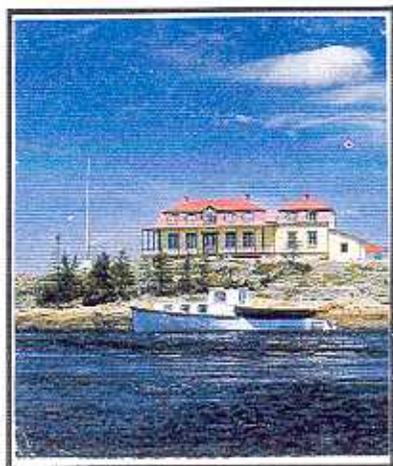


## VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD



### CHAPITRE 5.3 : LES CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET LE PAYSAGE

Analyse et rédaction : Fabien Lecours  
Service du Support technique

Version juin 1997

## TABLE DES MATIÈRES

<b>5.3 LES CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET LE PAYSAGE</b>	<b>1</b>
<b>5.3.1 LES GRANDS TYPES DE PAYSAGE DE LA CÔTE-NORD ET LEURS     ATTRAIT VISUELS (INTÉRÊT POUR L'OBSERVATEUR)</b>	<b>1</b>
5.3.1.1 Le paysage naturel	1
5.3.1.2 Le paysage hydroélectrique	3
5.3.1.3 Le paysage bâti	4
<b>5.3.2 LE PAYSAGE ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :     PERCEPTION ET MISE EN VALEUR DES ATTRAIT ET     INSERTION DANS LE PAYSAGE</b>	<b>5</b>
5.3.2.1 Perception et mise en valeur des attrait visuel à partir des infrastructures de transport	5
5.3.2.2 Valorisation du paysage par les instances municipales	8
5.3.2.3 Insertion des infrastructures de transport dans le paysage de la Côte-Nord	8
<b>RÉSUMÉ DE L'INVENTAIRE ET DU DIAGNOSTIC ET PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE</b>	<b>11</b>
<b>ANNEXE 1 : INVENTAIRE DES HALTES ROUTIÈRES</b>	<b>15</b>

## TABLE DES MATIÈRES

<b>5.3 LES CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET LE PAYSAGE</b>	<b>1</b>
<b>5.3.1 LES GRANDS TYPES DE PAYSAGE DE LA CÔTE-NORD ET LEURS     ATTRAIT VISUELS (INTÉRÊT POUR L'OBSERVATEUR)</b>	<b>1</b>
5.3.1.1 Le paysage naturel	1
5.3.1.2 Le paysage hydroélectrique	3
5.3.1.3 Le paysage bâti	4
<b>5.3.2 LE PAYSAGE ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :     PERCEPTION ET MISE EN VALEUR DES ATTRAIT ET     INSERTION DANS LE PAYSAGE</b>	<b>5</b>
5.3.2.1 Perception et mise en valeur des attraits visuels à partir des infrastructures de transport	5
5.3.2.2 Valorisation du paysage par les instances municipales	8
5.3.2.3 Insertion des infrastructures de transport dans le paysage de la Côte-Nord	8
<b>RÉSUMÉ DE L'INVENTAIRE ET DU DIAGNOSTIC ET PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE</b>	<b>11</b>
<b>ANNEXE 1 : INVENTAIRE DES HALTES ROUTIÈRES</b>	<b>15</b>

### 5.3 LES CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET LE PAYSAGE

Une grande partie du potentiel touristique de la Côte-Nord réside en ses caractéristiques visuelles et ses paysages. Il est donc important de leur accorder une attention particulière afin que l'image projetée et perçue autant par les touristes que les résidents en soit une de qualité.

Trois grands types de paysages marquent la Côte-Nord : naturel, hydroélectrique et bâti. Dans chacun des cas, les infrastructures de transport entrent en interaction. Il est alors important de porter une attention particulière sur la façon dont les attraits visuels sont perçus et mis en valeur à partir de ces infrastructures et si ces dernières s'insèrent bien dans le paysage.

#### 5.3.1 Les grands types de paysage de la Côte-Nord et leurs attraits visuels (intérêt pour l'observateur)

Le territoire de la Côte-Nord est composé de trois grands types de paysage qui sont :

- le *paysage naturel* synonyme de la nature à son état original qui a été peu ou pas transformée par la présence humaine ;
- le *paysage hydroélectrique* qui est la résultante du harnachement de la nature en vue de la production d'électricité ;
- le *paysage bâti* qui illustre comment la présence humaine s'est insérée dans le vaste espace naturel que constitue la Côte-Nord.

##### 5.3.1.1 Le *paysage naturel*

Le paysage naturel demeure nettement celui des trois grands types de paysage qui domine le plus le territoire de la Côte-Nord et la perception des observateurs qui y circulent.

L'un des premiers attraits du paysage naturel demeure l'impression qu'il nous donne d'un vaste territoire non remanié dont les composantes, végétation, relief et eau, sont en parfaite harmonie entre elles.

Les autres attraits du paysage naturel sont :

- le couvert végétal :
  - immensité de la forêt dominée par des conifères à perte de vue ;
  - nombreuses tourbières dans le secteur de Havre-Saint-Pierre ;
  - végétation arctique des Monts Groulx.

- le relief :
  - particularité du relief tel l'archipel Mingan ;
  - le fjord du Saguenay avec son contraste entre les falaises rocheuses et la rivière Saguenay ;
  - dynamisme visuel apporté par le relief montagneux comme la bordure rocheuse du fleuve à l'est de Rivière-au-Tonnerre ;
  - points hauts du relief constituant des sites d'observation avec d'excellentes vues en surplomb telles qu'observées à la halte routière de la montagne ronde (est de Havre-Saint-Pierre) et au sommet des Monts Groulx (1 104 m d'altitude).
- l'eau :
  - les rivières avec leurs chutes, comme la rivière Manitou et la rivière au Tonnerre ;
  - les marais salins, comme celui de la rivière Grande-Bergeronne ;
  - le vaste dégagement visuel qu'offre le fleuve et la mer ;
  - les plages qui longent le fleuve et la mer offrant des percées visuelles uniques vers ces attraits.

Photo 1 : L'archipel des Îles Mingan

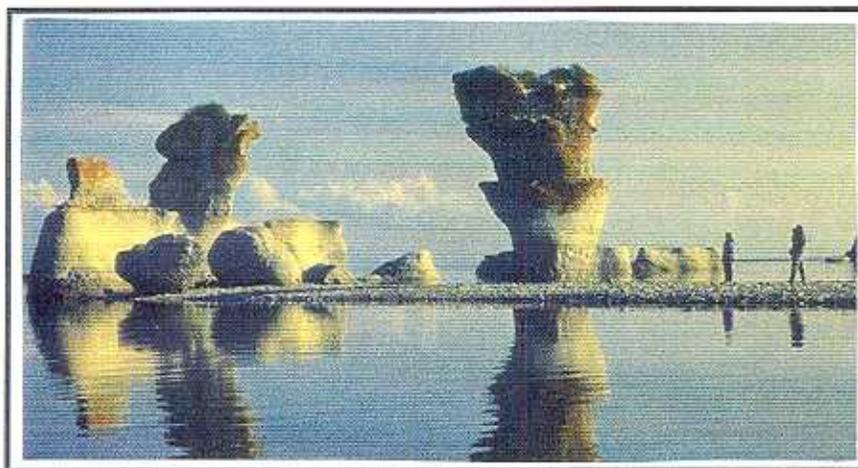


Photo 2 : Attrait visuel - perception du fleuve et du golfe Saint-Laurent



Photo 3 : Roches « moutonneuses » de la Rivière-au-Tonnerre



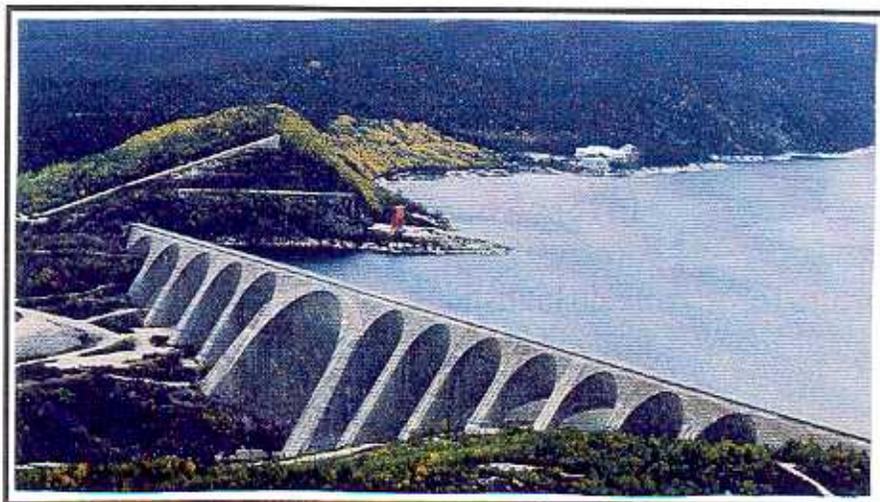
### 5.3.1.2 Le paysage hydroélectrique

Le paysage hydroélectrique, même s'il résulte d'une intervention humaine qui a passablement transformé les caractéristiques du paysage original des rivières harnachées, n'en demeure pas moins un paysage possédant des attraits visuels d'importance. Ces attraits sont les bassins de rétention d'eau et les barrages.

Les vastes étendues d'eau que forment les bassins de rétention d'eau localisés à l'arrière des barrages rappellent l'ambiance du fjord du Saguenay avec leur effet de couloir et leurs forts contrastes entre les falaises et les surfaces d'eau des bassins. Ces bassins, même s'ils sont artificiels, se confondent avec le paysage naturel qui domine le territoire de la Côte-Nord et amplifient la dominance du paysage naturel dans la perception des observateurs.

Les barrages hydroélectriques marquent la rupture visuelle entre la rivière étroite à leur pied et le large bassin de rétention à leur sommet. Parmi les barrages, il faut distinguer celui de Manic-5 qui, avec son architecture particulière, est reconnu mondialement. À noter que le bassin d'eau localisé à l'arrière du barrage Manic-5, avec sa forme météoritique, amplifie l'unicité et l'attrait du barrage.

Photo 4 :  
Barrage de  
Manic-5



### 5.3.1.3 Le paysage bâti

Par rapport au paysage naturel et au paysage hydroélectrique, le paysage bâti représente une faible proportion du vaste territoire de la Côte-Nord.

Parmi les agglomérations de petite et de grande taille qui composent la paysage bâti de la Côte-Nord, certaines d'entre elles possèdent un caractère particulier et sont des attraits visuels pour les observateurs.

Les lieux de villégiature, les villages côtiers comme Magpie et Rivière-au-Tonnerre ainsi que les agglomérations de Tadoussac, de Franquelin et des Escoumins sont des exemples de l'attrait visuel du paysage bâti de la Côte-Nord. Cet attrait visuel découle de la forte harmonie qui existe entre le bâti et le paysage naturel, de la valeur patrimoniale de l'architecture des bâtiments, ou des percées visuelles offertes vers le fleuve et le golfe Saint-Laurent ou un autre attrait du paysage naturel.

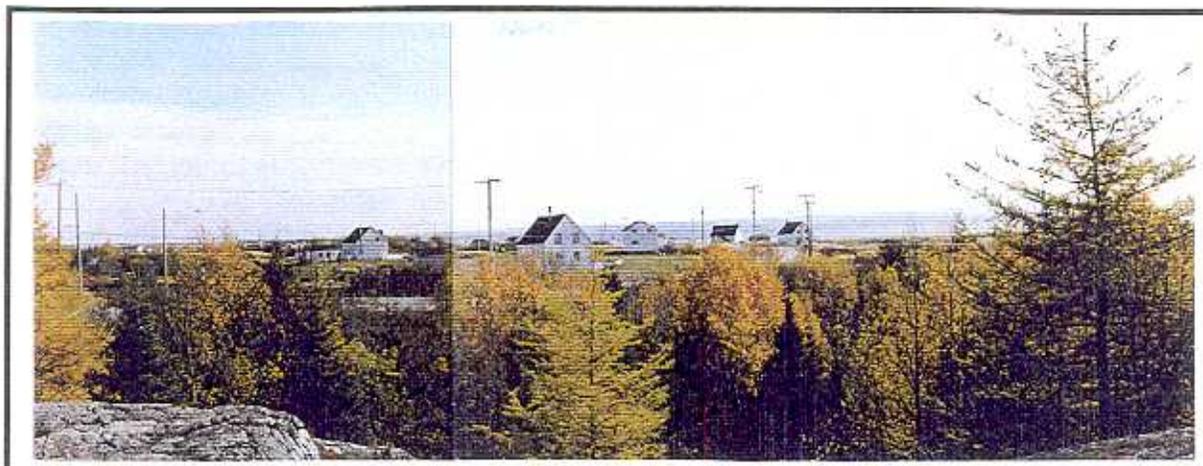
Photo 5 : Magpie



Photo 6 : Rivière-au-Tonnerre



Photo 7 : Secteur Duck Creek



### 5.3.2 Le paysage et les infrastructures de transport : perception et mise en valeur des attraits et insertion dans le paysage

Par rapport à l'élaboration d'un plan de transport, il ne suffit pas d'identifier les attraits visuels du paysage, mais il importe de connaître le rôle que jouent les infrastructures de transport dans la mise en valeur de ces attraits et d'évaluer si ces infrastructures s'insèrent positivement ou négativement dans le paysage.

Sur le territoire de la Côte-Nord, l'évaluation de l'interaction qui existe entre les infrastructures de transport et le paysage doit considérer une particularité propre à cette région : l'observation du paysage ne s'effectue pas uniquement à partir du réseau routier mais s'effectue aussi à partir du fleuve et par voie aérienne.

#### 5.3.2.1 Perception et mise en valeur des attraits visuels à partir des infrastructures de transport

##### Réseau routier, belvédères et haltes routières

Le réseau routier est constitué principalement par les routes 138, 172 et 389. Pour les observateurs du paysage, la principale caractéristique du réseau routier est qu'il ne forme pas une boucle comme la route 132 autour de la péninsule gaspésienne. Par contre, il est possible d'accéder au Saguenay avec la route 172 et de traverser le fleuve vers la Gaspésie à partir de la route 138 ce qui n'oblige pas l'utilisateur à revenir sur ses pas.

Les routes 138 et 389 sont les principaux axes routiers traversant le territoire de la Côte-Nord.

La route 138 demeure l'axe routier qui favorise le plus la perception du paysage côtier du fleuve, du paysage bâti et des rivières de la Côte-Nord. C'est aussi à partir de cet axe routier que les observateurs accéderont aux principaux attraits non perceptibles à partir de la route 138.

La position de la route 138 sur la bordure côtière du fleuve et du golfe Saint-Laurent ainsi que le relief accidenté et les nombreuses rivières que traversent cet axe routier dégagent de nombreuses vues panoramiques attrayantes pour les usagers qui y circulent. Par contre, l'écran visuel formé par le paysage forestier et l'éloignement du tracé de la bordure côtière empêchent fréquemment l'observation des attraits et leur mise en valeur pour les usagers de la route. À noter que cette difficulté d'observer les attraits est nettement plus marquée entre Tadoussac et Sept-Îles. De même, le paysage du golfe Saint-Laurent est plus rarement observable entre Havre-Saint-Pierre et Aguanish. Toutefois dans ce secteur, la perception de quelques attraits visuels particuliers du paysage naturel assure une mise en valeur qui suscite l'intérêt des usagers. De plus, la présence de haltes routières et de belvédères en bordure de la route 138 atténuent cette problématique. Tout en contribuant à améliorer la sécurité routière en offrant des temps d'arrêt aux conducteurs se déplaçant sur de longues distances, les haltes routières et les belvédères demeurent des aménagements sécuritaires assurant une mise en valeur des attraits visuels à l'extérieur des voies de roulement.

Pour sa part, la route 389 est dominée par un paysage forestier et de nombreux lacs. Toutefois, les vues vers le barrage de Manic-2 et surtout celui de Manic-5 assurent une mise en valeur des attraits visuels du paysage hydroélectrique à partir de cet axe routier. Aucun belvédère ni halte routière n'est localisé en bordure de la route 389.

La route 172 est, quant à elle, identifiée à l'encadrement visuel du fjord du Saguenay. Par contre, la portion de la route 172 incluse dans le territoire à l'étude est surtout insérée dans le paysage forestier de la bordure forestière montagnaise du Fjord du Saguenay. Un seul belvédère est localisé en bordure de la route 172.

#### Transport fluvial et les quais

Les traversiers demeurent nettement le moyen de transport vers la Côte-Nord qui maximise la mise en valeur visuelle du fleuve et du golfe Saint-Laurent en positionnant l'utilisateur à l'intérieur de l'attrait visuel observé. Ces déplacements permettent donc de bien observer le paysage naturel du fleuve avec ses îles et sa bordure côtière. Les quais constituent les points d'observation les plus intenses lors des arrivées et des départs. Les quais utilisés par les traversiers sont localisés à Tadoussac, Les Escoumins, Baie-Comeau, Godbout, Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz et Blanc-Sablon.

#### Transport aérien et les aéroports

L'observateur qui accède à la Côte-Nord par avion peut percevoir le paysage dans son ensemble en le survolant. Chaque aéroport de la Côte-Nord constitue un lieu d'accueil des visiteurs au même titre que les routes et les quais des traverses maritimes.

Pour la Côte-Nord, ce qui est particulier dans le cas des aéroports, c'est que ceux-ci sont généralement situés à l'extérieur des villes dans un paysage naturel (tourbières, boisés, etc.) et reflètent donc l'image de l'une des grandes caractéristiques de la Côte-Nord, soit son paysage naturel.

**TABLEAU 1: MISE EN VALEUR DES ATTRAITS DU PAYSAGE  
À PARTIR DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES**

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	PAYSAGE NATUREL	PAYSAGE HYDROÉLECTRIQUE	PAYSAGE BÂTI
Route 138	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paysage côtier du fleuve et du golfe Saint-Laurent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrage de la rivière Outarde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La majorité des attraits visuels du paysage bâti</li> </ul>
Route 172	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Couvert forestier</li> <li>• Relief montagneux</li> </ul>	<i>Aucun</i>	<i>Aucun</i>
Route 389	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Couvert forestier</li> <li>• Lacs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrage Manic-2</li> <li>• Barrage Manic-5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fermont</li> </ul>
Quais et traversiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paysage côtier du fleuve et du golfe Saint-Laurent</li> </ul>	<i>Aucun</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomérations côtières au fleuve et au golfe Saint-Laurent</li> </ul>
Aéroports	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourbières</li> <li>• Couvert forestier</li> </ul>	<i>Aucun</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomérations côtières au fleuve et au golfe Saint-Laurent</li> </ul>

**TABLEAU 2: MISE EN VALEUR DES ATTRAITS VISUELS À PARTIR  
DES HALTES ROUTIÈRES ET DES BELVÉDÈRES**

LOCALISATION (ROUTE 172)	TYPE DE PARC ROUTIER	GESTION	ATTRAI VISUELS
Rivière Sainte-Marguerite	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halte saisonnière</li> </ul>	Municipale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fjord du Saguenay</li> </ul>

LOCALISATION (ROUTE 138)	TYPE DE PARC ROUTIER	GESTION	ATTRAI VISUELS
Tadoussac	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halte saisonnière</li> </ul>	Municipale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Tadoussac</li> <li>• Fleuve Saint-Laurent</li> <li>• Embouchure du fjord du Saguenay</li> </ul>
Sault-au-Mouton	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halte saisonnière</li> </ul>	Municipale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chute de la rivière Sault-au-Mouton</li> </ul>
Saint-Paul-du-Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halte saisonnière</li> </ul>	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fleuve Saint-Laurent</li> <li>• Plage</li> <li>• Faune aquatique</li> </ul>
Colombier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halte saisonnière</li> </ul>	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fleuve Saint-Laurent</li> <li>• Plage</li> </ul>
Baie-Comeau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halte saisonnière</li> <li>• Kiosque touristique</li> </ul>	Municipale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secteur de la rivière-aux-Outardes</li> </ul>
Baie-Saint-Pancrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belvédères (2)</li> </ul>	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fleuve Saint-Laurent</li> </ul>
Franquelin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belvédère</li> </ul>	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fleuve Saint-Laurent</li> <li>• Secteur du lac du Nord-Ouest</li> </ul>
Franquelin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belvédère</li> </ul>	MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fleuve Saint-Laurent</li> <li>• Secteur Mistassini</li> </ul>

Franqueuin	• Belvédère	MTQ	• Fleuve Saint-Laurent • Secteur Petit-Saint-Nicolas
Baie-Trinité	• Halte saisonnière	Municipale	• Fleuve Saint-Laurent
Ragueneau	• Halte routière • Relais touristique	Municipale	• Baie des Outardes • Fleuve Saint-Laurent
Port-Cartier	• Halte saisonnière	Municipale	• Rivière aux Rocher
Rivière-Manitou	• Halte saisonnière	MTQ	• Chutes de la rivière Manitou
Havre-Saint-Pierre	• Belvédère	MTQ	• Fleuve Saint-Laurent • Secteur des Îles Minghan

### 5.3.2.2 Valorisation du paysage par les instances municipales

Les orientations et les intentions insérées à l'intérieur du schéma d'aménagement des Municipalités Régionales de Comté de la Haute-Côte-Nord, de Manicouagan, des Sept-Rivières, de la Minganie et de Caniapiscau indiquent la volonté d'assurer la mise en valeur du paysage à partir des axes routiers et de préserver la qualité esthétique des abords de ceux-ci. Pour les instances municipales, le corridor panoramique des axes routiers demeure donc des outils importants de mise en valeur des attraits du paysage.

### 5.3.2.3 Insertion des infrastructures de transport dans le paysage de la Côte-Nord

Les infrastructures de transport transforment le caractère original du paysage où elles sont implantées. Que se soit le remblayage d'une plage pour la réalisation d'un quai, des travaux de nivellements lors de l'implantation d'une route, de l'exploitation de carrières, de gravières et de sablières, du déboisement d'un corridor routier, de l'insertion d'un pont sur une rivière, l'ensemble des interventions en transport peuvent laisser une cicatrice visuelle dans le paysage ou s'harmoniser avec celui-ci. Le degré d'harmonisation d'une infrastructure de transport dans le paysage influence la qualité du champ visuel des usagers qui utilisent cette infrastructure et des résidents riverains aux infrastructures de transport.

#### Réseau routier

Concernant l'insertion du réseau routier dans le paysage sur le territoire de la Côte-Nord, des travaux d'ensemencements et de plantations complètent souvent les travaux routiers et permettent de reconstituer un lien positif avec le couvert forestier naturel existant.

Par contre, certains tronçons de route, tel que celui de la route 138 localisé entre Aganish et Natashquan, conservent les cicatrices des nombreuses sources de matériaux d'emprunt qui ont été exploitées à l'intérieur du corridor panoramique de l'axe routier.

Dans certains cas, une structure tel que le pont réalisé dans l'agglomération de Baie-Johan-Betz peut dominer le paysage et créer une discordance avec l'ambiance originale qui était observée avant la réalisation de la route.

Sur le territoire de la Côte-Nord, il arrive fréquemment que la géométrie de la route et de ses abords ne possède aucun aménagement particulier signalant l'approche d'une agglomération dans la perception des usagers de façon à les inviter à diminuer leur vitesse de roulement.

Parfois, à l'entrée d'une agglomération, la chaussée et le champ visuel de l'utilisateur s'élargissent et incitent même à augmenter la vitesse de roulement. Soulignons que l'étirement du secteur urbanisé en bordure de la route 138 empêche de constituer un noyau bâti dense et rend plus difficile la détection de la traversée d'une agglomération. D'autre part, l'étalement urbain à l'extérieur du noyau des agglomérations, dans certains cas, se solde par une atteinte aux attraits du paysage et même parfois obstrue des percées visuelles intéressantes vers le paysage côtier du fleuve et le golfe Saint-Laurent qui étaient perçues par les usagers de la route 138.

Dans le cas des agglomérations urbaines de plus grande importance, il y a une rupture visuelle entre l'utilisateur de la route 138 et le paysage naturel. En effet, lors de la traversée, il y a perte de la notion que le paysage naturel domine le territoire de la Côte-Nord à cause de la prédominance du bâti et l'absence marquée de végétation en bordure de la route. La vocation commerciale de certaines portions de la route avec les affiches multiples, et bon nombre d'autres éléments artificialisant le paysage original et apportent même un impact négatif sur la qualité du champ visuel des usagers. Pourtant, la perception de l'utilisateur de la route diffère totalement lorsqu'il traverse une plus petite agglomération tel que Magpie alors que le lien avec le paysage côtier du golfe Saint-Laurent est maintenu.

Les aménagements des haltes routières et des belvédères existants semblent conformes et possèdent peu de lacunes. Dans certains cas, la visibilité devrait être améliorée. Par contre, les belvédères ont été réalisés en élargissant légèrement la plate-forme de la route et il y aurait lieu de vérifier si des équipements supplémentaires (éclairage, bancs, poubelles, aires d'observation) et une organisation plus rationnelle de l'aire de stationnement ne serait pas souhaitable. D'autre part, parmi les neuf belvédères inclus dans les travaux de prolongement de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan seulement deux d'entre eux sont entièrement aménagés alors que l'aménagement de la plupart des autres belvédères se limite à une aire de stationnement. Il faudra donc compléter l'aménagement des sites avec des sentiers piétonniers, des panneaux thématiques et des plates-formes d'observation afin de guider l'utilisateur vers les attraits à observer, sinon ces sites constitueront de simples lieux d'arrêt sans mise en valeur visuelle du paysage. Notons que la plupart des belvédères nécessiteront la réalisation d'un sentier pour l'observation des attraits du paysage puisque ces derniers ne seront pas perçus à partir des aires de stationnement.

Par rapport à la mise en valeur des attraits du paysage, il est important de mentionner l'absence de haltes routières et de belvédères le long de la route 389.

Pour les riverains à la route, c'est surtout l'absence d'aménagements particuliers à l'approche des agglomérations et la faible qualité visuelle des abords de la route à l'intérieur d'une agglomération de grande importance qui est notable sur le territoire de la Côte-Nord. L'absence d'arbre ou de bande gazonnée entre les résidences et la route, la présence d'un éclairage routier à l'échelle de la circulation routière, et bien d'autres déficiences contribuent à diminuer la qualité visuelle du paysage urbain, à créer une ambiance peu invitante pour les piétons et à

créer une rupture entre le paysage urbain et le paysage naturel qui domine le territoire de la Côte-Nord.

#### Réseau fluvial

Dans l'aménagement des quais utilisés par les traversiers, il est oublié que ces derniers sont des portes d'entrée vers la région et des sites d'accueil de grande importance ou qu'ils sont des lieux d'attente pour les usagers partant vers une nouvelle destination. Certes, la beauté du paysage du fleuve et du golfe Saint-Laurent est déjà présente mais, est-ce suffisant pour la clientèle des traversiers qui arrive ou qui quitte ? La présence d'un bâtiment entouré d'un espace asphalté constitue-t-il un lieu propice pour donner bonne impression aux visiteurs ou pour tuer le temps en attendant l'arrivée du traversier ? La Côte-Nord n'échappe pas à la faiblesse fréquente des aménagements des quais des traversiers : absence de végétation, de mobilier pour les piétons et les cyclistes, d'aires d'observation sécuritaires, etc. À titre d'exemple, signalons la gare fluviale de Montmagny qui démontre parfaitement le type d'aménagement illustrant bien la mise en valeur et l'insertion d'un quai dans le paysage côtier du fleuve.

En ce qui a trait aux aménagements localisés en bordure du fleuve destinés aux excursions, citons l'aménagement récent de la marina à Havre-Saint-Pierre qui a nécessité l'empierrement d'une partie d'une plage naturelle à proximité d'un noyau bâti. Cet empierrement a altéré fortement le caractère original d'un attrait visuel majeur du paysage qui possédait un fort potentiel touristique. Toutefois, il serait possible de tirer profit de cet empierrement et d'en faire un lieu d'observation d'intérêt vers le golfe Saint-Laurent.

#### Réseau aérien

L'aménagement extérieur des aéroports demeure peu élaboré. De même que dans le cas des quais utilisés par les traversiers, il est oublié que les aéroports sont des portes d'entrée vers la région et des sites d'accueil qui donnent aux visiteurs une première impression du paysage de la région.

### Résumé de l'inventaire et du diagnostic et prise en compte du paysage

#### **LE PAYSAGE DE LA CÔTE NORD : UNE RESSOURCE À PROTÉGER ET À METTRE EN VALEUR**

Il est indéniable que les trois grands types de paysage de la Côte-Nord :

- le paysage naturel ;
- le paysage hydroélectrique ;
- le paysage bâti ;

recèlent de nombreux attraits visuels. Parmi les principaux attraits mentionnés : les îles Mingan, les chutes de la rivière Manitou, les tourbières du secteur de Havre-Saint-Pierre, les percées visuelles vers la bordure côtière du fleuve et du golfe Saint-Laurent, le barrage Manic-5 et les villages côtiers de Magpie et de Rivière-au-Tonnerre.

L'importance du paysage naturel sur le territoire de la Côte-Nord et dans la perception des observateurs demeure aussi un attrait visuel majeur. Cette dominance donne l'impression d'un vaste territoire non remanié dont les composantes, végétation, relief, eau sont en parfaite harmonie.

Contrairement aux autres régions du Québec où l'observation du paysage est réalisée majoritairement à partir du réseau routier, sur la Côte-Nord, l'observation réalisée à partir du réseau maritime et aérien revêt une grande importance.

#### Mise en valeur des attraits visuels du paysage

Les infrastructures routières sont composées par les routes 138, 389 et 172. La mise en valeur du paysage est réalisée surtout à partir de la route 138. Cet axe routier permet d'observer la presque totalité des attraits du paysage, surtout le paysage côtier du fleuve et du golfe Saint-Laurent. La route 138 regroupe la grande majorité des haltes routières et des belvédères présents en bordure du réseau routier de la Côte-Nord. La route 389 ne possède aucune halte routière et aucun belvédère. Par contre, cet axe routier permet l'observation du barrage Manic-5, l'un des attraits visuels majeurs du paysage hydroélectrique. La portion de la route 172 incluse dans le territoire à l'étude s'insère dans le paysage forestier qui longe le fjord du Saguenay et possède une halte routière.

Pour les infrastructures fluviales, les traversiers et les quais demeurent les points d'observation offrant d'excellentes percées visuelles vers le paysage du fleuve et du golfe Saint-Laurent. Pour leur part, les quais demeurent des portes d'entrées importantes vers la Côte-Nord et le premier contact visuel avec le paysage.

Pour les infrastructures aériennes, l'arrivée dans les aéroports s'effectue souvent à l'extérieur des agglomérations et favorise la perception du paysage naturel demeurant un attrait visuel important du territoire de la Côte-Nord.

### Insertion des infrastructures dans le paysage

Globalement, les travaux d'ensemencement et de plantation inclus aux travaux des interventions réalisées sur le réseau routier favorisent une bonne harmonisation avec le paysage. Par contre, des éléments déficients sont notables sur le réseau routier :

- quelques portions du réseau routier conservent à leurs abords la cicatrice d'anciens bancs d'emprunts n'ayant pas fait l'objet d'une restauration et insèrent des éléments visuels négatifs dans la perception des usagers ;
- l'absence d'aménagements particuliers à l'approche des agglomérations ne permettent pas aux usagers de bien détecter leur présence et d'ajuster leur comportement lors de la traversée de celles-ci ;
- les abords du réseau routier traversant les grandes agglomérations sont dominés par une structure commerciale qui évacue la présence du paysage naturel, principal attrait de la Côte-Nord ;
- aucune mise en valeur du paysage avec des belvédères où des haltes routières est réalisée aux abords de la route 389 et cette mise en valeur est peu développée entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre ;
- l'aménagement des belvédères demeure minimal.

Pour les infrastructures fluviales et aériennes, les éléments visuels déficients suivants sont notables :

- les quais demeurent des espaces non organisés qui ne reflètent pas leur vocation d'accueil de la clientèle (aire d'attente) et leur vocation de porte d'entrée touristique à la Côte-Nord (harmonisation du construit avec le caractère naturel du paysage côtier, aire d'observation du fleuve) ;
- l'aménagement entourant les bâtiments des aéroports ne reflète pas leur vocation de porte d'entrée touristique à la Côte-Nord.

### Orientations municipales par rapport à la protection du paysage

Les orientations et les intentions municipales insérées à l'intérieur des schémas d'aménagement indiquent clairement la volonté d'une mise en valeur du paysage à partir des axes routiers et de protection du corridor panoramique de ces axes routiers.

### Orientations proposées pour la prise en compte du paysage dans le cadre du plan de transport

Les orientations proposées en vue de la prise en compte du paysage dans l'élaboration du plan de transport proposent trois niveaux d'intervention:

- développer le partenariat dans nos actions ;
- agir sur l'existant ;
- se donner des orientations dans nos futures interventions.

### **Développer le partenariat dans nos actions**

Plusieurs intervenants sont impliqués dans la mise en valeur et de la protection du paysage de la Côte-Nord. À titre d'exemple, pensons au ministère des Transports du Québec, propriétaire des emprises routières, et aux instances municipales, responsables de la gestion de l'utilisation du sol aux abords des axes routiers. Il en va de même pour les quais et les aéroports partagés entre les propriétaires et les exploitants ou les mandataires. De plus, puisque la vocation touristique de la Côte-Nord fait partie intégrante du paysage, de nouveaux intervenants tel que l'Association Touristique Régionale s'ajoutent aux propriétaires exploitants des infrastructures routières.

Il est donc nécessaire que les intervenants soient partenaires dans la réalisation des différentes orientations proposées en vue de la mise en valeur et de la protection du paysage de la Côte-Nord.

### **Agir sur l'existant**

Par rapport aux diverses infrastructures de transport existantes, il est proposé d'effectuer des études afin d'évaluer la nécessité que les intervenants impliqués dans la mise en valeur et la protection du paysage considèrent :

- la diminution de l'étalement urbain afin de créer des noyaux d'agglomération plus concentrés et la réalisation d'aménagement particulier signalant visuellement l'approche et la traversée des agglomérations afin d'inciter les usagers à ajuster leur comportement ;
- la préservation et amélioration de la qualité visuelles des corridors routiers (restauration des bancs d'emprunts visibles à partir du réseau routier) des quais (aménagement d'aires d'accueil et de sites d'observation et intégration avec le caractère naturel du paysage côtier) et des aéroports (aménagement des abords des bâtiments) ;
- la préservation des paysages et des percées visuelles d'intérêt observées à partir des infrastructures de transport en incluant cette préoccupation lors de l'expansion des secteurs urbanisés, des sites touristiques et des aires de villégiature ;

- l'amélioration des abords des portions des axes routiers traversant les agglomérations de grande importance afin d'établir un lien visuel avec le paysage naturel qui domine le territoire de la Côte-Nord ;
- l'amélioration des aménagements des belvédères existants, incluant l'ajout d'aires d'observation des attraits pour les belvédères localisés entre Havre-Saint-Pierre et Aguanish ;
- la possibilité d'ajout de belvédères en bordure de la route 389 et en bordure de la route 138, entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre ;
- la possibilité de développer une signalisation touristique distinctive pour la Côte-Nord ;
- dresser la liste des attraits visuels du paysage à mettre en valeur et à protéger et en informer les divers intervenants sur le territoire de la Côte-Nord.

### Se donner des orientations dans nos futures interventions

En plus d'agir en partenariat et d'apporter des correctifs aux infrastructures existantes, il demeure incontournable de bien orchestrer nos actions à venir afin d'assurer le maintien continu de la mise en valeur et de la protection du paysage de la Côte-Nord. Pour rencontrer cet objectif, il faut tenir compte des particularités visuelles suivantes du paysage de la Côte-Nord :

- la prédominance du paysage naturel de la Côte-Nord et l'attrait visuel majeur qu'il constitue obligent à éviter que les nouvelles infrastructures de transport ou le réaménagement de celles-ci en arrive à dominer le paysage mais qu'elles s'harmonisent et fassent plutôt partie de celui-ci ;
- la qualité visuelle de la perception des usagers et des résidents riverains à une infrastructure de transport est dépendante de l'harmonisation qui existe entre l'infrastructure (nivellements, murs, structures,) et le paysage naturel ;
- lorsque deux options semblables sont étudiées dans une intervention, l'option qui préserve et met en valeur le paysage naturel et ses attraits devrait être retenue ;
- l'envergure et le coût des interventions de mise en valeur du paysage (halte routière, belvédère, aire d'observation, etc.) doivent être adaptés à chaque situation et selon le taux d'utilisation potentiel des équipements.

**ANNEXE 1 :  
INVENTAIRE DES HALTES ROUTIÈRES**

## **INVENTAIRE DES HALTES ROUTIÈRES**

**LOCALISATION :** TADOUSSAC

**TYPE DE PARC ROUTIER :** Halte saisonnière

**RESPONSABLE DU PARC ROUTIER :** Ministère des Transports

### **AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :**

- Éclairage (bâtiment)
- Tables (13)
- Poubelles (6)
  
- Aménagement paysager : terrain gazonné  
îlots d'arbres (bouleaux, érables...)
  
- Bâtiment : environ 10' x 12'  
deux salles de bains
  
- Autres : trois bancs  
stationnement asphalté et gravier

### **ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :**

- Village de Tadoussac
- Fleuve Saint-Laurent
- Embouchure de la rivière Saguenay

### **DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :**

Voir pages suivantes  
Photos 8 à 12 : Halte saisonnière de Tadoussac

Photo 8 :

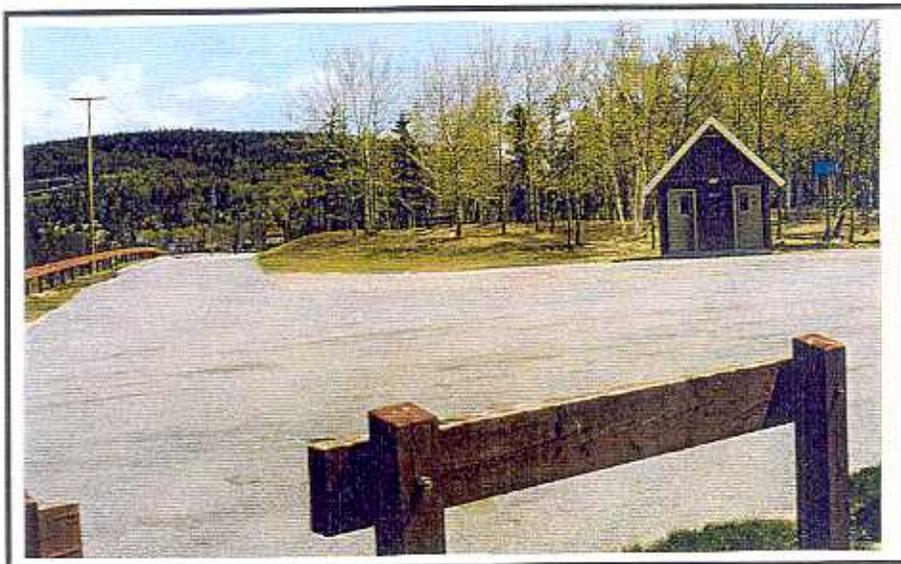


Photo 9 :

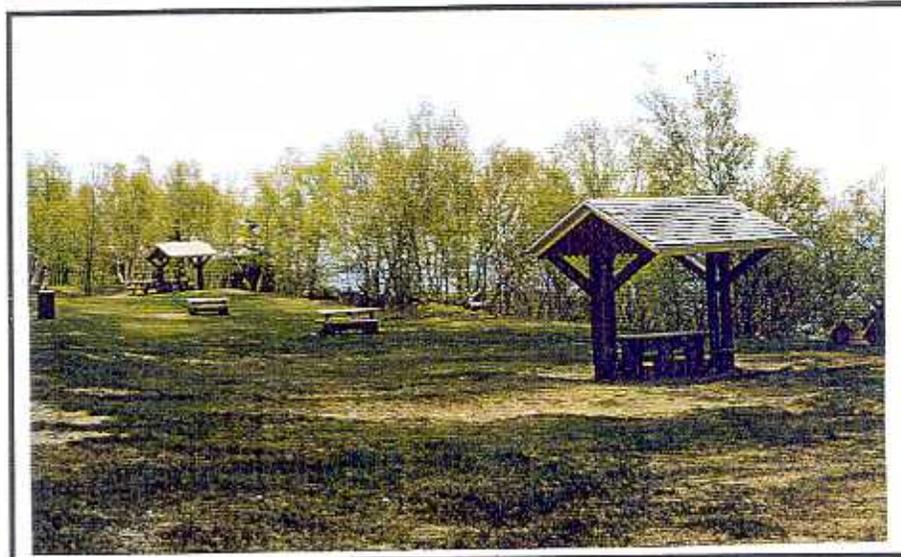


Photo 10 :



Photo 11 :



Photo 12 :



## **INVENTAIRE DES PARCS ROUTIERS**

**LOCALISATION :** SAULT-AU-MOUTON

**TYPE DE PARC ROUTIER :** Halte saisonnière

**RESPONSABLE DU PARC ROUTIER :** Municipalité

### **AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :**

- Tables (nombre non identifié)
- Poubelles (nombre non identifié)
- Aménagement paysager : terrain gazonné  
quelques arbres
- Bâtiment : environ 15' x 20'  
patio à l'arrière  
accessible aux handicapés  
toilettes  
salle commune à l'arrière
- Autre : stationnement en gravier et sable

### **ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :**

- Débouché de la rivière dans le Saint-Laurent
- Chute de la rivière Sault-au-Mouton
- Présence d'un belvédère
- Présence de deux escaliers pour approcher la rivière et son embouchure

### **DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :**

Voir page suivante  
Photos 13 à 15 : Halte routière municipale de Sault-au-Mouton

Photo 13 :



Photo 14 :



Photo 15 :



## **INVENTAIRE DES PARCS ROUTIERS**

**LOCALISATION :** SAINT-PAUL-DU-NORD

**TYPE DE PARC ROUTIER :** Halte saisonnière

**RESPONSABLE DU PARC ROUTIER :** Ministère des Transports

### **AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :**

- Tables (11)
- Poubelles (5)
  
- Aménagement paysager : gazonné
  
- Bâtiment : environ 10' x 12'  
deux salles de bain  
rampe pour handicapés
  
- Autre : stationnement asphalté  
six tables couvertes

### **ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :**

- Fleuve Saint-Laurent
- Plage de sable
- Faune aquatique

### **DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :**

Voir page suivante  
Photos 16 à 18 : Halte saisonnière de Saint-Paul-du-Nord

Photo 16 :



Photo 17 :



Photo 18 :



## **INVENTAIRE DES PARCS ROUTIERS**

**LOCALISATION :** COLOMBIER

**TYPE DE PARC ROUTIER :** Halte saisonnière

**RESPONSABLE DU PARC ROUTIER :** Ministère des transports

### **AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :**

- Tables (5)
- Poubelles (4)
- Aménagement paysager : gazonné
- Bâtiment : 10' x 12'  
deux salles de bain
- Autre : stationnement asphalté

**DÉFICIENCES :** Entrée et sortie unique au bas d'une pente et après une courbe.

### **ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :**

- Fleuve Saint-Laurent
- Plage de sable

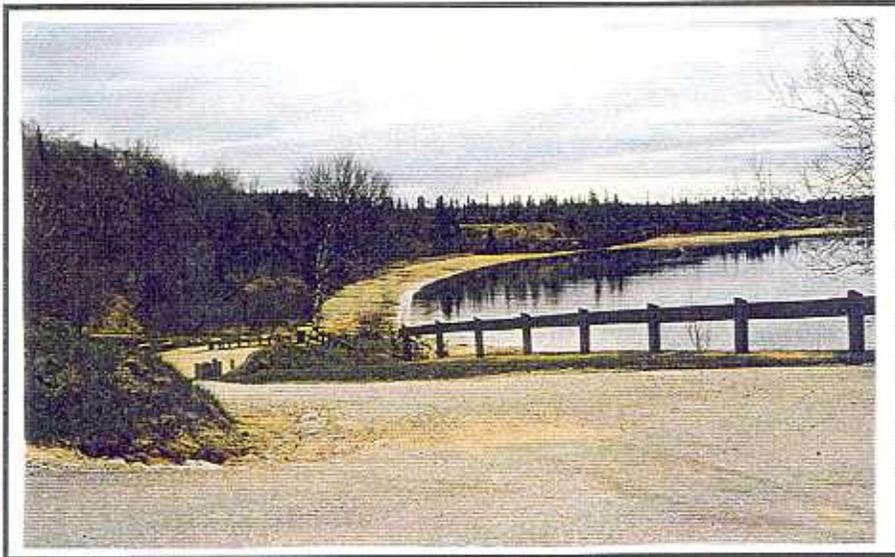
### **DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :**

Voir page suivante  
Photos 19 et 20 : Halte saisonnière de Colombier

Photo 19 :



Photo 20 :



## **INVENTAIRE DES PARCS ROUTIERS**

**LOCALISATION :** RAGUENAU

**TYPE DE PARC ROUTIER :** Halte saisonnière

**RESPONSABLE DU PARC ROUTIER :** Municipalité

### **AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENT :**

- Éclairage
- Tables (7)
- Poubelles (2)
  
- Aménagement paysager : petits îlots d'arbustes  
gazonné
  
- Autre : stationnement (gravier)  
bancs (4)  
eau potable

### **ÉLÉMENTS D'ATTRAIT PERÇUS À PARTIR DU PARC ROUTIER :**

- Baie des Outardes
- Fleuve Saint-Laurent

### **DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE :**

Voir page suivante  
Photos 21 et 23 : Halte saisonnière de Ragueneau

Photo 21 :



Photo 22 :

