

INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI ET DES
AUTRES EDIFICES AFFECTES PAR LE PROJET
DE L'AUTOROUTE 70

CANQ
TR
GE
EN
701



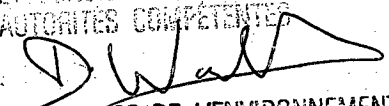
Ministère des Transports
direction expertises et normes
service de l'environnement

532732

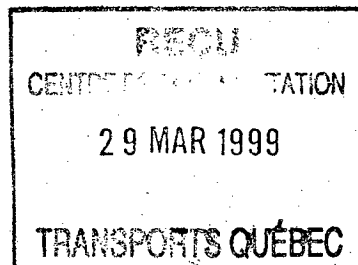
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

- 8 MAI 1980

☐ APPROUVÉ
☐ RECOMMANDÉ POUR TRANSMISSION
ET CONSIDÉRATION PAR LES
AUTORITÉS COMPÉTENTES


CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
DANIEL WALTZ

INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI ET
DES AUTRES EDIFICES AFFECTES PAR LE PROJET
DE L'AUTOROUTE 70



Québec, 1980-04-25

Denis Roy
Anthropologue-archéologue
Division études d'impact
Service de l'environnement

CANQ
TK
GE
EN
701

INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI
ET DES AUTRES EDIFICES AFFECTES PAR LE
PROJET DE L'AUTOROUTE 70

1. INTRODUCTION

La présente étude environnementale a été faite dans le but d'inventorier les biens patrimoniaux qui pouvaient être affectés par le projet de l'autoroute 70 sur le tracé du tronçon de Jonquière à Chicoutimi. Un inventaire de la région comprise entre les points "X" et "Y" tels qu'ils sont indiqués sur le plan numéro TL-79-120014 fut effectué les 7 et 11 avril inclusivement. Le travail impliquait un relevé photographique complet des immeubles affectés par le projet d'autoroute ainsi qu'une première étude de l'impact de ce projet sur les biens patrimoniaux bâtis situés sur le tracé ou affectés sur le plan visuel.

Le corridor à l'étude a été fixé en accord avec le chef de Division des études d'impact pour le Service de l'environnement au ministère des Transports.

Ce travail d'inventaire a été réalisé sur cartes topographiques à l'échelle 1" : 200' (plans de travail) en tenant compte de la situation actuelle du projet de l'autoroute.

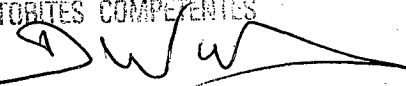
Nous n'avons toutefois pas seulement étudié l'impact de ce projet sur le patrimoine bâti situé directement sur le tracé proposé et son emprise. Nous nous sommes attardés à étudier l'impact que ce projet pouvait avoir sur le patrimoine bâti pouvant être affecté sur le plan visuel. Notre étude s'étend donc sur un corridor qui peut avoir jusqu'à un peu plus de 3 kilomètres de large à certains endroits.

Les données recueillies pour les sections que nous avons définies un peu plus loin sont d'ordre général; tant en ce qui concerne l'impact visuel que l'impact direct sur le patrimoine bâti. Nous n'avons pas non plus procédé à une étude exhaustive des biens patrimoniaux bâtis. Notre analyse s'est limité à décrire les éléments et ensembles architecturaux des dits bâtiments. Nous n'avons pas, par exemple, analysé en

☒ APPROUVÉ
☒ RECOMMANDÉ POUR TRANSMISSION
ET CONSIDÉRATION PAR LES
AUTORITÉS COMPÉTENTES

8 MAI 1980

.../ 2


CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
DANIEL WALTZ

détail l'état de conservation ou même décrit les divisions intérieures de ces bâtiments. Nous nous sommes contentés de souligner la valeur patrimoniale et architecturale des bâtiments et de souligner également les éléments architecturaux qui font leur originalité et leur valeur.

Il est aussi à remarquer que notre étude n'a d'importance que dans le contexte régional. En effet, la notion de patrimoine est si on peut dire, tout à fait relative car il serait tout à fait irréaliste de vouloir utiliser une définition universelle ou nationale de ce concept. Les bâtiments dont nous soulignons l'originalité et l'importance ont une valeur qui est propre à la région qui fait l'objet de notre étude et cette valeur n'a peu ou pas de lien avec celle qui se retrouve dans les grands centres urbains et dans les campagnes avoisinantes comme l'on peut retrouver aux abords du Saint-Laurent.

L'inventaire a été complété par la consultation de monographies régionales, par une consultation avec la société historique locale et par une brève recherche en archives.

2. SECTEURS A L'ETUDE

Afin de faciliter notre travail d'analyse et de faciliter également la compréhension de ce travail, nous avons divisé le corridor à l'étude en différentes sections, c'est-à-dire:

- A- Le rang Saint-Benoît, de la route 170 au rang Saint-Jean-Baptiste.
- B- La route 170, entre le rang Saint-Benoît et le rang Saint-Jean-Baptiste.
- C- Le rang Saint-Jean-Baptiste.
- D- Le rang Saint-Dominique.
- E- La route 170, entre le rang Saint-Dominique et le rang Sainte-Anne.
- F- Le rang Saint-Pierre, entre le rang Saint-Dominique et le rang Sainte-Anne.
- G- Le rang Sainte-Anne, entre la route 170 et le rang Saint-Pierre.
- H- La route 170, entre le rang Sainte-Anne et le rang Saint-Antoine.
- I- Le rang Saint-Pierre, entre la route 170 et le rang Saint-Antoine (chemin de la réserve).
- J- La route 170, entre le rang Saint-Antoine et la rivière Chicoutimi.
- K- La route 170, entre la rivière Chicoutimi et le boulevard Saint-Paul.
- L- Le boulevard Saint-Paul, entre la route 170 et la voie ferrée.
- M- La route 170, entre le boulevard Saint-Paul et le point "Y".
- N- Le boulevard Talbot, entre la route 170 et la voie ferrée.

3. HISTORIQUE

Le Saguenay, qui fut découvert en même temps que le Canada, fut pendant trois siècles presque terra incognita où seul le missionnarisme et le commerce des fourrures se manifestèrent de façon à peine perceptible dans l'environnement social et géographique. C'est seulement en 1838 que la colonisation commença à s'y implanter et en presque un siècle et demi, cette région a subi les transformations qu'on peut y observer aujourd'hui.

A partir d'une vocation essentiellement industrielle, c'est-à-dire forestière, qui se partagea peu à peu avec l'agriculture, cette région consolida, au cours des années, cette double vocation de l'industrie et de l'agriculture. Aujourd'hui on retrouve au Saguenay, deux industries qui marquent profondément le caractère de cette région: le bois et l'aluminium. Quant à l'agriculture, à partir d'une économie qui en était pratiquement une de subsistance, elle n'arrêta pas de se développer et aujourd'hui, cette région compte parmi celles qui ont les plus grandes fermes du Québec. La plupart des entreprises agricoles de la région pratiquent la grande culture orientée vers l'industrie laitière.

Notre secteur d'étude est à proximité de deux centres urbains d'importance, c'est-à-dire Jonquièrre et Chicoutimi. Jonquièrre, qui fut tout d'abord un centre agricole, doit son essor à l'industrie des pâtes et papiers. Cette dernière vocation a bien modifié l'environnement péri-urbain et nombreuses sont les exploitations agricoles qui ont dû faire place à des développements commerciaux, industriels et résidentiels. Quant à la ville de Chicoutimi, qui est maintenant considérée comme la métropole du Saguenay, elle évolua à partir de l'état de poste de traite des fourrures pour devenir un centre d'exploitation forestière qui cohabitait avec l'agriculture. L'industrie a pris de plus en plus de place dans ce grand centre et y domine aujourd'hui. Comme pour Jonquièrre, les frontières agricoles reculent inexorablement face à ce puissant concurrent qu'est l'industrie.

4. LE RANG SAINT-BENOÎT, DE LA ROUTE 170 AU RANG SAINT-JEAN-BAPTISTE

Généralités

Le rang Saint-Benoît fait partie de la plaine sud du Saguenay. Cette plaine s'étend de la ville de La Baie jusqu'à Jonquière. Le présent secteur n'est qu'une très infime partie de cette vaste zone. L'affectation du sol de ce secteur est majoritairement utilisée à des fins agricoles. De nombreux affleurements rocheux sous couvert forestier, ayant des tailles plus ou moins importantes, apparaissent de part et d'autre de cette ancienne formation d'argile, ravinés à quelques endroits. Notons la présence de quelques gravières et de quelques îlots en friche.

Le rang Saint-Benoît est utilisé pour la circulation des résidents et par les commerçants approvisionnant ceux-ci. De plus, l'hiver, le secteur est plus ou moins fréquenté par les sportifs qui fréquentent la station de ski de fond "Le Norvégien".

Impact sur la zone habitée du rang Saint-Benoît

C'est à l'extrémité nord-ouest du rang Saint-Benoît que se trouvent les premières habitations. A la jonction de la route 170 et du rang Saint-Benoît sont situés un hangard ainsi qu'une résidence unifamiliale des plus récentes. Les résidents ne seront nullement affectés par le projet puisqu'ils sont protégés visuellement par un affleurement rocheux sous couvert forestier au sud-est et au sud-ouest. De plus, l'environnement immédiat est déjà passablement dégradé par la présence d'une voie ferrée et par un développement anarchique le long de la route 170 auxquels ces résidents font face.

A l'extrémité ouest du rang Saint-Benoît, du côté ouest du rang, avant le tournant nord-ouest, le piquet d'arpentage 6 + 600 indique que le tracé projeté traverse un "cimetière" de vieilles voitures (photo 1.1). Au sud de ce terrain, qui sera directement touché par le projet, se trouvent un hangard et une cour de vieilles voitures (photo 1.2).

Toujours à l'extrémité ouest, du côté sud du rang, est situé ce qui fut probablement une exploitation agricole (photo 1.3) qui ne semble plus servir à cette fin. Les bâtiments existants ne présentent aucun intérêt architectural ou patrimonial et sont passablement délabrés.

Le rang Saint-Benoît est peu densément habité, les exploitations agricoles sont assez éloignées les unes des autres et de grandes étendues, le long du rang, ne sont pas du tout habitées. À partir de l'extrémité ouest du rang, vers l'est, le tracé de l'autoroute s'éloigne du rang et les résidents n'auront pas accès visuellement au tracé. Il y a bien deux trouées dans le couvert forestier qui permettent de voir le tracé mais ces zones sont inhabitées. Les quelques exploitations agricoles qui sont sur ce rang, bien qu'elles aient conservé une homogénéité relativement "traditionnelle" (photo 1.4), ne présentent aucune caractéristique permettant de les classer dans une catégorie de biens patrimoniaux notables.

À l'extrémité est du rang, les quelques résidents qui s'y trouvent auront obligatoirement une vue sur une partie du tracé et sur le pont qui enjambe la rivière au Sable (photo 1.5). Les résidents de ce secteur occupent des bâtiments de construction récente qui ne présentent pas un intérêt patrimonial.

5. ROUTE 170, ENTRE LE RANG SAINT-BENOIT ET LE RANG SAINT-JEAN-BAPTISTE

Tout ce secteur n'est pas utilisé à des fins agricoles et sert plutôt à des fins résidentielles et commerciales. Nous n'y avons relevé aucun élément ou ensemble pouvant justifier l'appellation de patrimoine bâti.

6. LE RANG SAINT-JEAN-BAPTISTE

Généralités

Comme le rang Saint-Benoît, le rang Saint-Jean-Baptiste fait partie de la plaine sud du Saguenay. L'affectation de ce secteur est aussi majoritairement utilisée à des fins agricoles. Mais l'importance de cette occupation du sol s'amenuise au fur et à mesure qu'on approche de la ville de Jonquière. En effet, à partir de l'emprise nord du tracé proposé, l'espace est de plus en plus occupé par des résidences de type unifamiliale. Cet espace est plus ou moins densément occupé au sud, mais de plus en plus densément occupé au nord.

Ensembles immobiliers

A partir du rang Saint-Benoît, sur le rang Saint-Jean-Baptiste, les résidents seront peu affectés par le tracé de l'autoroute, la topographie et le couvert forestier actuel les en protégeant. La situation est la même pour ce qui est du rang Saint-Jean-Baptiste en direction nord, c'est-à-dire de l'emprise nord du tracé jusqu'aux abords de la ville de Jonquière.

Toutefois, sur le tracé même, certains ensembles immobiliers seront directement et indirectement affectés:

- L'ensemble immobilier situé au point A.1 sur le plan 1, dans l'annexe "B" (photos 1.6 et 1.7) ne présente aucun intérêt patrimonial, étant de construction fort récente. La résidence est recouverte en "bois rond". De plus, les abords immédiats sont passablement délabrés.
- La résidence située au point A.2 sur le plan 1, dans l'annexe "B" (photos 1.6 et 1.8) est à proximité du point A.1, au sud de celle-ci. Elle ne présente aucun intérêt patrimonial et ne sera pas affectée directement par le projet. Toutefois, les résidents seront affectés sur le plan visuel et sonore.

- Ensemble immobilier sis au 137 rang Saint-Jean-Baptiste, point A.3, sur le plan 1 dans l'annexe "B" (photos 1.9 à 1.16) comprend une résidence unifamiliale et quelques bâtiments. L'ensemble est en bon état et bien conservé. La résidence présente des caractéristiques intéressantes sur le plan patrimonial (voir les caractéristiques ci-dessous). Il est à noter que cet ensemble immobilier faisait partie autrefois d'un ensemble agricole qui fut par la suite démembré. En effet, la résidence et les bâtiments qui se trouvent sur le même terrain appartiennent à Monsieur Daniel Bégin, alors que la terre et la grange-étable appartiennent à Monsieur Daniel Belland. Toutefois l'ensemble que forment la résidence et les dépendances jouit d'un environnement immédiat exceptionnel et l'on peut appercevoir cette propriété d'assez loin lorsqu'on se dirige vers le sud en provenance de Jonquière.

Bloc référence: maison Daniel Bégin

identification: maison résidentielle

type: québécois

date de construction: date inconnue (début XXe siècle)

situation: péri-urbaine

état de conservation: très bon

intégrité: passable

fondation: en pierre

murs: en madrier (selon l'occupant)

revêtement: planches horizontales (photo 1.15)

portes: récentes (photos 1.12 et 1.13)

fenêtres: anciennes et récentes

toît, forme: à pignon, larmier largement débordant

toît, revêtement: bardeau d'asphalte

toît, lucarnes: 3 lucarnes à pignon avec saillie
du toît (fenêtre profondément
enfouie dans la lucarne);
2 lucarnes (?) arrière d'esprit
"néo-gothique (?)

cheminées: 2 cheminées en brique (1 sur la cuisine
d'été, 1 sur la maison)

bâtiments secondaires: conservation excellente;
intégrité très bonne; fondations en pierre;
murs en planches verticales; date de construction
probablement la même que la résidence.

Aucun bâtiment secondaire, ni la résidence ne seront directement affectés par le tracé. L'intégrité du terrain actuel souffrira de l'emprise de l'autoroute. En effet, une partie du terrain situé à l'arrière de la maison sera coupé par le tracé. Certains arbres devront également être sacrifiés. L'impact le plus négatif est visuel; les résidents qui jouissent d'une vue exceptionnelle sur la rivière et les environs, par l'arrière de leur propriété, s'en verront privés partiellement par le pont qui enjambera la rivière au Sable.

Mesures de mitigations proposées: Compte tenu de l'état des travaux et compte tenu aussi du fait que les bâtiments ne sont pas directement affectés par le projet; il est recommandé de placer un écran d'arbres d'une bonne épaisseur à l'arrière de la propriété ainsi qu'un écran anti-bruit entre l'emprise et ce même écran d'arbres. Cette mesure ne rendra pas la perspective visuelle aux résidents mais aura pour effet de ne pas affecter l'homogénéité de cette propriété.

- Grange-étable, propriété de Monsieur Daniel Belland point A.4 sur le plan 1, de l'annexe "B" (photo 1.17) de type "traditionnelle" pour cette région. La longueur de ce bâtiment est caractéristique des granges-étables de la région. Son toit "en mansarde à deux versants" est assez répandu dans cette région. Le bâtiment ne présente toutefois pas de caractéristiques exceptionnelles. Le propriétaire actuel, Monsieur Daniel Belland, un citadin, a procédé à l'achat de la terre et de ce bâtiment pour des fins de spéculation.

Compte tenu du fait que ce bâtiment ne sera pas affecté directement par le projet d'autoroute et que ce bâtiment est maintenant "séparé" de son ensemble agricole, aucune mesure spéciale n'est recommandée pour le protéger.

- La maison sise au point A.5 sur le plan 1, de l'annexe "B" (photo 1.18) est de construction récente et ne sera pas affectée directement ou indirectement par le tracé de l'autoroute. Cette résidence ne présente aucun intérêt patrimonial.

7. LE RANG SAINT-DOMINIQUE

Généralités

Comme pour le rang Saint-Jean-Baptiste, le sol du rang Saint-Dominique avait une affectation qui était majoritairement utilisée à des fins agricoles. Ce rang subit, dans son ensemble, l'envahissement des développements domiciliaires. En effet, à partir du rang Saint-Pierre en direction nord sur Saint-Dominique, l'espace qui borde le rang est presque entièrement occupé par des résidences unifamiliales. Il existe bien quelques vestiges de bâtiments agricoles mais aucune résidence ni aucun ensemble agricole complet n'a survécu.

Ensembles immobiliers

- Propriété sise au numéro 192 rang Saint-Dominique, A.6 sur le plan 1 de l'annexe "B" (photo 1.19). Celle-ci sera directement affectée par le tracé. Elle est de construction tout à fait récente et ne présente aucun intérêt patrimonial.
- Propriété sise au numéro 178 rang Saint-Dominique, A.7 sur le plan 1 de l'annexe "B" (photo 1.20). Celle-ci sera sûrement affectée indirectement par le tracé. Elle est de construction tout à fait récente et ne présente aucun intérêt patrimonial.
- Propriété sise au numéro 179 rang Saint-Dominique, A.8 sur le plan 1 de l'annexe "B" (photo 1.21). Celle-ci sera affectée indirectement ou directement par le tracé. Elle est de construction tout à fait récente et ne présente aucun intérêt patrimonial.
- Au numéro 167 rang Saint-Dominique est située une maison unifamiliale de construction récente et sans intérêt patrimonial. Cette maison fait tout de même partie d'un complexe agricole dont les dépendances sont d'un type "traditionnel" pour cette région (A.9 sur le plan 1 de l'annexe "B", photo 1.22). Malheureusement, l'homogénéité du complexe n'existe plus, la résidence ayant été détruite pour être remplacée par la maison actuelle. De plus, une partie des terres a été morcellée pour faire place au développement domiciliaire. Le tracé est donc situé au sud de ce bâtiment, mais à cause de l'environnement immédiat de cette grange-étable et des bâtiments s'y rattachant, aucune mesure spéciale n'est recommandée pour la préserver de l'impact visuel négatif.

8. LA ROUTE 170, ENTRE LE RANG SAINT-DOMINIQUE ET LE RANG SAINTE-ANNE

Généralités

L'affectation du sol du secteur compris d'une part entre le tracé de la 170 et de la route 70 et, d'autre part, entre les rangs Saint-Dominique et Sainte-Anne était majoritairement utilisée à des fins agricoles. La situation est aujourd'hui toute différente car le développement domiciliaire occupe une grande partie du secteur. De plus, ce qui n'est pas encore occupé par ce développement est maintenant "zoné" pour des fins de développement domiciliaire.

Les résidences situées au sud de ce secteur, qui sont toutes de construction fort récente seront certainement affectées sur le plan visuel et sonore. Aucun ensemble ou élément immobilier situé dans ce secteur ne présente des caractéristiques patrimoniales.

Pour ce qui est des abords de la route 70, ce corridor est en plein essor pour ce qui est du développement domiciliaire et commercial. Aucun bien patrimonial immobilier n'est situé sur ce corridor.

9. LE RANG SAINT-PIERRE, ENTRE LE RANG SAINT-DOMINIQUE ET LE RANG SAINTE-ANNE

Généralités

Le secteur compris, d'une part entre le tracé de la 170 et le rang Saint-Pierre et, d'autre part entre les rangs Saint-Dominique et Sainte-Anne, est utilisé en presque totalité pour des fins agricoles. Le rang Saint-Pierre est bordé de fermes bien entretenues et d'aspect agréable. Plusieurs de ces ensembles agricoles présentent des caractéristiques "traditionnelles" pour cette région, de par la forme des bâtiments, leur disposition, et par l'architecture des résidences.

Le seul impact négatif notable pour ce secteur pourrait être visuel. Toutefois, la plupart des résidents ne seront pas affectés. La topographie de ce secteur, ajoutée aux quelques affleurements rocheux et au couvert forestier protégera en effet les résidents sur ce point. De plus, le tracé proposé est situé, à l'ouest, à près d'un kilomètre du rang et, à l'est, à environ 2,5 kilomètres.

Si les résidents de ce secteur n'auront pas la perspective affectée par le tracé de l'autoroute, il en sera probablement tout autre pour ce qui est des deux échangeurs prévus dans ce secteur. Il faudrait donc prévoir un écran d'arbres aux abords des échangeurs qui permettrait de minimiser l'impact visuel de ces structures sur le paysage.

Le rang Saint-Pierre présente, dans des versions anciennes et plus récentes, des exemples "typiques" des granges-étables de cette région.

Photo 1.23; grange-étable et autres dépendances de la ferme Potvin.

Photo 1.24; résidence de la ferme Potvin ainsi que celle de son voisin, à l'ouest.

Photo 1.25; grange-étable de la ferme François Tremblay.

10. LE RANG SAINTE-ANNE, ENTRE LE RANG SAINT-PIERRE ET LA ROUTE 170

Généralités

L'affectation du sol de ce secteur est presque exclusivement utilisée à des fins agricoles. Les ensembles immobiliers de ce secteur sont pour la plupart, bien entretenus et donnent un aspect fort "pittoresque" à ce rang. Le rang Sainte-Anne forme donc une agréable continuité avec le rang Saint-Pierre. Toutefois, au fur et à mesure que l'on se rapproche de la route 70, l'on peut noter que quelques fermes ont perdu leur vocation première ainsi que l'établissement de quelques citadins ou de résidents locaux dans des maisons de type unifamilial. De plus, à proximité du tracé proposé, un vaste complexe commercial est en voie de développement.

Impacts sur les ensembles immobiliers du rang Sainte-Anne

Sur le plan visuel, l'impact n'est pas perceptible avant le point A.1 (plan 2, annexe "B") car la topographie et le couvert forestier protègent les résidents en ce sens. De plus, ce point est situé à environ 1,5 kilomètre du tracé proposé. Cependant, à partir du point A.1, les résidents bénéficieraient tous d'un écran d'arbres qui serait situé à la toute proximité de l'autoroute.

Dans la partie nord du rang Sainte-Anne, entre le tracé proposé et la route 70, l'impact visuel est négligeable. En effet, ce secteur est de plus en plus envahi par le développement résidentiel et commercial, entre autre par un vaste complexe commercial à la jonction du rang Sainte-Anne et de la route 170.

- Point A.1 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.26
Voici un bel exemple d'un ensemble agricole de type "traditionnel" que l'on retrouve dans cette région. Ce bâtiment et ses dépendances ne seront pas affectés directement ou indirectement par le projet.

- Point A.2 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.27
Un autre exemple d'une grange-étable. Celle-ci est en mauvais état et ne semble d'ailleurs plus être utilisée.
- Point A.3 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.28
Cet ensemble agricole, très pittoresque et en excellent état sera, comme les autres ensembles de ce secteur, affecté sur le plan visuel par le projet de l'autoroute.
- Point A.4 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.29
Point A.5 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.30
Voici un autre exemple d'un ensemble agricole de type "traditionnel" qui est typique à cette région. Cet ensemble immobilier est en excellent état de conservation et cadre très bien dans le paysage. Ce patrimoine immobilier bénéficierait aussi, au même titre que l'ensemble A.1, d'un écran d'arbres aux abords de l'autoroute. Cet ensemble ne sera pas affecté directement par le projet, mais il le sera sûrement sur le plan visuel.
- Point A.6 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.31
Cet espace est occupé par un hangard de type "Hercule" de construction récente. A l'ouest du hangard, aux abords de la route, le même propriétaire occupe le terrain avec de vieilles voitures. Ce bâtiment n'a aucun intérêt patrimonial et contribue plutôt à dégrader l'environnement immédiat.
- Point A.7 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.32
Sur ce point sont situés une résidence et un bâtiment secondaire. Ces bâtiments sont de construction relativement récente (environ 30 ans) et ne présentent aucune caractéristique intéressante sur le plan architectural ou patrimonial. Les résidents seront toutefois fortement affectés sur le plan visuel.
- Point A.8 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.33 et 1.34. Ces bâtiments avaient à l'origine, une fonction agricole. Ils étaient intégrés au complexe qui comprenait la propriété et la résidence situées au 57 rang Sainte-Anne dont Monsieur Rosario Bouchard est le propriétaire. Cet ensemble agricole est aujourd'hui démembré.

La résidence appartient toujours à Monsieur Rosario Bouchard mais la terre et les bâtiments secondaires appartiennent à des propriétaires différents. L'ancienne grange-étable ainsi que les autres bâtiments servent maintenant à une entreprise de récupération de papier. Ces éléments n'ont plus aucun intérêt patrimonial, ayant été passablement modifiés pour servir les fins actuelles. Aucune mesure de protection n'est recommandée pour ceux-ci.

- Point A.9 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.35 à 1.44. Maison sise au 57 du rang Sainte-Anne; ce bâtiment présente des caractéristiques architecturales intéressantes. Cette demeure en impose par sa masse, sa forme et ses éléments décoratifs. Nous n'avons pu vérifier l'année exacte de sa construction mais l'occupant actuel nous a informé qu'elle fut construite en 1927. Dans le secteur qui nous occupe, ce bâtiment est un des plus remarquables. Notons toutefois que cette maison est en assez mauvais état de conservation et pourrait même être considérée comme délabrée, du moins pour ce qui est de son apparence extérieure. Le toit de bardeaux de cèdre de la maison même est en assez bon état, mais celui de la galerie qui ceinture la maison sur deux côtés est en très mauvais état. De plus, la galerie de même que son plafond, son plancher, ses poteaux et le garde sont aussi en mauvais état de conservation. Cette maison est entourée d'un environnement immédiat qui est passablement dégradé par l'entreprise de recyclage de papier ainsi que par la proximité de la cour de vieilles voitures et de quelques maisons unifamiliales récentes. Cette maison est située sur le tracé d'arpentage, au piquet 1 + 000. Elle est donc affectée directement par le projet de l'autoroute.

Bloc référence: Maison Rosario Bouchard

identification: maison résidentielle

date de construction: 1927 (selon l'occupant)

situation: péri-urbaine

état de conservation: moyen
intégrité: très bonne
fondation: en ciment
murs: en madrier (selon l'occupant)
revêtement: tuiles d'amiantes (photo 1.38)
portes: d'origine
fenêtres: d'origine
toit, forme: à pignon, larmier débordant,
sans retroussement
toit, revêtement: bardeaux de cèdre
(photos 1.37 et 1.39)
toit, lucarnes: aucune
cheminée: cheminée en brique (photo 1.44)

La maison est en forme de "T"; elle est constituée de deux corps de bâtiments imbriqués l'un dans l'autre à angle droit. Le toit est à deux versants sur les deux parties de la maison. La maison comporte des éléments qui la rattachent au courant victorien d'influence gothique: grandes fenêtres avec meneaux bien visibles, décorations à la galerie, forme arquée des fenêtres du grenier, ainsi que les formes décoratives aux extrémités des faîtages (photos 1.32 et 1.43). Les versants des toits sont parfaitement droits et ne présentent pas de retroussement à leur base (photos 1.36 et 1.37).

Mesures de mitigations proposées: Compte tenu de l'état des travaux, compte tenu de l'état de la maison, et compte tenu de l'environnement actuel de cette maison, nous serions tentés de ne proposer aucune mesure spéciale pour protéger ce bâtiment. Toutefois, nous considérons que celui-ci présente des caractéristiques bien régionales, dans sa forme, son style et ses éléments décoratifs. Cette résidence est l'une des rares maisons qui a conservé entre autres choses, ses éléments décoratifs intacts. On peut donc envisager que ce bâtiment pourrait éventuellement servir de référence comme type de maison rurale pour son époque de construction.

Nous proposons donc d'éviter la destruction de ce bâtiment et de procéder à son déplacement dans un environnement qui lui convienne. Cet environnement se devrait d'être à une assez bonne distance du tracé de l'autoroute sans toutefois être trop éloi-

gné de son environnement naturel. Il est à noter qu'il s'avèrera impossible, dans l'immédiat, de replacer cette maison dans son contexte original d'exploitation agricole.

- Point A.10 du plan 2 de l'annexe "B", photo 1.45
Maison de type unifamiliale de construction récente. Cette résidence sera affectée indirectement par le projet et plus spécialement sur le plan visuel.
- Point A.11 de la photographie aérienne 1 de l'annexe "B", photo 1.46. Deux résidences de type unifamiliale de construction récente. Celles-ci ne présentent aucune caractéristique patrimoniale. Elles seront fortement affectées sur le plan visuel et sonore.
- Point A.12 de la photographie aérienne de l'annexe "B", photo 1.47. Maison unifamiliale de construction récente. Celle-ci sera probablement directement affectée par le tracé. Aucun intérêt patrimonial.

10. LA ROUTE 170, ENTRE LE RANG SAINTE-ANNE ET LE RANG SAINT-ANTOINE

Généralités

Ce secteur servait à des fins agricoles. Il est aujourd'hui en proie au développement résidentiel et commercial. La bordure nord de la route 170 est déjà passablement occupée par des commerces, de petites entreprises et par des résidences unifamiliales. Quant à la bordure sud, elle est moins densément occupée mais elle est toutefois presque entièrement "zonée" résidentielle. A la jonction du rang Sainte-Anne et de la route 170, est situé un vaste complexe commercial qui est en voie de développement. Aucun bâtiment d'intérêt patrimonial ne se trouve dans ce secteur.

Impact sur la zone habitée de ce secteur

- Point A.1 du plan 3 de l'annexe "B", photo 1.48 "Motel" de construction récente, sans intérêt patrimonial. Directement affecté par le tracé.
- Point A.2 du plan 3 de l'annexe "B", photo 1.49 Poste d'essence Bouchard Enr., de construction récente et sans intérêt patrimonial. Directement affecté par le tracé.
- Point A.3 du plan 3 de l'annexe "B", photo 1.50 Ancien bureau des communications électroniques du poste CBJ. Imitation de "maison canadienne" de construction récente. Celle-ci est vouée à la destruction par le gouvernement fédéral qui se propose d'ériger un manège militaire sur ce terrain. Sans intérêt patrimonial.

11. LE RANG SAINT-ANTOINE (CHEMIN DE LA RESERVE) ENTRE
LA ROUTE 170 ET LA JONCTION AVEC LE RANG SAINT-
PIERRE NORD

Généralités

Ce secteur a presque entièrement perdu sa vocation agricole. Le côté ouest du rang Saint-Antoine est presque entièrement occupé par un développement domiciliaire de type unifamilial. Ce qui n'est pas encore occupé est "zoné" à cette fin. Le côté est du rang est, quant à lui, bordé par des maisons de type unifamilial.

Le tracé proposé traverse donc ce qui reste du secteur agricole qui est compris entre la route 170 et les rangs Saint-Pierre et Saint-Antoine.

Un seul bâtiment, qui est quelque peu hors de ce secteur, présente des caractéristiques patrimoniales. Il s'agit d'une maison de brique rouge de type "québécois" à larmiers largement débordants. Ce bâtiment est en assez bon état de conservation. Il ne sera aucunement affecté par le projet de l'autoroute, se trouvant à environ 1 kilomètre de l'emprise et étant protégé à l'arrière par un affleurement rocheux et un couvert forestier. (voir point A.1 sur la photographie aérienne 2 de l'annexe "B", photos 1.51 et 1.52)

12. LE RANG SAINT-PIERRE, ENTRE LA ROUTE 170 ET LE RANG SAINT-ANTOINE (CHEMIN DE LA RESERVE)

Généralités

Ce secteur sera "coupé" par le tracé de l'autoroute. Le rang est, dans ce secteur, occupé par des résidences de type unifamilial qui sont de construction récente et sans intérêt patrimonial.

Seul un ensemble agricole retient notre attention. Il est situé du côté est du rang, à la jonction avec le rang Saint-Antoine. La résidence même est du type "maison de campagne de style boîte carrée". Son parement est en brique rouge, ses fondations sont en pierre et le revêtement du toit est en tôle ondulée. Les bâtiments secondaires comprennent la grange-étable dont on a en partie remplacé les murs de planches verticales par des murs en blocs de béton. Cet ensemble, déjà affecté par le développement domiciliaire, sera fortement affecté sur le plan visuel. De plus, les terres agricoles situées à l'avant de cet ensemble seront traversées par le tracé de l'autoroute. Cet ensemble ne présente pas de caractéristique patrimoniale notable et aucune mesure spéciale n'est proposée pour sa protection.

- Point A.1 du plan 3, de l'annexe "B", photos 1.53 et 1.54. Ensemble agricole situé au 1663 rang Saint-Pierre.

Dans ce même secteur est également situé un autre développement domiciliaire récent: Place Belvédère. Place Belvédère est en fait le prolongement du rang Saint Pierre en direction nord. Le chemin se termine en cul-de-sac. Aucun bâtiment d'intérêt patrimonial ne s'y trouve. Les résidences situées à cet endroit sont luxueuses et très récentes. Les résidents seront sûrement affectés sur le plan visuel malgré le fait que le pont projeté sera à une hauteur minimale.

13. LA ROUTE 170, ENTRE LE RANG SAINT-ANTOINE ET LA RIVIERE CHICOUTIMI

Généralités

Ce secteur est occupé seulement par deux résidences de type multifamilial de construction récente et sans intérêt patrimonial. Les résidents seront affectés sur le plan visuel.

14. LA ROUTE 170, ENTRE LA RIVIERE CHICOUTIMI ET LE BOULEVARD SAINT-PAUL

Généralités

Ce secteur est occupé par un développement commercial et industriel. Aucun bâtiment d'intérêt patrimonial ne s'y trouve.

15. LE BOULEVARD SAINT-PAUL, ENTRE LA ROUTE 170 ET LA VOIE FERREE

Généralités

Dans son ensemble, le rang Saint Paul est en développement commercial et industriel. La vocation agricole de ce secteur est à toute fin pratique disparue et très peu de vestiges architecturaux en témoignent. Aucun bâtiment d'intérêt patrimonial n'est situé dans ce secteur.

Ensembles immobiliers affectés par le projet d'autoroute

- Point A.1 du plan 4 de l'annexe "B", photo 1.55
Deux résidences unifamiliales de construction récente. Elles seront affectées indirectement sur le plan visuel.
- Point A.2 du plan 4 de l'annexe "B", photo 1.56
"Les fenêtres G. Lepage"; petite industrie dont les bâtiments sont de construction récente.

- Point A.3 du plan 4 de l'annexe "B", photo 1.57
Ensemble de bâtiments comprenant un garage de réparation d'automobiles et une résidence. Le tout est assez délabré et ne présente aucun intérêt patrimonial. Directement affecté par le tracé.
- Point A.4 du plan 4 de l'annexe "B", photo 1.58
Bâtisse de type "Hercule" de M.G.R. Transport Ltée avec une résidence unifamiliale. Construction récente et sans intérêt patrimonial. Directement affectée par le tracé.
- Point A.5 du plan 4 de l'annexe "B", photo 1.59
Bâtisse de type "Hercule" avec une résidence. Construction récente et sans intérêt patrimonial.
- Point A.6 du plan 4 de l'annexe "B", photo 1.60
Résidence unifamiliale de construction récente et sans intérêt patrimonial.

16. LA ROUTE 170, ENTRE LE BOULEVARD SAINT-PAUL ET LE POINT "Y"

Généralités

Ce secteur est occupé par le développement commercial. Les occupants de ce secteur ne seront pas affectés sur le plan visuel, le couvert forestier les protégeant de cet impact. Aucun bâtiment d'intérêt patrimonial n'est situé dans ce corridor.

17. LE BOULEVARD TALBOT, ENTRE LA ROUTE 170 ET LA VOIE FÉRÉE

Généralités

Ce secteur est majoritairement occupé par des établissements commerciaux et industriels. Les bâtiments sont tous des constructions récentes et ne présentent aucun intérêt patrimonial. Quelques vestiges témoignent de la vocation agricole aujourd'hui disparue (photo 1.61).

Ensembles immobiliers affectés par le projet d'autoroute

- Point A.1 du plan 5 de l'annexe "B", photo 1.61
Ces bâtiments agricoles sont de construction récente et ne présentent aucun intérêt patrimonial. La grange-étable est typique de cette région. L'environnement immédiat est altéré par la présence du boulevard et des développements industriels.

- Point A.2 du plan 5 de l'annexe "B", photo 1.62
Maison multifamiliale de construction récente.
Sans intérêt patrimonial. Directement affectée
par le tracé.
- Point A.3 du plan 5 de l'annexe "B", photo 1.63
Maison unifamiliale de construction récente.
Sans intérêt patrimonial. Directement affectée
par le tracé.
- Point A.4 du plan 5 de l'annexe "B", photo 1.64
Maison unifamiliale de construction récente.
Sans intérêt patrimonial. Directement affectée
par le tracé.
- Point A.5 du plan 5 de l'annexe "B", photo 1.65
Station d'essence Roy. Bâtisse de construction
récente et sans intérêt patrimonial. Directement
affectée par le tracé.
- Point A.6 du plan 5 de l'annexe "B", photo 1.66
Maison unifamiliale de construction récente et
sans intérêt patrimonial.

ANNEXE "A"

REPertoire PHOTOGRAPHIQUE





I.2



I.3



I.4



I.5



I.6
A.I



I.7
A.I



I.8
A.2



I.9
A.3



I.10
A.3



I:II
A.3



I:II2
A.3



I:II3
A.3



I.T4
A.3



I.T5
A.3



I.T6
A.3



I. I7
A. 4



I. I8
A. 5



I. I9
A. 6



I:20
A:7



I:21
A:8



I.22
A.9



I.23



I.24



I.25



I.26
A.I



I.27
A.2



I:28
A:3



I:29
A:4

I:30
A:5



I:31
A:6



I.32
A.7



I.33
A.8



I.34
A.8



I:35
A:9



I:36
A:9



I:37
A:9



I:38
A:9



I:39
A:9



I:40
A.9



I.41
A.9



I.42
A.9



I.43
A.9



I.44
A.9



I.45
A.10



I.46
A.11



I.47
A.I2



I.48
A.I



I.49
A.2



I:50
A:3



I:51
A:1



I:52
A:1



I:53
A.I



I.54
A.I



I.55
A.I



I.56
A.2



I.57
A.3



I.58
A.4



I.59
A.5



I.60
A.6



I.61
A.1

I.62
A.2



I:63
A.3



I:64
A.4



I:65
A.5



I.66
A.6

ANNEXE "B"

PLANS DE TRAVAIL A L'ECHELLE 1' : 200"

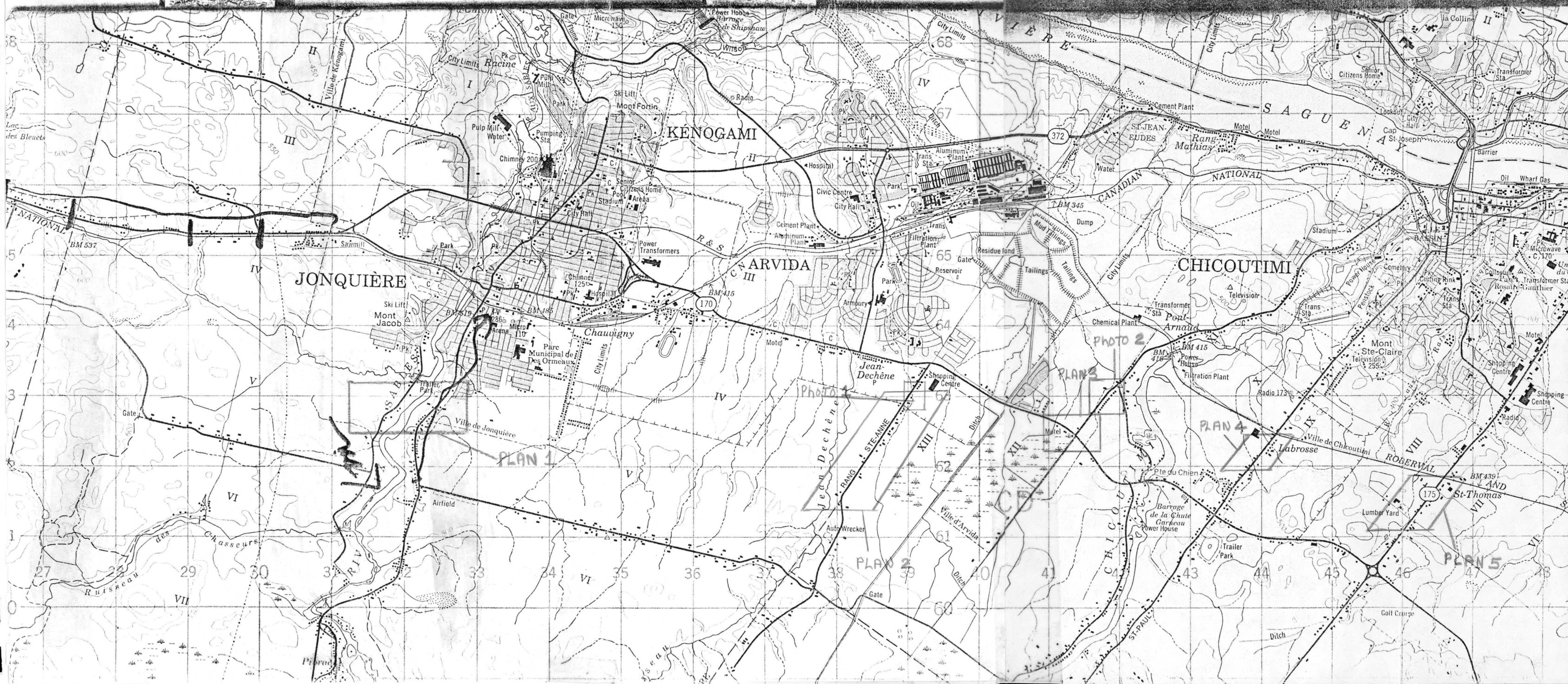
PHOTOGRAPHIES AERIENNES 1 : 12 000



C = 0° 30' R = 3500 m



1:50,000



9

15

15 A91
152.6



A-22D66

D75401 127

MINISTÈRE DES TERRES ET FORÊTS Service de la Cartographie Photo-cartothèque provinciale Québec

PLAN 2, Photo

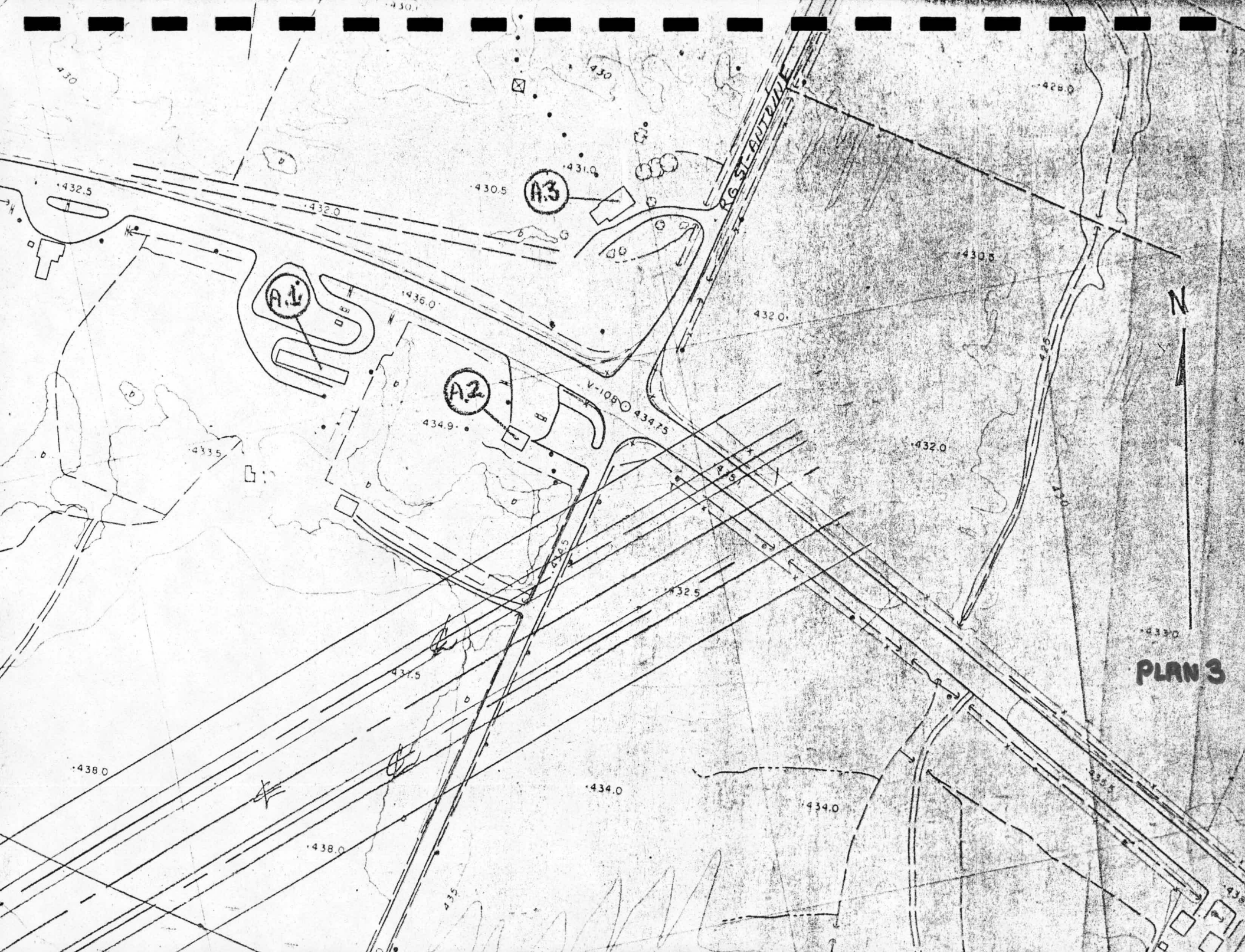
-1-

PLAN 3 photo #2

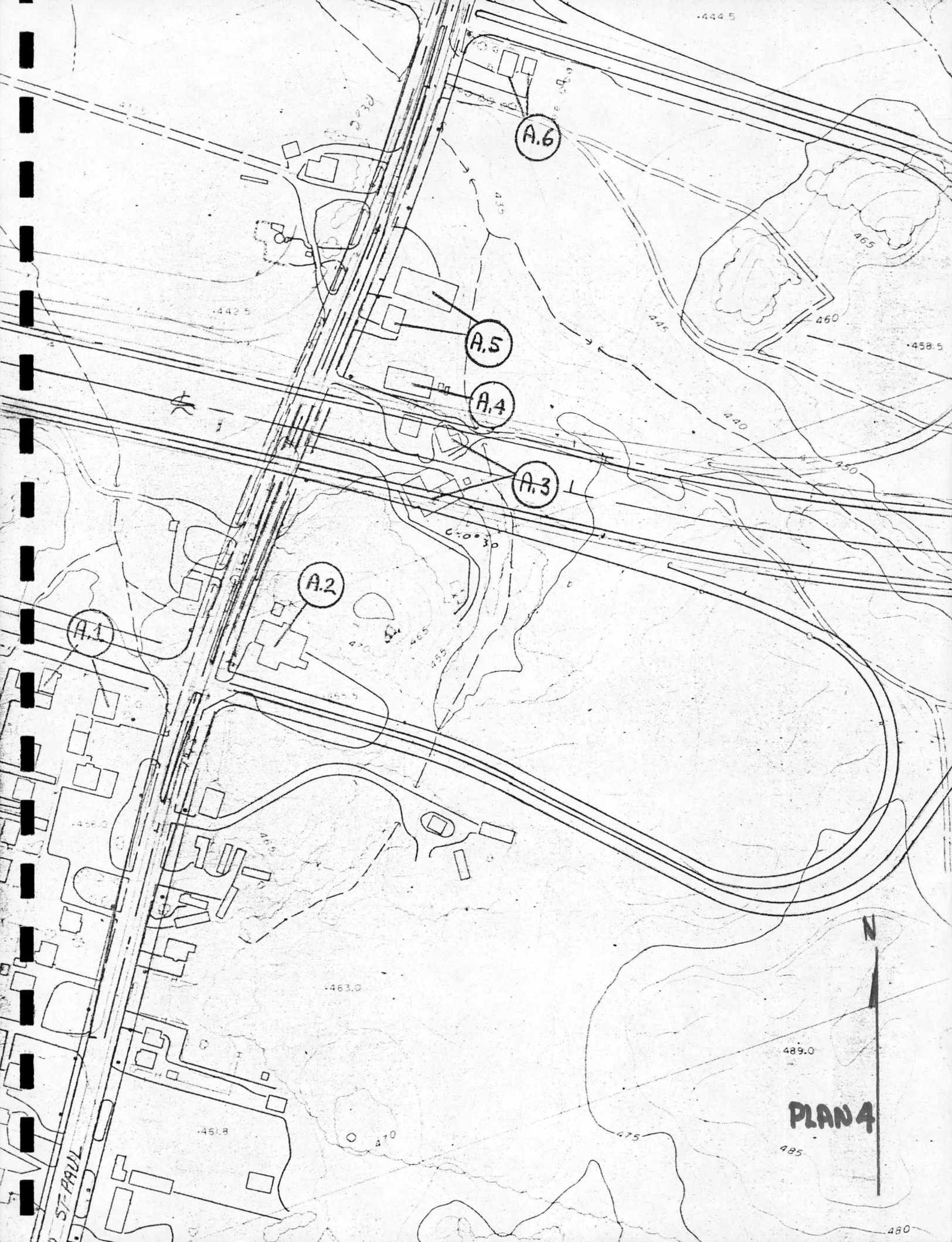


15 Ag.
13073
152.6

075401-89



PLAN 3



444.5

A.6

A.5

A.4

A.3

A.2

A.1

489.0

PLAN 4

485

480

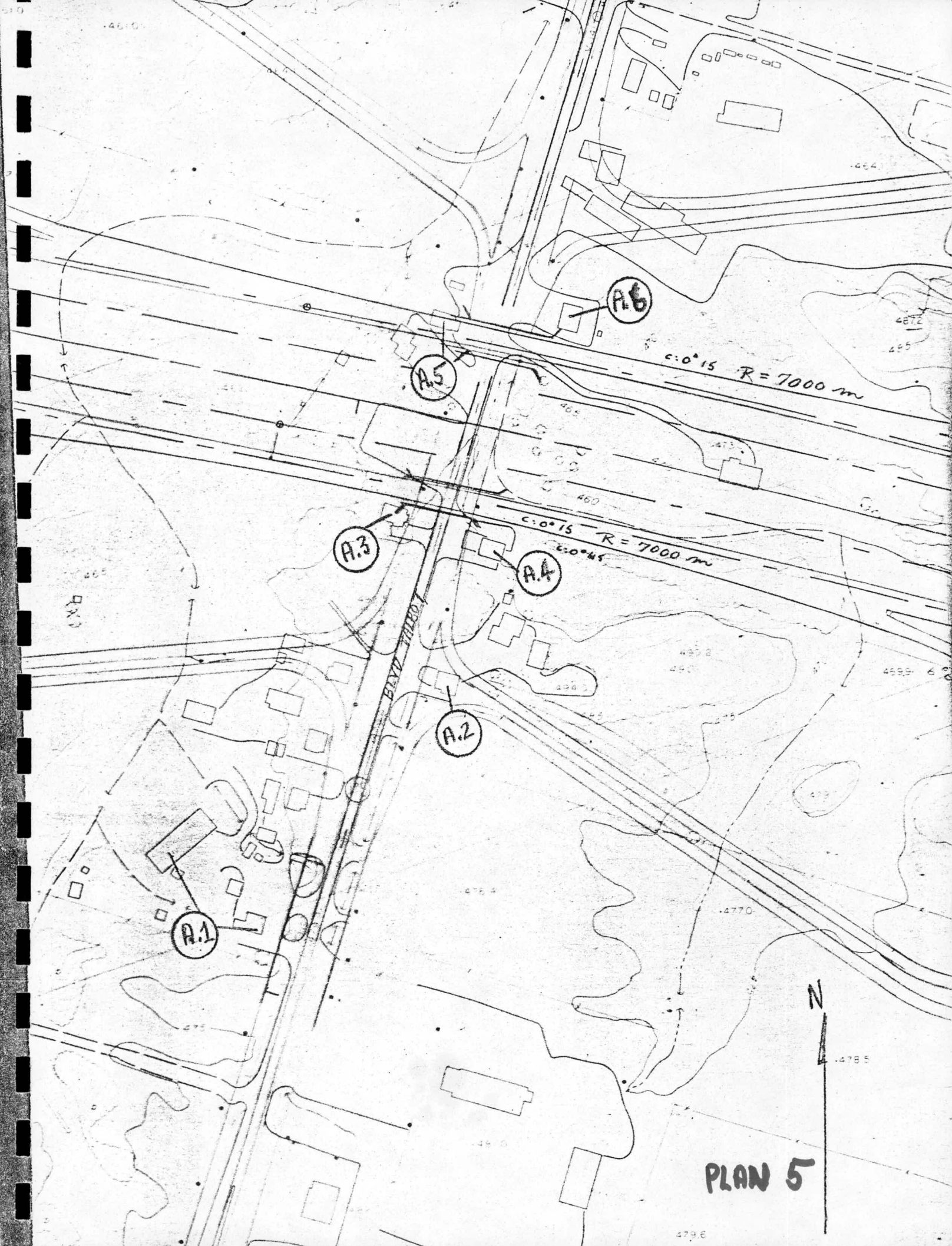
ST PAUL

461.8

463.0

470

475



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 134 863