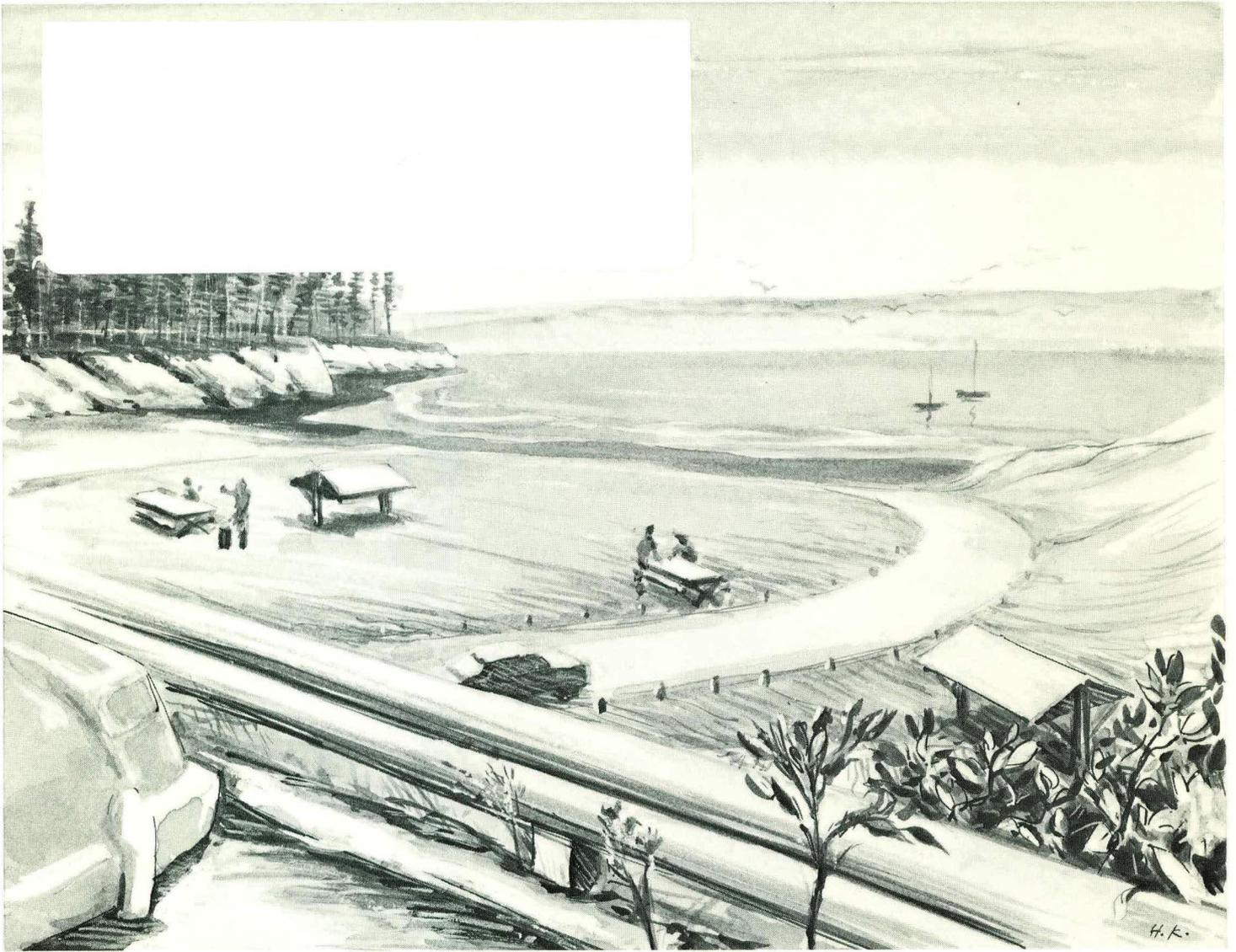




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



UNE NOUVELLE FAÇON DE VOYAGER EN GASPÉSIE

CANQ
TR
GE
EN
680

160 B

554999



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

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

UNE NOUVELLE FAÇON DE VOYAGER EN GASPÉSIE

#160B

SEPTEMBRE 1985

QTR
CANQ
TR
GE
EN
680

Cette étude a été exécutée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

EQUIPE DE TRAVAIL

Jean-Pierre Beaumont biologiste, rédaction
Mireille Bourassa architecte-paysagiste, rédaction

Sous la supervision de:
Claude Girard économiste-urbaniste, chef de la
Division du contrôle de la pollution
et recherche

Avec la participation de:
Denis Cartier géographe, agissant comme chargé de
projet jusqu'au 12 juillet 1985

Soutien technique:
Hrant Khandjian édition et graphisme
Michèle Joron graphisme

TABLE DE MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL i

LISTE DES TABLEAUX v

LISTE DES FIGURES vii

REMERCIEMENTS 1

INTRODUCTION 2

1 TERRITOIRE ETUDIE 3

2 METHODE 6

2.1 Approche générale 6

2.1.1 Objectifs 6

2.1.2 Des haltes environnementales 7

2.1.3 Des haltes plus qu'environnementales 7

2.1.4	La Gaspésie, à l'étude	8
2.2	Présentation des critères	9
2.2.1	Intérêt environnemental	9
2.2.1.1	Choix d'un thème	9
2.2.1.2	Evaluation de l'intérêt envi- ronnemental	10
2.2.1.2.1	Richesse thématique	10
2.2.1.2.2	Représentativité thématique	11
2.2.1.2.3	Répartition théma- tique	12
2.2.1.2.4	Qualité du milieu	12
2.2.1.2.5	Valeur de l'intérêt environnemental	13
2.2.2	Capacité de communication visuelle	13
2.2.2.1	Intérêt visuel	14
2.2.2.2	Valeur culturelle attribuée	15
2.2.2.3	Zone d'accessibilité visuelle	15
2.2.2.4	Composition du champ visuel	16
2.2.2.5	Capacité d'absorption visuelle	18
2.2.2.6	Valeur de la capacité de com- munication visuelle	21
2.2.3	Potentiel de fréquentation	21
2.2.3.1	Type de route	22
2.2.3.2	Flux de circulation	22
2.2.3.3	Circuit touristique	23
2.2.3.4	Valeur du potentiel de fré- quentation	23
2.2.4	Attrait global	24
3	<u>RESULTATS ET DISCUSSION</u>	25
3.1	Intérêt environnemental	25
3.2	Capacité de communication visuelle	25
3.3	Potentiel de fréquentation	33

3.4	Attrait global	33
3.5	Un réseau à établir	37
3.6	Le statut des haltes	39
<hr/>		
4	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	40
<hr/>		
	BIBLIOGRAPHIE	42
<hr/>		

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1:	Les haltes routières en Gaspésie (localisation, type, statut, district)	4
TABLEAU 2:	Thème, richesse thématique et valeur de ses composantes pour chacune des haltes	26
TABLEAU 3:	Intérêt environnemental et valeur de ses composantes pour chacune des haltes	27
TABLEAU 4:	Intérêt visuel et valeur de ses composantes pour chacune des haltes	28
TABLEAU 5:	Valeur culturelle attribuée et valeur de ses composantes pour chacune des haltes	29
TABLEAU 6:	Accessibilité visuelle et composition du champ visuel pour chacune des haltes	30
TABLEAU 7:	Capacité d'absorption visuelle et valeur de ses composantes pour chacune des haltes	31
TABLEAU 8:	Capacité de communication visuelle et valeur de ses composantes pour chacune des haltes	32

TABEAU 9 :	Potentiel de fréquentation et valeur de ses composantes pour chacune des haltes	34
TABEAU 10 :	Attrait global (par ordre décroissant) et valeur de ses composantes pour chacune des haltes	35
TABEAU 11 :	Le réseau gaspésien des haltes environnementales avec les haltes, leur district, leur thème, leur sujet et leur statut	38

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	:	Localisation des haltes routières	5
FIGURE 2	:	Attrait global et statut des haltes routières.	36

REMERCIEMENTS

De sincères remerciements sont adressés à nos supérieurs hiérarchiques messieurs Claude Girard, chef de la Division du contrôle de la pollution et recherche et Daniel Waltz, chef du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec pour leur appui constant et leurs judicieux conseils. D'autres remerciements sont aussi dirigés vers monsieur Hrant Khandjian et mesdames Carole Langelier, Ginette Tousignant et Michèle Joron pour la qualité des dessins et de la dactylographie. De plus toutes les personnes qui de près ou de loin ont collaboré à ce projet méritent notre gratitude.

INTRODUCTION

Connaître le Québec par l'intermédiaire des paysages que nous font découvrir les routes, voilà la "nouvelle façon de voyager" que veut éprouver le ministère des Transports du Québec (Cartier, 1982, 1983, 1985) en développant les aspects éducatifs, culturels et récréatifs de certaines haltes routières et en les intégrant aux déplacements du public-utilisateur du réseau routier.

Le choix de ces haltes qui n'exclut pas qu'à long terme toutes puissent être intégrées à ce concept, nécessite une méthode de sélection de sites et d'expérimentation en région. C'est l'objet du présent document qui explorera aussi la possibilité de regrouper en réseau ces haltes, véritables ouvertures sur l'environnement.

Ce document présente d'abord le territoire à l'étude, puis l'approche méthodologique comprenant des généralités et les critères employés pour évaluer les haltes, les résultats obtenus accompagnés d'une discussion et enfin la conclusion avec les recommandations qui en découlent.

1 TERRITOIRE ETUDIE

Situé en Gaspésie, le territoire à l'étude comprend les haltes routières du ministère des Transports du Québec (MTQ) disséminées le long ou très près de la route 132 de même que l'espace qui les sépare (figure 1). Il correspond donc au corridor visuel de cette route.

En fait, les portions de la route 132 à l'étude se trouvent dans la région administrative du MTQ couvrant le Bas Saint-Laurent - Gaspésie et regroupant les districts suivants: 02-Gaspé, 03-Sainte-Anne-des-Monts, 04-New-Carlisle et 07-Mont-Joli (Anonyme, 1985). Le répertoire des haltes routières existantes (Minguy, 1980) fournit le nom des haltes, leur localisation, leur type et leur région administrative tandis que le document de Mongrain (1984) portant sur le développement et l'exploitation du réseau des haltes routières contient, entre autres, leur statut. Le tableau 1 présente donc, sous forme synthétique, le nom des haltes, leur localisation, leur type, leur statut et leur district administratif. Il faut cependant noter que la halte de Cloridorme (Pointe-à-la-Frégate), du district de Gaspé, n'a pas été considérée dans cette étude parce qu'elle a été fermée par le MTQ.

TABLEAU 1: LES HALTES ROUTIERES EN GASPESIE (LOCALISATION, TYPE, STATUT, DISTRICT)

ORDRE	NOM	LOCALISATION	TYPE	STATUT	DISTRICT
1	Baie-des-Sables	0132/14/060/215	Saisonnaire	Base	Mont-Joli (07)
2	Matane (Marina)	0132/14/110/218	Saisonnaire	Complémentaire	Sainte-Anne-des-Monts (03)
3	Méchins	0132/14/180/211	Saisonnaire	Complémentaire	Sainte-Anne-des-Monts (03)
4	Saint-Joachim-de-Tourelle	0132/15/050/215	Saisonnaire	Complémentaire	Sainte-Anne-des-Monts (03)
5	Rivière-à-Claude	0132/15/090/211	Belvédère		Sainte-Anne-des-Monts (03)
6	Mont-Saint-Pierre	0132/15/100/218	Saisonnaire	Base	Sainte-Anne-des-Monts (03)
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	0198/01/010/216	Saisonnaire	Base	Sainte-Anne-des-Monts (03)
8	Grande-Vallée	0132/16/010/218	Saisonnaire	Base	Gaspé (02)
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	0132/16/050/214	Saisonnaire	Base	Gaspé (02)
10	Gaspé (Douglas)	0132/17/040/214	Saisonnaire	Base	Gaspé (02)
11	Percé (Pic de l'Aurore)	0132/16/050/214	Saisonnaire	Complémentaire	Gaspé (02)
12	Percé (Côte Surprise)	0132/17/090/227	Saisonnaire	Complémentaire	Gaspé (02)
13	New-Richmond	0132/18/160/219	Saisonnaire	Base	New-Carlisle (04)
14	Carleton (Promenade)	0132/19/040/212	Saisonnaire	Complémentaire	New-Carlisle (04)
15	Nouvelle	0132/19/080/218	Saisonnaire	Complémentaire	New-Carlisle (04)
16	Pointe-à-la-Croix	0132/19/105/213	Permanente	Base	New-Carlisle (04)
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brillant)	0132/20/160/215	Saisonnaire	Complémentaire	Mont-Joli (07)

LOCALISATION DES HALTES ROUTIÈRES

LES NOMS DES HALTES INDIQUÉS PAR DES NUMÉROS SONT LES SUIVANTS:

- SITE D'UNE HALTE ROUTIÈRE
- 1 BAIE-DES-SABLES
- 2 MATANE (MARINA)
- 3 MÉCHINS
- 4 SAINT-JOACHIM-DE-TOURELLE
- 5 RIVIÈRE-À-CLAUDE
- 6 MONT-SAINT-PIERRE
- 7 SAINT-MAXIME-DU-MONT-LOUIS (ANSE-PLEUREUSE)
- 8 GRANDE-VALLÉE
- 9 SEIGNERIE DE L'ANSE DE L'ÉTANG
- 10 GASPÉ (DOUGLAS)
- 11 PERCÉ (PIC DE L'AURORE)
- 12 PERCÉ (CÔTE SURPRISE)
- 13 NEW-RICHMOND
- 14 CARLETON (PROMENADE)
- 15 NOUVELLE
- 16 POINTE-À-LA-CROIX
- 17 SAINT-PIERRE-DU-LAC (VAL-BRILLANT)

RÉGION 1 BAS SAINT-LAURENT - GASPÉSIE

- 02 GASPÉ
- 03 SAINTE-ANNE-DES-MONTS
- 04 NEW-CARLISLE
- 07 MONT-JOLI

- LIMITE DE RÉGION
- - - LIMITE DE DISTRICT

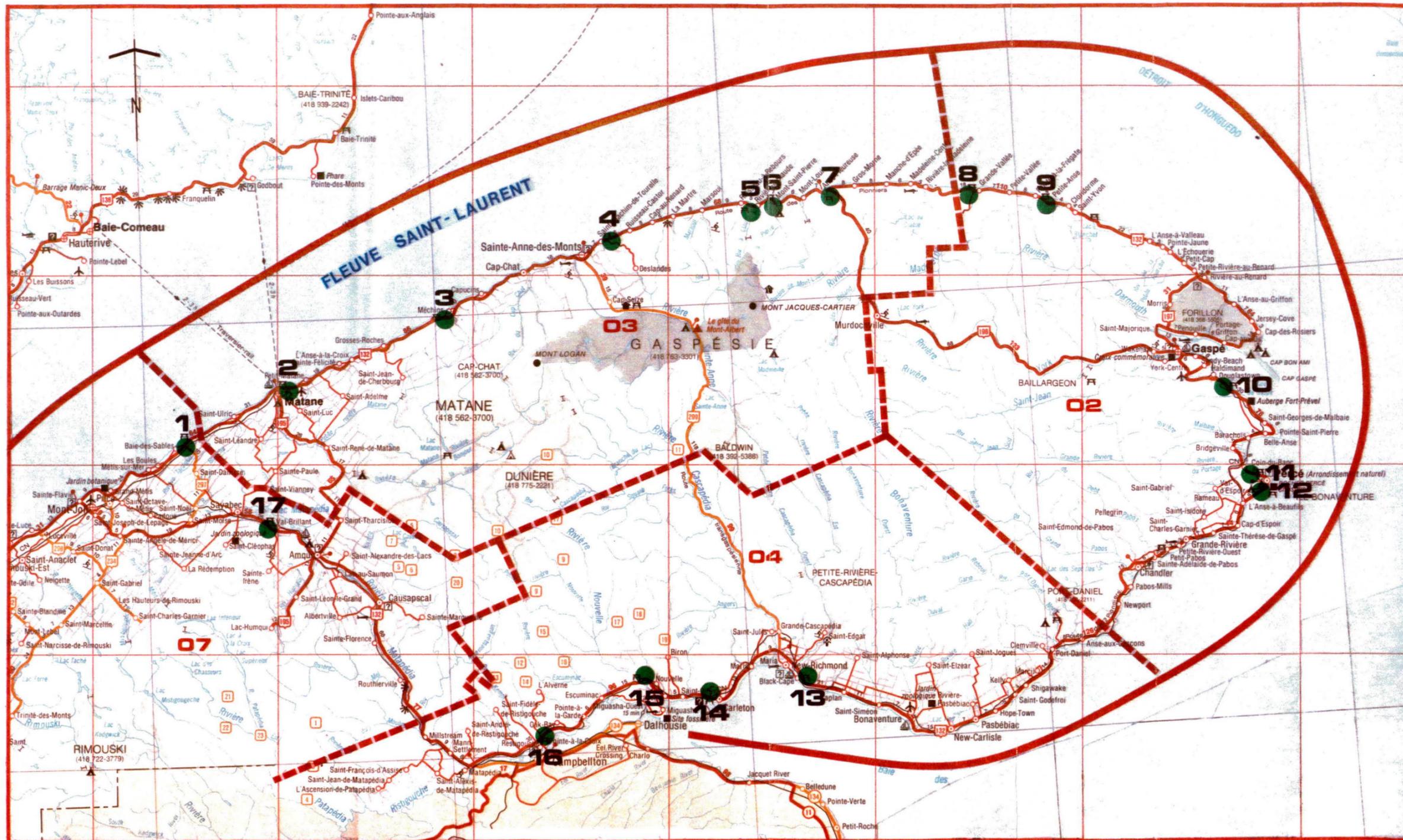
SOURCE: La carte routière du Québec, 1984
Carte régions et districts administratifs, M.T.Q., 1985

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien Michelle Joron Date: SEPT. 85.

Échelle: 1:1,000,000

FIGURE: 1



km 10 5 0 10 20 30 40 50km

2 METHODE

Cette section comprend deux parties fort différentes: une approche générale explicitant les objectifs du projet de même que les travaux déjà effectués ou en cours et la présentation des critères utilisés pour déterminer l'attrait global des haltes.

2.1 APPROCHE GENERALE

2.1.1 OBJECTIFS

Les haltes routières par leur localisation (partout au Québec), leur emplacement (endroit stratégique dans le paysage) et leur fonction (détendre et servir le public voyageur) s'avèrent d'excellents intermédiaires pour promouvoir la connaissance de l'environnement au Québec (Cartier, 1983). Cette vocation, supplémentaire et inédite, vise des objectifs socio-économico-récréatifs. En effet, favoriser la connaissance et la compréhension d'un milieu ou d'un aspect représentatif d'une région, et ce de façon agréable, aura des répercussions sur le développement de l'industrie touristique (nationale, régionale et locale) car cela peut inciter plus de personnes à visiter une région donnée ou encore à prolonger leur visite dans cette région et à plus long terme à explorer le Québec dans son ensemble. Cela augmentera aussi le confort du public ce qui renforcera la sécurité routière tout en améliorant la fluidité de la circulation.

2.1.2 DES HALTES ENVIRONNEMENTALES _____

Cette nouvelle façon de voyager exploite les haltes existantes en incluant l'interprétation du milieu ou de l'environnement.

Dans cette étude, l'environnement est pris dans son sens le plus large qui s'intéresse à tous les niveaux trophiques qu'a reconnu Dansereau (1976, 1985) dans sa représentation d'un écosystème idéalisé: I, minérotrophique; II, phytotrophique; III, zootrophique (herbivore); IV, zootrophique (carnivore); V, d'investissement; VI, de contrôle.

Une halte pourrait donc communiquer un message environnemental, un thème, soit physique (niveau minérotrophique), biologique (niveaux phytotrophique et zootrophique) ou humain (niveaux d'investissement et de contrôle). Ce message-thème se doit d'être clair, de susciter la curiosité du public-voyageur et de l'inciter à en apprendre d'avantage sur le milieu qu'il traverse. Il ne s'agit cependant pas de modifier complètement le caractère d'une halte pour l'aménager dans le seul but éducatif, - un halte n'est pas un parc (au sens du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche; Anonyme, 1982) - , mais tout au plus d'envisager des travaux mineurs sur les lieux pour identifier, mettre en évidence et présenter l'information qu'elle recèle.

Ces haltes qui constituent des jalons à regrouper dans un réseau permettront au public visé d'avoir une meilleure idée de la région traversée. Cela favorise, oblige même, à une diversification des thèmes développés régionalement.

2.1.3 DES HALTES PLUS QU'ENVIRONNEMENTALES _____

Le public-voyageur se déplaçant entre les haltes traverse des paysages, aperçoit souvent à la dernière minute des sites intéressants et passe à côté de bien d'autres hors de son parcours, sans pour autant en être très éloignés. L'information disponible dans les haltes environnementales pourrait permettre de tisser des liens entre ces dernières. Ainsi, le

public serait prévenu et pourrait circuler de façon plus détendue sur la route en n'ayant pas l'impression de rater quelque chose, particulièrement si c'est un voyage d'agrément.

Ce complément intégré à la halte environnementale nécessite des études spécifiques qui seront présentées ultérieurement. Ainsi des images représentatives du milieu sur les plans visuel et culturel, en fait des paysages-types, seront définies pour chacune des régions étudiées et mises en valeur par le jeu des séquences visuelles, du dynamisme du parcours et de la découverte progressive du paysage entre les haltes. Des points de repère seront mis en évidence par rapport au circuit principal et à leur perception selon l'échelle du parcours et la vitesse de déplacement de l'observateur (trice).

2.1.4 LA GASPESIE, A L'ETUDE

Les haltes environnementales apparaîtront partout au Québec mais leur établissement se fera graduellement, en éprouvant la méthode de sélection, les types d'aménagements et les instruments d'information requis.

La région-test sélectionnée, la Gaspésie, représente un ensemble cohérent, touristiquement très important pour le Québec avec une route, la route 132, qui en fait le tour.

C'était pour ces raisons que Cartier (1982, 1983) y avait mené ses travaux. Des données y avaient donc déjà été recueillies. D'autres l'ont été lors d'une campagne d'inventaire effectuée par l'équipe de trois professionnels du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec à l'origine de ce rapport. Ainsi du 22 avril au 26 avril 1985 de l'information portant sur l'intérêt environnemental et la capacité de communication visuelle des haltes a été récoltée de façon succincte pour analyse ultérieure. En même temps, les paysages le long de la route 132 étaient observés et photographiés afin de déterminer des paysages-types. Pour compléter ce travail une autre visite a été effectuée en juillet par l'architecte-paysagiste. Le tour de la Gaspésie y fût effectué dans le sens contraire c'est-à-dire en passant par la Matapédia et la Baie des Chaleurs en premier.

2.2 PRESENTATION DES CRITERES

La sélection des haltes routières a nécessité l'établissement d'une méthode d'évaluation fondée sur les critères ou indices suivants: l'intérêt environnemental, la capacité de communication visuelle et le pontentiel de fréquentation qui, combinés, ont permis l'évaluation de l'attrait global de chaque site.

2.2.1 INTERET ENVIRONNEMENTAL

Le fondement même de ce nouveau concept de haltes environnementales est d'utiliser les haltes existantes en y faisant l'interprétation de l'environnement c'est-à-dire en identifiant, explicitant et reliant les éléments présents dans cette ouverture sur l'environnement. Pour ce faire, il faut déterminer le thème dominant de chaque halte puis celles qui offrent le plus d'attrait dans le cadre de ce projet.

2.2.1.1 CHOIX D'UN THEME

Trois grands thèmes sont considérés pour ce projet: les thèmes physique, biologique et humain. Ceux-ci peuvent être subdivisés en sous-thèmes selon les besoins. Ainsi le thème physique comprend les aspects hydrologique, géologique et géomorphologique; le thème biologique, les types de végétation et de faune et le thème humain les aspects culturel, visuel et économique.

Le choix du thème est déterminé par l'équipe pluridisciplinaire ou interdisciplinaire qui fait la description et l'évaluation des haltes. Cette équipe de travail, composée de personnes de formations variées et complémentaires, devrait comprendre au moins un(e) biologiste, un(e) architecte-paysagiste et un(e) géographe physique. Certes, la présence d'autres spécialistes en histoire, en archéologie etc. serait

souhaitable mais elle n'est pas toujours possible, entre autres pour des raisons budgétaires. Les membres de l'équipe de base doivent donc avoir une ouverture d'esprit pour pouvoir sélectionner des thèmes même hors de leur spécialité respective.

2.2.1.2 EVALUATION DE L'INTERET ENVIRONNEMENTAL

L'intérêt environnemental est déterminé en considérant les critères suivants: la richesse thématique, la représentativité et la répartition géographique du thème dominant et la qualité du milieu. Son calcul nécessite la sélection d'un thème par halte routière située dans une région donnée, ce qui a été fait précédemment.

2.2.1.2.1 RICHESSE THEMATIQUE

Toutes les haltes ne possèdent pas nécessairement le même répertoire de sous-thèmes à traiter (nonobstant le thème dominant).

La prise en considération de la quantité de sous-thèmes exploitables dans une halte, de leur cohérence et de leur variété permet d'obtenir un indice de richesse thématique. Ainsi plus un site est riche au niveau thématique, plus facilement il peut convenir à l'interprétation de l'environnement.

La quantité de sous-thèmes est réparties en trois classes comme suit:

NOMBRE APPROXIMATIF DE SOUS-THEMES	CLASSE DE NOMBRE	VALEUR DE CLASSE
Plus d'une dizaine	élevé	5
6-10	moyen	3
1-5	faible	1

Comme plusieurs sous-thèmes peuvent être reliés (par exemple, pisciculture et faune ichtyologique, cabane à sucre et érablière sucrière, usine de pâte et papier et forêt gaspésienne), il s'avérait intéressant d'évaluer la cohérence thématique c'est-à-dire le degré de relation entre les sous-thèmes. Cependant cette cohérence a été répartie en trois classes de la manière suivante: élevée (valeur 5), moyenne (valeur 4) et faible (valeur 3). Ces valeurs ne sont pas vraiment discriminantes parce que la cohérence ne représente qu'une possibilité intéressante mais pas toujours nécessaire.

Puis il est apparu pertinent de déterminer si les sous-thèmes se rattachaient aux trois thèmes dominants (physique, biologique et humain), à deux ou à un seul. Les classes et les valeurs pour la variété thématique sont:

NOMBRE DE THÈMES	CLASSE DE VARIÉTÉ	VALEUR DE CLASSE
3	élevé	5
2	moyenne	3
1	faible	1

Finalement la richesse thématique est obtenue en additionnant les valeurs des trois critères considérés précédemment puis en divisant la somme par trois. Le résultat est réparti sur une échelle de cinq valeurs allant de très élevée (5) à très faible (1).

2.2.1.2.2 REPRESENTATIVITE THEMATIQUE

La représentativité thématique vise à déterminer si une halte donnée comprend tous les éléments caractéristiques ou essentiels au développement de son thème dominant. Ainsi plus une halte représente un bon exemple pour un thème, plus sa valeur de représentativité est élevée. Il y a cinq classes de représentativité:

CLASSE DE REPRESENTATIVITE	VALEUR DE CLASSE
Très élevée	5
Elevée	4
Moyenne	3
Faible	2
Très faible	1

2.2.1.2.3 REPARTITION THEMATIQUE

Les grandes orientations thématiques sont connues pour chacune des haltes. Les sujets à développer n'ont cependant pas tous la même importance puisque certains ne peuvent l'être adéquatement qu'à de rares endroits dans une région alors que d'autres le peuvent partout. Ainsi plus sont limités les endroits où les sujets peuvent être exploités, plus élevée est la valeur liée à la répartition thématique. Ce critère a été évalué de la façon suivante:

CLASSE DE REPARTITION GEOGRAPHIQUE	VALEUR DE CLASSE
A de rares endroits dans la région	5
Dans une portion restreinte de la région	3
Dans l'ensemble de la région	1

2.2.1.2.4 QUALITE DU MILIEU

Puisque ce projet vise l'utilisation de certaines haltes routières, comme autant d'ouvertures sur notre milieu environnant, il semblait important d'évaluer la qualité intrinsèque de la halte et de ses environs immédiats en considérant l'état de

conservation naturelle. Plus il y a de dégradations anciennes ou récentes, plus faible est la qualité du milieu. Celle-ci est ainsi répartie en trois classes avec les valeurs suivantes: excellente (valeur 5), moyenne (valeur 3), faible (valeur 1).

2.2.1.2.5 VALEUR DE L'INTERET ENVIRONNEMENTAL

L'intérêt environnemental est déterminé en additionnant les valeurs des quatre critères décrits précédemment. Les résultats sont répartis en cinq classes de la façon suivante:

ETENDUE DES CLASSES D'INTERET	CLASSE D'INTERET	VALEUR DE LA CLASSE
18-20	Très élevé	5
14-17	Elevé	4
11-13	Moyen	3
7-10	Faible	2
4-6	Très faible	1

2.2.2 CAPACITE DE COMMUNICATION VISUELLE

Afin de faire découvrir au public-voyageur les aspects environnementaux d'une région par le biais des haltes routières, le message présenté par chaque site se doit d'être clair au premier abord. C'est pourquoi il est important de déterminer la capacité de chaque site à communiquer visuellement l'essentiel du message environnemental à transmettre au public.

Pour évaluer cette capacité de communication visuelle, cinq critères de sélection sont retenus: l'intérêt visuel, la valeur culturelle attribuée, la zone d'accessibilité visuelle, la composition du champ visuel et enfin la capacité d'absorption visuelle du site.

2.2.2.1 INTERET VISUEL

L'intérêt visuel est une évaluation de ce qui, dans un paysage, retient l'attention et captive l'esprit. Ce critère a été retenu dans le but de susciter la curiosité du public-voyageur et de l'inciter à en apprendre davantage sur le milieu qu'il traverse.

On peut évaluer l'intérêt visuel d'un paysage en fonction de l'intérêt du jeu des volumes, formes, couleurs et textures de ses composantes. Cet intérêt est réparti en trois classes:

INTERET DES VOLUMES		INTERET DES FORMES		INTERET DES COULEURS		INTERET DES TEXTURES	
Classe	Valeur	Classe	Valeur	Classe	Valeur	Classe	Valeur
Elevé	5	Elevé	5	Elevé	5	Elevé	5
Moyen	3	Moyen	3	Moyen	3	Moyen	3
Faible	1	Faible	1	Faible	1	Faible	1

En admettant que chacune des constituantes visuelles revêt une importance égale, pour évaluer l'intérêt visuel d'un paysage, il suffit de faire la somme de leurs valeurs attribuées puis de diviser le résultat par quatre. Le quotient est ensuite réparti sur une échelle de cinq valeurs: de très élevé (valeur 5) à très faible (valeur 1).

2.2.2.2 VALEUR CULTURELLE ATTRIBUEE

La valeur culturelle attribuée à un paysage est une évaluation de son caractère qui peut être unique, spectaculaire, historique ou typique dans une région donnée.

Elle a été retenue dans le but de véhiculer une image représentative de la région traversée.

Il est possible de l'évaluer selon quatre critères caractérisant le paysage perçu du site, et indépendants les uns des autres, chacun étant réparti en trois classes.

CARACTERE UNIQUE		CARACTERE SPECTACULAIRE		CARACTERE HISTORIQUE		CARACTERE TYPIQUE	
<u>Classe</u>	<u>Valeur</u>	<u>Classe</u>	<u>Valeur</u>	<u>Classe</u>	<u>Valeur</u>	<u>Classe</u>	<u>Valeur</u>
Elevé	5	Elevé	5	Elevé	5	Elevé	5
Moyen	3	Moyen	3	Moyen	3	Moyen	3
Faible	1	Faible	1	Faible	1	Faible	1

Puisque chacun est indépendant des autres, la valeur culturelle attribuée au paysage du site sera égale à la valeur la plus élevée puisque celle-ci est suffisante pour déterminer si un paysage possède une valeur culturelle. Cette valeur sera donc répartie en trois classes: élevée (valeur 5), moyenne (valeur 3) et faible (valeur 1).

2.2.2.3 ZONE D'ACCESSIBILITE VISUELLE

Ce critère a été retenu dans le but de déterminer si les éléments du message environnemental sont situés dans la zone d'accessibilité visuelle du site c'est-à-dire dans la portion d'espace accessible à la vue de l'observateur situé dans ce site.

Si les éléments du message environnemental sont visibles librement on dira que l'accessibilité visuelle par rapport aux buts du projet est élevée, si ces éléments sont situés en zone d'accès visuel potentiel c'est-à-dire si ils peuvent devenir visibles par des modifications mineures au site, l'accessibilité visuelle sera moyenne et si ces éléments sont majoritairement situés en zone d'accès visuel nul, l'accessibilité visuelle sera faible.

L'accessibilité visuelle est répartie comme suit:

ACCESSIBILITE VISUELLE (CLASSE)	VALEUR DE CLASSE
Elevée	5
Moyenne	3
Faible	1

2.2.2.4 COMPOSITION DU CHAMP VISUEL

La composition du champ visuel est définie par l'organisation de l'espace qu'embrasse le regard. Ce critère a été retenu dans le but de permettre la description des vues et de mettre en évidence les éléments du message environnemental.

On peut évaluer la qualité de la composition d'un champ visuel par rapport aux buts du projet en fonction de deux paramètres, soit le type de vue et la distribution des éléments du paysage dans les trois plans (avant-plan, moyen-plan et arrière-plan).

Les types de vues sont facilement identifiables sur le site. A chaque type de vue, on peut associer son potentiel de mise en évidence du message environnemental que l'on répartit en trois classes de la façon suivante:

TYPE DE VUE	POTENTIEL DE MISE EN EVIDENCE (CLASSE)	VALEUR DE CLASSE
Panoramique	Elevé	5
Perspective	Elevé	5
Encadrée	Elevé	5
Ouverte	Moyen	3
Filtrée	Moyen	3
Fermée	Faible	1

La distribution des éléments du relief et de l'occupation du sol dans les trois plans du champ visuel détermine la capacité du paysage à mettre l'emphase sur un objet ou une série d'objets en particulier. De façon générale, une image bien structurée, où chaque plan est visuellement homogène et comportant un message simple favorise une bonne compréhension du paysage. Au contraire, un fouillis visuel composé d'éléments hétérogènes nombreux qui présente une image désordonnée et un message complexe nuira à la compréhension du paysage et entraînera la confusion.

En conséquence, on peut évaluer la qualité de la distribution des éléments visuels qui se répartit en trois classes:

DISTRIBUTION	CLASSE DE QUALITE	VALEUR DE CLASSE
Bien structurée	Elevée	5
Moyenne	Moyenne	3
Confusion visuelle	Faible	1

Afin d'intégrer ces deux résultats, on admettra les postulats suivants:

Si le champ visuel est décrit par un type de vue à fort potentiel et comporte une distribution bien structurée, on dira que la qualité de sa composition est bonne.

Si le champ visuel est décrit par une vue fermée ou si la distribution des éléments du relief et de l'occupation du sol représente une confusion visuelle, on dira que la qualité de sa composition est faible.

Dans les autres cas (vue à potentiel moyen et/ou distribution moyenne) on dira que la qualité de la composition du champ visuel est moyenne.

On peut résumer ceci par la matrice de composition du champ visuel suivante:

		D I S T R I B U T I O N			
T Y P E D E V U E		5	3	1	
		5	3	1	
		3	3	1	
		1	1	1	

COMPOSITION DU CHAMP VISUEL
CLASSE

VALEUR DE CLASSE

Elevée	5
Moyenne	3
Faible	1

2.2.2.5 CAPACITE D'ABSORPTION VISUELLE

La capacité d'absorption visuelle d'un site est définie par la capacité de ce site à subir un changement sans perdre son

caractère original. Ce critère a été retenu dans le but de préserver l'atmosphère particulière de chaque site tout en offrant l'information nécessaire aux fins du projet.

On peut évaluer la capacité d'absorption d'un site en fonction de deux paramètres, soit la complexité visuelle et la transparence.

La complexité détermine la capacité du site d'assimiler un nouvel élément d'aménagement et de noyer celui-ci dans l'ensemble des composantes du milieu.

Elle est mesurée par la diversité des types d'occupation du sol et par l'agencement spatial de ceux-ci.

De façon générale; plus un site comporte d'éléments visuels différents, plus il est aisé d'y incorporer un nouvel objet sans perturber son aspect initial; donc ce site serait qualifié d'absorbant parce que complexe.

La complexité du paysage d'un site peut être répartie en trois classes.

CLASSE DE COMPLEXITE DU PAYSAGE	VALEUR DE CLASSE
Complexe	5
Composé	3
Simple	1

La transparence détermine la capacité du site de dissimuler un nouvel élément d'aménagement à la vue d'un observateur éventuel. Elle est mesurée par la présence (ou l'absence) d'écrans visuels et par la disposition, la dimension et l'opacité de ceux-ci. Peuvent faire office d'écrans visuels, les éléments du relief, la végétation et les artéfacts.

De façon générale, plus les écrans sont importants et opaques, plus il est aisé d'implanter un nouvel objet sur le site sans que celui-ci ne soit visible; donc ce site serait qualifié d'absorbant parce que non-transparent.

La transparence des écrans présents sur un site peut être répartie en trois classes:

CLASSE DE TRANSPARENCE DES ECRANS	VALEUR DE CLASSE
Opaques	5
Semi-transparents	3
Transparents	1

Afin d'intégrer ces deux résultats, on admettra les postulats suivants:

Si le site est complexe et/ou opaque, la capacité d'absorption est élevée. Si le site est à la fois simple et transparent, la capacité d'absorption est faible. Dans tout autre cas (valeurs moyennes), la capacité d'absorption du site est moyenne.

On peut résumer ceci par la matrice suivante:

		TRANSPARENCE		
		5	3	1
C O M P L E X I T E	5	5	5	5
	3	3	5	3
	1	1	5	3

CAPACITE D'ABSORPTION (CLASSE)	VALEUR DE CLASSE
Elevée	5
Moyenne	3
Faible	1

2.2.2.6 VALEUR DE LA CAPACITE DE COMMUNICATION VISUELLE

Il s'agit maintenant de procéder à l'intégration des critères d'évaluation décrits précédemment, pour obtenir la capacité de communication visuelle des sites à l'étude.

Pour ce faire, on considère que chacun des critères revêt une importance équivalente en relation avec les buts du projet.

On procèdera donc à l'addition des valeurs obtenues pour chaque critère et les résultats seront répartis en cinq classes de la façon suivante:

ETENDUE DES CLASSES DE CAPACITE DE COMMUNICATION	CLASSE DE CAPACITE DE COMMUNICATION	VALEUR DE CLASSE
22 à 25	Très élevée	5
18 à 21	Elevée	4
13 à 17	Moyenne	3
9 à 12	Faible	2
5 à 8	Très faible	1

2.2.3 POTENTIEL DE FREQUENTATION

Le potentiel de fréquentation sert à déterminer si un site possède les caractéristiques nécessaires pour rejoindre la clientèle visée. En effet, il serait incongru, dans un premier temps, d'aménager quelque infrastructure que ce soit sur une halte, même exceptionnelle au niveau environnemental ou de la communicabilité, si elle est située dans un secteur peu fréquenté et hors d'un contexte touristique.

Ainsi, pour évaluer ce potentiel de fréquentation les trois critères suivants ont été utilisés: le type de route, le flux de circulation et le circuit touristique. Ceux-ci sont tirés de l'étude de Mongrain (1984).

2.2.3.1 TYPE DE ROUTE

Le type de route a été classifié en fonction du réseau routier actuel. Les différents types de route sont: les autoroutes, les routes principales (numérotées de 100 à 199), les routes secondaires (numérotées de 200 à 399) et enfin les routes locales. Les valeurs suivantes leur sont attribuées:

TYPE DE ROUTE	CLASSE D'IMPORTANCE	VALEUR DE CLASSE
Autoroute	Elevée	5
Route principale	Moyenne	3
Route secondaire et route locale	Faible	1

2.2.3.2 FLUX DE CIRCULATION

Le flux de circulation considéré est le débit journalier moyen d'été (DJME) parce que la majeure partie des haltes routières est ouverte uniquement durant la saison estivale. Pour ce critère, les résultats ont été répartis en trois classes de la façon suivante:

NOMBRE DE VEHICULES/JOUR	CLASSE DE DEBIT	VALEUR DE CLASSE
+ 5 000	Elevé	5
2 000 à 5 000	Moyen	3
- 2 000	Faible	1

2.2.3.3 CIRCUIT TOURISTIQUE

Ce critère permet d'évaluer l'importance du circuit touristique dans lequel est situé une halte. Selon sa situation dans un circuit majeur (c'est-à-dire ayant des attraits touristiques susceptibles d'attirer une clientèle extérieure au Québec), secondaire (c'est-à-dire ayant des attraits touristiques de nature plus régionale ou locale) ou sans intérêt (c'est-à-dire sans attrait particulier) elle obtiendra respectivement une valeur élevée (5), moyenne (3) ou faible (1):

APPARTENANCE D'UNE HALTE A UN CIRCUIT TOURISTIQUE	CLASSE D'IMPORTANCE	VALEUR DE CLASSE
Majeur	Elevée	5
Secondaire	Moyenne	3
Sans intérêt	Faible	1

2.2.3.4 VALEUR DU POTENTIEL DE FREQUENTATION

Le calcul du potentiel de fréquentation se fait en additionnant les valeurs des classes des trois critères décrits: type de route, flux de circulation et circuit touristique. Dans ce cas cependant, les résultats sont répartis en cinq classes tenant compte des valeurs minimales et maximales obtenues pour la région à l'étude. Ainsi, il est plus facile d'obtenir un étalement des valeurs des haltes.

En Gaspésie, la répartition est la suivante:

ETENDUE DES CLASSES DE FREQUENTATION	CLASSE DE POTENTIEL	VALEUR DE CLASSE
14-15	Très élevée	5
12-13	Elevée	4
10-11	Moyenne	3
8-9	Faible	2
5-7	Très faible	1

2.2.4 ATTRAIT GLOBAL

La sélection des haltes offrant le plus de possibilités ou d'attrait pour atteindre les objectifs du présent travail tient compte de trois critères: intérêt environnemental, capacité de communication visuelle et potentiel de fréquentation. Comme il importe qu'une halte, quelque soit son intérêt environnemental ou son potentiel de fréquentation soit en mesure de livrer le mieux possible le message environnemental, alors il est nécessaire de donner plus de valeur à la capacité de communication visuelle qu'aux deux autres critères. Ceux-ci sont considérés d'égale importance dans l'attribution de la valeur finale désignée valeur d'attrait global. Cette valeur d'attrait (AG) est obtenue en effectuant l'opération suivante pour chaque halte étudiée:

$$AG = E + 2C + F$$

OU

- AG = Valeur d'attrait global
- E = Valeur de l'intérêt environnemental
- C = Valeur de la capacité de communication visuelle
- F = Valeur du potentiel de fréquentation

Les résultats obtenus sont répartis en cinq classes dont l'étendue est fonction des valeurs obtenues pour la région étudiée. L'étalement ainsi établi permet de mieux discriminer le résultat attribué à chacune des haltes. Les classes sont les suivantes pour la Gaspésie:

ETENDUE DES CLASSES D'ATTRAIT GLOBAL	CLASSE D'ATTRAIT GLOBAL	VALEUR DE CLASSE
16-17	Très élevée	5
14-15	Elevée	4
12-13	Moyenne	3
10-11	Faible	2
8-9	Très faible	1

3 RESULTATS ET DISCUSSION

La méthode élaborée pour évaluer et sélectionner des haltes environnementales a été appliquée à la Gaspésie. Les résultats sont présentés et discutés dans cette section.

3.1 INTERET ENVIRONNEMENTAL

Les résultats obtenus quant à l'évaluation de la richesse thématique sont présentés au tableau 2 avec les thèmes déterminés pour chacune des haltes. Il ressort qu'il y en a sept avec un thème biologique dominant, sept aussi avec un thème humain et seulement trois avec un thème physique. Au niveau de la richesse, les haltes possédant la plus forte valeur sont Grande-Vallée et Carleton; celles avec une faible valeur, Percé (Pic de l'Aurore) et Pointe-à-la-Croix. Le tableau 3 présente les valeurs de tous les critères nécessaires pour calculer l'intérêt environnemental, de même que les résultats obtenus pour ce dernier critère. Il appert qu'avec la halte d'intérêt très élevé (5,9%), Carleton, les neuf haltes d'intérêt élevé (52,9%) et les cinq d'intérêt moyen (29,4%) le nombre de haltes présentant un intérêt au moins élevé représente plus de la moitié des haltes gaspésiennes.

3.2 CAPACITE DE COMMUNICATION VISUELLE

Les tableaux 4 à 7 présentent les résultats obtenus pour chacun des critères suivants: intérêt visuel, valeur culturelle attribuée, zone d'accessibilité, composition du champ visuel, capacité d'absorption visuelle ainsi que pour leurs composantes respectives. Ces valeurs résultantes sont reprises au tableau 8

TABLEAU 2: THEME, RICHESSE THEMATIQUE ET VALEUR DE SES COMPOSANTES POUR CHACUNE DES HALTES.

ORDRE	NOM	THEME	SOUS-THEMES			RICHESSE THEMATIQUE	
			NOMBRE VALEUR	COHERENCE VALEUR	VARIETE VALEUR	VALEUR	CLASSE
1	Baie-des-Sables	Biologie	3	3	5	4	Elevée
2	Matane (Marina)	Humain	3	5	3	4	Elevée
3	Méchins	Humain	1	4	3	3	Moyenne
4	St-Joachim-de-Tourelle	Humain	3	5	5	4	Elevée
5	Rivière-à-Claude	Physique	3	3	5	4	Elevée
6	Mont-Saint-Pierre	Humain	1	4	5	3	Moyenne
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	Biologie	3	5	5	4	Elevée
8	Grande-Vallée	Humain	5	5	5	5	Très élevée
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	Biologie	3	4	5	4	Elevée
10	Gaspé (Douglas)	Biologie	3	4	5	4	Elevée
11	Percé (Pic de l'Aurore)	Physique	1	3	3	2	Faible
12	Percé (Côte Surprise)	Physique	3	4	5	4	Elevée
13	New-Richmond	Humain	3	5	3	4	Elevée
14	Carleton (Promenade)	Biologie	5	5	5	5	Très élevée
15	Nouvelle	Biologie	1	5	5	4	Elevée
16	Pointe-à-la-Croix	Humain	1	4	1	2	Faible
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brillant)	Biologie	3	4	3	3	Moyenne

TABLEAU 3: INTERET ENVIRONNEMENTAL ET VALEUR DE SES COMPOSANTES POUR CHACUNE DES HALTES

ORDRE	NOM	RICHESSSE VALEUR	THEMATIQUE	REPARTITION VALEUR	QUALITE DU MILIEU VALEUR	INTERET ENVIRONNEMENTAL		
			REPRESEN- TATIVITE VALEUR			TOTAL	VALEUR	CLASSE
1	Baie-des-Sables	4	2	3	3	12	3	Moyen
2	Matane (Marina)	4	3	3	1	11	3	Moyen
3	Méchins	3	3	3	3	12	3	Moyen
4	Saint-Joachim-de-Tourelle	4	5	3	3	15	4	Elevé
5	Rivière-à-Claude	4	3	3	3	13	3	Moyen
6	Mont-Saint-Pierre	3	3	3	5	14	4	Elevé
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	4	4	3	5	16	4	Elevé
8	Grande-Vallée	5	5	3	3	16	4	Elevé
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	4	2	3	5	14	4	Elevé
10	Gaspé (Douglas)	4	3	3	5	15	4	Elevé
11	Percé (Pic de l'Aurore)	2	4	5	3	14	4	Elevé
12	Percé (Côte Surprise)	4	5	5	1	15	4	Elevé
13	New-Richmond	4	4	3	3	14	4	Elevé
14	Carleton (Promenade)	5	5	5	3	18	5	Très élevé
15	Nouvelle	4	2	1	3	10	2	Faible
16	Pointe-à-la-Croix	2	2	1	1	6	1	Très faible
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brillant)	3	2	3	3	11	3	Moyen

TABLEAU 4: INTERET VISUEL ET VALEUR DE SES COMPOSANTES POUR CHACUNE DES HALTES

INTERET VISUEL

ORDRE	NOM	INTERET DES				INTERET VISUEL	
		VOLUMES VALEUR	FORMES VALEUR	COULEURS VALEUR	TEXTURES VALEUR	VALEUR	CLASSE
1	Bale-des-Sables	1	3	3	3	3	Moyen
2	Matane (Marina)	1	1	1	1	1	Très faible
3	Méchins	5	3	3	5	4	Elevé
4	Saint-Joachim-de-Tourelle	5	5	5	5	5	Très élevé
5	Rivière-à-Claude	5	3	3	1	3	Moyen
6	Mont-Saint-Pierre	5	5	5	5	5	Très élevé
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	5	5	5	5	5	Très élevé
8	Grande-Vallée	5	5	5	3	5	Très élevé
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	5	5	3	5	5	Très élevé
10	Gaspé (Douglas)	3	5	5	5	5	Très élevé
11	Percé (Pic de l'Aurore)	5	5	5	5	5	Très élevé
12	Percé (Côte Surprise)	3	1	3	1	2	Faible
13	New-Richmond	5	3	5	5	5	Très élevé
14	Carleton (Promenade)	3	5	5	5	5	Très élevé
15	Nouvelle	1	3	1	1	2	Faible
16	Pointe-à-la-Croix	1	1	1	1	1	Très faible
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brillant)	3	3	3	3	3	Moyen

TABEAU 5: VALEUR CULTURELLE ATTRIBUEE ET VALEUR DE SES COMPOSANTES POUR CHACUNE DES HALTES

ORDRE	NOM	CARACTERE				VALEUR CULTURELLE	
		UNIQUE VALEUR	SPECTACULAIRE VALEUR	HISTORIQUE VALEUR	TYPIQUE VALEUR	VALEUR	CLASSE
1	Baie-des-Sables	1	1	3	3	3	Moyenne
2	Matane (Marina)	1	1	1	1	1	Faible
3	Méchins	1	1	1	3	3	Moyenne
4	Saint-Joachim-de-Tourelle	1	1	1	5	5	Elevée
5	Rivière-à-Claude	3	1	1	3	3	Moyenne
6	Mont-Saint-Pierre	3	1	1	3	3	Moyenne
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	5	5	1	1	5	Elevée
8	Grande-Vallée	1	5	3	5	5	Elevée
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	3	3	1	1	3	Moyenne
10	Gaspé (Douglas)	5	3	1	3	5	Elevée
11	Percé (Pic de l'Aurore)	5	5	1	1	5	Elevée
12	Percé (Côte Surprise)	5	3	1	1	5	Elevée
13	New-Richmond	1	1	3	5	5	Elevée
14	Carleton (Promenade)	5	3	1	5	5	Elevée
15	Nouvelle	3	1	1	3	3	Moyenne
16	Pointe-à-la-Croix	1	1	1	1	1	Faible
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brillant)	1	1	1	1	1	Faible

TABLEAU 6: ACCESSIBILITE VISUELLE ET COMPOSITION DU CHAMP VISUEL POUR CHACUNE DES HALTES

ORDRE	NOM	ACCES VISUEL		VUE VALEUR	DISTRIBUTION VALEUR	COMPOSITION DU CHAMP VISUEL	
		VALEUR	CLASSE			VALEUR	CLASSE
1	Baie-des-Sables	5	Elevée	5	5	5	Elevée
2	Matane (Marina)	1	Faible	3	1	1	Faible
3	Méchins	5	Elevée	3	3	3	Moyenne
4	Saint-Joachim-de-Tourelle	5	Elevée	5	5	5	Elevée
5	Rivière-à-Claude	3	Moyenne	3	5	3	Moyenne
6	Mont-Saint-Pierre	3	Moyenne	5	5	5	Elevée
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	5	Elevée	3	5	3	Moyenne
8	Grande-Vallée	5	Elevée	5	5	5	Elevée
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	3	Moyenne	5	5	5	Elevée
10	Gaspé (Douglas)	5	Elevée	5	3	3	Moyenne
11	Percé (Pic de l'Aurore)	5	Elevée	5	5	5	Elevée
12	Percé (Côte Surprise)	3	Moyenne	5	1	1	Faible
13	New-Richmond	5	Elevée	5	5	5	Elevée
14	Carleton (Promenade)	5	Elevée	3	5	3	Moyenne
15	Nouvelle	3	Elevée	3	3	3	Moyenne
16	Pointe-à-la-Croix	1	Faible	3	1	1	Faible
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brillant)	5	Elevée	3	5	3	Moyenne

TABLEAU 7: CAPACITE D'ABSORPTION VISUELLE ET VALEUR DE SES COMPOSANTES POUR CHACUNE DES HALTES

ORDRE	NOM	COMPLEXITE VALEUR	TRANSPARENCE VALEUR	CAPACITE D'ABSORPTION VISUELLE	
				VALEUR	CLASSE
1	Baie-des-Sables	1	1	1	Faible
2	Matane (Marina)	5	1	5	Elevée
3	Méchins	3	1	3	Moyenne
4	St-Joachim-de-Tourelle	3	1	3	Moyenne
5	Rivière-à-Claude	3	1	3	Moyenne
6	Mont-Saint-Pierre	3	5	5	Elevée
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	3	5	5	Elevée
8	Grande-Vallée	3	3	3	Moyenne
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	1	1	1	Faible
10	Gaspé (Douglas)	5	3	5	Elevée
11	Percé (Pic de l'Aurore)	5	5	5	Elevée
12	Percé (Côte Surprise)	3	5	5	Elevée
13	New-Richmond	1	3	3	Moyenne
14	Carleton (Promenade)	1	1	1	Faible
15	Nouvelle	3	1	3	Moyenne
16	Pointe-à-la-Croix	5	3	5	Elevée
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brillant)	3	3	3	Moyenne

TABEAU 8: CAPACITE DE COMMUNICATION VISUELLE ET VALEUR DE SES COMPOSANTES POUR CHACUNE DES HALTES

ORDRE	NOM	INTERET	VALEUR	ACCES	COMPOSITION	CAPACITE	CAPACITE DE COMMUNICATION VISUELLE		
		VISUEL	CULTURELLE	VISUEL	DU CHAMP	D'ABSORPTION	TOTAL	VALEUR	CLASSE
		VALEUR	CLASSE	VALEUR	VALEUR	VALEUR			
1	Baie-des-Sables	3	3	5	5	1	17	3	Moyenne
2	Matane (Marina)	1	1	1	1	5	9	2	Faible
3	Méchins	4	3	5	3	3	18	4	Elevée
4	St-Joachim-de-Tourelle	5	5	5	5	3	23	5	Très élevée
5	Rivière-à-Claude	3	3	3	3	3	15	3	Moyenne
6	Mont-Saint-Pierre	5	3	3	5	5	21	4	Elevée
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	5	5	5	3	5	23	5	Très élevée
8	Grande-Vallée	5	5	5	5	3	23	5	Très élevée
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	5	3	3	5	1	17	3	Moyenne
10	Gaspé (Douglas)	5	5	5	3	5	23	5	Très élevée
11	Percé (Pic de l'Aurore)	5	5	5	5	5	25	5	Très élevée
12	Percé (Côte Surprise)	2	5	3	1	5	16	3	Moyenne
13	New-Richmond	5	5	5	5	3	23	5	Très élevée
14	Carleton (Promenade)	5	5	5	3	1	19	4	Elevée
15	Nouvelle	2	3	3	3	3	14	3	Moyenne
16	Pointe-à-la-Croix	1	1	1	1	5	9	2	Faible
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brillant)	3	1	5	3	3	15	3	Moyenne

qui présente, de plus, les valeurs de la capacité de communication visuelle de chaque site.

Seulement deux haltes, soient Matane et Pointe-à-la-Croix, ont une capacité de communication visuelle inférieure à la moyenne, ce qui ne représente que 11,8% des sites. Le nombre de haltes ayant une capacité moyenne ou très élevée est identique: 6, ce qui représente 35,3% dans chaque cas. Ainsi le nombre de sites ayant une capacité au moins élevée est donc de neuf soit 52% des haltes routières de cette région.

3.3 POTENTIEL DE FREQUENTATION

L'évaluation du type de route, du flux de circulation et du circuit touristique a permis de calculer le potentiel de fréquentation. Les valeurs obtenues pour chacune des haltes quant à ces critères apparaissent au tableau 9. D'après ces résultats, neuf haltes (soit 52,9%) ont un potentiel de fréquentation moyen, 6 (soit 35,3%) en ont un faible et seulement deux (soit 11,8%) ont un fort potentiel.

3.4 ATTRAIT GLOBAL

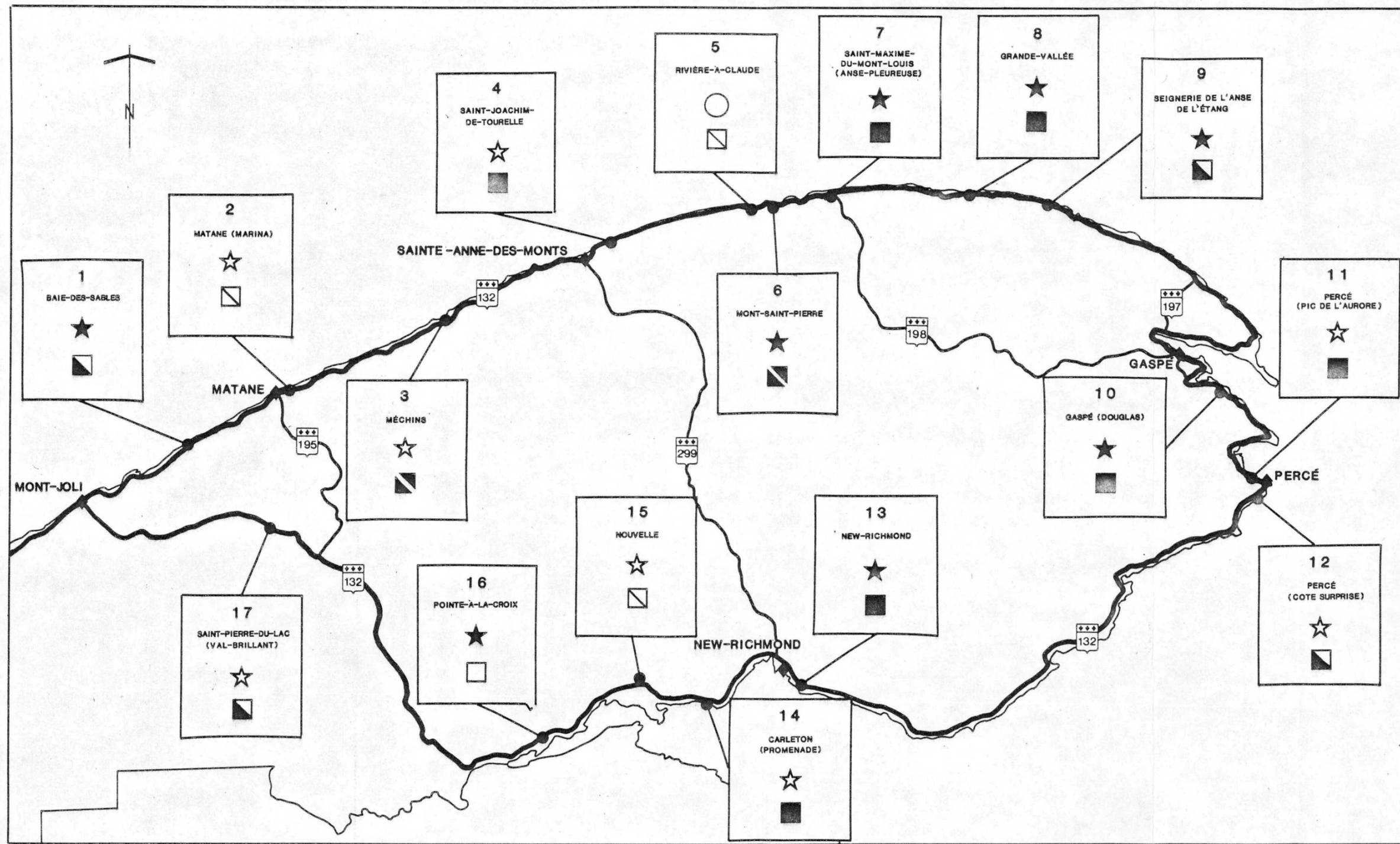
L'attrait global a été calculé à partir des valeurs de l'intérêt environnemental, de la capacité de communication visuelle et du potentiel de fréquentation présentées au tableau 10 avec les résultats en ordre décroissant (figure 2). Il en ressort que plus de 50% des haltes soit neuf ont une valeur d'attrait au moins élevée et qu'en fait 41,2% de toutes les haltes ont une valeur d'attrait très élevée. Dans la moyenne, se trouvent quatre haltes et les quatre autres ont une valeur faible ou très faible.

TABEAU 9 : POTENTIEL DE FREQUENTATION ET VALEUR DE SES COMPOSANTES POUR CHACUNE DES HALTES

ORDRE	NOM	TYPE DE ROUTE	FLUX DE CIRCULATION	CIRCUIT TOURISTIQUE	POTENTIEL DE FREQUENTATION		
		VALEUR	VALEUR	VALEUR	TOTAL	VALEUR	CLASSE
1	Baie-des-Sables	3	3	5	11	3	Moyen
2	Matane (Marina)	3	5	5	13	4	Elevé
3	Méchins	3	3	5	11	3	Moyen
4	St-Joachim-de-Tourelle	3	1	5	9	2	Faible
5	Rivière-à-Claude	3	1	5	9	2	Faible
6	Mont-Saint-Pierre	3	1	5	9	2	Faible
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	3	1	5	9	2	Faible
8	Grande-Vallée	3	1	5	9	2	Faible
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	3	1	5	9	2	Faible
10	Gaspé (Douglas)	3	3	5	11	3	Moyen
11	Percé (Pic de l'Aurore)	3	3	5	11	3	Moyen
12	Percé (Côte Surprise)	3	3	5	11	3	Moyen
13	New-Richmond	3	3	5	11	3	Moyen
14	Carleton (Promenade)	3	5	5	13	4	Elevé
15	Nouvelle	3	3	5	11	3	Moyen
16	Pointe-à-la-Croix	3	3	5	11	3	Moyen
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brillant)	3	3	5	11	3	Moyen

TABEAU 10: ATTRAIT GLOBAL (PAR ORDRE DECROISSANT) ET VALEUR DE SES COMPOSANTES POUR CHACUNE DES HALTES

ORDRE	NOM	INTERET ENVIRONNEMENTAL	CAPACITE DE COMMUNICATION	POTENTIEL DE FREQUENTATION	A T T R A I T G L O B A L		CLASSE
		SIMPLE VALEUR	DOUBLE VALEUR	SIMPLE VALEUR	TOTAL	VALEUR	
10	Gaspé (Douglas)	4	10	3	17	5	Très élevé
11	Percé (Pic de l'Aurore)	4	10	3	17	5	Très élevé
13	New-Richmond	4	10	3	17	5	Très élevé
14	Carleton (Promenade)	5	8	4	17	5	Très élevé
4	St-Joachim-de-Tourelle	4	10	2	16	5	Très élevé
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	4	10	2	16	5	Très élevé
8	Grande-Vallée	4	10	2	16	5	Très élevé
3	Méchins	3	8	3	14	4	Elevé
6	Mont-Saint-Pierre	4	8	2	14	4	Elevé
1	Baie-des-Sables	3	6	3	12	3	Moyen
9	Seigneurie de l'Anse de l'Etang	4	6	2	12	3	Moyen
12	Percé (Côte Surprise)	4	6	3	13	3	Moyen
17	Saint-Pierre-du-Lac (Val-Brilliant)	3	6	3	12	3	Moyen
2	Matane (Marina)	3	4	4	11	2	Faible
5	Rivière-à-Claude	3	6	2	11	2	Faible
15	Nouvelle	2	6	3	11	2	Faible
16	Pointe-à-la-Croix	1	4	3	8	1	Très faible



ATTRAIT GLOBAL ET STATUT DES HALTES ROUTIÈRES

15 NOUVELLE

★ STATUT

◻ VALEUR D'ATTRAIT GLOBAL

STATUT

★ RÉSEAU DE BASE

☆ RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE

○ BELVÈDÈRE

ATTRAIT GLOBAL

	CLASSE	VALEUR
■	TRÈS ÉLEVÉ	5
◤	ÉLEVÉ	4
◥	MOYEN	3
◧	FAIBLE	2
□	TRÈS FAIBLE	1

SOURCE: Statut tiré de Mongrain (1984)

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien Michelle Joron Date: SEPT. 85.

Échelle: 1:1,000,000

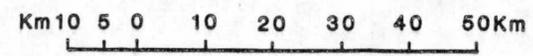


FIGURE: 2

3.5 UN RESEAU A ETABLIR

La grande quantité de haltes ayant une valeur d'attrait global au moins élevée dans la région gaspésienne reflète un fort potentiel touristique et un choix de sites particulièrement intéressants. La régionalisation favorise aussi une plus forte appréciation d'attrait locaux ou régionaux qui autrement, en prenant le Québec dans son ensemble par exemple, serait plus relativisée. Quoiqu'il faille éprouver la méthode dans d'autres régions, il n'empêche que la Gaspésie offre un excellent potentiel pour développer un réseau de haltes environnementales.

Un tel réseau pourrait, dans un premier temps, regrouper les haltes ayant l'attrait global le plus élevé. Le tableau 11 comprend ces sept haltes avec leur district, leur thème, le sujet à y développer et leur statut. Ainsi trois districts sont assez bien représentés, ce qui n'est pas le cas du district de Mont-Joli.

Ce dernier était déjà sous-représenté par deux haltes assez distantes l'une de l'autre et qui marquent le début et/ou la fin du circuit dans le territoire à l'étude. La vallée de la rivière Matapédia qui présente des attrait à tous les niveaux (physique, biologique et humain) n'est pas l'objet d'interprétation faute de haltes. C'est pourquoi le belvédère de Routhierville (région 01, district 07) qui n'a pas été étudié pourrait servir à cette fin, surtout qu'il appartient déjà au ministère des Transports du Québec.

De manière générale, des thèmes humains et biologiques sont traités dans trois districts alors qu'un thème physique n'apparaît que dans le district de Gaspé. Ainsi, il est permis de prévoir une bonne variété des thèmes le long du parcours, sans redondance.

Ces haltes constituent le noyau de base, l'embryon d'un réseau à étendre de manière à englober aussi tous les sites ayant un attrait au moins moyen. De cette façon le district de Mont-Joli serait aussi présent avec ses deux haltes. Il manquerait toujours une ouverture sur l'environnement de la Vallée de la rivière Matapédia où le belvédère de Routhierville pourrait être considéré. Cela illustre cependant l'importance de considérer le potentiel d'interprétation de l'environnement dans le processus de sélection des futures haltes.

TABLEAU 11: LE RESEAU GASPESIEEN DES HALTES ENVIRONNEMENTALES AVEC LES HALTES, LEUR DISTRICT, LEUR THEME, LEUR SUJET ET LEUR STATUT

ORDRE	NOM	DISTRICT	THEME	SUJET	STATUT
4	St-Joachim-de-Tourelle	Sainte-Anne-des-Monts	Humain	Les pêches artisanale et commerciale	Complémentaire
7	Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse)	Sainte-Anne-des-Monts	Biologie	Le milieu lacustre à proximité du fleuve	Base
8	Grande-Vallée	Gaspé	Humain	De l'érablière à la vie quotidienne (développement humain et économique)	Base
10	Gaspé (Douglas)	Gaspé	Biologie	La rivière et la baie	Base
11	Percé (Pic de l'Aurore)	Gaspé	Physique	Le pic	Complémentaire
13	New-Richmond	New-Carlisle	Humain	Agriculture et sylviculture	Base
14	Carleton (Promenade)	New-Carlisle	Biologie	Un monde à découvrir: le barachois	Complémentaire

3.6 LE STATUT DES HALTES

Le ministère des Transports du Québec poursuivant un objectif de réduction de son implication en matière de haltes routières a défini un réseau de base qu'il exploite exclusivement et un réseau complémentaire dont les haltes devront être cédées ou désaffectées d'ici 1986 (Mongrain, 1984).

La sélection des haltes environnementales s'est faite sans égard à ce critère qui aurait entraîné automatiquement la réduction de 50% des haltes à examiner (voir tableau 1 et figure 2). Maintenant que l'évaluation du potentiel d'interprétation de l'environnement est établie, il est aisé d'avoir une vue d'ensemble pour toute la région. De plus, il se trouve que de nombreuses haltes complémentaires cadrent très bien avec les objectifs du projet et qu'il y a tout intérêt à les orienter dans la même voie que les haltes de base. Elles apportent une variété de thèmes qui reflète mieux encore les attraits de la Gaspésie.

Il est donc dommage que ce potentiel n'ait pas été considéré dans la détermination des réseaux. Pour l'instant faut-il chercher "à vendre" ce projet aux municipalités dont les haltes ont des valeurs d'attrait moyennes à très élevées ou ne vaut-il pas la peine d'investir dans ces haltes, même si elles sont cédées, afin d'obtenir un produit final de qualité et homogène pour toute la région?

4 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

La méthode élaborée dans ce rapport a permis de classer les haltes selon leur attrait global en considérant les valeurs de l'intérêt environnemental, de la capacité de communication et du potentiel de fréquentation. Les résultats obtenus dans ce projet indiquent que la région gaspésienne est propice au développement d'un réseau de haltes environnementales puisque sept sites (soit 41,2%) ont une valeur d'attrait global très élevée et qu'un peu plus de 75% des haltes (soit 13) ont au moins une valeur moyenne. Les sites dont l'attrait est le plus élevé devraient constituer le réseau de base des haltes routières environnementales de la Gaspésie, ce sont: Saint-Joachim-de-Tourelle, Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse), Grande-Vallée, Gaspé (Douglas), Percé (Pic de l'Aurore), New-Richmond et Carleton (Promenade). Graduellement les haltes ayant des valeurs élevées et moyennes devraient y être rattachées.

L'évaluation des haltes et le réseau qui en découle ne tient pas compte du statut de chacune des haltes. Il ressort cependant que la seule considération du réseau de base diminue de 50% environ l'effectif des haltes ayant l'attrait nécessaire pour servir de haltes environnementales.

Quant à l'analyse régionale mettant en relief les paysages-types, les liens à créer entre les haltes environnementales, les points de repère visuels et les éléments d'intérêt situés près de la route ou dans sa zone d'influence, elle fera l'objet d'un rapport subséquent.

De plus, il y a lieu de faire les recommandations suivantes:

1. Etendre la validation de la présente méthode à d'autres régions que la Gaspésie afin de pouvoir sélectionner les haltes possédant un attrait assez élevé pour constituer des haltes environnementales.

2. Prendre en considération le potentiel d'interprétation de l'environnement dans la détermination des réseaux de base et complémentaire de même que lors du choix de sites de nouvelles haltes.
 3. Développer ce concept avec d'autres ministères intéressés comme ceux du Tourisme et de l'Environnement.
-

BIBLIOGRAPHIE

- Anonyme (1982). Les parcs québécois 1. La politique. Gouvernement du Québec, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. 62 p. + annexes.
- Anonyme (1985). Régions et districts administratifs. Ministère des Transports du Québec. Carte couleur au 1: 1 000 000.
- CARTIER, Denis (1982). Education mésologique via les haltes routières. Mémoire de maîtrise en Science de l'environnement de l'Université du Québec à Montréal. 188 p.
- CARTIER, Denis (1983). Education mésologique via les haltes routières: ou vers une nouvelle façon de voyager!. Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement. 110 p.
- CARTIER, Denis (1985). Haltes routières: vitrines sur l'environnement. Routes et Transports. Vol. 15(2): 39-40.
- DANSEREAU, Pierre (1976). Ezaim: écologie de la zone de l'aéroport international de Montréal - Le cadre d'une recherche écologique interdisciplinaire. Les Presses de l'Université de Montréal. 343 p.
- DANSEREAU, Pierre (1985). Environnement futur: ressources, besoins, désirs et réalités. Colloque du Conseil consultatif de l'environnement sur le bilan et la prospective environnementale québécoise (28 avril 1984) tenue à Montréal par le Conseil consultatif de l'environnement, Québec. 228 p.

MINGUY, Jean-Guy (1980). Répertoire des haltes routières existantes. Section des aménagements connexes, ministère des Transports du Québec. Non paginé.

MONGRAIN, Danielle (1984). Développement et exploitation du réseau de haltes routières. Direction générale du Génie, Division de la planification du réseau routier, ministère des Transports du Québec. 45 p. + annexe.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 220