

LE REGARD DE L'HISTORIEN POSÉ SUR UNE VILLE DES APPALACHES : LE PAYSAGE DE SHERBROOKE

Jean-Pierre Kesteman
Université de Sherbrooke

Résumé

Le concept de paysage urbain peut être abordé tant du point de vue de l'urbaniste et du géographe que de celui de l'artiste. L'esthétique et la fonctionnalité se retrouvent ici aux deux extrêmes du spectre scientifique. De même la contemplation passive ou émerveillée du paysage urbain est différente du regard décisif qui vise à transformer ou à modifier ce même paysage. C'est dans pareille problématique que l'apport de l'historien peut être défini. Son rôle se module sur deux plans distincts. L'historien peut retracer l'évolution du paysage de la ville, à travers son développement spatial, économique et social. Il peut mesurer l'impact de l'industrialisation, de la spéculation, du développement technologique, des groupes sociaux sur l'espace urbain. C'est l'histoire de la transformation du paysage par la ville. L'historien peut aussi retracer l'histoire des regards successifs portés sur la ville, par les artistes comme par les géographes, par la gravure comme par la photographie et la cartographie. C'est l'histoire du regard posé sur la ville. Ces réflexions seront articulées sur Sherbrooke, un cas-type de la ville appalachienne, avec son relief de collines, avec les ruptures de niveau de ses vallées, avec le découpage de l'espace créé par deux rivières. La présentation mettra à profit l'évolution du regard porté depuis l'époque de la gravure jusqu'à celle de la photographie, sans oublier celui des cartographes et des publicistes.

Abstract

The concept of urban landscape can be addressed as much from the point of view of the urban planner or geographer as that of the artist. Here, aesthetics and functionality are at opposite ends of the scientific spectrum. Similarly, passive or wonder-filled contemplation of an urban landscape is different from a critical regard with the aim of transforming or modifying that same landscape. The contribution of historians becomes clear when facing such dilemmas. Historians have a dual role to play. They can trace how the city's landscape has evolved in the course of its spatial, economic, and social development. They can measure the impact of industrialization, speculation, technological advances, and social groups in urban space. This is the history of

the transformation of the urban landscape. Historians can also trace the evolving positions of artists and geographers towards the city, as well as in engravings, photographs, and maps. This is the history of different points of view on the city. The author will examine Sherbrooke, a typical Appalachian city, with its hilly terrain broken by valleys and the spatial divisions created by two rivers. The article highlights the evolution of viewpoints from the time of the engraving to that of the photograph, without neglecting the cartographer and the publicist.

1

Inviter un historien à traiter du paysage, c'est s'exposer à le voir combiner ce thème original avec son objet d'étude du moment. Il sera donc question ici de « paysage urbain » et ma communication portera dès lors sur le paysage de Sherbrooke, tel que peut l'examiner le regard historien posé sur la ville.

Que faut-il entendre par « paysage urbain »? S'agirait-il simplement de « tout ce qui se voit dans la ville », les rues, les maisons, les édifices monumentaux, l'ordonnance pratique ou esthétique des lieux et l'inscription de l'ensemble urbain dans un cadre naturel, avec ses reliefs ou ses plans d'eau?

Mais la ville constitue un phénomène spatio-temporel intermédiaire entre la nature et la société, entre l'espace et la vie humaine. On ne voit pas comment on pourrait traiter du paysage urbain sans y inclure la présence et l'action des individus comme des groupes. Les activités de fabrication, d'échange, de déplacement, de résidence, de formation et de distraction constitueraient donc elles aussi des éléments du paysage urbain.

Dès lors, l'inclusion dans la ville de l'activité humaine, par définition temporelle et historique, introduit dans l'espace urbain, et donc dans le paysage urbain, le ferment même de la transformation. L'extension du territoire de la ville, la modification des fonctions des divers secteurs ou zones, le dosage social des résidents, la structuration des axes de déplacement et de transport, pour n'en citer que quelques-uns, sont autant de paramètres de la ville constamment modifiés par l'action de l'histoire humaine.

En fait, le paysage urbain est en constante mutation. Lorsqu'il est saisi à un moment donné, il est donc le résultat d'une histoire, en partie naturelle, mais surtout humaine. À la différence du « paysage naturel », dont l'évolution se chiffre en millénaires ou même en

millions d'années, le paysage urbain se transforme en siècles, en générations humaines, voire en décennies, évoluant au rythme des changements techniques, économiques et sociaux. Ce qu'il y a d'original dans le paysage urbain est donc avant tout un ensemble de données « construites », « artificielles », en transformations constantes.

Dans quel cadre méthodologique et interprétatif peut-on placer l'analyse historique du paysage urbain?

Nous savons que la ville intéresse autant les géographes que les historiens, les économistes que les urbanistes. Concept multidisciplinaire, la ville a pu ainsi faire l'objet d'études fort diverses, lesquelles s'inscrivent dans des systèmes théoriques, conceptuels et méthodologiques variés et parfois contradictoires. Au cœur de ces approches multiples, certains historiens ont fini par élaborer des cadres de réflexion définissant ce que pourrait être « l'histoire urbaine ».¹

Trop d'histoires de villes émergent encore d'une vision empirique de la recherche et de l'interprétation. Ces oeuvres semblent attirées au pire par le pittoresque, l'anecdotique, l'épisodique. Au mieux, on y trouve l'exposé de tout ce qui s'est passé dans la ville, sans trop se soucier de ce qui est vraiment urbain dans le sujet.

L'approche environnementale a par contre l'intérêt de voir la ville en termes actifs, dynamiques. La ville est perçue ici comme un environnement qui a une histoire. La ville devient le résultat d'un processus, celui de l'urbanisation (*city building process*).² Parmi les variables qui entrent en combinaison dans ce processus, on retient généralement la démographie et l'environnement, modulés par la technologie et l'organisation sociale. Mais il s'agit bien ici d'une dialectique, chacune de ces variables étant influencée par les autres facteurs et influençant à son tour les autres facteurs.

L'architecture, le logement, l'urbanisme, les transports, l'usage du sol constituent ainsi des phénomènes de l'histoire urbaine à mettre en rapport avec des phases technologiques, par exemple avec l'histoire des technologies de l'énergie ou des technologies du transport. Mais ils doivent aussi être vus à la lumière des rapports sociaux dans la ville, par exemple en faisant entrer en jeu les intérêts contradictoires des détenteurs du capital marchand, industriel, foncier et immobilier, leur influence au conseil municipal, ou bien les attitudes des développeurs fonciers ou des spéculateurs.

Une telle grille de lecture finit d'ailleurs par intégrer le processus d'évolution économique et social et l'environnement. Ainsi, l'évolution de la nature du travail, conditionnée elle-même par l'évolution de la technologie et des processus économiques, a une

facette de type écologique, que l'historien doit prendre en compte. Le salariat et la spécialisation finissent, par exemple, par dissocier le lieu de travail et le lieu de résidence. Le passage du capitalisme familial au capitalisme de sociétés tend à séparer physiquement dans la ville les quartiers ouvriers des quartiers bourgeois. Et bientôt, le développement des cols blancs et des services introduit un nouveau type de quartiers et de logements.

Ainsi la ville est un système ouvert, complexe, dynamisé par des flux, des réseaux, des pôles, bref un organisme. Mais cet organisme est aussi social, est aussi le lieu d'une pratique sociale, le « lieu de maximisation des interactions sociales » (Marcel Roncayolo).

Nous-même avons tenté de présenter ce processus d'interaction entre l'histoire sociale et l'histoire environnementale dans une étude sur Sherbrooke en cours de publication.³ Le rôle des sources d'énergie et de leur succession dans l'histoire, déjà souligné par Lewis Mumford il y a trois-quarts de siècle⁴ nous a servi de point de départ interprétatif, de même que les phénomènes de spéculation, bien analysés dans le cas de Maisonneuve par Paul-André Linteau.⁵

Ainsi, l'historien retracera l'évolution du paysage à travers le développement spatial, économique et social de la ville et de ses habitants. Il pourra entre autres mesurer l'impact de l'industrialisation, de la spéculation, du développement technologique, des groupes sociaux sur l'espace urbain. Il s'intéressera ainsi à l'histoire de la transformation du paysage par la ville.

Mais dans un second temps, l'historien peut aussi retracer l'histoire des regards successifs portés sur la ville, par les artistes comme par les géographes, par la gravure comme par la photographie et la cartographie.

En effet, bien que le concept de paysage puisse être utilisé parfois au sens figuré de paysage intérieur, de tableau, d'état de la situation, nous traiterons ici du paysage au sens premier du terme. « Partie d'un pays que la nature présente à l'œil qui la regarde » explicite le Grand Robert. Ainsi défini, le paysage est un concept qui n'a rien d'objectif. En fait, le paysage n'est tout simplement pas dissociable de l'œil qui le regarde.

L'histoire du paysage urbain, c'est donc aussi le processus d'évolution des regards portés sur la ville. Ces regards peuvent être porteurs de diverses subjectivités. Il y a les regards scientifiques du géographe, de l'urbaniste, de l'architecte, de l'ingénieur. Il y a sans doute le regard intéressé du spéculateur. Mais il existe aussi le regard, plus sensible, plus émotif, des artistes, des photographes, des peintres, des touristes.

Aux deux extrémités du spectre se retrouvent ainsi l'esthétique et la fonctionnalité. L'œil jeté sur la ville a des colorations diverses selon qu'il contemple de manière passive ou émerveillée le paysage ou selon qu'il sous-tend le regard décisif qui transformera ou modifiera ce même paysage. L'histoire du paysage urbain est donc aussi l'histoire du regard jeté sur la ville.

Deux mouvements complémentaires conduisent donc à esquisser l'histoire d'un paysage urbain : l'histoire sociale des hommes transformant leur environnement et l'histoire des regards posés sur ces transformations.

Précisons pour finir cette partie théorique qu'en analysant le paysage sherbrookoïse, nous nous intéressons certes à un objet particulier, spécifique, qui est la ville de Sherbrooke (Québec), mais qui constitue un exemple d'un cas-type plus large : la ville jeune de type appalachien. Ville jeune, d'abord, où seulement deux siècles séparent le paysage « naturel » du paysage « urbanisé ». Ville appalachienne ensuite, avec son relief typique de collines, avec le découpage de l'espace créé par deux rivières, avec les ruptures de niveau de ses vallées et leur potentiel énergétique.⁶

Sur la base de ces réflexions préliminaires, nous aborderons à présent quelques exemples d'analyse historique du paysage sherbrookoïse. Nous éclairerons par la même occasion, l'histoire du paysage urbain, d'abord, l'histoire du regard sur la Ville, ensuite.

2

En 1798 ou en 1800, des témoins qui voyageaient en canot sur la Saint-François, depuis Lennoxville vers l'aval, déclaraient que le site de Sherbrooke était encore an *unbroken wilderness*, la sauvagerie inviolée, et qu'on n'y trouvait aucun défrichement, petit ou grand, *not a clearing large or small*.⁷ Ce fut en effet en 1802 seulement que des pionniers américains des cantons Ascot et Orford jetèrent sur la dernière chute proche du confluent un barrage, destiné à alimenter un moulin à farine et une scierie. L'histoire d'un hameau, appelé à l'origine *The Forks*, le confluent, et qui deviendrait un jour une métropole régionale, commençait.⁸

L'histoire du paysage de Sherbrooke est donc le processus biséculaire qui fit passer le site de l'état de *wilderness* à l'état urbanisé actuel. Or, l'état de nature sauvage n'existe plus aujourd'hui à Sherbrooke. Nous nous trouvons par contre avec des éléments du paysage naturel modifiés à des degrés divers par l'action humaine.

Certains éléments du paysage paraissent, à première vue, éternels, immobiles. La gorge de la Magog, la falaise qui longe la Wellington, le

mont Bellevue, bref, les rivières, les collines, les déclivités. En fait, celles-ci sont elles-mêmes le produit de plusieurs histoires de rythme différent, d'une histoire géologique de plusieurs centaines de millions d'années, d'une histoire climatique qui se compte par millénaires et d'une histoire humaine d'une vingtaine de décennies.

Faute de temps et parce qu'il n'est pas dans notre propos aujourd'hui d'être exhaustif, ni même systématique, nous nous attacherons à quelques aspects seulement du paysage sherbrookoïse. Nous avons retenu les rivières Magog et Saint-François, l'ordonnance générale de la trame des rues, des quartiers et de l'axe de la rue King, ainsi que la marque de la présence catholique dans le paysage de la Ville.

Le cas des deux rivières Saint-François et Magog est intéressant. À première vue, on devrait y retrouver un nombre important d'éléments « naturels », mais en fait l'histoire humaine a modifié le paysage de ces rivières beaucoup plus que nous ne le croyons aujourd'hui. Le lit de ces rivières se trouve évidemment encore à l'endroit où il s'est installé à la fin de la dernière période de déglaciation, soit il y a environ 8 000 ans. Par contre, les berges, la largeur et le cours même des rivières ont été modifiés par l'histoire humaine et nous ne pouvons plus qu'imaginer aujourd'hui leur état ancien.

Les barrages ont été parmi les premiers responsables de ces modifications. Ainsi, la rivière Magog a compté jusqu'à 9 barrages entre la décharge du lac Memphrémagog et le confluent avec la Saint-François. Il en reste aujourd'hui sept, qui alimentent chacun une centrale hydroélectrique. Un des barrages les plus anciens, le barrage Goodhue, a été édifié en 1823 à l'entrée des gorges. Ce barrage, à travers plusieurs transformations, subsiste encore aujourd'hui, presque à l'endroit de son installation primitive.

Il fut le responsable de la création d'un élément majeur du paysage sherbrookoïse contemporain, à savoir le lac des Nations. En effet, la retenue d'eau a inondé les berges, particulièrement sur la rive sud, dont elle a « grugé », selon le propriétaire de l'époque, une centaine d'acres (40 Ha). Elle a inondé les *meadows* qui constituent depuis 1936 le fond de la plage Jacques-Cartier et est à l'origine de l'absence de circulation d'eau et de pollution de ce secteur.

La Saint-François, rivière aux crues capricieuses et aux étiages surprenants, pouvait, il y a deux siècles, s'étendre en amont de son confluent avec la Magog sur une largeur bien plus vaste qu'aujourd'hui. Cette zone constituait ainsi une sorte de large bassin de rétention des eaux en crue. En cas de hautes-eaux, la rivière s'étalait donc largement sur la partie basse des deux rives : à l'ouest jusqu'à

l'actuelle voie ferrée du Saint-Laurent & Atlantique, à l'est jusqu'à l'actuelle rue Bowen.

En période d'étiage par contre, ces parties basses, non occupées par les eaux, formaient des zones humides de prairies, de *meadows* (un odonyme voisin de la rue Wellington nord en rappelle l'existence), propices à des activités saisonnières (campement des derniers Abénaquis, prairie pour les joutes de cricket, terrain vague pour les cirques de passage).

Peu à peu, la proximité de la voie ferrée et du centre-ville donnèrent à ces terrains une valeur importante. Ils furent peu à peu remblayés et en 1896, une zone industrielle, raccordable aux voies ferrées du chemin de fer du Grand-Tronc, y vit le jour. Elle abrita par la suite un marché public, une gare d'autobus et divers édifices.

De même, sur la rive est de la Saint-François, dès 1851, la spéculation amorça très tôt le lotissement des basses-terres pour offrir des résidences proches du pont et de la gare à des familles modestes incapables de trouver des logements dans les autres secteurs de la ville manufacturière.

Néanmoins, lors de crues importantes ou en cas d'embâcles accumulés en aval, le flot de la Saint-François retrouvait son espace naturel, occasionnant des inondations, chroniques dans l'Est, plus rares mais souvent impressionnantes sur la rive ouest, comme ce fut le cas en 1870, en 1896, en 1942 et en 1982. À l'époque de la crise économique des années trente, on employa des chômeurs pour édifier des digues sur les deux rives, de part et d'autre du pont Aylmer, et pour combler de terre l'espace contigu à ces murs.

Le paysage humain de Sherbrooke est le résultat de la succession de plusieurs phases au caractère social et économique bien marqué : succession de majorités ethniques et culturelles différentes, anglo-protestants, puis Canadiens français et catholiques. Mais aussi apports successifs de groupes socioprofessionnels : bourgeoisie, classe ouvrière, petite-bourgeoisie de cols blancs et de commerçants. Les quartiers de la Ville du 19^e siècle et, à l'intérieur des quartiers, les voisinages (*neighbourhoods*) reflètent bien cette diversité de combinaisons sociales et ethniques, qui sont visibles encore aujourd'hui dans des patrimoines architecturaux distincts.⁹

Le plan des petites villes nord-américaines fut souvent caractérisé par l'adoption précoce du plan orthogonal. Sherbrooke n'y fit pas exception, quoique l'amorce de la planification de la Ville ait été marquée surtout par la volonté de la compagnie *British American Land Company* (BALC) de développer à son gré la Haute-Ville (plateau Marquette actuel) en lui donnant « un aspect uniforme et bien

proportionné ». ¹⁰ Elle voulut de plus faire du petit village de Sherbrooke la capitale de son royaume foncier et, pour ce motif, elle fit ouvrir, en plein bois, en 1836, au centre de ses possessions et au cœur de la future ville, dévalant la falaise dans l'axe du futur pont Aylmer, une rue large de 100 pieds (30 m), largeur inhabituelle et que rien ne justifiait à l'époque. Cette décision surprenante a fait de la rue King non seulement une artère capable encore aujourd'hui d'absorber la circulation automobile, mais l'axe ordonnateur de la Ville, séparant le nord du sud.

Le paysage de 2002 est évidemment la résultante de diverses transformations dans le temps. Nous pouvons observer aujourd'hui, à côté d'éléments contemporains, des isolats d'époques antérieures. Ainsi, la trame des rues du Plateau Marquette est un héritage de la vision urbanistique de la BALC, qui la traça en 1834–1836. Par contre, la plus grande partie de l'implantation résidentielle primitive, ouvrière et artisanale, effectuée entre 1840 et 1880, a disparu. On y retrouvait de petites maisons à pignon, dans un entassement de résidences, d'étables, d'écuries, d'ateliers et de maisons établies en seconde rangée.

Le processus de désindustrialisation amorcé en 1960 a fait disparaître ce quartier résidentiel modeste ainsi que la plupart des usines et des emprises ferroviaires. Il a été remplacé par des édifices administratifs, signe d'une redéfinition de l'emploi du sol dans le processus de passage de l'économie manufacturière à l'économie de services.

En Europe ou dans certaines capitales dessinées par des urbanistes, comme Washington ou Ottawa, la trame urbaine est polarisée, entre autres, par la présence de places publiques-carrefours. Un premier regard sur Sherbrooke nous fait croire à l'omniprésence du modèle commun nord-américain, soit à une grille, parfois monotone, d'axes de rues perpendiculaires et parallèles, se croisant à angle droit. Quoi de plus typique en ce sens que le cœur du centre-ville traditionnel de Sherbrooke, qui fut un simple carrefour : King-Wellington! Et pourtant, les quartiers anciens de la ville recèlent plusieurs places carrées ou rectangulaires, souvent fort pittoresques et riches en éléments patrimoniaux. ¹¹

À première vue, ces places carrées offrent des caractères identiques : concentration d'édifices monumentaux (églises, bâtiments administratifs), alignements de maisons de style, souvent d'une même époque, présence d'aménagement paysager dans la partie centrale (pelouses, parc, fleurs, fontaine, etc.). Elles constituent des exemples précieux dans la trame urbaine de symbiose du bâti et des espaces verts, d'ordonnance des alignements et des volumes.

Et pourtant, ni leur histoire, ni leur fonction économique et sociale

ne sont identiques. La place Saint-Jean-Baptiste s'aligne sur la tradition monumentale d'une grosse paroisse catholique des seigneuries, avec son église, son presbytère, son couvent et sa salle. Le carré Portland et le carré Mitchell sont par contre inspirés d'un *common* d'une petite ville de Nouvelle-Angleterre : le carré de verdure sert d'écrin à des églises de confessions diverses et à des résidences prestigieuses.

Le renversement religieux et ethnique surprenant qui fit d'une ville anglo-protestante une ville française et catholique en moins d'un siècle est lui aussi marqué dans le paysage. Comme partout en Estrie, la topographie des principales églises catholiques de Sherbrooke et celle des temples des diverses dénominations protestantes suivent deux logiques différentes.

Alors que, comme nous venons de le rappeler, les temples protestants privilégient les places carrées préexistantes, tendent à se rapprocher les uns des autres et privilégient des matériaux sobres, parfois humbles, les églises catholiques ont été placées en dispersion, afin de faciliter l'encadrement paroissial d'une ville aux multiples quartiers. Elles privilégient la pierre, l'ampleur des plans néo-gothiques ou néo-romans, et des superstructures élancées de tours et de clochers. Enfin, elles tendent à occuper des lieux symboliques élevés et dominants. C'est le cas des quatre premières églises de la Ville, de la cathédrale Saint-Michel, à Saint-Jean-Baptiste (Est), à Notre-Dame (Immaculée-Conception) (sud et ouest) et à l'église *St. Patrick's* (haut de la côte King).

Cette visibilité des églises, complétée par celles des couvents, des écoles et des hôpitaux longtemps tenus par des congrégations, se voulut sans doute comme l'image symbolique de la reconquête catholique d'un pays protestant. Les croix lumineuses aussi ont été placées à des endroits dominants (mont Bellevue) ou légendaires (Roc du Pin solitaire).

Il y aurait place évidemment pour des analyses portant sur les paysages de verdure des vieux quartiers, sur les rythmes des parements, passant de la brique au centre-ville, au bois des vieux quartiers résidentiels, à la brique et aux matériaux synthétiques des périphéries, sur la rareté du modèle montréalais ou torontois de la maison en rangée, sur l'impact dans le paysage des phases successives d'organisation de l'espace, marquées par les transformations socioéconomiques. Sherbrooke est passée en effet de la ville piétonnière (*walking city*) à la ville du tramway (*streetcar city*), puis à la ville de l'automobile. Les axes urbains majeurs du nouveau grand Sherbrooke sont désormais les autoroutes, dont on commence à voir le réseau inachevé et l'étroitesse des voies en section métropolitaine.

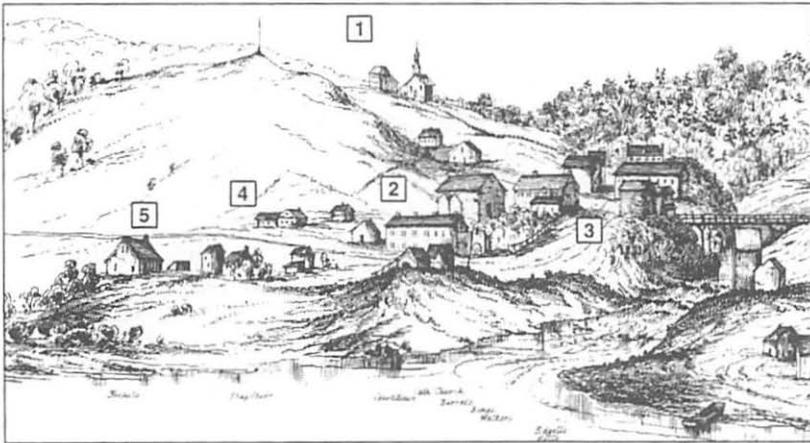
3

L'historien peut aussi retracer l'histoire des regards successifs portés sur la ville à travers le temps, regards d'artistes, regards de touristes, regards de géographes, regards de photographes, dont la mémoire nous a été conservée par la gravure comme par la photographie et la cartographie.

Les premiers regards jetés sur Sherbrooke et conservés par la gravure datent des années 1828 à 1834, juste avant l'arrivée de la compagnie foncière BALC. À cette époque, Sherbrooke était encore le petit village du confluent. C'est à ce moment que s'amorce un des angles classiques du regard sur Sherbrooke pendant un siècle, soit le regard porté par un observateur de la rive est de la Saint-François, regardant vers l'Ouest dans l'axe même de la Magog effectuant sa confluence avec la Saint-François.

Le quartier Est n'existera pas avant 1851 et quoique Sherbrooke demeure, jusqu'en 1930, une ville ordonnée de manière régulière avec un quartier central et quatre quartiers périphériques, le regard des artistes, des photographes et des cartographes privilégiera longtemps le coup d'œil de l'Est vers l'Ouest à hauteur des jonctions des quartiers Centre et Vieux-Nord.

Il en résultera une vision de Sherbrooke, qui néglige l'Est, sinon pour un éventuel avant-plan, qui souligne le triple cœur ancien de Sherbrooke, formé du Vieux-Nord, de la Basse-Ville et de la falaise de



La partie Ascot du village de Sherbrooke vers 1828. Sur la colline dite *Flagstaff Hill*, le mât au drapeau, le Palais de justice et [1] la chapelle catholique Saint-Colomban. Plus bas, [2] les tavernes et les auberges. À l'extrémité gauche du pont et à la croisée des chemins de Lennoxville et [3] *Belvidere*, le magasin bâti par Charles Goodhue (alors géré par Edgell), la boulangerie Loomis et la forge Walker. À l'amorce de la future rue Wellington, [4] l'école primaire, et [5] le magasin Nichols. Sur la rive Ascot de la Magog, le moulin à farine Hyatt a déjà disparu, mais la scierie Ball rachetée par William Felton se devine sur l'autre rive (Joseph ou R.S.M. Bouchette, *British American Land Company. Views in Lower Canada*, 1836).

Source : Histoire de Sherbrooke : de l'âge de l'eau à l'ère de la vapeur (1802-1866),
 Sherbrooke, Éditions GGC, 2000.

la Haute-Ville et qui escamote les premiers quartiers industriels que furent le plateau Marquette, le Sud, puis l'Ouest. La rivière Magog dans cette perspective demeure pittoresque plutôt qu'utilitaire ou énergétique.¹²

Encore vers 1980, une célèbre photographie publicitaire de Sherbrooke s'adossera au sommet du quartier Est (le Belvédère de la 20^e Avenue) pour embrasser d'un coup de lentille la Ville disposée selon l'axe de l'ouest vers le lointain et majestueux mont Orford à 30 kilomètres de là.

Effet-miroir, la vue en sens inverse, prise en haut de la côte King vers l'Est. Cette vue n'apparaît dans l'imagerie sherbrookoise qu'à partir de 1908, au moment où l'édification de l'Hôpital général Saint-Vincent au sommet de la falaise de la rive est, donne un objectif, parfaitement placé dans l'axe de la rue King et du pont Aylmer.

* * *

Pour celles et ceux qui l'aiment, le paysage de la ville peut constituer un exemple fascinant ou au contraire décevant de l'implication des hommes dans l'environnement « naturel ». Pour le regard de l'historien, le paysage urbain n'est ni beau, ni défiguré. Tourné vers la ville comme « l'objectif » de sa visée, il observe le témoignage, constamment modifié, de la dialectique pleine de contradictions entre l'environnement, le nombre croissant d'êtres humains, leurs technologies et la complexité de leur organisation sociale. Mais il examine aussi ceux qui furent derrière l'objectif et qui reflétèrent à travers leurs prismes sociaux et mentaux l'évolution de leur regard sur la ville.

NOTES

- 1 Voir : L. Benevolo, *History of the City*, Cambridge, 1980, 1011 p.; L. Mumford, *La cité à travers l'histoire*, Paris, 1964, 781 p.; G. Duby (dir.), *Histoire de la France urbaine*, Paris 1981–1985, 5 tomes, entre autres : Tome 4 : *La ville de l'âge industriel*, par M. Agulhon (dir.), 665 p.; Tome 5 : *La ville aujourd'hui. Croissance urbaine et crise du citadin*, 668 p.; G.A. Stelter et A.F.J. Artibise (dir.), *The Canadian City: Essays in Urban History*, Toronto, 1977, 455 p.
- 2 R. Lubove, « The Urbanization Process: An Approach to Historical Research » dans : A.B. Callow (ed.), *American Urban History*, 2^e éd., p.660–671; T. Hershberg, « The New Urban History. Toward an Interdisciplinary History of the City », *Journal of Urban History*, 5,1, (1978), p. 3–40.

- 3 J.P. Kesteman, *Histoire de Sherbrooke*, Sherbrooke, Éditions GGC, 2000–2002, 4 tomes : Tome 1 : *De l'âge de l'eau à l'ère de la vapeur (1802–1866)*, 2000, 353 p.; Tome 2 : *De l'âge de la vapeur à l'ère de l'électricité (1867–1896)*, 2001, 280 p.; Tome 3 : *La ville de l'électricité et du tramway (1897–1929)*, 2002, 292 p.; Tome 4 : *De la ville ouvrière à la métropole universitaire (1930–2002)*, (sous presse).
L'ouvrage sera désormais cité : HS.
- 4 L. Mumford, *The Culture of Cities*, New York, Harcourt Brace, 1938, 246 p.
- 5 P.A. Linteau, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville*, Montréal, Boréal express, 1981, 280 p.
- 6 Voir les descriptions de R. Blanchard, *Le Centre du Canada français, "Province de Québec"*, Montréal, Beauchemin, 1947, p. 317–322 (description de 1936).
- 7 HS, I, p. 30.
- 8 HS, I, p. 30–32.
- 9 J.P. Kesteman, « La condition urbaine vue sous l'angle de la conjoncture économique : Sherbrooke, 1875 à 1914 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 12, 1 (1983), p. 11–28; J.P. Kesteman & J. Dufort-Caron dans : VILLE DE SHERBROOKE, Division Urbanisme, *Plan d'urbanisme. Ville de Sherbrooke. Dossier Patrimoine*, Sherbrooke, 1989.
- 10 HS, I, p. 278
- 11 Carrés de la Cathédrale, Strathcona (Centre), du Champ-de-Mars, Mitchell, Portland (Nord), Notre-Dame, Racine (Sud), Saint-Jean-Baptiste (Est). Pour les descriptions de ces places patrimoniales, voir : J.P. Kesteman, *Guide historique du Vieux-Sherbrooke*, Sherbrooke, Société d'histoire de Sherbrooke, 2002, 2^e éd. revue et corrigée.
- 12 Sur le regard porté depuis l'Est, voir : HS, II, p. 226 sq. On trouvera des exemples iconographiques de cette réflexion dans : HS, I, p. 92, 93, 271; II, p. 3; III p. 232, 241, 251, 255.