



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



MISE EN VALEUR DU MILIEU

SITES PROPOSES POUR L'IMPLANTATION DE BELVÉDÈRES

CANQ
TR
GE
CA
259

ROUTE 138, HAVRE-SAINT-PIERRE À LA RIVIÈRE PASHASHIBOU

344003

PRÉLIMINAIRE

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
OCT 7 1994
TRANSPORTS QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

MISE EN VALEUR DU MILIEU
SITE PROPOSÉS POUR L'IMPLANTATION
DE BELVÉDÈRES

ROUTE 138 - HAVRE-SAINT-PIERRE
A LA RIVIÈRE PASHASHIBOU

MARS 1989

CANQ
TR
GE
CA
259

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.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Fabien Lecours	architecte paysagiste, chargé de projet
Yves Bédard	biologiste
Robert Langlois	urbaniste
François Morneau	géomorphologue
Denis Roy	archéologue

AVEC LA COLLABORATION DE:

Daniel Trottier	architecte paysagiste Service des projets - Québec
-----------------	---

SOUS LA SUPERVISION DE:

Daniel Hargreaves	urbaniste, chef de la Division des études environnementales Est
-------------------	--

SOUTIEN TECHNIQUE:

Nathalie Hazen	agente de secrétariat
Armand Resendes	technicien en cartographie

TABLE DES MATIERES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	i
TABLE DES MATIÈRES	ii
LISTE DES FIGURES	iii
LISTE DES TABLEAUX	iv
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 AMÉNAGEMENT DES BELVÉDÈRES	3
2.1 Justification de la réalisation des belvédères ...	3
2.2 Sélection des sites proposés	5
3.0 BELVÉDÈRES PROPOSÉS	7
3.1 Attrait du milieu	8
3.2 Concepts d'aménagement des belvédères	10
3.3 Fiches descriptives	13
3.4 Autres mesures de mise en valeur	24
4.0 CONCLUSION	26
5.0 BIBLIOGRAPHIE	27

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	:	CORRIDOR D'ÉTUDE	2
FIGURE 2	:	SECTION TYPE DE LA ROUTE 138 PROJETÉE	3
FIGURE 3	:	LOCALISATION DES SITES PROPOSÉS	14
FIGURE 4	:	FICHE DESCRIPTIVE: 1. MONTAGNE RONDE	15
FIGURE 5	:	FICHE DESCRIPTIVE: 2. LA GALETTE	16
FIGURE 6	:	FICHE DESCRIPTIVE: 3. RIVIÈRE DU NORD-OUEST	17
FIGURE 7	:	FICHE DESCRIPTIVE: 4. RIVIÈRE SAINTE-GENEVIÈVE	18
FIGURE 8	:	FICHE DESCRIPTIVE: 5. RIVIÈRE CORNEILLE	19
FIGURE 9	:	FICHE DESCRIPTIVE: 6. BAIE-JOHAN-BEETZ	20
FIGURE 10	:	FICHE DESCRIPTIVE: 7. CRETE-BLANCHE	21
FIGURE 11	:	FICHE DESCRIPTIVE: 8. BAIE PONTBRIAND	22
FIGURE 12	:	FICHE DESCRIPTIVE: 9. BAIE JALOBERT	23

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	:	JUSTIFICATION DE LA RÉALISATION DES BELVÉDÈRES	6
TABLEAU 2	:	ATTRAITES MAJEURS ET CONTRAINTES	9
TABLEAU 3	:	PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES BELVÉDÈRES	12

1.0 INTRODUCTION

La réalisation d'un lien routier entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan impliquera la construction d'une nouvelle route d'une longueur totalisant plus de 100 kilomètres jusqu'à la rivière Pashashibou (voir figure 1). Il apparaît nécessaire que la planification du nouveau lien routier considère l'implantation d'une série de belvédères en bordure de la route projetée. La réalisation d'un tel réseau maximiserait le confort et la sécurité des usagers en plus d'assurer une meilleure mise en valeur des attraits du milieu le long du trajet qui les mènera des îles de Mingan jusqu'au "Pays de Gilles Vigneault".

Le présent document s'inscrit donc dans une première démarche comprenant une analyse du milieu qui aidera à déterminer un certain nombre de sites représentant un potentiel élevé pour l'implantation de belvédères. Cette première étape dégagera aussi des concepts préliminaires d'aménagement pour chacun des sites retenus.

Dans une seconde étape conséquente au présent rapport, il demeure primordial qu'une discussion soit entamée afin de concrétiser un plan d'action et de réaliser les plans détaillés de mise en valeur utiles à la réalisation des belvédères proposés.

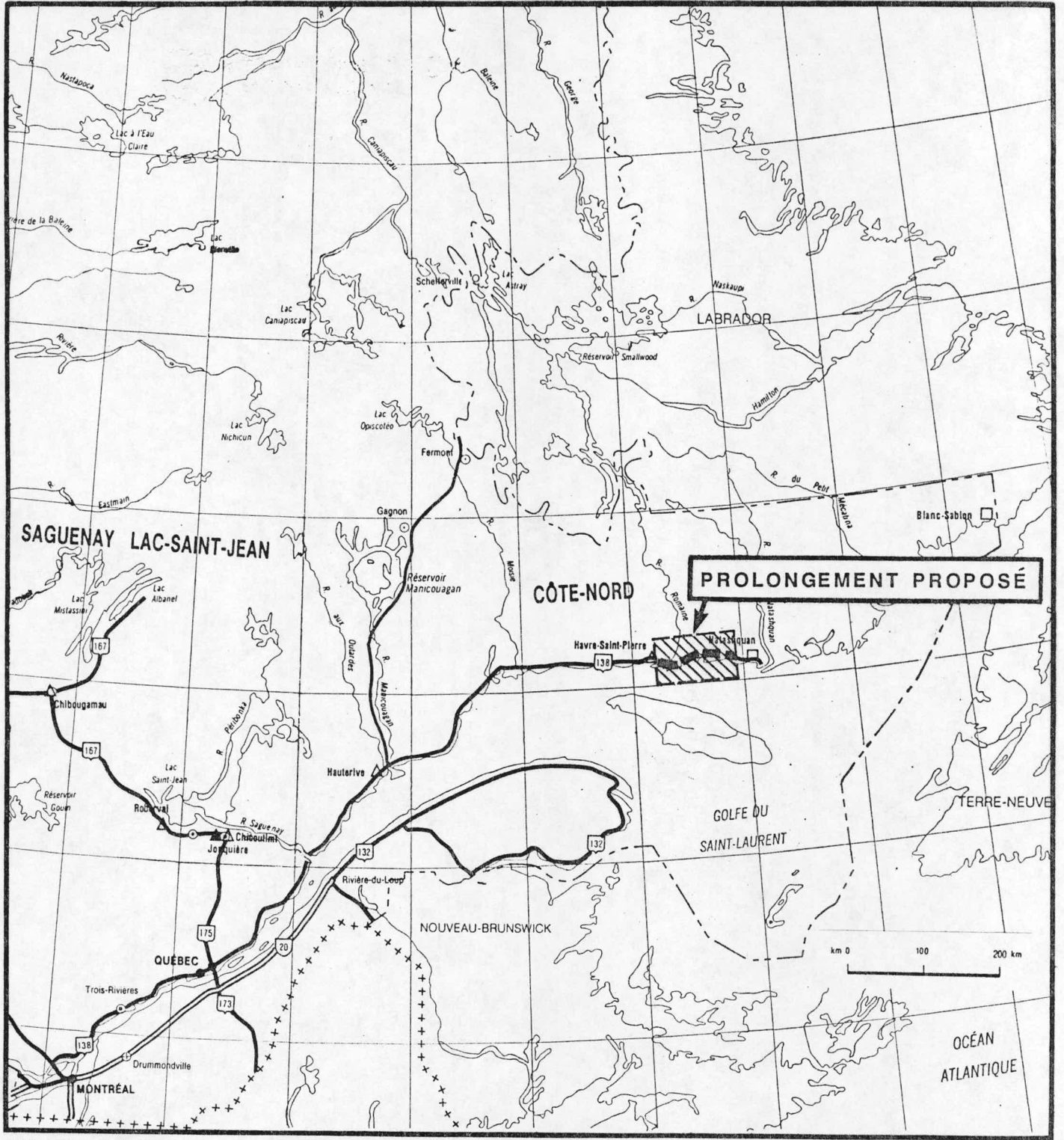


FIGURE:1 CORRIDOR D'ÉTUDE

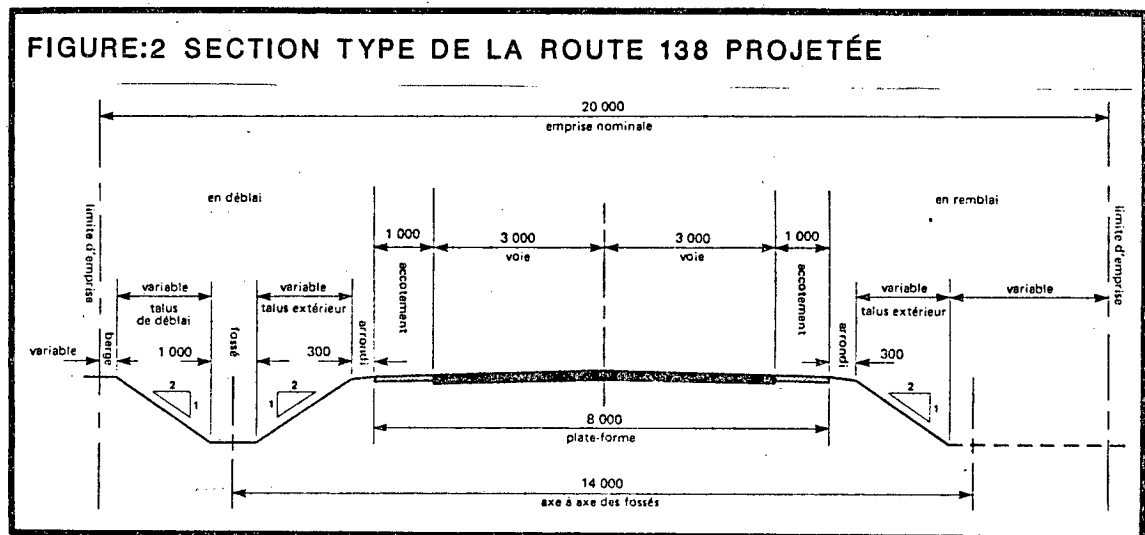
2.0 AMÉNAGEMENT DES BELVÉDÈRES

2.1 JUSTIFICATION DE LA RÉALISATION DES BELVÉDÈRES

Avant de procéder à une analyse détaillée du milieu et de ses attraits, il serait pertinent de considérer les principales raisons qui justifient la réalisation de belvédères en bordure du futur prolongement de la route 138 à partir de Havre Saint-Pierre (voir tableau 1).

SÉCURITÉ ET CONFORT DES USAGERS

Route 138 proposée: Type "F"



Distances à parcourir:

Havre-Saint-Pierre à Baie-Johan-Beetz:	62,3 kilomètres
Baie-Johan-Beetz à Aguanish	: 60,0 kilomètres
Aguanish à Natashquan	: 28,2 kilomètres
Havre-Saint-Pierre à Natashquan	: 150,5 kilomètres

L'analyse du parcours, séparant Havre-Saint-Pierre de Natashquan, démontre que seulement deux villages (Baie-Johan-Beetz et Aguanish) offrent officiellement des possibilités d'arrêt sur une longueur à parcourir de 150,2 kilomètres. Cette situation force les usagers à effectuer d'un seul trait des distances de 28 à 62 kilomètres entre les villages. Un si faible morcèlement du trajet accentuera la fatigue de l'usager et affectera son confort et sa sécurité.

D'autre part, l'étroitesse des accotements (voir figure 2) et l'absence de chemins secondaires accédant à la route 138 proposée empêcheront les automobilistes et les camionneurs d'effectuer des manoeuvres de virages ou des arrêts à l'extérieur de la plate-forme routière, si de telles manoeuvres s'avèrent nécessaires. Ce contexte particulier de la nouvelle infrastructure risque ainsi de porter atteinte au confort et à la sécurité des usagers.

La réalisation de belvédères morcèlerait le trajet Havre-Saint-Pierre - Natashquan et favoriserait des manoeuvres de virages et des arrêts à l'extérieur de la plate-forme routière. Par conséquent, la fatigue des usagers serait diminuée et leur sécurité ainsi que leur confort seraient accrus.

VOCATION TOURISTIQUE DE LA ROUTE 138

En plus de concrétiser le désenclavement de la Côte-Nord et de contribuer à l'essor économique régional, la route 138 assumera une vocation touristique incontestable. D'ailleurs, dans son schéma d'aménagement, la municipalité régionale de comté de la Minganie définit la route 138 comme étant un corridor panoramique à protéger. Le schéma reconnaît aussi la nécessité de la mise en place d'un véritable réseau récréotouristique assurant la mise en valeur des sites et attraits présentant un intérêt particulier, notamment le long de la route 138.

Par conséquent, la vocation touristique de la route 138 sous-entend la présence d'infrastructures d'accueil planifiées selon les besoins des futurs visiteurs. Sans ces aménagements, l'intérêt touristique s'en trouverait diminué et l'expérience de l'usager perdrait de sa valeur.

La réalisation de belvédères appuierait la vocation panoramique et touristique de la route 138. Elle contribuerait à la mise en valeur récréotouristique du milieu et offrirait des infrastructures enrichissant l'expérience visuelle et l'intérêt des visiteurs.

ATTRAITES DU PAYSAGE

Outre les vocations qu'elle cumulera, la route 138 donnera accès à des éléments uniques du paysage québécois: Crête Blanche, mont Sainte-Geneviève, villages de Baie-Johan-Beetz et de Natashquan, ouvertures visuelles vers le golfe Saint-Laurent, etc. L'unicité de ces attraits incitera les visiteurs à s'arrêter afin de mieux les observer. Sans l'aménagement de lieux d'observation, les usagers risquent de s'immobiliser à des endroits non sécuritaires et pourraient entreprendre des actions portant atteinte à l'intégrité du milieu naturel de la Côte-Nord (marche sur des zones sensibles, etc.).

La réalisation de belvédères favoriserait l'observation des attraits du paysage à des endroits sécuritaires tout en respectant le plus possible l'intégrité du milieu naturel.

2.2 SÉLECTION DES SITES PROPOSÉS

La sélection des emplacements des belvédères s'appuie sur deux ensembles de critères de base importants.

ATTRAIT ET POTENTIEL ÉDUCATIF

Dans un premier temps, les trois facteurs prépondérants retenus lors du choix des sites demeurent: la qualité de leurs ouvertures visuelles, leur proximité d'un attrait exceptionnel du paysage et l'importance de leur potentiel éducatif.

CONFORT DES USAGERS

Dans un deuxième temps, l'emplacement des belvédères devra, dans la mesure du possible, être surélevé et exposé aux vents dominants afin d'éviter la présence d'insectes affectant le confort des usagers. De plus, les sites proposés devront être localisés à proximité de la route afin d'être rapidement accessibles sans une trop longue randonnée.

**TABLEAU 1: JUSTIFICATION DE LA
RÉALISATION DES BELVÉDÈRES**

1. Sécurité et confort des usagers

- Présence de deux villages entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan pour une distance à parcourir de 150,2 kilomètres.
- Accotements étroits (1 mètre) et absence de chemins secondaires accédant à la route 138 pour effectuer des arrêts et des virages à l'extérieur de la plate-forme routière.

2. Vocation touristique de la route 138

- Intentions du schéma d'aménagement de la M.R.C. de la Minganie définissant la route 138 comme étant un corridor panoramique et énonçant une volonté de mise en valeur récréo-touristique du milieu, notamment le long de la route 138.
- La vocation touristique de la route 138 sous-entend la présence d'infrastructures d'accueil répondant aux besoins des futurs visiteurs.

3. Attraitis du paysage

- Nouvelle route donnant accès à des éléments uniques du paysage québécois que les usagers désirent observer.

3.0 BELVÉDÈRES PROPOSÉS

Les différentes composantes de l'inventaire ainsi que l'analyse du milieu, utiles pour déceler les points d'intérêt devant être valorisés, ont été étudiées à partir des informations et recommandations compilées dans les documents suivants:

- Route 138 - Baie-Johan-Beetz à rivière Pashashibou. Analyse visuelle.
- Prolongement de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz. Étude environnementale. Rapport d'étape 1,2 et 3.
- Route 138 - Région Havre-Saint-Pierre - Rivière Joachim. Étude éco-géomorphologique de la route 138.
- Route 138 - Baie-Johan-Beetz à rivière Pashashibou. Relevés de végétation.
- Route 138 - Étude floristique entre Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz.
- Route 138 - Baie-Johan-Beetz à rivière Pashashibou. Reconnaissance archéologique dans le corridor d'étude. Rapport d'étape.
- Route 138 - Étude de potentiel archéologique Havre-Saint-Pierre - Baie-Johan-Beetz.
- Route 138 - Étude de potentiel archéologique Baie-Johan-Beetz à rivière Pashashibou.
- Route 138 - Étude d'impact sur l'environnement, tronçon Havre-Saint-Pierre à rivière Joachim.
- Route 138 - Étude d'impact sur l'environnement, tronçon Baie-Johan-Beetz à la rivière Pashashibou.
- Schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de la Minganie.

La localisation des belvédères proposés a été précisée à l'aide d'une visite de terrain effectuée en octobre 1988. La thématique appropriée à chacun des sites a été élaborée lors d'une discussion en équipe pluridisciplinaire.

3.1 ATTRAITS DU MILIEU

Les critères de sélection des sites, énoncés à la section 2.2, la consultation de la documentation traitant du milieu que traversera le prolongement de la route 138, notre visite de terrain et les différents avis professionnels recueillis ont permis de dégager neuf sites qui constitueraient des arrêts touristiques attrayants pour les usagers de la route. Le tableau 2 résume les principaux attraits des belvédères proposés et les contraintes à considérer lors de leur aménagement.

Parmi les neuf emplacements suggérés, ceux de la Montagne Ronde, de la Galette(1), du mont Sainte-Geneviève, du village de Baie-Johan-Beetz, de la Crête Blanche et de la baie Pontbriand demeurent les sites les plus exceptionnels qui renferment un potentiel éducatif, touristique et visuel important et qui pourront être aménagés sans difficulté.

Par contre, les sites de la rivière du Nord-Ouest, de la rivière Corneille et de la baie Jalobert demeurent plus problématiques et nécessiteront une réflexion d'aménagement plus approfondie. Il faudra rapprocher au maximum les belvédères des berges des rivières et aménager des aires d'observation surélevées facilitant la perception du golfe Saint-Laurent. En ce qui a trait au site de la baie Jalobert, il demeure important de localiser le belvédère à proximité des marais salés et de s'assurer qu'ils seront bien perçus afin d'appuyer l'approche thématique (marais salés) mise de l'avant par cet arrêt touristique. De même, il serait

1) L'appellation "La Galette" correspond à un plateau rocheux (calcaire) de type méssa qui est partiellement enseveli sous des formations deltaïques et tourbeuses. Cette appellation n'est pas officiellement répertoriée et ne sert ici qu'à une fin de localisation et de différenciation du relief.

TABLEAU 2: ATTRAITS MAJEURS ET CONTRAINTES

SITES PROPOSÉS	JUSTIFICATION			CONTRAINTES D'AMÉNAGEMENT	
	Description des principaux attraits	Intérêt visuel	Thématique (attrait éducatif)		Attrait touristique
1. Montagne Ronde	Vaste vue panoramique vers le golfe Saint-Laurent, les îles de Mingan et le paysage côtier de Havre-Saint-Pierre.	*	*	*	Préserver la vue panoramique
2. La Galette	Flore particulière liée à la présence d'une falaise de calcaire.	à développer	*	*	Présence d'une carrière à proximité du site proposé
3. Rivière du Nord-Ouest	Présence d'un cours d'eau. Vaste ouverture visuelle jusqu'à la limite côtière. Perception d'un paysage de tourbière.	à développer	à développer	*	Présence d'une sablière à proximité du site proposé. Localiser le site le plus près possible de la rivière. Permettre la perception du golfe Saint-Laurent.
4. Mont Sainte-Geneviève	Perception d'un important repère visuel (relief avec une forme unique).	*	*	*	Préserver la vue vers le mont Sainte-Geneviève
5. Rivière Corneille	Présence d'un cours d'eau. Bonne ouverture visuelle vers le paysage côtier.	à développer	à développer	*	Localiser le site le plus près possible de la rivière. Permettre la perception du golfe Saint-Laurent.
6. Village de Baie-Johan-Beetz	Implantation humaine possédant un cachet unique. Présence de la maison historique Johan Beetz.	*	*	*	Préserver la vue vers le village, la maison historique et le golfe Saint-Laurent.
7. Crête Blanche	Perception d'un important repère visuel (massif rocheux blanc) et de l'estuaire de la rivière Watshishou	*	*	*	Préserver la vue vers la Crête Blanche, l'estuaire de la rivière et le golfe Saint-Laurent
8. Baie Pontbriand	Présence d'un important site archéologique et de la baie Pontbriand	*	*	*	Préserver la vue vers le site archéologique, la chute et la baie Pontbriand
9. Baie Jalobert	Promontoir en surplomb de marais salés. Perception du golfe Saint-Laurent	à développer	*	*	Localiser le site près des marais salés. Permettre la perception de la baie et du golfe Saint-Laurent.

* Attrait et intérêt majeurs

extrêmement intéressant que le belvédère de la baie Jalobert assure un bon accès visuel vers le golfe Saint-Laurent ce qui ajouterait beaucoup à l'attrait du paysage observé.

Lors de la planification des aménagements définitifs des belvédères, il faudra aussi considérer quelques éléments de contraintes majeures. La construction de la route 138 nécessitera la réalisation d'une sablière à la hauteur de la rivière du Nord et d'une carrière près de la Galette. La réalisation des belvédères à ces endroits respectifs oblige donc un réaménagement complet de la sablière et de la carrière en plus d'exiger que le plan d'extraction des matériaux minimise la perception des cicatrices visuelles qui marqueront le paysage après les travaux d'exploitation.

3.2 CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT DES BELVÉDÈRES

Afin de maximiser l'intérêt des usagers et la durabilité des interventions réalisées, les concepts d'aménagement des belvédères se baseront sur un certain nombre de principes (voir tableau 3).

LOCALISATION DU SITE

Tel que discuté dans la section 2.2, la localisation des sites proposés devra s'effectuer près de la route 138, dans un endroit surelévé et exposé aux vents, à proximité d'un attrait exceptionnel du paysage, et assurer une bonne mise en valeur visuelle, touristique et éducative du milieu.

APPROCHE THÉMATIQUE

Le volet éducatif restera déterminant lors de l'élaboration des concepts d'aménagement des belvédères. Cette approche va au-delà de l'observation d'un attrait et vise une compréhension des mécanismes qui ont engendré la formation du paysage perçu. Une telle préoccupation attribuera un thème à chaque site proposé, personnalisera les aménagements et complètera l'intérêt et la curiosité des usagers. Le thème sera choisi en fonction de son potentiel éducatif et touristique, de son intérêt visuel et de sa capacité à mettre en valeur un élément exceptionnel du paysage naturel et/ou humain.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ

Les concepts de l'aménagement paysager des belvédères devront être planifiés de façon à insérer l'infrastructure dans le milieu plutôt que d'imposer sa présence. Cette intégration prend toute son importance dans le contexte particulier de la Côte-Nord où le paysage naturel domine la perception des observateurs.

Ainsi, en respect du principe d'intégration, le mobilier des belvédères et les structures construites devront utiliser des matériaux et des formes du paysage naturel qui caractérise la région des sites aménagés. Lorsque des plantations seront proposées, les espèces retenues devront être sélectionnées selon la composition végétale indigène et être bien adaptées aux conditions climatiques du milieu.

Les concepts d'aménagement paysager devront inclure les fonctions suivantes: aires de stationnement, aires d'observation, aires de repos et sentiers d'accès aux belvédères. De plus, une signalisation adéquate en bordure de la route 138 et des panneaux expliquant la thématique choisie seront prévus afin de compléter l'aménagement et la promotion des sites proposés.

Sauf exception, toutes les surfaces où circuleront les usagers et les aires de repos devront être clairement délimitées par des structures et des trottoirs entourés par une rampe. Ce principe aidera à respecter l'intégrité naturelle des sites aménagés, évitera le piétinement des surfaces sensibles et offrira un meilleur confort lors des déplacements des usagers.

Finalement, les aménagements proposés devront être durables et exiger un entretien facile.

TABLEAU 3: PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES BELVÉDÈRES

1. Localisation du site

- . A proximité de la route
- . Dans un endroit surélevé et exposé aux vents
- . En fonction du choix du thème
- . A proximité d'un attrait exceptionnel du paysage
- . Site assurant une bonne mise en valeur visuelle, touristique et éducative du milieu

2. Approche thématique

- . Concept d'aménagement élaboré à partir d'un thème choisi pour son potentiel visuel et touristique et soutenant la mise en valeur éducative des attraits en complétant l'observation du paysage par la compréhension de ses origines.
- . But recherché: augmenter l'intérêt, répondre à la curiosité des observateurs et personnaliser chaque belvédère.

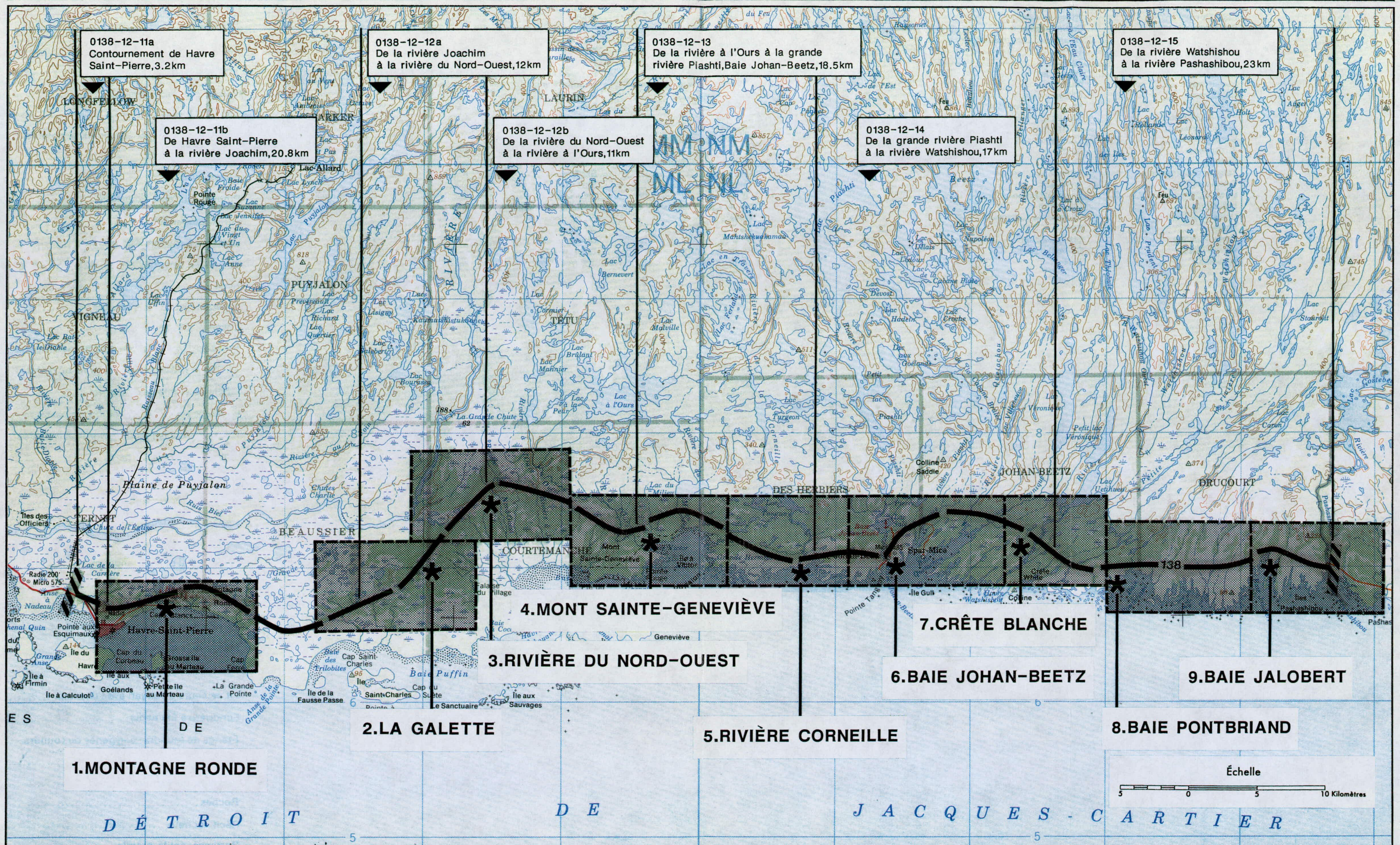
3. Aménagement paysager

- . Concepts d'aménagement, mobiliers et plantations ne dominant pas le milieu naturel.
- . Matériaux utilisés en fonction de la composition qui caractérise l'environnement du site proposé.
- . En plus des fonctions d'utilisation des sites par les usagers, prévoir une signalisation en bordure de la route 138 et des panneaux thématiques.
- . Les surfaces de circulation et aires aménagées devront être délimitées par des structures et des trottoirs.
- . Concevoir un aménagement durable et facile à entretenir.

3.3 FICHES DESCRIPTIVES

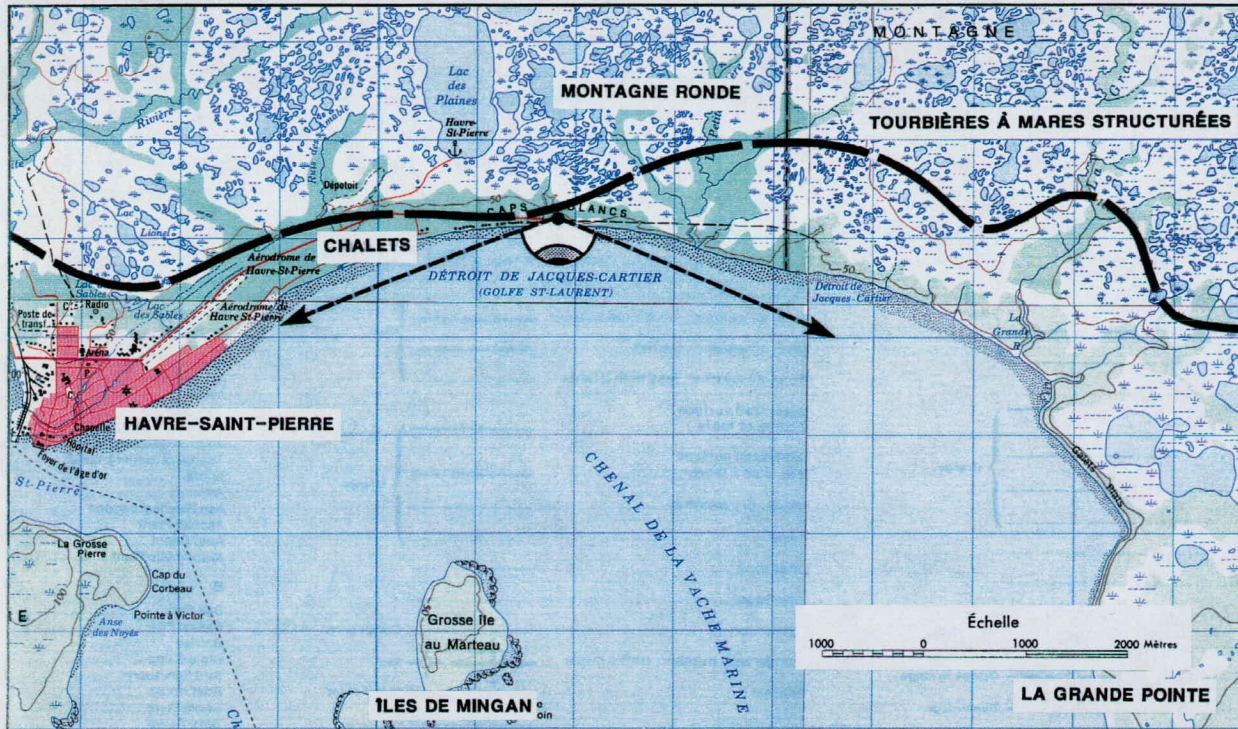
Afin de compléter notre réflexion de mise en valeur du milieu via l'implantation de belvédères en bordure de la route 138, il s'est avéré essentiel de définir les lignes directrices conceptuelles qui orienteront la préparation des plans et devis. Ces principaux objectifs d'aménagement (localisation des belvédères, avenues thématiques à élaborer, champ visuel observé à valoriser et concept d'aménagement paysager proposé) sont décrits dans les fiches explicatives des figures 3 à 12.

La localisation précise des belvédères des rivières du Nord-Ouest et Corneille et celui de la baie Jalobert devra être finalisée de façon à répondre le plus possible aux contraintes d'aménagement énumérées au tableau 2. Les documents photographiques qui ont été utilisées pour réaliser les fiches descriptives de la rivière du Nord-Ouest, du mont Sainte-Geneviève, de la rivière Corneille, de la baie Pontbriand et de la baie Jalobert ont été réalisés avec une caméra munie d'un objectif de 28 mm. La perspective du paysage n'est pas exacte, l'arrière-plan réel étant plus rapproché que l'indique les photos.



LOCALISATION DES SITES PROPOSÉS

FICHE DESCRIPTIVE:



ROUTE 138 ENTRE HAVRE-SAINT-PIERRE ET RIVIÈRE PASHASHIBOU

1. MONTAGNE RONDE

- LOCALISATION DU SITE PROPOSÉ:

Au nord-est des chalets implantés à l'ouest de la Montagne Ronde.

- CHAMP VISUEL OBSERVÉ (VOIR PHOTOS):

Le golfe Saint-Laurent, le paysage côtier de la Grande Pointe jusqu'à l'agglomération de Havre-Saint-Pierre et les îles de Mingan.

- THÈME PROPOSÉ:

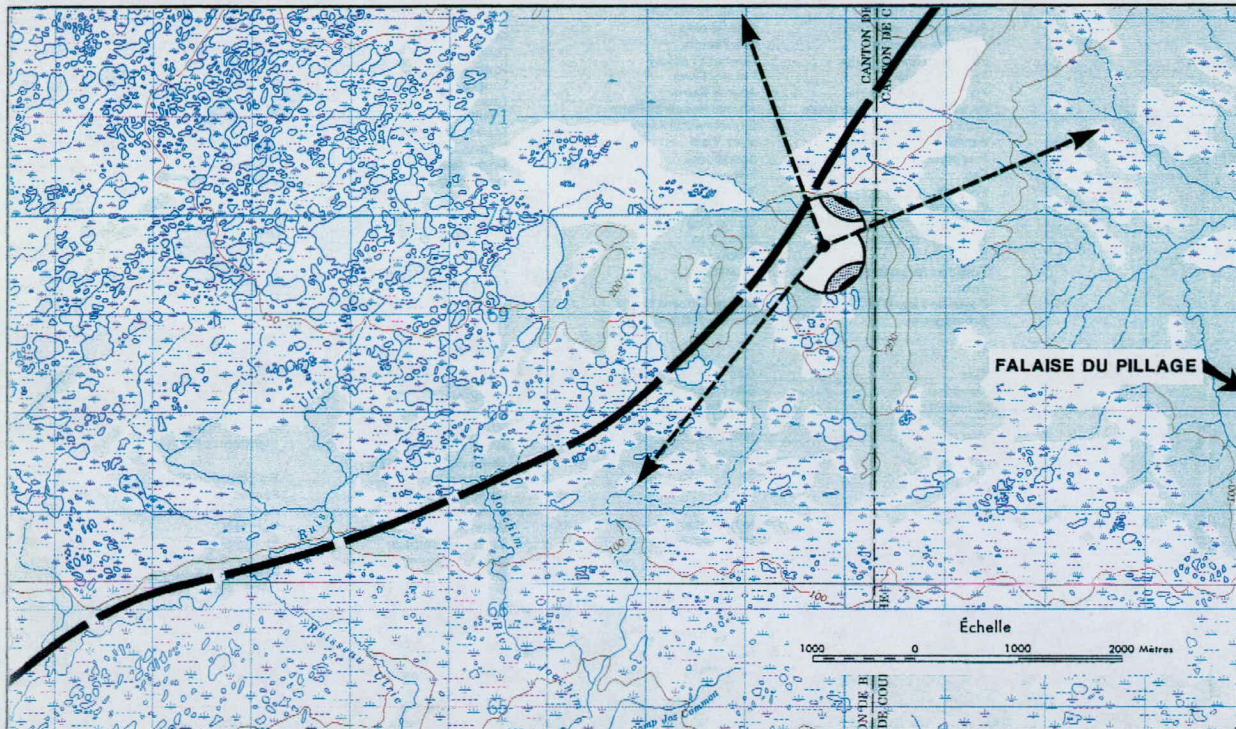
Préhistoire et histoire de l'occupation humaine à Havre-Saint-Pierre. Historique toponymique de l'origine du nom "Havre-Saint-Pierre". Historique des formations géologiques des îles de Mingan. Informations traitant des tourbières à mares structurées que traverse la route 138 à l'est du belvédère projeté.

- CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ:

Aire de stationnement, aire de repos, aire d'observation, plantations, mobilier, thématique et signalisation indiquant la présence d'un belvédère en bordure de la route 138.



FICHE DESCRIPTIVE:



ROUTE 138 ENTRE HAVRE-SAINT-PIERRE ET RIVIÈRE PASHASHIBOU

2.LA GALETTE

• LOCALISATION DU SITE PROPOSÉ:

A la hauteur d'un plateau rocheux (calcaire) au nord-ouest de la Falaise du Pillage.

• CHAMP VISUEL OBSERVÉ (VOIR PHOTOS):

Ouverture visuelle sur tourbières ombrotrophes et minérotrophes. Vue en surplomb au-dessus de la falaise.

• THÈME PROPOSÉ:

Géomorphologie et morphogénèse du secteur. Particularité de la distribution de la flore dû à la présence de calcaire et à la modification du régime nutritif (hydrique) des sols.

• CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ:

Aire de stationnement, sentier d'accès au belvédère, rampe d'accès au pied de la falaise, aire d'observation surélevée au sommet de la falaise (à évaluer), aire de repos, mobilier d'affichage thématique et signalisation indiquant la présence d'un belvédère en bordure de la route 138.



VUE À PARTIR DU PLATEAU DE CALCAIRE



FALAISE DE CALCAIRE

FICHE DESCRIPTIVE:



ROUTE 138 ENTRE HAVRE-SAINT-PIERRE ET RIVIÈRE PASHASHIBOU

3. RIVIÈRE DU NORD-OUEST

• LOCALISATION DU SITE PROPOSÉ:

A l'ouest de la rivière du nord-ouest

• CHAMP VISUEL OBSERVÉ (VOIR PHOTOS):

Vaste ouverture visuelle sur une forêt ouverte et des tourbières. Limite visuelle entre deux types de forêts.

• THÈME PROPOSÉ:

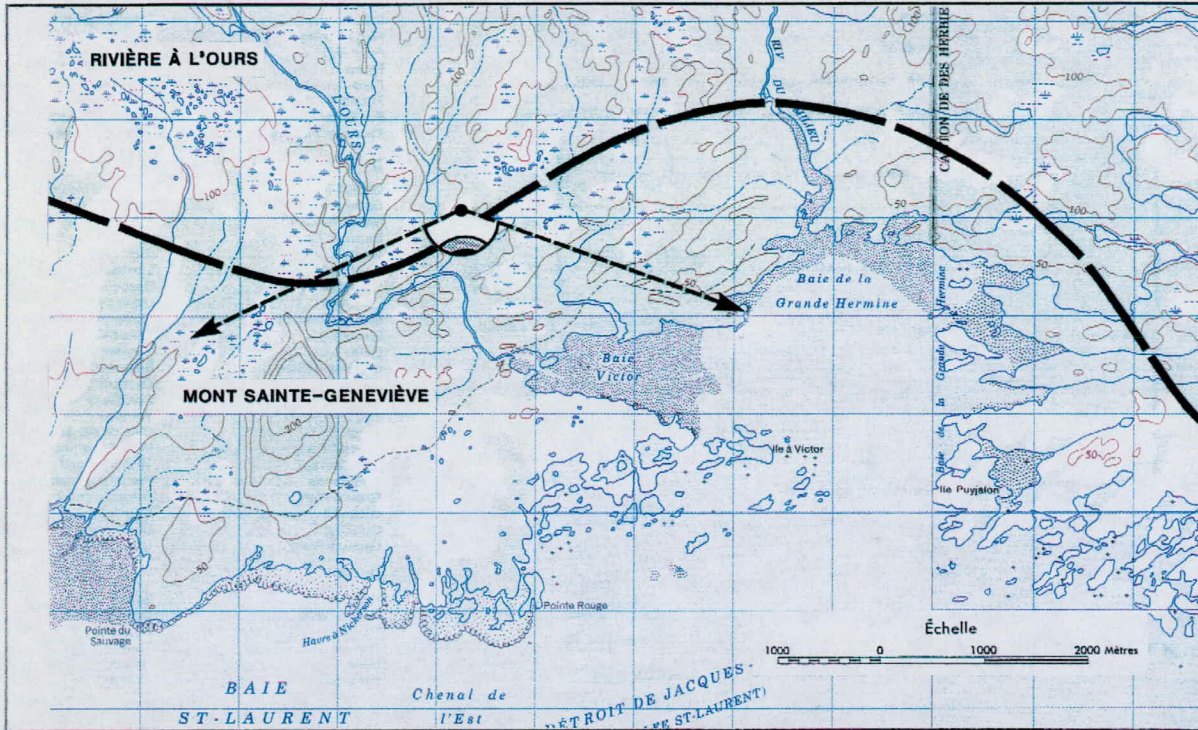
Morphogénèse des cordons littoraux. Particularité de la flore exposée aux vents. Transition de la forêt humide (mélèze) à une forêt en milieu sec (pessière à cladonie). Lit de la rivière incisée dans une formation deltaïque (matériaux meubles).

• CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ:

Aire de stationnement, sentier d'accès au belvédère, aire de repos, aire d'observation surélevée, mobilier, panneau d'affichage thématique et signalisation indiquant la présence d'un belvédère en bordure de la route 138.



FICHE DESCRIPTIVE:



ROUTE 138 ENTRE HAVRE-SAINT-PIERRE ET RIVIÈRE PASHASHIBOU 4. MONT SAINTE-GENEVIÈVE

• LOCALISATION DU SITE PROPOSÉ:

A l'est de la rivière à l'ours

• CHAMP VISUEL OBSERVÉ (VOIR PHOTOS):

Vallée de la rivière à l'ours, paysage de tourbière en arrière-plan et mont Ste-Geneviève.

• THÈME PROPOSÉ:

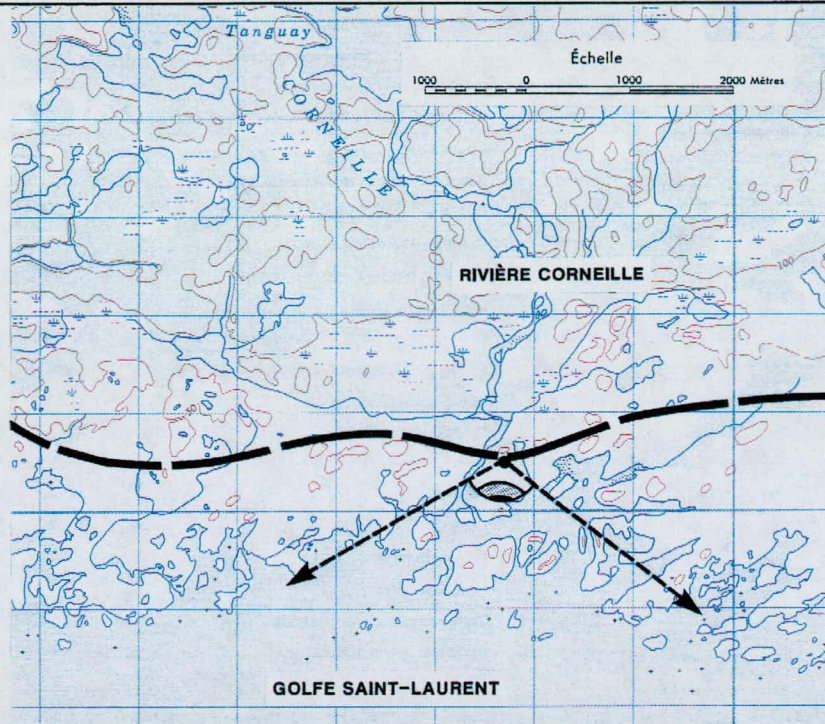
Morphogenèse du mont Ste-Geneviève: discordances stratigraphiques entre la formation granitique et la formation calcaire. Particularité de la végétation associée au mont Ste-Geneviève.

• CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ:

Aire de stationnement, sentier d'accès au belvédère, aire de repos, aire d'observation, mobilier, panneau d'affichage thématique et signalisation indiquant la présence d'un belvédère en bordure de la route 138.



FICHE DESCRIPTIVE:



ROUTE 138 ENTRE HAVRE-SAINT-PIERRE ET RIVIÈRE PASHASHIBOU

5. RIVIÈRE CORNEILLE

• LOCALISATION DU SITE PROPOSÉ:

A l'est de la rivière Corneille

• CHAMP VISUEL OBSERVÉ (VOIR PHOTOS):

Rivière très encaissée en arrière-plan. Paysage d'affleurements rocheux.

• THÈME PROPOSÉ:

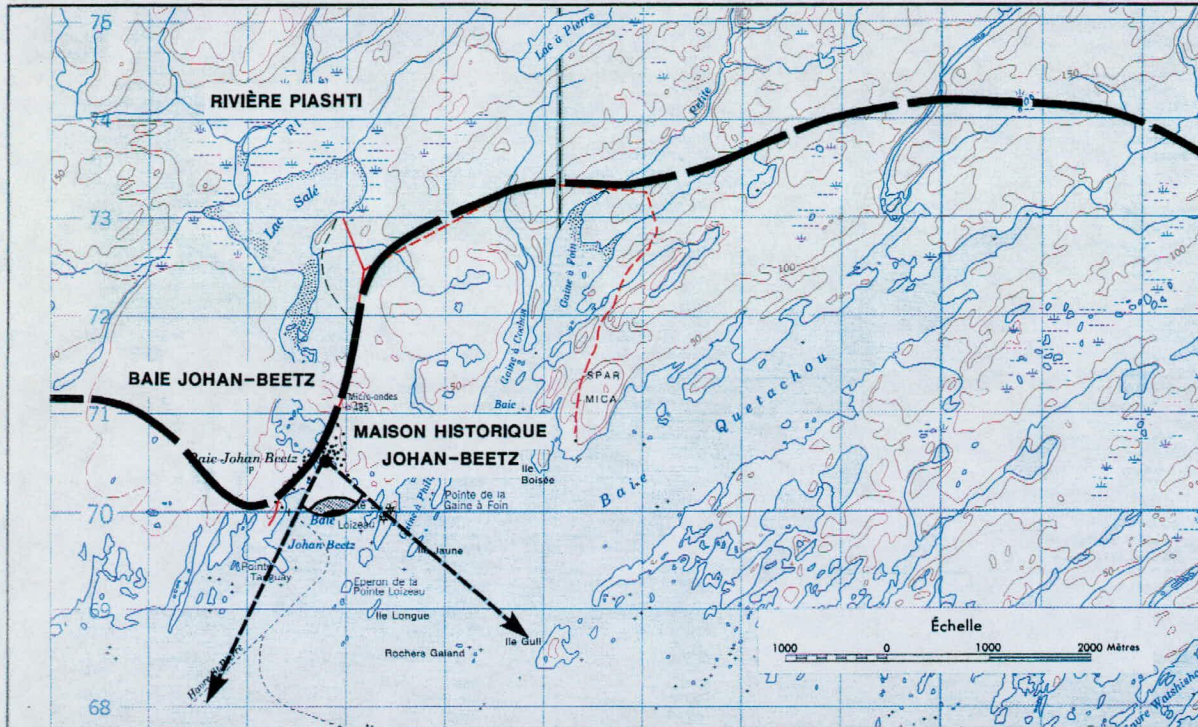
Le saumon, identification, habitat et cycle de reproduction. Parcours de la rivière suivant la structure géologique (failles) du socle rocheux expliquant la présence de chutes et de fosses.

• CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ:

Aire de stationnement, sentier d'accès au belvédère, aire de repos, aire d'observation surélevée, mobilier panneau d'affichage thématique et signalisation indiquant la présence d'un belvédère en bordure de la route 138.



FICHE DESCRIPTIVE:



ROUTE 138 ENTRE HAVRE-SAINT-PIERRE ET RIVIÈRE PASHASHIBOU

6. BAIE JOHAN-BEETZ

• LOCALISATION DU SITE PROPOSÉ:

A baie-Johan-Beetz, à l'ouest de la rivière Piashti

• CHAMP VISUEL OBSERVÉ (VOIR PHOTOS):

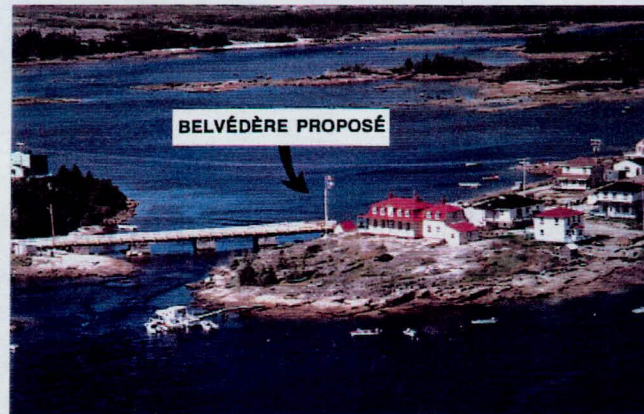
Maison historique de Johan Beetz, village de Baie-Johan-Beetz, estuaire de la rivière Piashti et le golfe Saint-Laurent.

• THÈME PROPOSÉ:

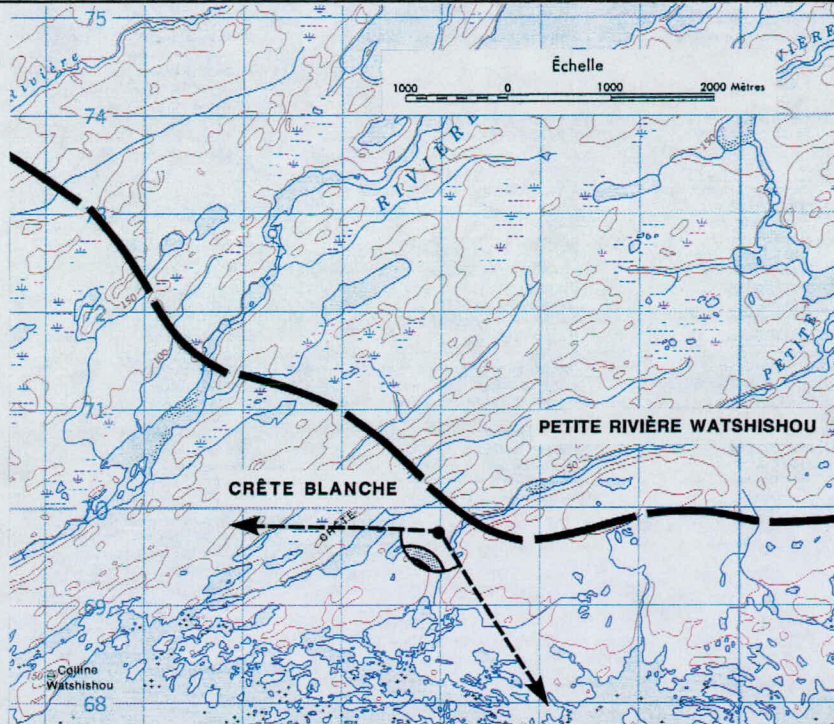
Préhistoire et histoire de l'occupation humaine dans la Baie-Johan-Beetz. Toponomie du nom "Baie-Johan-Beetz" et historique des autres toponymes donnés au village. Historique du Manoir Johan-Beetz. Historique des autres toponymes régionaux.

• CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ:

Aire de stationnement, sentier d'accès au belvédère, plantations aire de repos, aire d'observation, kiosque (pergola) intégré à l'environnement du Manoir Johan-Beetz, mobilier, panneau d'affichage thématique et signalisation indiquant la présence d'un belvédère en bordure de la route 138.



FICHE DESCRIPTIVE:



ROUTE 138 ENTRE HAVRE-SAINT-PIERRE ET RIVIÈRE PASHASHIBOU

7. CRÊTE BLANCHE

• LOCALISATION DU SITE PROPOSÉ:

A l'ouest de la petite rivière Watshishou

• CHAMP VISUEL OBSERVÉ (VOIR PHOTOS):

Crête Blanche, petite rivière Watshishou, paysage rocheux recouvert de lichens et d'îlots boisés et la bordure côtière du golfe Saint-Laurent en arrière-plan.

• THÈME PROPOSÉ:

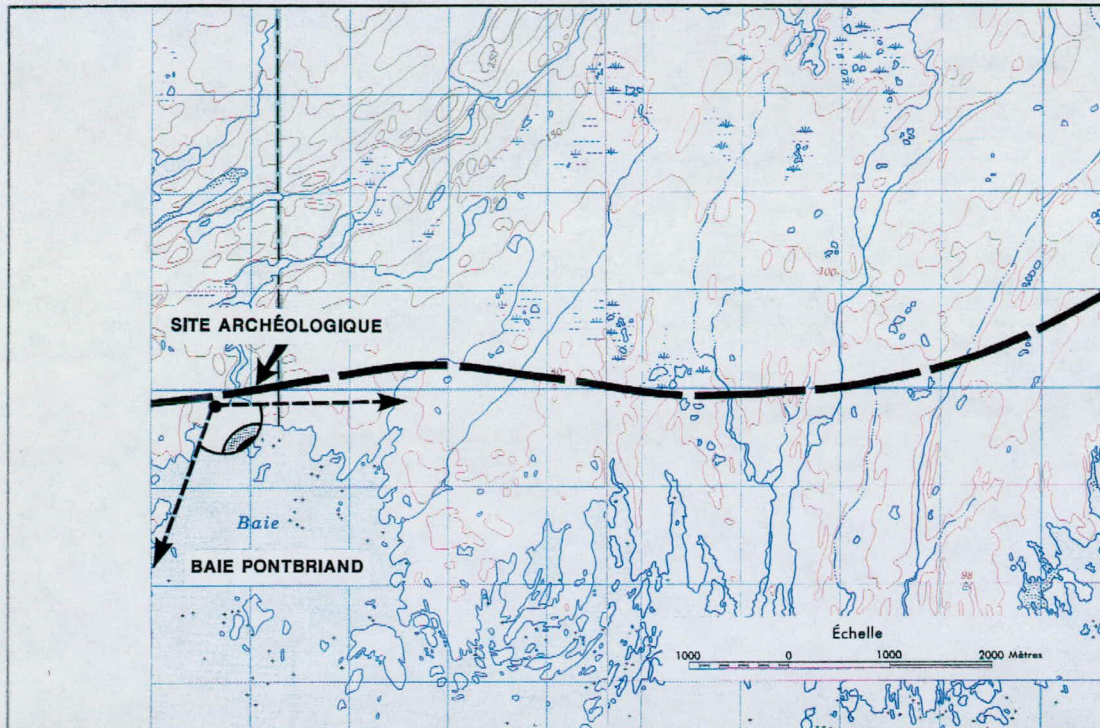
Formation géologique particulière (crête de quartz) historique toponymique du nom "Watshishou" que porte la rivière. Utilisation préhistorique, historique et moderne du quartz dans la société. Particularité de la flore sur les affleurements rocheux (lichens).

• CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ:

Aire de stationnement, sentier d'accès au belvédère, aire de repos, aire d'observation, mobilier, panneau d'affichage thématique et signalisation indiquant la présence d'un belvédère en bordure de la route 138.



FICHE DESCRIPTIVE:



ROUTE 138 ENTRE HAVRE-SAINT-PIERRE ET RIVIÈRE PASHASHIBOU

8. BAIE PONTBRIAND

• LOCALISATION DU SITE PROPOSÉ:

Au centre de la Baie Pontbriand

• CHAMP VISUEL OBSERVÉ (VOIR PHOTOS):

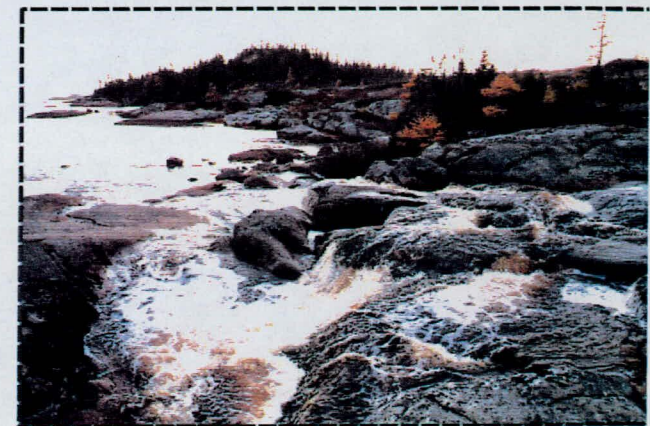
Un affluent de la Baie Pontbriand et sa chute en bordure de celle-ci, la Baie Pontbriand et le golfe Saint-Laurent et arrière-plan.

• THÈME PROPOSÉ:

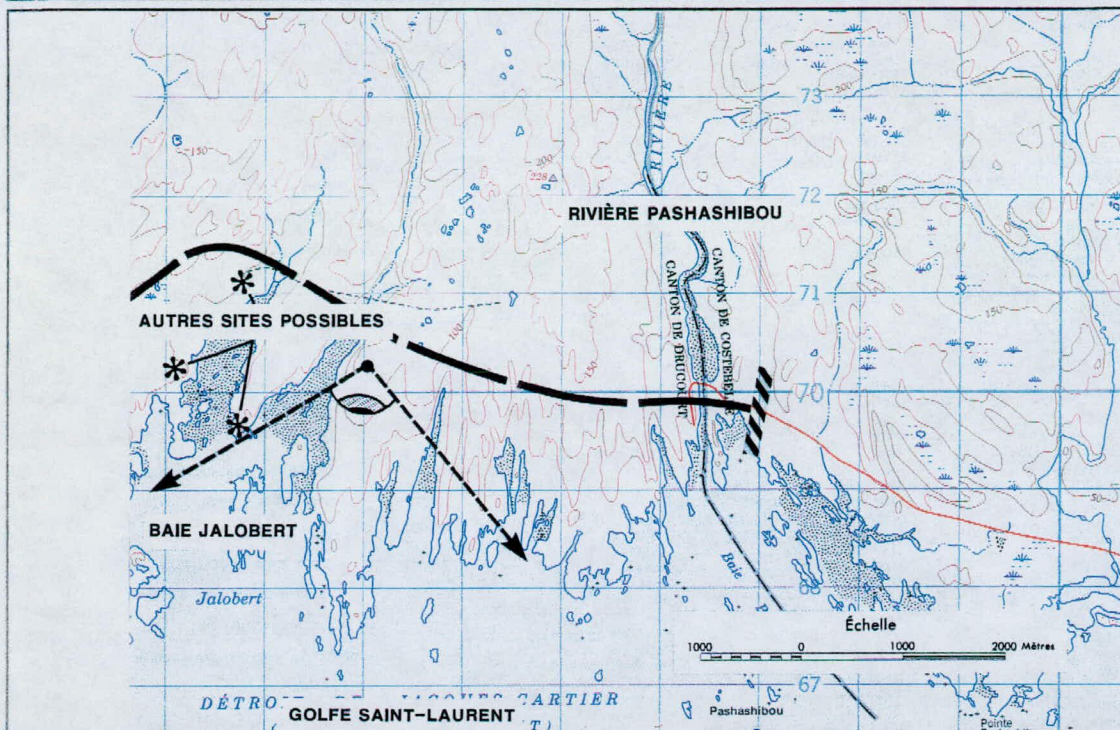
Occupation préhistorique en bordure de la Baie Pontbriand basée sur les fouilles archéologiques effectuées par le ministère des Transports. Description paléogéographique du site archéologique.

• CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ:

Aire de stationnement, sentier d'accès au belvédère, aire de repos, aire d'observation, mobilier, panneau d'affichage thématique et signalisation indiquant la présence d'un belvédère en bordure de la route 138.



FICHE DESCRIPTIVE:



ROUTE 138 ENTRE HAVRE-SAINT-PIERRE ET RIVIÈRE PASHASHIBOU

9. BAIE JALOBERT

• LOCALISATION DU SITE PROPOSÉ:

A l'est de la Baie Jalobert (emplacement à réévaluer)

• CHAMP VISUEL OBSERVÉ (VOIR PHOTOS):

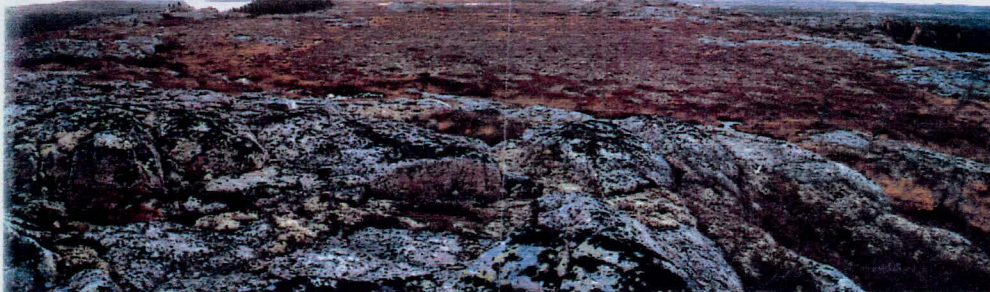
Large ouverture visuelle vers un paysage rocheux recouvert majoritairement de lichens. Perception de la Baie Jalobert en arrière-plan.

• THÈME PROPOSÉ:

Si un emplacement permet la perception des marais salés de la Baie Jalobert. Dynamique et rôle faunique d'un marais salés. Particularité de sa végétation et de sa faune.

• CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER PROPOSÉ:

Aire de stationnement, sentier d'accès au belvédère, aire de repos, aire d'observation surélevée, mobilier, panneau d'affichage thématique et signalisation indiquant la présence d'un belvédère en bordure de la route 138.



3.4 AUTRES MESURES DE MISE EN VALEUR

L'implantation d'un réseau de belvédères en bordure de la route 138 s'insère dans une perspective globale de mise en valeur du territoire régional. D'autres organismes et ministères contribuent et contribueront à consolider le plan d'action du développement du tourisme sur la Côte-Nord. Dans ce contexte, des lieux attrayants tel que la Grande Pointe, à l'est de la Montagne Ronde, et l'emplacement de l'ancienne mine de SPAR-MICA, à l'est de Baie-Johan-Beetz, demeurent des éléments clefs de mise en valeur.

Pour sa part, le ministère des Transports du Québec, lors de la construction de la route 138, devrait appliquer un certain nombre de mesures qui contribueraient à conserver le cachet unique du paysage de la Côte-Nord et par le fait même préserveraient son intérêt touristique.

La conception des structures, qui traverseront les rivières, devrait être soucieuse d'une bonne intégration visuelle et préserver la composition ainsi que la valeur des paysages traversés. Les glissières devraient être ajourées de façon à faciliter l'observation des cours d'eau.

Au-dessus de la rivière du Milieu, la structure devrait favoriser l'arrêt des automobilistes, circulant vers Natashquan, par l'ajout d'un trottoir sur le pont et d'un stationnement à l'entrée de celui-ci ou autres mesures équivalentes. A cet endroit le pont est localisé au sommet d'une chute importante de la rivière du Milieu et, il serait pertinent de favoriser l'observation de celle-ci.

Un réaménagement des sablières, gravières et carrières utiles à la réalisation de la route 138 devrait être obligatoirement réalisé après l'exploitation des sources d'emprunt. En autant que les conditions du milieu perturbé le permettent, ce réaménagement devrait inclure, en plus d'un nivellement, un ensemencement ou un reboisement selon le type de paysage perturbé (forêt ou tourbière). Les surfaces exploitées ne devraient, en aucun cas, être perçues à partir de la route 138.

Lorsque l'élargissement des coupes de rocs est retenu comme source de matériaux de construction, le déblais de rocs devraient être découpés en cirque et la plate-forme située entre la route et la falaise de roc devrait être reboisée. Cette approche minimiserait la perception des élargissements et assurerait une intégration visuelle intéressante.

Le déboisement relatif à la réalisation du prolongement de la route 138 devra être minimisé. Il ne faudrait aucunement qu'un déboisement excessif donne l'impression que la route a préséance sur le paysage. Cette perception serait incompatible dans le contexte de la Côte-Nord où le paysage naturel domine le milieu. Pour les mêmes raisons, il faudra naturaliser (ensemencement ou végétalisation) les parcelles dénudées situées en bordure de la route lors de sa construction.

Une étude du tronçon existant de la route 138, entre la rivière Pashashibou et Natashquan, devrait explorer la possibilité d'implanter un belvédère supplémentaire qui assurerait la continuité du réseau d'arrêts touristiques proposé.

Finalement, le Ministère devra planifier une signalisation efficace des sites attrayants susceptibles d'intéresser les futurs usagers de la route 138.

Les quelques mesures énoncées dans cette section demeurent des généralités qui devront être adaptées au contexte particulier de chacun des tronçons de la route 138 projetée.

4.0 CONCLUSION

Les principales raisons suivantes justifient pleinement la réalisation d'un réseau de belvédères:

- la sécurité et le confort des usagers;
- la vocation touristique de la route 138, clairement appuyée par le schéma d'aménagement de la M.R.C. de la Minganie;
- la présence de plusieurs attraits exceptionnels en bordure de cette même route, qui incitent à l'observation;
- la nécessité d'un morcèlement plus fréquent des distances à parcourir entre les agglomérations de la Côte-Nord;
- l'absence de chemins secondaires favorisant les arrêts ou les virages à l'extérieur de la plate-forme routière.

Le présent document propose neuf sites d'intérêt possédant un potentiel de prime importance. Il demeure souhaitable que le ministère des Transports du Québec accepte d'intégrer des projets d'aménagement de belvédères dans sa volonté de prolonger la route 138.

Toutefois, de tels aménagements devront obéir à des principes d'intégration précis et respecter la composition particulière qui caractérise le paysage de la Côte-Nord. De plus, une approche thématique devra contribuer à maximiser l'intérêt des futurs visiteurs et à développer une compréhension des mécanismes ayant façonnés les paysages observés.

Finalement, dans un contexte plus global de mise en valeur, le ministère des Transports, lors de la construction de la route 138, doit s'assurer d'une bonne intégration de celle-ci et de ces infrastructures dans l'environnement et ce, pour soutenir la vocation touristique et panoramique de cet important axe routier.

5.0 BIBLIOGRAPHIE

- BEDARD, Yves et All. 1987. Étude d'impact sur l'environnement Prolongement de la route 138 - tronçon Havre-Saint-Pierre à Rivière Joachim. Service de l'environnement, M.T.Q., 47 p.
- BEDARD, Yves et All, 1987. Étude d'impact sur l'environnement Prolongement de la route 138 - tronçon Baie-Johan-Beetz à la Rivière Watshishou. Service de l'environnement, M.T.Q., 34 p.
- Canadian Mining Journal, 1957. Spar-Mica miners and millers of fedspar at Baie Johan Beetz, vol 78, no 12, p.76 à 79
- COUILLARD, Line et All, 1988. Étude floristique entre Havre-Saint-Pierre / Baie-Johan-Beetz, M.T.Q. 93 p.
- DUMON, Jean, 1988. Étude de potentiel archéologique - prolongement de la route 138 entre Baie-Johan-Beetz et la Rivière Pashashibou, Service de l'environnement, M.T.Q., 86 p.
- GAUDREAU, Richard, 1985. Analyse visuelle - route 138 - Baie Johan-Beetz à Rivière Pashashibou, Service de l'environnement, M.T.Q., 25 p.
- LAFORTE, Esther, 1985. Étude du potentiel archéologique - route 138, Havre-Saint-Pierre/Baie-Johan-Beetz. Rapport interne, Service de l'environnement, M.T.Q., 46 p.
- MORNEAU, François, 1986. Route 138 - Région Havre-Saint-Pierre/Baie-Johan-Beetz. Géomorphologie et aperçu du cadre écologique. Rapport interne, Service de l'environnement, M.T.Q., 46 p.

- MORNEAU, François, 1987. Étude des incidences éco-géomorphologiques de la route 138: Havre-Saint-Pierre/Rivière Joachim. Rapport interne, Service de l'environnement, Division des études environnementales Est, M.T.Q., 30 p.
- MARSAN, André et ass., 1979. Prolongement de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz. Description du milieu et identification du corridor de moindre impact. Rapport interne, Service de l'environnement, M.T.Q., 231 p.
- MARSAN, André et ass., 1983. Prolongement de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz. Évaluation comparative et choix du tracé préférentiel, parties ouest et est de l'aire d'étude. Rapport interne, Service de l'environnement, M.T.Q., 41 p.
- MARSAN, André et ass., 1983. Prolongement de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz. Étude détaillée d'impact sur l'environnement du tracé retenu. Rapport interne, Service de l'environnement, M.T.Q., 98 p.
- SOMCYNKY, Pablo, 1988. Reconnaissance archéologique dans le corridor d'étude Baie-Johan-Beetz à Rivière Pashashibou - Rapport d'étape conseil Attikamek - Montagnais.
- URBANEX, 1987. Schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de la Minganie. 85 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 066 976