogènes à l'intérieur de la zone d'étude.

5. Les recommandations

note: Il sera utile de référer à la figure 5 de la page suivante pour bien visualiser les lieux de sensibilité de la zone d'étude.

5.1 Recommandations générales relatives à la relocalisation éventuelle des bâtiments

5.1.1 Les bâtiments d'intérêt patrimonial à relocaliser

Cinq bâtiments d'intérêt patrimonial figurent sur la liste des édifices pouvant être relocalisés :

Lieu	Numéro d'inventaire	Numéro du MTQ	Quotient patrimonial
Taschereau-Fortier	4	(1)	19/40 Moyen
	5	(2)	15/40 Faible
	6	(3)	21/40 Moyen
	7	(4)	23/40 Moyen
Scott	15	(7)	34/40 Fort

Les bâtiments d'intérêt patrimonial de la rue Du Pont à Taschereau-Fortier n'ayant, de fait, qu'une valeur patrimoniale moyenne, ils sont éventuellement moins sensibles face à un projet qui impliquerait leur relocalisation. Leur relocalisation devrait toutefois se limiter au seul recul sur une ligne perpendiculaire à la rue et, surtout, en conservant leur orientation d'origine (non parfaitement parallèle à la rue). Ils pourraient, d'un à l'autre, conserver une distance à la rue constante. Du côté de ces bâtiments, le talus de la nouvelle rue surélevée aurait avantage à être plutôt court (pente raide) de manière à conserver le plus possible l'aspect actuel des terrains (nombreux arbres, notamment pour le terrain no. 7 (MTQ 4)) quitte à surélever seulement les entrées de garage à leur approche à la rue.

Il faut remarquer le rôle particulier que joue le bâtiment no. 7 (MTQ 4) à l'approche du pont : en dépit d'une rénovation réalisée sans discernement, ce bâtiment de type "Boomtown" reste un rappel du contexte historique à l'intérieur duquel le pont est apparu. Aussi, sa disparition créerait un vide qui contribuerait à banaliser davantage l'approche du pont. Toutefois, si le bâtiment no. 7 (MTQ 4) devait absolument quitter son terrain actuel, sa relocalisation devrait se faire selon les conditions suivantes :

- le bâtiment devrait être transporté sur un lot donnant sur la rue Du Pont de manière à ce que le bâtiment conserve son orientation actuelle (pas sur une rue transversale);
- sinon, le bâtiment pourrait être transporté sur un éventuel lot vacant donnant sur la route Kennedy, notamment du côté sud-est du pont où les bâtiments patrimoniaux font tous face à la rivière;
- la hauteur de la partie visible du solage ne devrait pas excéder 30 cm.

Point n'est besoin d'insister davantage sur le haut intérêt que présente le no. 15 (MTQ 7) à Scott, un bâtiment dont la fonction

commerciale ancienne est encore visible en clair. Signalons seulement la situation de ce bâtiment qui est, de façon tout aussi manifeste, en rapport étroit avec l'embranchement 173-171 : une situation typique de bâtiment commercial ancien. C'est cette situation qu'il faudrait conserver de même que le lien visuel qui existe entre le pont de fer et ce bâtiment. Ainsi, la relocalisation du bâtiment no. 15 (MTQ 7) devrait se faire selon les conditions suivantes :

- le bâtiment ne devrait pas quitter son terrain actuel;
- le bâtiment devrait être reculé en dehors de l'emprise de la nouvelle rue mais devrait être conservé le plus possible dans l'alignement d'intérêt patrimonial voisin;
- le bâtiment devrait être haussé en considérant le talus projeté comme étant la nouvelle hauteur du terrain; la partie visible du solage ne devrait pas excéder 30 cm;
- le bâtiment devrait conserver un lien visible (même simulé) avec l'embranchement ancien et le pont de fer.

5.1.2 Le domaine Atkinson

De façon générale, il importerait que le projet de construction d'un nouveau pont à Scott ne puisse aller à contresens d'une éventuelle requalification du domaine Atkinson, requalification qui ne demanderait d'ailleurs qu'un effort minime, vue l'état irréprochable des lieux.

Il faut considérer que le cottage Atkinson est *indissociable* de son terrain; le cottage a été conçu en fonction du parc et ce dernier a été aménagé en fonction du cottage. On considèrera donc le parc comme étant un élément patrimonial au même titre que le cottage lui-même.

Toute intervention risquant de détériorer de quelque façon que ce soit l'un ou l'autre des bâtiments du domaine ou le domaine lui-même ne devrait être entreprise sans qu'une étude approfondie du domaine Atkinson ne soit réalisée au préalable.

Paradoxalement, le projet actuel de construction d'un nouveau pont avechaussement des approches en autant que ce projet ne subit pas de modification majeure — pourrait contribuer à bonifier le domaine Atkinson. En ce sens, le garage (sans intérêt patrimonial) prévu pour être relocalisé (MTQ 6) de manière à : 1) procurer au domaine Atkinson une plus grande visibilité à partir de la rue; 2) rendre plus perceptible l'entrée du domaine Atkinson (actuellement encaissée entre le garage et le bungalow voisin); 3) donner à cette entrée la possibilité de prendre des proportions plus conformes à sa fonction et enfin, 4) permettre de rapprocher le site de son état d'origine supposé dans sa partie qui longe la route Kennedy.

5.1.3 Les fondations

La partie visible des maisons d'intérêt patrimonial relocalisées ne devrait pas excéder 45 cm de hauteur.

5.2 Le pont de fer de Scott

Même si l'étude structurale comparative du pont de fer de Scott n'est pas encore réalisée, on ne peut douter de la valeur réelle de cette structure ancienne et ce, à plusieurs niveaux :

patrimonial : la valeur patrimoniale certaine du pont de fer de Scott a été démontrée au chapitre 4;

esthétique : la valeur esthétique du pont de fer n'est, elle aussi, plus à démontrer; le pont de Scott est beau comme la tour Eiffel, le pont de Québec ou le "trestle" de Cap-Rouge peuvent l'être à leur manière.

historique : la simple valeur documentaire du pont en tant que technique ancienne de construction surpassera toujours sa valeur de rareté (même si l'on prouve, un jour, que ce type de pont n'est pas rare au Québec, sa valeur documentaire ne saurait en être affectée).

symbolique : les résidents de la localité et ceux de la région apprécient que le pont de Scott ne soit pas banalisé et qu'il contribue à distinguer les lieux (ce qui, en territoire beauceron, n'est pas peu dire).

repère visuel : on pourrait aller jusqu'à dire que le pont de fer constitue "l'affiche municipale" la plus facilement reconnaissable, celle qui caractérise le mieux, en outre, le village de Scott.

Le pont de fer de Scott constitue donc un élément patrimonial de valeur dont il conviendrait d'envisager sérieusement la conservation et un éventuel réemploi. Si, pour des raisons structurales et/ou de coût d'entretien trop élevé, le pont de fer devait être voué à la démolition, certaines mesures devraient être prises, avant qu'il ne disparaisse, pour à tout le moins en permettre une étude complète sur le terrain. Une fois le pont disparu, un témoignage visible sur le terrain devrait en perpétuer le souvenir.

5.2.1 Possibilité de réemploi du pont de fer

Le pont de fer de Scott n'est plus sécuritaire pour le trafic automobile mais peut-être le demeurerait-il pour le passage des piétons?

Le pont de fer pourrait constituer un lien de promenade privilégié, un belvédère permettant l'observation des panoramas les plus intéressants que peut livrer le milieu.

Le pont de fer est en communication directe avec le rang Saint-Étienne (lequel fait partie du circuit touristique patrimonial de la vallée de la Chaudière) qui possède un très fort potentiel pour la randonnée pédestre, le ski de fond et le vélo.

Pourquoi ne pas penser à intégrer le pont de fer de Scott au circuit touristique patrimonial en le réservant aux piétons, aux skieurs de fond et aux cyclistes?

Compte tenu de, premièrement, sa valeur patrimoniale intrinsèque et deuxièmement, d'un nouveau rôle récréo-touristique qu'il pourrait remplir, le pont de fer de Scott devrait être laissé en place. Sans prendre de mesure de réfection extraordinaire (autre que celle qui rendrait sécuritaire le passage à pied, à vélo ou à ski) le pont pourrait être simplement laissé tel quel jusqu'à ce qu'il soit jugé structuralement inapte à remplir cette fonction. D'ici là, le MTQ se sera éventuellement doté d'une politique permettant la reconnaissance de l'intérêt des ponts anciens dont il a la charge, leur conservation et leur mise en valeur³². A tout le moins, une telle avenue permettrait-elle d'assurer au pont de fer un maximum de chances pour sa survie.

³² En ce sens, l'Hydro-Québec par exemple est, à l'heure actuelle, en voie de terminer un inventaire patrimonial de ses centrales, barrages et autres équipements anciens, une étude qui permettra éventuellement d'établir une politique de gestion de son patrimoine.

5.2.2 Possibilité de démolition du pont de fer

Avant toute intervention directe sur le pont de fer, le programme de démolition du pont devrait en toute priorité comprendre la réalisation de relevés qui colligeraient toute information que seul le pont encore debout peut livrer, c'est-à-dire :

- un relevé photographique complet (vues d'ensemble, vues des approches, vues aériennes, vues de dessous, détails pertinents au niveau des assemblages), etc.;
- un relevé graphique complet (à moins qu'un relevé photogrammétrique ne puisse être entrepris);
- une analyse structurale complète.

Ces études pourraient être intégrées à un dossier qui pourrait également de comprendre une monographie ethno-historique du pont de fer. Ainsi la valeur documentaire du pont aura-t-elle été conservée.

Le programme de démolition devrait en deuxième lieu comprendre la planification de l'aménagement de l'emplacement du pont de fer. D'un point de vue strictement patrimonial, cet aménagement devrait comprendre un rappel physique :

- de l'emplacement, à Scott, de l'ancien embranchement de la 171 avec la 173 (idéalement, laisser intact ou recréer l'approche du vieux pont);
- du pont lui-même (un belvédère tout à fait inusité pourrait être aménagé à partir d'une courte section de l'ancien pont et ce, à Scott comme à Taschereau-Fortier.

5.2.3 Le pont neuf

Si, pour une raison ou pour une autre, l'emplacement du pont de fer ne pouvait être aménagé en mettant en évidence une partie de la structure ancienne, un rappel du pont de fer pourrait être éventuellement intégré à la structure du nouveau pont.

Comme tout autre pont à tablier inférieur, le pont de fer de Scott possède cette singularité — que les ponts en béton d'aujourd'hui n'ont plus — d'obliger ceux qui l'empruntent à pénétrer à l'intérieur de sa structure, la structure devenant alors très apparente et très enveloppante. Aussi le passage du pont de Scott se fait-il sans équivoque: *on se sent réellement sur un pont*. Ce serait éventuellement cette avenue qu'il faudrait suivre pour l'intégration d'un rappel de l'ancien pont sur le nouveau. Par exemple, un portique rappelant la haute structure du pont de fer pourrait servir de repère marquant les extrémités du nouveau pont. Au moins l'usager aurait-il l'impression de quitter la terre ferme et de s'engager sur un pont visible.

Dans un autre ordre d'idées, les garde-fous du nouveau pont devraient être conçus de manière à ne pas gêner l'observation.³³ Les garde-fous des approches ne devraient pas masquer les éléments patrimoniaux devant lesquels ils sont construits. En ce sens, les

³³ La plupart des garde-fous des ponts modernes bouchent complètement la vue pour un observateur dans une automobile.

garde-fous à poteaux de bois et à câbles d'acier pourraient être envisagés.

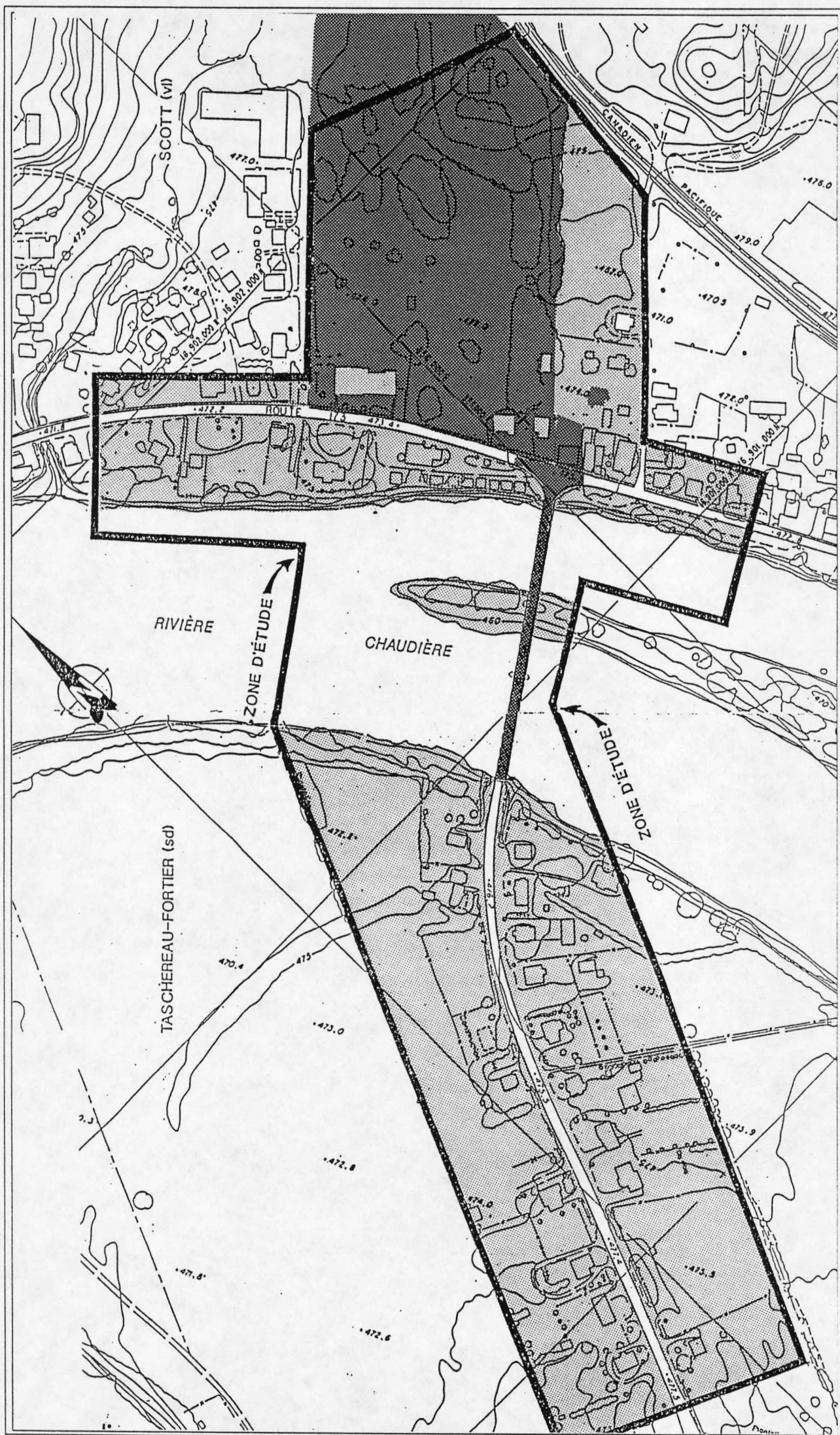


Figure 5: La valeur des éléments patrimoniaux combinée à leur proximité par rapport au projet de construction du nouveau pont déterminent le niveau de sensibilité des éléments patrimoniaux. Ainsi, des lieux de forte sensibilité (trame foncée) peuvent-ils être dégagés de l'ensemble de la zone d'étude: il s'agit du pont, de son approche du côté de Scott et de tout le domaine Atkinson qu'il faut toujours considérer étant comme une seule entité. Le reste de la zone d'étude peut être considérée comme correspondant à des lieux de faible ou moyenne sensibilité; soit à cause de la faible (ou moyenne) valeur des éléments patrimoniaux, soit à cause de leur éloignement par rapport au projet.

BIBLIOGRAPHIE

PUBLICATIONS

Brochure-Souvenir et Historique du 50^e Anniversaire de la Fondation de St-Maxime de Scott, 1893-1943.
1943.

Bourget, Paule Reny, Francine Couture, Lise Couture et Diane Rousseau Roy.
Sainte-Hélène de Breakeyville d'hier à aujourd'hui.
Scott-Jonction, 1984. 866p.

Breton, Jean-René.
Le façonnement d'un paysage, dans : la revue *Continuité*.
Québec, Éditions Continuité, printemps 1987, p. 23-27.

Cameron, Christina et Janet Wright.
Le style Second Empire dans l'architecture canadienne.
Ottawa, Parcs Canada, 1980, Lieux historiques canadiens: cahiers d'histoire et d'archéologie no.24.

Chouinard, Yves.
EXPLORATION 03 / LA BEAUCE,
Montréal, Centre Éducatif et Culturel inc. 1988.

KALMAN, Harold.
Évaluation des bâtiments historiques
Parcs Canada, publié avec l'autorisation du ministère de l'Environnement, Ottawa, 1980, 39 p.

Weitzman, David.
Traces of the past / A field guide industrial archaeology.
New-York, Charles Scribner's Sons, 1980.

RAPPORTS

BERGERON, Claude et Gino Gariépy.
L'inventaire architectural et le traitement de l'information: mise à jour de la fiche d'inventaire
Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du Patrimoine, novembre 1988, 21p. et 6 annexes.

Ministère des Affaires culturelles du Québec.
Macro-inventaire des biens culturels du Québec comté de Dorchester / Églises et oeuvres d'art.
Québec, MAC, Direction régionale Québec, 1982.

Ministère des Affaires culturelles du Québec.
Macro-inventaire des biens culturels du Québec comté de Dorchester / Analyse du paysage architectural.
Québec, MAC, Direction régionale Québec, 1982.

Ministère des Affaires culturelles du Québec.
Macro-inventaire des biens culturels du Québec comté de Dorchester / Histoire et archéologie.
Québec, MAC, Direction régionale Québec, 1982.

Ministère des Affaires culturelles du Québec
Bilan des connaissances Municipalité Régionale de Comté La Nouvelle-Beauce.
Québec, MAC, 1984-1985.

Ministère des Affaires culturelles du Québec.
Renseignements sur le patrimoine culturel destinés aux Municipalités Régionales de Comté tirés du macro-inventaire et utiles pour élaborer un schéma d'aménagement: Information patrimoniale à la Municipalité Régionale de Comté La Nouvelle-Beauce.
Québec, MAC, 1984.

Ministère des Affaires municipales, Direction générale des orientations gouvernementales en aménagement.
Document relatif à l'application de l'article II de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme.
Québec, MAM, 1984.

Ministère des Transports.
Normes / Ouvrages routiers
Terminologie, glossaire, symbolisme, trames
7 novembre 1988.

Municipalité Régionale de Comté La Nouvelle-Beauce.
Une stratégie concertée pour la qualité de vie et le développement régional en Nouvelle-Beauce.
S.I., MRC de la Nouvelle-Beauce, 1987.

M.R.C. de la Nouvelle-Beauce
M.R.C. de la Nouvelle-Beauce- Le schéma d'aménagement du territoire
S.I., MRC de la Nouvelle-Beauce, 1987.

*Annexe I:
Liste des bâtiments d'intérêt patrimonial
inventoriés*

Index de l'inventaire

Municipalité	adresse	[quotient patrimonial]	no
Taschereau-Fortier	203, rue du Pont	23/40 moyen	1
Taschereau-Fortier	215, rue du Pont	24/40 moyenne	2
Taschereau-Fortier	223, rue du Pont	27/40 fort	3
Taschereau-Fortier	235, rue du Pont	19/40 moyen	4
Taschereau-Fortier	259, rue du Pont	15/40 faible	5
Taschereau-Fortier	265, rue du Pont	21/40 moyen	6
Taschereau-Fortier	275, rue du Pont	23/40 moyen	7
Taschereau-Fortier	264?, rue du Pont	12/40 faible	8
Taschereau-Fortier	262, rue du Pont	20/40 moyen	9
Taschereau-Fortier	Pont de fer	31/40 fort	10
Saint-Maxime-de-Scott	217, route Kennedy	24/40 moyen	11
Saint-Maxime-de-Scott	223, route Kennedy	28/40 fort	12
Saint-Maxime-de-Scott	11, 9e rue	29/40 fort	13
Saint-Maxime-de-Scott	208, route Kennedy	37/40 exceptionnel	14
Saint-Maxime-de-Scott	198-202, route Kennedy	34/40 fort	15
Saint-Maxime-de-Scott	194-196, route Kennedy	20/40 moyen	16
Saint-Maxime-de-Scott	192, route Kennedy	15/40 faible	17
Saint-Maxime-de-Scott	11, rue du Parc	25/40 fort	18
Saint-Maxime-de-Scott	12-14, rue du Parc	18/40 moyen	19
Saint-Maxime-de-Scott	188, route Kennedy	27/40 fort	20
Saint-Maxime-de-Scott	186, route Kennedy	27/40 fort	21
Saint-Maxime-de-Scott	184, route Kennedy	23/40 moyen	22
Saint-Maxime-de-Scott	182, route Kennedy	18/40 moyen	23

*Annexe 2:
Fiche d'inventaire architectural en contexte de
terrain*

Fiche d'inventaire architectural

Bergères, Gagnon, Inc., octobre 1996

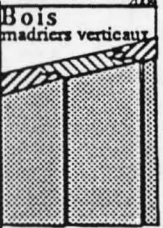
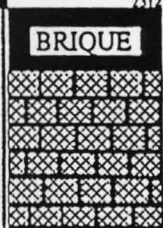
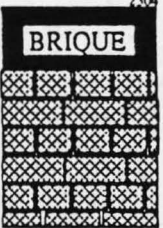
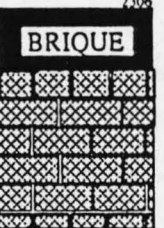
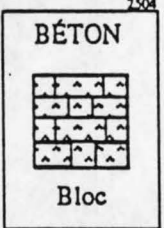
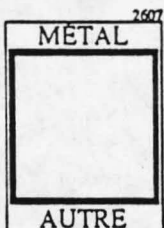
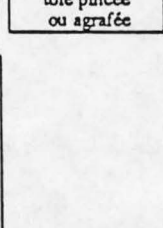
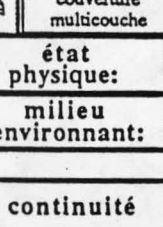
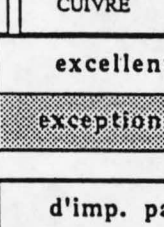
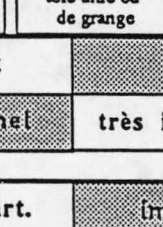
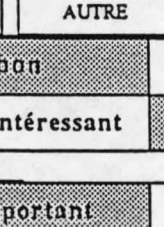
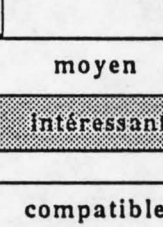
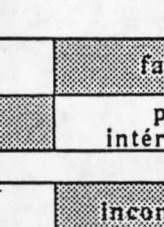
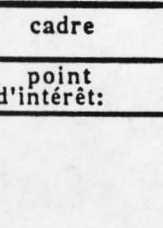
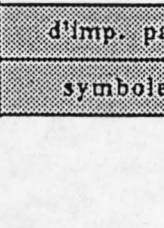
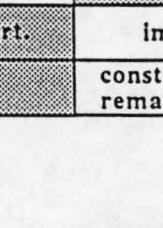
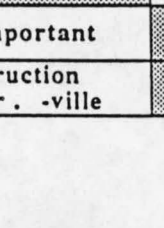
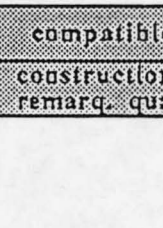
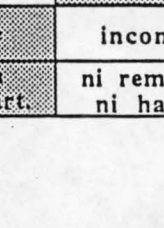
En contexte de terrain

Nom:

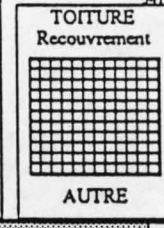
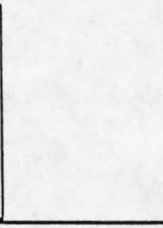
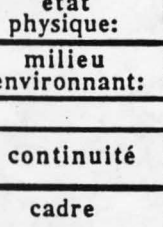
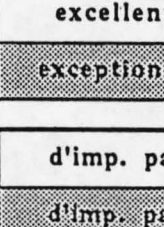
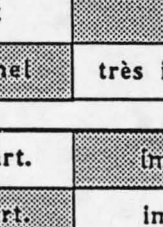
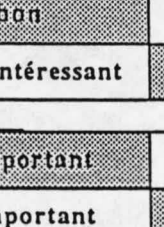
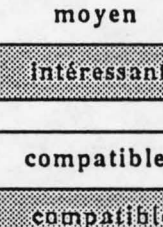
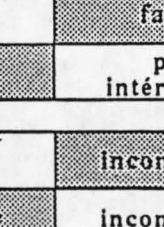
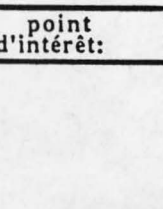
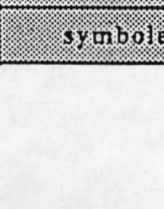
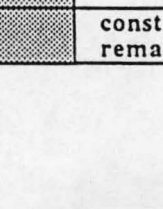
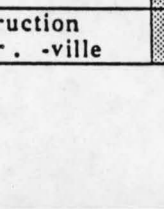
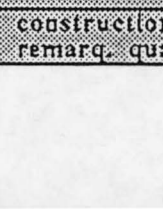
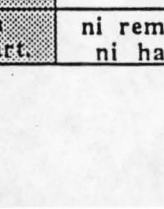
Numéro civique et nom de rue:

Municipalité:

Matériau de revêtement extérieur:

BOIS					Film no: Photo no: Film no: Photo no: Film no: Photo no: Film no: Photo no: Film no: Photo no:		
							
							
							
							
							
							
							
							
							

Matériau de revêtement de la toiture

TOITURE						
						
						
						

état physique:	excellent	bon	moyen	faible
milieu environnant:	exceptionnel	très intéressant	intéressant	peu intéressant

continuité	d'imp. part.	important	compatible	incompatible
cadre	d'imp. part.	important	compatible	incompatible
point d'intérêt:	symbole	construction remar. -ville	construction remarq. quart.	ni remarquable ni habituelle

**Numéro de
vérification
des photos**

**vérification
des photos**

Photos de Claude Bergeron

**Croquis et
remarque (s)
supplémentaire (s)**

Croquis et
remarque (s)
supplémentaire (s)

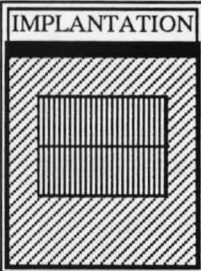
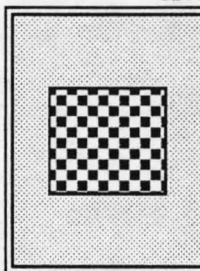
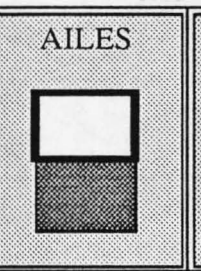
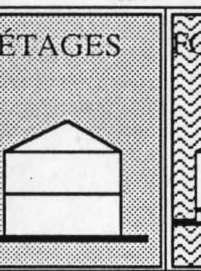
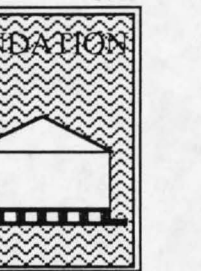
Fiche d'inventaire architectural *Annexe 3:*
définitive

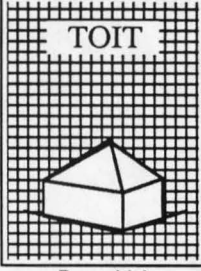
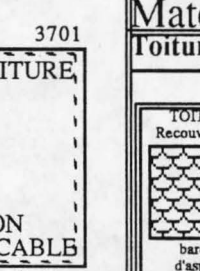
Nom

203, rue du Pont

Taschereau-Fortier

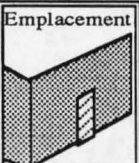
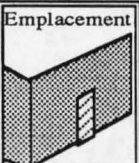
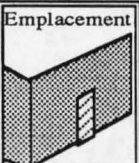
Description générale

8405	1101	1201	1308	1504	1703
IMPLANTATION 	GROUPEMENT 		AILES 	ÉTAGES 	FONDATION 
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	À l'arrière	Deux	Vide sanitaire au dessus

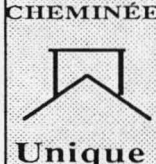
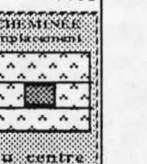
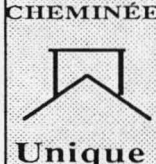
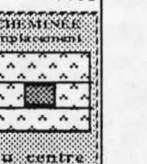
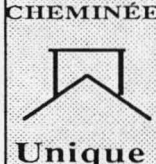
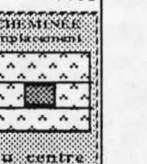
3206	3508	3701
TOIT 	TOIT GARNITURE 	GARNITURE TOIT 
Pyramidal	Sous-face ordinaire	Non applicable

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur latéral	fondations
3405 TOITURE Recouvrement  bardeau d'asphalte	2408 MATÉRIAU FABRIQUÉ  PLASTIQUE Déclin de vinyle	2502 BÉTON  Ind éterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte	Fenêtre																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 33.3%; text-align: center;">4902 FORME </td><td style="width: 33.3%; text-align: center;">6102 Emplacement </td><td style="width: 33.3%; text-align: center;">5001 GARNITURE TÊTE </td></tr><tr><td style="text-align: center;">Plate</td><td style="text-align: center;">Centre (façade)</td><td style="text-align: center;">Néant</td></tr></table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 33.3%; text-align: center;">6401 GARNITURE EXTERIEUR </td><td style="width: 33.3%;"></td><td style="width: 33.3%;"></td></tr><tr><td style="text-align: center;">Néant</td><td></td><td></td></tr></table>	4902 FORME 	6102 Emplacement 	5001 GARNITURE TÊTE 	Plate	Centre (façade)	Néant	6401 GARNITURE EXTERIEUR 			Néant			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 33.3%; text-align: center;">4902 FORME </td><td style="width: 33.3%;"></td><td style="width: 33.3%;"></td></tr><tr><td style="text-align: center;">Plate</td><td style="text-align: center;">Autre</td><td></td></tr></table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 25%;"></td><td style="width: 25%;"></td><td style="width: 25%;"></td><td style="width: 25%;"></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	4902 FORME 			Plate	Autre									
4902 FORME 	6102 Emplacement 	5001 GARNITURE TÊTE 																									
Plate	Centre (façade)	Néant																									
6401 GARNITURE EXTERIEUR 																											
Néant																											
4902 FORME 																											
Plate	Autre																										

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée	Tours, tourelle, cheminées														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 25%; text-align: center;">7102 ESCALIER emplacement et conception </td><td style="width: 25%; text-align: center;">7202 ESCALIER DIRECTION </td><td style="width: 25%; text-align: center;">7306 Saillie ajourée Type </td><td style="width: 25%; text-align: center;">7411 Saillie ajourée </td></tr><tr><td style="text-align: center;">Rez-chaussée, sans rampe</td><td style="text-align: center;">Droit</td><td style="text-align: center;">Véranda ouverte</td><td style="text-align: center;">Rampe à claire-voie</td></tr></table>	7102 ESCALIER emplacement et conception 	7202 ESCALIER DIRECTION 	7306 Saillie ajourée Type 	7411 Saillie ajourée 	Rez-chaussée, sans rampe	Droit	Véranda ouverte	Rampe à claire-voie	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 33.3%; text-align: center;">4603 CHEMINÉE </td><td style="width: 33.3%; text-align: center;">4308 CHEMINÉE emplacement </td><td style="width: 33.3%; text-align: center;">4403 CHEMINÉE emplacement </td></tr><tr><td style="text-align: center;">Unique</td><td style="text-align: center;">A gauche, en saillie</td><td style="text-align: center;">Au centre</td></tr></table>	4603 CHEMINÉE 	4308 CHEMINÉE emplacement 	4403 CHEMINÉE emplacement 	Unique	A gauche, en saillie	Au centre
7102 ESCALIER emplacement et conception 	7202 ESCALIER DIRECTION 	7306 Saillie ajourée Type 	7411 Saillie ajourée 												
Rez-chaussée, sans rampe	Droit	Véranda ouverte	Rampe à claire-voie												
4603 CHEMINÉE 	4308 CHEMINÉE emplacement 	4403 CHEMINÉE emplacement 													
Unique	A gauche, en saillie	Au centre													

203, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-20
Zonage	RC-1

Architecture

Age estimé	1920-1940
Age réel	
Conception	conception passable

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	important
Point d'intérêt	remarquable et habituelle, ville ou quartier

Utilisations possibles

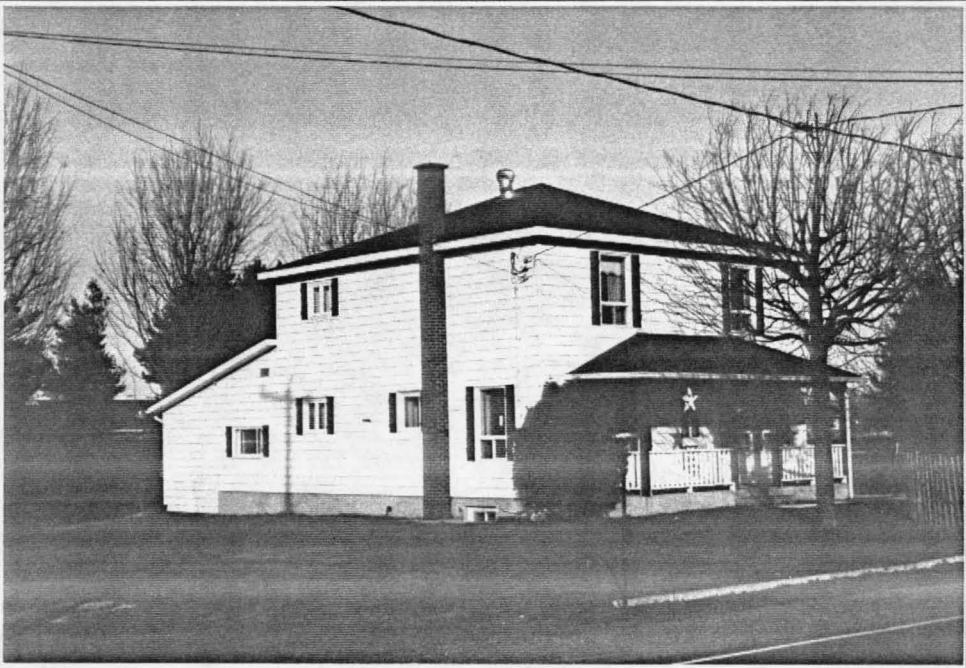
Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

A cause de la massiveté de leur volume, les maisons de type de courant cubique résistent plus mal que celles d'autres types aux rénovations rapides qui privilégient le recours aux matériaux modernes (on devrait plutôt dire aux matériaux les plus courants offerts en quincaillerie). Les maisons de ce type ont particulièrement besoin de conserver la mouluration des corniches, les garnitures des rives verticales et les chambranles des ouvertures, toutes composantes qui sont disparues sur le no. 1 avec, d'ailleurs, les fenêtres d'origine. Notez cependant la reconstruction de la galerie couverte (sur dalle de béton), le seul élément qui "redonne son échelle" au volume. Une remarque à propos du garage arrière : il aurait eu avantage à être construit légèrement en retrait des murs latéraux de la maison de manière à éviter de "fausser" le volume de la maison. Remarquez le rôle des arbres dans l'aménagement du terrain, notamment ceux qui forment l'arrière-plan.

numéro de négatif I

I.18



numéro de négatif II

I.19



Intégrité

État	excellent
Modification	caractère peu respecté
Site	fondation nouvelle

Valeur intrinsèque

moyenne

Quotient

23/40 moyen

numéro de négatif III, IV et V

Page
3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

Localisation du bâtiment



Nom

215, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Description générale

8405	1101	1201	1308	1503	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	À l'arrière	Un et demi	Vide sanitaire au dessus

3212	3506	3706
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
Toit en croupe à pan coupé	Face moulurée	Fasce moulurée

Matériaux		
Toiture (1) (2)		façade mur latéral fondations
3405	2016	2502
TOITURE Recouvrement	BOIS bardeau	BÉTON
bardeau d'asphalte	Bardeau	Ind éterminé
Bardeau d'asphalte		Indéterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre			
4902	6103	4902	8908	4211	5003
FORME	Emplacement	FORME			GARNITURE TÊTE
Plate	Décentrée (façade)	Plate	En appentis		Plate moulurée
6402		6402		5305	
GARNITURE		GARNITURE		SEUIL	
Ordinaire		Ordinaire		Seuil prolongé ordinaire	

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées		
7103	7203	7306	7414			
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type	Saillie ajourée			
Rez-chaussée, rampe à	Droit de côté	Véranda ouverte	Autre			
3115				4603		
DETAILS DES MURS				CHEMINÉE		
Planche cornière				Unique		
				4304		
				CHEMINÉE emplacement		
				Décentrée à gauche		
				4403		
				CHEMINÉE emplacement		
				Au centre		

215, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-20
Zonage	RC-1

Architecture

Age estimé	1920-1940
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	important
Cadre	important
Point d'intérêt	remarquable et habituelle, ville ou quartier

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Ce cottage de type vernaculaire américain à pignons coupés est demeuré, somme toute, assez semblable à son aspect d'origine supposé. Ce sont des bâtiments comme ceux-ci qui "contribuent à assurer la continuité ou le caractère de la rue, du quartier ou de la région". Notez les fenêtres à petits carreaux sur le mur latéral de gauche : elles s'intègrent complètement même si elles sont totalement différentes des fenêtres de l'ensemble du bâtiment (fenêtres à guillotine). Remarquez la disposition des fils électriques; ce n'est pas tant leur présence qui dérange comme leur étalement; cette disposition particulière des fils de téléphone répond sans doute à une contrainte de sécurité (ou autre). Si les fils pouvaient être regroupés sur une traverse horizontale, leur impact visuel en serait grandement diminué. Signalons le petit côté "banlieusard" des propriétés du coin : aucun bâtiment secondaire en vue.

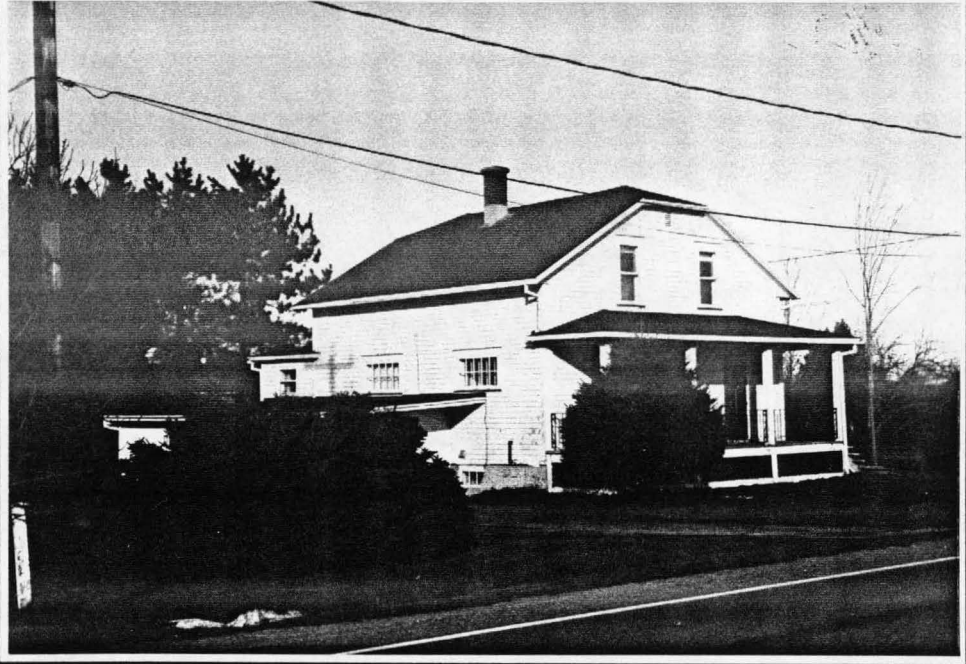
numéro de négatif I

I.2 I



numéro de négatif II

I.2 0



Intégrité
État
satisfaisant
Modification
caractère respecté
Site
site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque
moyenne
Quotient
24/40 moyenne

Page 3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

Localisation du bâtiment



Description générale

8505	1101	1202	1301	1503	1703
	Unité indépendante	Rectangulaire: longue façade	Néant	Un et demi	Vide sanitaire au dessus

3212	3506	3706
Toit en croupe à pan coupé	Face moulurée	Fasce moulurée

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur latéral	fondations
3405	2303	2502
Bardeau d'asphalte	Panneresse	Indéterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6103	4902	8912 4223
Plate	Décentrée (façade)	Plate	Autre

			5302
			Seuil rapporté ordinaire

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées		
7102	7203	7304	7414			
Rez-chaussée, sans rampe	Droit de côté	Saillie ajourée / ouvert	Autre			

4603	4304	4405
Unique	Décentrée à gauche	En retrait par rapport à l'arrière

223, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-20
Zonage	RC-1

Architecture

Age estimé	1920-1940
Age réel	
Conception	très bonne conception

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	compatible
Point d'intérêt	remarquable et habituelle, ville ou quartier

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Le no. 3 de l'inventaire constitue une variante — beaucoup plus "luxueuse" cette fois — du type architectural vernaculaire américain à pignons coupés. Il s'agit véritablement du cottage-type des banlieues d'avant la guerre (seconde guerre). "L'excroissance" du mur latéral gauche demeure tolérable : on le sent ajouté à l'ensemble. Les fenêtres ont probablement toutes été changées mais ce type architectural demeure un peu moins sensible que d'autres aux modifications de cet ordre.

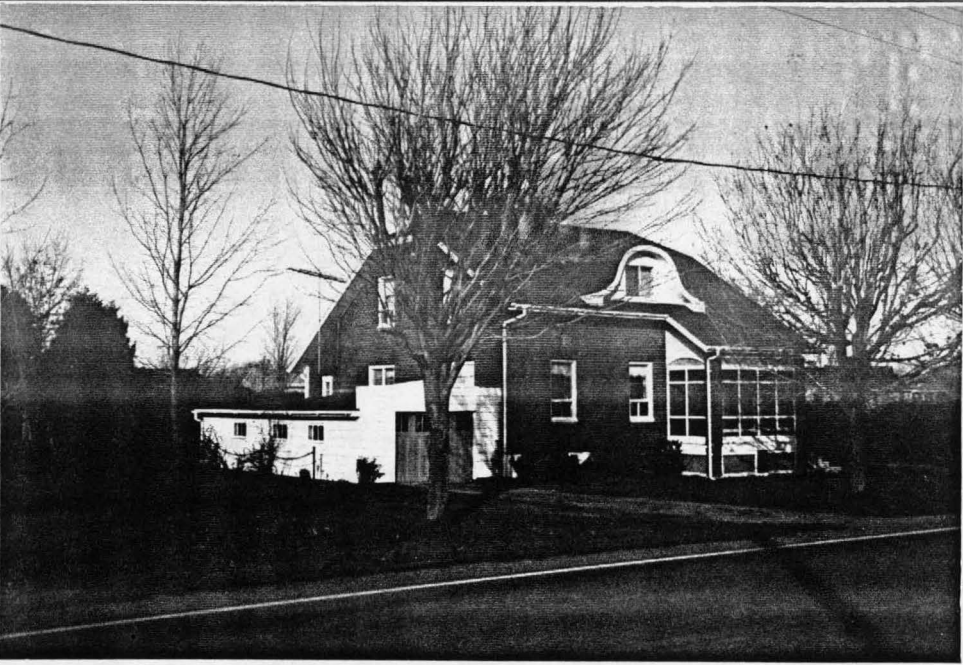
numéro de négatif I

I.22



numéro de négatif II

I.23



Intégrité
État excellent
Modification caractère respecté
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque forte
Quotient 27/40 fort

numéro de négatif III, IV et V

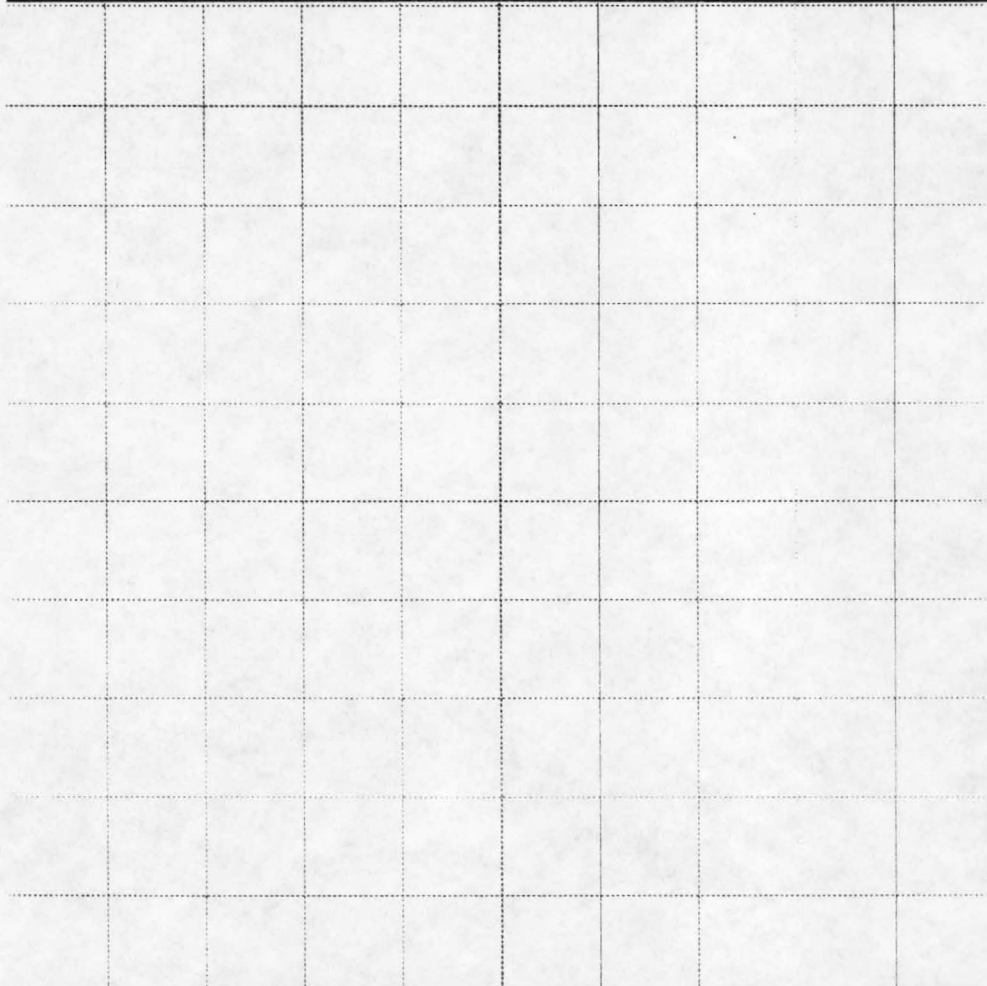
I.24

Fiche
d'inventaire
architectural

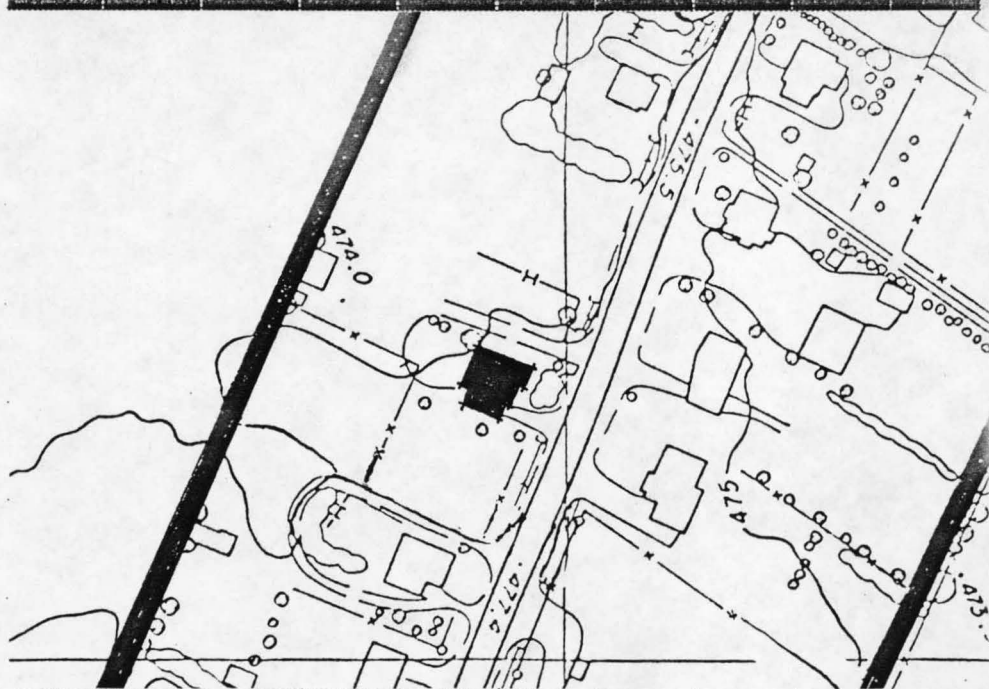
Page
3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Localisation du bâtiment

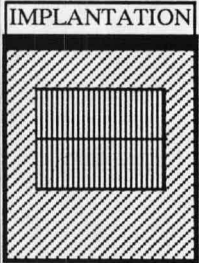
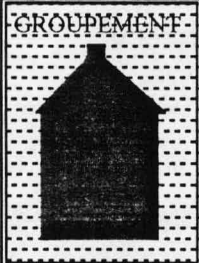
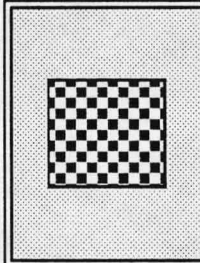
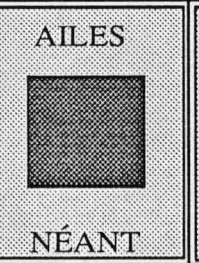
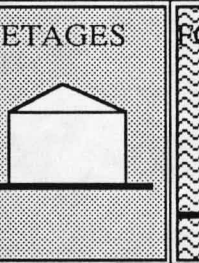
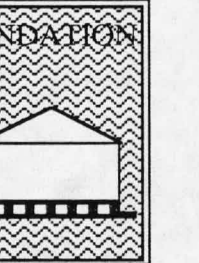


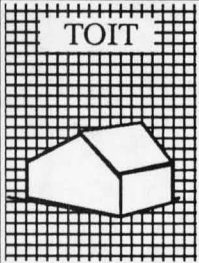
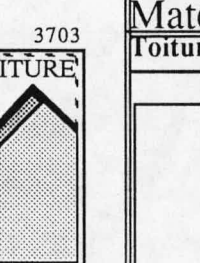
Nom

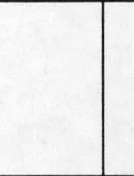
235, rue du Pont

Taschereau-Fortier

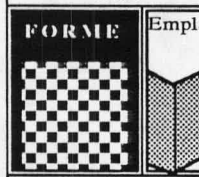
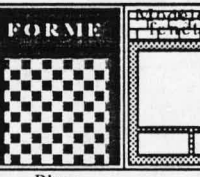
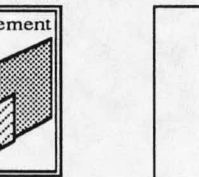
Description générale

8405	1101	1201	1301	1502	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ETAGES	FONDATION
					
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	Néant	Un	Vide sanitaire au dessus

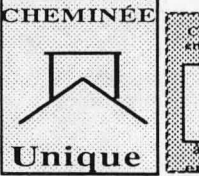
3202	3503	3703
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
		
Pignon moyen	Avant-toit en saillie	Bordures en saillie

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur	latéral fondations
		

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte	Fenêtre
4902	4902
6102	8911
FORME	FORME
	
Plate	Plate
Emplacement	
	
Centre (façade)	

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée	Tours, tourelle, cheminées
7103	4603
7202	4309
7304	4405
7414	
ESCALIER	CHEMINÉE
emplacement et conception	emplacement
	
Rez-chaussée, rampe à	Unique
Droit	A droite, en saillie
Saillie ajourée Type	En retrait par rapport à l'arrière
Saillie ajourée / ouvert	
AUTRE	
Autre	

235, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-20
Zonage	RC-1

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	passable

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	compatible
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Il ne subsiste plus grand chose de traditionnel sur cette maison dont le volume fait penser aux petites maisons de l'époque de la colonisation. Le type architectural vernaculaire américain, appliqué à un aussi petit volume, donne en effet des bâtiments extrêmement sensibles aux rénovations peu soignées : leur valeur patrimoniale s'en trouve sérieusement affectée. Remarquez le petit bâtiment secondaire à l'arrière : il a tout d'un poulailler ancien. Même si ce sont habituellement des éléments patrimoniaux de ce genre qui "font" l'environnement patrimonial d'un milieu rural, il paraît bizarrement anachronique et déplacé aux côtés de maisons ainsi remises au goût du jour.

numéro de négatif I

I. 2 6



numéro de négatif II

I. 2 7



Intégrité
État
satisfaisant
Modification
caractère peu respecté
Site
probablement relocalisé
Valeur intrinsèque
faible
Quotient
19/40 moyen

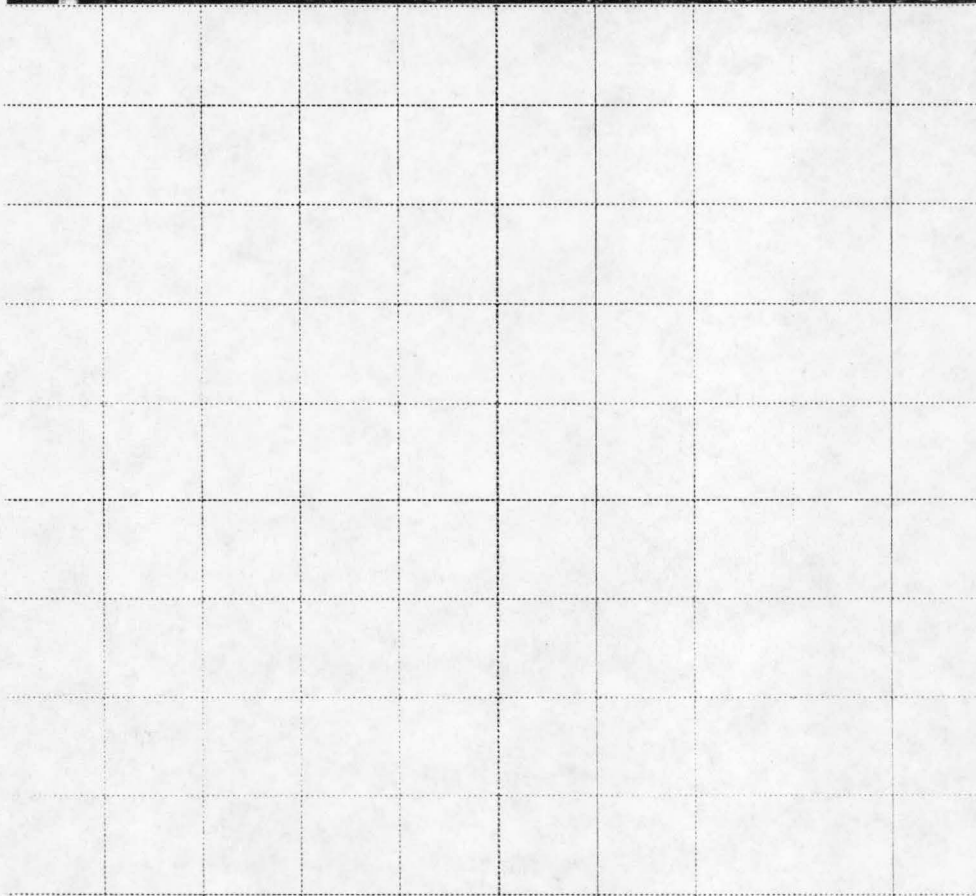
numéro de négatif III, IV et V

I. 2 5

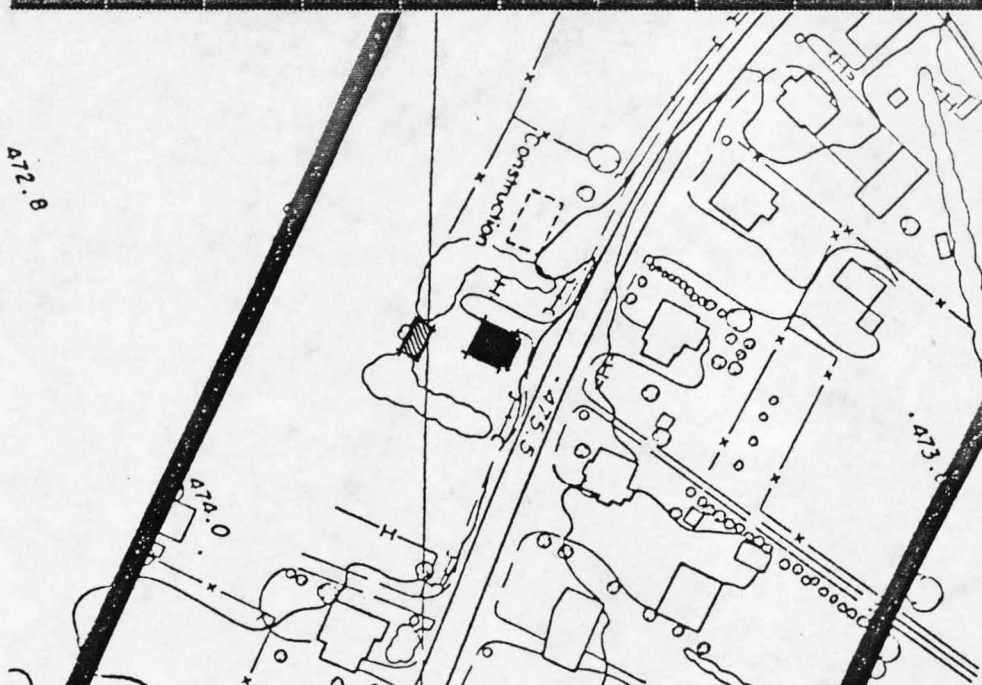
Page 3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Localisation du bâtiment



Nom

259, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Description générale

8405	1101	1201	1314	1503	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	Irrégulier	Un et demi	Vide sanitaire au dessus

3222	3503	3703
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
AUTRE	Avant-toit en saillie	Bordures en saillie
Autre		

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur latéral	fondations
3405	2411	2502
TOITURE Recouvrement	MATÉRIAU FABRIQUÉ	BÉTON
bardeau d'asphalte	DÉCLIN DE MASONITE	Ind éterminé
Bardeau d'asphalte	Masonite	Indéterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6102	4902	8912 4220
FORME	Emplacement	FORME	
Plate	Centre (façade)	Plate	Triangle

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées		
7103	7202	7304	7414			
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type	Saillie ajourée			
Rez-chaussée, rampe à	Droit	Saillie ajourée / ouvert	Autre			

4603	4304	4403
CHEMINÉE	CHEMINÉE emplacement	CHEMINÉE emplacement
Unique	décentrée à gauche	Au centre
Unique	Décentrée à gauche	Au centre

259, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-20
Zonage	RC-1

Architecture

Age estimé	1880-1900
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	incompatible
Cadre	compatible
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Il ne reste plus que quelques rares indices qui permettent de rattacher cette maison au type architectural dit d'inspiration québécoise. Bel exemple des résultats que peuvent donner des rénovations mal planifiées. Et ce n'est pas tant ce résultat pris individuellement qui compte comme la contribution du bâtiment ainsi rénové à la banalisation du milieu lui-même.

numéro de négatif I

1.29



numéro de négatif II

1.31



Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère détruit
Site probablement relocalisé
Valeur intrinsèque
faible
Quotient
15/40 faible

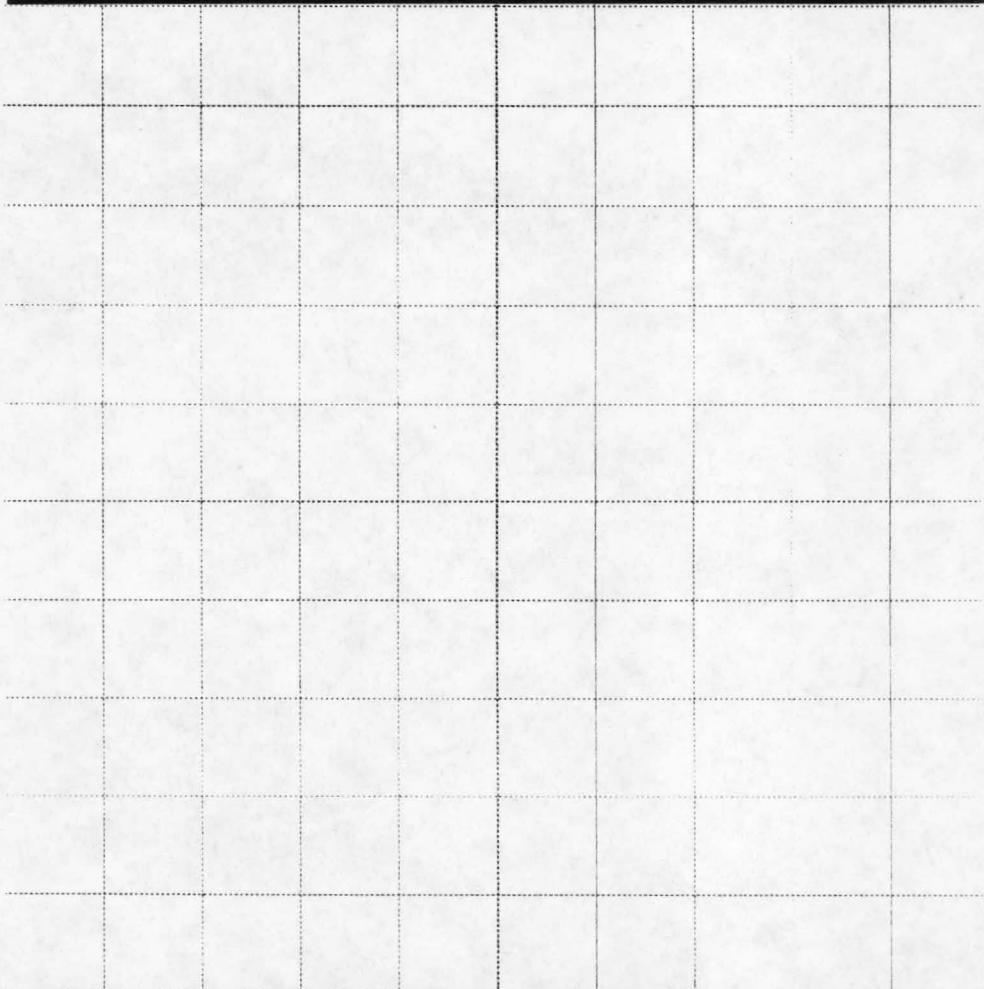
numéro de négatif III, IV et V

1.30

Page 3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Localisation du bâtiment



Ouverture: forme, emplacement et garniture

Autres composantes

Inventaire réalisé par la firme Bergeron Gagnon inc. à l'hiver 1991

265, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-20
Zonage	RC-1

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	compatible
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Comme les autres maisons de type vernaculaire américain, celle-ci aurait eu grand avantage à conserver ses composantes architecturales anciennes. Remarquez la petite remise qui fait penser aux cabanes à pêcher sur la glace.



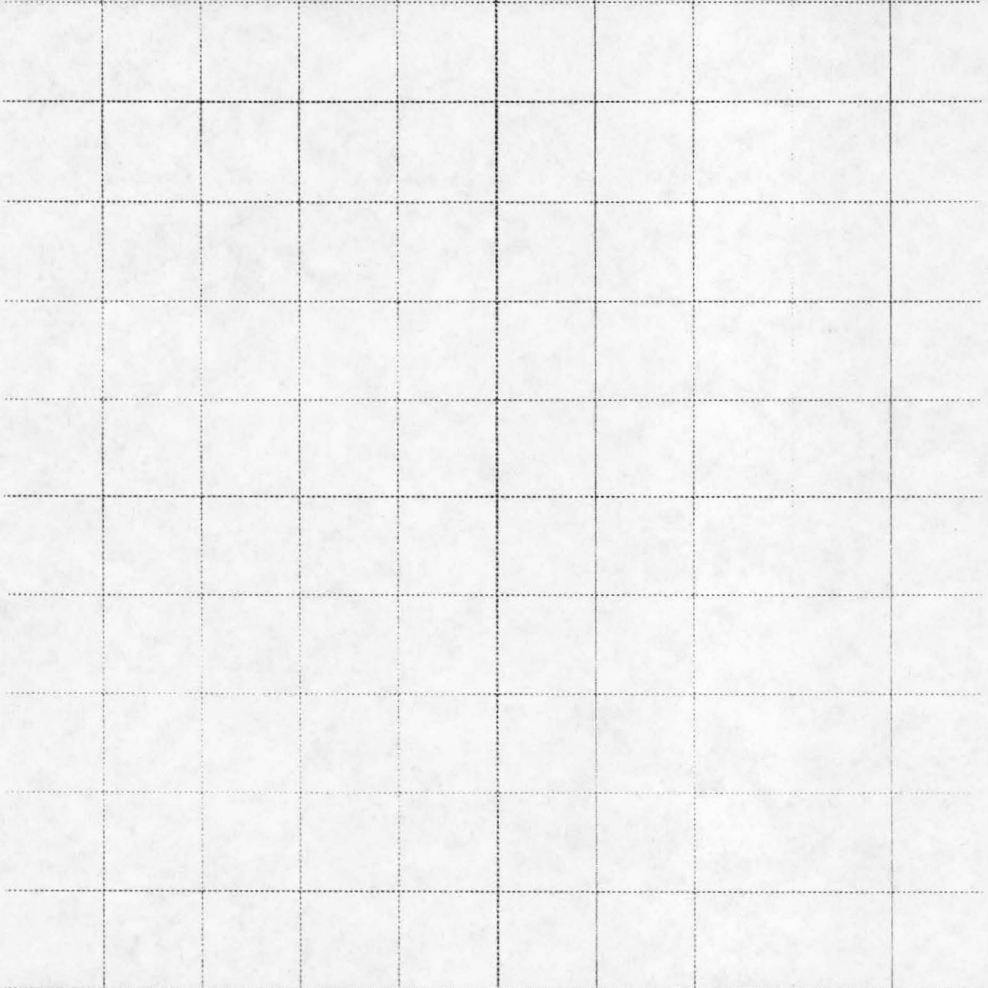
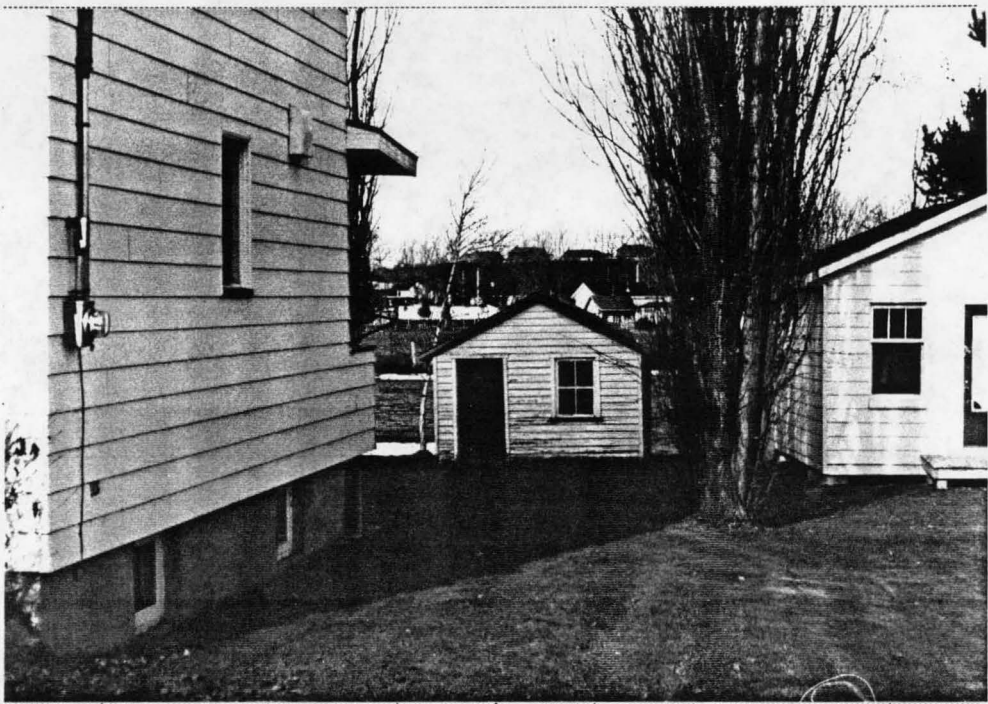
Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère peu respecté
Site probablement relocalisé
Valeur intrinsèque moyenne
Quotient 21/40 moyen

numéro de négatif III, IV et V

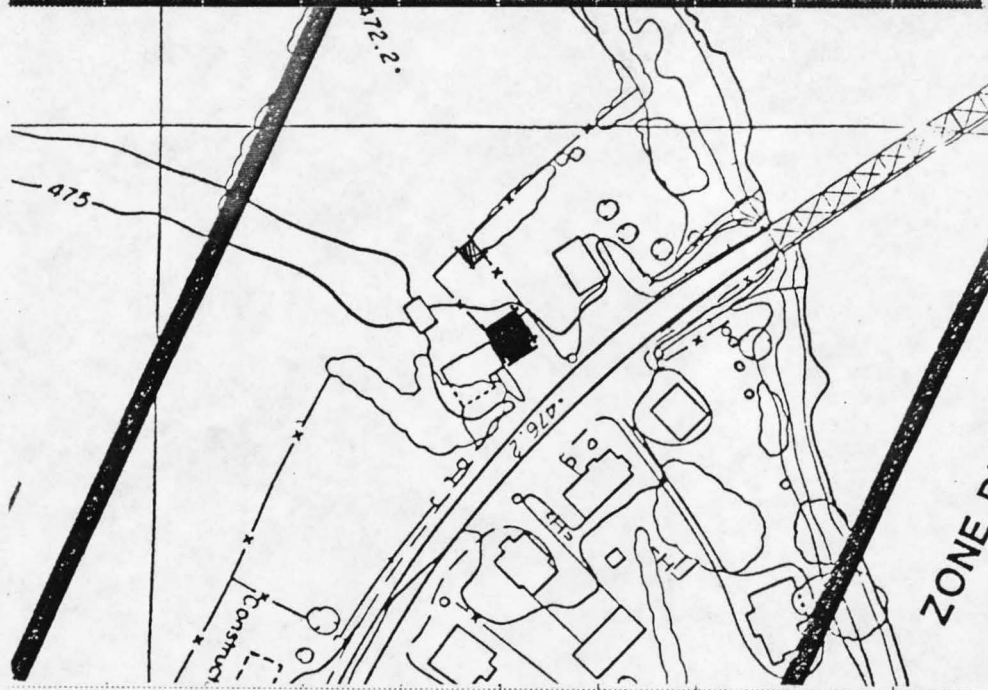
1.34

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Localisation du bâtiment

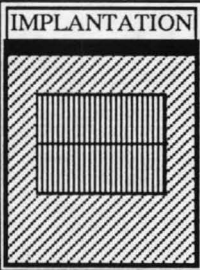
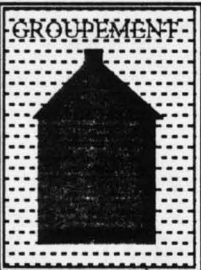
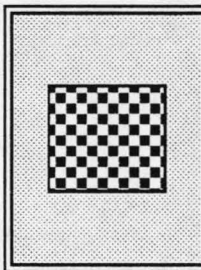
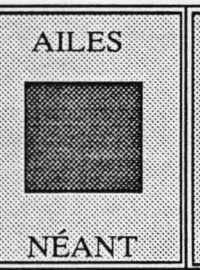
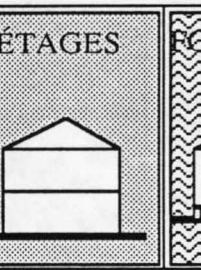
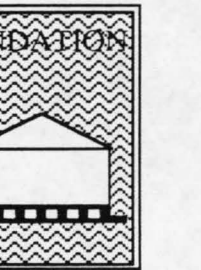


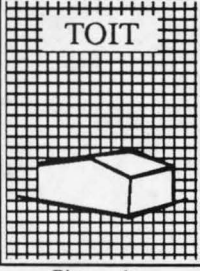
Nom

275, rue du Pont

Taschereau-Fortier

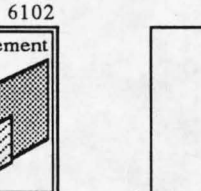
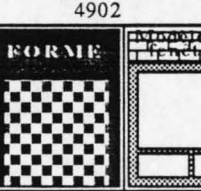
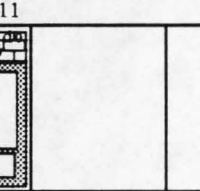
Description générale

8405	1101	1201	1301	1504	1703
IMPLANTATION 	GROUPEMENT 		AILES  NÉANT	ÉTAGES 	FONDATION 
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	Néant	Deux	Vide sanitaire au dessus

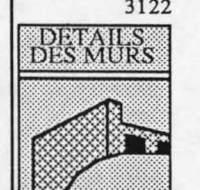
3201	3503	3718
TOIT 	TOIT GARNITURE 	GARNITURE TOIT 
Pignon bas	Avant-toit en saillie	Autre

Matériaux		
Toiture (1) (2)		façade mur lateral fondations
3405	2411	2502
TOITURE Recouvrement  bardeau d'asphalte	MATERIAU FABRIQUE  DÉCLIN DE MASONITE	BÉTON  Ind éterminé
Bardeau d'asphalte	Masonite	Indéterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6102	4902	8911
FORME 	Emplacement 	FORME 	
Plate	Centre (façade)	Plate	

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées	
7103	7202	7304	7411		
ESCALIER emplacement et conception 	ESCALIER DIRECTION 	Saillie ajourée Type 	Saillie ajourée 		
Rez-chaussée, rampe à	Droit	Saillie ajourée / ouvert	Rampe à claire-voie		
3122					
DETAILS DES MURS 					
Parapet ordinaire	Inconnu				

275, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-20
Zonage	RC-1

Architecture

Age estimé	
Age réel	1900-1920 (1912 selon le propriétaire actuel)
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	important
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Toute la bonne volonté du monde ne suffirait pas pour accorder la moindre qualité esthétique à cet ancien volume de type "Boom town" rénové. C'est que ce genre de rénovation n'est pas réalisé dans un but esthétique ou de respect de la tradition. Un autre but est recherché : attrait de la nouveauté, lassitude face à l'entretien des peintures...

numéro de négatif I

I.35



numéro de négatif II

I.36



Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère peu respecté
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque
faible
Quotient
23/40 moyen

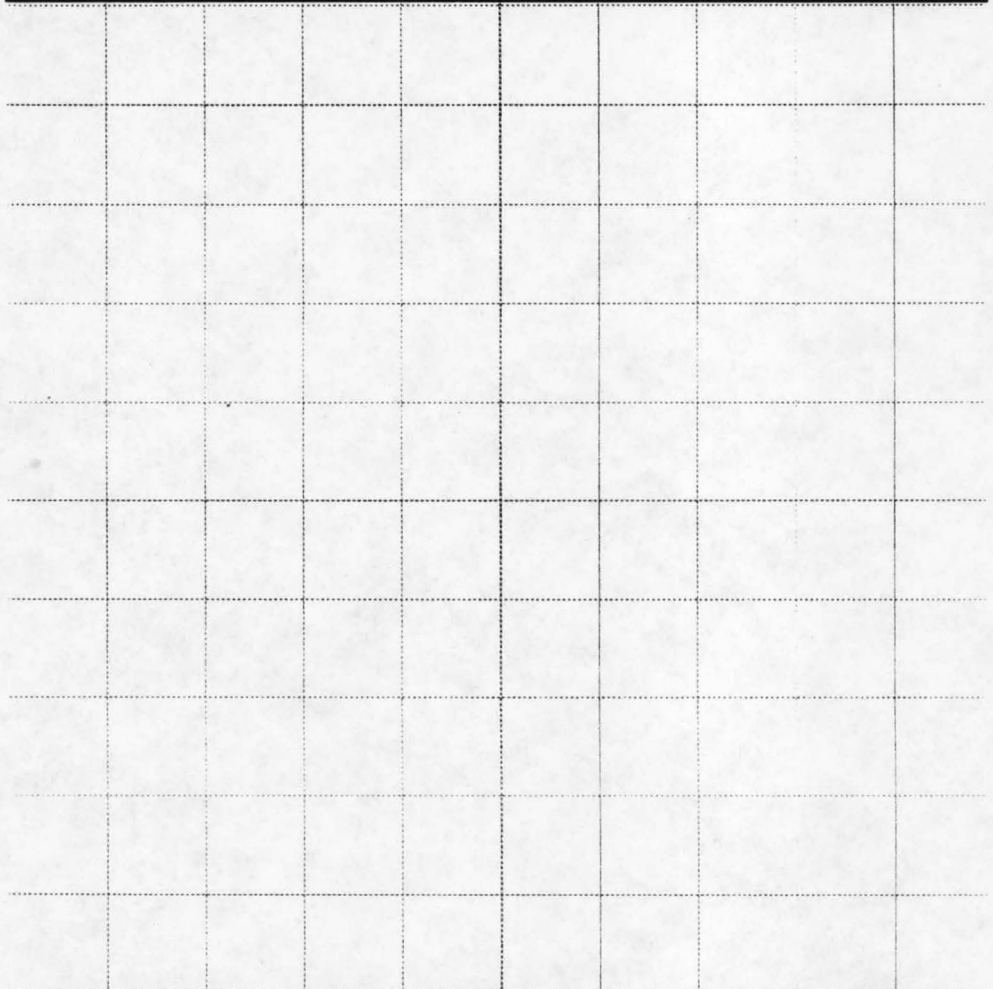
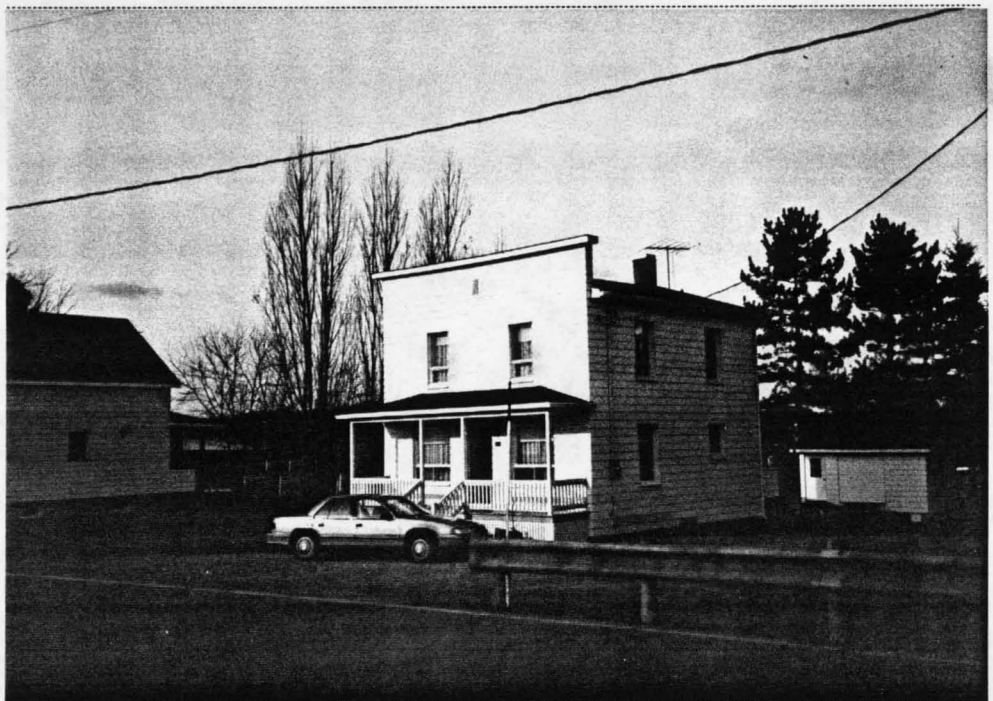
numéro de négatif III, IV et V

2.00

Page 3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Localisation du bâtiment



Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page 2.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

Les bâtiments d'intérêt patrimonial de la rue Du Pont à Taschereau-Fortier n'ayant, de fait, qu'une valeur patrimoniale moyenne, ils sont éventuellement moins sensibles face à un projet qui impliquerait leur relocalisation. Leur relocalisation devrait toutefois se limiter au seul recul sur une ligne perpendiculaire à la rue et, surtout, en conservant leur orientation d'origine (non parfaitement parallèle à la rue). Ils pourraient, d'un à l'autre, conserver une distance à la rue constante. Du côté de ces bâtiments, le talus de la nouvelle rue surélevée aurait avantage à être plutôt court (pente raide) de manière à conserver le plus possible l'aspect actuel des terrains (nombreux arbres, notamment pour le terrain no. 7 (MTQ 4)) quitte à surélever seulement les entrées de garage à leur approche à la rue.

Il faut remarquer le rôle particulier que joue le bâtiment no. 7 (MTQ 4) à l'approche du pont : en dépit d'une rénovation réalisée sans discernement, ce bâtiment de type "Boomtown" reste un rappel du contexte historique à l'intérieur duquel le pont est apparu. Aussi, sa disparition créerait un vide qui contribuerait à banaliser davantage l'approche du pont. Toutefois, si le bâtiment no. 7 (MTQ 4) devait absolument quitter son terrain actuel, sa relocalisation devrait se faire selon les conditions suivantes :

- le bâtiment devrait être transporté sur un lot donnant sur la rue Du Pont de manière à ce que le bâtiment conserve son orientation actuelle (pas sur une rue transversale);
- sinon, le bâtiment pourrait être transporté sur un éventuel lot vacant donnant sur la route Kennedy, notamment du côté sud-est du pont où les bâtiments patrimoniaux font tous face à la rivière;
- la hauteur de la partie visible du solage ne devrait pas excéder 30 cm.

Nom

264?, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Description générale

8405	1101	1201	1314	1503	1709
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	Irrégulier	Un et demi	Autre

3213

TOIT

En mansarde 4 côtés

Matériaux

Toiture (1) (2)	façade mur latéral	fondations
3405	2407	2502
TOITURE Recouvrement	MATÉRIAU FABRIQUE	BÉTON
bardeau d'asphalte	Pierre artificielle	Ind éterminé
Bardeau d'asphalte	Pierre artificielle	Indéterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte	Fenêtre
4902	4902 4223
FORME	FORME
Plate	Plate

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée	Tours,tourelle,cheminées

264? rue du Pont

Taschereau-Fortier

Adresse

Municipalité

Identification	
Numéro de cadastre	P-20
Zonage	RC-1
Architecture	
Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	bonne conception
Environnement	
Continuité	incompatible
Cadre	incompatible
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle
Utilisations possibles	
Compatibilité	affectation incompatible

Commentaire(s)

Il semble bien que ce "complexe à sécurité maximum" ait eu comme noyau de base une honnête maison d'esprit Mansart à toit à quatre versants : son toit émerge en effet d'un amas de dépendances latéroclites, de béton, d'asphalte, de treillis métalliques et de barbelés. La seule question qui vient à l'esprit est la suivante : comment les autorités municipales peuvent-elles laisser se développer une telle incongruité dans le paysage? Vive l'anarchie!

numéro de négatif I

2.09



numéro de négatif II

2.10



Intégrité
État médiocre
Modification caractère presque détruit
Site site et fondation probablement d'origine
Valeur intrinsèque faible
Quotient 12/40 faible

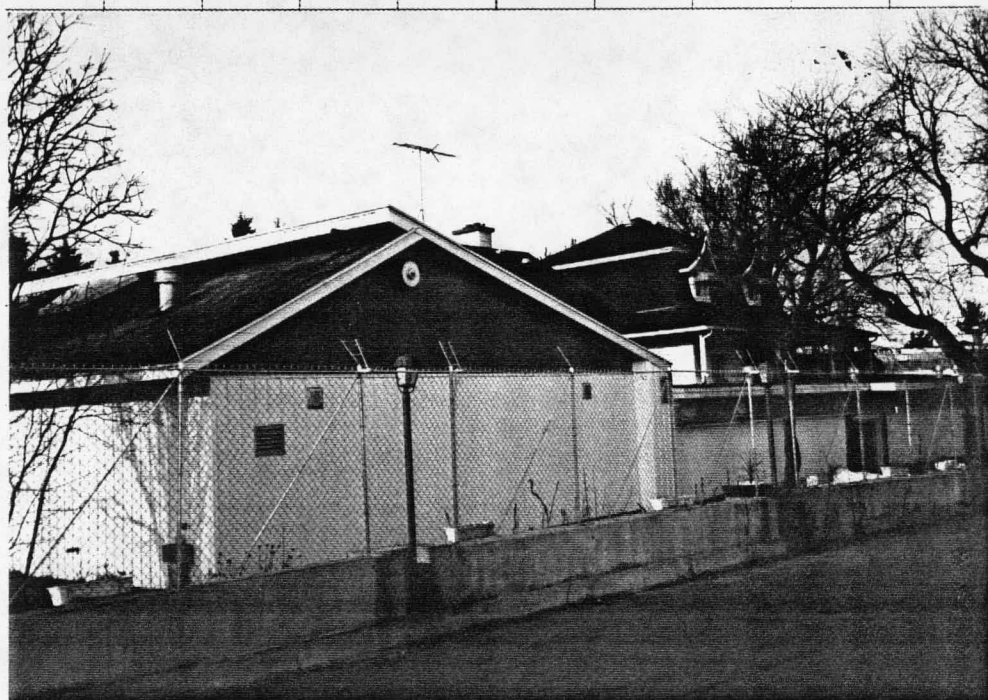
numéro de négatif III, IV et V

2.11, 2.08 et 2.12

Page 3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Localisation du bâtiment

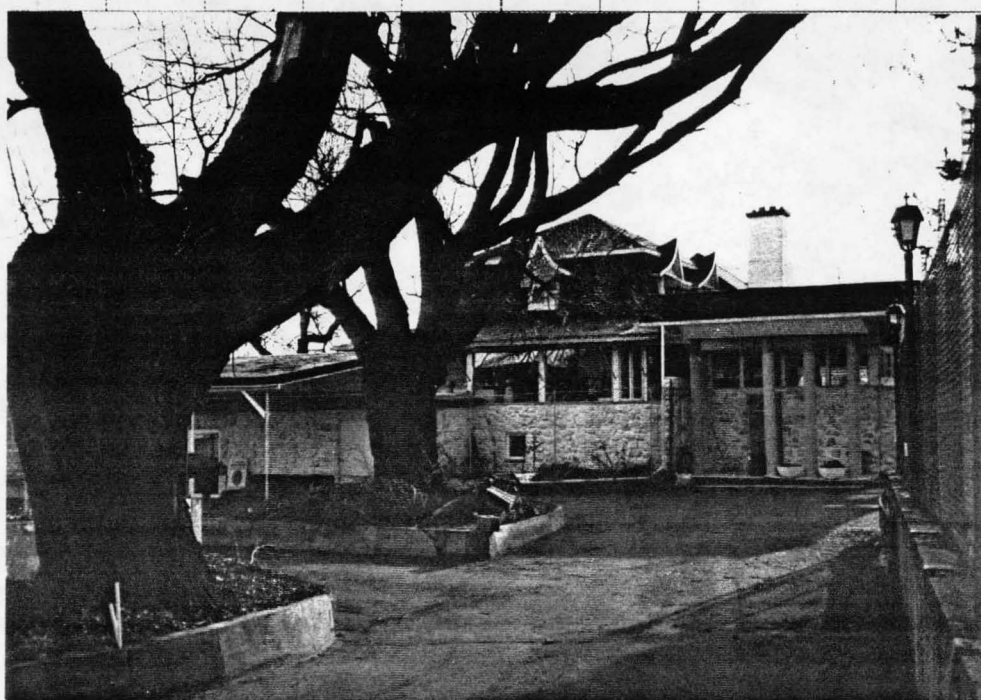


Fiche
d'inventaire
architectural

Page
4

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page 2.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

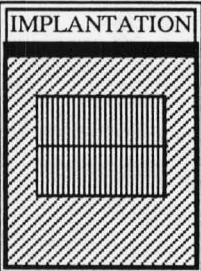
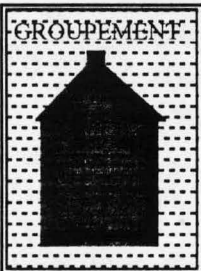
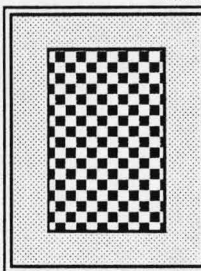
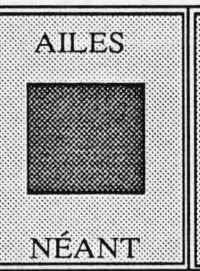
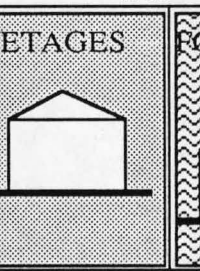
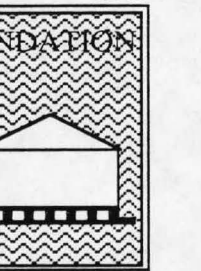


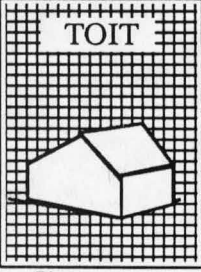
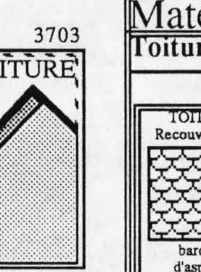
Nom

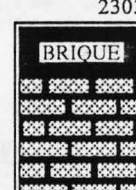
262, rue du Pont

Taschereau-Fortier

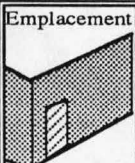
Description générale

8405	1101	1202	1301	1502	1703
IMPLANTATION 	GROUPEMENT 		AILES  NÉANT	ETAGES 	FONDATION 
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Rectangulaire: longue façade	Néant	Un	Vide sanitaire au dessus

3202	3503	3703
TOIT 	TOIT GARNITURE 	GARNITURE TOIT 
Pignon moyen	Avant-toit en saillie	Bordures en saillie

Matériaux		
Toiture (1) (2)		façade mur latéral fondations
3405	2303	2504
TOITURE Recouvrement  bardeau d'asphalte	BRIQUE  Panneresse	BÉTON  Parpaing
Bardeau d'asphalte		

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6103	4902	
FORME 	Emplacement 	FORME 	
Plate	Décentrée (façade)	Plate	

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées	
7102	7202	7304	7414		
ESCALIER emplacement et conception 	ESCALIER DIRECTION 	Saillie ajourée Type 	Saillie ajourée 		
Rez-chaussée, sans rampe	Droit	Saillie ajourée / ouvert	Autre		

Inconnu

262, rue du Pont

Taschereau-Fortier

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-20
Zonage	RC-1

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	compatible
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Remarquez le seul (vraiment le seul) indice qui puisse encore révéler le type architectural de cette maison qui date d'un peu avant la seconde guerre mondiale : les combles habités. La rénovation a emporté tout le reste.

numéro de négatif I

2.14



numéro de négatif II

2.05



numéro de négatif III, IV et V

Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère détruit
Site site et fondation probablement d'origine
Valeur intrinsèque faible
Quotient 20/40 moyen

Fiche
d'inventaire
architectural

Page
3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

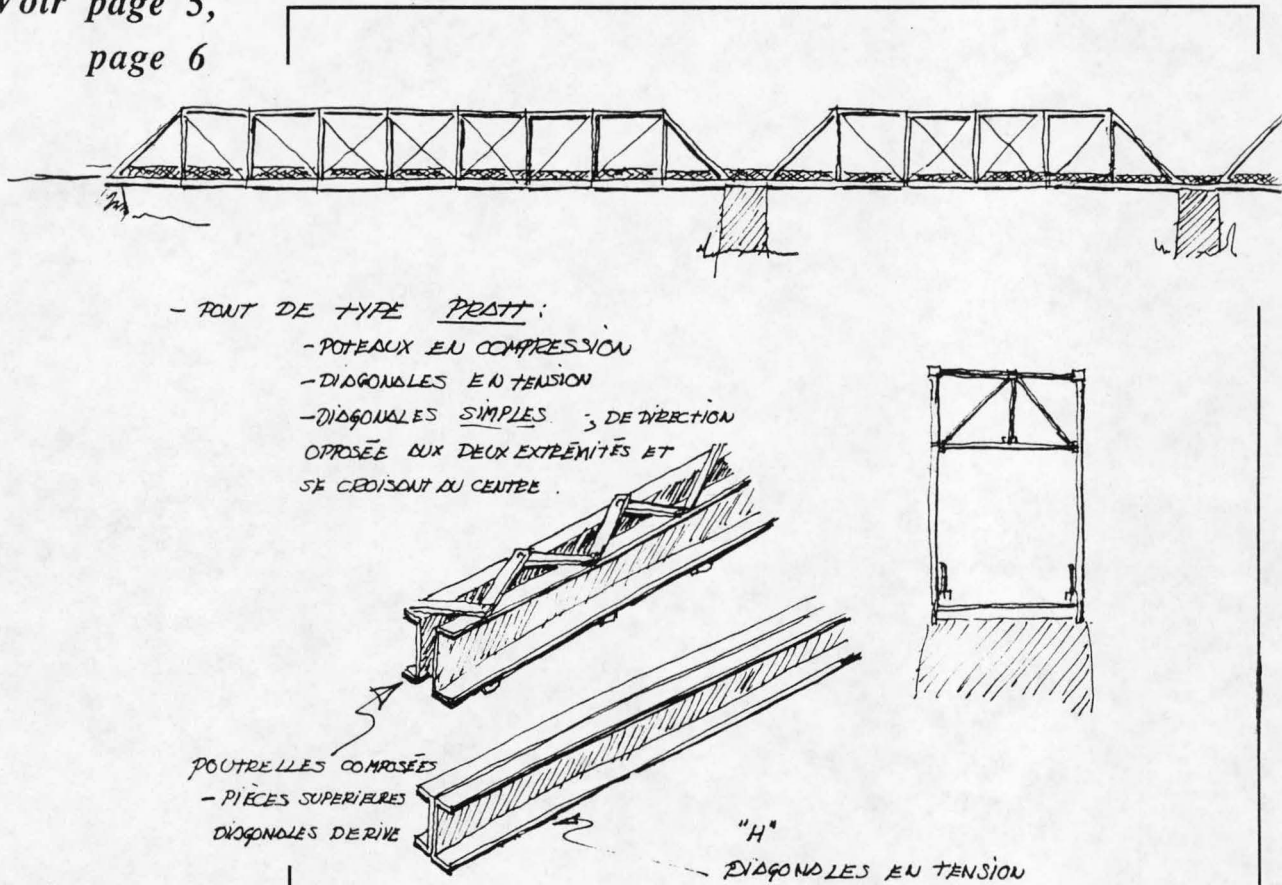
Localisation du bâtiment



Pont de fer		Taschereau-Fortier
Adresse		Municipalité
Identification		
Numéro de cadastre		
Zonage		RC-1
Architecture		
Age estimé		
Age réel		1900-1920 (1914)
Conception		excellente
Environnement		
Continuité		d'importance particulière
Cadre		d'importance particulière
Point d'intérêt		remarquable et habituelle, ville ou région
Utilisations possibles		
Compatibilité		affectation particulièrement compatible

Commentaire(s)

Voir page 5,
page 6



Intégrité
État mauvais
Modification caractère respecté
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque forte
Quotient
31/40 fort

Fiche
d'inventaire
architectural

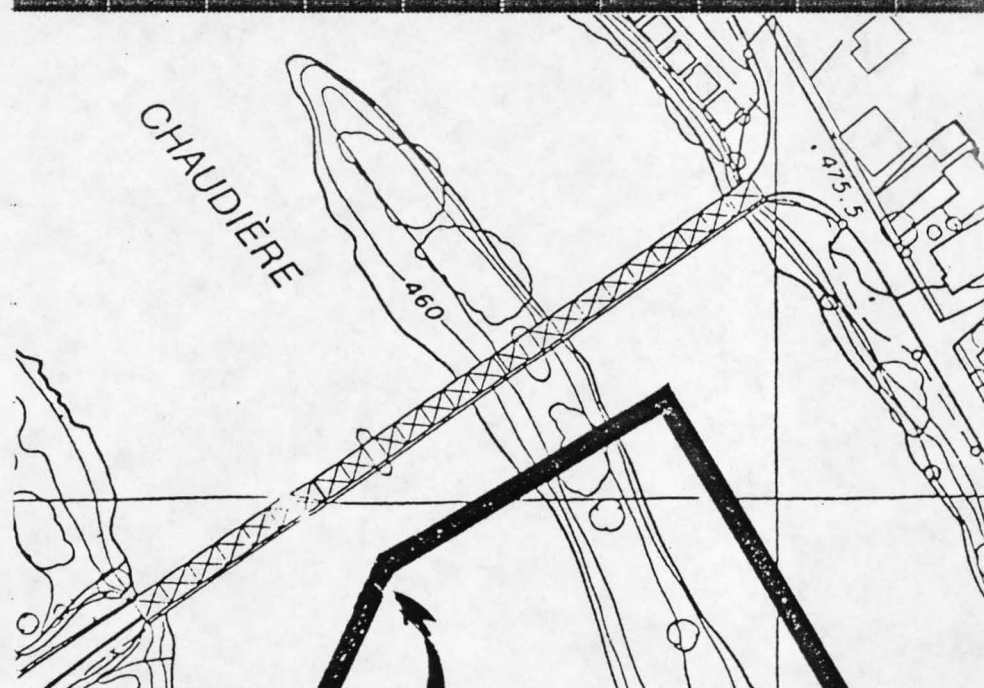
Page
3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



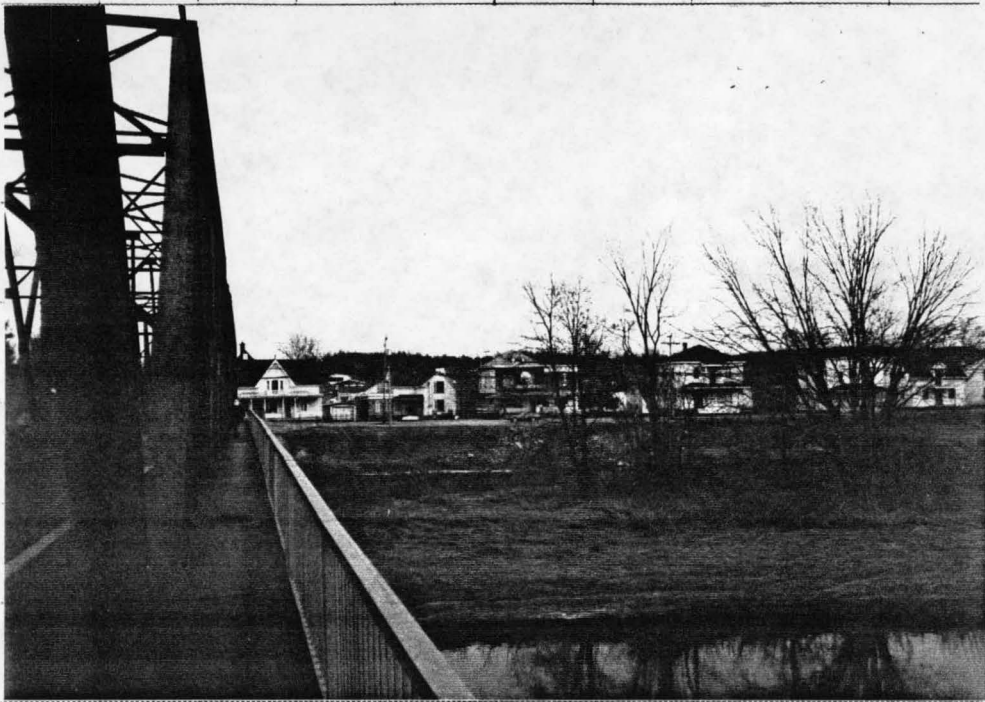
Localisation du bâtiment



Page
4

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page 2.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Le pont de fer de Scott

Même si l'étude structurale comparative du pont de fer de Scott n'est pas encore réalisée, on ne peut douter de la valeur réelle de cette structure ancienne et ce, à plusieurs niveaux :

patrimonial : la valeur patrimoniale certaine du pont de fer de Scott a été démontrée au chapitre 4;

esthétique : la valeur esthétique du pont de fer n'est, elle aussi, plus à démontrer; le pont de Scott est beau comme la tour Eiffel, le pont de Québec ou le "trestle" de Cap-Rouge peuvent l'être à leur manière.

historique : la simple valeur documentaire du pont en tant que technique ancienne de construction surpassera toujours sa valeur de rareté (même si l'on prouve, un jour, que ce type de pont n'est pas rare au Québec, sa valeur documentaire ne saurait en être affectée).

symbolique : les résidents de la localité et ceux de la région apprécient que le pont de Scott ne soit pas banalisé et qu'il contribue à distinguer les lieux (ce qui, en territoire beauceron, n'est pas peu dire).

repère visuel : on pourrait aller jusqu'à dire que le pont de fer constitue "l'affiche municipale" la plus facilement reconnaissable, celle qui caractérise le mieux, en outre, le village de Scott.

Le pont de fer de Scott constitue donc un élément patrimonial de valeur dont il conviendrait d'envisager sérieusement la conservation et un éventuel réemploi. Si, pour des raisons structurales et/ou de coût d'entretien trop élevé, le pont de fer devait être voué à la démolition, certaines mesures devraient être prises, avant qu'il ne disparaisse, pour à tout le moins en permettre une étude complète sur le terrain. Une fois le pont disparu, un témoignage visible sur le terrain devrait en perpétuer le souvenir.

Possibilité de réemploi du pont de fer

Le pont de fer de Scott n'est plus sécuritaire pour le trafic automobile mais peut-être le demeurerait-il pour le passage des piétonniers?

Le pont de fer pourrait constituer un lien de promenade privilégié, un belvédère permettant l'observation des panoramas les plus intéressants que peut livrer le milieu.

Le pont de fer est en communication directe avec le rang Saint-Étienne (lequel fait partie du circuit touristique patrimonial de la vallée de la Chaudière) qui possède un très fort potentiel pour la randonnée pédestre, le ski de fond et le vélo.

Pourquoi ne pas penser à intégrer le pont de fer de Scott au circuit touristique patrimonial en le réservant aux piétons, aux skieurs de fond et aux cyclistes?

Compte tenu de, premièrement, sa valeur patrimoniale intrinsèque et deuxièmement, d'un nouveau rôle récréo-touristique qu'il pourrait remplir, le pont de fer de Scott devrait être laissé en place. Sans prendre de mesure de réfection extraordinaire (autre que celle qui rendrait sécuritaire le passage à pied, à vélo ou à ski) le pont pourrait être simplement laissé tel quel jusqu'à ce qu'il soit jugé structurellement inapte à remplir cette fonction. D'ici là, le MTQ se sera éventuellement doté d'une politique permettant la reconnaissance de l'intérêt des ponts anciens dont il a la charge, leur conservation et leur mise en valeur³². A tout le moins, une telle avenue permettrait-elle d'assurer au pont de fer un maximum de chances pour sa survie.

Possibilité de démolition du pont de fer

Avant toute intervention directe sur le pont programme de démolition du pont devrait en to comprendre la réalisation de relevés qui collige information que seul le pont encore debout peut livrer, c

- un relevé photographique complet (vues d'ensemble, approches, vues aériennes, vues de dessous, détails p niveau des assemblages), etc.;
- un relevé graphique complet (à moins qu photogrammétrie ne puisse être entrepris);
- une analyse structurale complète.

Ces études pourraient être intégrées à un dossier également de comprendre une monographie ethno-histori de fer. Ainsi la valeur documentaire du pont aur conservée.

Le programme de démolition devrait en deu comprendre la planification de l'aménagement de l'emp pont de fer. D'un point de vue strictement patrii aménagement devrait comprendre un rappel physique :

- de l'emplacement, à Scott, de l'ancien embranchemen avec la 173 (idéalement, laisser intact ou recréer l'approc pont);
- du pont lui-même (un belvédère tout à fait inusité aménagé à partir d'une courte section de l'ancien pont e comme à Taschereau-Fortier.

Le pont neuf

Si, pour une raison ou pour une autre, l'emplacement fer ne pouvait être aménagé en mettant en évidence une structure ancienne, un rappel du pont de fer po éventuellement intégré à la structure du nouveau pont.

Comme tout autre pont à tablier inférieur, le pon Scott possède cette singularité — que les ponts en béton d n'ont plus — d'obliger ceux qui l'empruntent à pénétrer d de sa structure, la structure devenant alors très appare enveloppante. Aussi le passage du pont de Scott se équivoque: *on se sent réellement sur un pont*. éventuellement cette avenue qu'il faudrait suivre pour l d'un rappel de l'ancien pont sur le nouveau. Par e portique rappelant la haute structure du pont de fer pour repère marquant les extrémités du nouveau pont. Au mo aurait-il l'impression de quitter la terre ferme et de s'eng pont visible.

³² En ce sens, l'Hydro-Québec par exemple est, à l'heure actuelle, en voie de terminer un inventaire patrimonial de ses centrales, barrages et autres équipements anciens, une étude qui permettra éventuellement d'établir une politique de gestion de son patrimoine.

³³ La plupart des garde-fous des ponts modernes bouchent complètement observateur dans une automobile.

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page 2.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

Concernant le pont, il convient de résumer ce qui constitue la valeur patrimoniale de ce témoin local de la révolution industrielle. D'abord, le pont passe fort honorablement le test servant, sur les fiches de l'inventaire, à l'évaluation des qualités patrimoniales des bâtiments : 31/40, ce qui correspond à un quotient patrimonial dit "fort". Mais ce n'est que par l'examen de chacun des critères d'évaluation que l'on peut comprendre la signification du résultat de ce test :

- Age : 1914. (Le pont représente donc une époque très différente de la nôtre autant techniquement que socialement; sa note reste pourtant moyenne : 2.)
- Conception : Excellente. (Selon le contexte techno-économique de l'époque, la conception du pont est excellente; note : 4.)
- Continuité : D'importance particulière. (Un pont début XX^e siècle ne dépare certes pas dans un village tournant XX^e siècle; note : 4.)
- Cadre : D'importance particulière. (Le pont traverse la rivière Chaudière, franchit une île et est de surcroît situé en plein village beauceron dont l'attrait ne se dément pas; note : 4.)
- Point d'intérêt : Remarquable et habituelle, ville ou région. (Après l'église sur sa colline, le pont est sans doute l'élément patrimonial de Scott qui possède l'impact visuel le plus important; le manoir Atkinson surpasse le pont en tant que point d'intérêt mais il reste moins visible de la rue; note : 3.)
- Compatibilité : Affectation parfaitement compatible. (L'emplacement du pont demeure correct; note : 4.)
- Site : Site et fondation d'origine. (Le pont n'a jamais été déplacé; note : 4.)
- État : Mauvais. (Les qualités physiques actuelles du pont ne répondent plus à sa fonction; note : 0.)
- Modifications : Caractère respecté. (Les modifications (passerelle, éclairage, etc.) qui y ont été apportées altèrent peu ses qualités esthétiques d'origine; note : 3.)
- Valeur intrinsèque : Forte. (Le pont est demeuré, en regard de sa conception d'origine relativement authentique; note : 3.)

Ce test d'évaluation patrimoniale étant basé beaucoup plus sur des critères extrinsèques qu'intrinsèques (seul l'aspect extérieur de l'élément patrimonial entre en ligne de compte et le rapport perçu entre l'élément patrimonial et son environnement bâti prend une grande place dans l'évaluation). On aura donc remarqué que le test ne comporte aucune analyse structurale par exemple.

L'analyse structurale du pont aurait permis d'en déterminer : 1) le type et 2) les qualités de la variante du type. Il faut bien comprendre que le type structural d'un pont ne pourrait en lui-même servir de critère d'évaluation, chaque type ayant des qualités intrinsèques qui lui sont propres.³⁰ Peut-être pourrait-on laisser le degré de rareté d'un type influencer l'évaluation mais alors seulement dans le but de protéger un type rare; jamais avec l'objectif d'écarter des exemplaires en invoquant que son type est trop largement représenté. Ce serait beaucoup plus les *qualités de la variante du type* qui devraient être prises en considération pour l'évaluation d'un pont. En d'autre sorte, évaluer la réponse finale de l'ingénieur en regard des contraintes propres à son projet (ou comment le type choisi s'est adapté au projet particulier).

³⁰ En ce sens, une maison "Boomtown" par exemple, ne pourrait être déclarée d'intérêt moindre qu'une maison "victorienne" sur la seule base de son type architectural. L'évaluation en serait faussée au départ.

Nom

217, Route Kennedy,

Saint-Maxime-de-Scott

Description générale

8405	1101	1201	1301	1503	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	Néant	Un et demi	Vide sanitaire au dessus

3204	3503	3703
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
Pignon à pan coupé	Avant-toit en saillie	Bordures en saillie

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur	lateral fondations
3405	2408	
TOITURE Recouvrement	MATÉRIAU FABRIQUE	
bardeau d'asphalte	PLASTIQUE	
Bardeau d'asphalte	Déclin de vinyle	En pierre

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6102	4902	8911 4223
FORME	Emplacement	FORME	Emplacement
Plate	Centre (façade)	Plate	Autre

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées		
7103	7203	7304	7411	4603	4304	4405
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type	Saillie ajourée	CHEMINÉE	CHEMINÉE emplacement	CHEMINÉE emplacement
Rez-chaussée, rampe à	Droit de côté	Saillie ajourée / ouvert	Rampe à claire-voie	Unique	Décentrée à gauche	En retrait par rapport à l'arrière

217, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-742
Zonage	RC-4

Architecture

Age estimé	1880-1900
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	important
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Que de vinyle, que de "masonite" à Scott! Bien plus que ces matériaux en eux-mêmes — lesquels sont des imitations finalement acceptables de matériaux plus anciens — c'est la méconnaissance totale des caractéristiques traditionnelles à respecter qui banalise la maison traditionnelle. Ceci est particulièrement évident sur cette maison d'esprit Mansart.

numéro de négatif I

3.22



numéro de négatif II

3.21

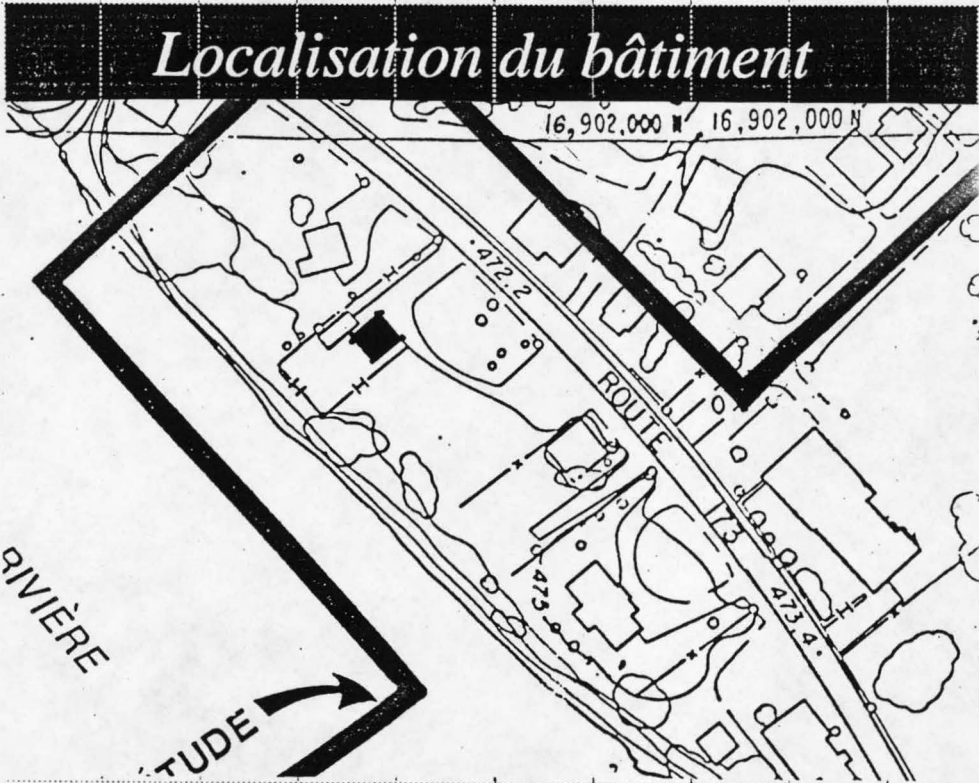
Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère peu respecté
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque faible
Quotient 24/40 moyen



numéro de négatif III, IV et V

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

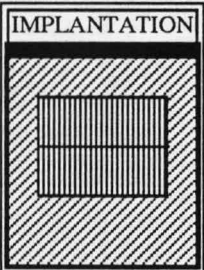
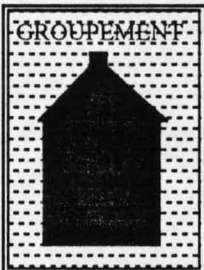
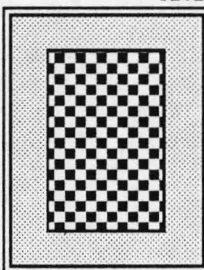
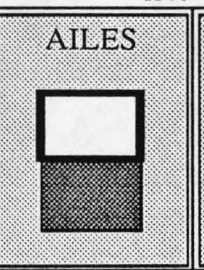
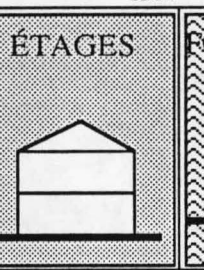
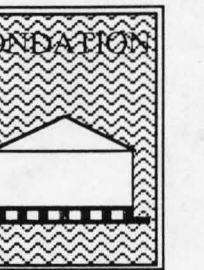


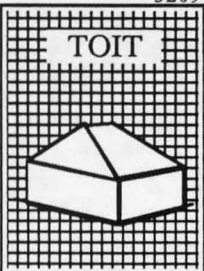
Nom

223, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

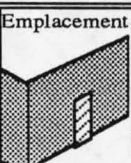
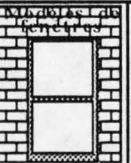
Description générale

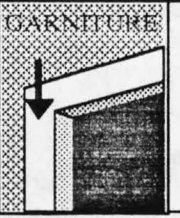
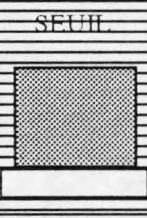
8405	1101	1202	1308	1504	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
					
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Rectangulaire: longue façade	À l'arrière	Deux	Vide sanitaire au dessus

3209	3503	3703
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
		
Comble en croupe haut	Avant-toit en saillie	Bordures en saillie

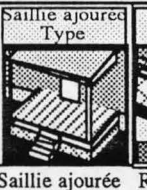
Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur latéral fondations	
3405	2016	
		
TOITURE Recouvrement bardeau d'asphalte Bardeau d'asphalte	Bois bardeau Bardeau	En pierre

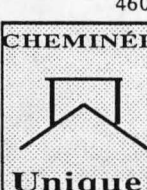
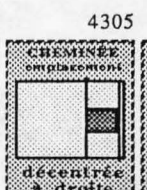
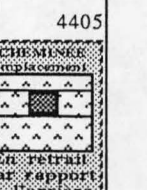
Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte			Fenêtre		
4902	6102	5008	4902	8908	5008
FORME	Emplacement	GARNITURE TÊTE	FORME	Emplacement	GARNITURE TÊTE
					
Plate	Centre (façade)	Linteau mouluré	Plate		Linteau mouluré

6402			6402		5305
GARNITURE			GARNITURE		SEUIL
					
Ordinaire			Ordinaire		Seuil prolongé ordinaire

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours, tourelle, cheminées		
7103	7202	7304	7412			
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type	Saillie ajourée			
						
Rez-chaussée, rampe à	Droit	Saillie ajourée / ouvert	Rampe pleine			

3115	4603	4305	4405
DETAILS DES MURS	CHEMINÉE	CHEMINÉE emplacement	CHEMINÉE emplacement
			
Planche cornière	Unique	Décentrée à droite	En retrait par rapport à l'arrière

223, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-742
Zonage	RC-4

Architecture

Age estimé	
Age réel	avant 1860 (selon propriétaire)
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	important
Point d'intérêt	remarquable et habituelle, ville ou quartier

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Croirait-on que cette maison de courant cubique était à ses origines une maison d'inspiration québécoise? Et de courant cubique typique encore :

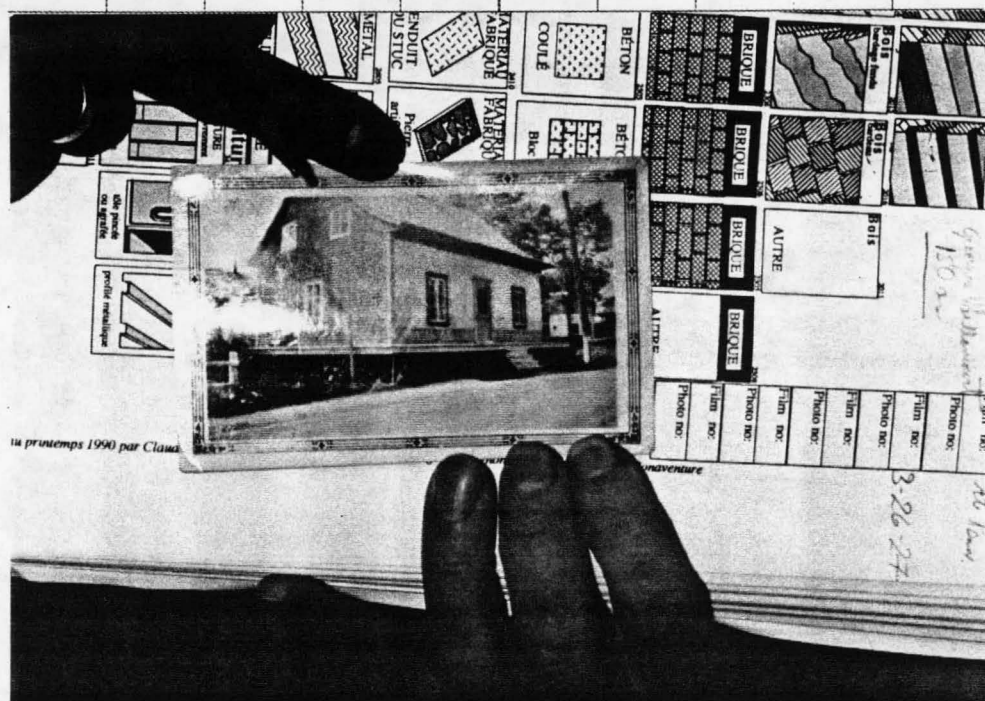
- murs en bardeau de bois;
- fenêtres à guillotine;
- perron-galerie couvert d'un auvent;
- garnitures de rêve et chambranles intacts.

Ainsi, plus que le type architectural, le traitement traditionnel des surfaces contribue à intégrer correctement un volume au milieu. Note : l'intervention date du premier quart de ce siècle.

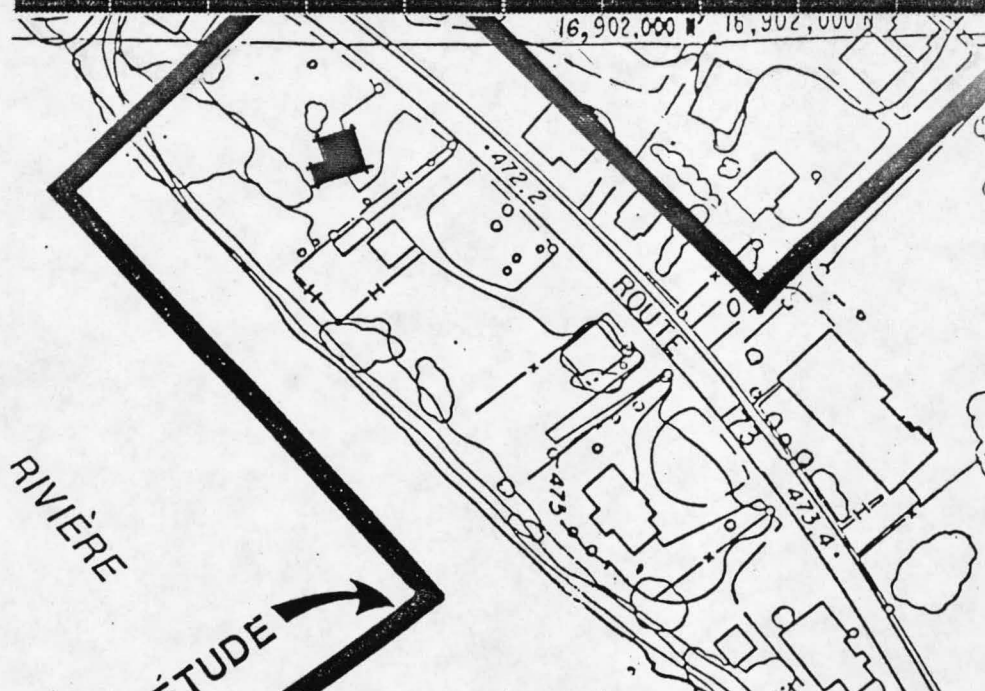


Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère ancien respecté
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque moyenne
Quotient 28/40 fort

Les négatifs sont conservés au Service de l'Environnement du ministère des Transports



Localisation du bâtiment



Nom

11, 9e rue

Saint-Maxime-de-Scott

Description générale

8405	1101	1201	1301	1504	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	Néant	Deux	Vide sanitaire au dessus

3206	3503
TOIT	TOIT GARNITURE
Pyramidal	Avant-toit en saillie

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur	latéral fondations
3405	2303	
TOITURE Recouvrement	BRIQUE	
bardeau d'asphalte	Panneresse	En pierre
Bardeau d'asphalte		

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte			Fenêtre		
4902	6102	5002	4902		5011
FORME	Emplacement	GARNITURE TÊTE	FORME		GARNITURE TÊTE
Plate	Centre (façade)	Plate ordinaire	Plate		Arc plat / joints verticaux

6413	5506	5305
GARNITURE EXTERIEUR	GARNITURE INTERIEUR TÊTE	SEUIL
Autre	Imposte plate à une vitre	Seuil prolongé ordinaire

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée			Tours,tourelle,cheminées		
7102	7208	7304			
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type			
Rez-chaussée, sans rampe	Autre	Saillie ajourée / ouvert			
3131					
DETAILS DES MURS					
BRIQUES décoratives					
Brique décoratif					

4603	4304	4405
CHEMINÉE	CHEMINÉE emplacement	CHEMINÉE emplacement
Unique	Décentrée à gauche	En retrait par rapport à

11, 9e rue

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-742
Zonage	RC-4

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	très bonne conception

Environnement

Continuité	important
Cadre	compatible
Point d'intérêt	remarquable et habituelle, ville ou région

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Un fort bel exemple des variantes qu'un même type architectural peut présenter : ici, une version très luxueuse du type appelé de courant cubique avec, notamment, les fenêtres à imposte en arc et le jeu subtil des deux couleurs du revêtement de briques. C'est vraiment dans son utilisation particulière de la brique que ce bâtiment se distingue : avec seulement une variation de ton, le maçon suggère des chaînages d'angles, des voussoirs au-dessus des ouvertures et des bandeaux au changement d'étage.

numéro de négatif I

3.25



numéro de négatif II

3.27

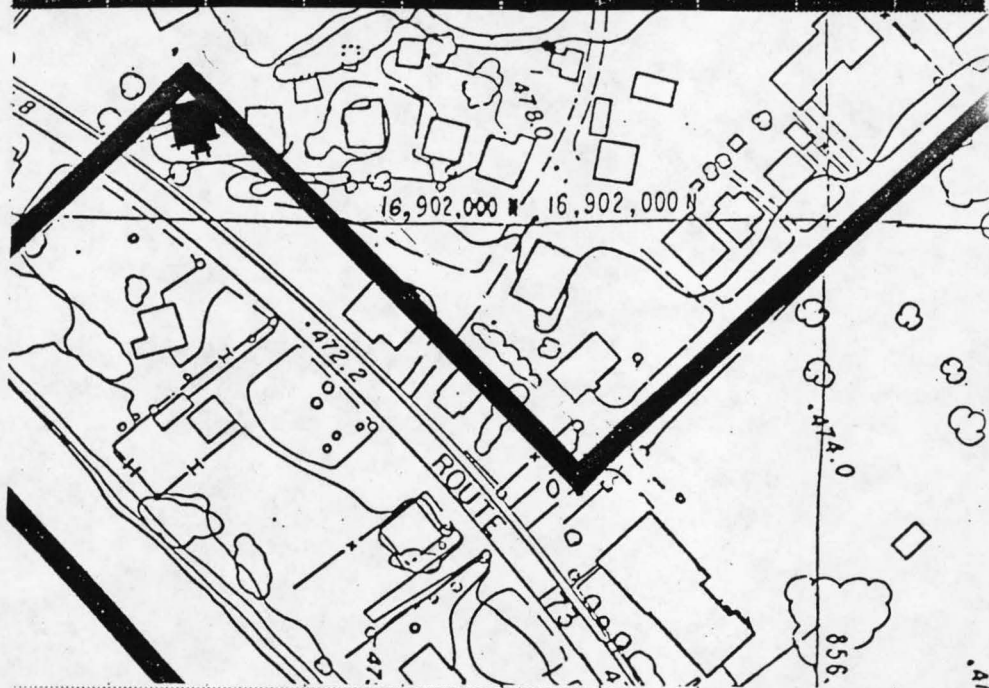
Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère respecté
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque forte
Quotient
29/40 fort



numéro de négatif III, IV et V

Les négatifs sont conservés au Service de l'Environnement du ministère des Transports

Localisation du bâtiment



Nom

208, Route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Description générale

8405

IMPLANTATION

En retrait de la rue au centre du lot

1101

GROUPEMENT

Unité indépendante

1206

T

1308

AILES

À l'arrière

1503

ÉTAGES

Un et demi

1709

FONDATION

AUTRE

3210

TOIT

Comble en croupe à pignon

3503

TOIT GARNITURE

Avant-toit en saillie

3707

GARNITURE TOIT

Fasce décorée

Matériaux

Toiture (1) (2)

façade mur latéral fondations

2011

BOIS planche à feuillure

Planche à feuillure

2502

BÉTON

Ind éterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte

4909

FORME

Triangulaire

6102

Emplacement

Centre (façade)

5002

GARNITURE TÊTE

Plate ordinaire

6402

GARNITURE

Ordinaire

5507

Fenêtre

4902

FORME

Plate

4202

5010

GARNITURE TÊTE

Rejeteau

5309

SEUIL

AUTRE

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée

7102

ESCALIER emplacement et conception

Rez-chaussée, sans rampe

7202

ESCALIER DIRECTION

Droit

7305

Saillie ajourée Type

Saillie ajourée / fermé

3115

DETAILS DES MURS

Planche cornière

3117

DETAILS DES MURS

Toit en auvent

3116

DETAILS DES MURS

Demi-boisage

Tours,tourelle,cheminées

4610

CHEMINÉE doubles

Double

4303

CHEMINÉE emplacement

Au centre

4403

CHEMINÉE emplacement

Au centre

208, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	
Zonage	RA-3

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	excellente conception

Environnement

Continuité	important
Cadre	d'importance particulière
Point d'intérêt	symbole

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation parfaitement compatible
---------------	-------------------------------------

Commentaire(s)

Voir page 5



Intégrité
État excellent
Modification intact
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque exceptionnelle
Quotient 37/40 exceptionnel

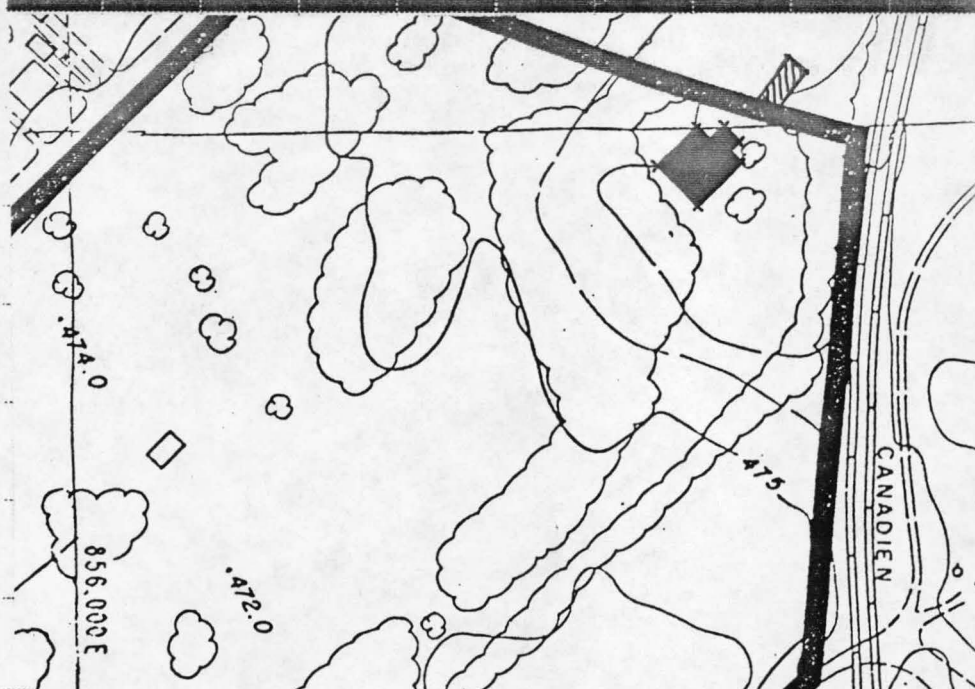
Page 3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Localisation du bâtiment



Fiche
d'inventaire
architectural

Page
4

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page 2.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Le secteur "G" est constitué par le domaine Atkinson, un vaste parc occupant le coteau à partir de la route Kennedy jusqu'à la voie ferrée. Le domaine comprend un cottage³¹ et ses dépendances.

L'aménagement paysager du domaine Atkinson a été planifié de manière à mettre le cottage en valeur. L'accès au domaine s'effectue à partir de la route Kennedy (tout près du garage actuel). De là, une allée bordée de hauts arbres gravit la pente en suivant la limite nord-est du domaine et laisse découvrir le manoir graduellement (une "mise en scène" typique de ces aménagements). Le relief du terrain permet au cottage de surplomber la rivière Chaudière. Les dépendances exposées à la vue participant bien sûr à l'unité de l'ensemble.

Question d'appellation, il importe de signaler que la maison Atkinson s'apparente davantage à un cottage qu'à une villa en raison de son faible gabarit et du confort rustique qu'elle devait offrir au moment de sa construction (ce qui la distingue de ces grandes villas bourgeoises munies de tout le confort habituellement réservé aux maisons de ville).

Le cottage Atkinson est, avec son parc qui lui est indissociable, parfaitement représentatif d'un mouvement du XX^e siècle : l'architecture pittoresque qui captiva au Québec la nouvelle bourgeoisie d'affaire dont la prospérité provenait en bonne partie du commerce de bois.

Le cottage Atkinson résume en lui-même les caractéristiques formelles que les tenants du mouvement pittoresque (des architectes de formation) donnaient habituellement à leurs réalisations :

- le respect ou la re-crédation du caractère "sauvage" de l'environnement du bâtiment;
- la volonté d'intégration du bâtiment à son cadre physique;
- la création d'espaces-tampons entre l'extérieur et l'intérieur (véranda);
- la recherche d'une architecture d'effet dont le rôle principal est d'abord d'étonner et d'intriguer (d'où l'importance de son environnement).

L'architecture du cottage Atkinson n'est définissable qu'en fonction des divers courants qui la composent. Pour cette raison, son architecture est dite composite ou "électrique" :

- le toit à pente forte, les pignons tronqués, les lucarnes, les consoles ouvragés et la véranda semblent avoir été tirés de la maison coloniale hollandaise de la Nouvelle-Angleterre;
- l'avant-corps central avec son toit aigu est une composante néo-gothique;
- la symétrie des ouvertures rappelle le style néo-classique;
- la couleur des murs, sans être liée à une dimension stylistique, à dégager l'ensemble arrière-plan vert sombre.

Il ne fait aucun doute que ce bâtiment est d'une grande valeur patrimoniale et ce, à l'échelle municipale comme régionale. On ne retrouve au Québec que peu d'exemples — aussi complet et en aussi bon état — de ce type architectural.

Le domaine Atkinson

De façon générale, il importerait que le projet de c d'un nouveau pont à Scott ne puisse aller à contre éventuelle requalification du domaine Atkinson, requalific demanderait d'ailleurs qu'un effort minime, vue l'état in des lieux.

Il faut considérer que le cottage Atkinson est indis son terrain; le cottage a été conçu en fonction du parc et été aménagé en fonction du cottage. On considérera d comme étant un élément patrimonial au même titre que le même.

Toute intervention risquant de détériorer de quelqu ce soit l'un ou l'autre des bâtiments du domaine ou le d même ne devrait être entreprise sans qu'une étude appri domaine Atkinson ne soit réalisée au préalable.

Paradoxalement, le projet actuel de construction d' pont avechaussement des approches en autant que ce pro pas de modification majeure — pourrait contribuer à domaine Atkinson. En ce sens, le garage (sans intérêt p prévu pour être relocalisé (MTQ 6) de manière à : 1) l domaine Atkinson une plus grande visibilité à partir de rendre plus perceptible l'entrée du domaine Atkinson (a encaissée entre le garage et le bungalow voisin); 3) dor entrée la possibilité de prendre des proportions plus con fonction et enfin, 4) permettre de rapprocher le site d d'origine supposé dans sa partie qui longe la route Kenned

³¹ De cette petite maison très en retrait de la route 173 appelée maison Atkinson, nous ne connaissons que bien peu de choses. Seule une recherche historique plus élaborée nous permettrait de jeter un éclairage sur le passé de cette propriété. Malgré cette lacune, de nombreux indices nous permettent déjà d'en déterminer l'intérêt architectural et paysager.

Nom

198-202, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Description générale

8405 IMPLANTATION En retrait de la rue au centre du lot	1101 GROUPEMENT Unité indépendante	1202 Rectangulaire: longue façade	1308 AILES À l'arrière	1503 ÉTAGES Un et demi	1703 FONDATION Vide sanitaire au dessus						
3202 TOIT Pignon moyen	3503 TOIT GARNITURE Avant-toit en saillie	3703 GARNITURE TOIT Bordures en saillie	Matériaux <table border="1"><tr><th>Toiture (1) (2)</th><th>façade mur latéral</th><th>fondations</th></tr><tr><td>3403 TOITURE Recouvrement bardeau de bois</td><td>2607 MÉTAL AUTRE Autre</td><td>2502 BÉTON Ind éterminé Indéterminé</td></tr></table>			Toiture (1) (2)	façade mur latéral	fondations	3403 TOITURE Recouvrement bardeau de bois	2607 MÉTAL AUTRE Autre	2502 BÉTON Ind éterminé Indéterminé
Toiture (1) (2)	façade mur latéral	fondations									
3403 TOITURE Recouvrement bardeau de bois	2607 MÉTAL AUTRE Autre	2502 BÉTON Ind éterminé Indéterminé									

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902 FORME Plate	6105 Emplacement 2 ou plus (façade)	4902 FORME Plate	8915 5007 GARNITURE TÊTE Linteau ordinaire
6402 GARNITURE Ordinaire		6402 GARNITURE Ordinaire	5305 SEUIL Seuil prolongé ordinaire

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours, tourelle, cheminées		
7102 ESCALIER emplacement et conception Rez-chaussée, sans rampe	7202 ESCALIER DIRECTION Droit	7304 Saillie ajourée Type Saillie ajourée / ouvert	7412 Saillie ajourée Rampe pleine			
3115 DETAILS DES MURS Planche cornière				4603 CHEMINÉE Unique		
				4304 CHEMINÉE emplacement Décentrée à gauche		
				4405 CHEMINÉE emplacement En retrait par rapport à l'arrière		

198-202, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	
Zonage	RC-3

Architecture

Age estimé	1880-1900
Age réel	
Conception	excellente conception

Environnement

Continuité	d'importance particulière
Cadre	important
Point d'intérêt	remarquable et habituelle, ville ou région

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Voir page 4,



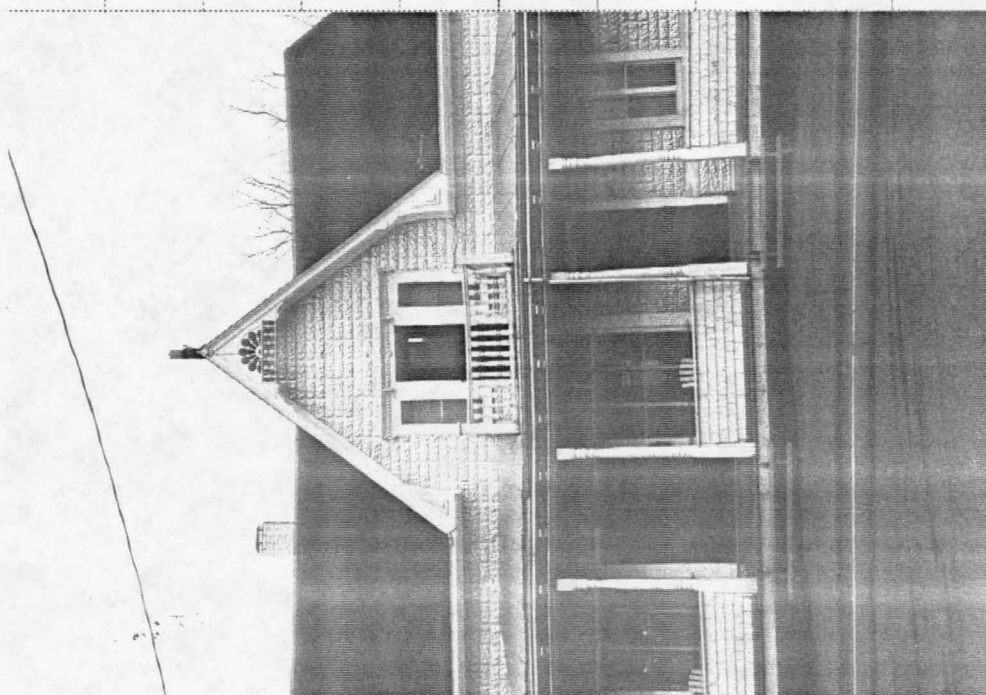
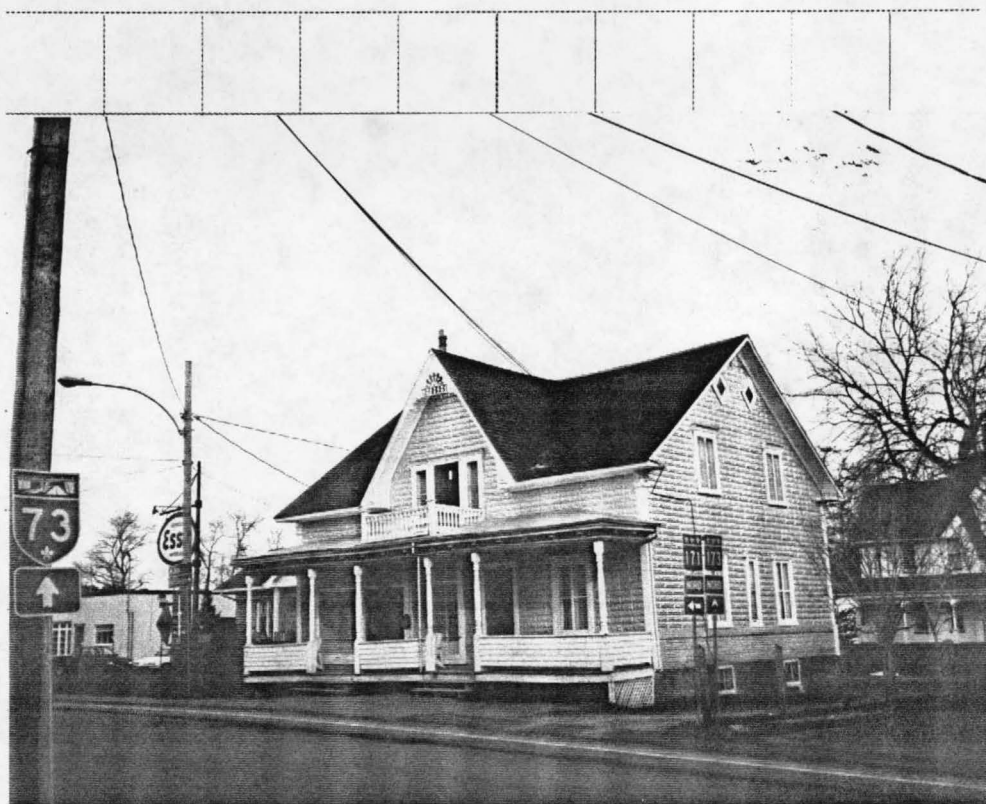
Intégrité
État satisfaisant
Modification intact
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque forte
Quotient
34/40 fort



Page 3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

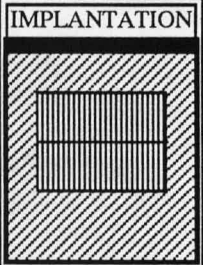
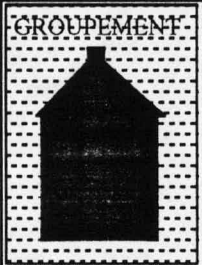
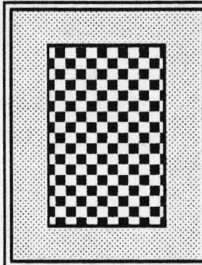
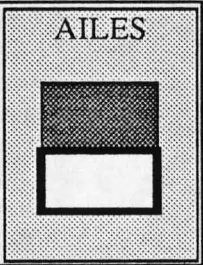
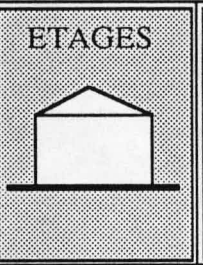
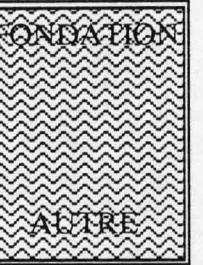


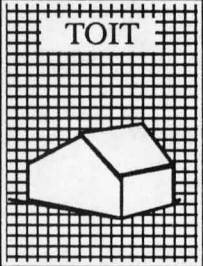
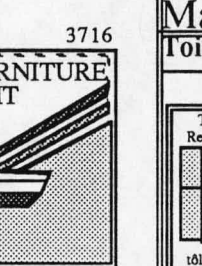
Localisation du bâtiment



Saint-Maxime-de-Scott

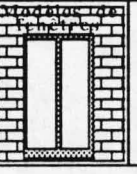
Description générale

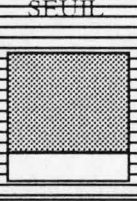
8405	1101	1202	1303	1502	1709
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ETAGES	FONDATION
					
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Rectangulaire: longue façade	Devant	Un	Autre

3202	3503	3716
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
		
Pignon moyen	Avant-toit en saillie	Avant-toit à retour

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur latéral	fondations
3412	2408	
		
tôle à baguette Tôle à baguette	MATÉRIAU FABRIQUE PLASTIQUE Déclin de vinyle	

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6107	4902	8906
FORME	Emplacement	FORME	
			
Plate	Autre	Plate	

			5302
			SEUIL
			
			Seuil rapporté ordinaire

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée			Tours,tourelle,cheminées	
7103	7202	7306		
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type		
				
Rez-chaussée, rampe à	Droit	Véranda ouverte		

194-196, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-740
Zonage	RC-3

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	compatible
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Habituellement, de tels petits bâtiments aux formes inusitées rehaussent l'attrait d'un village par le seul effet de surprise qu'ils procurent. Mais la rénovation qu'il a subie (justement plus sa rénovation que son agrandissement) annule l'effet de surprise en banalisant le bâtiment.



Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère détruit
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque
faible
Quotient
20/40 moyen

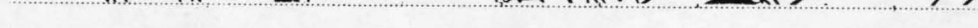
numéro de négatif III, IV et V

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Localisation du bâtiment

Localisation du Dalmien



- ce sont deux éléments patrimoniaux de la même époque;

- Point n'est besoin d'insister davantage sur le haut intérêt que présente le no. 15 (MTQ 7) à Scott, un bâtiment dont la fonction commerciale ancienne est encore visible en clair. Signalons seulement la situation de ce bâtiment qui est, de façon tout aussi manifeste, en rapport étroit avec l'embranchement 173-171 : une situation typique de bâtiment commercial ancien. C'est cette situation qu'il faudrait conserver de même que le lien visuel qui existe entre le pont de fer et ce bâtiment. Ainsi, la relocalisation du bâtiment no. 15 (MTQ 7) devrait se faire selon les conditions suivantes :

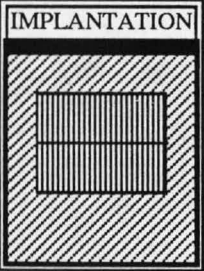
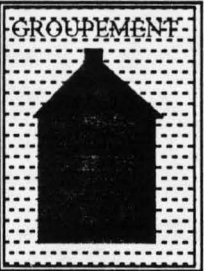
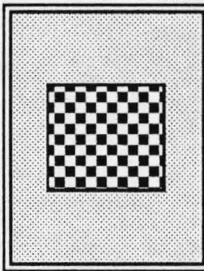
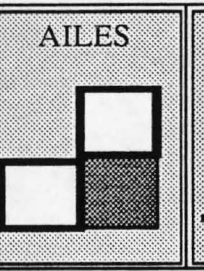
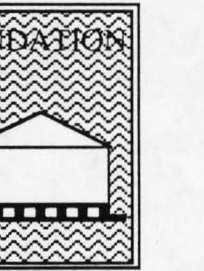
- le bâtiment ne devrait pas quitter son terrain actuel;
- le bâtiment devrait être reculé en dehors de l'emprise de la nouvelle rue mais devrait être conservé le plus possible dans l'alignement d'intérêt patrimonial voisin;
- le bâtiment devrait être haussé en considérant le talus projeté comme étant la nouvelle hauteur du terrain; la partie visible du solage ne devrait pas excéder 30 cm;
- le bâtiment devrait conserver un lien visible (même simulé) avec l'embranchement ancien et le pont de fer.

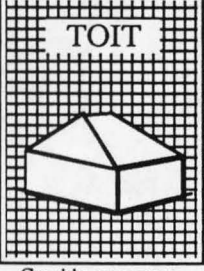
Nom

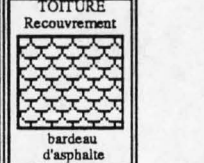
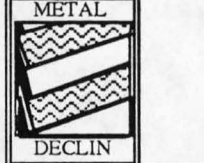
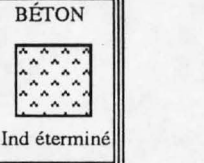
192, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Description générale

8405	1101	1201	1310	1505	1703
IMPLANTATION 	GROUPEMENT 		AILES 	ÉTAGES 	FONDATION 
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	À l'arrière et d'un côté	Deux et demi	Vide sanitaire au dessus

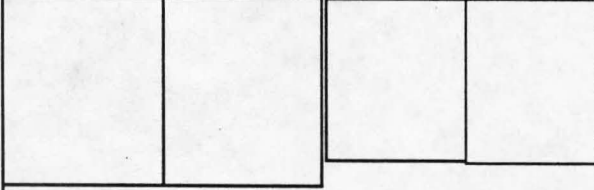
3209	3503
TOIT 	TOIT GARNITURE 
Comble en croupe haut	Avant-toit en saillie

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur latéral	fondations
3405	2605	2502
TOITURE Recouvrement 	MÉTAL 	BÉTON 
bardeau d'asphalte Bardeau d'asphalte	DECLIN Déclin d'aluminium	Ind éterminé Indéterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte 4902 FORME  Plate
--

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée	Tours,tourelle,cheminées
	

192, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-740
Zonage	RC-3

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	incompatible
Cadre	compatible
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation incompatible
---------------	--------------------------

Commentaire(s)

Il aurait été si simple de laisser disparaître le volume original du bâtiment. Même en considérant les besoins d'espace du propriétaire de cet hôtel, il aurait été tout à fait possible d'en arriver à des solutions harmonieuses qui respectent les caractéristiques des maisons de courant cubique et ainsi, s'intégrer sans heurt au milieu. Le développement anarchique de la terrasse, la présence en façade de l'antenne parabolique et l'affichage envahissant laissent croire au laxisme des autorités municipales.

numéro de négatif I

3.03



numéro de négatif II

3.04



numéro de négatif III, IV et V

Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère détruit
Site site et fondation probablement d'origine
Valeur intrinsèque
faible
Quotient
15/40 faible

Page
3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

Localisation du bâtiment



Nom

11, rue du Parc

Saint-Maxime-de-Scott

Description générale

8405	1101	1204	1308	1505	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	L	À l'arrière	Deux et demi	Vide sanitaire au dessus

3209	3503	3705
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
Comble en croupe haut	Avant-toit en saillie	Fasce ordinaire

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur	latéral fondations
3405	2411	2502
TOITURE Recouvrement	MATÉRIAU FABRIQUE	BÉTON
bardeau d'asphalte	DÉCLIN DE MASONITE	Ind éterminé
Bardeau d'asphalte	Masonite	Indéterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6102	4902	8908 5920
FORME	Emplacement	FORME	
Plate	Centre (façade)	Plate	

			5302
			SEUIL
			Seuil rapporté ordinaire

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées		
7103	7202	7306	7411			
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type	Saillie ajourée			
Rez-chaussée, rampe à	Droit	Véranda ouverte	Rampe à claire-voie			

3117	4603			4304	4405
DETAILS DES MURS	CHEMINÉE			CHEMINÉE emplacement	CHEMINÉE emplacement
Toit en auvent	Unique			décentrée à gauche	En retrait par rapport à l'arrière
	Unique			Décentrée à gauche	En retrait par rapport à

11, rue du Parc

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-740
Zonage	RC-3

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	excellente conception

Environnement

Continuité	important
Cadre	incompatible
Point d'intérêt	remarquable et habituelle, ville ou région

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Le déclin de "masonite" aura stigmatisé jusqu'à cette maison victorienne de style château. L'intervention, bien qu'uniforme sur l'ensemble du bâtiment, est tout de même beaucoup moins perceptible aux endroits où l'ornementation a été respectée (en ce sens, on n'a qu'à comparer l'avant avec l'arrière du bâtiment pour s'en rendre compte).

Mais le "passage au déclin de masonite" n'est que brooutille si on le compare au reste de l'intervention qu'a subie le bâtiment : son déménagement de la route Kennedy (la rue principale de Scott) jusqu'à une rue secondaire, son emplacement qui ne peut convenir à un bâtiment de cet envergure.

Ainsi, le bâtiment, naguère construit pour être regardé, admiré (et envié) et pour prendre une place importante dans le paysage construit du village, perd son rôle premier et se voit banalisé.

numéro de négatif I

3.6



numéro de négatif II

2.30



numéro de négatif III, IV et V

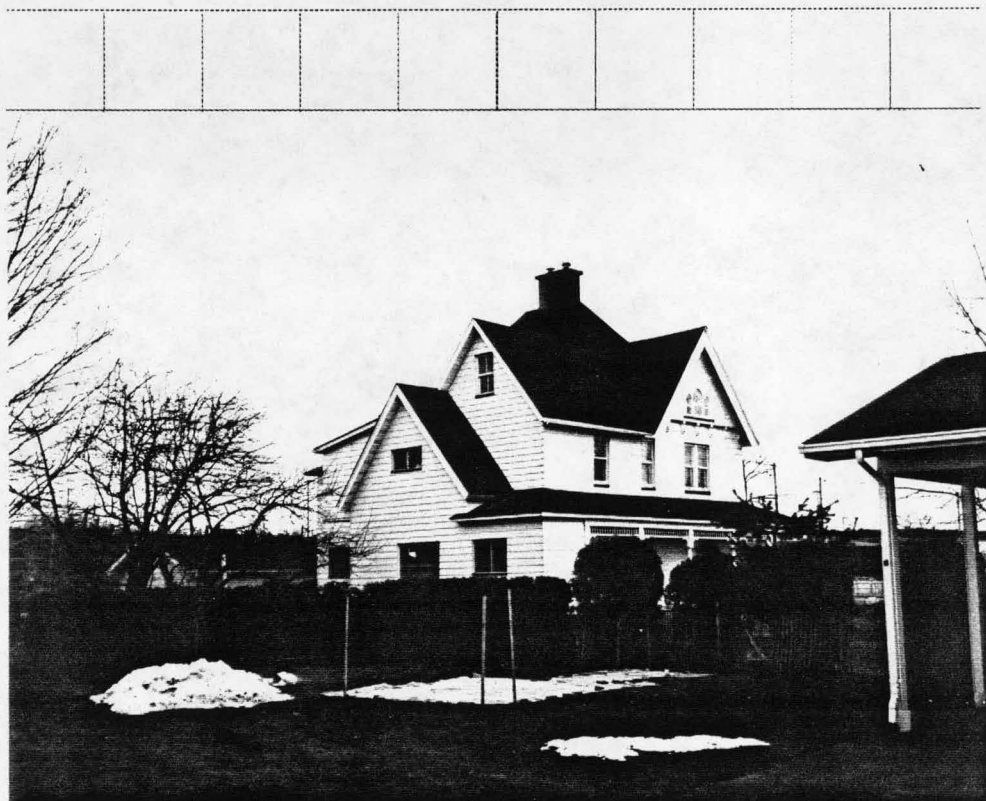
2.31

Intégrité
État excellent
Modification caractère respecté
Site relocalisé incorrectement
Valeur intrinsèque forte
Quotient 25/40 fort

Page 3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Localisation du bâtiment



Description générale

8405	1101	1201	1308	1503	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	À l'arrière	Un et demi	Vide sanitaire au dessus

3204	3503	3716
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
Pignon à pan coupé	Avant-toit en saillie	Avant-toit à retour

Matériaux			
Toiture (1) (2)		façade mur latéral	fondations
3403	3405	2408	2502
TOITURE Recouvrement	TOITURE Recouvrement	MATÉRIAU FABRIQUE	BÉTON
bardeau de bois	bardeau d'asphalte	PLASTIQUE	Ind éterminé
Bardeau de bois	Bardeau d'asphalte	Déclin de vinyle	Indéterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6102	4902	8908 4202
FORME	Emplacement	FORME	
Plate	Centre (façade)	Plate	Pignon avant-toit affleuré

			5302
			SEUIL
			Seuil rapporté ordinaire

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées	
7102	7203	7304	7411		
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type	Saillie ajourée		
Rez-chaussée, sans rampe	Droit de côté	Saillie ajourée / ouvert	Rampe à claire-voie		

Inconnu

12-14, rue du Parc

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-740
Zonage	RC-2

Architecture

Age estimé	1880-1900
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	incompatible
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Habituellement, la présence de fausses pierres en façade alliées au déclin de "masonite" ou de vinyle indique le passage de ces "colporteurs de la rénovation" qui promettent au propriétaire de maison ancienne du neuf pour trois fois rien. Effectivement, seules de telles "interventions de masse" peuvent expliquer une telle uniformisation de l'apparence des maisons anciennes d'un même village.

numéro de négatif I

3.07



numéro de négatif II

3.08



Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère peu respecté
Site relocalisé incorrectement
Valeur intrinsèque
moyenne
Quotient
18/40 moyen

numéro de négatif III, IV et V

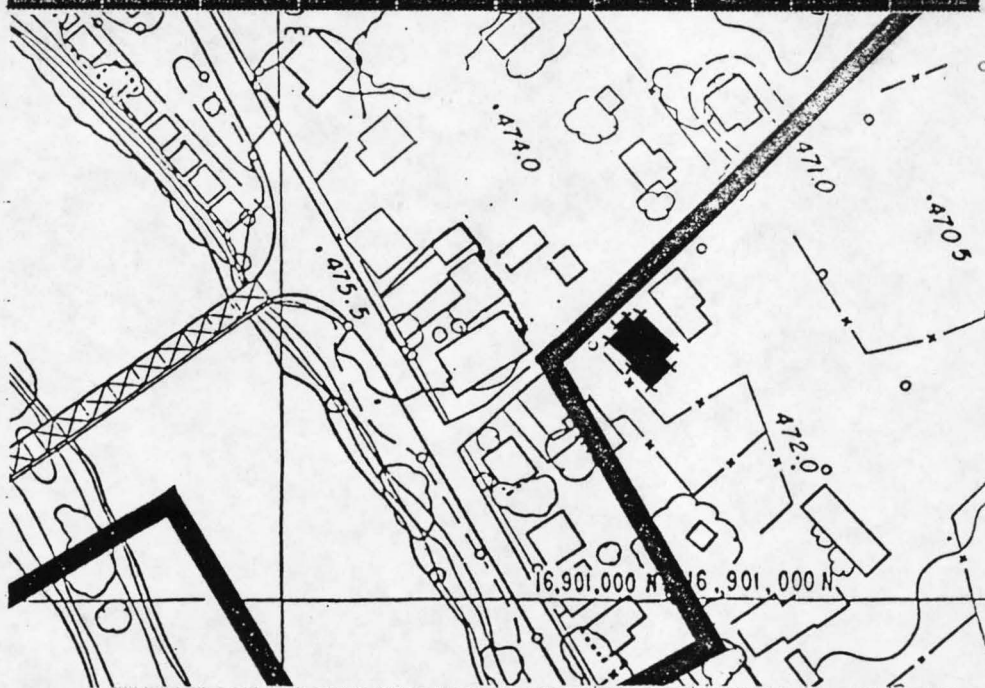
Fiche
d'inventaire
architectural

Page
3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

Localisation du bâtiment



Nom

188, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Description générale

8405	1101	1201	1308	1504	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	À l'arrière	Deux	Vide sanitaire au dessus

3206	3503
TOIT	TOIT GARNITURE
Pyramidal	Avant-toit en saillie

Matériaux	
Toiture (1) (2)	façade mur latéral fondations
3405	2016
TOITURE Recouvrement	BOIS bardeau
bardeau d'asphalte	Bardeau
Bardeau d'asphalte	

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6103	4902	8911
FORME	Emplacement	FORME	
Plate	Décentrée (façade)	Plate	

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées	
7102	7206	7304	7411		
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type	Saillie ajourée		
Rez-chaussée, sans rampe	Tournant, à une ou deux volées	Saillie ajourée / ouvert	Rampe à claire-voie		
3137					
DETAILS DES MURS					
AUTRE					
Autre					
				4603	
				CHEMINÉE	
				Unique	
				Unique	

188, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-740
Zonage	RC-2

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	important
Cadre	important
Point d'intérêt	remarquable et habituelle, ville ou quartier

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Bon exemple de maison patrimoniale de courant cubique qui a, grosso modo, conservé son caractère d'origine et ce, malgré les garde-corps en fer ornemental et les fenêtres à glissière. Notez au passage la particularité des murs de la maison : deux bandes de bardeau découpées en pointes. Il arrive couramment qu'une partie ou l'autre de la maison ancienne offre de telles petites surprises réjouissantes. Encore faut-il que le déclin de "masonite" les laisse apparaître.

numéro de négatif I

3.05



numéro de négatif II

3.12

Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère respecté
Site site et fondation probablement d'origine
Valeur intrinsèque moyenne
Quotient 27/40 fort



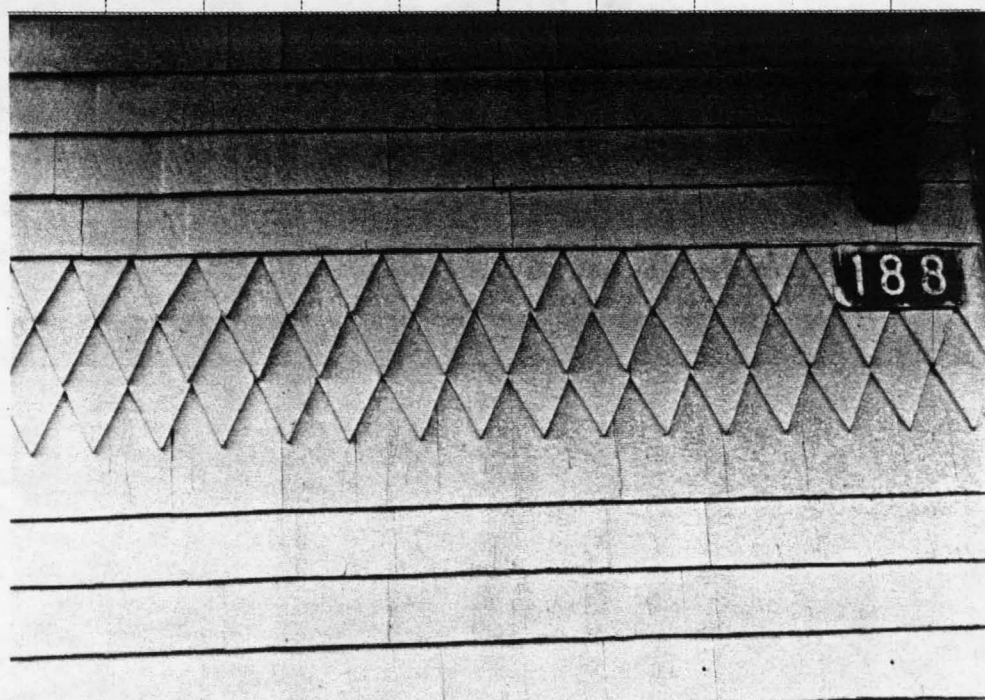
numéro de négatif III, IV et V

3.10

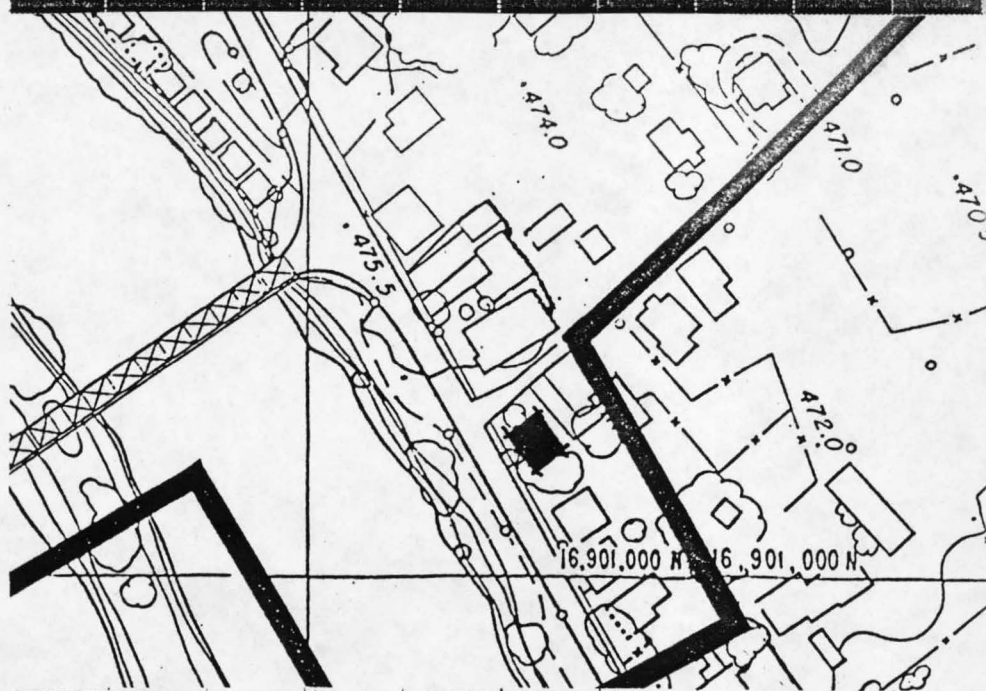
Page
3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Localisation du bâtiment

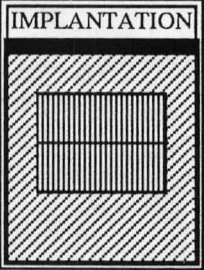
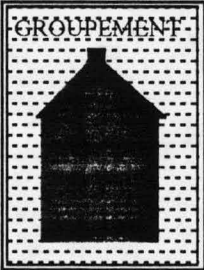
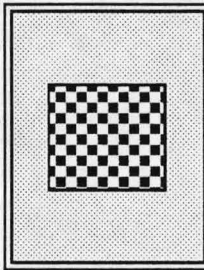
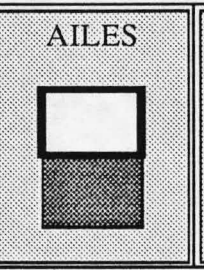
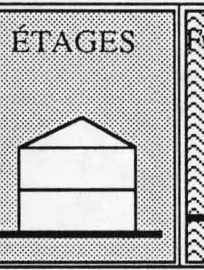
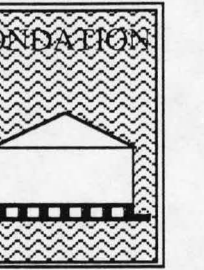


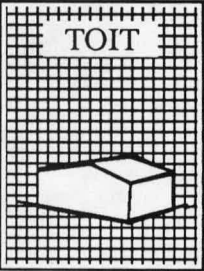
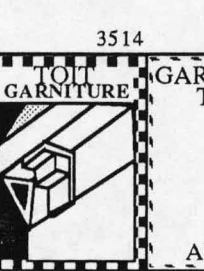
Nom

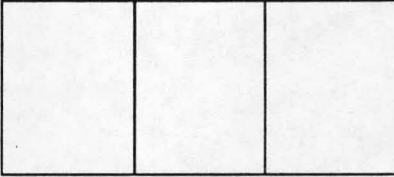
186, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

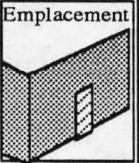
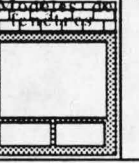
Description générale

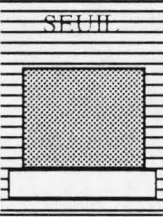
8405	1101	1201	1308	1504	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
					
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	À l'arrière	Deux	Vide sanitaire au dessus

3201	3514	3718
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
		
Pignon bas	Consoles	Autre

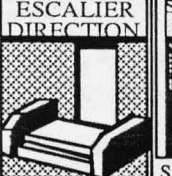
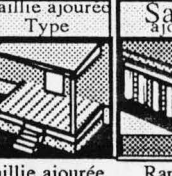
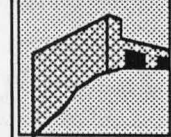
Matériaux			
Toiture (1) (2)		façade mur latéral fondations	
3412			
			
Tôle à baguette		Pierre	

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte		Fenêtre	
4902	6102	4902	8911
FORME	Emplacement	FORME	
			
Plate	Centre (façade)	Plate	

			5305
			SEUIL
			
			Seuil prolongé ordinaire

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours,tourelle,cheminées	
7103	7202	7304	7411		
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type	Saillie ajourée		
					
Rez-chaussée, rampe à	Droit	Saillie ajourée / ouvert	Rampe à claire-voie		
3122					4602
DETAILS DES MURS					
					
Parapet ordinaire					

186, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-740
Zonage	RC-2

Architecture

Age estimé	1900-1920
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	important
Cadre	important
Point d'intérêt	remarquable et habituelle, ville ou région

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Sur cette maison de type "Boom town", le nouveau revêtement de plaques d'amiante, bien que singulièrement enrobant, n'a pas réussi à faire disparaître l'ornementation de la corniche, un élément de couronnement qui donne tout son sens à la "fausse" façade. Et pourtant, tout le reste y est passé...

Tout de même, cette maison montre encore assez bien les principales caractéristiques de son style : symétrie des ouvertures, galerie couverte d'un auvent et, bien sûr, corniche à consoles.



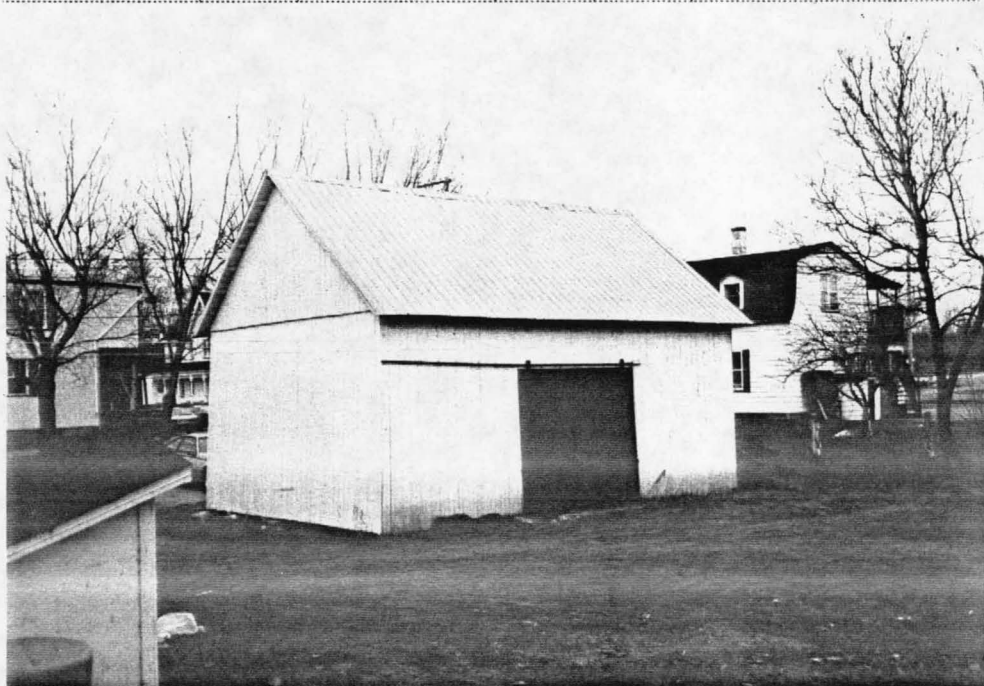
Intégrité
État
satisfaisant
Modification
caractère peu respecté
Site
site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque
moyenne
Quotient
27/40 fort



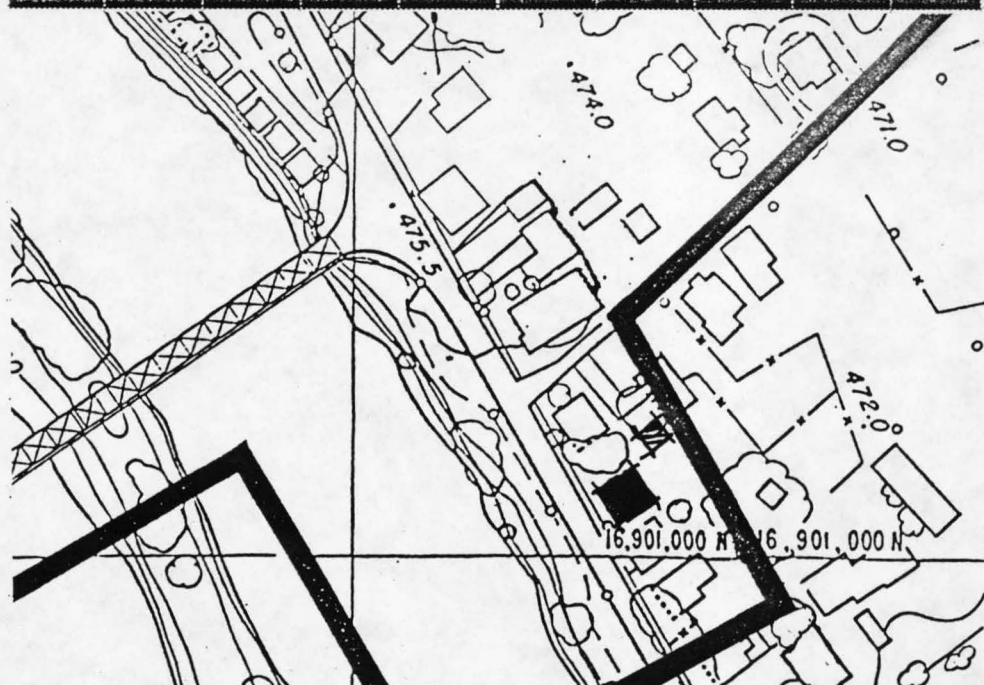
Page
3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



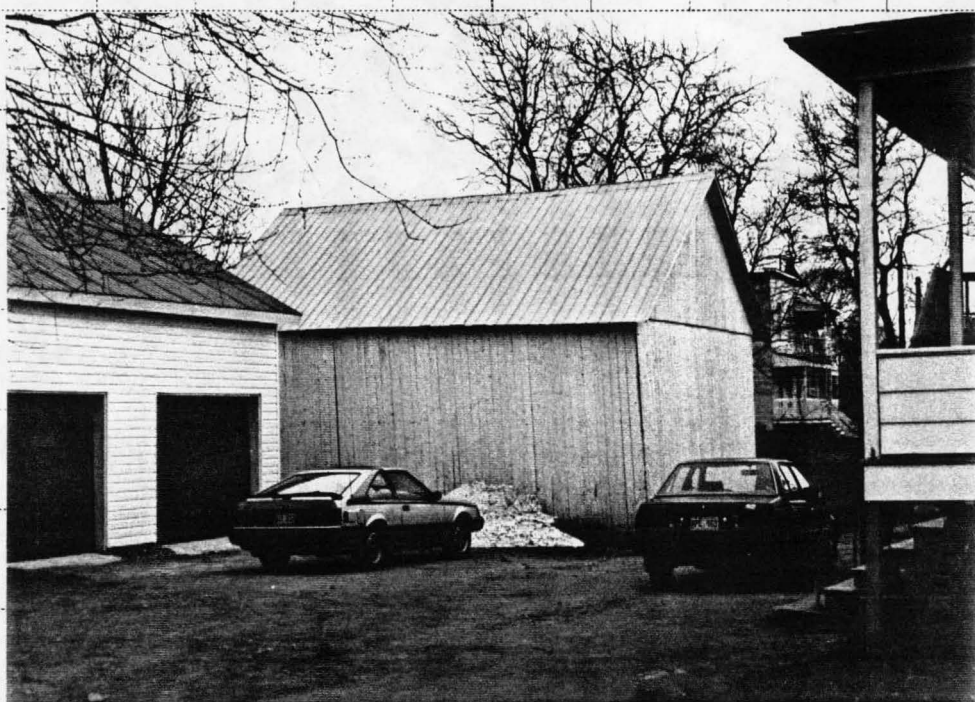
Localisation du bâtiment



Page 4

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page 2.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports



Nom

184, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Description générale

8405	1101	1201	1301	1503	1703
IMPLANTATION	GROUPEMENT		AILES	ÉTAGES	FONDATION
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	Néant	Un et demi	Vide sanitaire au dessus

3202	3503	3703
TOIT	TOIT GARNITURE	GARNITURE TOIT
Pignon moyen	Avant-toit en saillie	Bordures en saillie

Matériaux		
Toiture (1) (2)		façade mur latéral fondations
3405	2411	2502
TOITURE Recouvrement	MATÉRIAU FABRIQUE	BÉTON
bardeau d'asphalte	DÉCLIN DE MASONITE	Ind éterminé
Bardeau d'asphalte	Masonite	Indéterminé

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte			Fenêtre		
4902	6102	5002	4902	8907	
FORME	Emplacement	GARNITURE PÈTE	FORME		
Plate	Centre (façade)	Plate ordinaire	Plate	Autre	

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée			Tours,tourelle,cheminées		
7102	7203	7304			
ESCALIER emplacement et conception	ESCALIER DIRECTION	Saillie ajourée Type			
Rez-chaussée, sans rampe	Droit de côté	Saillie ajourée / ouvert			
3134					
DETAILS DES MURS			4603	4303	4405
			CHEMINÉE	CHEMINÉE emplacement	CHEMINÉE emplacement
Balconnet					
			Unique	Au centre	En retrait par rapport à l'arrière
			Unique	Au centre	En retrait par rapport à

184, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-740
Zonage	RC-2

Architecture

Age estimé	1880-1900
Age réel	
Conception	bonne conception

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	important
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

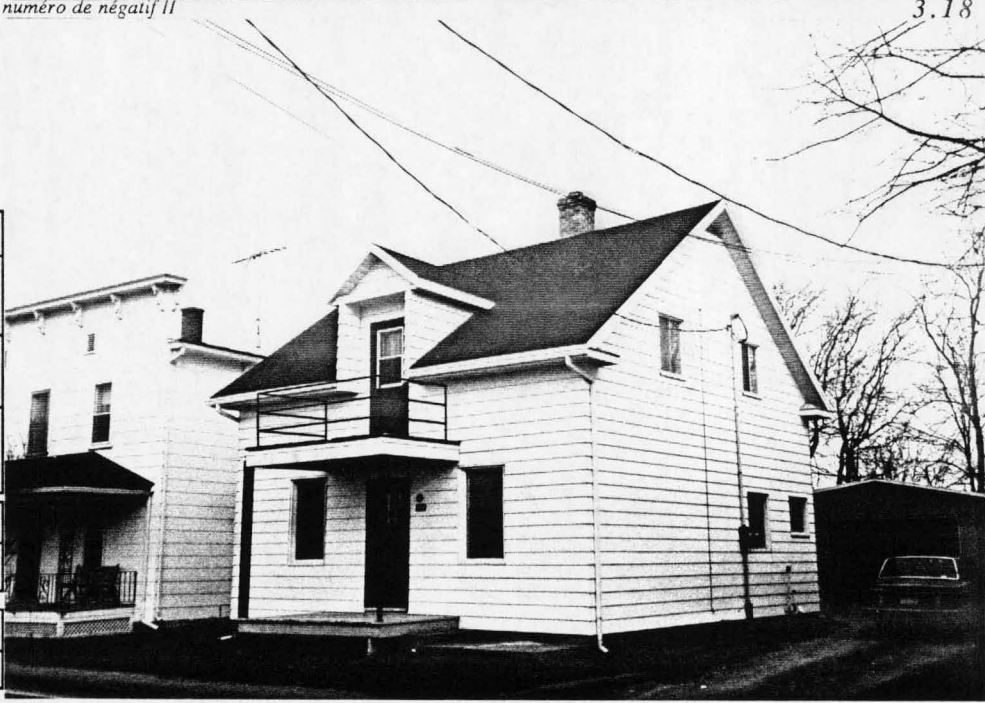
Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Même avec son enrobage de déclin de "masonite" — un enveloppement pour le moins hermétique — et une fenestration moderne, cette maison résume malgré tout les caractéristiques de son type, le vernaculaire américain :

- fenestration symétrique;
- pente de toit à 45o;
- lucarne centrale, dans ce cas-ci logeant une porte de balcon;
- amorces de fronton.

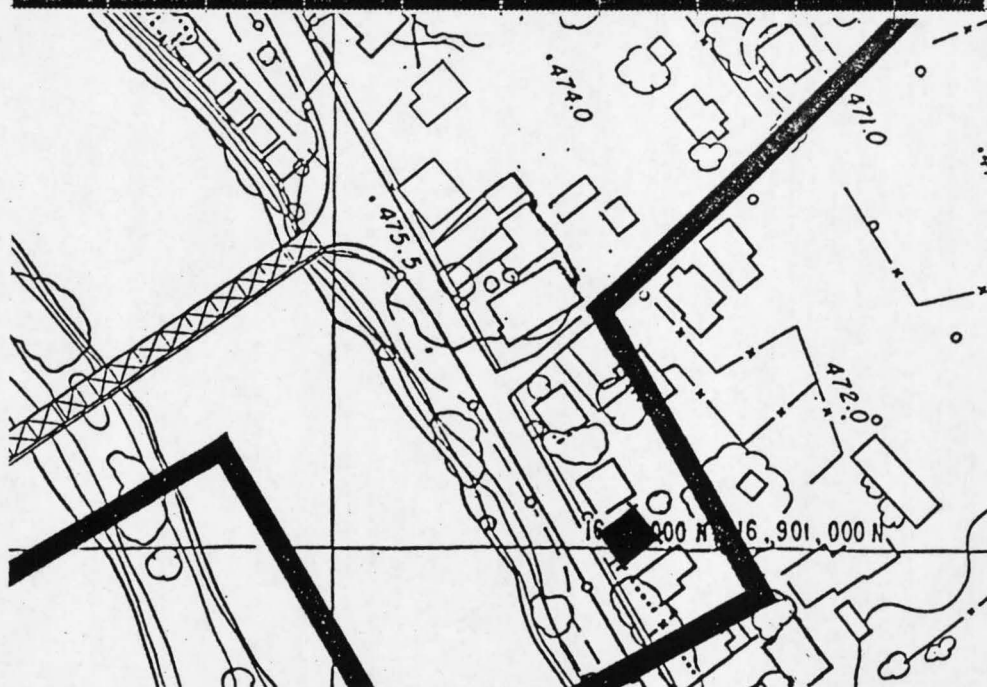
Mais si l'idée demeure, le rendu de cette idée est à jamais disparu.



Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère peu respecté
Site fondation nouvelle
Valeur intrinsèque
faible
Quotient
23/40 moyen

Les négatifs sont conservés au Service de l'Environnement du ministère des Transports

Localisation du bâtiment

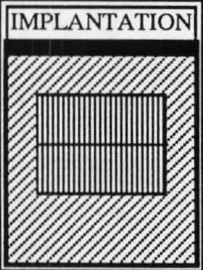
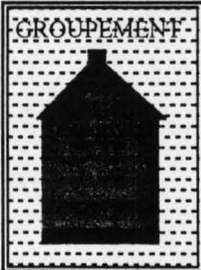
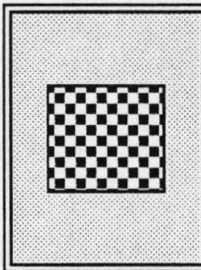
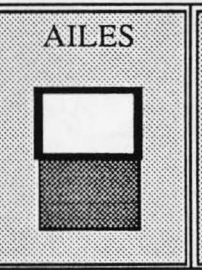
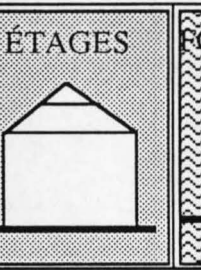
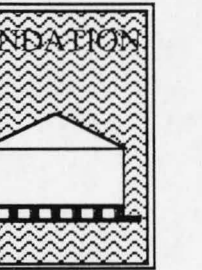


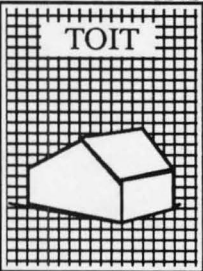
Nom

182, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

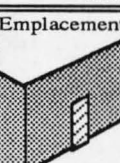
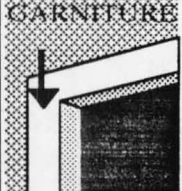
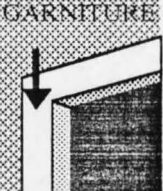
Description générale

8405	1101	1201	1308	1503	1703
IMPLANTATION 	GROUPEMENT 		AILES 	ÉTAGES 	FONDATION 
En retrait de la rue au centre du lot	Unité indépendante	Carré	À l'arrière	Un et demi	Vide sanitaire au dessus

3202	3503	3703
TOIT 	TOIT GARNITURE 	GARNITURE TOIT 
Pignon moyen	Avant-toit en saillie	Bordures en saillie

Matériaux		
Toiture (1) (2)	façade mur latéral	fondations
3405 TOITURE Recouvrement  bardeau d'asphalte Bardeau d'asphalte	2403 MATÉRIAU FABRIQUE  BARDEAU Amiante	 En pierre des champs

Ouverture: forme, emplacement et garniture

Porte			Fenêtre		
4902	6102	5002	4902		5002
FORME 	Emplacement 	GARNITURE TÊTE 	FORME 		GARNITURE TÊTE 
Plate	Centre (façade)	Plate ordinaire	Plate	Autre	Plate ordinaire
6402			6402		
GARNITURE 			GARNITURE 		
Ordinaire			Ordinaire		

Autres composantes

Escalier et saillie ajourée				Tours, tourelle, cheminées	
7104	7203	7306	7412		
ESCALIER emplacement et conception 	ESCALIER DIRECTION 	Saillie ajourée Type 	Saillie ajourée 		
Rez-chaussée rampe pleine	Droit de côté	Véranda ouverte	Rampe pleine		
Inconnu					

182, route Kennedy

Saint-Maxime-de-Scott

Adresse

Municipalité

Identification

Numéro de cadastre	P-740
Zonage	RC-2

Architecture

Age estimé	1920-1940
Age réel	
Conception	passable

Environnement

Continuité	compatible
Cadre	compatible
Point d'intérêt	ni remarquable, ni habituelle

Utilisations possibles

Compatibilité	affectation compatible
---------------	------------------------

Commentaire(s)

Certaines maisons de type vernaculaire américain offrent un bien curieux profil (un profil emprunté, de fait, à certaines anciennes logs cabins des États-Unis) : la ligne faîtière du toit passe bien au milieu des murs-pignons mais le versant avant couvre, sans être interrompu ou courbé, la galerie; c'est le toit asymétrique.



Intégrité
État satisfaisant
Modification caractère détruit
Site site et fondation d'origine
Valeur intrinsèque
faible
Quotient
18/40 moyen

Page
3

Le(les) numéro
(s) de négatif se
trouve(nt) en bas
de la page
précédente.

Les négatifs sont
conservés au
Service de
l'Environnement
du ministère des
Transports

Localisation du bâtiment



*Annexe 4:
Cotes des critères d'évaluation de la fiche
d'inventaire*

ÉTUDE DU PATRIMOINE BÂTI

N.B.: Les mots figurant en italique correspondent aux éléments de réponse utilisés sur les fiches d'inventaire. Les chiffres figurant à droite constituent les points attribués à chacune des cotes.

Architecture

Age estimé

(âge par rapport à l'âge moyen des bâtiments de la région)

- Construit entre *1860 et 1880* 4
- Construit entre *1880 et 1900* 3
- Construit entre *1900 et 1920* 2
- Construit entre *1920 et 1940* 1

Conception

(bâtiment particulièrement attrayant ou exceptionnel en raison de son excellence, de sa valeur artistique, de sa conception exceptionnelle, de sa composition, de sa réalisation ou de son décor. Seule est prise en considération la conception d'origine)

- *Excellente* conception 4
- *Très bonne* conception 3
- *Bonne* conception 2
- Conception *passable* 1

Environnement

Continuité

(l'aspect actuel du bâtiment contribuant ou non à assurer la continuité ou le caractère de la rue, du quartier ou de la région)

- *D'importance particulière* dans la détermination du caractère dominant de la région 4
- *Important* dans la détermination ou le maintien du caractère dominant de la région 3
- *Compatible* avec le caractère dominant de la région 2
- *Incompatible* avec le caractère dominant de la région 0

Cadre

(cadre ou aménagement paysager contribuant à assurer la continuité ou le caractère de la rue, du quartier ou de la région)

- *D'importance particulière* dans la détermination du caractère dominant de la région 4
- *Important* dans la détermination ou le maintien du caractère dominant de la région 3
- *Compatible* avec le caractère dominant de la région 2
- *Incompatible* avec le caractère dominant de la région 0

Point d'intérêt

(impact visuel dans son état actuel)

- Construction qui pourrait être considérée comme le *symbole* d'une ville ou de la région 4
- Construction remarquable et habituelle dans une ville ou dans une région (*remarquable et habituelle, ville ou région*) 3
- Construction remarquable et habituelle dans une ville ou dans un quartier (*remarquable et habituelle, ville ou quartier*) 2
- Construction *ni remarquable ni habituelle* 1

Utilisations possibles

Compatibilité

(compatibilité de l'affectation avec l'utilisation du terrain ou le zonage actuel du site, de la rue ou du quartier)

- Présente une *affectation parfaitement compatible* avec l'utilisation du terrain ou le zonage actuel 4
- Présente une *affectation compatible* avec l'utilisation du terrain ou le zonage actuel 3
- Présente une *affectation peu compatible* avec l'utilisation du terrain ou le zonage actuel 2
- Présente une *affectation incompatible* avec l'utilisation du terrain ou le zonage actuel 0

Évaluation du bâtiment

Site

(modifications de fondation et d'emplacement)

- *Site et fondation d'origine;* 4
- Site et orientation d'origine mais *fondation nouvelle* 3
- Relocalisé mais respect du lien avec la rue et de l'orientation d'origine (*relocalisé correctement*) 2
- Relocalisé et non respect du lien avec la rue ni de l'orientation d'origine (*relocalisé incorrectement*) 0

État

(la construction du bâtiment est-elle en bon état?)

- *Excellent* 4
- *Satisfaisant* 3
- *Médiocre* 2
- *Mauvais* 1

Modifications

(nature des altérations apportées au bâtiment; a-t-il conservé tous ses matériaux et ses caractéristiques d'origine?)

- <i>Intact</i>	4
- Changements, mais <i>caractère respecté</i>	3
- Changements, mais <i>caractère peu respecté</i>	2
- <i>Caractère détruit</i>	0

Valeur intrinsèque

(le bâtiment a-t-il subi des modifications irréversibles? Quelle est la valeur de ce qui reste d'authentique, en dépit des modifications?)

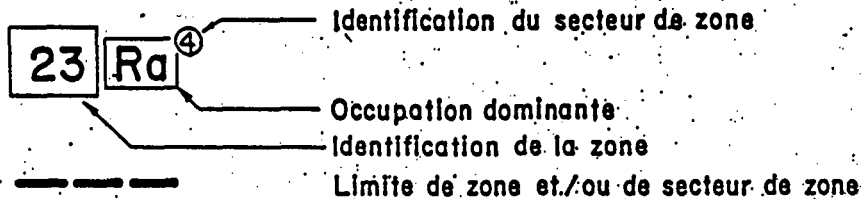
- <i>Exceptionnelle</i>	4
- <i>Forte</i>	3
- <i>Moyenne</i>	2
- <i>Faible</i>	1

Quotient patrimonial

- <i>Exceptionnel</i>	40
- <i>Fort</i>	30
- <i>Moyen</i>	20
- <i>Faible</i>	10

*Annexe 5:
Identification des zones figurant au plan de
zonage*

identification des zones



RESIDENTIELLE

- Ra — Unifamiliale
- Rb — Bi-trifamiliale
- Rc — Multifamiliale
- Rd — Chalet
- Re — Maison mobile
- Rf — Habitation en commun

COMMERCIALE

- Ca — Alimentation et besoins courants
- Cb — Détails/besoins occasionnels
- Cc — Véhicules moteurs
- Cd — Commerces extensifs

SERVICES

- Sa — Essentiels à la population
- Sb — Services institutionnels et publics

INDUSTRIES

- Ia — Sans contraintes
- Ih — Avec contraintes

PARCS ET ESPACES VERTS

- Pa — Voisinage et secteur
- Pb — Municipal et régional
- Pc — Aire d'embellissement et zone tampon

TRANSPORTS/COMMUNICATIONS

- Ta — Énergie, communication et transport

EXTRACTION

- Ea — Carrières et sablières
- Eb — Exploitations minières et services connexes

AGRICOLE

- Aa — Agriculture générale
- Ab — Sylviculture
- Ac — Activités connexes
- Ad — Autres activités

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 039 378