

***Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue***

---

Étude technique

***Paysages d'ensemble***

DOCUMENT DE TRAVAIL

*Transports*  
Québec 

Août 2000

## **RECHERCHE ET RÉDACTION**

Richard Gaudreau, architecte de paysage

## **RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES**

Luc Ampleman, agent de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

Brigitte Goulet, biologiste, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

Diane Viens, architecte de paysage, Service des programmes et des ressources,  
DGMO

## **SOUTIEN TECHNIQUE**

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ

Angèle Prévost, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

## **REMERCIEMENTS**

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du Québec

Service des inventaires et plan

80, boulevard Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone: (819) 763-3237

Télécopieur: (819) 763-3493

## TABLE DES MATIÈRES

<b>RÉSUMÉ</b> .....	III
<b>1.0 INTRODUCTION</b> .....	1
<b>2.0 CONTEXTE</b> .....	3
<b>2.1 La démarche</b> .....	3
<b>2.2 Le contexte juridique</b> .....	3
2.2.1 Loi sur l'aménagement et l'urbanisme .....	4
2.2.2 Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.....	5
2.2.3 Loi sur la qualité de l'environnement.....	5
2.2.4 Loi sur les biens culturels.....	5
2.2.5 Statut de réserve de la biosphère .....	6
<b>3.0 LES PAYSAGES D'ENSEMBLE DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE</b> .....	7
<b>3.1 Le 49<sup>e</sup> nord</b> .....	11
3.1.1 Caractérisation .....	11
3.1.2 Éléments sensibles .....	13
<b>3.2 Le plateau abitibien</b> .....	14
3.2.1 Caractérisation.....	14
3.2.2 Éléments sensibles .....	16
<b>3.3 Les versants du Témiscamingue</b> .....	20
3.3.1 Caractérisation.....	20
3.3.2 Éléments sensibles .....	22
<b>4.0 ENJEUX ET ORIENTATIONS PAYSAGERS</b> .....	25
<b>LEXIQUE</b> .....	31
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	37

## **LISTE DES CARTES ET DES PHOTOGRAPHIES**

### **CARTES**

1	Les zones de rusticité du Québec.....	8
2	Les paysages d'ensemble de l'Abitibi-Témiscamingue .....	9

### **PHOTOGRAPHIES**

1	Paysage d'épinettes noires sur la route 393 nord .....	12
2	Vue de la rivière Bell sur la route 113 nord à Rapides-des-Cèdres .....	12
3	Vue de la rivière Laflamme sur la route 397 à Rochebaucourt .....	13
4	Traversée du Réservoir Dozois - Réserve faunique La Vérendrye .....	14
5	Vue de la rivière Kinojevis sur la route 117 à McWatters.....	15
6	Paysage agro-forestier de la MRC d'Abitibi-Ouest, sur la route 388.....	16
7	Vue du site de l'ancienne « Beatty gold mine » à Duparquet .....	17
8	Vue panoramique sur le lac Duparquet.....	19
9	Vue sur le lac Témiscamingue à Notre-Dame-du-Nord sur la route 101 .....	20
10	Paysage agro-forestier - route 101 près de Saint-Bruno-de-Guigues.....	21
11	Vue de la ville de Témiscaming et de l'usine Tembec .....	22
12	Affichage commercial - route 117 entre Val-d'Or et Malartic.....	27
13	La forêt stylisée de Senneterre – un seuil visuel à l'entrée de la ville .....	29

## RÉSUMÉ

L'étude technique sur les paysages d'ensemble s'inscrit dans le processus d'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Elle servira à alimenter les échanges entre les partenaires à chacune des étapes de consultations prévues au processus.

Soucieux d'assurer la pérennité de cette ressource importante qu'est le paysage, le ministère des Transports du Québec (MTQ) pose ici un premier constat sur la *sensibilité* et la *fragilité* des paysages traversés par son réseau routier. Le texte qui suit illustre l'*intérêt* que représentent ces paysages et propose certaines orientations susceptibles de guider les interventions d'aménagement à réaliser.

L'étude du paysage de la région de l'Abitibi-Témiscamingue caractérise et identifie les principaux enjeux régionaux liés au paysage. L'approche repose sur l'analyse des composantes du milieu biophysique et humain comprenant ainsi le cadre naturel et bâti. L'utilisation courante de ces espaces ainsi qu'une évaluation des attentes et de la *valeur attribuée* aux paysages par les principaux *observateurs* complètent notre analyse.

Ainsi en Abitibi-Témiscamingue, on observe trois grands *paysages d'ensemble*. Ils se profilent surtout, étant donné l'étendue du territoire et l'*uniformité* de la topographie, en fonction des limites des zones de rusticité. Le premier : Le *paysage d'ensemble* du 49<sup>e</sup> nord, coïncide avec la limite sud de la zone de rusticité 1b qui fait, en Abitibi, une brève incursion au sud du 49<sup>e</sup> degré de latitude nord. C'est un paysage de transition où l'épinette noire, au faîte caractéristique, apparaît en colonies isolées. La présence sporadique de cette espèce d'arbres, normalement associée aux paysages plus au nord, annonce à l'*observateur* qu'il progresse vers un paysage plus nordique. Ce paysage essentiellement forestier offre à l'usager des *vues fermées* par une végétation dense.

Le second paysage : le *paysage d'ensemble* du plateau abitibien, est le plus vaste des trois. C'est le domaine de la sapinière à bouleau blanc qui couvre pratiquement tout le territoire situé entre le Réservoir Dozois et Beaucanton. Il est parsemé de nombreux lacs et rivières tous aussi surprenant par leur beauté et leur dimension les uns que les autres. C'est le paysage de la démesure et de l'immensité où les distances défient l'imagination.

Le troisième : le *paysage d'ensemble* des versants du Témiscamingue, est localisé sur le versant sud-ouest du haut plateau des Laurentides. Il se distingue d'abord par des pentes douces mais continues qui descendent de l'Abitibi jusqu'à sa limite sud, qui est la rivière des Outaouais.

Sa limite nord est celle de la zone de rusticité 2b dans laquelle apparaît une forêt mixte où le bouleau jaune prédomine le sapin. C'est aussi un paysage de forêts et de lacs sauf entre le lac Témiscamingue et le lac des Quinze où l'agriculture prend le pas sur la forêt. Ce doux paysage agro-forestier tranche avec la vigueur du plateau abitibien autant par la nature de sa végétation plus feuillue que par l'ouverture de ses champs visuels. La route 101 entre Notre-Dame-du-Nord et Saint-Édouard-de-Fabre offre d'ailleurs plusieurs panoramas saisissants sur le lac Témiscamingue et la campagne environnante.

L'analyse de ces paysages d'ensemble permet d'identifier deux enjeux dominants liés aux paysages de l'Abitibi-Témiscamingue :

- Le premier consiste à reconnaître le paysage comme une ressource afin que son exploitation puisse contribuer à l'harmonisation du développement régional. Cela implique un soutien à l'établissement d'un réseau récréotouristique qui, à titre d'exemple, peut se traduire par des aménagements distinctifs, un entretien des abords routiers souples et une cohabitation harmonieuse avec le réseau des activités et des circulations douces propres aux activités récréotouristiques.
- Le second consiste à faire connaître la qualité des compositions paysagères de la région afin de développer la *lisibilité* du réseau de transport et des paysages d'*intérêt* de l'Abitibi-Témiscamingue. Cela implique une signalisation et un affichage permettant de bien orienter l'usager, non seulement en fonction des routes, mais aussi en identifiant les lieux et les éléments d'intérêt visuels. À titre d'exemple, l'identification des entrées de villes et de villages ainsi que la signalisation des points d'intérêts visuels sont à considérer. Par ailleurs, des aménagements distinctifs aux lieux d'entrées à la région telles que les frontières avec l'Ontario et l'accès via la Réserve faunique La Vérendrye, ainsi que le traitement de l'infrastructure routière rappelant le milieu traversé afin de permettre à l'usager de prendre conscience du paysage qu'il traverse constituent d'autres orientations d'interventions paysagères à explorer.

## 1.0 INTRODUCTION

Le paysage est l'étendue d'un territoire qui s'offre à la vue d'un *observateur*. Une telle étendue est caractérisée par son aspect. On trouve, par exemple, des paysages aux aspects agricoles et forestiers ou encore des paysages de types urbain et industriel. Cette définition nous rappelle les deux volets essentiels de la caractérisation du paysage. Le premier est l'étendue, c'est à dire l'espace visible à partir d'un point donné. Le deuxième est l'*observateur*, puisque le paysage est indissociable de la personne qui le regarde. Il y a deux types d'*observateurs* : le premier est l'*observateur* mobile. Il est soit usager du réseau de transport, soit en déplacement sur le territoire par le biais d'un réseau parallèle à celui du Ministère. Le second est fixe et il observe généralement le paysage à partir d'un point.

L'aménagement et l'entretien du réseau routier, sous la gestion du MTQ, répondent généralement à des critères de performance. Ceux-ci sont liés d'une part au comptage de circulation, qui détermine l'achalandage et facilite l'évaluation des besoins, et d'autre part, à des critères techniques reflétant des préoccupations de sécurité et de fluidité. Jusqu'à présent, la construction d'une route répondait rarement à des considérations d'harmonisation au milieu traversé. En Abitibi-Témiscamingue, la route est cependant le moyen privilégié par lequel l'usager prend progressivement conscience de l'immensité et de la beauté du paysage.

La structure des paysages témiscabitibiens a été façonnée par trois types d'interventions humaines. Ces interventions humaines ont non seulement contribué à rendre accessible une nature généreuse et éloignée, elles ont aussi façonné notre perception de l'histoire du développement régional.

Dans un premier temps, la construction de l'axe ferroviaire transcontinental qui traverse la région d'est en ouest. C'est autour du chemin de fer que l'agriculture prend pied en Abitibi. Ainsi, les paysages avoisinants les villes de Senneterre, d'Amos et de La Sarre sont composés de friches et de terres en culture. Ces paysages agro-forestiers, établis sur les *hautes terres de l'Abitibi*<sup>1</sup>, se distinguent par l'occupation du sol. La présence des bâtiments de ferme et l'ouverture de champs visuels, donnant parfois accès à de véritables panoramas champêtres, tranchent avec la vigueur et l'homogénéité des forêts voisines.

Deuxièmement, l'exploitation des ressources forestières et minières dont les traces font maintenant partie du patrimoine industriel collectif. L'envergure des installations industrielles de ces grandes entreprises est sans contredit à l'échelle de l'étendue des paysages régionaux.

---

<sup>1</sup> Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, DATNQ, *Portrait géographique*, document de travail, septembre 1999.

Les puits de chevalement minier, les panaches de fumée et les cheminées, constituent dans un paysage où les *points de repères* sont rares, des signaux visuels importants. En fait, dans la partie sud de l'Abitibi, tout au long de la route 117, entre la Réserve faunique La Vérendrye, Val-d'Or et Rouyn-Noranda, le paysage est ponctué par ces piliers de l'histoire industrielle régionale.

Troisièmement, le Témiscamingue, colonisé par voie d'eau est enclavé, par rapport au reste du Québec. Orientée sud/sud-ouest, la région autour du lac Témiscamingue bénéficie d'un microclimat propice à l'agriculture. L'*observateur* circulant sur la route 101, a l'impression de traverser un paysage doux, ouvert et calme. L'agriculture, est ici plus extensive alors que, vers la ville de Témiscaming, la forêt est plus feuillue. L'architecture des bâtiments publics, à Notre-Dame-du-Nord, Ville-Marie et Témiscaming, revêt un caractère plus ancestral. On ne peut s'empêcher, en parcourant cette région de ressentir un certain retour aux sources, qui tranche avec la jeunesse de l'économie abitibienne.

## 2.0 CONTEXTE

### 2.1 La démarche

Dans le cadre du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*, l'objectif de l'étude du paysage consiste à définir les grands paysages d'ensemble qui composent la région et d'en dégager les enjeux afin d'assurer la pérennité de cette ressource régionale. Cette analyse permettra de dégager des orientations d'interventions paysagères susceptibles d'être intégrées au plan de transport. La méthode utilisée pour définir ces paysages s'appuie essentiellement sur celle recommandée par le MTQ<sup>2</sup>. La *sensibilité* des paysages d'ensemble est évaluée à partir de grandes catégories de paramètres : l'accessibilité ainsi que la spécificité et le caractère distinctif.

- D'abord, en termes d'accessibilité, déterminée par les variations du relief (plat, ondulé ou montagneux), le couvert végétal (type et densité), les types de vues généralement rencontrées (filtrée, ouverte, fermée, encadrée ou panoramique), l'utilisation et l'occupation du sol par l'homme (densité et complexité) et le nombre des *observateurs*.
- Par la suite, en termes de spécificité et de caractère distinctif, déterminé entre autres, par la *valeur attribuée* aux éléments du paysage par les *observateurs* (caractère, histoire, symbolisme) ainsi que par l'*intérêt* soulevé par l'*harmonie* du paysage (l'importance et l'envergure des vues et l'ambiance dégagée) et le *dynamisme* des *séquences visuelles* (rythme, diversité, *contraste*, image et éléments d'*orientation*).

Il importe de souligner que l'objet de cette étude n'est pas de réaliser un inventaire détaillé des éléments visuels intéressants perceptibles du réseau, ce genre d'étude s'effectue dans le cadre d'étude d'opportunité ou d'étude d'impact. Il s'agit plutôt d'une caractérisation, à l'échelle régionale, des grands ensembles de paysages présents en Abitibi-Témiscamingue et d'en illustrer le propos par des exemples concrets.

### 2.2 Le contexte juridique

La valeur collective des paysages se traduit parfois en termes légaux où des sections complètes du réseau routier du Ministère se voient reconnues et classifiées, par le biais d'affectation de zonage, de tronçons panoramiques ou pittoresques. En conférant ainsi un statut légal au paysage, la municipalité vise à contrôler la qualité de ces paysages et des infrastructures qui s'y trouvent. De la même façon, les communautés locales réglementent l'affichage commercial ainsi que les constructions et rénovations de bâtiments, dans des zones d'*intérêt* patrimonial. Ainsi, elles cherchent à identifier et mettre en valeur les paysages jugés d'*intérêt* supérieur par leur collectivité.

---

2 Ministère des Transports, *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport*, service de l'environnement, 1986, 123 pages.

Parmi les outils légaux mis à la disposition des communautés et susceptibles de contrôler la qualité des paysages, mentionnons :

- la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*;
- la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*;
- la *Loi sur la qualité de l'environnement*;
- la *Loi sur les biens culturels*;
- le statut de réserve de la biosphère.

### 2.2.1 Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*<sup>3</sup> permet aux MRC et aux municipalités d'identifier toute partie de leur territoire présentant un *intérêt* d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique. Les instruments de mise en œuvre sont le schéma d'aménagement, le plan d'urbanisme ainsi que les différents règlements d'urbanisme qui en découlent. Jusqu'à présent, ces derniers permettent, sur une base généralement normative, de contrôler plus particulièrement le développement du cadre bâti de ces secteurs.

La réglementation qui s'applique à ces éléments, contient habituellement des restrictions sur l'abattage des arbres et des dispositions sur l'affichage, le traitement architectural, l'entreposage et les aménagements extérieurs pour les usages et constructions, à vocation industrielle ou commerciale, ainsi que des restrictions relatives à la construction résidentielle.

De plus, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* offre d'autres possibilités d'encadrement. Ce sont les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) ainsi que les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

En Abitibi-Témiscamingue, deux municipalités régionales de comté, la MRC d'Abitibi-Ouest et la MRC de Témiscamingue, font mention dans leur schéma d'aménagement de préoccupations et d'un vocabulaire visuel. Avec l'arrivée des projets de schémas d'aménagement révisés, le vocabulaire relatif au paysage est omniprésent. Sans préciser la nature exacte de la réglementation qui devrait s'appliquer au paysage, elles ont identifié et localisé des vues et des tronçons de routes panoramiques. Au Témiscamingue, on trouve aussi la notion de corridor cyclable qui est étroitement liée au tourisme écologique. Il serait également possible d'inclure dans un schéma d'aménagement, d'autres types de corridors récréatifs comme, par exemple, le sentier Trans-Québec de motoneiges arrivant à Senneterre ainsi que des circuits de véhicules tout-terrains, de ski de randonnées, et des sentiers de vélos. Dans les projets de schémas actuellement déposés, le souci de protection des paysages est davantage perceptible.

---

3 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1

Actuellement, l'application de cet outil législatif est basée sur une approche normative qui, de plus, est généralement limitée à des concepts d'interventions à caractère ponctuel.

Il y a peut-être lieu d'envisager différemment l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Une approche plus souple dans un contexte d'intervention plus large, comme par exemple, des réglementations sur l'affichage et des matériaux de construction généralement préconisées en milieu construit, propose une approche basée sur l'établissement de critères de performance à rencontrer. Ceci permettrait de promouvoir des projets plus créatifs pour soutenir un développement innovateur assurant ainsi la pérennité et l'essor de la ressource paysage.

## 2.2.2 Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles

C'est dans le but de contrer la pression de l'urbanisation sur des terres à potentiel agricole que le gouvernement québécois a adopté la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*<sup>4</sup>. Cette loi assure donc indirectement, la sauvegarde des paysages agricoles. Cette loi présente l'avantage de préserver de vastes superficies de territoire où le paysage agricole est perceptible. Par ailleurs, si l'exploitation agricole de ces terres n'est pas maintenue, ce seront des paysages de friches forestières et de sylviculture qui apparaîtront.

## 2.2.3 Loi sur la qualité de l'environnement

La *Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>5</sup> est essentiellement basée sur la protection du milieu naturel et, par extension, du paysage naturel. Cependant, elle incite les municipalités et les individus à s'en prévaloir pour référer à la notion de pollution visuelle afin de corriger la présence d'éléments du paysage jugés discordants.

Cette loi permet, entre autres, d'obliger un promoteur à fournir les études d'évaluation des impacts environnementaux de son projet et cela, selon les directives du ministère de l'Environnement et de la Faune. Cette loi peut également conduire à la tenue d'audiences publiques pour assurer l'acceptabilité des projets par les collectivités concernées. La portée de cet outil est cependant limitée, car il s'applique principalement aux projets affectant les milieux de vie naturels. Ainsi, des projets très structurants dans le paysage peuvent être mis de l'avant sans qu'aucun processus de consultation publique ne soit réalisé.

## 2.2.4 Loi sur les biens culturels

La *Loi sur les biens culturels*<sup>6</sup> incite les municipalités à identifier et protéger les biens considérés comme faisant partie de leur patrimoine historique. Visant d'abord les bâtiments et vestiges archéologiques, cette loi englobe aussi la notion d'arrondissement

---

4 *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, L.R.Q., c. P-41.1

5 *Loi sur la qualité de l'environnement*, L.R.Q., c. Q-2

6 *Loi sur les biens culturels*, L.R.Q., c. B-4

historique ou patrimonial pouvant inclure un territoire dont le paysage possède une valeur esthétique remarquable.

Ces arrondissements peuvent être composés de bâtiments, de sites historiques, de sites archéologiques ou encore de sites présentant un *intérêt* esthétique, légendaire ou pittoresque. Ainsi, l'application de cette loi pourrait permettre de désigner un territoire comme arrondissement naturel et ce, en raison de la valeur esthétique remarquable du paysage perceptible ou du fait qu'il présente une spécificité régionale significative. Cependant, dans les faits, on constate que très peu d'ensembles paysagers sont désignés arrondissement naturel. Les sites patrimoniaux de la forêt de Saraguay à Montréal et des îles Mingan sur la Côte-Nord sont des exemples d'application de ce cette loi ayant des incidences sur la qualité des paysages.

## 2.2.5 Statut de réserve de la biosphère

Le statut international de *réserve de la biosphère*<sup>7</sup> conféré par l'organisation des Nations Unies dans le cadre du programme *l'homme et la biosphère* de l'UNESCO, est un autre outil juridique susceptible de contrôler la qualité des paysages.

Deux sites au Québec bénéficient du statut de *réserve de la biosphère*. Il s'agit de la Réserve de la biosphère de Charlevoix, dont les paysages côtiers spectaculaires sont considérés comme représentatifs du patrimoine mondial et celle du Mont St-Hilaire, dont les forêts d'origines constituent une réserve génétique représentative du couvert végétal d'avant la colonisation. D'abord conçu pour assurer aux générations futures la conservation du patrimoine génétique de la planète, le programme s'étend maintenant au patrimoine architectural, culturel, historique et paysager.

Chacun de ces outils présente donc des dispositions relatives au paysage. Ces dernières ne sont cependant pas soumises à une réglementation spécifique. L'absence d'un cadre d'intervention circonscrit, s'avère d'ailleurs un avantage plutôt qu'une contrainte. Actuellement, le cadre législatif est généralement appliqué selon une approche normative et ponctuelle. Ce genre d'approche ne garantit pas le maintien de la qualité des compositions paysagères. De plus, cette approche présente un aspect limitatif qui offre peu de souplesse et, conséquemment, favorise peu les interventions à caractère innovateur, de façon à assurer la pérennité et l'essor de la ressource paysage. À long terme, l'élaboration d'une politique québécoise du paysage pourra soutenir un développement durable. Cette politique permettrait d'orienter le processus de planification tout en respectant la pluralité des vues et des valeurs de la société québécoise.

---

7 The Seville Strategy for Biosphere Reserves, site internet : [www.unesco.org/mab/home.htm](http://www.unesco.org/mab/home.htm)

### **3.0 LES PAYSAGES D'ENSEMBLE DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE**

Un *paysage d'ensemble* est un territoire relativement étendu, dont les caractéristiques morphologiques et d'occupation du sol, en font une entité distincte des régions voisines.

En Abitibi-Témiscamingue, étant donné l'étendue du territoire et l'*uniformité* de la topographie, les paysages d'ensemble se différencient en fonction des limites des zones de rusticité. Ces zones se distinguent par des conditions climatiques plus ou moins aptes à supporter la végétation. On en retrouve six au Québec variant de la zone la moins propice (0) à la plus propice (5). Chacune de ces zones de rusticité est subdivisée en deux, par exemple la zone 5a et 5b, pour un total de 12 possibilités<sup>8</sup>.

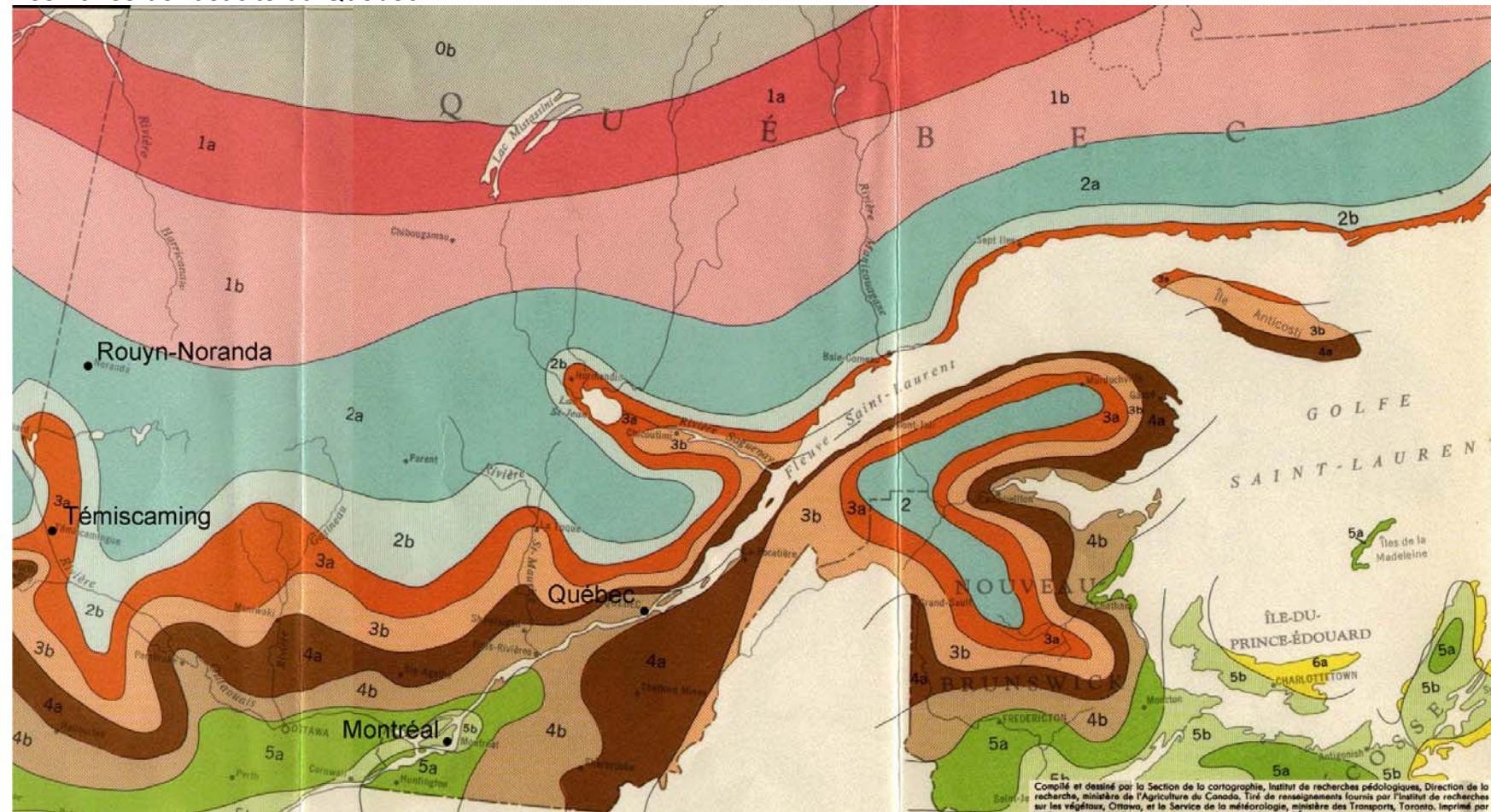
Au même titre que la caractérisation des paysages d'ensemble présents en Abitibi-Témiscamingue diffère, la *sensibilité* et la *fragilité* de chacun d'eux sont tout aussi particulières.

---

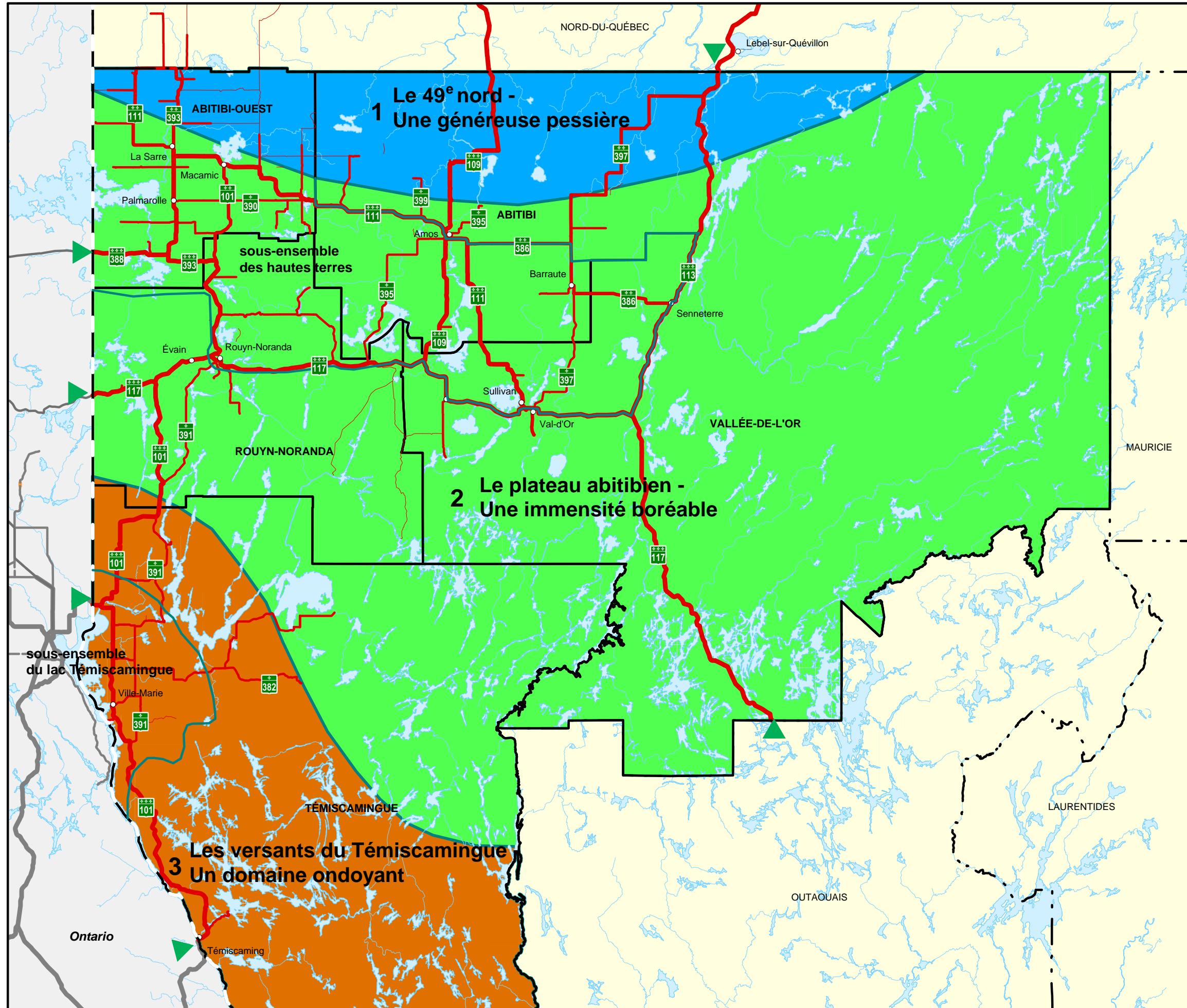
<sup>8</sup> La carte de zones de rusticité que nous avons utilisée pour cette étude a été compilée en 1967 par la Section de la cartographie de l'Institut de recherches pédologiques de la Direction de la recherche du ministère de l'Agriculture du Canada.

Carte 1

Les zones de rusticité du Québec



Source : Compilée et dessinée par la section de la cartographie, Institut de recherches pédologiques, Direction de la recherche, Ministère de l'Agriculture du Canada. Tirée de renseignements fournis par l'Institut de recherches sur les végétaux, Ottawa et le Service de météorologie, Ministère des Transports, Toronto. Imprimée par la Direction des levés et de la cartographie, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, 1967.



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
**Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-  
Nord-du-Québec**

# Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

## *Paysages d'ensemble*

## Carte 2 Les paysages d'ensemble de l'Abitibi-Témiscamingue

- Paysage d'ensemble
- Sous-ensemble
- ▲ Seuil régional

- — Limite des provinces
- — Limite des MRC
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur
-  Réseau d'accès aux ressources

Échelle 1 : 1 100 000

A horizontal number line with arrows at both ends. The numbers 0, 20, and 40 are marked on the line. A red line segment starts at 0 and ends at 20. Below the line, the word "kilometres" is written.

Source :

- Ministère des Transports du Québec, 1999

#### Fond cartographique :

Fond cartographique :  
- Ministère des Ressources naturelles

## cartes hume

Réalisation :

La nuance apportée ici, entre les notions de *sensibilité* et de *fragilité* des paysages, permet de différencier la capacité d'un paysage à intégrer visuellement (notion de *sensibilité*) ou à supporter (notion de *fragilité*) la présence d'une infrastructure routière sans perdre à court, moyen ou long terme son caractère initial. Dans cette optique, la *sensibilité* d'un paysage est davantage fonction de sa *capacité de résistance* aux effets induits par la présence d'une infrastructure routière, qui se traduisent souvent par les phénomènes de l'étalement urbain et de la prolifération de l'affichage commercial.

L'évaluation de la *sensibilité* et de la *fragilité* des paysages d'ensemble prend en considération, entre autres choses, les paramètres suivants : la *capacité d'absorption* et de résistance, le nombre et le type d'*observateurs*, l'*harmonie*, le *dynamisme* et l'*unicité* des compositions visuelles. L'analyse de ces paramètres détermine l'accessibilité, l'*intérêt* et la *valeur attribuée* aux compositions paysagères que forment ces paysages d'ensemble.

Pour les fins de cette étude, trois grands *paysages d'ensemble* sont observés en Abitibi-Témiscamingue : le 49<sup>e</sup> nord, le plateau abitibien et les versants du Témiscamingue.

### 3.1 Le 49<sup>e</sup> nord

#### 3.1.1 Caractérisation

À la limite nord du territoire d'étude, soit le 49<sup>e</sup> nord, le paysage est de faible étendue. Sa limite coïncide avec la limite sud de la zone de rusticité 1b qui, en Abitibi, fait une brève incursion au sud du 49<sup>e</sup> degré de latitude nord. Ce paysage s'étend de Normétal à Lebel-sur-Quévillon, en passant par Rochebaucourt. Cette zone est traversée, du sud au nord, par les routes 111 et 393 à l'ouest, les routes 399 et 109 au centre, ainsi que par les routes 397 et 113 plus à l'est.

Du point de vue naturel, l'ensemble est un paysage de transition où l'épinette noire, au faîte caractéristique, apparaît en colonies isolées contribuant à donner au paysage son caractère distinct. La présence de cette espèce d'arbres, normalement associée aux paysages plus nordiques, annonce à l'*observateur* qu'il change progressivement de paysage vers celui du nord du Québec.

Cet ensemble, qui compte relativement peu de lac en comparaison avec le reste du territoire de l'Abitibi-Témiscamingue est, par ailleurs, couvert de rivières s'écoulant vers le bassin hydrographique de la Baie James et de la Baie d'Hudson. La plus prestigieuse, compte tenu de sa valeur historique, et sans doute l'une des plus longues, est la rivière Harricana. Par contre, la rivière Bell, quoique localisée immédiatement à l'extérieur du territoire d'étude, croise la route 113 à Rapide-des-Cèdres et coule large et tumultueuse, constituant ainsi un *attract* visuel distinctif.

## PHOTOGRAPHIE 1

PAYSAGE D'ÉPINETTES NOIRES SUR LA ROUTE 393 NORD



Richard Gaudreau

## PHOTOGRAPHIE 2

VUE DE LA RIVIÈRE BELL SUR LA ROUTE 113 NORD À RAPIDES-DES-CÈDRES



Richard Gaudreau

La population est répartie dans une quinzaine de petits villages localisés par grappes, rattachées à la route 111 ainsi qu'à son prolongement vers l'est, soit la route 395. La principale concentration de population se retrouve à Lebel-sur-Quévillon, situé à l'extérieur du territoire d'étude, avec son usine de pâte et papier, la Donohue. L'industrie de la coupe et de la transformation du bois occupe d'ailleurs tout l'espace économique local. L'utilisation du sol est essentiellement forestière, de faible densité et homogène. Ce type d'occupation du sol, combiné à un relief peu accentué, contribue à augmenter la *capacité d'absorption* d'autant plus qu'un épais couvert végétal ferme et encadre les vues. À partir des routes, seules quelques rares ouvertures sur les lacs et les rivières viennent agrémentées l'expérience visuelle de l'usager.

### PHOTOGRAPHIE 3

#### VUE DE LA RIVIÈRE LAFLAMME SUR LA ROUTE 397 À ROCHEBAUCOURT



Richard Gaudreau

#### 3.1.2 Éléments sensibles

Le *paysage d'ensemble* du 49<sup>e</sup> nord est peu habité, le relief y est relativement plat et couvert d'une dense végétation de conifères. Sa vocation économique est surtout forestière. Les vues qu'on y rencontre sont généralement fermées et l'expérience visuelle des usagers du réseau routier est homogène. La très forte concordance génère une monotonie en raison de la quasi-inexistance de séquences visuelles variées et différentes. Seule la perception des cours d'eau et des îlots d'épinettes noires amène un contraste visuel. Situé au début de son aire de distribution, l'épinette noire se distingue par son faîte caractéristique.

La rareté des ouvertures visuelles combinée à la présence de l'eau en mouvement constituent des *attrait*s distinctifs. C'est ainsi que la traversée de la rivière Laflamme sur la route 397 à Rochebaucourt attire l'attention par la douceur contrastante de son paysage. Par contre, plus haut sur la même route, la rivière s'élargit et offre une saisissante perspective qui projette visuellement *l'observateur* au plus profond d'une forêt d'apparence inaccessible. Le joyau du secteur est cependant localisé à l'extérieur du territoire d'étude, à la croisée de la rivière Bell, près de Rapide-des-Cèdres. À cet endroit, la rivière est large et tumultueuse et les vues sont encadrées mais profondes. La combinaison du mouvement massif de l'eau et du bruit des rapides confère à ce paysage isolé, tout le charme d'une nature à l'état sauvage. La *valeur attribuée* à ces paysages est cependant pondérée par le faible achalandage du réseau.

En effet, à l'exception de la présence de quelques ponts couverts<sup>9</sup>, aucun *attrait* récrétouristique particulier n'est signalé au *schéma d'aménagement de la MRC d'Abitibi*<sup>10</sup> pour cette partie du territoire.

Quant à la MRC d'Abitibi-Ouest, localisée à l'autre extrémité du territoire, elle identifie dans son *schéma d'aménagement*<sup>11</sup> un tronçon panoramique de la route 393 près de Val-Saint-Gilles. Dans ce secteur, les champs visuels sont toujours bien encadrés par une végétation dense, mais ils sont plus larges. Parmi la vingtaine de ponts couverts rencontrés en Abitibi-Témiscamingue, quatre sont localisés au nord de Val-Saint-Gilles, et 17 à l'intérieur du territoire d'étude.

### 3.2 Le plateau abitibien

#### 3.2.1 Caractérisation

Le paysage du plateau abitibien, est le plus vaste des trois et couvre la majorité du territoire. Son étendue correspond à l'ensemble de la zone de rusticité 2a. Il s'étend d'est en ouest au-delà des limites administratives de l'Abitibi-Témiscamingue et jusqu'à la frontière avec la province de l'Ontario. Sa limite sud, atteint le lac Simard au Témiscamingue ainsi que les réservoirs Dozois et Cabonga dans la Réserve faunique La Vérendrye. Il est traversé par un ensemble de routes dont les principales sont la 117 en provenance de Mont-Laurier, la 113 vers Chibougamau, la 101 vers Témiscaming et la 111 reliant Val-d'Or à La Sarre via Amos.

#### PHOTOGRAPHIE 4

TRAVERSÉE DU RÉSERVOIR DOZOIS - RÉSERVE FAUNIQUE LA VÉRENDRYE



Du point de vue naturel, c'est le domaine de la sapinière à bouleau blanc qui couvre pratiquement tout le territoire situé entre le Réservoir Dozois et La Sarre. Il est parsemé de nombreux lacs et rivières, tous aussi surprenants par leur beauté et leur dimension les uns que les autres. C'est le paysage de la démesure et de l'immensité où les distances défient l'imagination.

---

9 La liste des ponts couverts ainsi que leur localisation est indiquée dans le chapitre touristique de l'étude « Évolution et perspectives socio-économiques ».

10 Schéma d'aménagement de la MRC d'Abitibi, octobre 1998.

11 Schéma d'aménagement de la MRC d'Abitibi-Ouest, mai 1996.

La quasi-totalité de l'activité urbaine, villageoise et agricole de l'Abitibi est géographiquement concentrée sur un rectangle d'environ 50 kilomètres de large par 175 kilomètres de long, localisé approximativement au centre géographique du territoire. La population est concentrée dans une demi-douzaine d'agglomérations gravitant autour des quatre pôles urbains régionaux que sont les villes d'Amos, Rouyn-Noranda, La Sarre et Val-d'Or. Ce dernier pôle accueille les usagers de la route 117 qui arrivent en provenance du sud. Val-d'Or occupe l'espace est du territoire, où l'on trouve une forte concentration d'exploitations minières telles que : Sigma, Beaufort, Aurizon et Louvicourt. D'est en ouest, les villes de Senneterre, Amos, Macamic et La Sarre, ceinturent, tout au long de la voie ferrée transcontinentale, la limite nord des *hautes terres de l'Abitibi*<sup>12</sup> souvent utilisées à des fins agricoles. Quant à la ville de Rouyn-Noranda, elle est l'agglomération principale dans l'ouest du territoire couvert par le plateau abitibien.

## PHOTOGRAPHIE 5

VUE DE LA RIVIÈRE KINOJEVIS SUR LA ROUTE 117 À ROUYN-NORANDA



12 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, DATNQ, *Portrait géographique*, document de travail, septembre 1999.

## PHOTOGRAPHIE 6

PAYSAGE AGRO-FORESTIER DE LA MRC D'ABITIBI-OUEST, SUR LA ROUTE 388



Richard Gaudreau

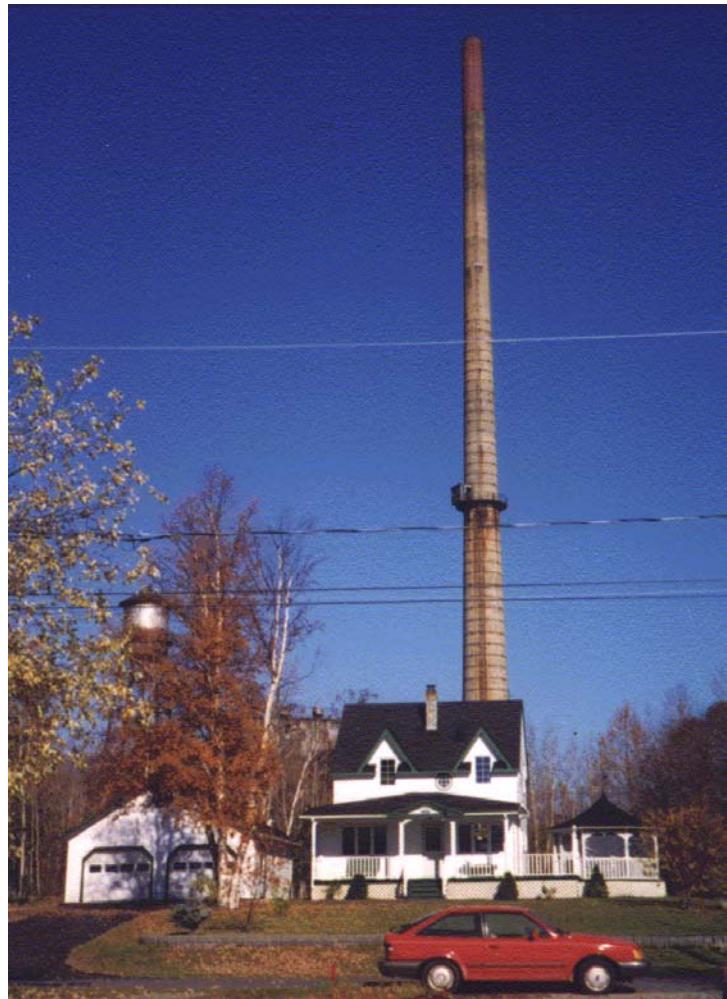
### 3.2.2 Éléments sensibles

Le *paysage d'ensemble* du plateau abitibien, impressionne par son étendue. Au-delà des distances relativement longues, l'imaginaire du voyageur qui traverse le territoire abitibien est cependant marqué par l'absence de *points de repère visuel*. Le paysage est caractérisé par une faible densité de population, un relief peu accentué et un couvert végétal dense. Une grande partie de *l'intérêt visuel* qu'il représente, réside dans l'intégrité et l'uniformité du milieu naturel traversé.

C'est un paysage de grande envergure où plusieurs lacs, rivières et marais *contrastent* d'une façon particulièrement harmonieuse avec leur environnement. Mais c'est surtout la fréquence des ouvertures de *champs visuels*, réparties à intervalles irréguliers et relativement espacés, qui alimente l'intérêt des *séquences visuelles*. Parmi ces ouvertures, sur des compositions paysagères harmonieuses, plusieurs sont d'une beauté étonnante, contribuant ainsi à renforcer l'impression que ce *paysage d'ensemble* cache des sites remarquables, qui seront éventuellement révélés à la vue de l'observateur tout au long de son voyage. Ces éléments d'anticipation et de découverte progressive, à l'échelle d'un vaste territoire, donnent aux paysages de l'Abitibi un caractère distinctif et la qualité des compositions paysagères les rendent exceptionnels. Le paysage exerce ainsi, de par ses qualités intrinsèques, un attrait récréotouristique indéniable. Tout comme les autres ressources naturelles de la région, la gestion appropriée de la ressource paysage pourrait contribuer à l'essor économique régional, par exemple en créant des circuits d'observations.

## **PHOTOGRAPHIE 7**

VUE DU SITE DE L'ANCIENNE « BEATTY GOLD MINE » À DUPARQUET



Les compositions paysagères de l'ensemble du plateau abitibien sont aussi chargées d'une valeur historique qui enrichit le patrimoine régional. On peut ainsi, pour les besoins de cette étude, identifier trois types d'éléments visuels à saveur patrimoniale; les éléments du patrimoine industriel, les éléments du patrimoine culturel et les éléments du patrimoine naturel.

### Les éléments du patrimoine industriel

Il est facile de prendre pour acquis la présence des sites miniers, des installations de sciage et de transformation du bois, car elles font pour ainsi dire, partie du paysage abitibien. Qu'elles soient abandonnées ou en opérations, elles possèdent cependant, un certain nombre de caractéristiques qui les rendent intéressantes visuellement;

- elles sont souvent de grande envergure constituant souvent les seuls repères visuels à plusieurs kilomètres de distance. Les cheminées, les têtes de puits de

chevalement et même les panaches de fumée, sont souvent les seuls éléments d'*orientation* spatiale annonçant la venue d'une ville ou d'un village;

- elles sont relativement rares. Réparties sur l'ensemble du territoire, elles impressionnent lorsqu'on les découvre;
- elles sont presque toujours chargées d'histoire. Constituant le moteur des économies locales, elles sont de véritables témoins des efforts de développement de la région.

À titre d'exemple, les mines de Louvicourt, Aurizon, Beaufort et Sigma représentent un potentiel visuel particulièrement distinctif. En fait, malgré la présence de plusieurs sites en région, seules les mines Sigma et Louvicourt sont visuellement accessibles à partir de la route 117. Les autres mines, quoique longeant la 117 entre Louvicourt et Val-d'Or, sont davantage perceptibles la nuit, conséquence de l'éclairage de leurs installations. Un autre exemple est situé à Rouyn-Noranda, où les imposantes installations de la Fonderie Horne sont mises en valeur par l'aménagement de points d'observations et de panneaux d'interprétation dans le Vieux-Noranda. Les cheminées de cette usine sont d'ailleurs visibles à plus de 20 km à partir de la route 117, annonçant ainsi notre arrivée imminente à Rouyn-Noranda. Un autre site, de moindre envergure, mais d'un *intérêt* certain, mérite d'être cité en exemple. Il s'agit de l'ancienne « Beatty gold mine» à Duparquet. Accessible via la route 393 dans la MRC d'Abitibi-Ouest, Duparquet est un ancien village minier dont la vocation de villégiature est importante. La cheminée de la vieille mine désaffectée est, ici aussi, un *point de repère* visible de plusieurs kilomètres à la ronde. La formidable vue panoramique accessible à partir du site et la proximité du magnifique lac Duparquet sont de bons exemples de l'important potentiel touristique de la région

### Les éléments du patrimoine culturel

Il existe en Abitibi-Témiscamingue, de nombreux exemples de bâtiments et de villages aux caractéristiques patrimoniales évidentes. Notre propos ne consiste pas à en faire l'inventaire, mais plutôt de citer quelques exemples démontrant l'*intérêt* que représentent certains de ces éléments pour l'établissement d'un parcours patrimonial régional. Certains sites sont déjà connus pour leur architecture coloniale, comme Malartic, Duparquet, Macamic, Taschereau et La Corne. Par ailleurs, plusieurs villes de la région ont tissé, tout autour de leur zone d'influence, un large filet de ressources récréatives. À titre d'exemple, la présence solennelle de la cathédrale Sainte-Thérèse d'Avila domine visuellement toute la ville d'Amos. Située sur les rives de la rivière Harricana, voie d'accès coloniale privilégiée, la ville d'Amos est un exemple de pôle récrétouristique culturel.

### Les éléments du patrimoine naturel

Dans un vaste paysage aux vues généralement fermées, la moindre ouverture visuelle est intéressante et marquante. En milieu naturel, avec un relief relativement plat, localisé à cheval sur deux têtes de bassin hydrographique, se trouvent deux éléments naturels susceptibles d'influencer notre perception de l'espace, soit la forêt et l'eau.

Les lacs et les rivières sont nombreux en Abitibi-Témiscamingue. Ceux-ci sont intéressants sur le plan visuel. Il y en a cependant dont la visibilité est accrue par la proximité des routes 117 et 113, 111 et 388. La liste qui suit n'est pas exhaustive, loin de là; elle sert surtout à illustrer la très grande richesse paysagère du territoire. Il y a trois plans d'eau susceptibles de frapper l'imaginaire de l'usager des routes nationales en Abitibi-Témiscamingue. On pense à la traverse en remblai du réservoir Dozois où l'usager a une vue légèrement en surplomb sur le paysage qu'il parcourt. Au plan visuel, c'est une situation qui permet à l'usager de bien observer et de bien comprendre qu'il traverse un immense lac en roulant littéralement sur l'eau. L'effet est d'autant plus spectaculaire que l'événement se produit après une longue route, n'offrant que des vues fermées sur des champs visuels profonds. Le réservoir Dozois est le premier plan d'eau important que l'usager en provenance du sud aperçoit. Il tient donc lieu de porte d'accès à la région et constitue ainsi un seuil visuel régional important.

Deux autres lacs jouent des rôles similaires. Il s'agit du lac Parent à Senneterre, marquant l'accès, en provenance de Chibougamau, par la route nationale 113, et du lac Duparquet, couvrant l'accès à la frontière ontarienne, via la route nationale 388. À cet égard, mentionnons que la MRC d'Abitibi-Ouest a déjà identifié, dans son schéma d'aménagement, plusieurs segments de route comme panoramiques. À titre d'exemple, le tronçon de la route 388, situé entre le lac Hébécourt et la frontière ontarienne, est désigné comme corridor routier panoramique au plan d'affectation du sol<sup>13</sup>.

### **PHOTOGRAPHIE 8**

VUE PANORAMIQUE SUR LE LAC DUPARQUET



13 MRC d'Abitibi-Ouest, *Schéma d'aménagement*, adopté le 10 décembre 1986, plan n° 1, affectation.

Outre les lacs, plusieurs rivières croisent le réseau routier de l'Abitibi. Quatre de ces cours d'eau retiennent notre attention. Le premier, est la rivière Camatose dans la Réserve faunique La Vérendrye, qui est située à la limite sud-est du territoire de la direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec. Le second, est la rivière Thompson à Dubuisson sur la route 117. Le troisième, est la rivière Kinojévis sur la route 117, en arrivant à McWatters. Et, finalement, la rivière Harricana sur la route 111 à Amos.

### 3.3 Les versants du Témiscamingue

#### 3.3.1 Caractérisation

Le *paysage d'ensemble* des versants du Témiscamingue, est localisé sur le versant sud-ouest du haut plateau des Laurentides. Il s'agit de l'ensemble des versants du Témiscamingue. Sa limite nord représente celle de la zone de rusticité 2b et sa limite sud et ouest constitue la rivière des Outaouais.

Cette zone est géographiquement enclavée par rapport au reste du Québec. Le paysage est traversé, du nord au sud, par la route nationale 101.

#### PHOTOGRAPHIE 9

VUE SUR LE LAC TÉMISCAMINGUE À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE DES QUINZE À NOTRE-DAME-DU-NORD SUR LA ROUTE 101



Au point de vue biophysique, le paysage se distingue d'abord par des pentes douces mais continues, qui descendent de l'Abitibi jusqu'au lac Témiscamingue. Ici, apparaît une forêt mixte où le bouleau jaune prédomine le sapin<sup>14</sup>. C'est aussi un paysage de forêts et de lacs sauf entre le lac Témiscamingue et le lac des Quinze où l'agriculture prend le pas sur la forêt. Ce doux paysage agro-forestier tranche avec la vigueur du plateau abitibien autant par la nature de sa végétation plus feuillue que par l'ouverture de ses champs visuels. La route 101 entre Notre-Dame-du-Nord et Saint-Édouard-de-

---

14 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, DATNQ, *Portrait géographique*, document de travail, septembre 1999.

Fabre offre d'ailleurs plusieurs panoramas saisissants sur le lac Témiscamingue et la campagne environnante.

La population est surtout concentrée dans une dizaine de villages implantés entre le lac des Quinze et le lac Témiscamingue. Berceau de la colonisation du Témiscamingue et bénéficiant d'un microclimat propice à l'agriculture, la vie communautaire de ce sous-ensemble agro-forestier gravite autour de Ville-Marie. En provenance du nord, on découvre la région en arrivant à Notre-Dame-du-Nord. Cette municipalité constitue un véritable seuil visuel offrant à l'usager de la route 101 en provenance de Rouyn-Noranda, une magnifique vue panoramique sur la rivière des Quinze. À l'autre extrémité de la région, en arrivant du sud, c'est la ville de Témiscaming qui accueille les visiteurs. La composition paysagère urbaine est ici aussi exceptionnelle et différente à cause de l'influence anglo-saxonne.

Accrochée à flanc de montagne, la ville de Témiscaming domine la rivière Outaouais, frontière naturelle entre les provinces du Québec et de l'Ontario. C'est donc par le biais du pont qui enjambe la rivière que l'on accède au Témiscamingue. La présence de l'usine Tembec sur la rive québécoise de la rivière des Outaouais, vient mettre en évidence cet exemple d'un des plus attrayants paysages industriels du Québec.

## **PHOTOGRAPHIE 10**

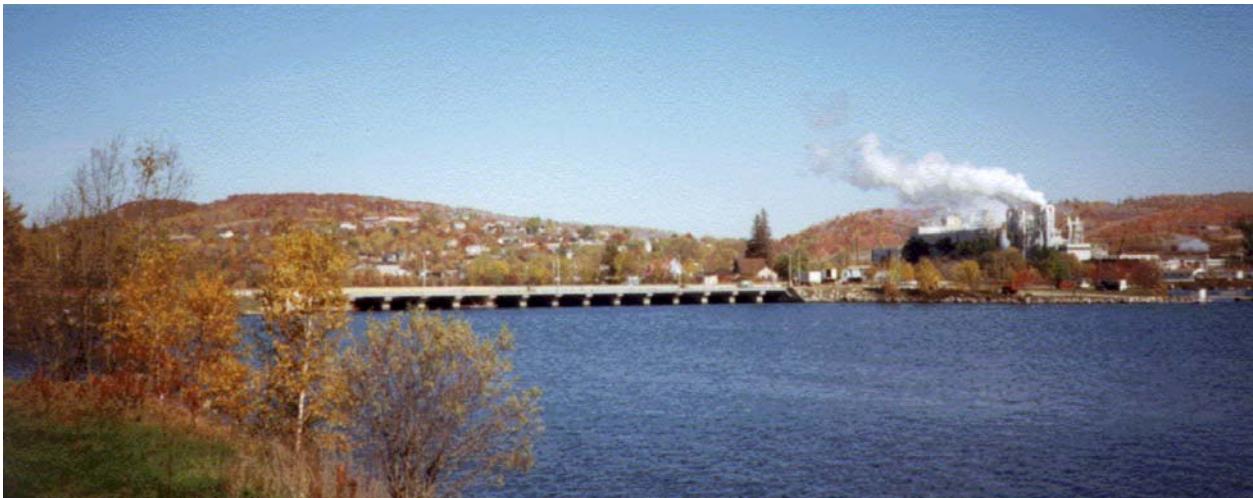
PAYSAGE AGROFORESTIER - ROUTE 101 PRÈS DE SAINT-BRUNO-DE-GUIGUES



Richard Gaudreau

## PHOTOGRAPHIE 11

VUE DE LA VILLE DE TÉMISCAMING ET DE L'USINE TEMBEC



Richard Gaudreau

### 3.3.2 Éléments sensibles

Le *paysage d'ensemble* des versants du Témiscamingue, est entièrement localisé à l'intérieur des limites de la MRC de Témiscamingue. En dehors de nos propres observations sur la qualité exceptionnelle des paysages rencontrés, nous avons deux indices de la *valeur attribuée*, par le milieu, aux compositions paysagères.

Le premier fait référence au schéma d'aménagement de la MRC<sup>15</sup> qui localise, surtout dans le secteur du lac Témiscamingue, une série de tronçons routiers et de vues panoramiques d'*intérêt* supérieur. La présence d'un vocabulaire et d'une cartographie d'éléments visuels notables au sein du schéma d'aménagement de la MRC, démontrent une *sensibilité* certaine aux qualités intrinsèques du paysage. Quatre sites retiennent l'attention de la MRC. Il s'agit des environs de Notre-Dame-du-Nord et de Ville-Marie en bordure de la route nationale 101, d'un tronçon de la route secondaire 382, entre Fugèreville et Latulipe ainsi qu'un tronçon de la route 391 entre Lorrainville et Béarn. Ces paysages sont tous de type agro-forestiers et ceux localisés sur la 101 offrent une vue sur le lac Témiscamingue. Les champs visuels sont souvent profonds et larges, encadrés par une végétation plus feuillue, contribuant ainsi à adoucir les formes et les contours. Le caractère champêtre de ces paysages repose cependant sur un équilibre précaire, entre l'espace occupé par l'agriculture, les infrastructures, la forêt et l'eau. Par ailleurs, ce qui augmente la résistance aux changements des paysages du Témiscamingue, c'est leur envergure. À cet égard, le paysage est sensible sans pour autant être fragile.

---

15 MRC de Témiscamingue, Schéma d'aménagement et éléments de contenu – deuxième de quatre parties du schéma d'aménagement, 18 mars 1987, pp. 69 et suivantes.

Le second indice est une évaluation, par une tierce partie, de la qualité visuelle des villages du Témiscamingue. En mai 1997, la revue *L'Actualité*<sup>16</sup> publiait un palmarès des plus beaux villages du Québec. Les principaux critères de sélection étaient la beauté du site, l'histoire, la présence et la mise en valeur du patrimoine architectural et un équilibre harmonieux entre le tourisme et la vie locale. Parmi les villages retenus, trois sont localisés, au Témiscamingue, soit Fugèreville, sur la route secondaire 382, Lorrainville et Saint-Eugène-de-Guigues, sur la route secondaire 391.

---

16 « *Les plus beaux villages du Québec* », *L'Actualité*, mai 1997.

## 4.0 ENJEUX ET ORIENTATIONS PAYSAGERS

De façon générale, le maintien de la qualité des paysages améliore la qualité de l'environnement visuel. Nonobstant les sources possibles de pollution industrielle, le paysage demeure un gage de qualité de vie pour l'ensemble de la population. D'autant plus que, l'impact économique de la mise en valeur des paysages de l'Abitibi-Témiscamingue, est une préoccupation susceptible d'intéresser certains des intervenants régionaux. C'est pourquoi la notion de patrimoine paysager, dont le caractère est parfois industriel, parfois culturel et souvent naturel a son importance.

Les grands paysages vierges, regorgeants d'eau, de faune et de végétation, se font de plus en plus rares. Même si, au Québec, nous avons tendance à les tenir pour acquis, ce n'est pas le cas de la majorité des habitants de la planète. Le potentiel paysager de l'Abitibi-Témiscamingue est de calibre international par son potentiel d'attraction pour une clientèle étranger, principalement européenne. Nous devons considérer le paysage comme une ressource, au même titre que les ressources minières et forestières sur lesquelles repose aujourd'hui l'économie régionale. Une fois acquise, cette conviction incite à intégrer au processus de développement régional, la notion de paysage.

Dans un tel contexte, la nature et l'étendue du réseau routier régional jouent un rôle essentiel d'appui aux efforts de développement. Ainsi, cette étude permet d'identifier deux principaux enjeux reliés au paysage.

### **Enjeu n° 1 : Reconnaître le paysage comme une ressource afin que son exploitation puisse contribuer à l'harmonisation du développement régional.**

Les cinq MRC de l'Abitibi-Témiscamingue sont conscientes de leur potentiel récréatif et touristique, et elles ont toutes déjà pris des mesures afin de l'exploiter. L'un des défis que doit relever un plan de développement régional, est d'encourager la convergence d'initiatives locales dont les intérêts semblent parfois divergents. L'établissement d'un réseau récrétouristique régional intégré pourrait contribuer à l'effet de synergie nécessaire au développement de la région.

Parmi les orientations que pourrait se donner le MTQ afin de contribuer à l'harmonisation des projets de développement régionaux, il peut par exemple :

- structurer le développement et bonifier les projets du MTQ avec un souci d'*intégration* au milieu. Il est possible d'y arriver, entre autres, par le maintien et la mise en valeur des éléments d'*intérêt* visuel présents lors d'élargissement d'emprises. Une approche progressive de la traversée des villages influence grandement la perception de l'*observateur*. De même, la vitesse de traversée, la largeur et le traitement de l'emprise dans le village influenceront son appréciation de la qualité visuelle et de la valeur patrimoniale du site;

- encourager une cohabitation harmonieuse avec le réseau des circulations douces propres aux activités récrétouristiques, telles que les pistes de motoneiges, de ski de randonnée, de véhicules tout-terrains, de pistes cyclables et de randonnées pédestres. Il faudrait doter le réseau récrétouristique régional d'une signalisation qui serait accompagnée d'aménagements distinctifs, rappelant à l'usager qu'il traverse une zone, un tronçon ou une intersection consacrée à une circulation douce, ce qui signifie tous les moyens de déplacements non-motorisés. Il serait aussi intéressant de prévoir des points d'arrêt d'observation sur les parcours panoramiques et pittoresques ainsi qu'au passage d'un site d'*attrait* visuel reconnu. Ces points d'arrêt ne seraient pas des haltes routières tout équipées, mais encourageraient l'usager à profiter d'un panorama, d'un site patrimonial ou d'une vue particulière, en lui permettant d'arrêter son véhicule en toute sécurité. La localisation de ces arrêts répondrait alors à un critère d'opportunité, pas nécessairement à un critère de distance. À titre d'exemple, les vues concordantes offrant des champs visuels larges et profonds ainsi que les panoramas exceptionnels, sont des cibles intéressantes. Certaines vues plongeantes sur des rivières magnifiques pourraient ainsi être davantage mises en valeur;
- développer des programmes d'entretien souples des abords routiers. Il est possible d'adapter l'entretien des fossés de drainage et des pentes de manière à maintenir la qualité des paysages traversés. Par exemple, dégager, sans nuire à l'environnement, les emprises dans les zones où la végétation arborescente est dense et la *capacité d'absorption* forte comme dans les zones forestières. Cette mesure élargit les champs visuels, augmente l'effet de perspective et met en valeur les *percées visuelles*. L'établissement d'un programme d'ensemencement florifère des fossés extérieurs et des terre-pleins peut avantageusement compléter ce type d'intervention. Un exemple d'application possible de ce principe est l'intersection de la route 117 avec la route 113 à Louvicourt. En fait, il importe d'ajuster le niveau d'entretien des abords routiers aux caractéristiques du milieu visuel traversé.

**Enjeu n° 2: Faire connaître la qualité des compositions paysagères de la région afin de développer la *lisibilité* du réseau de transport et des paysages d'*intérêt* en Abitibi-Témiscamingue.**

L'une des orientations, que pourrait se donner le Ministère ou un de ses partenaires, serait de faire connaître les attributs régionaux et les éléments visuels intéressants de l'Abitibi-Témiscamingue. Le MTQ peut exercer un contrôle adapté de la signalisation, par exemple :

- renforcer l'image régionale sur les principaux axes routiers. Dans le contexte du développement d'un réseau récrétatif et touristique régional intégré, il est pertinent d'offrir une image claire des portes d'entrées. Il est aussi souhaitable d'encourager une dispersion équitable, sur l'ensemble du territoire, du type de clientèle visée par cette industrie. Les emprises à partir de ces portes d'entrées pourraient faire l'objet de mesures particulières d'entretien, comme par exemple, des abords routiers florifères, l'implantation de haies d'arbres en milieu ouvert, aménagement de points

d'arrêt d'observation, selon les cas, avec panneaux d'interprétation du potentiel récréotouristique local;

- traiter aussi l'infrastructure afin de rappeler le milieu traversé. L'aménagement des structures et des intersections, par le choix des matériaux, des couleurs et des textures, du traitement du pavage, du choix du mobilier, tels les lampadaires ou encore des détails de construction des ponts et des balustrades permettent à l'usager d'être conscient de la qualité du milieu qu'il traverse.
- les activités commerciales sont essentielles au fonctionnement de l'économie régionale et l'affichage est une partie intégrante des besoins locaux. En Abitibi-Témiscamingue, pour qu'un panneau d'affichage soit vraiment efficace, il doit posséder des dimensions conformes à l'échelle du paysage. À titre d'exemple, les panneaux de signalisation en bordure de la route 117, entre Val-d'Or et Malartic, sont tous de la même dimension, contiennent beaucoup d'information, sont positionnés à égale distance les uns des autres et doivent partager le champ visuel de l'usager avec les lignes de transmission par câbles. Étant donné les caractéristiques du paysage à cet endroit (forêt et poteaux de transport d'électricité), les panneaux sont difficilement visibles à l'usager de la route. Considérant qu'un affichage commercial non contrôlé, peut devenir une source de pollution visuelle, il est souhaitable d'en éviter la prolifération et de les concevoir en collaboration avec les intervenants locaux. Dans cet esprit, pour un affichage efficace, il faudrait plus de *contraste*, des panneaux moins chargés et à l'échelle du paysage. Quant aux lignes de transmission par câble, une attention particulière devrait être accordée à la conception des supports, telle que les poteaux et les pylônes, de manière à les intégrer visuellement aux paysages traversés. À cet égard, il importe de considérer la hauteur, le gabarit, le matériau et la couleur des structures afin d'éviter les discordances visuelles avec le milieu traversé;

## PHOTOGRAPHIE 12

AFFICHAGE COMMERCIAL - ROUTE 117 ENTRE VAL- D'OR ET MALARTIC



- dans le contexte d'un réseau régional il n'y pas que les commerces qui pourraient bénéficier d'un affichage plus évident; les entrées des villes, et des villages également. À titre d'exemple, le panneau annonçant Rouyn-Noranda sur la route 117, apparaît à plus de 10 km avant les premiers signes de développements urbains. Sur la route 113, à Senneterre, il existe une sculpture illustrant une forêt stylisée et marquant le seuil d'entrée à la ville. La notion de seuil visuel urbain est un concept que devrait soutenir le MTQ car il contribue avantageusement à une meilleure lisibilité de son réseau routier. De plus, de concert avec ses partenaires, dans le but d'assurer une hiérarchisation de l'information et d'éviter une prolifération des messages perceptibles par les usagers routiers, le Ministère devrait s'impliquer dans l'affichage touristique et commercial dans les corridors visuels de son réseau routier. La hiérarchisation des messages permet au conducteur de détecter, discriminer et interpréter plus efficacement les messages et ainsi avoir une compréhension claire et rapide de l'espace routier.

### **PHOTOGRAPHIE 13**

LA FORÊT STYLISÉE DE SENNETERRE, UN SEUIL VISUEL À L'ENTRÉE DE LA VILLE



## LEXIQUE

### Accessibilité visuelle

Possibilités concrètes d'accéder visuellement au paysage. Regroupe les notions de *capacité d'absorption*, de nombre et du type d'*observateurs* ainsi que du temps et de la distance de perception. Une forte *accessibilité visuelle* répond aux critères suivants :

- une faible *capacité d'absorption*;
- un nombre élevé d'*observateurs*;
- une vitesse de déplacement lente.

D'une façon générale, plus l'*accessibilité visuelle* est forte plus le paysage est visible.

### Attrait

Élément du paysage qui tend à attirer et à capter le regard. Habituellement considéré comme concordant par opposition à un élément moins attrayant, source de *discordance* visuelle. Ex. : le Mont-Royal est un des attraits visuels de la métropole.

### Capacité d'absorption

Évaluation de la transparence et de la complexité d'un paysage. Elle nous donne un indice de la capacité d'un paysage à intégrer une infrastructure de transport sans perdre son caractère original. La *capacité d'absorption* est fonction du type de vue ainsi que des caractéristiques de la végétation, l'utilisation du sol et du relief.

### Capacité de résistance

Évaluation de la *fragilité* et de la capacité d'un paysage à résister aux changements qu'engendre l'implantation d'une infrastructure routière. Elle donne un indice de la capacité d'un paysage à supporter la présence d'une infrastructure de transport sans perdre ses caractéristiques visuelles initiales.

### Champ visuel

Espace perceptible dont la profondeur et l'éloignement sont représentés par des surfaces en plans. L'avant-plan est près de l'*observateur*, le second plan éloigné et l'arrière-plan lointain. L'encadrement du *champ visuel* est étroit, moyen ou large et permet la description des types de vue.

### Contraste

Opposition de deux éléments de l'environnement visuel dont l'un fait ressortir l'autre. L'intensité d'un *contraste* de forte intensité entraîne une discontinuité visuelle. Un *contraste* de faible intensité favorise une continuité dans la *séquence visuelle*.

## **Corridor visuel**

Couloir définit par un axe visuel c'est-à-dire : une droite sur laquelle un sens est défini de façon à relier un ou plusieurs points. Un axe est directionnel, ordonné dominant.

## **Discordance**

Défaut d'*harmonie*. Opposé à concordance.

## **Dynamique visuelle**

Ensemble des *séquences visuelles* en interaction et en changement.

## **Dynamisme**

Qualité d'une *séquence visuelle* donnant une impression de force et de mouvement. Se définit en fonction du rythme et de la variété des éléments du paysage. Le *dynamisme* est un paramètre de l'*intérêt* du paysage. On parle aussi de l'animation des séquences.

## **Fragilité**

Évaluation de la facilité d'un paysage à être altéré, détérioré ou détruit, en référence avec la *capacité de résistance*.

## **Harmonie**

Effet d'ensemble résultant des relations qui existent entre les éléments du paysage. Il s'établit un rapport de concordance lorsque ces éléments tendent à un même effet. L'*harmonie* d'une route est fonction de la continuité curviligne de l'alignement géométrique, de l'importance et de la concordance des travaux de terrassement ainsi que de la concordance du mobilier routier et des ouvrages d'art. L'*harmonie* de l'infrastructure est en relation avec l'*harmonie* du paysage environnant qui dépend du nombre et de l'importance des points de vue, de l'intensité et de la concordance de l'ambiance. Un paysage harmonieux est nécessairement concordant et la *discordance* traduit un manque d'*harmonie*. L'*harmonie* est un paramètre de l'*intérêt* du paysage.

## **Intégration visuelle**

Opération par laquelle un élément telle une infrastructure de transport s'incorpore au milieu visuel.

## **Intérêt**

Attention, curiosité suscitées par un élément intéressant (Le Petit Robert 1993). L'*intérêt* est un concept inhérent à la valorisation d'un paysage. L'*intérêt* que suscite un paysage peut être déterminé par la qualité de ses éléments, qualité pouvant être tributaire de l'*unicité*, de l'unité ou de l'intégrité du paysage en présence. L'*intérêt* suscité par un paysage est également lié à l'activité pratiquée par l'*observateur* regardant ce même paysage. Plus l'activité pratiquée par l'*observateur* est en rapport direct avec l'appréciation de son paysage et avec son sentiment d'appartenance, plus

*l'intérêt* qui est accordé au paysage sera grand (U.S. Department of Transportation 1980).

### **Lisibilité**

Caractère de ce qui est lisible (Le Petit Robert, 1993). Un paysage lisible permet une compréhension des éléments qui le compose.

### **Monotonie**

*Uniformité* lassante par la répétition des mêmes éléments visuels. Un paysage monotone manque de variété.

### **Observateur**

Personne qui, à titre d'usager (*observateur mobile*) ou de riverain (*observateur fixe*) observe un paysage susceptible d'être modifié par l'implantation d'une infrastructure de transport. On peut diviser les riverains en trois catégories : les riverains occupant un lieu de travail, les résidents et ceux qui se livrent à des activités de loisir. Il y a, d'autre part, quatre catégories d'usagers, soit ceux qui sont de passage, ceux qui font la navette quotidiennement, les touristes et les usagers qui voyagent pour leur travail. Le nombre et le type d'*observateurs* sont des paramètres de l'*accessibilité visuelle*.

### **Orientation spatiale**

Détermination de l'endroit où l'on se trouve et vers quelle direction on se dirige.

### **Paysage d'ensemble**

Territoire relativement étendu dont les caractéristiques morphologiques et d'occupation du sol en font une entité distincte des régions voisines. (Ex. : paysage côtier, paysage du bouclier canadien). Peut également désigner un paysage régional.

### **Percées visuelles**

Ouverture qui donne un point de vue. La *percée visuelle* met en valeur un paysage intéressant qui autrement ne serait pas accessible à l'usager et cherche à articuler une *séquence visuelle* autrement monotone.

### **Point de repère**

Objet ou endroit susceptible d'être reconnu et choisi par l'*observateur* pour s'orienter. Un des paramètres de l'*orientation*.

### **Sensibilité**

Évaluation de la capacité de réagir rapidement à des modifications du milieu.

## **Séquences visuelles**

Répartition dans l'espace des paysages selon une suite ordonnée d'événements. La séquence se définit en termes de *dynamisme*, de continuité et d'*orientation*. La *séquence visuelle* est un paramètre de l'*intérêt* du paysage. La séquence anime le cheminement de l'usager.

## **Types de paysage**

Inventaire de masse relativement homogène dont l'image correspond à un concept reconnu d'organisation de l'espace pouvant servir de modèle. Ex. : agro-forestier, urbain, agricole. Peut également désigner un paysage-type.

## **Unicité**

Caractère de ce qui est unique. Qualité de ce qui est rare ou peu commun dans un espace de référence donnée (U.S. Department of Transportation 1980, Smardon 1986). Critère d'évaluation de la qualité d'un paysage. Relève tant de la configuration (degré de profondeur et d'ouverture) que de la composition particulière du paysage observé (U.S. Department of Transportation 1980 et Jones and Jones 1976).

(Source : Hydro-Québec 1993)

## **Uniformité**

Caractère de ce qui est uniforme, de ce qui ne varie pas ou peu. Paysages dont les caractéristiques et les aspects restent les mêmes.

## **Valeur attribuée**

Qualité d'un paysage en fonction de son utilité. Indice de la préférence des *observateurs* qui se traduit par le caractère de la mise en scène des bâtiments et sites historiques ainsi que par le symbolisme rattaché aux éléments du paysage. D'une façon générale, plus le paysage est valorisé par les populations concernées, plus la *valeur attribuée* au paysage est forte.

## **Vues dirigées**

Vue dont l'ouverture étroite permet d'orienter l'attention sur un élément donné, mais dont la profondeur est sans limite particulière.

(Source : Hydro-Québec - 1993)

## **Vues en surplomb**

*Vue ouverte* où l'*observateur* se situe au-dessus du paysage observé

## **Vues encadrées**

Vue dont la présence d'éléments verticaux distinctifs au premier ou second plan vient renforcer la profondeur du *champ visuel*.

## **Vues fermées**

Vue limitée par la présence d'obstacles localisés à proximité de l'*observateur*. Le *champ visuel* est alors très étroit et très peu profond.

(Source : Hydro-Québec - 1993)

### **Vues ouvertes**

Vue qui permet de découvrir une vaste étendue. L'ouverture et la profondeur du *champ visuel* sont relativement grandes.

(Source : Hydro-Québec – 1993)

## BIBLIOGRAPHIE

« Les plus beaux villages du Québec » dans l'Actualité, mai 1997.

Gouvernement du Canada, Ministère de l'Agriculture, *Carte de zones de rusticité*, 1967.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, DATNQ, *Portrait géographique*, document de travail, septembre 1999.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport*, 1986.

Municipalité régionale de comté d'Abitibi-Ouest, *Schéma d'aménagement*, décembre 1986, pagination multiple.

Municipalité régionale de comté d'Abitibi, *Schéma d'aménagement*, octobre 1988, 208 pages.

Municipalité régionale de comté de Vallée-de-l'Or, *Schéma d'aménagement*, décembre 1986, 143 pages.

Municipalité régionale de comté de Rouyn-Noranda, *Schéma d'aménagement*, juin 1987, 282 pages.

Municipalité régionale de comté de Témiscamingue, *Schéma d'aménagement et éléments de contenu*, deuxième de quatre parties du schéma d'aménagement, 18 mars 1987, 321 pages.

U.N.E.S.C.O., *The Seville Strategy for Biosphere Reserves*, [www.unesco.org/mab/home.htm](http://www.unesco.org/mab/home.htm).

## COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

## **Rencontre du groupe témoin sur l'étude « Paysage d'ensemble » du 25 août 1999**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Gilles Côté	MRC d'Abitibi-Ouest
M <sup>me</sup> Michelle Desmarais	CLD Abitibi-Ouest
M <sup>me</sup> Lili Germain	CRDAT
M. Normand Grenier	MRC d'Abitibi
M. Jean Iracà	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Guy Lacroix	Tourisme Harricana
M. Gérard Lafontaine	Ville de Senneterre
M. Gaétan Lessard	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Jean-Maurice Matte	Ville de Senneterre
M <sup>me</sup> Christine Savard	MRC de Rouyn-Noranda
M <sup>me</sup> Danielle Simard	CLD Rouyn-Noranda
M. Patrice Vachon	MRC d'Abitibi-Ouest

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

## **Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin, non intégrés au document**

- Les haltes routières n'ont pas été traitées dans le document. On déplore que des haltes routières aient été fermées par le ministère des Transports, il y a plusieurs années. On mentionne que les haltes routières sont une grande préoccupation des milieux touristique et municipal.
- La section 2.2 portant sur le contexte juridique devrait être bonifiée en tenant compte du *Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public*. Ce règlement a d'importants impacts sur l'exploitation des territoires forestiers publics, ce qui peut influencer le paysage en bordure des routes.
- Certains participants souhaitent que le MTQ fasse plus attention à la protection du paysage lors d'interventions majeures. Par exemple le MTQ devrait apporter une attention particulière afin de conserver le cachet des ponts couverts.
- Les participants mentionnent qu'il serait opportun de procéder à l'identification des points d'intérêt visuel de manière consensuel avec le milieu.
- Il serait pertinent de tenir compte des éléments qui ne devraient pas être visibles de la route, tels les parcs à résidus miniers.