



# ÉTUDE PAYSAGÈRE DE L'ÎLE D'ORLÉANS





# SOMMAIRE EXÉCUTIF

<b>MISE EN CONTEXTE .....</b>	<b>5</b>	<b>PLATEAU DU MITAN DE L'ÎLE-D'ORLÉANS .....</b>	<b>60</b>
RAPPEL DU MANDAT .....	6	TRACES PATRIMONIALES .....	60
MÉTHODOLOGIE.....	7	PORTRAIT DE PAYSAGE .....	62
LEXIQUE .....	11	PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ .....	63
<b>TRACES PATRIMONIALES.....</b>	<b>13</b>	VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS .....	64
LES ÉLÉMENTS NATURELS .....	15	TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL.....	66
LES COMPOSANTES ANTHROPIQUES .....	16	<b>POINTE DE SAINTE-PÉTRONILLE .....</b>	<b>68</b>
<b>UNITÉS DE PAYSAGE .....</b>	<b>19</b>	TRACES PATRIMONIALES .....	68
CARTE D'ENSEMBLE DES UNITÉS DE PAYSAGE.....	21	VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS .....	69
<b>COTEAU DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS .....</b>	<b>22</b>	PORTRAIT DE PAYSAGE .....	70
TRACES PATRIMONIALES .....	22	PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ .....	71
PORTRAIT DE PAYSAGE .....	24	TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL.....	72
VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS .....	26	<b>DIAGNOSTIC PAYSAGER .....</b>	<b>73</b>
PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ .....	28	MENACES, OPPORTUNITÉS ET ENJEUX .....	74
TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL.....	29	LES ZONES SENSIBLES.....	79
<b>ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS .....</b>	<b>32</b>	<b>RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>83</b>
TRACES PATRIMONIALES .....	32	RECOMMANDATIONS.....	84
PORTRAIT DE PAYSAGE .....	34	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>87</b>
VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS .....	36	CONCLUSION.....	89
PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ .....	38	<b>ANNEXES .....</b>	<b>91</b>
TRONÇON D'INTÉRÊT VISUEL.....	39	BIBLIOGRAPHIE.....	93
<b>COTEAU DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS .....</b>	<b>40</b>	CARTE DES TRONÇONS ROUTIERS .....	95
TRACES PATRIMONIALES .....	40	EXTRAIT DE LA CARTE DE GÉDÉON DE CATALOGNE (1709) .....	97
PORTRAIT DE PAYSAGE .....	42	COUVERTURE AÉRIENNE DE 1975 À 1978.....	99
VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS .....	44	CARTE DE L'ÉVOLUTION FORESTIÈRE .....	103
PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ .....	46	ATLAS DES UNITÉS DE PAYSAGES DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC	
TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL.....	47	PAYSAGES DE L'ÎLE D'ORLÉANS .....	105
<b>ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS .....</b>	<b>50</b>	LA TOPONYMIE DE L'ÎLE D'ORLÉANS .....	107
TRACES PATRIMONIALES .....	50		
PORTRAIT DE PAYSAGE .....	52		
VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS .....	54		
PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ .....	56		
TRONÇON D'INTÉRÊT VISUEL.....	57		



# MISE EN CONTEXTE

1

## RAPPEL DU MANDAT

La MRC de l'Île d'Orléans bénéficie d'une large reconnaissance de son identité très forte, notamment en raison de la qualité de son patrimoine et de ses paysages agricoles, de sa localisation exceptionnelle à l'entrée de Québec et de son lien historique avec la ville de Québec et le fleuve Saint-Laurent. En effet, l'île d'Orléans constitue le pendant rural de ce que représente le symbole du Vieux-Québec à titre de témoignage de la Nouvelle-France. Il faut rappeler que l'île a été déclarée « arrondissement historique », par décret gouvernemental, le 11 mars 1970 et est protégée par la Loi sur les biens culturels.

En rejoignant l'Entente spécifique sur la mise en valeur et la protection des paysages de la région de la Capitale-Nationale, l'île d'Orléans continue de développer une approche d'aménagement personnalisé de son territoire en intégrant la prise en compte du paysage dans ses outils d'aménagement. L'élaboration d'une étude paysagère pour la MRC de l'île d'Orléans vise cet objectif.

Le mandat consiste en la réalisation d'une étude paysagère sur tout le territoire. À l'exclusion des deux îles, soit l'île Madame et l'île aux Ruaux, l'étude est réalisée en deux (2) volets :

1. Diagnostic paysager;
2. Recommandations.

La conduite de cette étude a également intégré les autres attentes de la MRC :

- ◇ Exploiter les sources documentaires données en référence et le matériel pertinent dans la démarche de caractérisation des unités de paysages;
- ◇ Offrir au comité de suivi une démarche participative et une implication de proximité à l'étude en intégrant aux rencontres d'étape une réflexion sur un ou des aspects de l'étape en élaboration;
- ◇ Travailler sur deux axes de lecture de paysage, l'unité de paysage résultant du découpage de l'Atlas des paysages de la CMQ et les principaux corridors routiers (tronçons d'intérêt visuel) du territoire de l'île et en intégrer les résultats aux fiches des unités;
- ◇ Mettre l'emphase sur le matériel visuel et cartographique;
- ◇ Dégager des recommandations générales et spécifiques pouvant enrichir les outils de planification en aménagement du territoire, de sensibilisation, de préservation et de mise en valeur des paysages de la MRC de l'île d'Orléans.

Au-delà des mesures actuelles d'encadrement dont l'application pose des limites, l'étude paysagère vise plus largement les objectifs que nous rappelons ici :

- ◇ Assurer l'animation du milieu et structurer les mécanismes de concertation;
- ◇ Favoriser la sensibilisation et la circulation de l'information en regard de la mise en valeur et de la protection des paysages;
- ◇ Soutenir les intervenants dans la mise en œuvre de leurs actions et leur prise de décision.

# MÉTHODOLOGIE

La réalisation de l'étude paysagère joue plusieurs rôles : connaître le territoire, exprimer les problématiques et les potentialités qui lui sont propres et proposer des actions de mise en valeur du paysage qui soient durables.

## DÉMARCHE DOCUMENTAIRE DE L'ÉTUDE

La MRC de l'Île d'Orléans a mis à la disposition de l'étude une couverture aérienne de l'île qui couvre la période de 1975 à 1978. C'est à cette période charnière qu'entre en vigueur la Loi sur la protection du territoire agricole qui introduit des mesures de contrôle des usages en zone agricole. Pour la période contemporaine, l'observation du territoire a été réalisée avec le logiciel Google Earth (couverture de mai 2013) et la fonction Streetview (couverture d'août 2014). Ces documents donnent une bonne idée de la transformation du territoire des 40 dernières années.

La cartographie de chaque unité a été complétée par les prises de vue obliques commandées à Monsieur Pierre Lahoud. Ces vues ont été particulièrement utiles pour observer les secteurs que Streetview ne couvre pas.

La cartographie détaillée de chaque unité a impliqué l'utilisation des documents cartographiques du Schéma d'aménagement régional de l'île d'Orléans et de l'Atlas des unités de paysage de la Communauté métropolitaine de Québec.

La visite de terrain a été effectuée en deux temps. Une première tournée avec la présence de madame Marie-Andrée Thiffault et monsieur Pierre Lahoud visait à partager leur connaissance du territoire. Cette visite a sensibilisé l'équipe de projet aux diverses problématiques du paysage. Par la suite, une visite de terrain d'une durée de deux (2) jours a ciblé la caractérisation des tronçons routiers au nombre de trente-et-un (31) avec compilation des données sur fiche. Le relevé photographique de chaque unité de paysage a été réalisé à partir du réseau routier. Un total de 438 clichés (photographie numérique) constitue la banque photographique de référence qui sera remise au Client pour son usage.

## FICHES D'UNITÉS DE PAYSAGE

La première étape de l'étude paysagère est la caractérisation du territoire divisé en unités de paysage. Le découpage de ces unités de paysage respecte celui retenu pour l'Atlas des paysages de la CMQ. La fiche profite de l'information cartographique qu'il fournit et complète la présentation avec les données et les éléments graphiques requis et complémentaires.

Chaque unité a fait l'objet d'une fiche qui regroupe les informations suivantes :

- ◇ Carte des traces patrimoniales et d'affectation du sol ;
- ◇ Carte de l'unité incluant la vue aérienne et les tronçons routiers ;
- ◇ Coupes types de l'île sur le pourtour du chemin Royal (Route 368) ;
- ◇ Portrait du paysage de l'unité ;
- ◇ Photos typiques de l'unité ;
- ◇ Tronçons d'intérêt visuel significatif :
  - » Description;
  - » Diagnostic;
  - » Intérêt visuel.

## TRACES PATRIMONIALES

L'intérêt de faire état des traces patrimoniales observables sur le territoire est de constater la valeur de ses composantes naturelles ou anthropiques. La recension des traces qui perdurent témoignent de divers facteurs (attachement à une tradition, imposition d'une règle, contrainte du milieu, évolution des modes de vie, etc.) qui ont fixé ou effacé ces traces au travers du temps. L'étude a retenu les traces patrimoniales pérennes pertinentes en matière de paysage et les a cartographiées dans la fiche de chaque unité de paysage.

Étant donné que la présente étude de paysage se distingue d'une étude historique ou patrimoniale, la consultation des documents s'est restreinte à ceux transmis par le Client<sup>1</sup> et qui documentent :

- ◇ L'histoire du territoire ;
- ◇ le paysage rural ;
- ◇ l'architecture rurale ;
- ◇ l'architecture résidentielle ;
- ◇ la structure du milieu bâti héritée de son histoire (villages, réseau viaire, fermes et lotissement de villégiature).

Par ailleurs, la cartographie du Schéma d'aménagement régional a fourni l'information sur les immeubles classés de l'île d'Orléans. L'information sur les aspects architecturaux ainsi que les composantes anthropiques est relativement bien couverte dans la documentation. Par contre, celle des éléments naturels est plutôt orientée sur leur conservation que leur intérêt paysager. C'est explicable, car le cadre de la reconnaissance du site patrimonial de l'île d'Orléans a évolué depuis sa première mouture et que la reconnaissance des paysages culturels apparaît avec la mise à jour de 2011.

L'information sur les éléments naturels relève plus précisément de l'observation in situ, de la cartographie de la MRC de l'île d'Orléans et des deux couvertures aériennes utilisées pour l'étude.

<sup>1</sup> Voir en annexe du rapport, la liste des ouvrages consultés

## TRONÇONS ROUTIERS

Les routes qui ont fait l'objet de l'étude sont le chemin Royal (Route 368), la route d'Argentenay, les routes Prévost, des Prêtres et du Mitan. Un premier niveau de sélection cartographique a permis de délimiter chaque tronçon en fonction de l'homogénéité de caractère physiographique (altitude, tracé, champ visuel, etc.) et des principales caractéristiques de son occupation du sol. Par la suite, la visite de terrain a permis de valider le découpage, de procéder à la description et à l'évaluation de ses caractéristiques paysagères, de constituer un relevé photographique et d'évaluer son degré d'intérêt visuel en fonction d'un cumul de sa valeur paysagère.

Dans l'étude, chaque tronçon a été documenté et évalué pour un total de trente-et-un (31)<sup>2</sup> tronçons. L'étude des tronçons a permis d'enrichir la rédaction du portrait de chaque unité de paysage et de déterminer le choix des coupes de terrain représentées dans l'étude. Seuls les tronçons d'intérêt visuel significatif ont été présentés avec les informations suivantes : Caractérisation comprenant les caractéristiques biophysiques, le caractère visuel et les attraits et discordances, le diagnostic et le gradient d'intérêt visuel (Voir en Annexe : Fiche type)

L'identification des tronçons d'intérêt visuel significatif a été établie sur une base qualitative en fonction des valeurs paysagères présentes sur l'île. La sélection des tronçons qui ont un intérêt visuel significatif a été faite sur la base de la présence de trois (3) caractéristiques ou plus des valeurs paysagères définies ainsi :

◇ Richesse du champ visuel : un champ visuel est composé de trois plans visuels (avant-plan, plan intermédiaire et arrière-plan). Sa richesse est établie en fonction des conditions suivantes – ouverture à un panorama plus ou moins continu, proximité de vues ou de panorama, complexité de la vue (présence de un à trois plans visuels);

- ◇ Caractère dominant fort : l'occupation du sol peut être agricole, agroforestière, forestière, rurale ou villageoise. Chaque tronçon peut présenter une diversité de traits. La dominance indique que, dans un tronçon, l'occupation du sol se démarque par un caractère massivement présent qu'un observateur peut aisément identifier;
- ◇ Fréquentation diversifiée : la présence d'observateurs est une valeur fondamentale d'un paysage. Sur l'île, on identifie l'accessibilité piétonne, cyclable et automobile ainsi que la présence de résidents dans le tronçon. L'addition de ces types d'observateurs constitue la valeur du tronçon;
- ◇ Abondance d'attraits : Cette caractéristique combine une grande diversité d'intérêt selon le visiteur ou l'usager. Cette valeur se fonde sur l'addition des composantes (haltes publiques ou commerciales incluant stationnement, hébergement, restauration, sites patrimoniaux, point de vente, équipement culturel, etc.). Ce critère reflète la combinaison de l'intérêt du tronçon pour ses visiteurs avec l'intérêt de la communauté pour son développement;
- ◇ Variété du tronçon routier : la configuration de la route est définie par son tracé et son profil. L'encadrement de la route est défini par le bâti, la marge de recul, la végétation, le trottoir, l'alignement de poteaux, l'éclairage, etc. L'intérêt visuel d'un tronçon indique qu'il cumule une diversité de caractère de ses composantes et que l'expérience visuelle de l'observateur s'en trouve enrichie.

2 Voir en annexe du rapport la carte des tronçons routiers

## ENJEUX ET ZONES SENSIBLES

Le diagnostic est complété par les enjeux de paysage et l'identification des zones sensibles. Les enjeux ont repris la typologie des paysages de l'île d'Orléans déjà traitée dans la plupart des études réalisées sur l'île d'Orléans et leur description se fonde sur l'analyse des traces patrimoniales et le portrait de chacune des six (6) unités de paysage de l'île d'Orléans. L'analyse des enjeux ainsi que de l'orientation des recommandations a été conduite lors de discussions avec Madame Louise Brunelle-Lavoie, historienne, qui a été respectivement vice-présidente et présidente et de la Commission des biens culturels de 1992 à 2006.

Par zone sensible, on entend une zone de grande valeur paysagère contrainte par une faible capacité de changement sans impact majeur ou offrant un grand potentiel de mise en valeur. Elles ont été établies sur la base des critères suivants :

- ◇ Zone de grande valeur paysagère qui correspond à une forte présence de traces patrimoniales;
- ◇ contrainte par une faible capacité de changement sans impact majeur qui résulte de la du diagnostic des tronçons routiers étudiés;
- ◇ et/ou offrant un grand potentiel de mise en valeur qui se manifeste dans le portrait de paysage de l'unité et les enjeux en regard de chaque thématique paysagère.

Nous avons corroboré cette sélection en fonction des autres critères que sont :

- ◇ La représentativité de la zone en regard de la diversité des paysages de l'île : paysage maritime, rural, villageois, insulaire;
- ◇ Son caractère panoramique;
- ◇ La diversité de ses attraits;
- ◇ La présence de tronçons routiers d'intérêt visuel significatif.

## RECOMMANDATIONS

Dans ce dossier d'étude paysagère, la formulation de recommandations vise à fonder une prise en compte transversale du paysage dans les divers dossiers de l'aménagement de l'île. La consultation du projet de révision de la réglementation municipale en lien avec le projet de Schéma d'aménagement régional de l'île d'Orléans (2015), des divers cadres d'encadrement (politique culturelle, plan de conservation, etc.) a permis de prendre acte des acquis en matière d'aménagement du territoire et du contexte de la mise en valeur des paysages.

Sur le plan des paysages, trois niveaux de mobilisation sont proposés soit :

- ◇ Une démarche de concertation et d'élaboration de charte de paysage pour la mise en valeur des paysages;
- ◇ Une création d'outils adaptés aux besoins des divers thèmes ou dossiers d'intervention en matière de paysage;
- ◇ Un plan d'action ciblé sur les dossiers prioritaires identifiés pour chaque type de paysage.

Il est également prévu que l'ensemble de la démarche de cette étude paysagère soit communiquée à la population de l'île d'Orléans après son dépôt auprès des autorités de la MRC de l'île d'Orléans.



# LEXIQUE

**Ambiance urbaine** : Ce caractère indique un milieu qui se démarque par l'absence de contexte rural ou agricole perceptible visuellement. Également, on y retrouve une densité de bâtiments, une architecture diversifiée, une concentration de services de proximité, la présence d'équipements récréatifs et une desserte piétonne.

**Canopée** : La canopée est l'étage supérieur de la forêt. Par extension, le terme s'applique à la superficie qu'occupe la cime des arbres sur un site donné. Par exemple, une canopée de 30 % indique qu'une proportion de 30 % du site est couverte par la cime des arbres qui y sont présents

**Caractère dominant** : Tout type d'occupation du sol qui est majoritairement représenté sur un territoire donné. Ce caractère constitue la perception dominante que l'observateur aura de ce paysage (agricole, villageois, forestier, etc.)

**Caractérisation** : Toutes les régions du Québec ont une signature qui les distingue les unes des autres. Elles présentent une variété d'éléments (naturels, historiques, culturels) qui se transforment et s'additionnent au fil du temps; c'est ce qui forge le caractère d'une région et contribue à nourrir l'attachement d'une communauté à ses paysages. Pour comprendre ce qu'est cette signature et comment s'est construit ce caractère, chaque région doit se mobiliser pour connaître ses paysages. Il faut visiter le territoire, analyser chacune des activités qui le composent et retracer les principales étapes de son évolution jusqu'à maintenant. Cette opération est généralement dénommée la « caractérisation du paysage ». Son but est de mieux connaître la région pour s'interroger sur la qualité des paysages et guider les interventions.

**Champ visuel** : Ensemble du paysage observable d'un même point de vue. Selon la portée de l'horizon, il peut être découpé en trois plans visuels : avant-plan, plan intermédiaire et arrière-plan. Selon le type de physiographie, les distances peuvent varier et doivent être calibrées selon le milieu. Sur l'île d'Orléans, l'avant-plan peut aller jusqu'à 2 km en raison d'un relief peu accidenté. Le plan intermédiaire est principalement constitué du chenal et du fleuve dont la largeur va de 2 km à plus de 4 km, et l'arrière-plan est composé des rives nord et sud du fleuve et les massifs du Bouclier et des Appalaches sur des distances pouvant aller à plus de 20 km. Par après, la visibilité est significativement réduite.

**Charte du paysage** : Instrument de concertation de stratégies entre agents publics et privés, applicables à l'échelle locale, supramunicipale ou régionale, en vue de l'accomplissement d'actions de protection, gestion et aménagement des paysages dont l'objectif est d'en maintenir les valeurs. Source : Loi de protection, gestion et aménagement des paysages.

**Étude paysagère** : est un terme générique qui s'applique à toute étude de caractérisation d'un paysage régional. Dans le cas de l'île d'Orléans, l'étude est étendue à la définition d'enjeux et de recommandations de mise en valeur.

**Fréquentation diversifiée** : Ceci indique que le lieu est accessible de façon sécuritaire à une diversité d'usagers : piétonnier, cycliste, motoneigiste, automobiliste et autres.

**Mitage** : Résultat du défrichement d'un milieu boisé, à la suite de l'implantation d'immeubles ou de groupements de bâtiments, lorsque les propriétaires déboisent le terrain pour profiter de la vue sur les paysages.

**Panorama** : Vaste paysage que l'on peut contempler de tous côtés.

**Paysage** : Zone ou partie de territoire tel que perçu par la population, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations.

**Percée visuelle** : À l'inverse d'un panorama qui ouvre un champ visuel vaste, la percée visuelle est un axe qui part d'un point de vue précisément localisé vers une vue également ciblée (ex. : Chutes Montmorency, Cap-Tourmente, etc.).

Uniformisation et banalisation du paysage : L'uniformisation indique une situation où les caractéristiques du paysage découlent d'une perception standardisée. La banalisation indique qu'on a supprimé la marque distinctive du caractère antérieur.

**Unité de paysage** (syn. : unité paysagère) : À une échelle donnée, portion d'un territoire présentant des caractéristiques paysagères homogènes découlant de l'organisation des éléments paysagers suivants : morphologie, relief, occupation du sol, organisation du bâti, nature et qualité des horizons, organisation du réseau hydrographique et de leur perception générale (au sens de l'image que s'en fait le public).

**Vue filtrée** : Intermédiaire entre une vue ouverte et une vue fermée. La vue filtrée est généralement obtenue par une plantation disséminée qui permet de lire le paysage, mais en estompe les détails.

**Valeur paysagère** : l'attribution d'une reconnaissance locale jusqu'à une notoriété acquise auprès du grand public de composantes de paysage naturelles ou culturelles.

**Petit patrimoine** : il regroupe le patrimoine de proximité usité dans la culture du monde rural. Il se compose selon la région, de puits, girouette, barrage, four, abri, lavoir, moulin, glacière, miellerie, etc. Il représente des témoins de l'évolution de la culture et des savoir-faire transmis dans la communauté.



# TRACES PATRIMONIALES

2

## TRACES PATRIMONIALES

Nous examinons les principaux traits de paysage qui ont consacré avec le temps une valeur de pérennité historique aux paysages de l'île et évaluons la situation actuelle au travers de leur évolution.

La qualité patrimoniale de l'île résulte de la symbiose longtemps maintenue entre une communauté rurale insulaire et son territoire. Les liens saisonniers avec la terre ferme établis par voie d'eau et par ponts de glace sur le chenal du nord et le fleuve Saint-Laurent ont permis un contact de proximité avec la rive sud et la côte de Beaupré. À cet écosystème social, économique et paysager autarcique s'est greffé, vers le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, l'établissement de villégiature d'une élite anglo-saxonne et bourgeoise de la ville de Québec. Cette occupation est surtout concentrée à la pointe de Sainte-Pétronille, profitant ainsi d'un lieu panoramique d'exception sur l'axe du fleuve et sur la ville de Québec.

Unique dans sa composition, l'île est caractérisée par les deux dimensions que sont :

- ◇ les **éléments naturels** présentant une physiographie singulière et une localisation exceptionnelle d'une riche diversité visuelle ;
- ◇ les **composantes anthropiques** pour lesquelles, respectivement, l'isolement insulaire prolongé et les divers statuts de protection, patrimoniale et agricole, ont contribué au maintien de traces durables.

## LES ÉLÉMENTS NATURELS

Les éléments naturels sont omniprésents et constituent les composantes fondatrices et pérennes du paysage de l'île.

◇ La **plateforme centrale** : Ce paysage a la forme particulière d'un dos arrondi en son milieu qui s'étend sur toute la longueur de l'île. Il se combine à de larges bandes de forêts et de cultures. Comme le territoire est très boisé, la configuration de la plateforme est particulièrement perceptible à partir de la route du Mitan. Le caractère de ce paysage agroforestier semble inchangé depuis toujours à l'exception de l'aménagement des terres en culture et des fermes au point de raccordement des municipalités de Sainte-Famille et de Saint-Jean. Paradoxalement, ce territoire très vaste est peu accessible et sa lisibilité est limitée aux chemins de traverse.

◇ La **forêt, les boisés et les vieux arbres** : La présence de forêt sur l'île a une valeur historique importante, car elle est associée à toutes les ressources qui ont favorisé l'établissement de la communauté sur l'île. Le territoire forestier est principalement la forêt résiduelle où se concentre l'essentiel de la ressource hydrique. La forêt est intimement liée à l'histoire économique de l'île, tant l'économie domestique que les activités artisanales et industrielles (charpente, sirop, embarcations et outils, chauffage, etc.). Pour leur part, la forêt de Beaulieu<sup>1</sup>, les érablières de l'escarpement nord et la pointe Argentenay sont des ensembles forestiers distinctifs qui doivent leur pérennité à la présence d'un relief contraignant pour l'agriculture. Ces milieux évoquent les forêts qu'ont pu découvrir les premiers habitants de l'île, car ils ont été très peu modifiés au fil du temps à l'exception de leur drainage.

Quant aux arbres anciens qu'on trouve principalement à Sainte-Pétronille et Saint-Laurent, ils jouent souvent le rôle de marqueur qui signale l'ancienneté historique du bâtiment qu'ils accompagnent. Dans la majorité des cas, la localisation de ces arbres a pu les soustraire aux travaux d'élagage pour la distribution électrique, la téléphonie, la fibre optique et la câblodistribution. Ils constituent un important héritage et contribuent grandement à la qualité paysagère des lieux.

<sup>1</sup> Située à Sainte-Pétronille et Saint-Pierre, la forêt de Beaulieu constitue une chênaie considérée comme la plus boréale en Amérique du Nord.

◇ Les **ruisseaux et les rivières** : L'île est parcourue par de nombreux ruisseaux qui prennent leur source dans les terres, marécages et forêts de la plateforme centrale (Rivière Dauphine, Grand ruisseau, rivière de la Savane, ruisseau du Moulin, rivière du Pot-au-Beurre, rivières du Moulin, rivière Lafleur et ruisseau Saint-Patrice, etc.). Certaines rivières, notamment la rivière Lafleur, ont été le lieu d'établissement de petits noyaux d'implantation villageoise maintenant disparus. On connaît peu l'intérêt patrimonial des ruisseaux bien qu'ils aient longtemps contribué aux activités du milieu rural (moulins, élevage de bétail, eau domestique, etc.) et qu'ils sont encore essentiels pour la survie de la population insulaire. De façon générale, ils traversent le chemin Royal et se déchargent dans les échancrures de l'escarpement avant de se jeter au fleuve ou dans le chenal. Leur présence visuelle est peu marquée en raison d'un lit généralement étroit et d'une abondante végétation ce qui diminue le contact avec ceux-ci.

◇ Les **terrasses** : Les terrasses inférieures de Saint-Pierre et Sainte-Famille sont encore très prisées pour l'agriculture. Elles contribuent à maintenir une agriculture prospère et diversifiée sur le versant nord de l'île. Leur existence est en partie garante du maintien d'un paysage agricole dans cette partie de l'île.

◇ L'**escarpement** : La situation de l'escarpement est un trait typique, fort et pérenne du champ visuel de l'île. Au nord et au sud, il se reboise densément, mais avec un impact différent. Au nord, une topographie plus douce entraîne la perte ou la réduction des percées visuelles à partir du chemin Royal vers le fleuve. Au sud, la localisation de la route en est très éloignée et le champ visuel a conservé intacte la réminiscence historique de ce panorama.

◇ Le **lien visuel entre le fleuve et le chenal** : À partir des chemins de traverse rappellent que l'île est toujours à distance d'un bras d'eau de la terre ferme. Ces tracés sont singuliers et permettent une expérience visuelle unique sur l'île grâce à ces points de vue exceptionnels et panoramiques, tunnel d'arbres, segments cultivés et forestiers. Il faut remarquer que la dimension insulaire prédomine au sud de l'île qui y est séparée de la côte

d'une moyenne de plus de 3 km avec un horizon visuel qui peut dépasser 30 km alors que le versant nord est distant en moyenne de moins de 2 km de la côte de Beupré avec un horizon visuel de l'ordre de 12 km.

◇ Le **phénomène de la marée** : L'île est sous l'influence des marées. Ceci induit une grande variété d'ambiance de ses rives en été comme en hiver. C'est un élément d'attraction continu et durable qui préexistait à l'occupation humaine de l'île et qui explique plusieurs traits de son paysage côtier et qui a rythmé le mode de vie traditionnel avant la construction du pont.

◇ Le **rivage de l'île** : Il comprend les accès au fleuve et au chenal du Nord ainsi que les battures. Le périmètre de l'île se déploie sur plus de 80 kilomètres. Il s'agit de la composante qui a subi le plus, la transformation de son usage d'antan. C'est l'histoire du partage du littoral par une communauté d'agriculteurs qui l'a utilisé comme accès, point d'embarquement, terre de culture, récolte de foin de mer ou de pâturage. Depuis, ce territoire se reboise ou s'enfriche. Il se segmente et se privatise. L'escarpement isole les battures des terres en culture.

Un chantier maritime s'est implanté à Saint-Laurent en 1903 et a maintenu ses activités jusqu'en 1967. Bien que l'intérêt patrimonial du rivage soit étroitement lié à la relation historique de la communauté avec ses voies d'eau et une culture maritime, on observe que peu de points en rive permettent un accès public. L'occupation résidentielle s'est multipliée en rive sud et limite visuellement et physiquement l'accès au rivage. Le rivage est en quelque sorte devenu le secret bien gardé de l'île.

◇ Les **plages** sont concentrées sur la rive Sud de l'île. Leur trait distinctif : elles sont rocheuses et graveleuses. Leur vocation d'origine était de donner accès à l'eau pour les besoins du transport de denrées ou de passagers. Cette vocation a été progressivement transformée avec l'ouverture du pont (1935) qui remettait en jeu cette fonction et l'orientait vers une vocation récréative (baignade, mise à l'eau). Ce paysage littoral est continu, exceptionnel par la diversité de son parcours et très bien orienté par son ensoleillement, mais son accessibilité est précarisée par sa privatisation de longue date.

## LES COMPOSANTES ANTHROPIQUES

Depuis plus de 350 ans, la communauté de l'île d'Orléans a marqué le territoire et façonné les paysages que nous côtoyons encore aujourd'hui. L'île est ceinturée par six (6) villages. Elle possède une structure agraire forte et une activité agricole dominante. Les rangs de desserte (chemin Royal et de l'Argentenay) et les chemins de traverse (chemin du Mitan, route des Prêtres) sont les tracés exclusifs de découverte des paysages. L'établissement d'un lien terrestre avec la construction du pont a fait évoluer le modèle de développement traditionnel et a accentué la transformation des usages et des modes d'occupation du territoire. Les traces de l'activité humaine se manifestent dans les domaines suivants :

◇ La **vocation agricole** : le territoire de l'île a hérité du système seigneurial<sup>1</sup> son découpage cadastral en lots étroits. Le champ était souvent bordé de clôtures qui isolaient le bétail et la culture et délimitaient la propriété. Depuis, la vocation agricole s'est maintenue et a évolué. La modernisation des pratiques culturelles et de l'équipement agricole ont fait disparaître la lisibilité de ces traces d'occupation dans le paysage. La vocation agricole consacrée par la Loi de protection du territoire agricole, en 1978, a cependant permis de conserver jusqu'à maintenant l'ouverture du paysage insulaire. S'il y a consensus sur le fait que l'agriculture a historiquement agi comme « gardienne des paysages », l'économie agricole a vécu, avec la mécanisation amorcée dans les années 1950, une transformation continue. Notamment, le remembrement des lots et les pratiques de grande culture font disparaître la lecture du cadastre ancestral sauf en vue aérienne.

De plus, la physionomie de la ferme contemporaine s'est aussi transformée. L'exploitation agricole comprend un nombre accru de bâtiments (bétail, entreposage, serres, machinerie et autres équipements). Dans de nombreux cas, elle inclut aussi un plusieurs unités résidentielles pouvant loger famille et travailleurs. Les plantations forestières, les haies brise-vent et la multiplication de

petites structures industrielles ajoutent autant de risques de limiter l'appréciation du paysage agricole de l'île. Dans une moindre mesure, les types de cultures (vergers, maïs) peuvent également modifier le champ visuel.

◇ Les **villages** : Pendant la période autarcique de l'île, la taille des villages a toujours été relativement contenue dans l'espace. La structure villageoise a hérité de plusieurs facteurs historiques, notamment une capacité limitée de déplacement, une économie restreinte à un espace local et une communauté vivant dans un environnement stable. La séquence mise en place des villages commence par la fondation officielle de la paroisse de Sainte-Famille en 1661. C'est en 1676 que l'île devient un comté et est divisée en cinq (5) bourgs, soit : Saint-Pierre, Saint-Jean, Sainte-Famille, Saint-François et Saint-Paul qui deviendra Saint-Laurent en 1698. En 1870, la municipalité de Sainte-Pétronille-de-Beaulieu devient une entité autonome de celle de Saint-Pierre. Chaque village est équipé d'un quai qui assure les échanges commerciaux, culturels et la fréquentation de l'île par ses visiteurs. Avec le temps, bien que chaque communauté ait conservé la signature d'un cœur villageois et de ses caractères d'ambiance, la démarcation entre le village et l'espace agricole tend à se réduire à cause d'un cordon bâti de plus en plus continu qui s'étire de part et d'autre du cœur villageois. Le résultat est une perte de contraste entre le caractère villageois et le caractère rural. En proportion, le cœur villageois devient un environnement restreint et limité. Or, la signature locale prend sa source dans les traits distinctifs d'une communauté (son histoire, sa localisation et l'évolution de sa société). Chaque village se construit une identité. Dans une société autarcique, les ressources et les savoir-faire locaux contribuent au caractère du paysage. La transformation actuelle du territoire est sous l'influence de diverses modes architecturales et d'aménagement paysager dominants en périphérie urbaine (pelouse, plantation horticole, stationnement,

bâtiments et résidences spacieuses). Cette influence est forte et a le potentiel de diluer et de banaliser le caractère distinctif du caractère patrimonial des villages.

◇ Le **rang de ceinture** et les **chemins de traverse** : ce sont des éléments forts de l'expérience insulaire, car ils illustrent l'évolution de l'occupation de l'île, de ses modes de vie et des paysages qui en résultent. C'est le parcours privilégié et unique qui perdure dans le temps et permet de replonger dans le cadre visuel de la période insulaire (avant la construction du pont). L'attrait de ce réseau routier est fortement lié à la découverte paysagère qui attire le visiteur à l'île. Pour les résidents, c'est aussi le trait d'union entre les ensembles villageois de petite taille et un paysage rural également peuplé. Trois routes traversent le territoire. Leur tracé respecte le sens de la subdivision cadastrale (nord-sud). Ce sont la rue Prévost et les routes des Prêtres et du Mitan. Elles permettent de découvrir des points de vue sur le panorama fluvial et l'horizon des Appalaches. Sur le chemin Royal, l'étalement urbain contribue à la fermeture des percées visuelles sur chaque composante de paysage. Ce type d'implantation propose un caractère résidentiel très varié, hétéroclite (de type banlieusard), indifférencié (en périmètre d'urbanisation ou en zone agricole) et résulte en une banalisation croissante de son caractère.

◇ Le **panorama insulaire** : l'île a profité de plusieurs facteurs qui ont favorisé son développement au travers des époques. En voici quelques uns :

- » la faible distance qui la sépare de la terre ferme a certainement contribué à faciliter la communication et les échanges ;
- » la proximité d'une ville d'importance a permis de développer un débouché commercial pour la production locale ;
- » l'insularité a développé avec le temps une identité et une appartenance distinctes.

<sup>1</sup> Annexe photographique : Carte de Gédéon de Catalogne (1709)

Bien que ses traits se soient affirmés avec le temps, ils se sont consolidés dans une forme d'équilibre pour la communauté de l'île d'Orléans et ils contribuent au patrimoine collectif. En voici les composantes :

- » des percées visuelles et des vues largement ouvertes dans les secteurs où se combinent pente de terrain, éloignement de l'escarpement et abondance de terres en culture ;
- » la silhouette de la ville de Québec et l'axe du fleuve : les pointes amont et aval de l'île offre des mises en scène d'une valeur sans précédent. Elles profitent également d'une configuration atypique au plan géomorphologique qui distingue chacune de l'ensemble de l'île. L'île est le témoin de l'évolution de la région ;
- » le rivage de Sainte-Pétronille et l'anse aux Canots sont deux lieux emblématiques dont la pérennité du caractère s'est confirmée dans le temps.

Ce panorama est un attrait important de l'île. Il subit de multiples pressions qui portent atteinte à sa pérennité. Les situations qu'on peut observer sont :

- » la croissance de la végétation dans l'escarpement dont l'impact se fait particulièrement sentir sur le versant nord de l'île ;
- » la plantation forestière ou paysagère des propriétés, les haies brise-vent ;
- » le développement croissant de vergers (nains et semi-nains), à proximité de la route, principalement sur le versant nord de l'île ;
- » et la densification du cordon bâti sur l'ensemble des propriétés (agricoles et autres).

◇ Les **infrastructures** : leur réalisation a permis de fournir les installations permanentes répondant aux besoins de la population et d'une société contemporaine l'école. Les principales sont :

- » les **quais** qui ont été très actifs avant la construction du pont demeurent (à l'exception de Saint-Pierre et Sainte-Famille) les lieux privilégiés de point de vue sur le panorama et ils offrent une expérience typique de découverte du paysage régional. Un quai est à la fois une composante patrimoniale dans son lien avec l'histoire sociale et économique, et une infrastructure qui demande entretien et rentabilisation. La désuétude et le manque d'entretien des quais est un problème générique au Québec et l'île n'y échappe pas. Cette situation affecte leur valeur paysagère.
- » l'**entrée de l'île** qui regroupe :
  - Le pont de l'île : Avant sa construction, on vit dans un espace local, communautaire et fortement autarcique. Dès sa construction, en 1935, il est porteur de symbole. Il affirme l'entrée de l'île dans la modernité et dans la civilisation urbaine. Dorénavant, tous les échanges sont permis et toutes les influences aussi. Chaque île qui s'est dotée d'un pont a vécu cette évolution et sa transformation avec l'appel de la villégiature, de la résidence urbaine (car l'île profite de la proximité de la ville de Québec) et de l'affluence de ses visiteurs. La construction du pont est emblématique pour l'île et sa relation visuelle avec la terre ferme est largement ouverte. Depuis, on observe que l'accroissement de friches sur l'escarpement a considérablement réduit les percées visuelles sur le pont et ses abords<sup>2</sup>.
  - La route Prévost : Après la guerre, l'ouverture de la route Prévost (1949), répond au besoin de raccordement entre le pont et le sud de l'île, dans la même logique que les autres rangs de traverses (Mitan et Des Prêtres). Cependant, la proximité du pont a exercé une pression de développement et soustrait, à ce jour, cette rue abondamment construite à sa

mise en valeur patrimoniale. Elle représente une forte rupture au plan architectural et paysager avec le caractère traditionnel de l'île d'Orléans.

- Le carrefour : De paysage rural qu'il était à la construction de la rue Prévost, ce carrefour est devenu un point de services collectif et urbain. Il réunit des équipements certes utiles, mais qui ne se distinguent pas des aires de services qui desservent l'ensemble du territoire québécois.

◇ Le petit patrimoine inclut des éléments de la vie domestique, rurale ou religieuse qui ont une réminiscence patrimoniale. Sa disparition progresse sous l'effet de l'élargissement de la voirie (réduction de la marge avant de la propriété), de l'évolution des habitudes de vie (clôture, corde à linge, puits, glacière, etc.) et de la configuration des fermes (équipement traditionnel, treuil, convoyeur, mise à l'eau, etc.). On observe son évolution vers de nouvelles formes qui s'adaptent mieux à la vie contemporaine de l'île. Ce fut le cas des murets de protection (Sainte-Pétronille, Saint-Jean et Saint-Laurent). Ils ont permis de protéger les propriétés riveraines de l'érosion de la berge. Construits dans les années 1960, ces structures sont intégrées au paysage de villégiature et leur durabilité semble stable en raison de leur assise sur un socle rocheux. La fréquentation touristique a introduit la présence de mobilier urbain, de divers types d'éclairage, de panneaux d'interprétation, de clôtures, rocailles, bassins et mobilier de jardin qui se sont ajoutés au gré des décennies. Ajoutons l'équipement rattaché à la vocation commerciale des producteurs agricoles (cabane à sucre, kiosque de vente, parasol, table à pique-nique, terrasse, dispositifs d'affichage, etc.) qui se transmet entre les générations. La connaissance de ces objets est peu documentée ainsi que leur contribution au petit patrimoine.

<sup>2</sup> Annexe photographique : photographies aérienne (1975 et 1978) et Google Earth (2013)

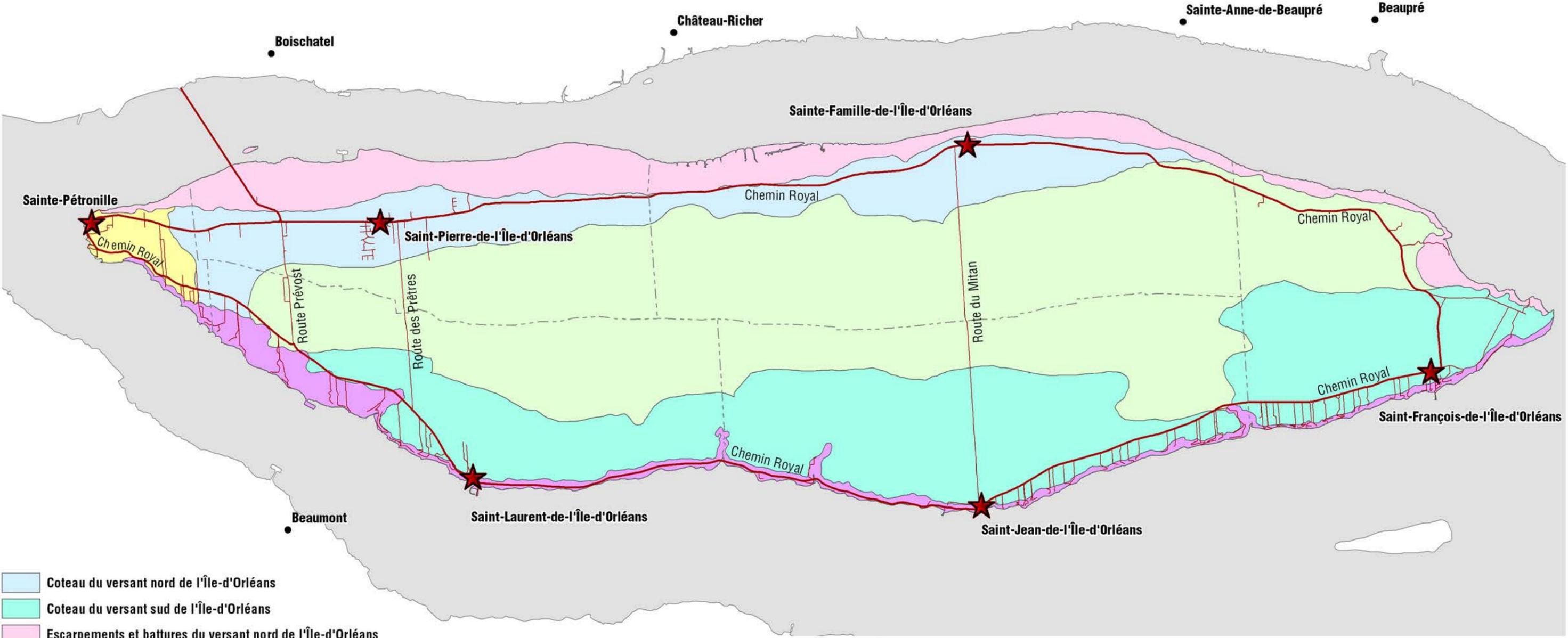


# UNITÉS DE PAYSAGE

3

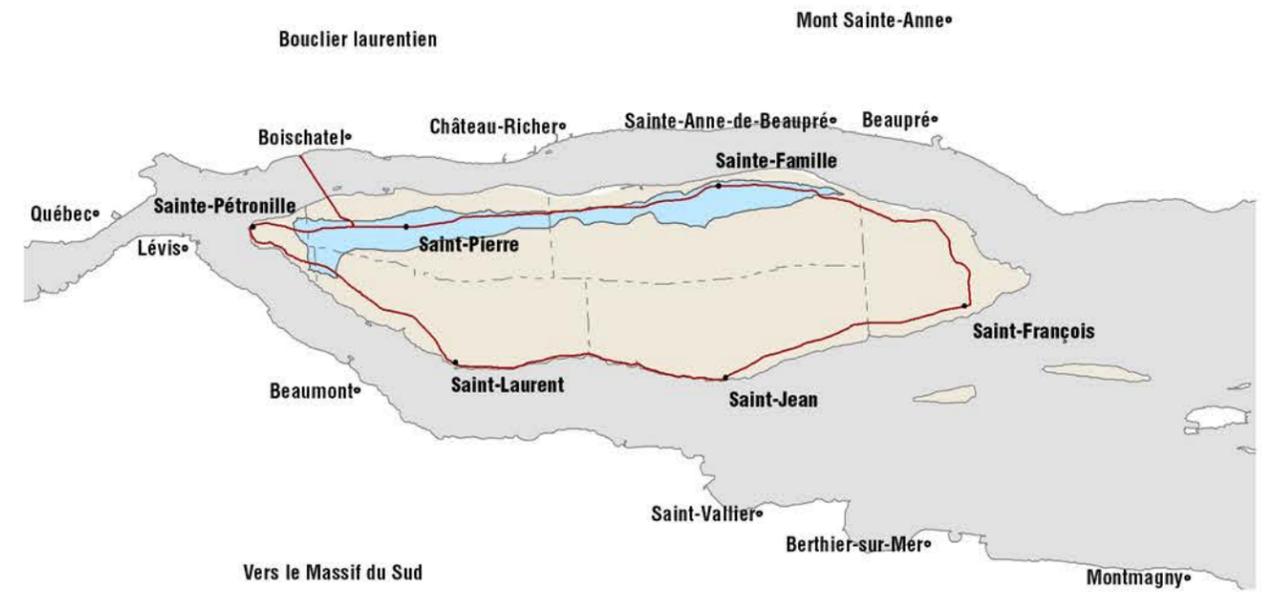


# CARTE D'ENSEMBLE DES UNITÉS DE PAYSAGE

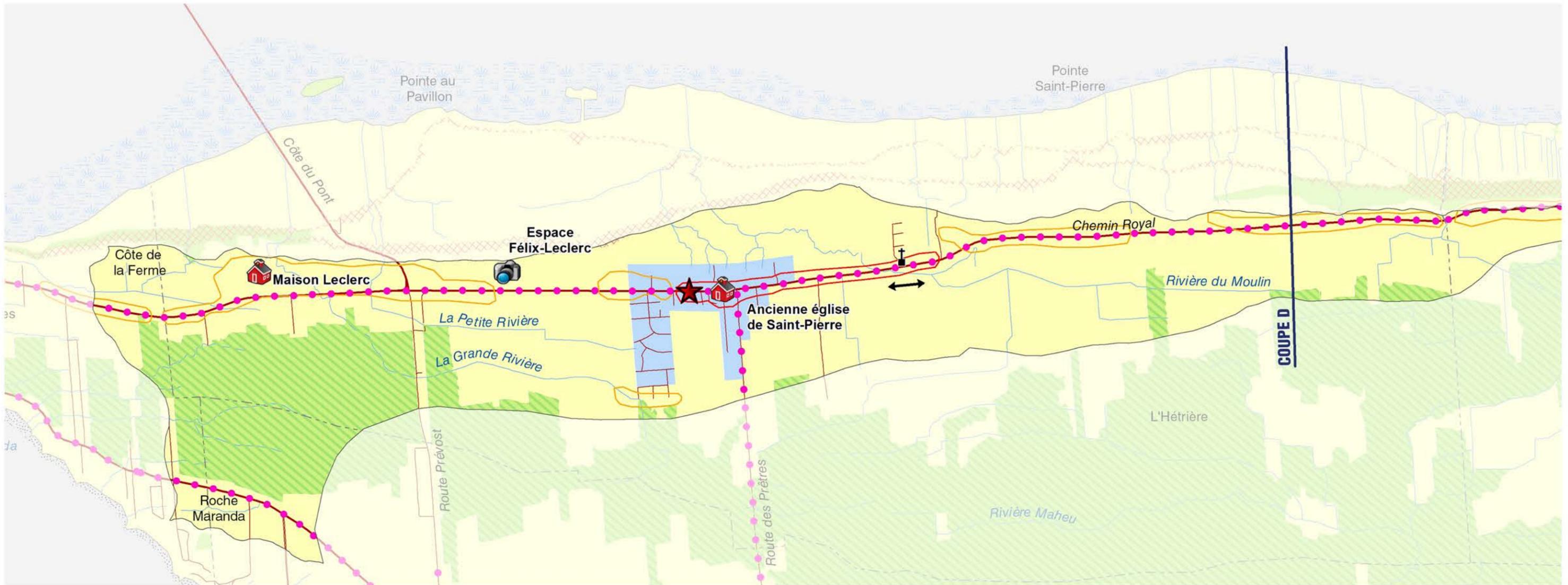


- Coteau du versant nord de l'Île-d'Orléans
- Coteau du versant sud de l'Île-d'Orléans
- Escarpements et battures du versant nord de l'Île-d'Orléans
- Escarpements et battures du versant sud de l'Île-d'Orléans
- Plateau du mitan de l'Île-d'Orléans
- Pointe de Sainte-Pétronille

# COTEAU DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## TRACES PATRIMONIALES



**PERMANENCE HISTORIQUE**

-  Coeur villageois
-  Chapelle de procession
-  Lieu d'interprétation
-  Orientation du bâti ancestral
-  Route patrimoniale
-  Forêt centrale

**PATRIMOINE BÂTI**

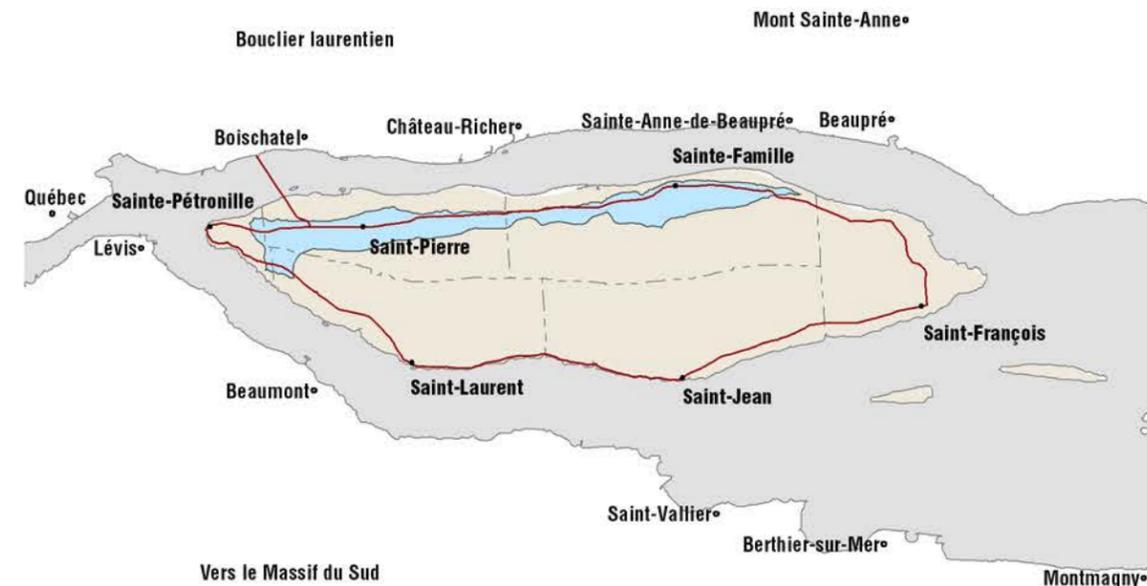
-  Immeuble classé
-  Entre 10 et 20 immeubles par km
-  Plus de 20 immeubles par km

**AFFECTATION DU SOL**

-  Agricole
-  Conservation
-  Villageoise



# COTEAU DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## PORTRAIT DE PAYSAGE

L'unité de paysage est constituée d'une diversité de milieux habités en association avec un caractère agricole relativement uniforme et donnant vue en continu sur la côte de Beaupré. Elle se compose :

- ◇ du carrefour d'entrée de l'île à la sortie du pont de l'île ;
- ◇ de deux (2) villages distants de 13 km, Saint-Pierre et Sainte-Famille ;
- ◇ d'un milieu rural et agricole densément développé et visuellement présent ;
- ◇ du chemin Royal qui est l'artère de desserte unique.

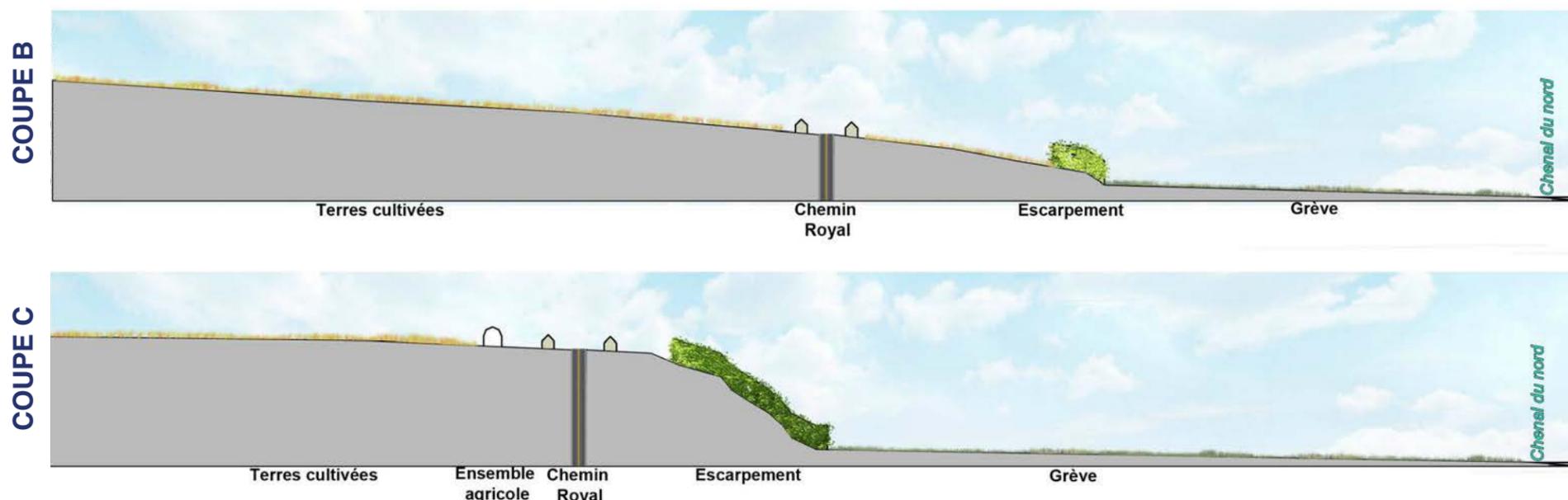
L'entrée de l'île regroupe la zone de services et le raccordement de quatre (4) routes que sont le chemin du Bout de l'île (tronçon 23) qui conduit au village de Sainte-Pétronille, le chemin Royal (tronçon 21) qui rejoint le cœur villageois de Saint-Pierre et la route Prévost (tronçon 31, en partie) qui relie l'entrée de l'île au sud de l'île. Ses traits principaux se signalent ainsi :

- ◇ le caractère de la zone de services de l'entrée de l'île contraste fortement avec l'ambiance champêtre de l'île. Il se démarque par le caractère hétéroclite de ses gabarits et de son traitement architectural, la prédominance d'aires de stationnement en façade et l'absence de végétation ;
- ◇ le chemin du Bout-de-l'Île (tronçon 23) dont le caractère agricole est homogène constitue une transition de qualité visuelle uniforme entre l'entrée de l'île et le village de Sainte-Pétronille ;
- ◇ les équipements et les services collectifs sont groupés sur la rue Prévost et au carrefour de la côte du pont ;
- ◇ des poches de lotissement résidentiel (également identifiées comme îlots déstructurés) se concentrent à Sainte-Pétronille et à Saint-Pierre et sont situées dans un rayon variant de 2 à 4 km à partir de l'entrée de l'île ;

- ◇ L'emprise de la ligne de transport d'énergie d'Hydro-Québec a été implantée en milieu agricole à 1,2 km de l'entrée de l'île ; son tracé entièrement dégagé profite d'un relief faible et rend l'infrastructure très visible sur tout son parcours.

Au plan touristique, l'unité de paysage profite d'une localisation et d'une fréquentation enviable. Son terroir agricole permet la production d'une gamme diversifiée de produits maraîchers et fruitiers sans s'y limiter. Cette production est bien adaptée à la vente de proximité et constitue un attrait saisonnier pour visiteurs et résidents de l'île et de la région immédiate. La signalisation commerciale propose l'autocueillette, la cabane à sucre et ses produits, les kiosques de vente et la dégustation/restauration.

Au plan agricole, le coteau permet le maintien de terres en culture sur le territoire. Ces terres occupent un corridor variant de 1 km à près de 2 km de part et d'autre du chemin Royal. Il en résulte un paysage à dominante agricole entre des villages, mais où y on observe l'étalement de l'urbanisation.



Entre les périmètres d'urbanisation, le caractère de l'unité de paysage suit la séquence suivante :

- ◇ **Le village de Saint-Pierre** (tronçon 20) est celui qui vit le plus fortement l'impact de la proximité du pont, mais à qui profite une accessibilité enviable. Sur le plan du paysage, le village se signale par :
  - » un noyau patrimonial restreint et un ensemble bâti de qualité ;
  - » l'enfouissement de la ligne des services publics sur près de 500 mètres ;
  - » l'absorption visuelle de poches domiciliaires qui n'ont aucune vue directe à partir du chemin Royal ;
  - » un potentiel d'occupation résidentielle (îlots déstructurés) dont la forme de développement et le style architectural contrastent fortement avec le bâti ancien ;
  - » une entrée de village sur la route Des Prêtres (tronçon 30) peu cohérente (gabarit architectural, aménagement de la marge avant, stationnements, etc.) avec la qualité de du caractère patrimonial de l'aménagement investi dans le cœur villageois (chemin Royal).
- ◇ **À l'est du cœur villageois de Saint-Pierre** (tronçon 19), du côté nord, l'escarpement se segmente en terrasses, dégage sur le chemin Royal une bande majoritairement cultivée (200-500 mètres) (Coupe D) et définit un caractère distinct de celui du périmètre d'urbanisation où on remarque :
  - » des fermes et résidences établies à distance de + 100 mètres du chemin Royal (à proximité de l'escarpement) ;
  - » un type d'implantation qui combine des avantages : profiter du panorama du Bouclier laurentien, assurer un certain isolement du chemin Royal par une marge de recul importante et donner une signature particulière à la propriété ;
  - » l'accès, pour le propriétaire à un paysage champêtre et panoramique tout en étant à faible distance des services offerts dans le village.

◇ **À l'ouest du cœur villageois de Sainte-Famille**, le chemin Royal traverse deux (2) segments (tronçons 18 et 17) qui se démarquent en fonction de la proximité de l'escarpement. Leurs caractères distinctifs sont :

- » Tronçon 18 (6 km) : le caractère est contrasté entre le nord et de sud du chemin Royal. Au nord, la proximité de l'escarpement laisse un étroit bandeau au cordon bâti alors que sud est occupé par les grandes cultures et un cordon bâti similaire. Dans ce segment, le panorama est fermé ou faiblement accessible (vue filtrée) et le paysage est limité dans un corridor visuel encadré par les champs et la forêt. (Coupe C) ;
- » Tronçon 17 (9 km), on remarque : un avant-plan visuel où domine la présence de bâtiments et maisons anciennes, un caractère agricole homogène, la présence importante de vergers, une profondeur des terres cultivables restreinte, le boisé de l'escarpement présent dans le champ visuel, plusieurs percées visuelles (dans l'axe des champs) sur le panorama lointain (Bouclier Laurentien), une plantation abondante des propriétés et généralement groupée en bordure de route et en limite de lot, des ensembles fermiers situés à proximité du chemin Royal et bien structurés.

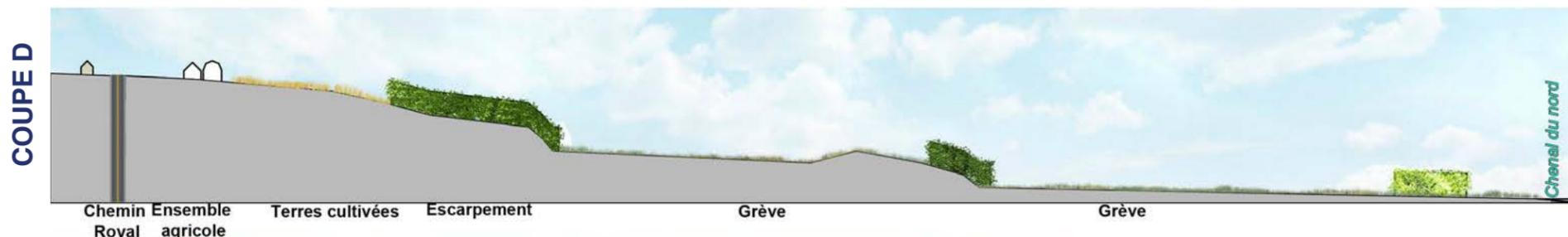
◇ **Le village de Sainte-Famille** a conservé un cœur villageois de qualité au plan patrimonial et paysager. La forme principale du village est un cordon bâti continu sur près de 1 km (tronçon 1). Le village conserve plusieurs traits du caractère vernaculaire de son développement (marge de recul, orientation des bâtiments, extension du bâti en arrière-lot, etc.). Le paysage villageois est caractérisé par :

- » une pente régulière de l'ordre de 3 % vers le nord traversé au centre par le chemin Royal ;
- » l'adaptation de l'implantation de chaque propriété à son terrain ;
- » la diversité des marges de recul, dans l'implantation de l'habitation, dans l'orientation et le dégagement vers les vues panoramiques ;
- » un cœur villageois très restreint qui regroupe les principaux attraits à proximité de la route du Mitan ;

» la route du Mitan qui offre un attrait emblématique pour l'île (ouvert en trois saisons) par l'unicité de l'expérience de découverte paysagère qu'elle offre.

◇ **À l'est du village de Sainte-Famille** : Le secteur (tronçon 16) regroupe des exploitations agricoles d'importance. Le caractère d'ensemble est rural et agricole. L'implantation est diversifiée, voire hétérogène. Ceci résulte de pratiques culturelles et d'exigences techniques très variées. Le paysage a comme traits particuliers :

- » une valeur panoramique qui réunit toutes les réalités de l'île : l'agriculture, le maritime (chenal du nord), le côtier (côte de Beaupré) et l'horizon du Bouclier laurentien ;
- » une ouverture, presque en continu, sur le panorama régional en raison d'une forte présence de terres en cultures au côté nord du chemin Royal, de la pente marquée de la topographie et de l'éloignement de l'escarpement (entre 150 et 200 mètres) (Coupe B) ;
- » une présence croissante de vergers ;
- » une sélection de variétés naines et semi-naines qui ne compromettent pas l'ouverture du panorama sur le fleuve ;
- » la qualité panoramique de l'île à partir de la rive nord, notamment Sainte-Anne-de-Beaupré, en raison des cultures en terrasses de l'escarpement, de l'effet des saisons et de la silhouette du village de Sainte-Famille.

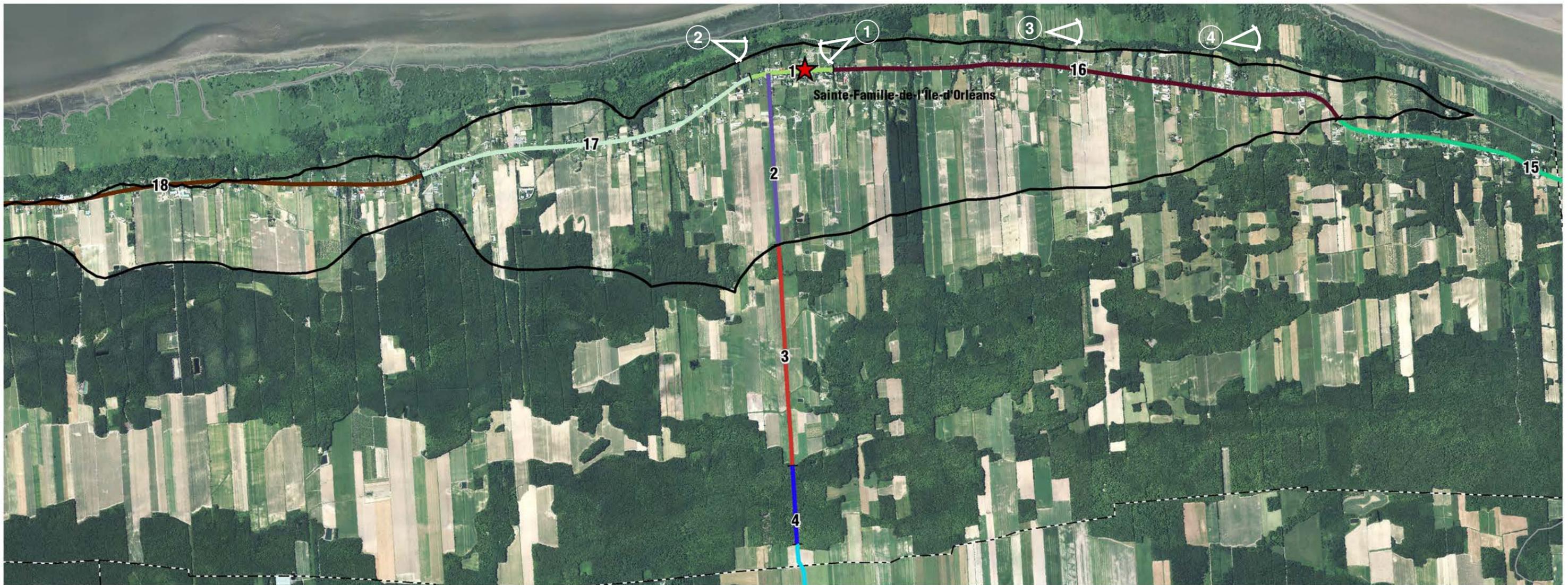


# COTEAU DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS





# **COTEAU DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS**

## **PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ**



**Tronçon 23**  
Ouverture vers le Bouclier laurentien et la plaine agricole



**Tronçon 17**  
Vignoble, escarpement boisé et mont Sainte-Anne en arrière-plan



**Tronçon 16**  
Ouverture sur la basilique Sainte-Anne et le mont Sainte-Anne



**Tronçon 2**  
Seuil nord du boisé central de la route du Mitan



**Tronçon 23**  
Entrée d'un vignoble et ouverture vers le Bouclier laurentien



**Tronçon 17**  
Chemin Royal et immeuble classé

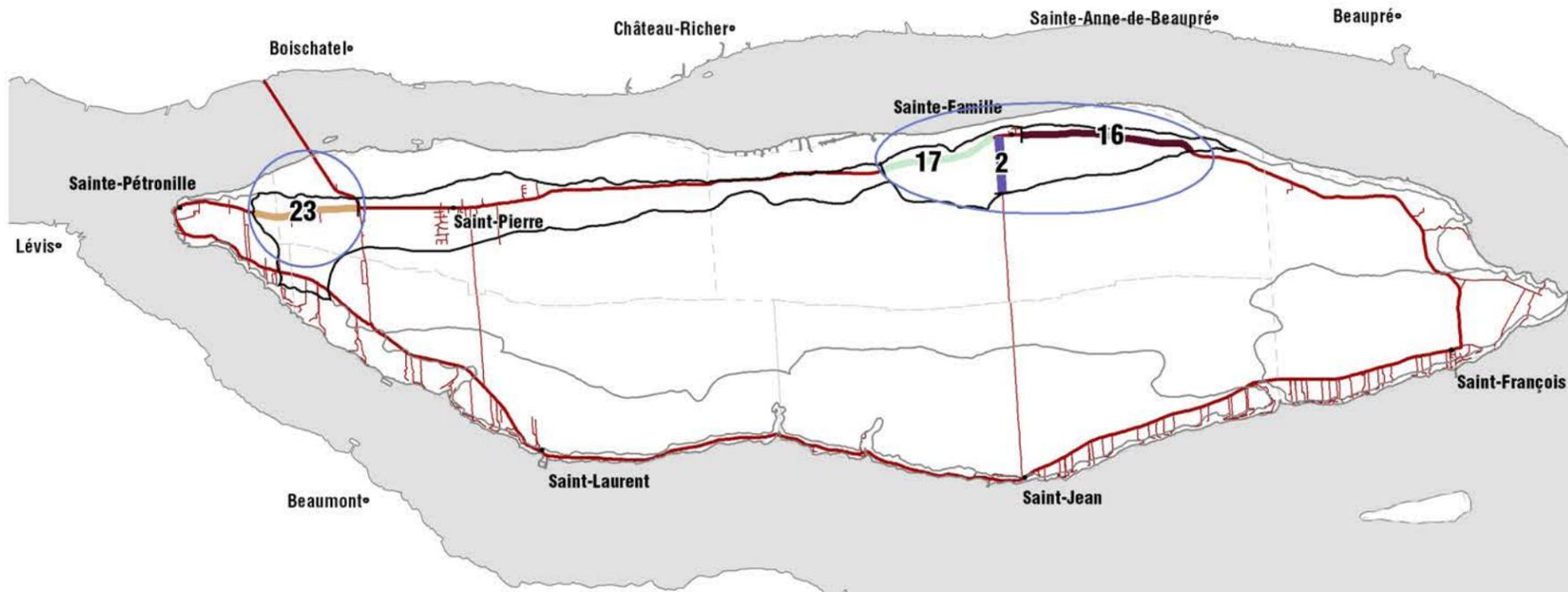


**Tronçon 16**  
Verger, basilique Sainte-Anne et mont Sainte-Anne



**Tronçon 2**  
Ouverture sur le Bouclier laurentien de la route du Mitan

# COTEAU DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL

### TRONÇON 2

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : entre le chemin Royal (dans le cœur villageois de Sainte-Famille) et une érablière dont la canopée (route du Mitan) ferme la vue;
- » Occupation du sol : diversifiée et représentative, réunissant l'essence de l'île : bâtiments anciens (villageois et agricoles), variété de cultures (céréales, vergers, forêt, plantation, érablière);
- » Tracé routier : linéaire, pente longue, dénivellation continue qui culmine au centre de l'île : 54 mètres sur une distance de 1,5 km (pente : de 3 à 4 %);
- » Traces patrimoniales : l'ouverture sur le panorama régional combiné à la vocation agricole.

##### B. Caractère visuel

- » Panorama ouvert sur la côte de Beaupré, le Bouclier laurentien, la basilique Sainte-Anne-de-Beaupré, le mont Sainte-Anne et le Cap-Tourmente;
- » Dominante agroforestière.

##### C. Attraites et discordances

- (+) : Tunnel d'arbres sur la route du Mitan ;
- (-) : Silhouette de la ligne de transport d'énergie d'Hydro-Québec sur la côte de Beaupré ;
- (-) : Entreposage d'équipement agricole ;
- (-) : Plantation forestière de conifères à l'est de la route du Mitan.

#### DIAGNOSTIC

Caractère homogène à dominante agricole, présence forestière, faible degré de perturbation du caractère identitaire, faible capacité d'intégration de nouveaux éléments en raison de la grande homogénéité de ce paysage agricole.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel ;
- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Variété du profil routier.

### TRONÇON 16

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : entre le village de Sainte-Famille (à l'ouest) et la courbe (à l'est) qui marque la fin des grandes terres cultivables et le rapprochement de la route de l'escarpement;
- » Occupation du sol : Agriculture très diversifiée (vergers, vignoble, céréales, cultures maraîchères, poulaillers) et propriétés de grande superficie, espace agricole dominant, bâtiments groupés en bordure de route;
- » Tracé routier : linéaire, plat avec pente continue des terres vers l'escarpement (de l'ordre de 4 %);
- » Traces patrimoniales : exploitations agricoles et terres en culture et ouverture sur le panorama régional.

##### B. Caractère visuel

- » Panorama régional réunissant des traits typiques de l'île avec un avant-plan agricole, la présence du chenal et de la côte de Beaupré et le Bouclier laurentien ;
- » Points de repère : basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré et mont Sainte-Anne ;
- » Champ visuel vaste et ouvert ;
- » Dégagement de la vue sur l'horizon malgré l'abondance de vergers ;
- » Rythme régulier entre exploitations agricoles et terres en culture (de l'ordre de 100 mètres), grande variété dans l'implantation des bâtiments agricoles (gabarit, marge de recul et orientation) ;

## TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL

### TRONÇON 16 (suite)

- » Accessibilité du panorama à partir des parcelles en culture en raison de la taille imposante des exploitations agricoles ;
- » Dégagement de la vue au-dessus de l'escarpement en raison de la dénivellation de la plaine agricole.

#### C. Attraits et discordances

- (+) : diversité de caractère des cultures ;
- (+) : proximité visuelle des points de repère et du panorama ;
- (-) : rupture de la continuité visuelle sur le panorama dans l'axe des ruisseaux en raison de la végétation abondante ;
- (-) : implantation hétérogène des fermes, abondance d'équipement, de bâtiments ou structures de production ou d'entreposage.

#### DIAGNOSTIC

Caractère dominant de l'agriculture, présence intensive des vergers, degré de perturbation moyen à fort, capacité faible d'intégration de nouveaux éléments en raison de l'envergure déjà importante des exploitations agricoles.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel ;
- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Fréquentation diversifiée ;

### TRONÇON 17

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : entre la sortie ouest du village de Sainte-Famille et le point de contiguïté de la route avec l'escarpement ;
- » Occupation du sol : cordon bâti résidentiel mêlé à des propriétés agricoles de vergers au nord et de grandes cultures au sud, espace agricole dominant ;
- » Tracé routier : courbe longue, pente longue, terres en culture au sud au même niveau que la route (ceci accentue la présence de l'avant-plan bâti) ;
- » Traces patrimoniales : nombreux bâtiments anciens tant agricoles que résidentiels, exploitations agricoles, panorama régional.

##### B. Caractère visuel

- » Vues ponctuelles sur le panorama régional réunissant des traits typiques de l'île avec un avant-plan agricole, le chenal et la côte de Beaupré, le Bouclier laurentien ;
- » Point de repère : mont Sainte-Anne ;
- » Exploitations agricoles de bonne qualité visuelle, mais vue limitée sur les terres en culture ;
- » Encadrement visuel délimité par la continuité du cordon bâti et l'importance de la plantation (autour des résidences, allées et limite de lot) ;
- » Accessibilité ponctuelle du panorama à partir des parcelles en culture.

##### C. Attraits et discordances

- (+) : Lieux de halte et d'arrêt panoramique (auberge, kiosques de vente) ;
- (+) : Proximité visuelle des points de repère et du panorama ;
- (-) : Aucune accessibilité à l'escarpement pourtant proche ;
- (-) : Début d'enfrichement du côté nord et fermeture visuelle des vergers.

#### DIAGNOSTIC

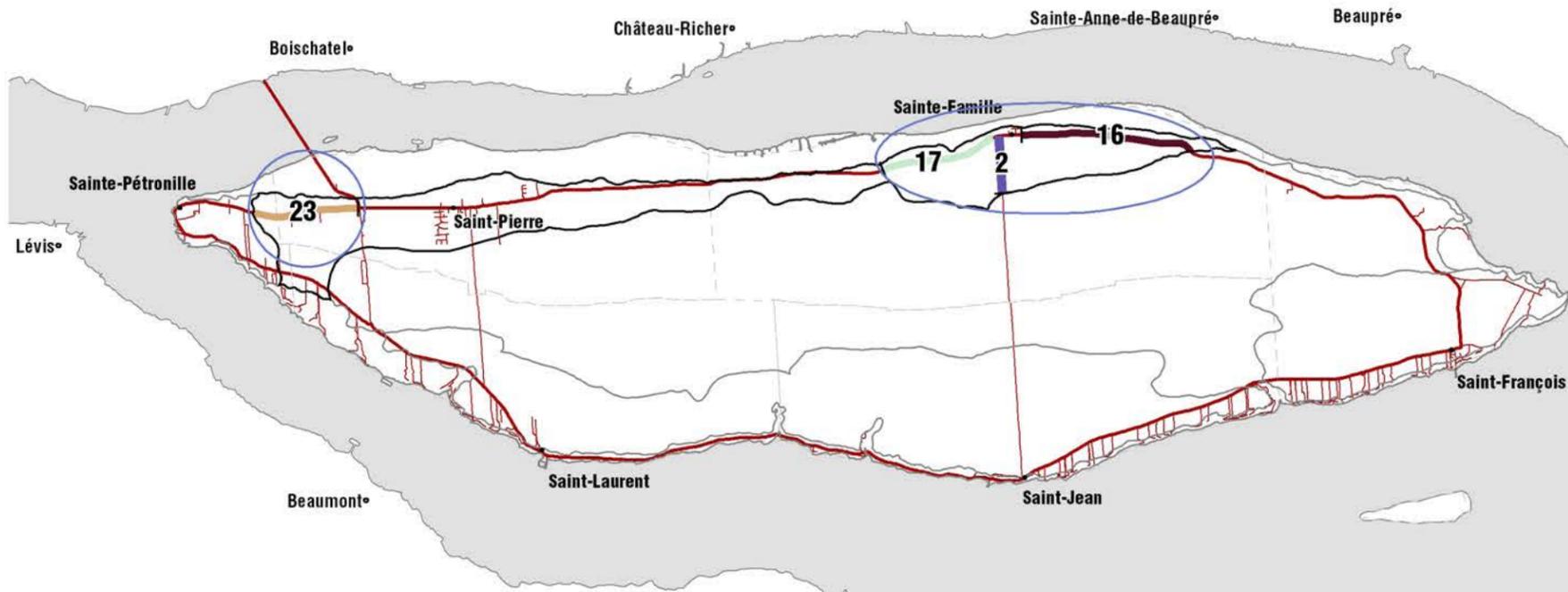
Dominance d'exploitations agricoles et de caractère agricole mêlée à des résidences, degré de perturbation moyen en raison de la diversité architecturale de l'occupation, une capacité moyenne d'intégration de nouveaux éléments en raison de la taille actuelle des exploitations agricoles et de la densité de végétation déjà établie.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel
- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Fréquentation diversifiée ;
- (+) Abondance d'attraits ;
- (+) Variété du profil routier.

# COTEAU DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS

## TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL



### TRONÇON 23

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : entre l'entrée de l'île (à l'est) et 300 mètres à l'est de la rue Orléans (à l'ouest) dans un segment qui marque la portion de route dont le niveau moyen est de 80 mètres avant d'amorcer la pente du village de Sainte-Pétronille ;
- » Occupation du sol : agriculture très diversifiée (verger, vignoble et petits fruits, céréale, culture maraîchère), terres en culture d'une profondeur de l'ordre de 750 mètres, route donnant accès à quelques lotissements et ensembles résidentiels, grands bâtiments agricoles et nombreuses résidences implantées au nord de la route (en retrait de l'ordre de 200 mètres) ;
- » Tracé routier : sinueux, plat, pente faible, mais continue des terres vers l'escarpement (de l'ordre de 1 %), caractère agroforestier au sud (arrière-plan boisé) et agricole au nord (arrière-plan panoramique) ;
- » Traces patrimoniales : exploitations agricoles et terres en culture, panorama régional.

##### B. Caractère visuel

- » Panorama régional réunissant des traits typiques de l'île avec un avant-plan agricole, le chenai et la côte de Beaupré, le Bouclier laurentien ;
- » Points de repère : percées visuelles sur le Parc de la Chute-Montmorency ;
- » Champ visuel vaste et ouvert, dégagement de la vue au-dessus de l'escarpement en raison d'une dénivellation de plus de 15 mètres entre la route et les exploitations agricoles, et d'un autre 15 mètres entre les bâtiments et l'escarpement ;
- » Alternance (de l'ordre de 100 mètres) entre exploitations agricoles et terres en culture, cohérence dans l'organisation et l'unité architecturale des bâtiments agricoles (gabarit, marge de recul et orientation) et des résidences, végétation abondante à proximité de la route.

##### C. Attraits et discordances

- (+) : diversité de caractère des cultures ;
- (+) : présence de points de repère et continuité du panorama.

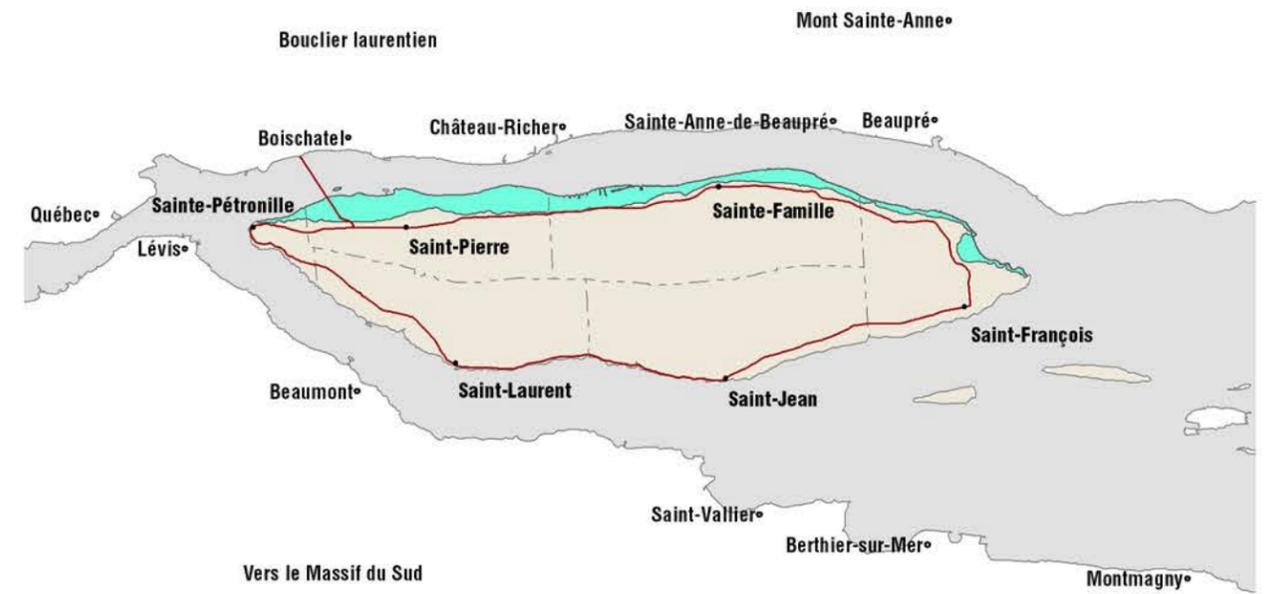
#### DIAGNOSTIC

Caractère dominant et homogène de l'agriculture, présence résidentielle ponctuelle, degré de perturbation faible, capacité faible d'intégration de nouveaux éléments en raison de la taille actuelle des exploitations agricoles qui maintiennent l'ouverture visuelle sur le panorama.

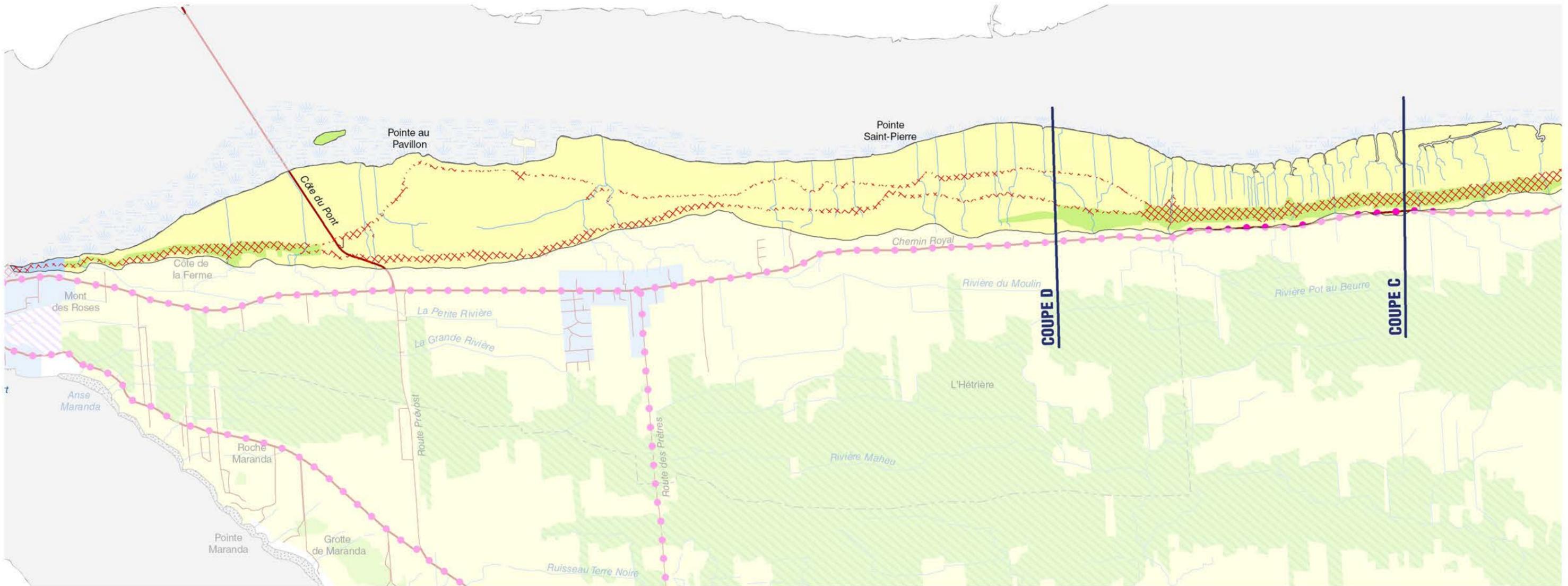
#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel ;
- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Fréquentation diversifiée.

# ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## TRACES PATRIMONIALES



**PERMANENCE HISTORIQUE**

- ● Route patrimoniale
- ↔ Orientation du bâti ancestral
- ⋯ Batture
- ⊗ Escarpement

**ACCÈS AU FLEUVE**

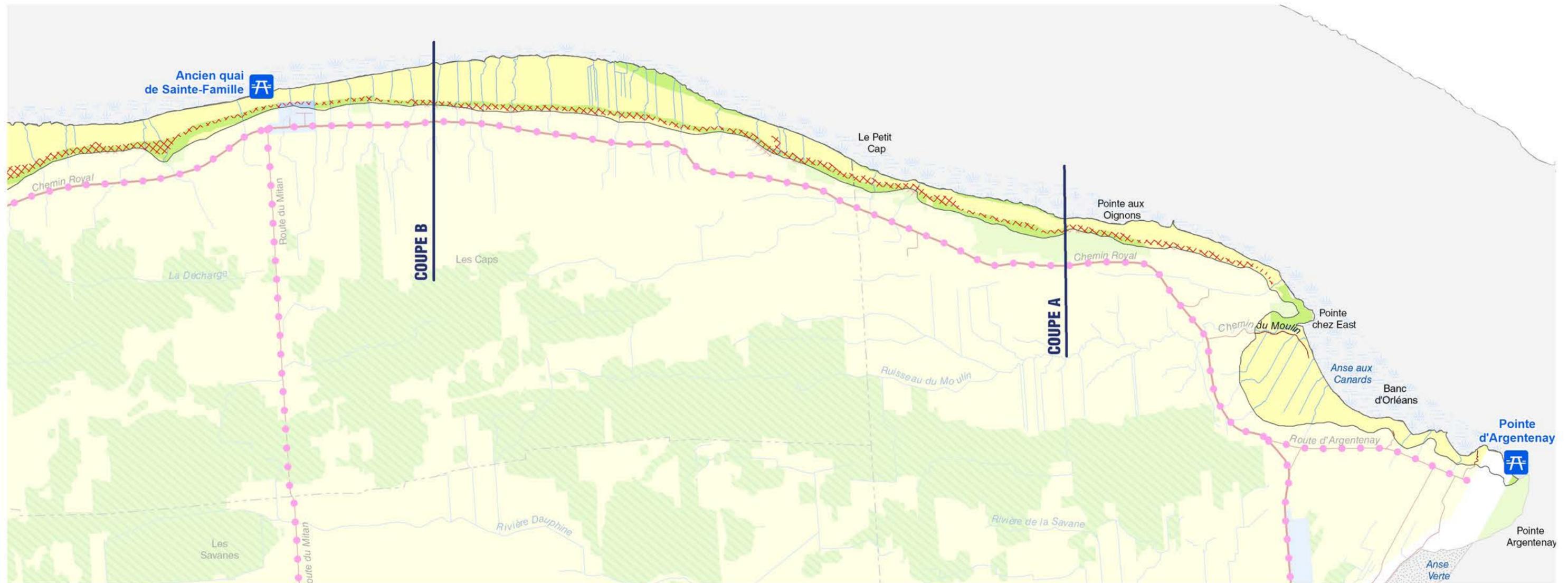
- ⚓ Parc et espace vert

**PATRIMOINE BÂTI**

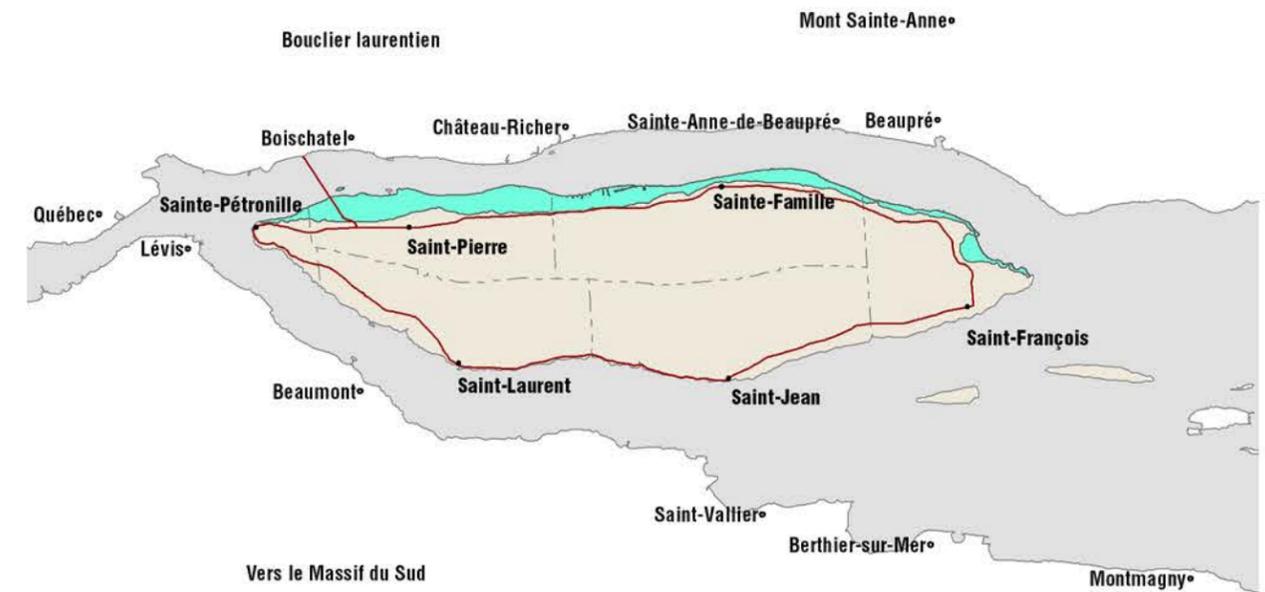
- 🏠 Immeuble classé
- ▭ Entre 10 et 20 immeubles par km
- ▭ Plus de 20 immeubles par km

**AFFECTATION DU SOL**

- 🟡 Agricole
- 🟢 Conservation
- 🟠 Villageoise



# ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## PORTRAIT DE PAYSAGE

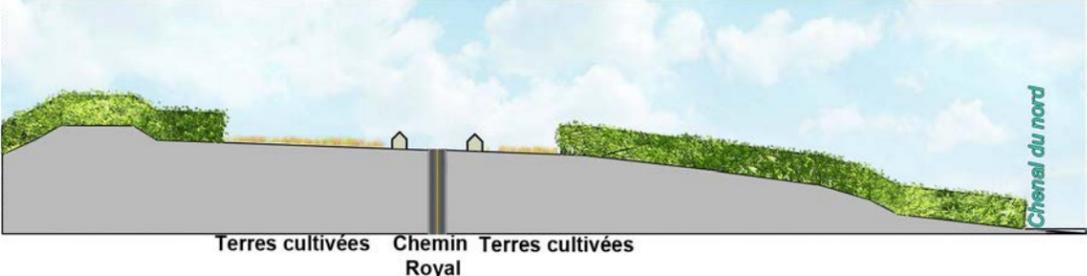
L'unité de paysage occupe toute la rive nord de l'île d'Orléans jusqu'à la limite de l'escarpement. C'est un milieu d'une grande richesse paysagère et d'une grande diversité biologique en raison des caractéristiques suivantes :

- ◇ l'escarpement est découpé en terrasses cultivables séparées par les pentes boisées abruptes (Coupes A, B, C et D);
- ◇ une grande densité de ruisseaux draine le plateau, s'écoule par l'escarpement pour se jeter dans le chenal nord de l'île;
- ◇ un caractère identitaire fort résulte de la combinaison unique de la présence agricole dans un paysage maritime (le chenal) et en contact direct avec le panorama régional de proximité (moins de 10 km);
- ◇ la protection de l'unité est assurée par une triple contrainte : milieu humide, zonage agricole et milieu forestier où se pratique l'acériculture;
- ◇ les marais côtiers/battures baignent le nord de l'île et ont anciennement contribué à l'alimentation animale du cheptel de l'île;
- ◇ la récurrence de la marée sur les basses terres et son apport d'alluvions est le phénomène continu que vivent les insulaires;
- ◇ le maintien de terres en culture est directement lié à la présence de matériel sédimentaire sur les terrasses qui permet la pratique économiquement viable de l'activité agricole;
- ◇ la régénération vigoureuse de la végétation sur les pentes les plus abruptes;
- ◇ la fermeture progressive des percées visuelles sur le panorama du Bouclier laurentien et sur le chenal du nord;
- ◇ l'unité n'a aucune route de desserte ni sentier ou point d'accès publics à l'exception de la côte du pont, du Sentier du flâneur et du chemin du quai de Sainte-Famille;
- ◇ le pont de l'île qui est le lien emblématique de l'île avec sa côte.

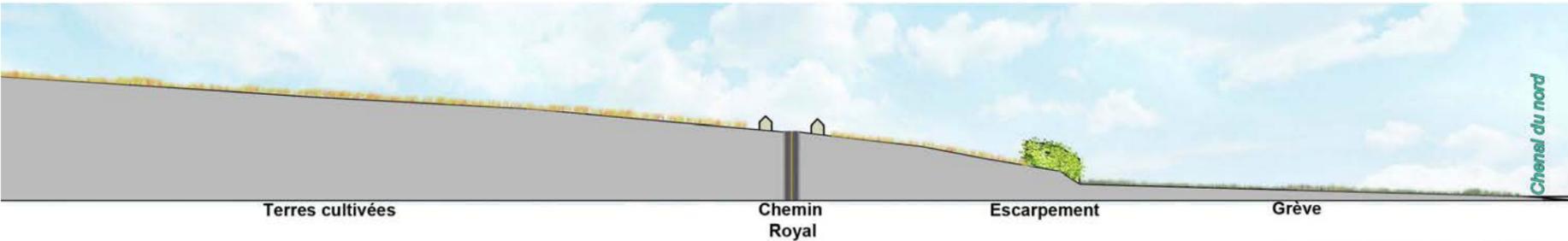
Au plan visuel, la situation de cette unité de paysage est paradoxale, car l'essentiel de son intérêt est inaccessible au visiteur sauf pour les propriétaires et leur clientèle, notamment les cabanes à sucre, qui y ont un chemin d'accès. C'est à partir de la côte de Beaupré que ce panorama est accessible. Sur l'île, la vue sur l'escarpement est actuellement limitée à trois (3) points de vue, soit :

- ◇ la côte du pont qui remonte toute la hauteur de l'escarpement;
- ◇ le chemin Horatio-Walker qui se prolonge en grève vers l'est (vers le pont);
- ◇ le quai (abandonné) de Sainte-Famille.

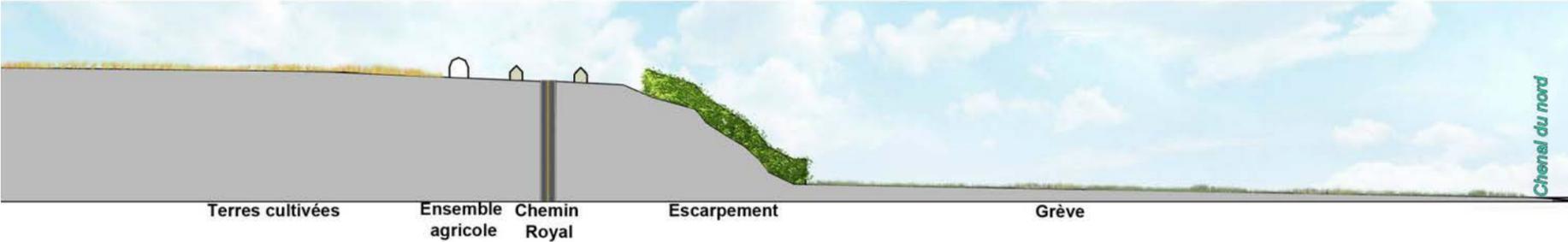
COUPE A



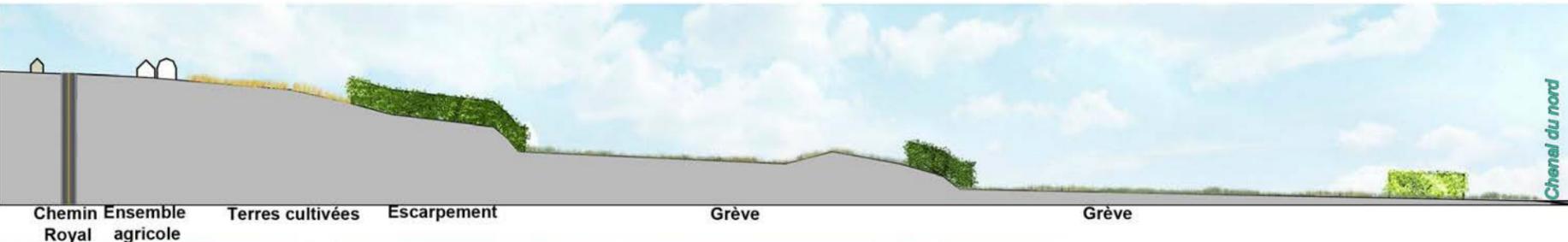
COUPE B



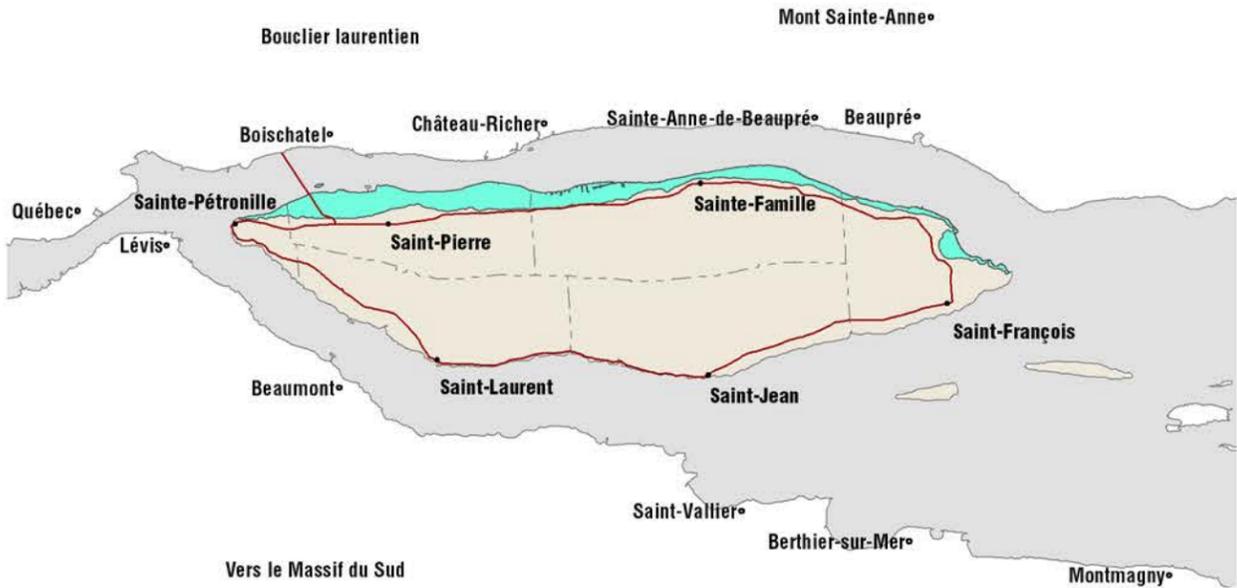
COUPE C



COUPE D

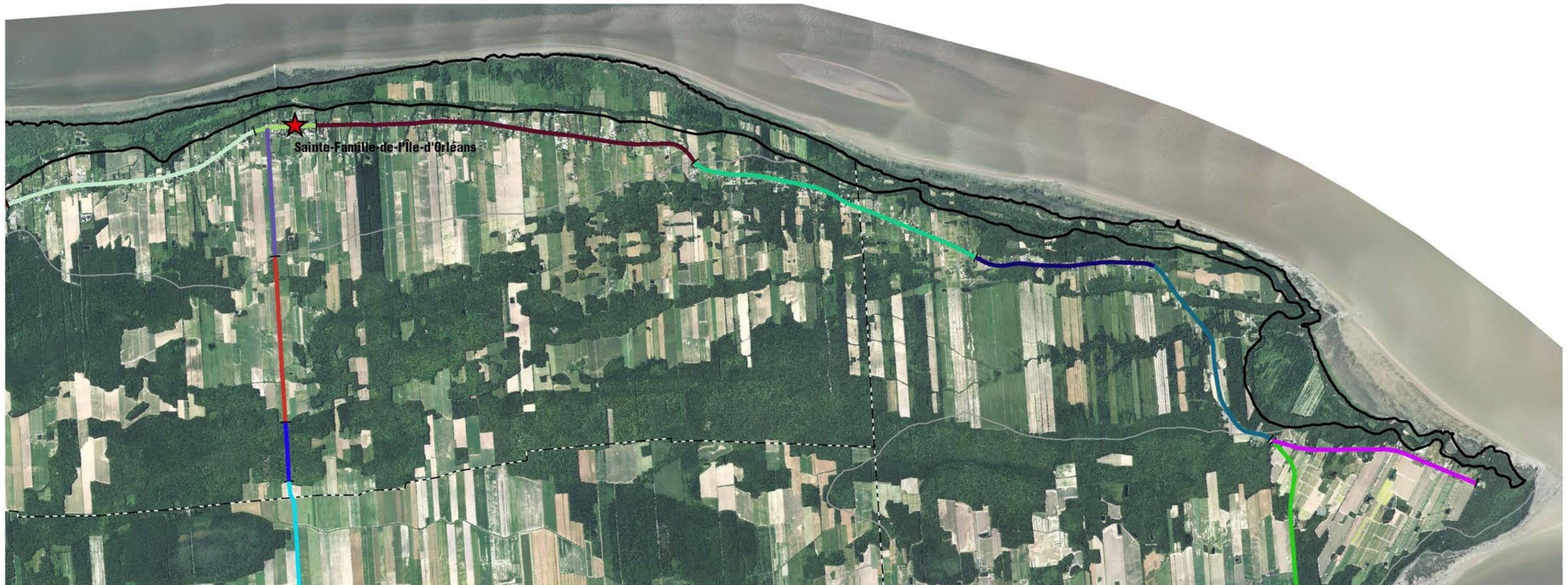


# ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS





# **ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS**

## **PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ**



**Tronçon 22**  
Côte du pont direction nord



**Tronçon 22**  
Côte du pont direction sud



**Tronçon 22**  
Sortie de l'île



**Tronçon 22**  
Plaine agricole en bordure des battures



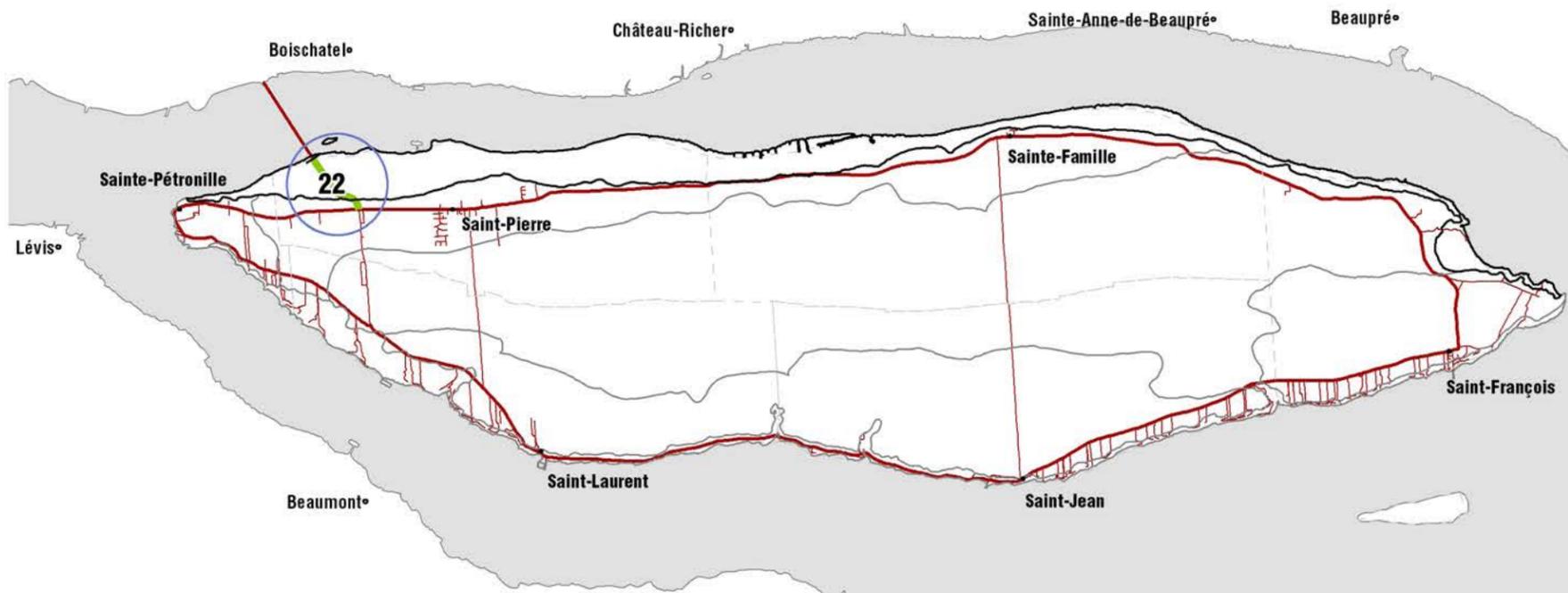
**Tronçon 22**  
Ouverture sur la rive nord



**Tronçon 22**  
Entrée de l'île



**Tronçon 22**  
Sortie de l'île



## ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT NORD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS

### TRONÇON D'INTÉRÊT VISUEL

#### TRONÇON 22

##### DESCRIPTION

###### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : entre la fin du pont et le chemin Royal, il comprend la pente complète de l'escarpement. La zone la plus abrupte est non construite, mais très boisée ;
- » Occupation du sol : l'escarpement est ponctué de la diversité complète des activités qu'on retrouve sur l'île : résidence, agriculture, industrie, commerce, service bancaire, restauration, tourisme, etc.) ;
- » Tracé routier : brusque rupture de pente (escarpement), montée en « S » (courbe et contrecourbe), pente forte de plus de (7 %), présence de plus de 10 accès à des rues ou propriétés privées sur une distance de moins d'un kilomètre ;
- » Traces patrimoniales : pont de l'île, lecture du paysage insulaire (battures, prairies, escarpement), panorama régional.

###### B. Caractère visuel

- » Vues ponctuelles sur le panorama régional, le chenal et la côte de Beaupré, le Bouclier laurentien ;
- » Point de repère : le pont de l'île, le Parc de la Chute-Montmorency ;
- » Vue fermée par la végétation vers le côté est de l'escarpement, vue fermée par la végétation vers le côté ouest des battures ;
- » Expérience unique de proximité dans le contact du franchissement de l'escarpement.

###### C. Attraites et discordances

- (+) : Premier contact avec l'île et expérience de la progression à partir de l'eau vers le plateau agricole de l'île ;
- (+) : Témoignage unique de l'expérience traditionnelle de l'habitant et du paysage insulaire ;
- (-) : Mitage croissant du paysage ;
- (-) : Enfrichement croissant de l'escarpement/fermeture visuelle des panoramas ;
- (-) : Affichage commercial peu structuré.

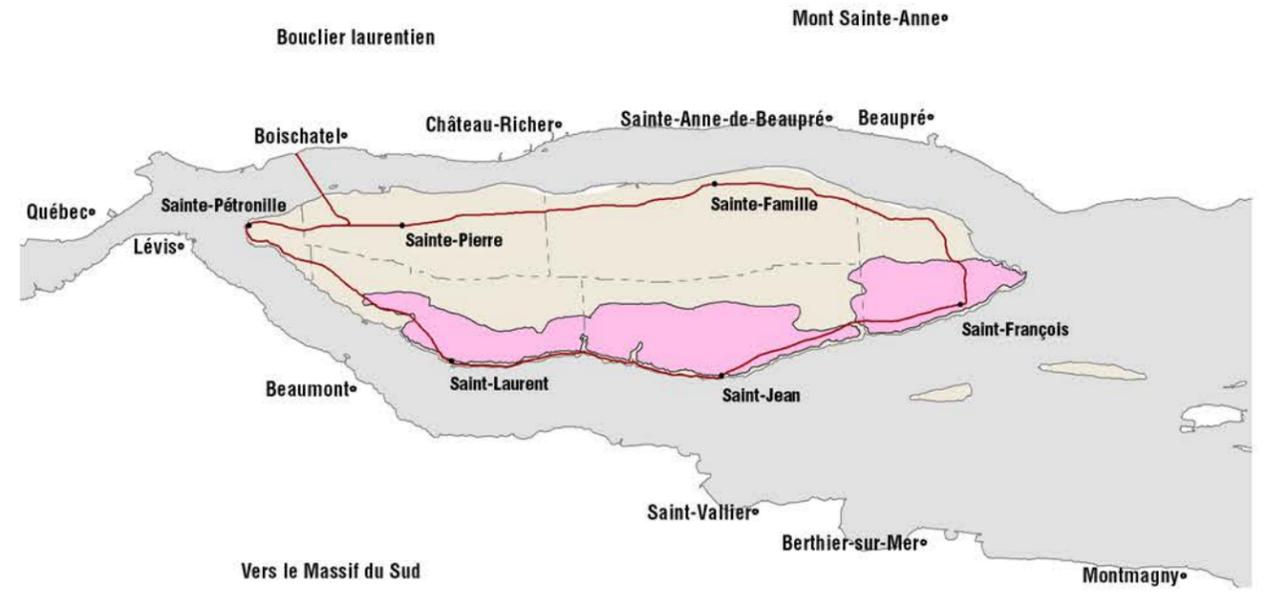
##### DIAGNOSTIC

Caractère identitaire fort de l'entrée d'île (pente, vues, pont)/caractère hétérogène de toutes les composantes bâties et de l'aménagement/ degré de perturbation fort/faible capacité d'intégration de nouveaux éléments en raison de la complexité du tracé routier et de l'impact avancé du mitage.

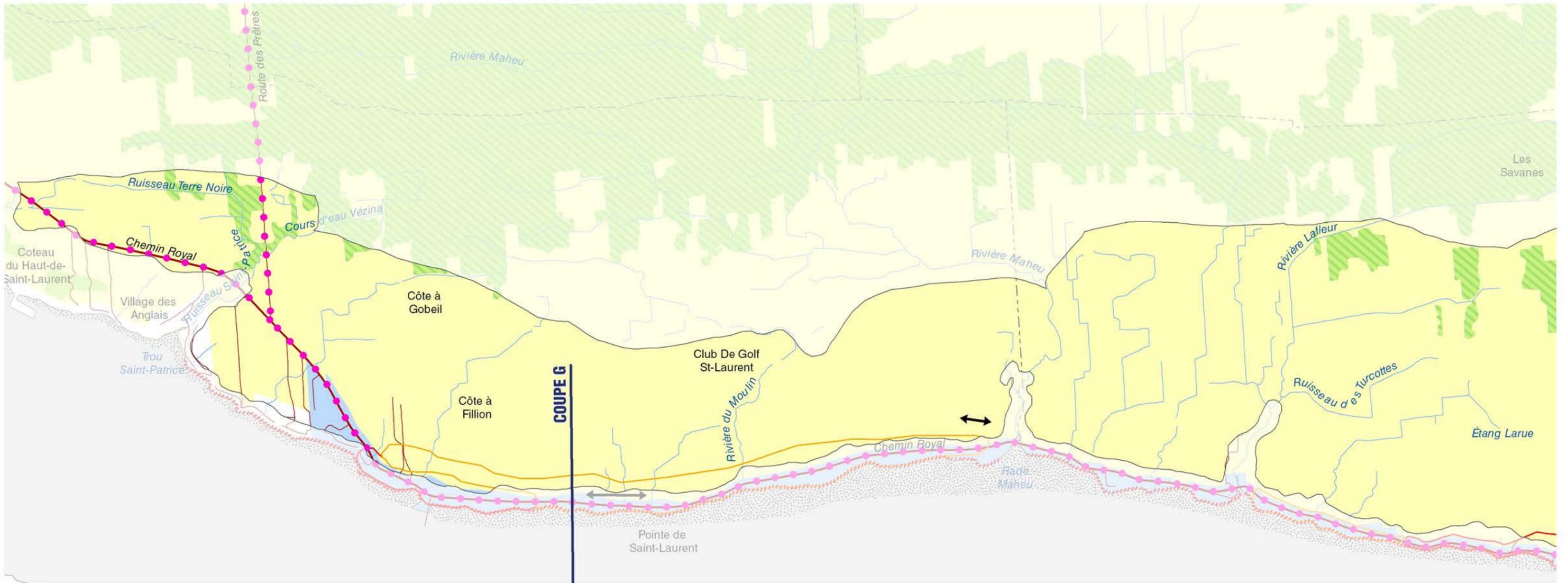
##### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel ;
- (+) Fréquentation diversifiée ;
- (+) Variété du profil routier.

# COTEAU DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## TRACES PATRIMONIALES



**PERMANENCE HISTORIQUE**

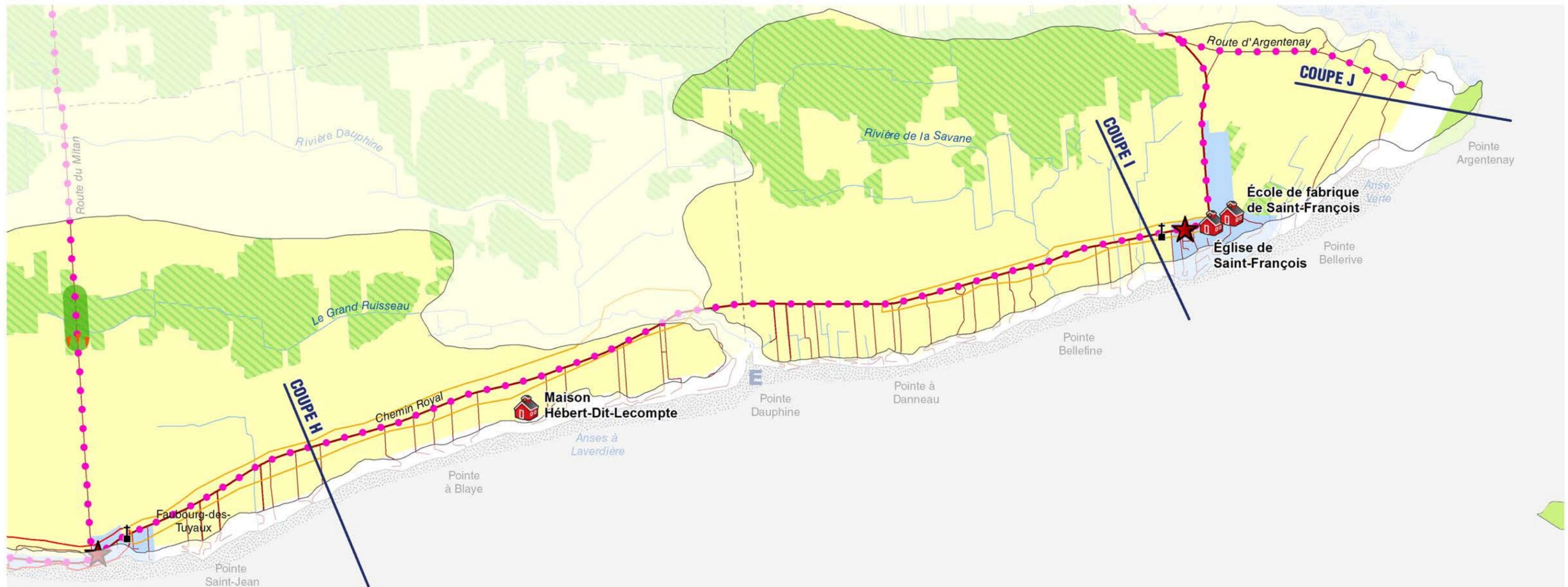
-  Coeur villageois
-  Chapelle de procession
-  Lieu d'interprétation
-  Canopée
-  Seuil sud
-  Orientation du bâti ancestral
-  Route patrimoniale
-  Forêt centrale

**PATRIMOINE BÂTI**

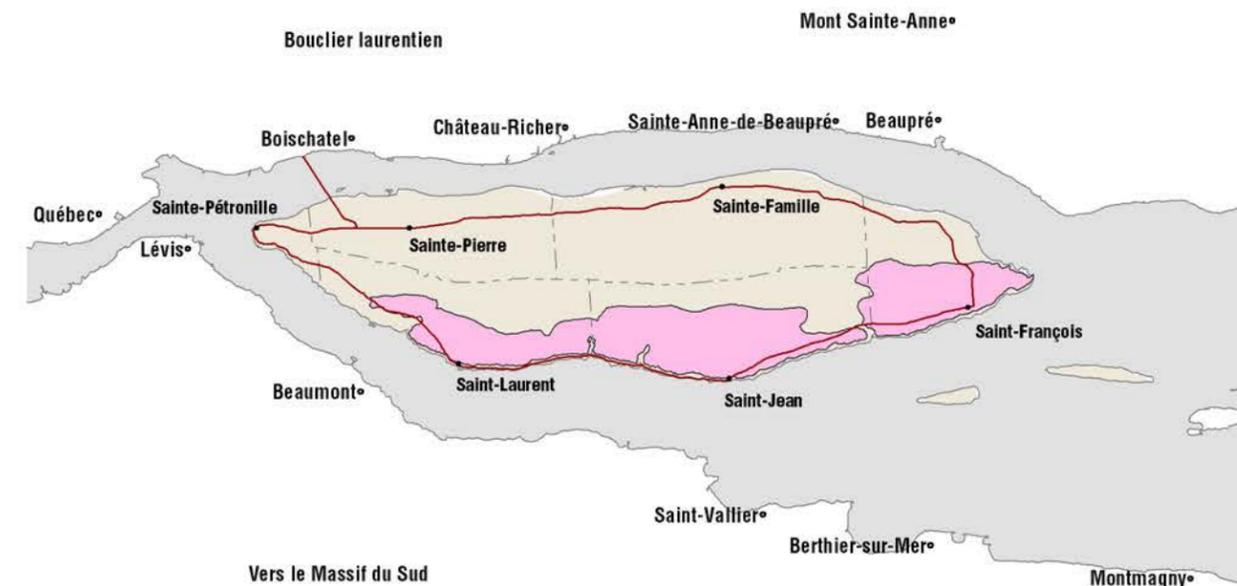
-  Immeuble classé
-  Entre 10 et 20 immeubles par km
-  Plus de 20 immeubles par km

**AFFECTATION DU SOL**

-  Agricole
-  Conservation
-  Villageoise



# COTEAU DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## PORTRAIT DE PAYSAGE

Dans cette unité de paysage, l'agriculture est dominante. Ce territoire est voué aux grandes cultures, à la culture de petits fruits et à la pomme de terre. Le coteau se déploie sur toute la longueur de l'île d'Orléans jusqu'à la limite Est de Sainte-Pétronille. Bien que l'agriculture soit omniprésente et que ce territoire soit peu découpé (quelques vallons, zones boisées ou secteur bâti), sa visibilité est directement dépendante du tracé routier. Elle est limitée selon que la route est localisée sur la terrasse ou au pied d'escarpement.

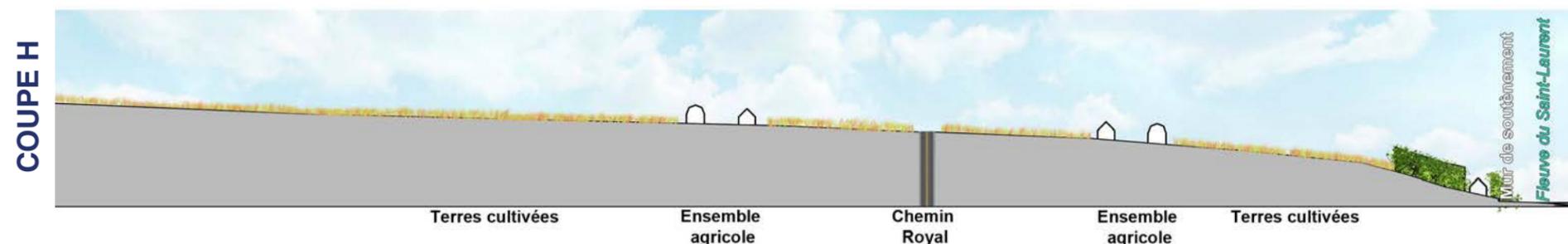
Les caractéristiques paysagères qui prédominent sont :

- ◇ un paysage agraire constitué de vastes parcelles adossées à d'importantes fermes et où on retrouve selon les besoins de la production : la présence de haies brise-vent, de structure de culture (tunnel, serre, etc.), de machinerie ou d'aire d'entreposage ;

- ◇ une grande profondeur des terres de l'ordre de 1 km à 3 km ;
- ◇ nombreuses dépendances et continuité d'un cordon bâti en front de culture ;
- ◇ une diversité de caractère limitée : faible relief, pente uniforme, diversité peu prononcée des grandes cultures, implantation uniforme des fermes ;
- ◇ un champ visuel exceptionnel dont le paysage agricole constitue l'avant-plan dominant, continu et ouvert sur un panorama d'exception qui se partage, selon les angles, entre le fleuve, la rive sud, les Appalaches et les Laurentides (Cap Tourmente et mont Sainte-Anne).

À partir du chemin Royal, les divers segments de l'unité ont les caractères distinctifs suivants :

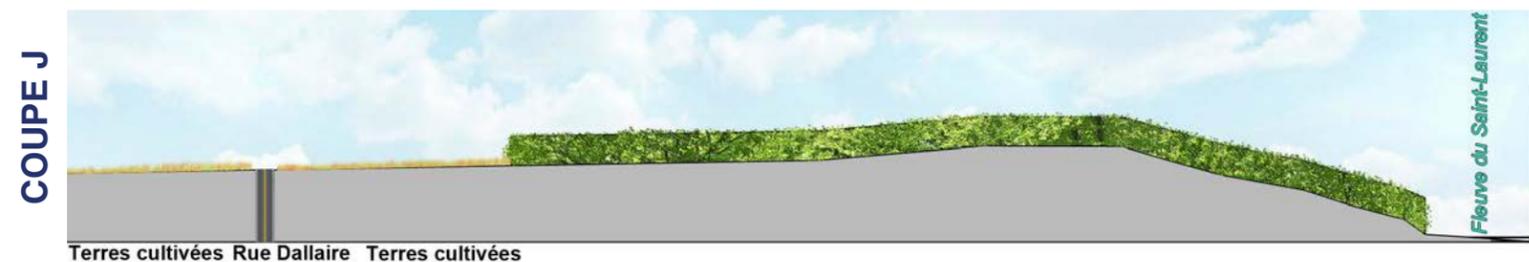
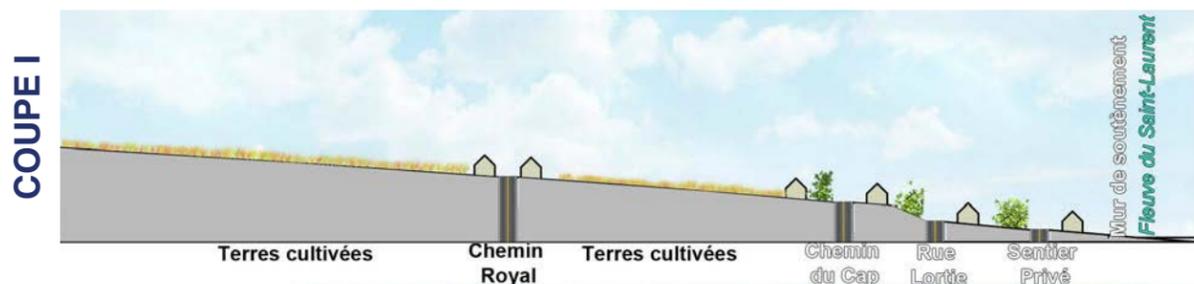
- ◇ De la **rue Prévost à Saint-Laurent** (tronçon 26, plus de 7 km), l'implantation des propriétés est hétéroclite, sans typologie prédominante et visuellement problématique. On observe :
  - » une organisation spatiale mêlant divers types de fermes à des groupements bâtis ;
  - » quelques friches et des îlots boisés ;
  - » une ligne de distribution électrique située au sud de l'emprise du chemin Royal et interférant dans le champ visuel ;
  - » la traversée des trois corridors de la ligne de transport d'énergie d'Hydro-Québec visuellement dominante sur la partie terrestre et fluviale.



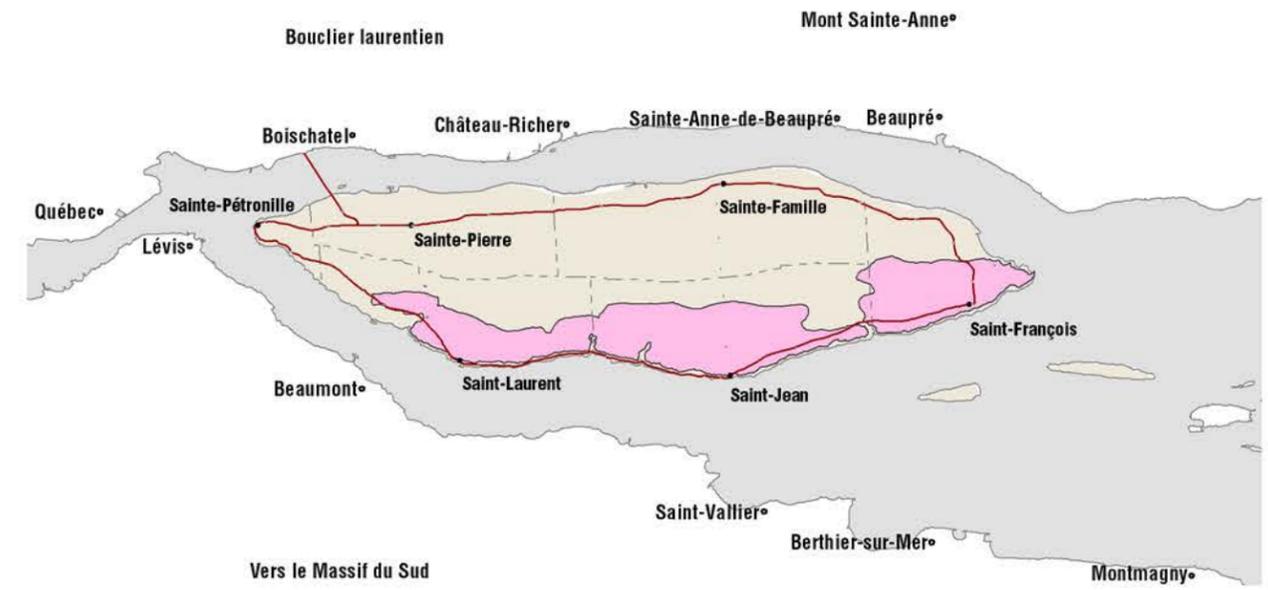
- ◇ **De Saint-Laurent à Saint-Jean** (tronçon 7, plus de 12 km), le paysage agricole situé sur la terrasse n'est pas visuellement perceptible, car le chemin Royal est en contrebas de l'escarpement. Il se caractérise par :
  - » la signalisation des voies d'entrée sur le chemin Royal, présence de kiosques de vente et d'affichage commercial occasionnel des entreprises ;
  - » des percées panoramiques à partir de la route des Prêtres (Saint-Laurent) et du Mitan (Saint-Jean) ;
  - » son isolement de toute accessibilité publique.
- ◇ **De Saint-Jean à Saint-François** (tronçon 9, plus de 11 km), la route se déploie dans un corridor agricole d'une largeur de 1 à 1,5 km et qui aboutit à l'est de l'île dans l'axe de l'église du village de Saint-François. Ses traits dominants sont :
  - » les grandes cultures et un paysage agricole uniforme et ordonné en grandes fermes, avec un habitat étalé en cordon bâti extensif le long du chemin Royal ;
  - » la multiplication de voies d'accès (plus de 35 chemins privés) qui mènent à un habitat de villégiature riverain diffus et invisible, au bas de l'escarpement boisé ;

- » le dégagement visuel du boisé de l'escarpement généralement situé à plus de 30 mètres en contrebas du chemin Royal ;
- » la cohabitation de formes d'occupation (villégiature/résidence et agriculture) dont la dynamique, l'implantation et l'échelle architecturale sont totalement autonomes ;
- » un panorama ouvert et pérenne (tronçon 9) qui se décompose en trois plans : à l'horizon, la silhouette des Appalaches est visible jusqu'à une distance de plus de 40 km (par temps clair, on voit le parc éolien de Saint-Philémon), au plan intermédiaire, le corridor fluvial avec son activité maritime et à l'avant-plan, le cordon bâti ou l'occupation agricole selon la position dans l'unité ;
- » une relation visuelle continue avec la rive sud du fleuve, sa côte et ses villages.

- ◇ **De Saint-François à la pointe Argentenay**. Ce secteur propose une expérience paysagère atypique sur l'île (Tronçon 10, 11 et 12, près de 4 km). L'ensemble de la pointe est de l'île est le contrepoint de Sainte-Pétronille et offre une expérience en tous points différente et tout aussi intéressante. Son caractère paysager comprend :
  - » le village de Saint-François qui a une personnalité discrète et unique marquée par l'alignement du chemin Royal sur l'axe du clocher de l'église (point de vue magnifié par la perspective) et une place ouverte au panorama de la rive sud et des îles Madame et aux Ruaux ;
  - » un caractère villageois modeste dont le développement urbain et de villégiature tend à se faire dans le domaine boisé situé en littoral du fleuve Saint-Laurent ;
  - » une expérience paysagère qui se prolonge vers la rue d'Argentenay dont l'orientation cadastrale se distingue totalement de celle du reste de l'île ;
  - » un relief qui dégage des vues de grand intérêt : découverte progressive du Cap-Tourmente, du chenal nord de l'île et du mont Sainte-Anne. On comprend aisément le choix d'implantation d'une tour d'observation qui est un point de vue de grande qualité la géographie et l'occupation agricole de l'île.



# COTEAU DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS





# **COTEAU DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS**

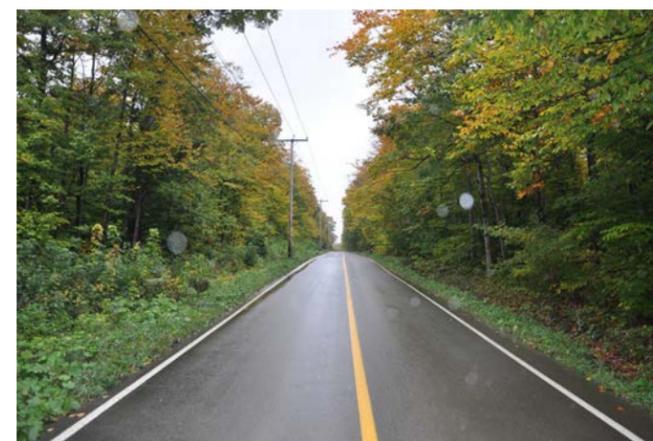
## **PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ**



**Tronçon 26**  
Plaine agricole



**Tronçon 28**  
Boisé central et rue des Prêtres



**Tronçon 29**  
Boisé central et rue des Prêtres



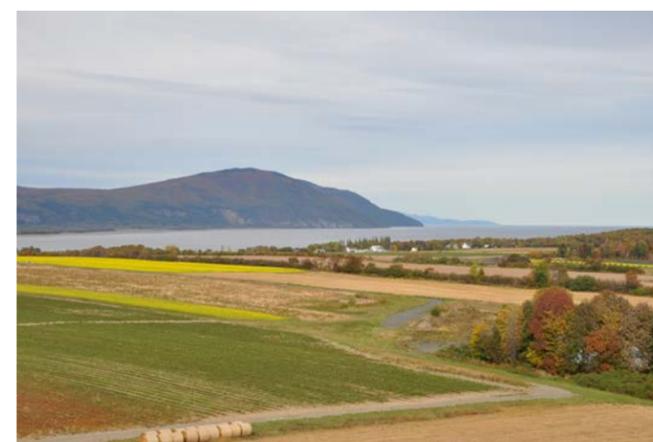
**Tronçon 6**  
Ouverture sur le massif du sud et la rue du Mitan



**Tronçon 9**  
Plaine agricole et mont Sainte-Anne



**Tronçon 10**  
Entrée du village de Saint-François

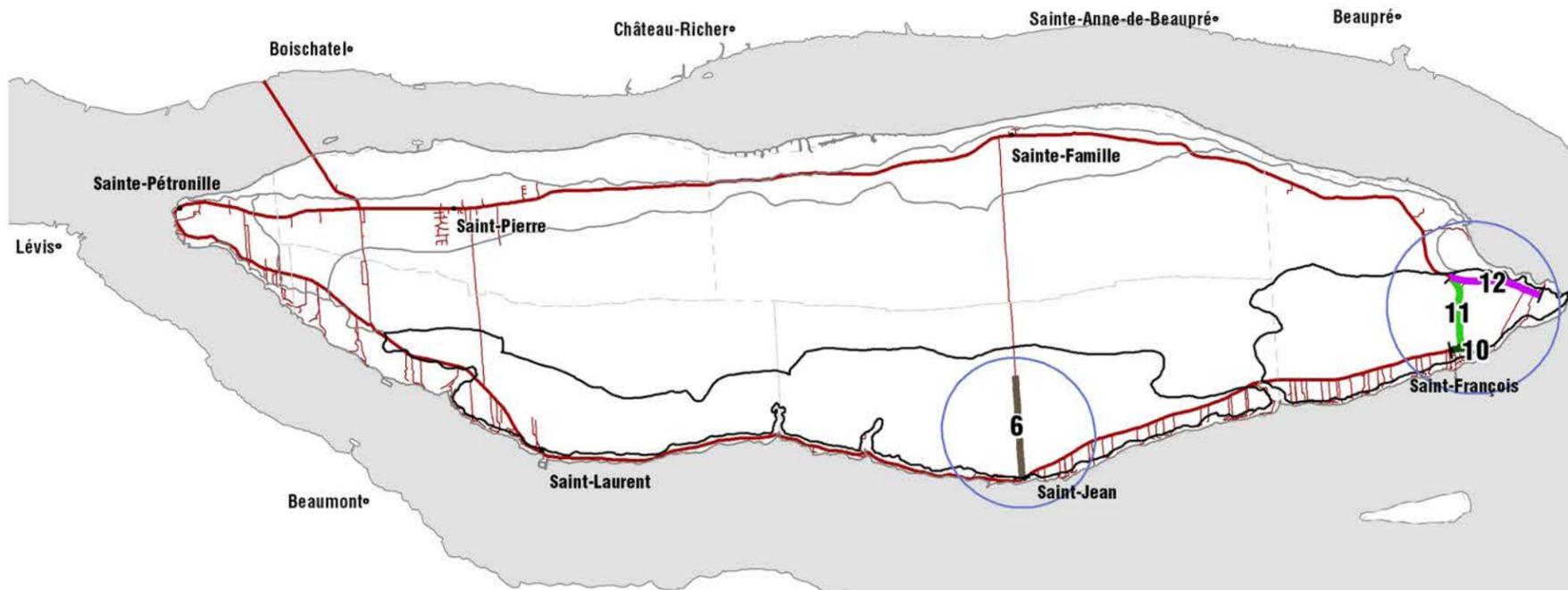


**Tronçon 11**  
Plaine agricole Pointe-d'Argentenay  
et Cap-Tourmente



**Tronçon 12**  
Immeuble classé et rue d'Argentenay

# COTEAU DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL

### TRONÇON 6

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : comprend le boisé au centre de l'île, le grand plateau agricole et les exploitations agricoles. Débouche dans le cœur villageois de Saint-Jean;
- » Occupation du sol : L'agriculture y est céréalière et laitière, les champs sont grands et des bovins sont présents aux abords des bâtiments de ferme. Le boisé est une érablière qui offre une canopée intéressante et encadre l'ouverture sur le plateau agricole;
- » Tracé routier : linéaire, plat sur environ 1 km, avec une dénivellation vers le fleuve : 50 mètres sur une distance de 800 mètres (pente : + 6 %);
- » Traces patrimoniales : le panorama régional et la vocation agricole.

##### B. Caractère visuel

- » Continuité de l'ouverture visuelle vers le sud : l'avant-plan agricole, le fleuve, la rive sud et sa trame cadastrale (plan intermédiaire) et la silhouette des Appalaches qui constituent l'arrière-plan, vue ponctuelle sur le Cap-Tourmente;
- » Encadrement visuel accentué par la dénivellation à la rencontre du chemin Royal et composé de grandes exploitations agricoles, d'un cœur villageois, de bâtiments patrimoniaux et d'arbres qui structurent et ferment le corridor visuel;
- » Absence de bâtiments agricoles sauf au point de raccordement au chemin Royal;
- » Dominante agricole.

##### C. Attraits et discordances

- (+) : Corridor créé par la portion forestière sur la route du Mitan avec un effet de couloir visuel;
- (+) : Découverte progressive et continue des plans visuels de l'île et de la rive sud du fleuve Saint-Laurent;
- (-) : Parc éolien à l'horizon;
- (-) : Rangées de silos, étangs d'irrigation ponctuels.

#### DIAGNOSTIC

Caractère homogène à dominante agricole, séquence panoramique forte, présence forestière, faible degré de perturbation, faible capacité d'intégration de nouveaux éléments en raison de la grande homogénéité de ce paysage agricole.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel;
- (+) Caractère dominant fort;
- (+) Diversité d'attraits visuels.

### TRONÇON 10

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : le cœur villageois de Saint-François est intégré au plateau agricole avant la pente qui rejoint le fleuve. L'entrée est signalée par une chapelle de procession et l'accès au secteur de camping et au quai et l'église ferme la perspective du tronçon;
- » Occupation du sol : noyau villageois peu dense, composé de quelques bâtiments ancestraux, d'un ensemble institutionnel (église et cimetière) et d'une aire d'accueil pour le public;
- » Tracé routier : Linéaire dirigé orienté sur la façade de l'église;
- » Traces patrimoniales : caractère ancestral de quelques bâtiments, présence d'un ensemble institutionnel (église, presbytère et cimetière), chapelle de procession.

##### B. Caractère visuel

- » Diversité architecturale, champ visuel très ouvert sur le paysage agricole;
- » Points de repère : la façade de l'église, le fleuve Saint-Laurent;
- » Situation géographique particulière qui donne accès à des points de vue très lointains (Appalaches, les villages de l'autre rive ainsi que les îles du fleuve).

## TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL

### TRONÇON 10 (suite)

#### C. Attraits et discordances

- (+) : Paysage contenu sur une perspective architecturale unique;
- (+) : Quai, aire de repos, plage publique ;
- (-) : ligne de distribution électrique ;
- (-) : peu de définition spatiale du tronçon.

#### DIAGNOSTIC

Caractère villageois concentré sur un ensemble institutionnel, cordon bâti étalé et peu dense, faible degré de perturbation du caractère identitaire, capacité moyenne d'intégration de nouveaux éléments en raison d'une bonne capacité de densification de l'habitat.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel ;
- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Diversité d'attraits visuels.

### TRONÇON 11

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : entre la sortie du cœur villageois et la route d'Argentenay, le tronçon définit une frontière avec la pointe Argentenay ;
- » Occupation du sol : agroforestier, terres en culture, bâtiments agricoles aux extrémités du tronçon ;
- » Tracé routier : linéaire avec alternance de boisés et de champs, traverse l'arête dorsale de l'île, dénivellation vers le fleuve : 35 mètres sur une distance de moins de 1 600 mètres (pente : + 2 %) ;
- » Traces patrimoniales : changement perceptible d'orientation cadastrale de la pointe Argentenay, lecture du panorama régional de l'ensemble de l'île (versants nord et sud).

##### B. Caractère visuel

- » Séquence de découverte des panoramas régionaux de l'île : vers le nord : Bouclier laurentien, mont Sainte-Anne, Cap-Tourmente, vers le sud : fleuve Saint-Laurent dans l'encadrement du corridor routier ;
- » Points de repère : mont Sainte-Anne, Cap-Tourmente, fleuve ;
- » Avant-plans agricole et forestier bien démarqués.

##### C. Attraits et discordances

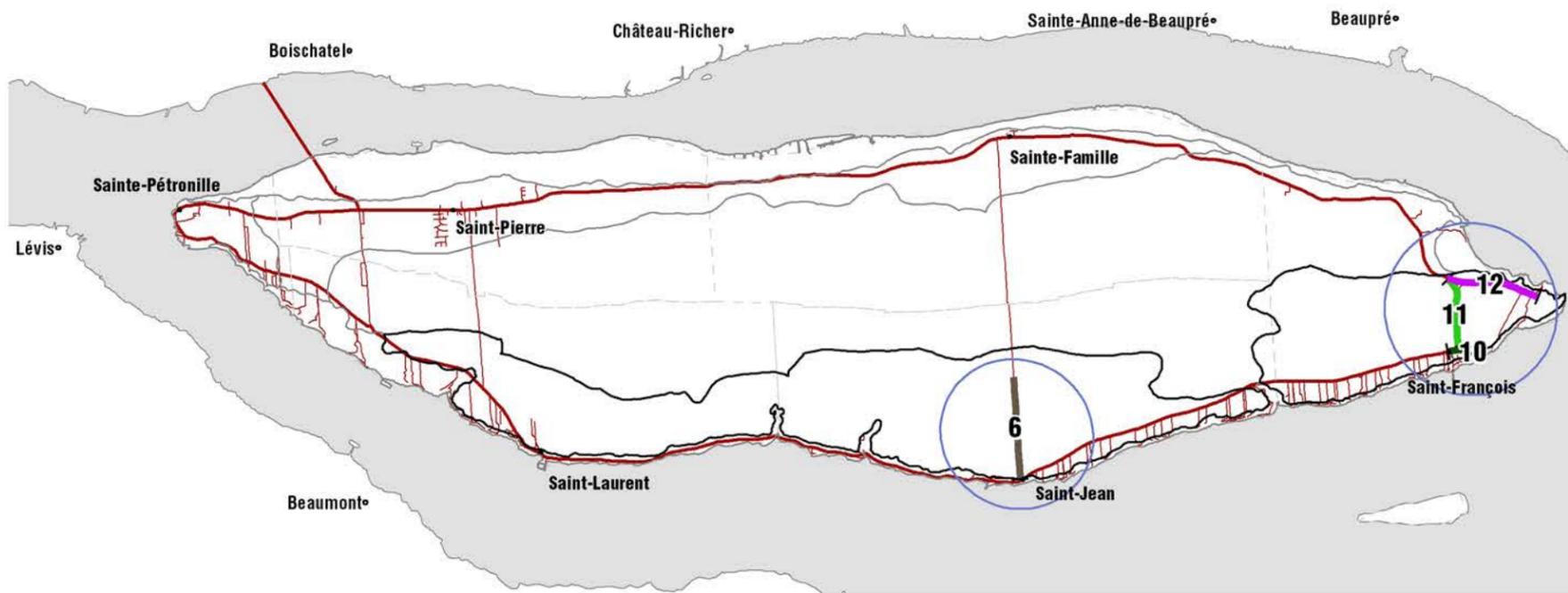
- (+) : Halte et tour d'observation ;
- (+) : Découverte progressive et continue des panoramas régionaux sur une faible distance ;

#### DIAGNOSTIC

Caractère homogène à dominante agroforestier/séquence panoramique forte/faible degré de perturbation/faible capacité d'intégration de nouveaux éléments en raison de la grande homogénéité de ce paysage agricole.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel ;
- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Diversité d'attraits visuels ;
- (+) Variété du profil routier.



## COTEAU DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS

### TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL

#### TRONÇON 12

##### DESCRIPTION

###### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : Située à l'écart du chemin Royal, la route se termine en cul-de-sac à la propriété du Camp Scout de la pointe Argentenay. Elle est bordée, au nord, par l'escarpement boisé et au sud par la plaine agricole ;
- » Occupation du sol : l'activité dominante est l'agriculture avec des exploitations agricoles ponctuées de quelques résidences. Les terres en culture sont de superficie restreinte et la production est diversifiée ;
- » Tracé routier : sinueux avec une faible pente vers la pointe, faible largeur de chaussée de 6 mètres, nombreux raccordements à des chemins privés ;
- » Traces patrimoniales : percées visuelles sur le panorama régional, usage agricole, lisibilité de la trame cadastrale.

###### B. Caractère visuel

- » Percées visuelles vers la rive nord, le mont Sainte-Anne ainsi que le Cap-Tourmente ;
- » Champ visuel restreint par la pente des champs ;
- » Présence forte de l'occupation agricole en raison de la proximité des terres, de leur pente et de leur orientation vers la route ;
- » Isolement de ce tronçon et implantation éparse.

###### C. Attraits et discordances

- (+) : Proximité du chenal et de la silhouette montagneuse ;
- (+) : Caractère bucolique d'un paysage à échelle humaine ;
- (-) : Boisé dense au nord ;
- (-) : Architecture et intégration de quelques résidences.

##### DIAGNOSTIC

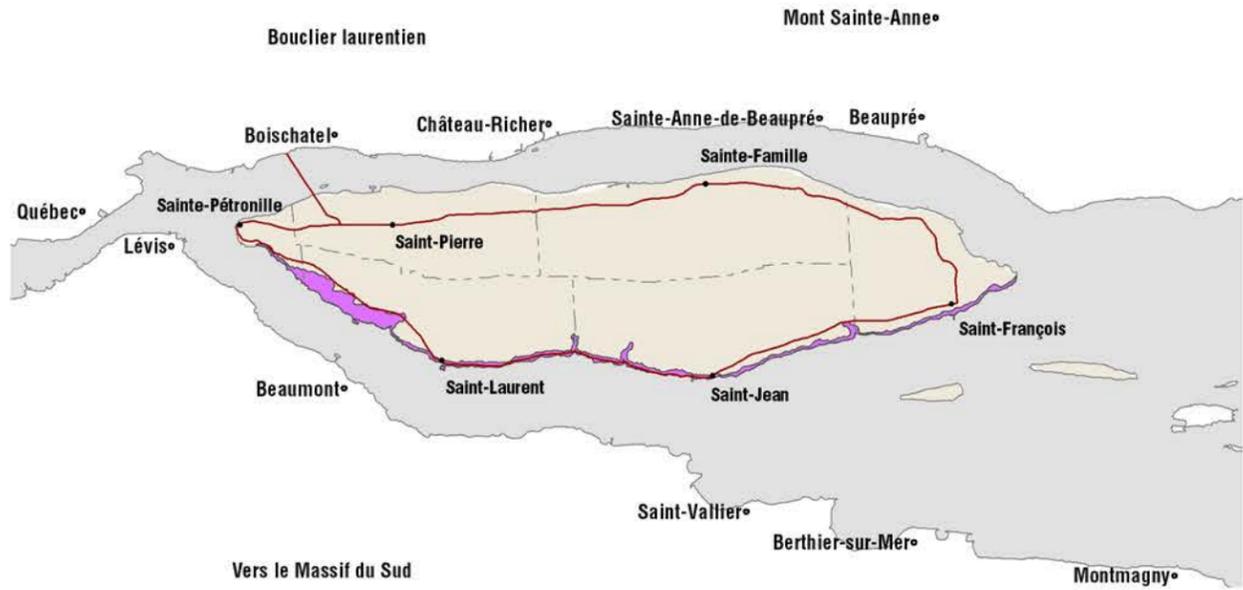
Caractère diversifié à dominante agricole, exploitations agricoles, présence forestière, faible degré de perturbation, faible capacité d'intégration de nouveaux éléments en raison de la grande ouverture de ce paysage agricole.

##### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel ;
- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Variété du profil routier.

# ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS

## TRACES PATRIMONIALES



PERMANENCE HISTORIQUE

-  Coeur villageois
-  Chapelle de procession
-  Lieu d'interprétation
-  Estuaire de rivière
-  Orientation du bâti ancestrale
-  Mur de soutènement
-  Route patrimoniale
-  Forêt centrale
-  Plage

ACCÈS AU FLEUVE

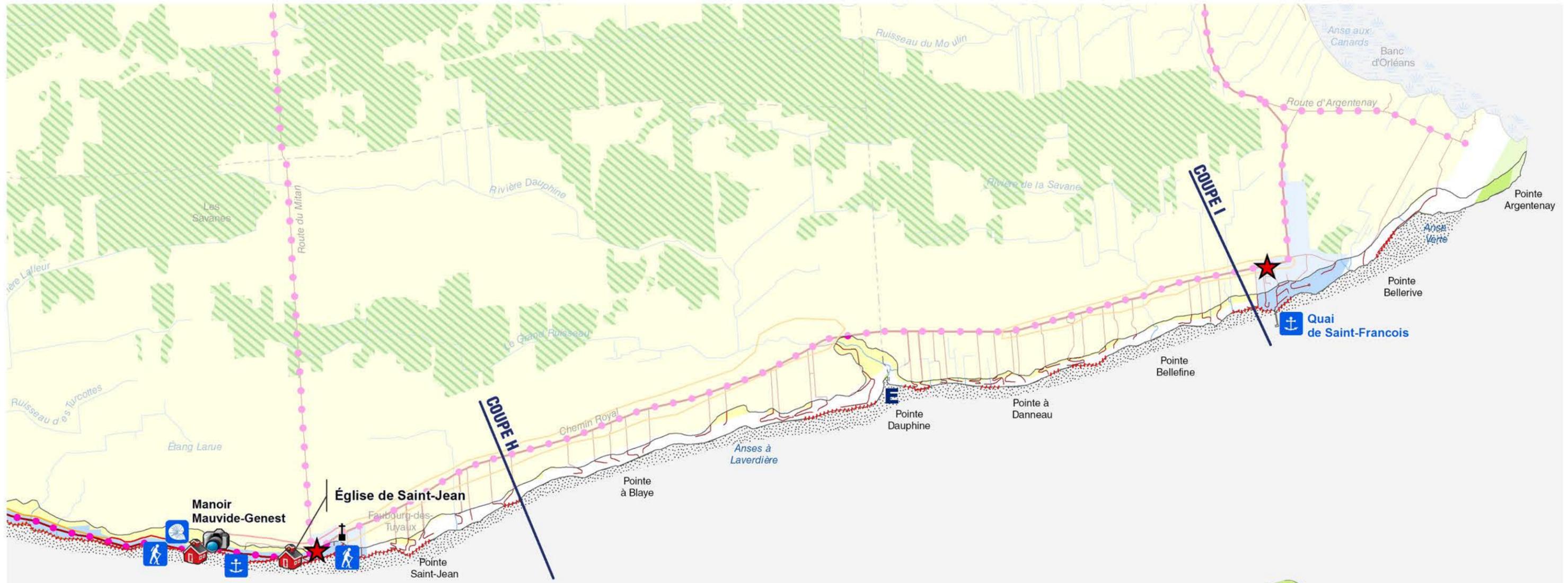
-  Parc et espace vert
-  Promenade sur rive
-  Quai et jetée
-  Site d'intérêt historique

PATRIMOINE BÂTI

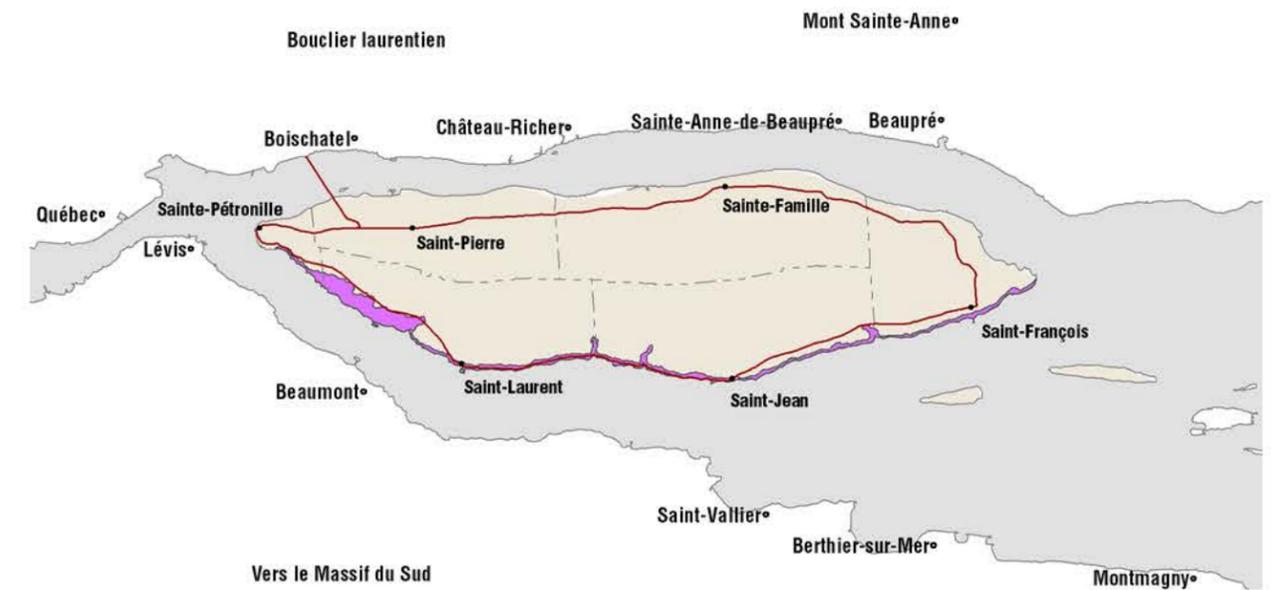
-  Immeuble classé
-  Entre 10 et 20 immeubles par km
-  Plus de 20 immeubles par km

AFFECTATION DU SOL

-  Agricole
-  Conservation
-  Villageoise



# ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## PORTRAIT DE PAYSAGE

L'unité de paysage offre une grande diversité de caractère visuel sur une longueur de plus de 32 km. On observe l'augmentation significative de la végétation spontanée entre l'escarpement et le fleuve qui résulte de l'abandon de l'accès côtier depuis la construction du pont. On y retrouve :

- ◇ trois (3) villages : Saint-Laurent (tronçon 27), Saint-Jean (tronçon 8) et Saint-François (partie sud) ;
- ◇ une (1) grande zone de production agricole qui suit la limite nord de l'unité (tronçon 26) ;
- ◇ un (1) secteur de villégiature et de résidence dans un milieu fortement planté (tronçon 7) ;
- ◇ le chemin Royal qui est l'artère de desserte principale de l'unité de paysage sauf dans le secteur (tronçon 9) où des chemins privés (alignée sur les limites de lot) donnent accès aux fermes implantées en terrasse ou aux résidences en rive.

Dans l'unité de paysage, le panorama se décompose en trois plans :

- ◇ à l'horizon, la silhouette des Appalaches visible jusqu'à une distance de plus de 40 km (par temps clair, on voit le parc éolien de Saint-Philémon) ;
- ◇ le corridor fluvial avec son activité maritime ;
- ◇ et au premier plan le cordon bâti (tronçon 7) ou l'occupation agricole (tronçon 9) selon la position dans l'unité.

Le caractère paysager et le champ visuel accessibles à partir du chemin Royal sont très différents selon qu'il est situé au bas de l'escarpement (entre Saint-Laurent et Saint-Jean/tronçons 27, 7 et 8) ou sur le coteau (tronçons 26 et 9). Ceci personnalise les divers segments de l'unité avec les caractères distinctifs suivants :

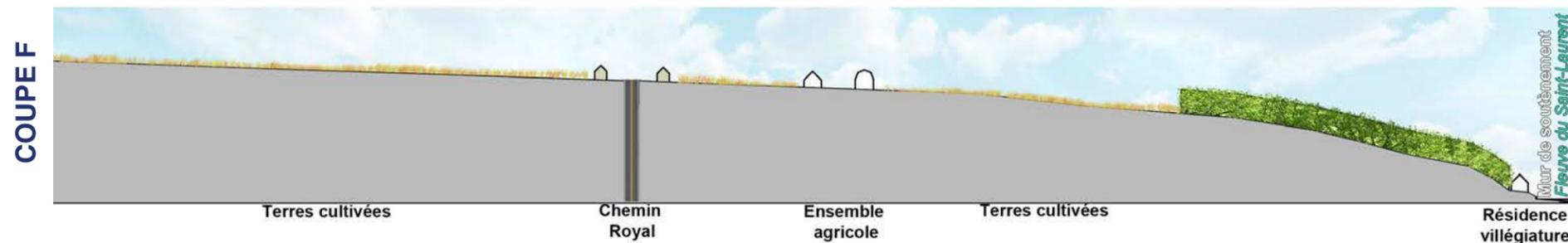
- ◇ De **Sainte-Pétronille à Saint-Laurent** (tronçon 26), l'implantation résidentielle est croissante et perceptible par le raccordement de nombreuses routes d'accès privé. Ce secteur se distingue par :
  - » un parc immobilier résidentiel de caractère et de style architectural très diversifiés, intégré à l'escarpement et réparti dans la masse forestière ;
  - » un choix d'implantation privilégié en rive combinant ainsi un cadre forestier à un panorama exceptionnel ;
  - » une densification de l'habitat (îlots déstructurés) associée à la réduction de la dominance forestière ;
  - » à partir du chemin Royal, un champ visuel très ouvert en raison d'une pente d'une longueur de 200 à 700 mètres et de l'absence de végétation et une occupation du sol disparate composé d'ensembles fermiers et de résidences) à laquelle s'ajoute l'entreposage, les équipements et autres structures de culture (serres, tunnels de plantation, etc.) (Coupe F) ;
  - » la présence de l'emprise et de la traversée fluviale des lignes de transport d'énergie d'Hydro-Québec qui domine le paysage par son échelle, son étalement et le dégagement de ses abords.

◇ **Le village de Saint-Laurent** réunit les composantes d'un cœur villageois structuré (tronçon 27, Coupe G). Les traits qui prédominent sont :

- » la présence de services de proximité, d'équipements sportifs, d'un ensemble patrimonial et d'une marina avec un belvédère sur le fleuve ;
- » une entrée ouest (combinant pente et courbe) qui signale clairement l'entrée de village ;
- » un encadrement bâti suffisamment dense pour maintenir l'intérêt visuel sur la continuité urbaine et la concentration des attraits sur une distance de moins de 1 km (marina, quai, maisons ancestrales, chalouperie Godbout, etc.) ;
- » le dégagement de la ligne de distribution dans le secteur de l'église et de la marina ;
- » des aménagements riverains d'accueil incluant le stationnement, du mobilier et de l'éclairage d'ambiance.

◇ De **Saint-Laurent à Saint-Jean**, le paysage est dominé par la proximité de l'escarpement et la présence d'une végétation dense qui assure le fond de scène du milieu bâti des deux côtés de chemin Royal (tronçon 7). La pente prononcée de l'escarpement crée une barrière visuelle complète entre le cordon bâti riverain et les grandes propriétés agricoles établies sur la terrasse. Les caractéristiques paysagères principales sont :

- » un corridor étroit de 100 et 200 mètres, contenu entre le rivage et le sommet de l'escarpement, qui accentue le caractère pittoresque



de la route en contraste avec la profondeur des panoramas fluvial et appalachien :

- » un escarpement qui a une pente forte, une hauteur de quelques mètres et une végétation continue qui rejoint fréquemment la route et ponctue de bosquets le corridor urbanisé ;
- » la présence grandissante de plantation autour des habitations et fréquente pour marquer l'allée d'entrée ;
- » une végétation ayant atteint un calibre d'envergure qui constitue un avant-plan uniforme à l'architecture résidentielle ;
- » une large palette de styles architecturaux occasionnellement disparates ;
- » la densification et l'augmentation de gabarit des bâtiments qui résulte en une fermeture massive de la vue sur le fleuve pour les promeneurs.

◇ **Le village de Saint-Jean** a un point d'accueil dont le caractère patrimonial est très typé et concentré autour de son cimetière, son église, un lieu gourmand et une vue ouverte sur le fleuve. Les maisons ancestrales lui donnent un cachet tout particulier par l'orientation de leur implantation (à angle prononcé par rapport à la chaussée). C'est au carrefour de la route du Mitan (tronçon 6) que le chemin Royal quitte l'escarpement pour monter sur la terrasse et que le caractère dense du village de Saint-Jean cède la place à un caractère agricole de grandes cultures. Ce qui démarque ce village est la combinaison

de son cœur villageois, de sa rive et de son panorama (tronçon 8). La rive constitue, en soi, un paysage avec :

- » une grève d'une longueur de plus de 1 km entre l'église et le quai ;
- » la rue de l'Église qui donne accès directement à la grève ;
- » à l'ouest, le dégagement de la grève jusqu'au ruisseau Lafleur sur près de 3 km ;
- » une ouverture panoramique sur le fleuve ;
- » une grève et plage de gravier limitée par une succession de murs de soutènement en rive ;
- » un accès public restreint situé au manoir Mauvide-Genest ;
- » le raccordement à la rive nord par la route du Mitan (sauf en hiver).

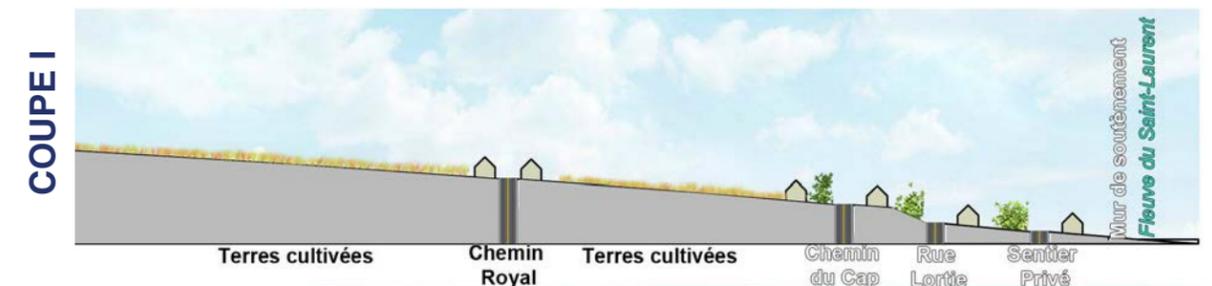
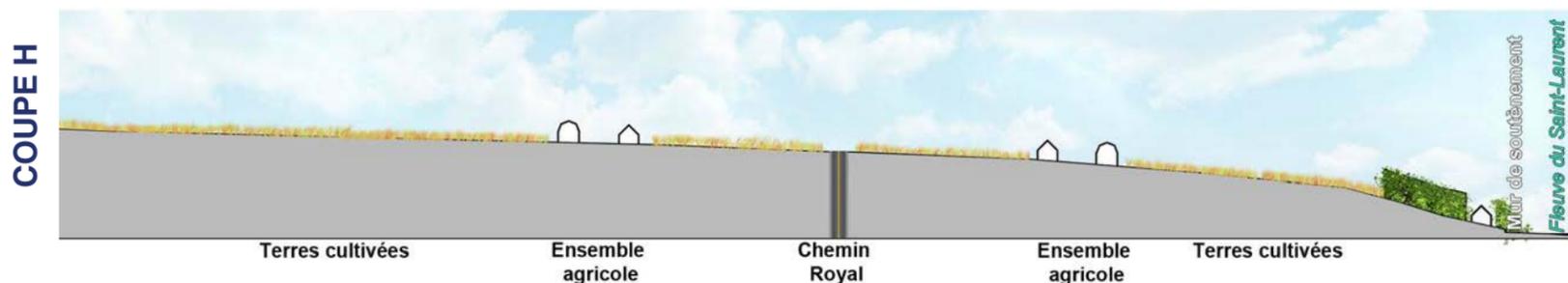
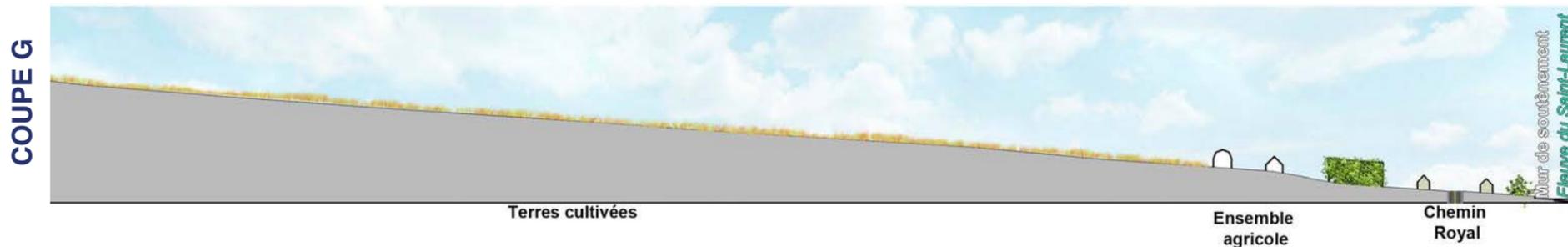
◇ De Saint-Jean à Saint-François, l'escarpement s'éloigne du chemin Royal et devient un bandeau forestier où se concentre un parc immobilier composé de résidences isolées donnant vue sur le panorama fluvial. Cette lisière maritime offre les caractéristiques paysagères suivantes :

- » la déclivité donne une pente pouvant aller à 10 % et le bandeau forestier occupe une pente de l'ordre de 200 mètres par endroits (Coupe H) ;
- » sur une distance de plus de 10 km (tronçon 9), on observe une trentaine de chemins d'accès et des propriétés résidentielles de gabarit très varié ;

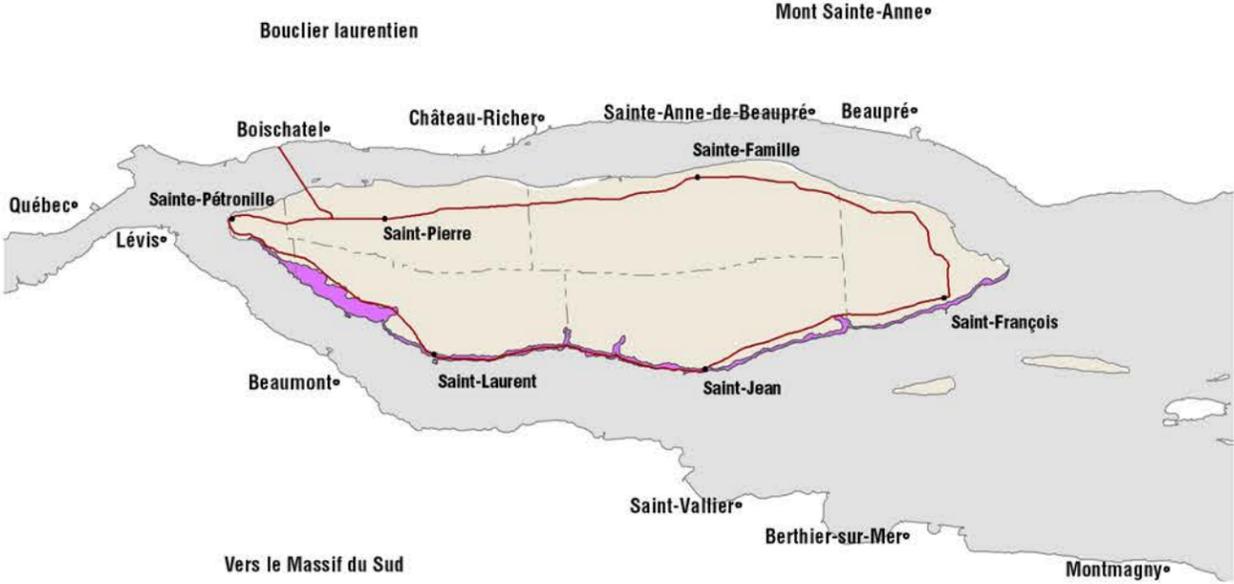
- » l'éloignement de la route isole visuellement les propriétés de ce secteur et confère une privauté exceptionnelle en regard de la communauté orléanaise ;
- » l'escarpement combiné à la rive est étroit ; l'augmentation du parc immobilier réduit d'autant la superficie boisée de l'escarpement et la qualité d'expérience du contact avec le rivage ;
- » un cordon littoral de 6 à 8 mètres permet la circulation en rive, mais son accès public est limité par la privatisation du littoral.

◇ **Village de Saint-François** (secteur riverain): dans cette partie riveraine du village, la pente boisée est de 6 à 10 % (Coupe I). Ce secteur regroupe :

- » de l'hébergement récréatif ;
- » un accès au quai ;
- » une vue marquante sur le Cap-Tourmente ;
- » une grève de plus de 3 km aboutissant à la pointe Est de l'île d'Orléans et qui offre une vue exceptionnelle sur les panoramas du Bouclier laurentien et des Appalaches dans un seul regard.



# ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS





# ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS

## PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ



Tronçon 27  
Église de Saint-Laurent



Tronçon 7  
Mur et accès au fleuve



Tronçon 7  
Chemin Royal, direction Saint-Jean



Tronçon 8  
Chemin Royal au plus près du fleuve  
Saint-Laurent



Tronçon 27  
Berge du fleuve à Saint-Laurent



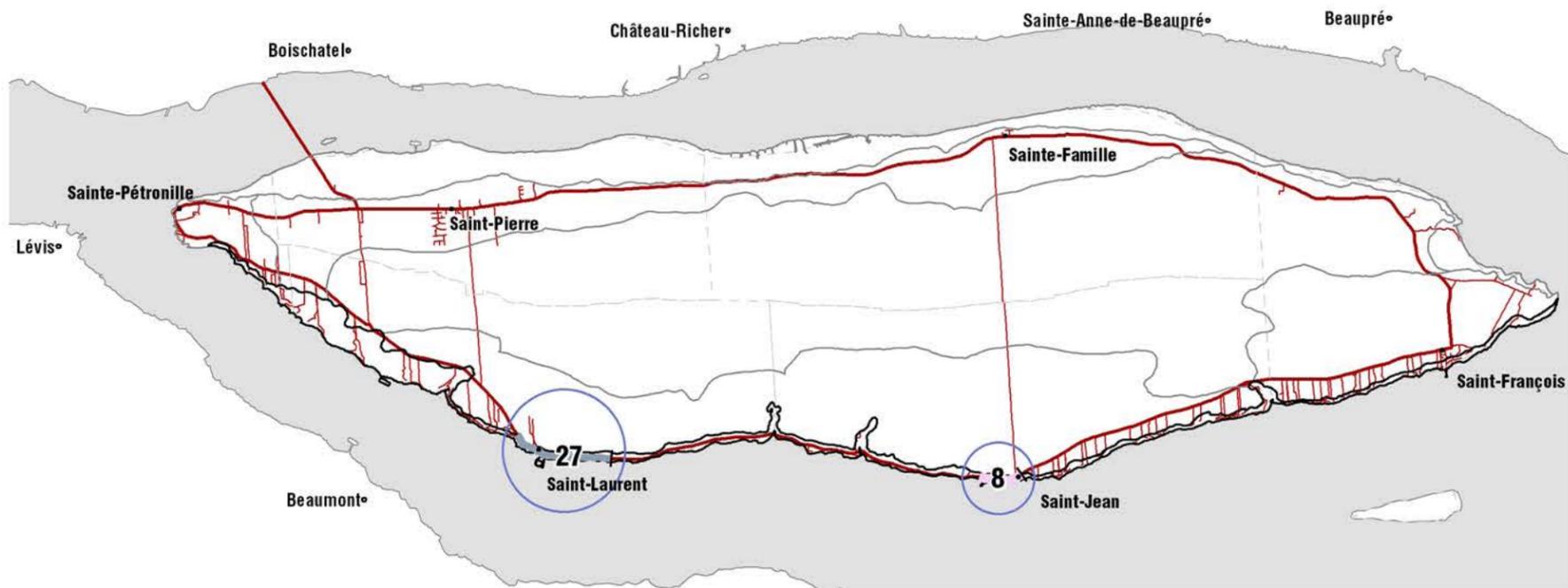
Tronçon 7  
Résidence au bord du fleuve



Tronçon 8  
Église et cimetière à Saint-Jean



Tronçon 8  
Coeur villageois de Saint-Jean



## ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS

### TRONÇON D'INTÉRÊT VISUEL

#### TRONÇON 8

##### DESCRIPTION

###### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : le cœur villageois de Saint-Jean est encadré au nord, par une rangée de bâtiments situés au pied de l'escarpement boisé et au sud, par une rangée de bâtiments adossés au fleuve Saint-Laurent;
- » Occupation du sol : cordon bâti dense qui a conservé de nombreuses maisons ancestrales. Le tronçon représente une frange protégée et séparée des grands territoires agricoles des hauts plateaux par une dénivellation boisée et en contact direct avec le fleuve;
- » Tracé routier : Le gabarit de rue est étroit, son tracé est sinueux et le dégagement d'environ 15 mètres d'une façade à l'autre donne un caractère résolument piétonnier. Le tout est complété par un trottoir (côté nord), l'enfouissement de la ligne de distribution et l'aménagement paysager de nombreuses propriétés;
- » Traces patrimoniales : caractère ancestral des bâtiments, abondance d'arbres à grand déploiement et à maturité, présence d'un ensemble institutionnel (église et cimetière), manoir Mauvide-Genest.

###### B. Caractère visuel

- » Composition diversifiée du champ visuel avec l'avant-plan du quai et de l'ensemble villageois le fleuve et son transport maritime, les repères visuels des villages de la rive sud;
- » Point de repère important : le clocher de l'église est perceptible de partout sur l'axe de circulation;
- » Points de repère : les clochers des villages de la rive sud du fleuve;
- » Point de convergence dans le village : la place de l'église et le cimetière configurent l'espace d'ouverture visuel et d'accès au fleuve Saint-Laurent.

###### C. Attractions et discordances

- (+) : Ambiance animée manifeste, nombreux commerces;
- (+) : Quai, aire de repos, plage publique;
- (-) : Faible signalisation des accès au rivage;
- (-) : Fermeture de la vue sur fleuve à partir du cimetière.

##### DIAGNOSTIC

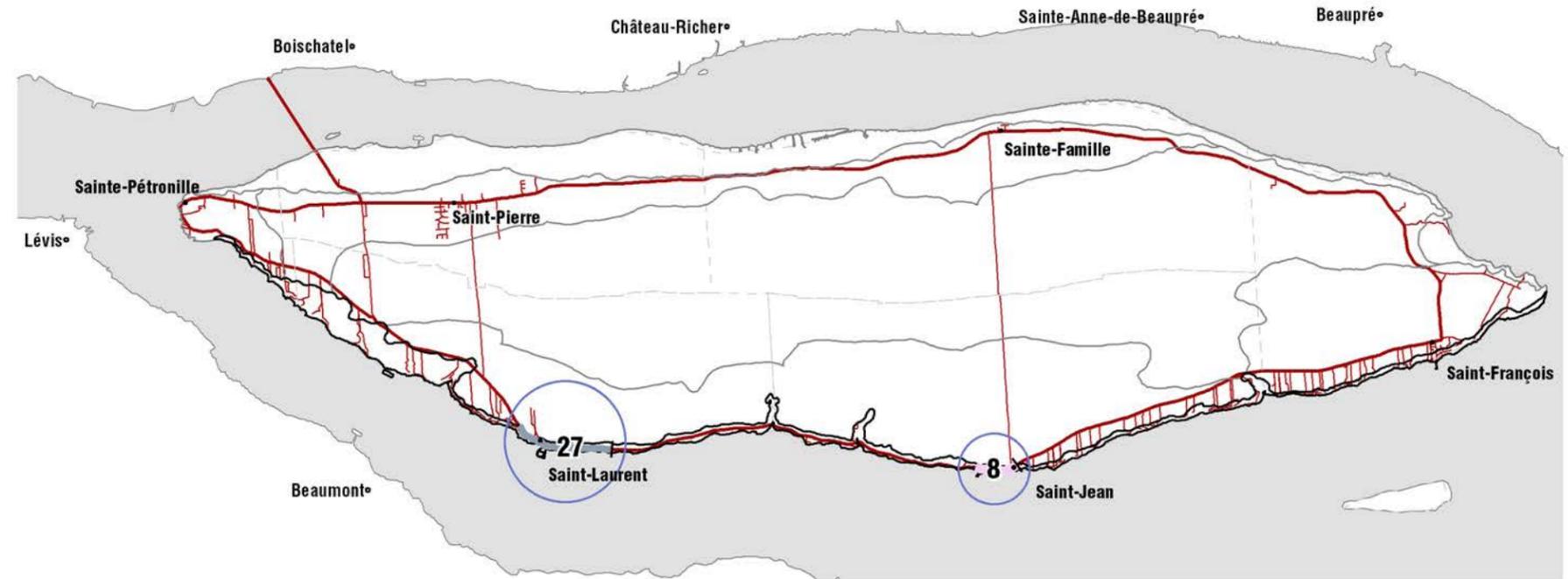
Caractère diversifié du cœur de village avec ensemble institutionnel, trame résidentielle et attraits commerciaux, faible degré de perturbation du caractère identitaire, faible capacité d'intégration de nouveaux éléments en raison de la densité d'occupation du village.

##### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel;
- (+) Caractère dominant fort;
- (+) Fréquentation diversifiée;
- (+) Diversité d'attraits visuels;
- (+) Variété du profil routier.

# ESCARPEMENTS ET BATTURES DU VERSANT SUD DE L'ÎLE-D'ORLÉANS

## TRONÇON D'INTÉRÊT VISUEL



### TRONÇON 27

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : le tronçon caractéristique du cœur villageois de Saint-Laurent s'étend sur près de 3,0 km et part de 100 mètres à l'ouest de la Chalouperie Godbout et arrête à 500 mètres de la côte Leclerc. Il est encadré au nord, par une rangée de bâtiments situés au pied de l'escarpement boisé et au sud, par une rangée de bâtiments adossés au fleuve Saint-Laurent ;
- » Occupation du sol : cordon bâti dense qui a conservé de nombreuses maisons ancestrales, frange d'occupation variant de 80 à 150 mètres séparée de la terrasse agricole par la dénivellation boisée et en contact direct avec le fleuve, aménagement paysager soigné des parterres, canopée végétale abondante sur la plupart des propriétés, cœur civique, récréotouristique et commercial incluant une marina privée, un quai, un stationnement ;
- » Tracé routier : tracé de rue sinueux, trottoir (côté sud) sur toute la longueur du tronçon, présence d'un alignement de poteaux de chaque côté de la rue (alternance de ligne de distribution et de téléphonie) ;
- » Traces patrimoniales : caractère ancestral des bâtiments, abondance d'arbres à grand déploiement et à maturité, chapelles de procession, présence d'un ensemble institutionnel (église et cimetière), Chalouperie Godbout et parc maritime de Saint-Laurent.

##### B. Caractère visuel

- » Composition diversifiée du champ visuel avec l'avant-plan du quai et de l'ensemble villageois le fleuve et son transport maritime, les repères visuels des villages de la rive sud ;
- » Point de repère important : le clocher de l'église qui marque le centre des activités du village et constitue un replat au niveau de 3,00 mètres (le plus bas du tronçon) ;
- » Points de repère : les clochers des villages de la rive sud du fleuve ;
- » Point de convergence dans le village : la place de l'église et tous les aménagements littoraux qui offrent une ouverture et un accès visuel au fleuve Saint-Laurent.

##### C. Attraits et discordances

- (+) : Ambiance urbaine manifeste/nombreux commerces ;
- (+) : Équipements riverains, quai, marina, parc maritime, aire de repos ;
- (-) : Manque d'accès au rivage ;
- (-) : Perte des percées visuelles sur le fleuve.

#### DIAGNOSTIC

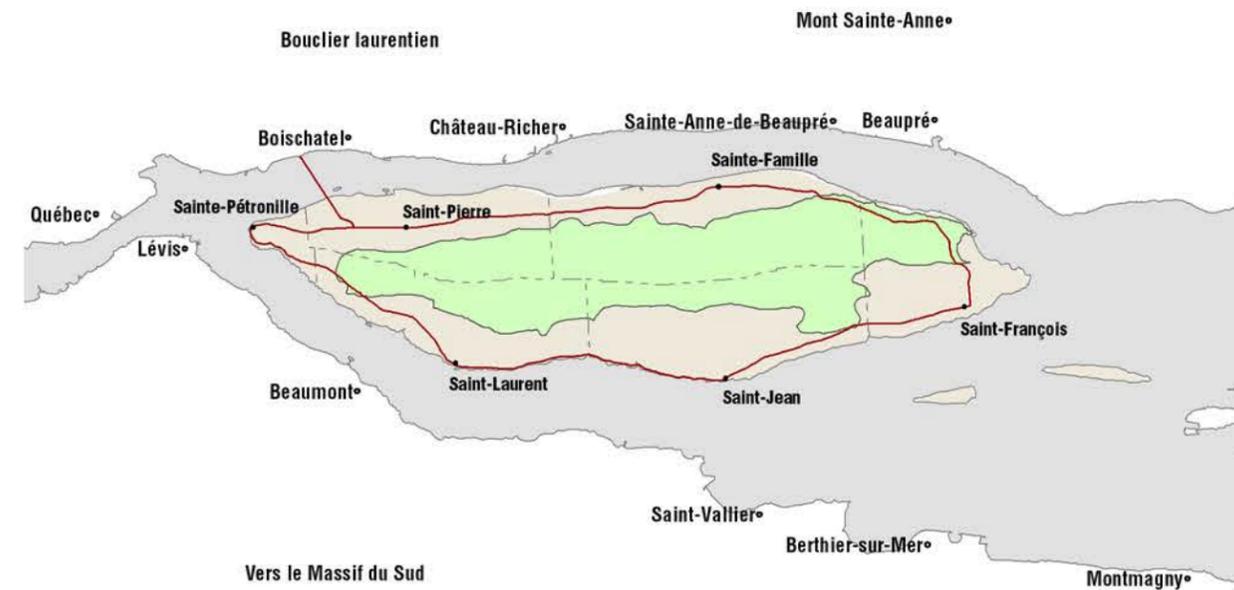
Caractère villageois diversifié avec ensemble institutionnel, trame résidentielle et attraits commerciaux, faible degré de perturbation du caractère identitaire, faible capacité d'intégration de nouveaux éléments en raison de la densité d'occupation du village.

#### INTÉRÊT VISUEL

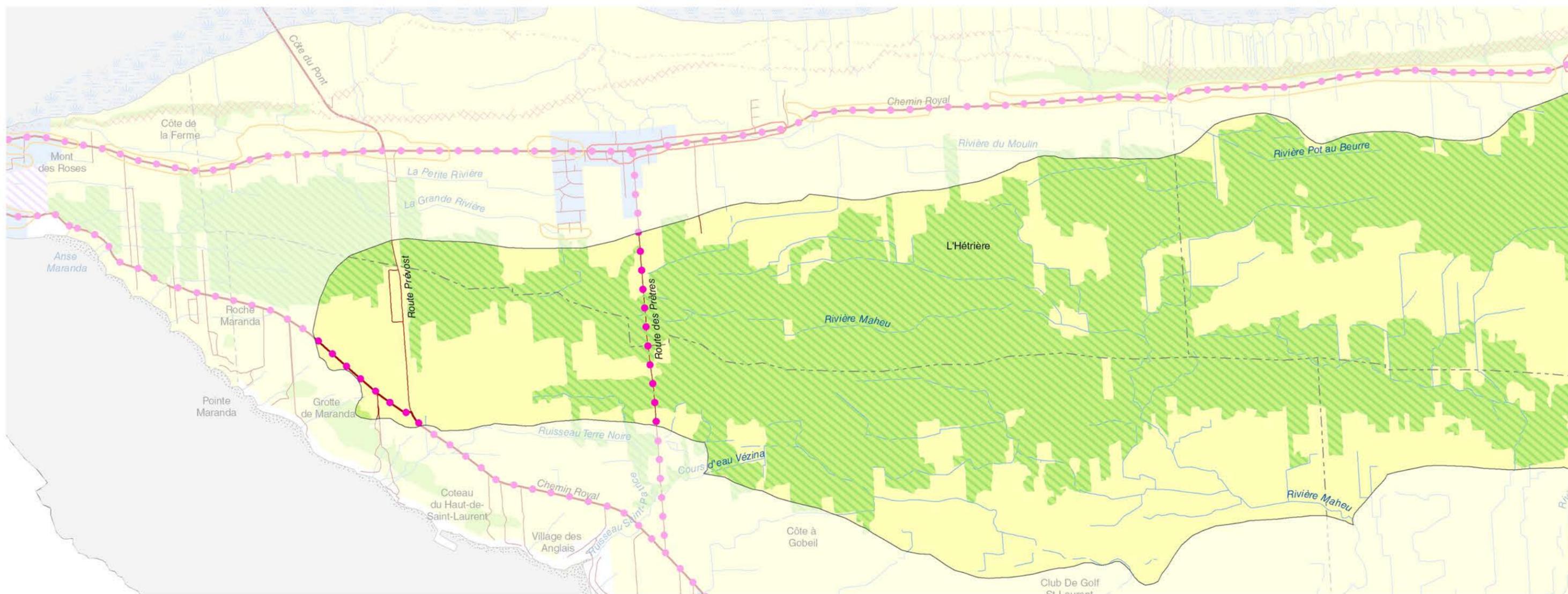
- (+) Richesse du champ visuel ;
- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Fréquentation diversifiée ;
- (+) Diversité d'attraits visuels ;
- (+) Variété du profil routier.



# PLATEAU DU MITAN DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## TRACES PATRIMONIALES



**PERMANENCE HISTORIQUE**

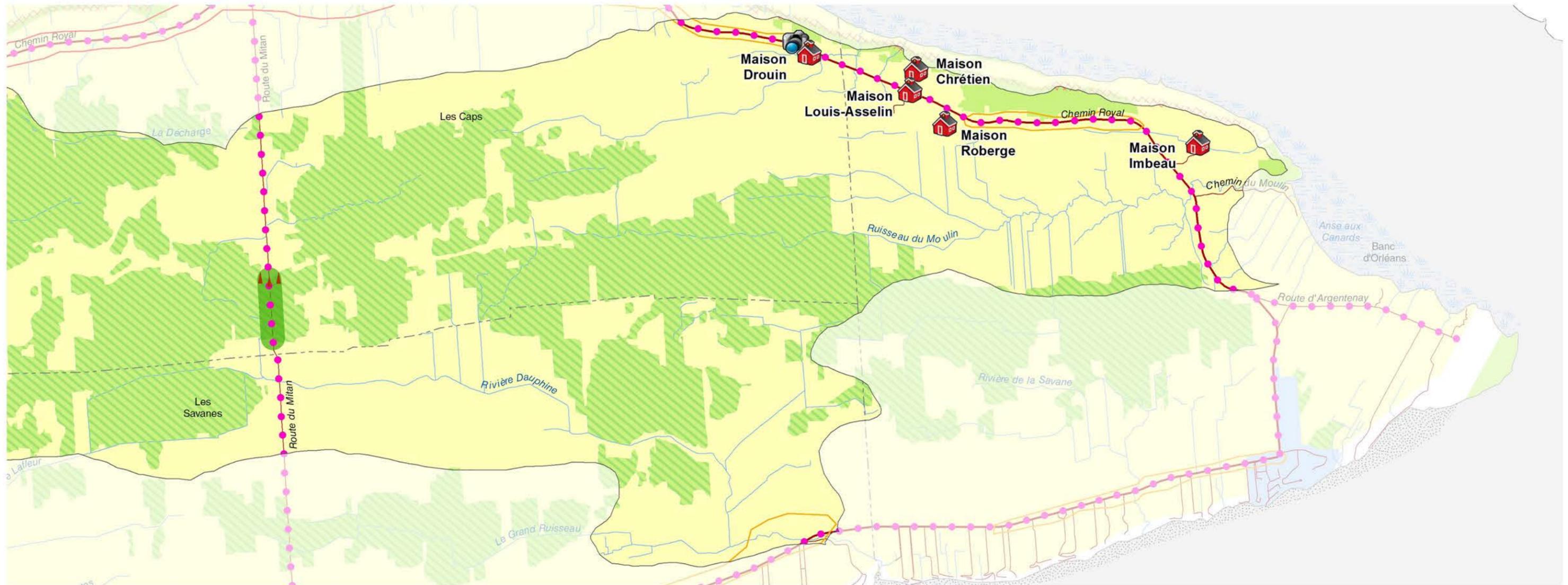
-  Lieu d'interprétation
-  Canopée
-  Seuil nord
-  Route patrimoniale
-  Forêt centrale

**PATRIMOINE BÂTI**

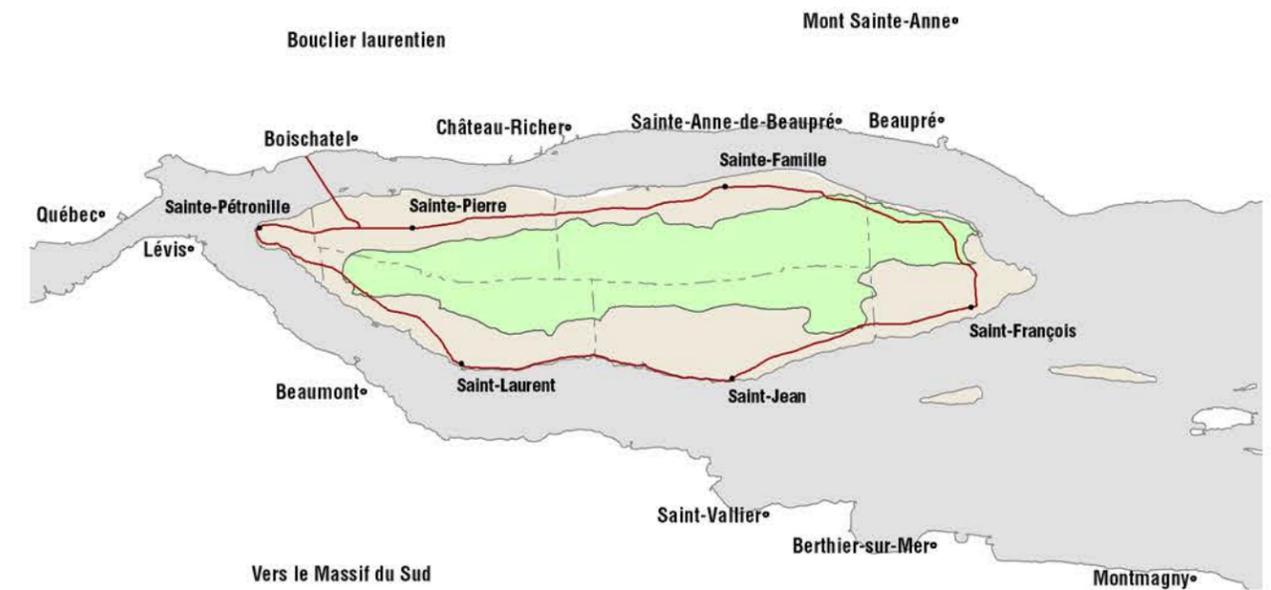
-  Immeuble classé
-  Entre 10 et 20 immeubles par km
-  Plus de 20 immeubles par km

**AFFECTATION DU SOL**

-  Agricole
-  Conservation
-  Villageoise



# PLATEAU DU MITAN DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



## PORTRAIT DE PAYSAGE

Cette unité qui occupe le centre de l'île est composée de forêts, cours d'eau, zones marécageuses et champs cultivés. Cette unité a la plus grande superficie avec 87 km<sup>2</sup>. C'est un territoire principalement utilisé par les agriculteurs et les motoneigistes. C'est une unité stratégique dans l'écosystème insulaire avec une biodiversité végétale, des peuplements rares, une ressource hydrique pour la population et l'agriculture (étangs), une réserve forestière pour le chauffage et une pratique acéricole.

L'unité se démarque par les composantes paysagères suivantes :

- ◇ présence forte et pérenne de forêts ancestrales et terres cultivées ;
- ◇ tracés anciens de lignes de lots et de chemins forestiers qui marquent le cadastre d'origine (tronçons 13, 14 et 15) ;
- ◇ paysage agroforestier dont la découverte est limitée aux chemins de traverse ou par les propriétés privées ;
- ◇ absence quasi totale de bâtiments, sauf aux limites est et ouest de l'unité.

Trois routes (chemins) traversent le territoire. Ce sont les routes Prévost, des Prêtres et du Mitan ; ces deux dernières sont fermées en hiver. Elles suivent l'orientation de la subdivision cadastrale traditionnelle (nord-sud). Elles offrent des points de vue progressifs sur le panorama fluvial et appalachien (vers le sud) (tronçon 6) et sur le Bouclier (vers le nord) (tronçon 2). Chacune a son caractère particulier.

- ◇ Route Prévost (tronçon 29) : la présence d'un développement domiciliaire d'une banlieue étonne, car cette formule d'aménagement périurbain contraste dans un ensemble agroforestier et champêtre. L'arrière-plan boisé contribue à absorber le caractère très hétérogène de l'architecture. La marge de recul résidentielle est profonde ;
- ◇ Route des Prêtres : il y prédomine un caractère forestier de qualité et c'est un paysage enclos ;
- ◇ Route du Mitan (tronçons 3, 4 et 5) : l'absence de ligne de distribution électrique favorise une canopée végétale en surplomb de la route. Le tracé est ponctué par un « tunnel d'arbres », tronçon 4) caractère rarissime au Québec en raison de l'application combinée des normes de Transports Québec et du tracé préférentiel des lignes de distribution d'Hydro-Québec (en bordure d'emprise routière).

# PLATEAU DU MITAN DE L'ÎLE-D'ORLÉANS

---

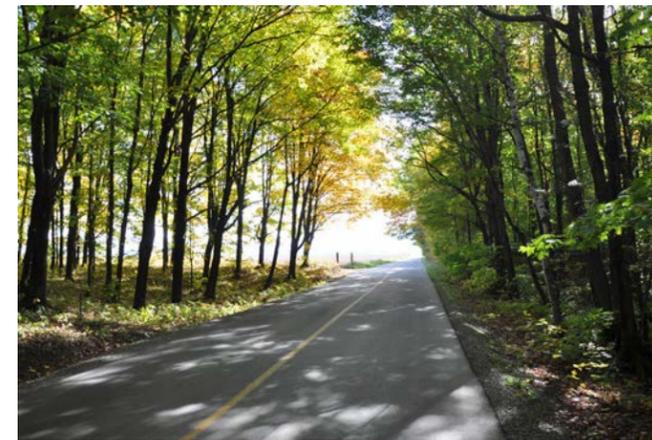
## PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ



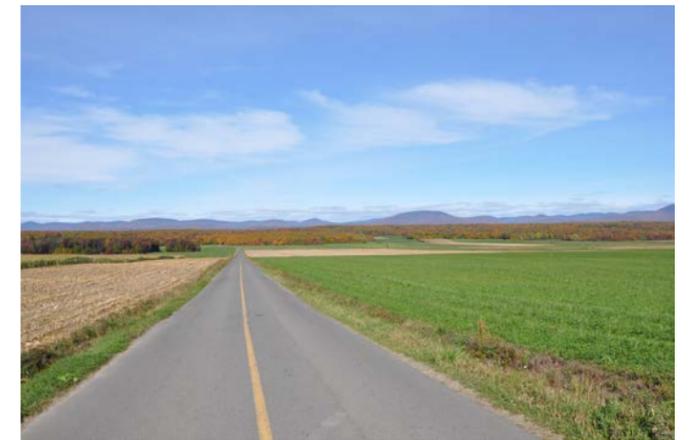
Tronçon 29  
Boisé central rue des Prêtres



Tronçon 3  
Boisé central rue du Mitan



Tronçon 4  
Seuil sud rue du Mitan



Tronçon 5  
Grande plaine agricole du centre de l'île



Tronçon 15  
Ouverture sur la basilique et le mont Sainte-Anne



Tronçon 15  
Maison Drouin

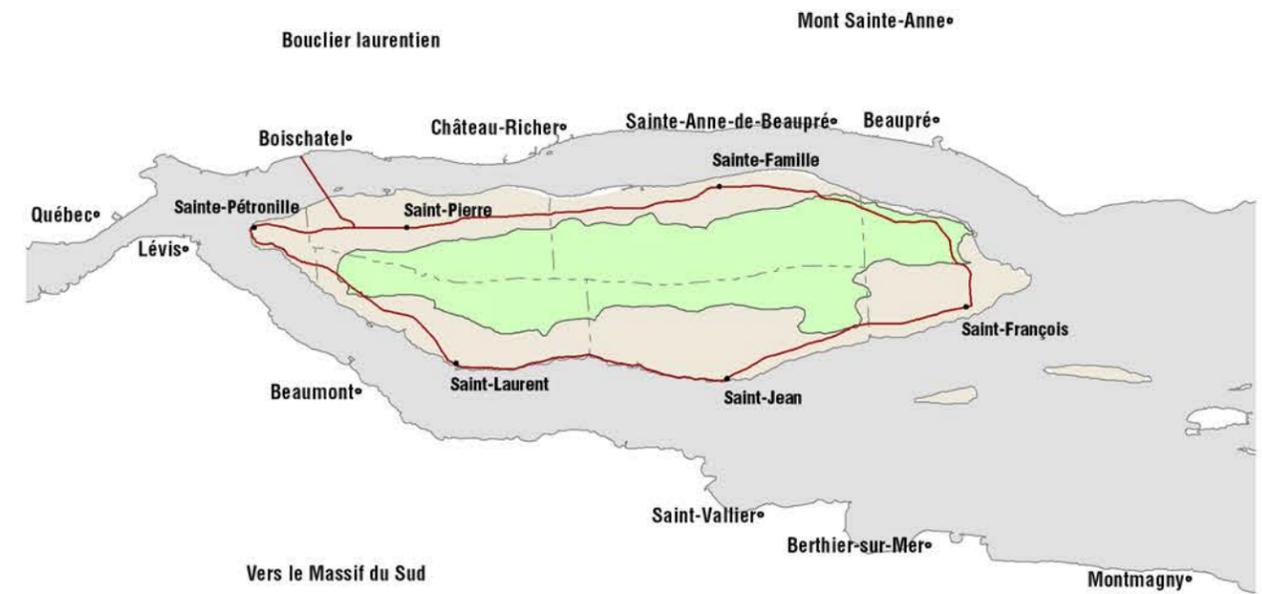


Tronçon 14  
Corps de ferme et mont Sainte-Anne



Tronçon 13  
Mont Sainte-Anne

# PLATEAU DU MITAN DE L'ÎLE-D'ORLÉANS



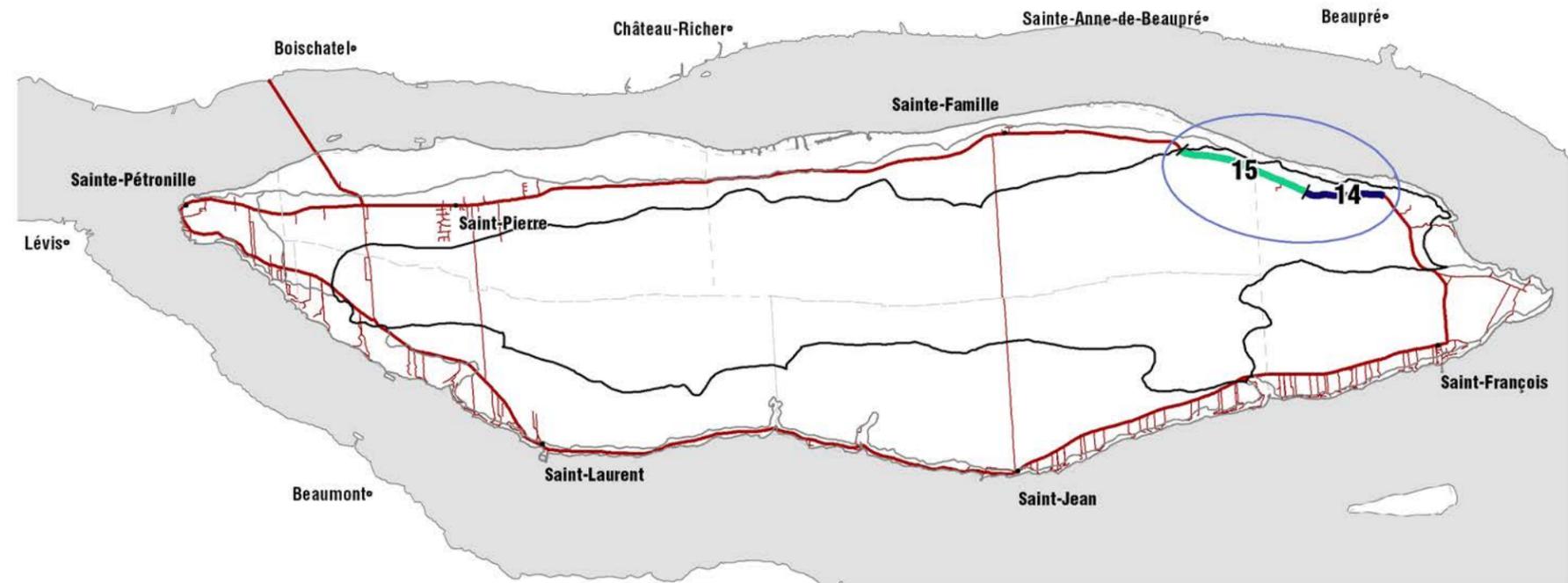
## VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS





# PLATEAU DU MITAN DE L'ÎLE-D'ORLÉANS

## TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL



### TRONÇON 14

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : Section étroitement encadrée par des boisés (escarpement et forêt centrale) et située entre deux courbes marquées de la route;
- » Occupation du sol : diversifiée où l'espace agricole est restreint à de petites parcelles (foin, céréales et maraîchage) avec des bâtiments groupés en bordure de route;
- » Tracé routier : courbes longues, segment assez court (1,8 km) et faible pente vers l'ouest;
- » Traces patrimoniales : bâtiments anciens et tracé routier à la limite de l'escarpement, forêt centrale.

##### B. Caractère visuel

- » Percées visuelles vers la rive nord, le mont Sainte-Anne ainsi que le Cap-Tourmente;
- » Champ visuel restreint par la pente des champs;
- » Présence forte de l'occupation agricole en raison de la proximité des terres, de leur pente et de leur orientation vers la route;
- » Isolement de ce tronçon et implantation éparse de la construction.

##### C. Attraites et discordances

- (+) : variété dans l'implantation des résidences (marge de recul et niveau);
- (+) : caractère soigné de l'aménagement des propriétés;
- (-) : Barrière visuelle de l'escarpement;
- (-) : Début d'enfrichement de parcelles et d'abord routier.

#### DIAGNOSTIC

- » Caractère diversifié à dominante agricole, exploitations agricoles et présence forestière, faible degré de perturbation du caractère identitaire, capacité d'intégration de nouveaux éléments restreinte en raison de la densité d'occupation actuelle.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel;
- (+) Caractère dominant fort;
- (+) Variété du profil routier.

## TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL

### TRONÇON 15

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : Bande d'environ 600 m de plaine agricole traversée par la route et délimitée par les boisés au sud et le boisé de l'escarpement au nord;
- » Occupation du sol : Agriculture peu diversifiée (pommes de terre, foin, céréales), espace agricole dominant, bâtiments groupés en bordure de route, forte présence de végétation forestière ou plantée;
- » Tracé routier : courbes longues, plat, pente continue des terres vers l'escarpement;
- » Traces patrimoniales : nombreux bâtiments anciens ou classés, ouverture sur le panorama régional.

##### B. Caractère visuel

- » Panorama régional réunissant des traits typiques de l'île, l'avant-plan agricole, le chenal et la côte de Beaupré, le Bouclier laurentien;
- » Points de repère : la basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré et le mont Sainte-Anne;
- » Ouverture du champ visuel restreint à des segments en raison de la concentration des bâtiments à moins de 100 m de la route;
- » Accessibilité du panorama sur les lots agricoles, dégagement de la vue au-dessus de l'escarpement en raison de la dénivellation de la plaine agricole.

##### C. Attraites et discordances

- (+) : architecture patrimoniale et bâtiments anciens;
- (+) : proximité visuelle des points de repère;
- (-) : limitation des vues vers le fleuve en raison des boisés et de l'avant-plan bâti;
- (-) : Début d'enfrichement de parcelles, structures de culture en serres, kiosques de vente à la ferme.

#### DIAGNOSTIC

- » Caractère diversifié du paysage construit et naturel, caractère rural combinant exploitations agricoles et résidences, présence forestière marquée, degré de perturbation moyen, capacité moyenne d'intégration de nouveaux éléments en raison de la diversité actuelle.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel;
- (+) Fréquentation diversifiée;
- (+) Variété du profil routier.

# POINTE DE SAINTE-PÉTRONILLE

## TRACES PATRIMONIALES

### PERMANENCE HISTORIQUE

-  Coeur villageois
-  Abord boisé
-  Chênaie
-  Chapelle de procession
-  Chapelle Sainte-Marie
-  Club de Golf Orléans
-  Orientation du bâti ancestral
-  Route patrimoniale

-  Forêt centrale
-  Escarpement
-  Socle rocheux de Sainte-Pétronille
-  Club de golf Orléans

### ACCÈS AU FLEUVE

-  Promenade sur rive
-  Quai et jetée

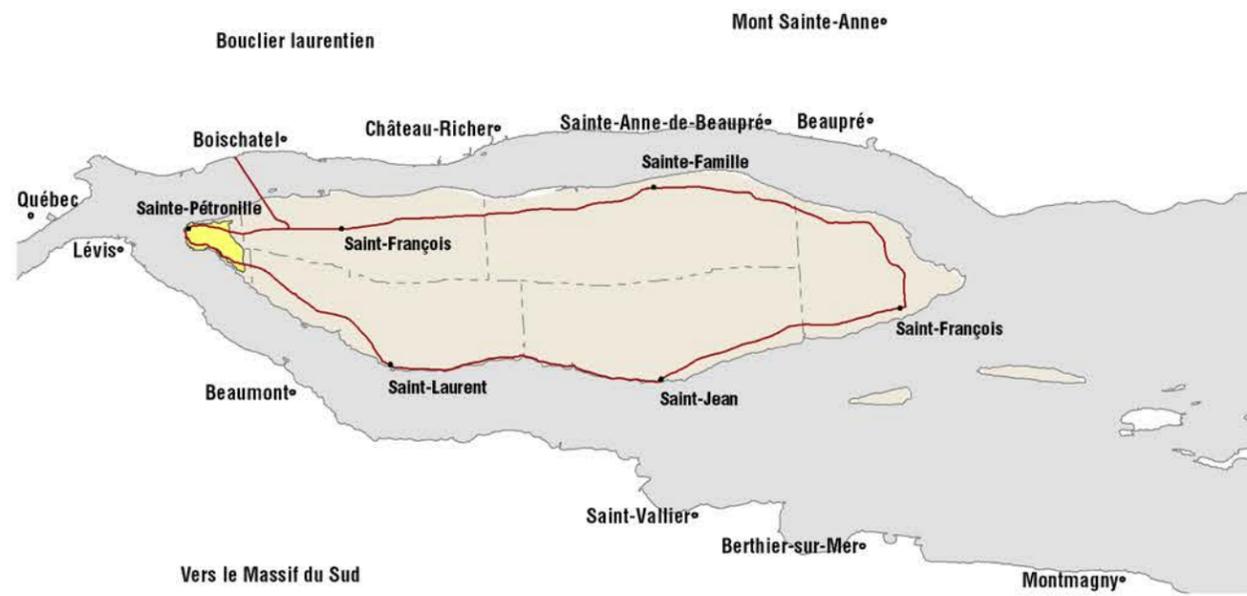
### PATRIMOINE BÂTI

-  Immeuble classé
-  Entre 10 et 20 immeubles par km
-  Plus de 20 immeubles par km

### AFFECTATION DU SOL

-  Agricole
-  Conservation
-  Villageoise



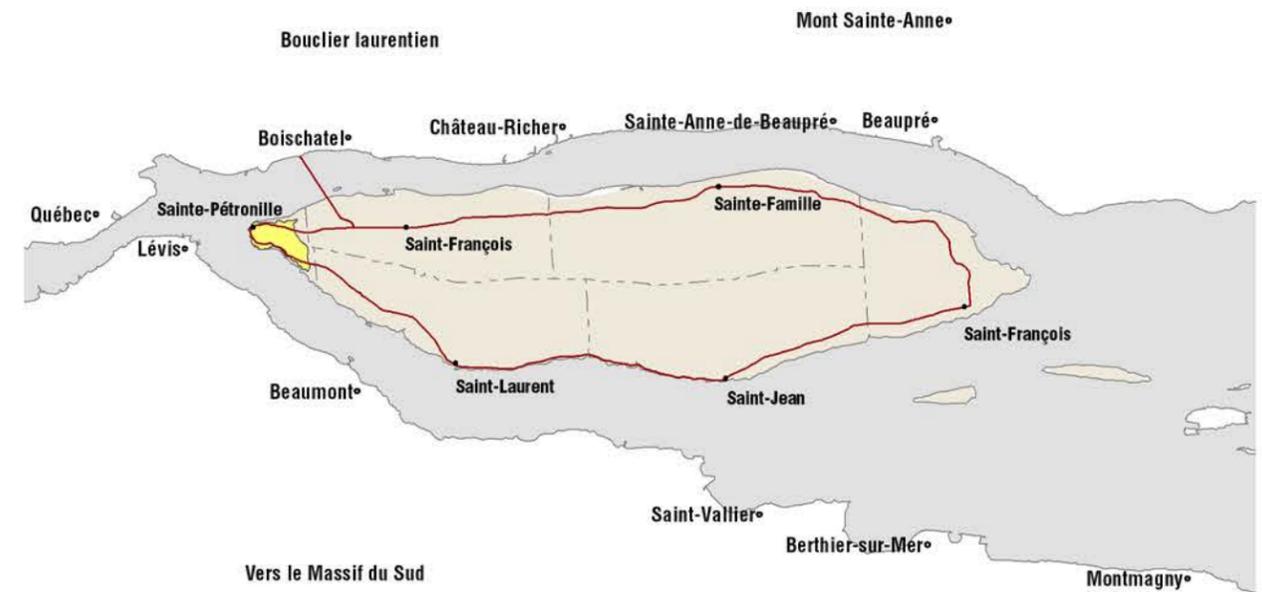


## POINTE DE SAINTE-PÉTRONILLE

## VUE AÉRIENNE/TRONÇONS ROUTIERS



# POINTE DE SAINTE-PÉTRONILLE



## PORTRAIT DE PAYSAGE

Cette unité de paysage est celle qui a la plus petite superficie de l'île avec 2,3 km<sup>2</sup>. C'est aussi celle qui présente la plus grande concentration et variété d'éléments fortement identitaires qui sont :

- ◇ Une architecture distinctive et de styles variés qui s'est développée au cours du temps ;
- ◇ Une réglementation (1987) qui a renforcé un trait architectural typique de l'habitat (Sainte-Pétronille est reconnue pour la couleur blanche de ses maisons) ;
- ◇ Un tracé routier de plus de 6 km (tronçon 24 et 25), le chemin Royal, qui a conservé un cachet d'époque en raison d'une canopée végétale dense, de l'étroitesse de la chaussée et de ses nombreux virages et courbes, de la variété de ses ambiances (agricole, habitat rural, villageois et forestier) ;

- ◇ Un terrain de golf privé (le plus ancien d'Amérique) ceinturé par le domaine bâti et le massif forestier (Coupe E) ;
- ◇ Une occupation historique et continue du territoire qui combine dans le même village une ambiance de villégiature, un cachet attrayant et unique, un panorama exceptionnel et pérenne, un paysage culturel ;
- ◇ Un village au caractère distinct dans l'île en raison :
  - » d'une configuration spatiale unique (éperon rocheux, relief accidenté, boisé à maturité) ;
  - » d'une desserte restreinte qui préserve le village de la circulation de transit (la rue Prévost agissant comme voie de contournement) ;
  - » de l'absence de cœur villageois traditionnel avec les équipements de desserte de la communauté (bureau de poste, école, etc.) ;
  - » et une offre commerciale orientée vers une clientèle touristique.

- ◇ L'accès au panorama emblématique et historique du Québec, doté d'une desserte par traversier dès 1855 et maintenant abandonnée (axe du fleuve, promontoires des villes de Lévis et de Québec, installations portuaires, baie de Beauport, parc des Chutes-Montmorency) ;
- ◇ Des accès visuels et physiques sur plus d'un (1) kilomètre combinant un littoral orienté directement vers le cours amont du fleuve et une route donnant sur le chenal du nord (rue Horatio-Walker) ;
- ◇ La présence d'aménagements paysagers soignés composés de clôtures basses en bordure de propriété (bois peint, fer forgé, etc.), d'éléments de petit patrimoine (kiosque, murets, bassin, etc.), un aménagement littoral avec mobilier urbain et fleurissement estival, des panneaux d'interprétation, etc.

COUPE E



# POINTE DE SAINTE-PÉTRONILLE

## PHOTOS TYPIQUES DE L'UNITÉ



Tronçon 24  
Corps de ferme de Sainte-Pétronille



Tronçon 24  
Entrée du village de Sainte-Pétronille



Tronçon 24  
Coeur villageois de Sainte-Pétronille



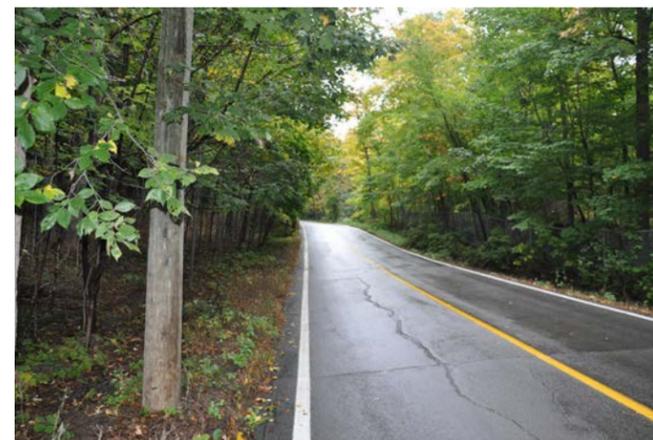
Tronçon 24  
Ouverture vers la ville de Québec et Lévis



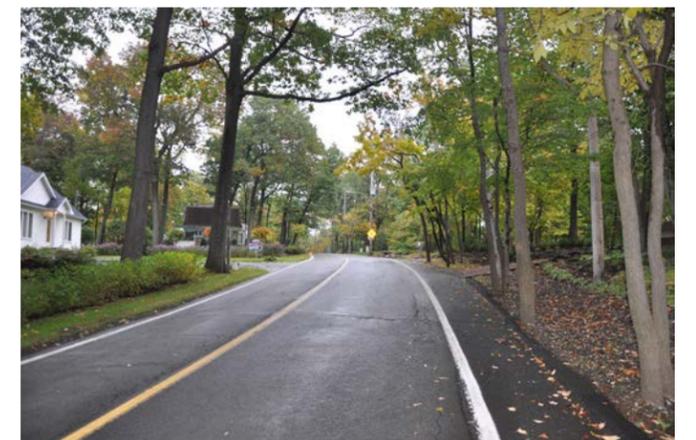
Tronçon 24  
Accès au fleuve



Tronçon 25  
Chemin Royal



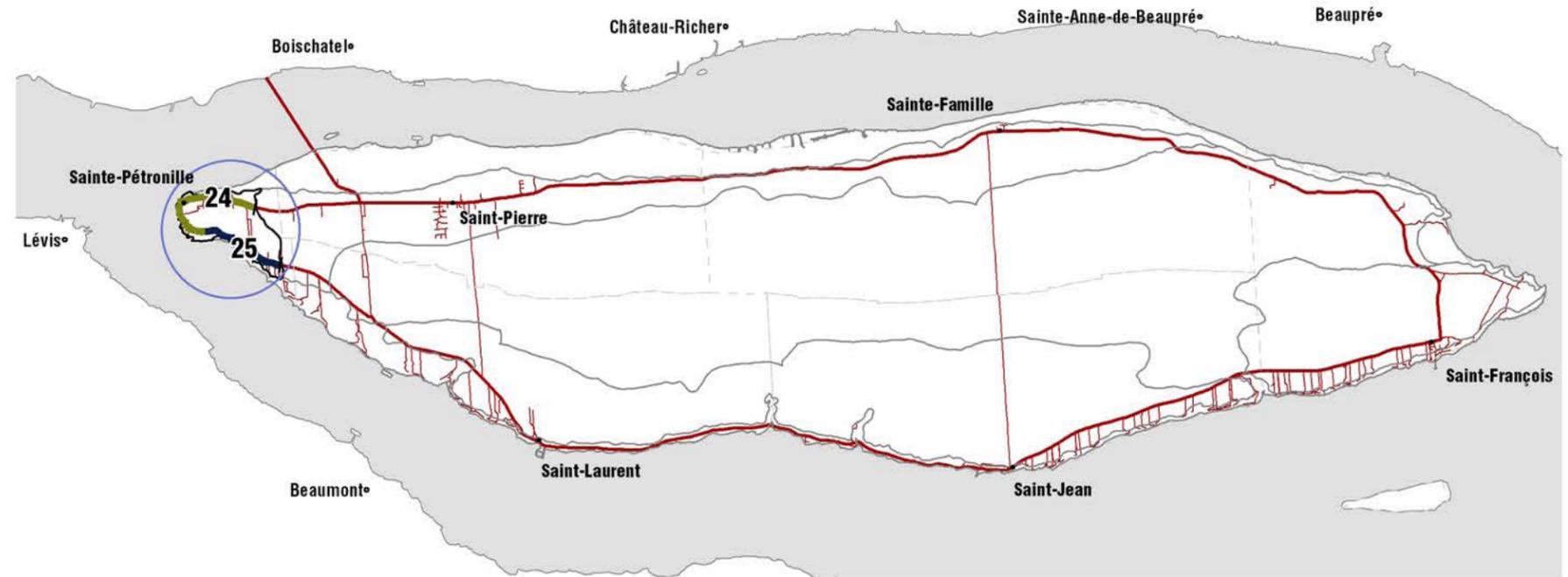
Tronçon 25  
Boisé de Sainte-Pétronille



Tronçon 25  
Habitations de boisé de Sainte-Pétronille

# POINTE DE SAINTE-PÉTRONILLE

## TRONÇONS D'INTÉRÊT VISUEL



### TRONÇON 24

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : entre la limite nord de l'unité de paysage et la fin du cordon bâti à proximité du golf ;
- » Occupation du sol : du nord au sud, progression continue de l'occupation du sol qui passe d'agricole (sur 1,0 km) à un cordon bâti dont la largeur moyenne de la propriété résidentielle est de 50 mètres (sur 700 mètres), à villageoise (sur 750 mètres) et à de grandes propriétés intégrées au massif boisé (sur 400 mètres). Sur ce tronçon, de nombreuses maisons ancestrales ont été conservées. Le tronçon permet d'observer une forme d'occupation contrainte par le relief où la majorité des propriétés sont orientées vers le littoral et les vues qu'il offre ;
- » Tracé routier : gabarit de rue étroit, tracé sinueux et vitesse de circulation réduite dans le village, canopée végétale encadrant étroitement la chaussée, trottoir continu alternant entre le nord et le sud de la chaussée, servitude de ligne de distribution en retrait de l'ouverture littorale dans le village, aménagement paysager de nombreuses propriétés ;
- » Traces patrimoniales : absence de trame cadastrale identifiable, caractère ancestral des bâtiments et maintien d'une facture et d'une qualité architecturale caractéristiques, abondance d'arbres à grand déploiement et à maturité, présence d'une promenade en rive incluant le quai, le panorama fluvial et la silhouette de Québec.

##### B. Caractère visuel

- » Grande variété d'ambiances : agricole, villageoise, forestière/maritime, domaniale, touristique ;
- » Point de repère important : la silhouette de Québec ;
- » Points d'intérêt : la circulation maritime ;
- » Point de convergence dans le village : le quai et son point de vue.

##### C. Attraites et discordances

- (+) : Ambiance littorale omniprésente dans le village ;
- (+) : Quai, aire de repos, place d'accueil ;
- (+) : Variété de caractère paysager ;
- (-) : accès physique limité au rivage.

#### DIAGNOSTIC

Caractère très homogène de chacun des segments/trame résidentielle dominante et présence importante des boisés/faible degré de perturbation du caractère identitaire/faible capacité d'intégration de nouveaux éléments en raison de la densité actuelle d'occupation.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Richesse du champ visuel ;
- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Fréquentation diversifiée ;
- (+) Diversité d'attraites visuels ;
- (+) Variété du profil routier.

### TRONÇON 25

#### DESCRIPTION

##### A. Caractéristiques biophysiques

- » Délimitation : entre l'accès au golf de Sainte-Pétronille et de début des terres en culture (à la limite est de l'unité de paysage de Pointe de Sainte-Pétronille) ;
- » Occupation du sol : occupation majoritairement forestière ponctuée de résidences et de lotissements urbains, boisé noble ayant atteint sa maturité ;
- » Tracé routier : sinueux et marqué de plusieurs changements de pente (entre 2 % et 3 %) ;
- » Traces patrimoniales : boisé de Beaulieu, Foyer de charité Notre-Dame d'Orléans (Domaine Porteus en 1903).

##### B. Caractère visuel

- » Champ visuel fermé sur le corridor de la route et la canopée végétale ;
- » Caractère forestier qui contraste par une ambiance surprenante pour le promeneur.

##### C. Attraites et discordances

- (+) : Halte et tour d'observation ;
- (+) : Découverte progressive et continue des panoramas régionaux sur une faible distance.

#### DIAGNOSTIC

Caractère homogène à dominante forestière, insertion de poches ou unités d'habitation, faible degré de perturbation du caractère identitaire, capacité moyenne d'intégration de nouvelles constructions en raison de la présence forestière dominante.

#### INTÉRÊT VISUEL

- (+) Caractère dominant fort ;
- (+) Fréquentation diversifiée ;
- (+) Variété du profil routier.

# DIAGNOSTIC PAYSAGER

4

## DIAGNOSTIC PAYSAGER

Dans le présent mandat, le diagnostic comprend l'identification des menaces, opportunités et enjeux concernant les paysages de l'île d'Orléans. La démarche inclut également la sélection des zones sensibles au plan de la mise en valeur des paysages. Les enjeux sont identifiés en fonction de la typologie des paysages de l'île d'Orléans et résultent de l'analyse des traces patrimoniales et du portait de chacune des six (6) unités de paysage de l'île d'Orléans.

Pour leur part, les zones sensibles sont établies en fonction des critères suivants :

- ◇ Zone de **grande valeur paysagère** ;
- ◇ contrainte par une **faible capacité de changement sans impact majeur** ;
- ◇ ou offrant un **grand potentiel de mise en valeur**.

Cette étape d'analyse joue un rôle important, car elle propose le cadre de la mise en valeur des paysages de l'île pour les prochaines décennies.

## MENACES, OPPORTUNITÉS ET ENJEUX

Les défis qui touchent les paysages de l'île d'Orléans sont en partie propres au développement et à la configuration de l'île. D'autres sont représentatifs de situations que l'on rencontre fréquemment au Québec et ailleurs. Ils découlent tous de l'évolution économique de l'île, des changements dans les besoins et les attentes de la population et de ses visiteurs et des changements technologiques de l'époque. Ce qui les rassemble, c'est leur incidence sur *la qualité des paysages, sur leur accessibilité et leur pérennité*. Nous les avons regroupés de la façon suivante :

Les défis qui touchent les paysages de l'île d'Orléans sont en partie propres au développement résidentiel, agricole et touristique et à la configuration de l'île. D'autres sont représentatifs de situations que l'on rencontre fréquemment au Québec et ailleurs. Ils découlent tous de l'évolution économique de l'île, des changements dans les besoins et les attentes de la population et de ses visiteurs et des changements technologiques de l'époque. Ce qui les rassemble, c'est leur incidence sur *la qualité des paysages, sur leur accessibilité et leur pérennité*. Nous les avons regroupés de la façon suivante :

## LES GRANDS PANORAMAS ET LES VUES

La particularité historique du paysage insulaire est l'abondance des vues sur la région et l'omniprésence de l'ouverture du champ visuel en raison d'une présence agricole pérenne et de l'usage intensif des rives avant la construction du pont. Dès lors, tout ce qui contraint et restreint cette accessibilité visuelle devient problématique et généralement irréversible. Depuis plusieurs décennies, le champ visuel de l'île se referme. À l'origine de cet impact, on peut noter :

- ◇ **La maturité de la végétation spontanée** des escarpements met en péril l'accessibilité visuelle des plans d'eau (chenal et fleuve) et du paysage régional ;
- ◇ **Le déséquilibre entre les objectifs de conservation et de maîtrise de la végétation** au bénéfice de la protection du milieu naturel et des zones à forte pente compromet le maintien de l'ouverture de l'île au vaste panorama régional ;
- ◇ **L'abandon des techniques ancestrales de coupe dans l'escarpement** a pour incidence la perte des vues sur les plans d'eau qui baignent l'île ;
- ◇ **L'absence de plan d'action ou de mesures d'intervention** compromet la pérennité de la valeur culturelle des paysages (maritime, insulaire, agricole, rural et villageois). Dans ce contexte, l'île d'Orléans court le risque de voir son attrait majeur devenir négligeable d'ici moins de trente (30) ans ;
- ◇ **L'habitat en continu** contribue à la perte des percées visuelles accessibles sur le panorama maritime. À titre d'exemple, on comprend la situation à partir du cas typique d'implantation sur l'île :
  - » largeur moyenne d'occupation (une propriété résidentielle ou un groupement de résidences sur un lot agricole) : +30 mètres ;

- » occupation bâtie avec garage ou bâtiment annexe : + 15 mètres ;
- » aménagement paysager avec plantation d'arbres, d'arbustes et de haie : + 10 mètres.

Il reste une ouverture de l'ordre de 5 mètres pour offrir un accès au panorama à partir du chemin Royal. Pour le promeneur qui circule à la vitesse de 50 km/heure, la percée visuelle dure à peine deux (2) secondes et ne peut donc être perçue par l'oeil humain.

- ◇ **La faible mise en valeur de la ressource vitale que représente le panorama de l'île.** À titre d'exemple, le secteur de Saint-François offre une expérience unique combinant la découverte progressive du Cap-Tourmente, du chenal nord de l'île et du mont Sainte-Anne. On comprend aisément l'intérêt d'y avoir implanté une tour d'observation, mais ce n'est qu'un des nombreux attraits panoramiques largement méconnus de l'île.

## LE PAYSAGE RURAL

La prédominance de l'activité agricole sur l'île d'Orléans oriente la transformation des paysages sur plusieurs aspects : les pratiques culturelles, l'architecture agricole, la taille des exploitations agricoles, le renouvellement des techniques entourant la culture (entreposage, machinerie, serriculture, tubulures, etc.). Par ailleurs, une partie de ces propriétés agricoles ont été converties en zones de villégiature. L'effet combiné de cette transformation a des conséquences évidentes sur les paysages. Voici des constatations qui en découlent :

- ◇ Dans les secteurs où l'agriculture a fait place à la villégiature (ex. : tronçon 7), la végétation a atteint un calibre d'envergure et contribue à **la réduction significative des percées visuelles** sur le paysage riverain. En contrepartie, **l'avant-plan végétal masque et unifie une palette de styles architecturaux disparates et de moindre intérêt.** Le champ visuel est plus limité, mais donne un caractère plus intimiste à la route en conférant une certaine « patine » végétale.
- ◇ **L'exploitation agricole soulève plusieurs défis, dont celui de l'intégration des bâtiments et des infrastructures.** On sait que l'organisation d'une ferme doit s'adapter à la diversification des besoins de production. On observe qu'on perd progressivement la lecture de la forme traditionnelle de la ferme sur l'île. Les causes en sont connues : nombre de bâtiments résidentiels accru sur une terre, structures agricoles, aménagement paysager de type urbain (haie de délimitation des lots, murets de blocs de béton, etc.). Il en résulte une implantation dont on perçoit mal la logique et qui perd son intérêt visuel alors que c'est en grande partie l'agriculture qui contribue à la qualité du paysage rural.
- ◇ À partir du chemin Royal, le caractère patrimonial du paysage rural repose sur un contraste marqué entre la densité d'une occupation villageoise et la distance qui sépare des exploitations agricoles dans un paysage agricole dominant. Actuellement, la situation évolue dans

## LE PAYSAGE VILLAGEOIS

un tout autre sens. On observe **l'étalement d'un habitat continu entre les villages, la perte du caractère rural** ainsi que **l'uniformisation et la banalisation du paysage**. Le mode d'occupation actuel des exploitations agricoles tend à diverger du caractère patrimonial du paysage rural sans pouvoir assurer sa pérennité. L'agriculture ne peut à elle seule jouer ce rôle. Trois formes d'occupation (résidentielle, de villégiature et agricole) cohabitent sur ce territoire. Bien que leurs caractéristiques (dynamique, implantation, échelle architecturale) soient totalement autonomes, il serait possible de **mettre en valeur certains traits communs** qui puissent les intégrer dans ce paysage qu'elles se partagent;

- ◇ Si, au départ, l'agrotourisme est une offre commerciale, le concept peut aussi s'étendre à des activités permettant de **rallier la communauté insulaire à une meilleure appréciation de son paysage rural**. Sur l'île, la communauté agricole vit ses défis de production et de commercialisation avec les exigences croissantes de mise en marché. Elle fait aussi preuve de son appartenance à son terroir dans sa production et dans son implantation. Il est aussi important de familiariser les résidents avec la mise en valeur de l'espace agricole et de l'évolution des pratiques et des préoccupations de la vie agricole;
- ◇ Le territoire de l'île a permis **l'implantation de projets divers de développement sur plusieurs grandes propriétés** (récréatives, agricoles, culturelles, résidentielles et commerciales). Tous ces cas soulèvent l'importance de leur **intégration au caractère paysager de leur milieu environnant**.

Les six (6) villages de l'île d'Orléans ont une identité bien établie, mais doivent relever plusieurs défis qu'ils partagent. Le maintien d'un cœur villageois patrimonial, vivant, accueillant et permettant un équilibre entre la vie communautaire et une pression touristique estivale est une question permanente. Elle touche à la fois l'orientation de l'aménagement et les choix de développement. Il en ressort les enjeux suivants en matière de paysage :

- ◇ Chaque village est de taille modeste et son potentiel de croissance est limité. Le caractère villageois étant souvent limité au noyau patrimonial, il est risqué de voir se diluer et se banaliser le caractère patrimonial des villages. Il devient donc important de prendre appui sur toutes ses composantes pour développer ses atouts tout en conservant son identité. **La diversité du paysage local offre le potentiel d'enrichir une signature villageoise bien affirmée;**
- ◇ Les villages de l'île ont le défi de se positionner en regard de l'attractivité des autres régions du Québec. Pour renouveler l'intérêt pour l'île par les générations à venir, une vision qui rallie l'engagement sur la base de la richesse paysagère a le potentiel d'avoir un effet mobilisateur sur la communauté. Les éléments récurrents qui reviennent dans cette réflexion sont **la diversification de l'offre** (dans une économie fortement touristique) **et la mobilisation du milieu sur des projets de proximité;**

- ◇ Dans le détail de l'aménagement villageois, le petit patrimoine, qui inclut bon nombre d'objets et de petites constructions typiques de la vie traditionnelle (clôture, girouette, puits, glacière, etc.), a progressivement disparu sous l'effet de l'élargissement de la voirie (réduction de la marge avant de la résidence), de l'évolution des habitudes de vie et de la configuration des fermes (équipement traditionnel, treuil, convoyeur, mise à l'eau, etc.). Cependant, ces dernières décennies, la présence de kiosques de vente et d'autocueillette ont pris de l'importance et animent, en été, la ceinture du chemin Royal. Cette pratique fortement prisée constitue un intérêt paysager qui mérite d'être reconnu et dont l'attractivité peut encore être développée et structurée. D'une part, **la connaissance de la valeur globale de ce petit patrimoine est relativement méconnue**. D'autre part, **la mise en valeur d'un petit patrimoine qui soit significatif pour la communauté reste à révéler;**

## LE PAYSAGE NATUREL

Sur l'Île d'Orléans, l'offre touristique est particulièrement centrée sur l'agrotourisme et le patrimoine<sup>1</sup>. L'île est principalement fréquentée par les excursionnistes et probablement associée à la proximité d'un bassin de population de près d'un million d'habitants. Les données de 2009 indiquent que la visite d'intérêt général attire plus de 55 % de visiteurs, suivent l'intérêt pour l'agrotourisme (14 %) et la fréquentation des espaces naturels (9 %). Il appert que, quoique le paysage soit considéré comme « produit d'appel » à l'instar de la majorité des régions du Québec, les attraits exceptionnels de l'île d'Orléans soient trop peu mis en évidence. Il devient important de **se questionner sur l'opportunité de mettre en valeur le paysage naturel et d'offrir des infrastructures qui en permettent la découverte dans les territoires** suivants :

◇ **La rencontre des rivières et les ruisseaux à la traversée du chemin Royal et à leur embouchure** est un moment de découverte très stimulant à l'échelle de l'île d'Orléans. En l'état actuel, ce sont des lieux en friche ou occultés tous localisés sur des propriétés privées. On peut identifier près d'une trentaine de ruisseaux au débit divers qui sont autant d'occasions de halte, de découverte ponctuelle et d'une mise en scène modeste et créative en fonction de l'intérêt des riverains et des excursionnistes;

◇ **La redécouverte du patrimoine foncier et du paysage de la plateforme centrale** offrent un territoire très vaste, mais peu accessible sauf par les propriétés privées. On a peu de documentation sur la mémoire locale transmise sur ce territoire. Ceci ouvre à la possibilité d'une approche de découverte innovante. C'est une invitation à la perspective de l'histoire orale qui consiste à partager avec les propriétaires des lieux que sont les agriculteurs de l'île. Cette vision permet d'approprier collectivement le paysage du « mitan » et d'enrichir sa valeur paysagère pour approfondir la relation avec le Mitan de l'île;

◇ **L'accès de l'escarpement nord-est** privatisé et les villages riverains sont privés de sa connexion avec le coteau. Cette unité de paysage est paradoxale, car elle est invisible à tous à partir du réseau routier. Seuls les propriétaires et leurs clients (cabanes à sucre) y ont accès. Visuellement, c'est la côte de Beaupré qui profite de ce paysage très typé et protégé par une triple contrainte : milieu humide, zonage agricole et pentes boisées sur lesquels on pratique l'acériculture. On peut regretter que ce paysage soit soustrait à sa découverte par la population en dépit de son potentiel. De prime abord, la mise en valeur semble relativement peu complexe avec des circuits et des accès variés au chenal rejoignant les villages ou des points d'attraits.

## LE PAYSAGE MARITIME

L'île d'Orléans a une tradition de vie insulaire. Ses activités et son occupation ont été longtemps solidaires du monde maritime (les maisons des pilotes, la voie navigable, les quais, la traversée, la marée, etc.). S'il s'agit d'un mode de vie en grande partie révolue, la présence du fleuve est pérenne et son influence est immédiate dans la vie quotidienne des riverains et visiteurs. Il y a un défi d'importance à relever pour continuer à associer l'île au paysage maritime. C'est celui de l'accessibilité physique et visuelle de la rive et de l'eau. En voici les points critiques au plan de la mise en valeur du paysage.

◇ **L'accès aux rives, plages et grèves** : on comptabilise un maximum de treize (13) points d'accès ou d'observation en rive dans l'ensemble de l'île. C'est une situation qui, bien que regrettable, est explicable historiquement. En effet, la réputation de pollution faite au fleuve Saint-Laurent a détourné toute l'attention de la population vers d'autres cibles d'intérêt (lacs et piscines). Notamment sur la rive sud de l'île et malgré la proximité de l'eau en plusieurs points, le promeneur est séparé de la grève par une succession de murs de soutènement qui délimitent la rive. Il y a peu d'accès publics (la majeure partie du littoral de l'île d'Orléans est de tenure privée) permettant une promenade continue sur la grève. La qualité de découverte qu'offrent les points de vue sur le fleuve est unique sur le territoire de l'île d'Orléans et leur mise en valeur peut s'avérer prometteuse pour les villages et l'escarpement Sud qui sont avantaés par cette proximité;

◇ **Le phénomène de la marée** : l'île est sous l'influence de la marée. Ceci induit une grande variété d'ambiance de ses rives en été comme en hiver. C'est un élément d'attraction continu et durable qui préexistait à l'occupation humaine de l'île et qui explique plusieurs traits de son paysage côtier et qui a rythmé le mode de vie traditionnel avant la construction du pont. Aucune référence à ce phénomène n'est considérée dans l'appréciation des paysages de l'île;

<sup>1</sup> Plan stratégique de marketing et de développement touristique, 2010-2014, DAA Stratégies, CLD Île d'Orléans,

## LES PROBLÉMATIQUES SPÉCIFIQUES

- ◇ **Les quais** : ils sont très liés à l'expérience villageoise de l'île, car ils sont en contact direct avec le cœur du village. Ce sont des lieux de convergence dans un village, pour la promenade, l'observation et la détente de la population résidente. Leur existence constitue un héritage qu'il serait inquiétant de voir disparaître. Les quais des villages de Saint-François, Saint-Jean, Saint-Laurent et Sainte-Pétronille sont encore existants, mais la pérennité de leur structure n'est pas assurée. Sur la rive nord, les quais de Saint-Pierre et Sainte-Famille ont été abandonnés à la suite de l'ouverture du pont et l'abandon de l'occupation des battures.
- Ce sont les lieux privilégiés de point de vue sur le panorama insulaire. Ils offrent une expérience unique de découverte du paysage régional. Le quai est à la fois une composante patrimoniale, par son histoire, une infrastructure technique qui demande entretien et un équipement qui impose une rentabilisation. La désuétude et le manque d'entretien des quais sont un problème générique au Québec et l'île n'y échappe pas. Cette situation affecte tout autant leur intérêt patrimonial que leur valeur paysagère;
- ◇ **La privatisation des rives** : la densification de l'habitat altère la couverture forestière de l'escarpement sud depuis plus de vingt (20) ans, l'équilibre actuel de la capacité d'accueil et la qualité d'expérience du contact avec le rivage. Bien qu'un cordon littoral de 6 à 8 mètres permette la circulation sur la grève, l'accès public est contraint par la privatisation des propriétés. La situation de densification de l'habitat et la perte de l'effet tampon assumé par la présence forestière compromettent la qualité du caractère paysager du pourtour de l'île;
- Sur le territoire de l'île, on observe que plusieurs interventions soulèvent la question de leur intégration au paysage environnant. Par ailleurs, on note que des composantes de paysage ne font pas l'objet d'une mise en valeur cohérente. Ces situations comportent des enjeux divers à relever. En voici les principaux :
- ◇ L'impact visuel des **lignes de transport d'énergie et de traversée fluviale** est un irritant marquant par l'échelle des ouvrages, l'étalement de la servitude et le dégagement visuel d'abord routiers. Pour autant, il n'a jamais fait l'objet de **mesures d'atténuation, de compensation ou d'intervention** significatives au plan des paysages depuis sa construction en 1970 bien que cette situation ait généré un impact majeur sur le territoire de l'île d'Orléans;
- ◇ Le territoire de l'île est composé de paysages exceptionnels dont la sensibilité est plutôt forte en raison de plusieurs facteurs, notamment un faible taux d'urbanisation, un paysage agricole très ouvert, un relief peu morcelé. C'est le territoire qu'ont choisi les résidents qui vivent sur l'île. Ce contexte pose le défi de **l'intégration des nouveaux besoins** requis par l'évolution de la société et le développement de l'île. Le problème se manifeste dans tous les domaines : en agriculture (culture maraîchère sous abri, bâtiments à caractère industriel, fosses de béton, étang d'irrigation, etc.), en construction résidentielle (diversité de style, de gabarit et de matériaux), en implantation commerciale (affichage, bannière de franchise, stationnement, éclairage), en services collectifs (bâtiment public, prise d'eau, épuration des eaux usées, lignes de distribution, antenne, etc.). Il est vraisemblable qu'un besoin de soutien à **l'intégration paysagère dans l'accompagnement des projets initiés par la diversité des résidents** explique en partie cette situation;
- ◇ Il est important de souligner que l'île d'Orléans jouit d'une qualité photogénique exceptionnelle sur un territoire aussi restreint. Le potentiel de « collectionner » des points de vue très variés est infini. Par ailleurs, on observe que l'accessibilité piétonne est surtout limitée à la traversée des villages. Elle est structurée par l'aménagement de trottoir limité en largeur, quelques sites aménagés en promenade piétonne (mobilier urbain, éclairage, fleurissement, etc.). Étonnement, **la faible part consacrée à l'expérience piétonne contraste fortement avec le potentiel de développement touristique de parcours pédestres**. Les principaux attraits qui offrent un potentiel de mise en valeur sont, notamment, les cœurs villageois, les circuits de découverte, les haltes panoramiques, les rives, les ruisseaux;
- ◇ La végétation de l'île offre une diversité qui n'a fait l'objet d'aucune forme de mesures autres que celles de protection et de réglementation environnementale (zones de végétation spontanée, milieux humides, marges de fossés, berges, végétation indigène et espèces envahissantes). Par ailleurs, l'importance de la végétation dans la mise en valeur des paysages n'est pas encore développée au schéma d'aménagement régional qui en traite sous l'angle de la conservation. Il existe pourtant **une palette végétale et des vedettes, « les arbres ancestraux », qui témoignent du patrimoine végétal de l'île** et qui méritent une attention dans leur gestion et leur réglementation. Actuellement, la réalisation de plantation forestière, de haies brise-vent, de haies taillées (thuya ou autres espèces), l'alignement de peupliers fastigiés et, à un moindre degré, les vergers ou la culture de maïs ne font l'objet d'aucun avis ni d'encadrement en regard de leur valeur ou de leur intégration au paysage environnant. Il faut constater que **ces interventions tiennent peu compte des caractéristiques du patrimoine paysager de l'île**;

## LES ZONES SENSIBLES

Le diagnostic est complété par l'identification des zones sensibles. Par zone sensible, on entend une zone de grande valeur paysagère contrainte par une faible capacité de changement sans impact majeur ou offrant un grand potentiel de mise en valeur. Nous avons complété et validé cette sélection en fonction des autres critères que sont :

- ◇ La représentativité de la zone en regard de la diversité des paysages de l'île : paysage maritime, rural, villageois, insulaire ;
- ◇ Le caractère panoramique ;
- ◇ La diversité des attraits ;
- ◇ La présence de tronçons d'intérêt visuel significatif.

L'objectif de retenir un certain nombre de zones sensibles est double. Le premier est de canaliser la capacité d'implication et d'investissement dans l'île dans les secteurs dont la sensibilité est plus évidente sur le plan du paysage. Le second est de faire converger l'élaboration de divers projets pilotes vers ces secteurs et de tester leur performance.

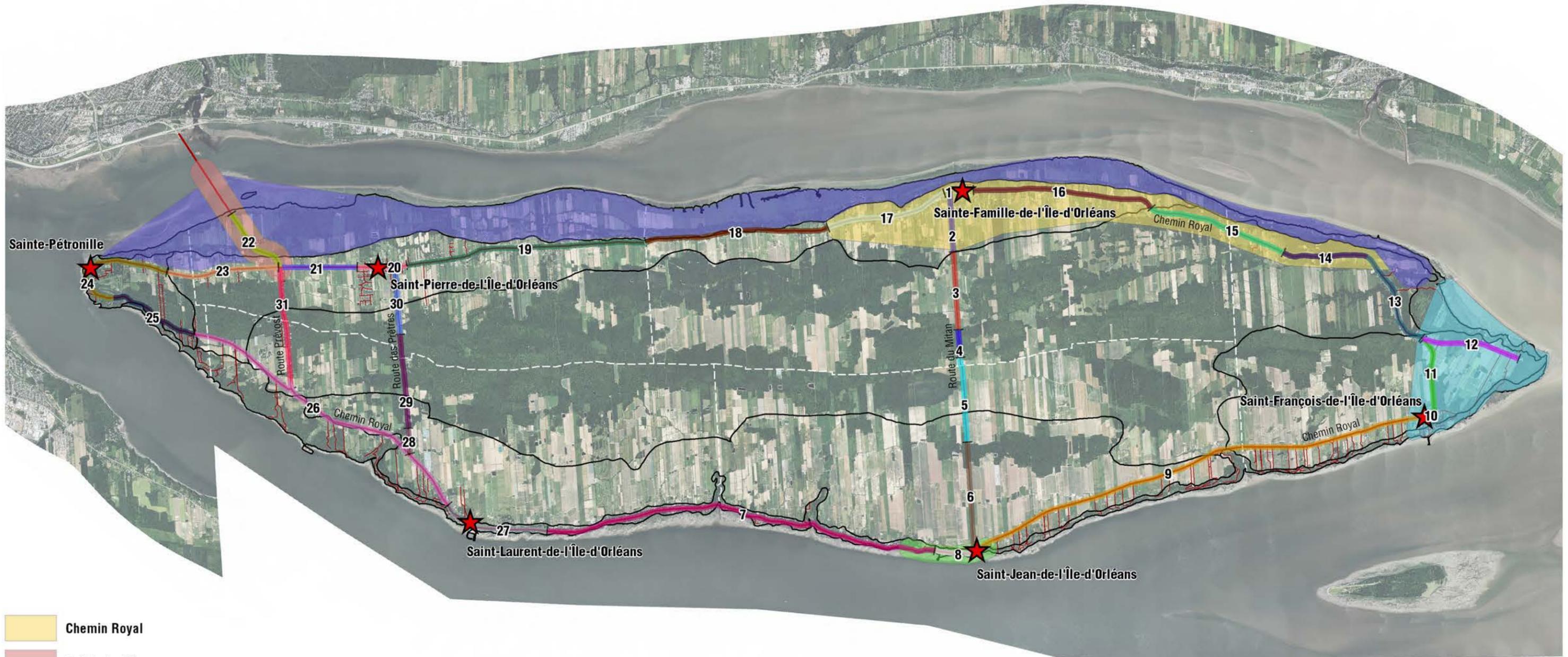
Les zones qui ont été identifiées comme zones sensibles sont les suivantes :

- ◇ Le chemin Royal entre les tronçons 14 à 17 et le tronçon 2 de la route du Mitan au niveau di village de Sainte-Famille ;
- ◇ Le village de Saint-Jean/du Manoir Mauvide-Genest au bout de la rue de l'église (tronçon 7 (partie) et 8) ;
- ◇ Le village de Saint-François et le chemin Royal entre les tronçons 10 à 12 ;
- ◇ L'entrée de l'île à partir du pont jusqu'au carrefour et incluant le tronçon 22 ;
- ◇ L'escarpement nord de l'île.

Cette étape est cruciale dans l'avancement de l'étude paysagère. On y définit les axes où domine une problématique paysagère sur le territoire. Comme la mise en valeur des paysages n'est possible que si elle est fondée sur un processus de concertation, la communauté insulaire doit exprimer son regard et son avis sur la formulation de ces enjeux. Étant donné qu'en matière de paysage, toute problématique implique les interventions de propriétaires et de gestionnaires dans le cadre de leurs activités, l'approfondissement de la réflexion par les acteurs est incontournable. Enfin, cette étape représente une synthèse de la situation de l'île au plan du paysage et prépare la proposition de recommandations à l'intention de l'ensemble de la population de l'île d'Orléans.



# ZONES SENSIBLES



- Chemin Royal
- Entrée de l'île
- Escarpement du nord de l'île
- Pointe de l'île
- Village de Saint-Jean



# RECOMMENDATIONS

5

# RECOMMANDATIONS

La question de la mise en valeur des paysages est affaire de tous, car elle implique la contribution du citoyen et de la communauté dans une vision cohérente pour tous. Le point de vue adopté dans ces recommandations repose sur l'objectif de rallier la population à la prise de décision et à la mobilisation sur la qualité des paysages de l'île d'Orléans. C'est un processus participatif de planification qui donne des résultats probants dans la durée. L'horizon de réalisation à terme des recommandations est de l'ordre de 20 à 30 ans, car le paysage évolue et se transforme à ce rythme. Si l'intervention ponctuelle transforme rapidement un site, le résultat global sur un milieu plus étendu s'observe à plus long terme.

Les **recommandations générales** interpellent la diversité des acteurs et sont regroupées dans la démarche paysagère et le développement d'une banque d'outils. Les recommandations qui répondent à des **situations spécifiques** sont regroupées dans les thèmes préconisés pour un plan d'action.

L'option prise dans ce dossier est de travailler à partir du milieu, de ses forces, de ses préoccupations et de ses défis. L'approche de mise en valeur des paysages de l'île d'Orléans préconisée est la suivante :

- ◇ Une DÉMARCHE, c'est mobiliser les acteurs, susciter des projets, supporter leur réalisation et assurer la durabilité ;
- ◇ Des OUTILS, c'est pour soutenir la prise de décision des acteurs, orienter les projets et baliser l'action ;
- ◇ Un plan d'ACTION, c'est expérimenter par projet, constater leur performance et ajuster en fonction des objectifs.

## UNE DÉMARCHE

La démarche qui semble plus appropriée aux caractéristiques insulaires du territoire de l'île d'Orléans et à la taille restreinte des municipalités est structurée sur une approche de concertation et comprend les étapes suivantes avec :

- ◇ La création d'un groupe représentatif du plus grand nombre d'acteurs établis sur l'île d'Orléans et responsable de la démarche de mise en valeur des paysages ;
- ◇ L'élaboration d'une Charte des paysages de l'île d'Orléans qui s'appuie sur un processus participatif de consultation où la population est largement représentée en partenariat avec les municipalités et la MRC ;
- ◇ L'adoption volontaire de la charte par les six(6) municipalités de l'île, les entreprises, les organismes, les coopératives et les autres groupes d'intérêt ;
- ◇ L'élaboration d'un plan d'action qui programme une action concertée de mise en valeur des paysages dans les thèmes retenus comme enjeux dans l'étude paysagère ;
- ◇ La priorisation d'intervention dans les zones sensibles par la réalisation de projets pilotes et le choix des meilleures pratiques adaptées aux besoins de la communauté et les plus efficaces dans la mise en valeur des paysages ;
- ◇ Le suivi et la promotion des projets pilotes et autres bonnes pratiques accomplies par la communauté ;
- ◇ L'inclusion des résultats de l'étude paysagère au cadre de l'Entente spécifique sur la mise en valeur et la protection des paysages de la région de la Capitale-Nationale qui inclut les MRC des Côte-de-Beaupré, Charlevoix, Charlevoix-Est, Portneuf et l'Île d'Orléans ;
- ◇ L'inclusion du thème de la mise en valeur des paysages dans le schéma d'aménagement régional de la MRC de l'île d'Orléans.

## DES OUTILS

La mise en valeur paysagère joue un rôle transversal dans chaque domaine de l'aménagement du territoire de l'île d'Orléans, car elle peut tous les influencer. Pour permettre un développement structuré, cette mission doit être dotée de moyens dans son action. En voici quelques-uns qui paraissent utiles pour l'ensemble de la communauté :

- ◇ La conciliation, dans le cadre de projets communs et concertés, la mission des comités et groupes de travail actifs en matière d'agriculture, d'embellissement, de tourisme, d'environnement, d'horticulture et d'écologie, d'histoire et de patrimoine, etc.
- ◇ La formation à l'intégration paysagère (dans le cadre d'ateliers sur le « Chantier Paysage ») des inspecteurs municipaux, agricole, agent culturel, membres de comités consultatifs d'urbanisme et autres intervenants intéressés des ministères impliqués ;
- ◇ L'élaboration à l'intention du milieu et avec sa contribution des méthodes simples d'intégration paysagère en fonction des besoins locaux (villageois, agricole, rural, maritime, naturel, etc.) comme outil d'aide à la décision ;
- ◇ L'organisation de visites guidées sur le thème de l'aménagement de l'île, réunissant élus et résidents afin d'alimenter en avis et commentaires des propositions d'actions ciblées sur le territoire ;
- ◇ La création d'un service professionnel directement disponible pour le citoyen et orienté sur l'information et le soutien à l'intégration paysagère de sa propriété à son environnement local.

## UN PLAN D'ACTION

L'étude propose de manière non exhaustive des interventions qui visent la mise en valeur des paysages. Chaque type de paysage fait l'objet de recommandations qui découlent d'enjeux préalablement discutés. Plusieurs aspects peuvent susciter des projets pilotes dont la réalisation pourrait cibler les zones sensibles en priorité, mais de façon non exclusive.

### LES GRANDS PANORAMAS ET LES VUES

- ◇ La bonification des percées visuelles sur les vues panoramiques de l'île à partir des cordons bâtis résidentiels (en zone de villégiature et entre les villages) par la mise sur pied de mesures incitatives (relocaliser un arbre/ouvrir une vue);
- ◇ La mise sur pied d'un plan de gestion paysagère de la végétation dans la mise en valeur des percées visuelles et du cadre paysager de l'île mettant à profit les meilleures pratiques arboricoles (coupe de jardinage, l'implantation de zones tampons, brise-vent, emploi des espèces traditionnelles et indigènes, le maintien des arbres ancestraux);
- ◇ La mise sur pied d'une expertise technique apte à développer des pratiques durables de maintien des ouvertures dans les zones à risque de fermeture visuelle et pour limiter les effets combinés de l'enfrichement et de la croissance de végétation spontanée dans les prochaines décennies.
- ◇ La redécouverte des pratiques ancestrales d'entretien du territoire et de récolte de la végétation à des fins agricoles ou autres (vannerie, etc.) et leur démonstration « in situ » dans une approche de développement durable;
- ◇ La mise en valeur du cordon littoral et élaboration de mesures locales sur la base de la notion du partage de vue (bien commun/bien privé)

et d'accessibilité au bénéfice de l'ensemble des résidents de l'île et de leurs familles;

- ◇ L'évaluation de l'impact de l'implantation de la ligne de transport d'énergie par Hydro-Québec et établissement de mesures d'intégration, de mitigation et de compensation sur le territoire et au bénéfice de la population impactée depuis 1970;

### LE PAYSAGE RURAL

- ◇ La promotion de circuits de visite du terroir ancestral (visite à la ferme, visite d'érablière, visite de terres ancestrales, etc.)
- ◇ La limitation du nombre de voies privées à caractère multirésidentiel se raccordant directement au chemin Royal;
- ◇ La création de couloirs d'ouverture visuelle sur le panorama à partir des propriétés riveraines de la voie de desserte publique;
- ◇ La création de haltes ou aires de repos selon diverses formules : dégustation, pique-nique relié ou non avec un kiosque ou à proximité d'un ruisseau (5 à 10 mètres de la chaussée) ou sur un point de vue spécifique sur le panorama;
- ◇ La création d'une signature orléanaise originale des kiosques de vente des produits du terroir incluant le graphisme, l'affichage, l'aménagement de site, la promotion, etc.);
- ◇ La création d'ateliers thématiques sur une intégration paysagère respectueuse des nouveaux besoins de la production agricole.

## LE PAYSAGE VILLAGEOIS

- ◇ L'élaboration d'un plan directeur villageois visant la mise en place de la place publique, de son réseau piétonnier et circuits pédestres, de ses composantes d'aménagement (programmation distinctive, aménagement, plantation, petit patrimoine, mobilier, traitement piétonnier, éclairage, signalisation, etc.) et autres interventions de mise en valeur incluant l'acquisition de bâtiments ou propriétés;
- ◇ L'application de l'approche d'apaisement de la circulation dans les corridors piétonniers de chaque village;
- ◇ L'intégration dans chaque village de circuits de promenade sur les thèmes de patrimoine, terroir et nature sur des longueurs variables de 2 à 7 km (20 minutes à 1,00 heure de marche);
- ◇ La mise en valeur du carrefour d'entrée de l'île incluant la zone commerciale avec :
  - » la concertation des commerçants, entreprises et résidents implantés dans cette zone sensible;
  - » le développement d'un projet de vitrine de l'île (représentation et marché des produits du terroir), une structure d'accueil complémentaire des services déjà offerts (camping d'une nuit, location de vélos et tandems, aire de pique-nique, etc.);
  - » la mise en place d'un programme de verdissement des stationnements et la gestion partagée des aires de stationnement;
- ◇ Le soutien de Transports Québec dans l'application des recommandations du guide sur *La gestion des corridors routiers, Aménagement routier dans la traversée des agglomérations* commandé par le Ministère des Transports du Québec en 1997 à l'intention des municipalités du Québec.

### LE PAYSAGE NATUREL

- ◇ La mise en valeur de circuits pédestres extensifs avec diverses formules de gestion (contrôle d'accès par le propriétaire, guidé ou autonome) permettant l'exploration des milieux naturels de l'île, forestier (plateau central et escarpement nord) et littoral (marais côtiers/battures au nord et grèves au sud);
- ◇ L'interprétation de l'économie autarcique fondatrice de l'île d'Orléans dans une vision de développement durable et dans un écosystème insulaire vulnérable aux plans de l'approvisionnement en eau, du maintien de la qualité des sols, de la demande énergétique, du rôle du patrimoine forestier, du maintien de cultures traditionnelles, etc.);
- ◇ L'implantation d'un centre d'interprétation pour accueillir le visiteur excursionniste et la population orléanaise et expliquer la géologie, géomorphologie et l'exploitation des ressources dans un contexte d'implantation d'une communauté pionnière en Nouvelle-France.

### LE PAYSAGE MARITIME

- ◇ La promotion des quais et du littoral en lien avec le cœur villageois et le développement d'une thématique dominante et d'une palette d'activités (voir les usages à privilégier en fonction de leur attrait);
- ◇ L'intégration du pont de l'île et du chenal au plan de mise en valeur de l'entrée de l'île (du pont au carrefour);
- ◇ L'ouverture et le développement d'un mode d'accès multiple, public, gratuit et sécuritaire au littoral via les plages, grèves, rues, quais, marais côtiers/battures;
- ◇ La signalisation des points d'accès ou de descente à l'eau sur l'île (escalier, rue, plage, etc.) et la mise en place de points d'information sur l'horaire des marées;
- ◇ La création de tables d'orientation sur la région et leur intégration à l'aménagement de la place publique villageoise, des haltes ou des accès au littoral.

# CONCLUSION

6



## CONCLUSION

Cette étude porte sur le paysage de l'île d'Orléans et son devenir. L'étude paysagère de l'île d'Orléans est déposée à la Municipalité régionale de comté de l'île d'Orléans et est présentée à l'ensemble de la population de l'île d'Orléans. Le rapport a développé les deux volets que sont la connaissance du territoire et une proposition de vision de la mise en valeur de ses paysages. Le rapport abonde en informations et discute du passé et du présent. C'est important, car la mémoire est la faculté essentielle qui permet d'imaginer le futur. Les recommandations qui vous sont proposées expriment l'ambition d'un futur qui peut être le vôtre. Ce sont autant de pistes de mise en valeur de vos paysages quotidiens. Vous aurez à décider collectivement de leur valeur et de l'énergie que vous voudrez y investir.

Sachez que la préoccupation du paysage est récente au Québec. Elle a émergé depuis 20 ans et pour de bonnes raisons. La société québécoise a vécu depuis plus de 50 ans, des transformations profondes de ses modes de vie, de son habitat et de ses valeurs. L'heure des choix est en place dans notre société. Nous réfléchissons aux attentes que nous avons en regard de notre façon de vivre et de notre milieu de vie. C'est aussi dans nos paysages que nous les exprimons. Chacun de nous le sait : la qualité du paysage et notre qualité de vie sont très souvent liées. Nous choisissons le lieu où nous vivons et élevons votre famille, car nous y avons le plaisir et la sécurité d'y habiter. Le paysage que nous adoptons ou auquel nous sommes attachés depuis plusieurs générations prend alors toute son importance.

Par ailleurs, l'île a toujours été unique. Elle a vu arriver toutes sortes de visiteurs. Ils sont intéressés à son terroir, à sa vie locale et ses façons de vivre et de faire. L'île d'Orléans est dans une situation exceptionnelle au Québec, car elle est doublement protégée par un statut de site patrimonial et par celui de territoire agricole. L'île a un merveilleux laboratoire pour travailler l'art de vivre entre soi et celui d'accueillir nos visiteurs. On attend la « sève » de la relève qui va mettre l'épaule à la roue pour projeter la vision et la création de ce qu'est l'île dans l'œil de sa communauté.

Enfin, l'étude que nous vous déposons est un premier geste d'une démarche collective dans les choix que vous opterez de mettre en œuvre dans la question de paysage. Merci de participer à notre rencontre de présentation. Nous espérons tous que ce soit le début d'une démarche collective dans la mise en valeur des paysages et de la communauté de l'île d'Orléans.



# ANNEXES

7

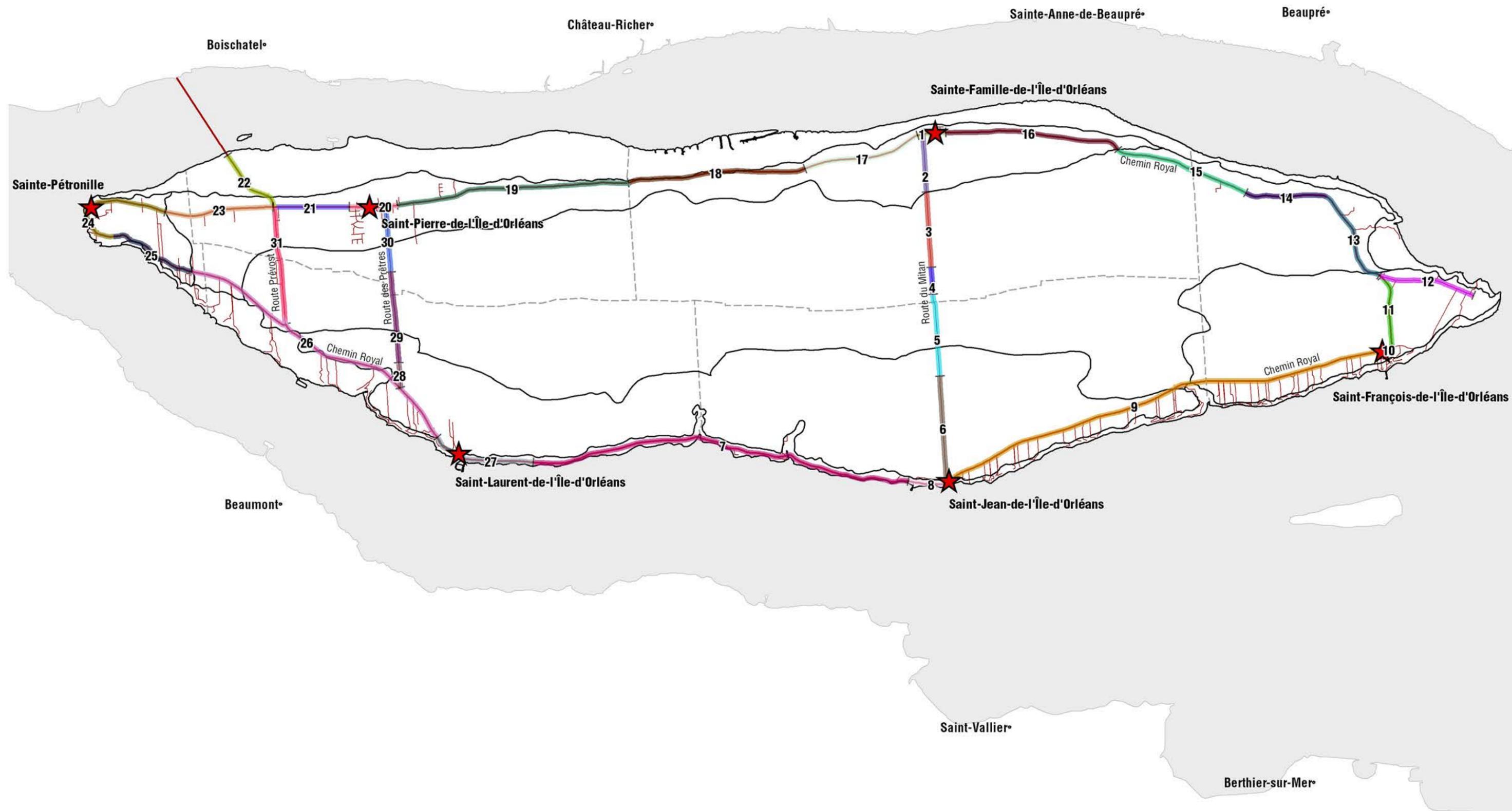


## BIBLIOGRAPHIE

- ◇ BERGERON, Michel et Paul-Aimé LACROIX. Les dépendances agricoles à l'île d'Orléans : approche typologique, Québec, Ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, 1979, 362 p.
- ◇ CLD de l'île d'Orléans, Étude de faisabilité des aménagements cyclables sur l'île d'Orléans, 2013
- ◇ Culture et communications Québec, Plan de conservation du site patrimonial de l'île d'Orléans, 2015, 137 p.
- ◇ Daniel Arbour et associés, Atlas des unités de paysage de la communauté métropolitaine de Québec, Communauté métropolitaine de Québec, 2008
- ◇ Groupe IBI-DAA, Plan stratégique de marketing et développement touristique de l'île d'Orléans 2010-2014, 2010, 141 p.
- ◇ Hamelin, Louis-Edmond « Le rang d'habitat au Québec depuis 1840.», 1988, Recherches sociographiques, 29, 2-3, 373-395.
- ◇ LAHOUD Pierre, L'île d'Orléans. Pays de traditions. Collection 100 ans noir sur blanc. Québec, Les Éditions GID, 2014. 208 p.
- ◇ LAROCHELLE, Pierre et Claude DUBÉ. Le génie du lieu à l'île d'Orléans : étude des caractères formels essentiels du milieu bâti comme structure héritée, Québec, Université Laval, École d'architecture, 1993.
- ◇ LÉGARÉ, Denyse et Chantal PRUD'HOMME. Patrimoine et paysages agricoles de l'arrondissement historique de l'Île-d'Orléans, Commission des biens culturels du Québec, 2006
- ◇ LESSARD, Michel. L'île d'Orléans : aux sources du peuple québécois et de l'Amérique française, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1998, 415 p.
- ◇ Municipalité régionale de comté de l'île d'Orléans, Politique culturelle de l'Île d'Orléans, 2005.
- ◇ Municipalité régionale de comté de l'Île-d'Orléans , Révision du Schéma d'aménagement régional de l'Île-d'Orléans, 2015
- ◇ PATRI-ARCH. Inventaire des bâtiments agricoles de l'arrondissement historiques de l'Île-d'Orléans, Rapport de synthèse, Centre de développement de l'Île d'Orléans, MRC de l'Île d'Orléans et ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, juin 2010.
- ◇ POIRIER, Jean, La toponymie de l'Île d'Orléans, Cahiers de géographie du Québec, vol. 6, n° 12, 1962, p. 183-199.
- ◇ RURALYS. Parcours d'interprétation des paysages de l'Île-d'Orléans. Rapport final, Québec, Centre local de développement de l'Île-d'Orléans, 2006.
- ◇ RURALYS. Étude de potentiel archéologique. Île-d'Orléans, MRC de l'Île-d'Orléans, 2011, 2 vol.
- ◇ ST-ARNAUD, Paul, Le rang, entité territoriale distincte de l'agglomération villageoise, 2015 disponible sur [http://shbellechasse.com/Paul/Le\\_rang\\_et%20le\\_village.html](http://shbellechasse.com/Paul/Le_rang_et%20le_village.html)

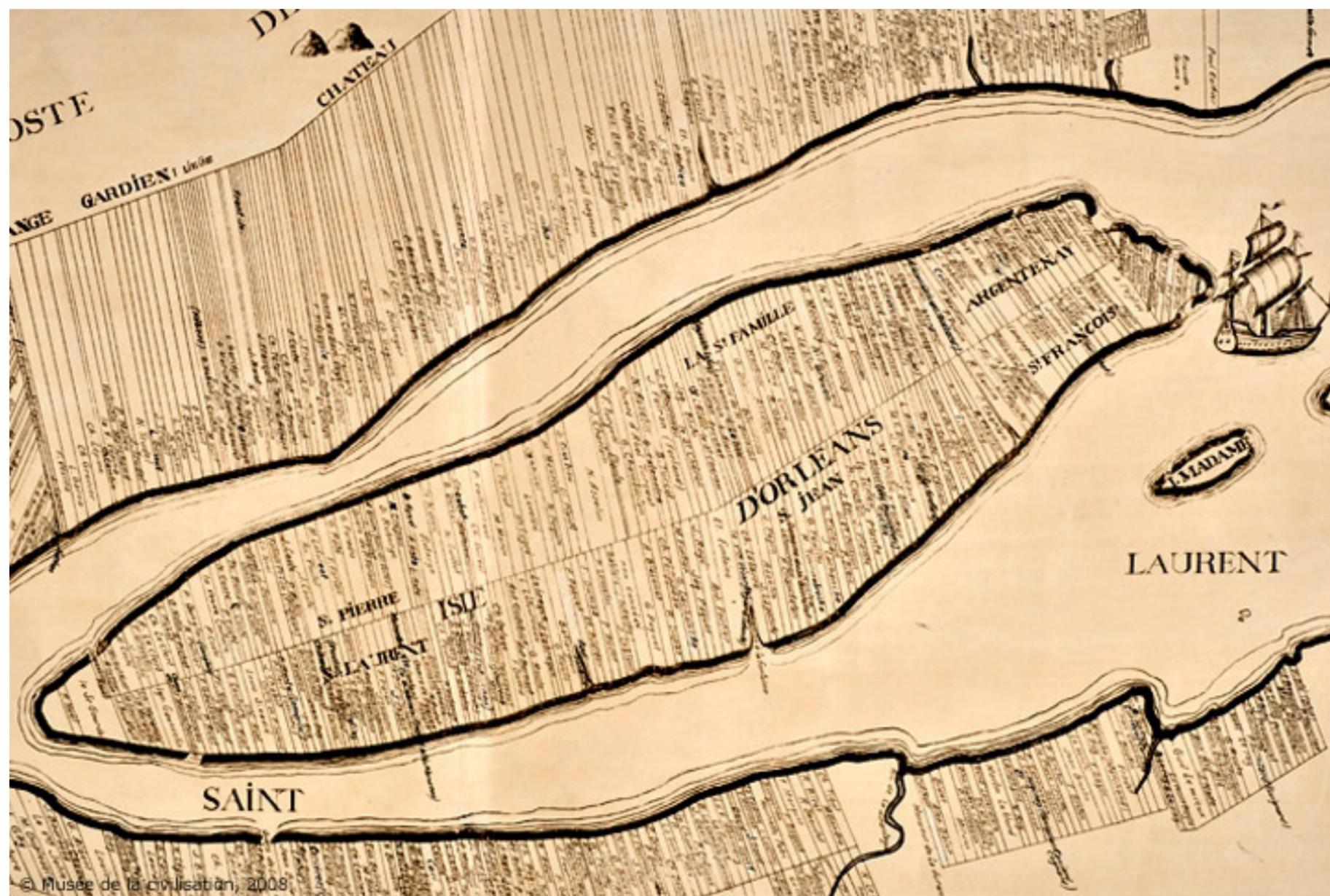


# CARTE DES TRONÇONS ROUTIERS



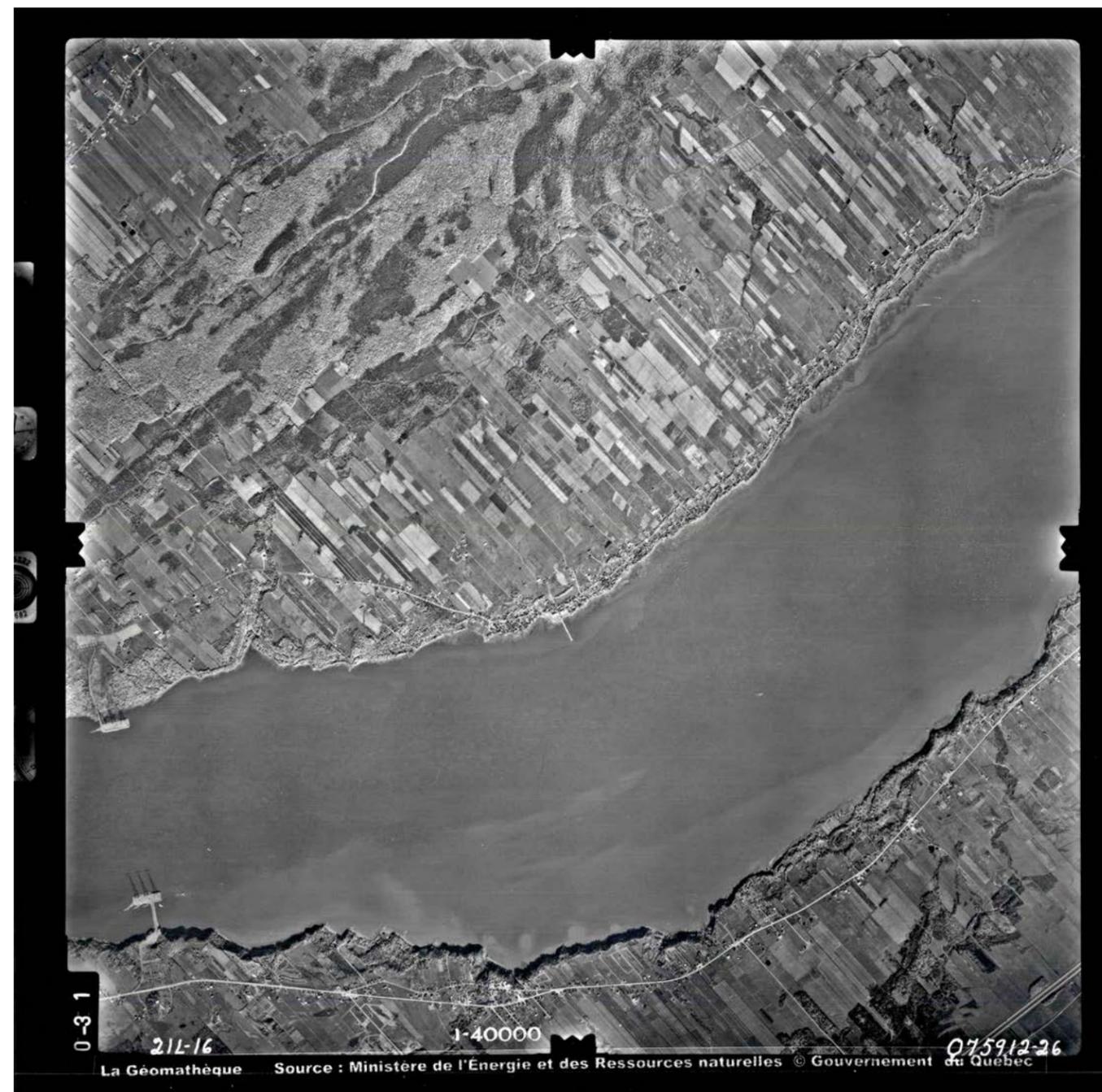


## EXTRAIT DE LA CARTE DE GÉDÉON DE CATALOGNE (1709)

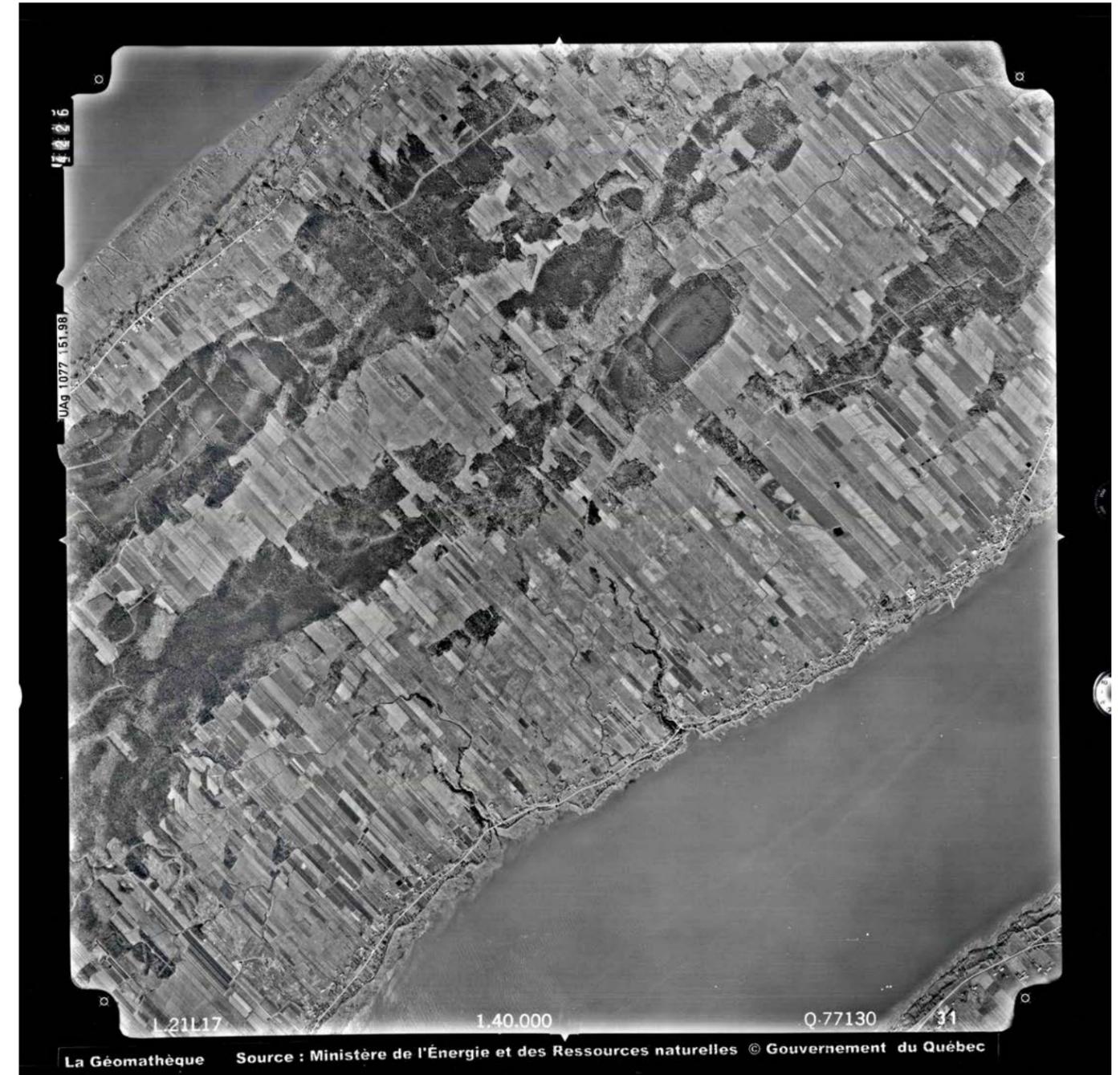




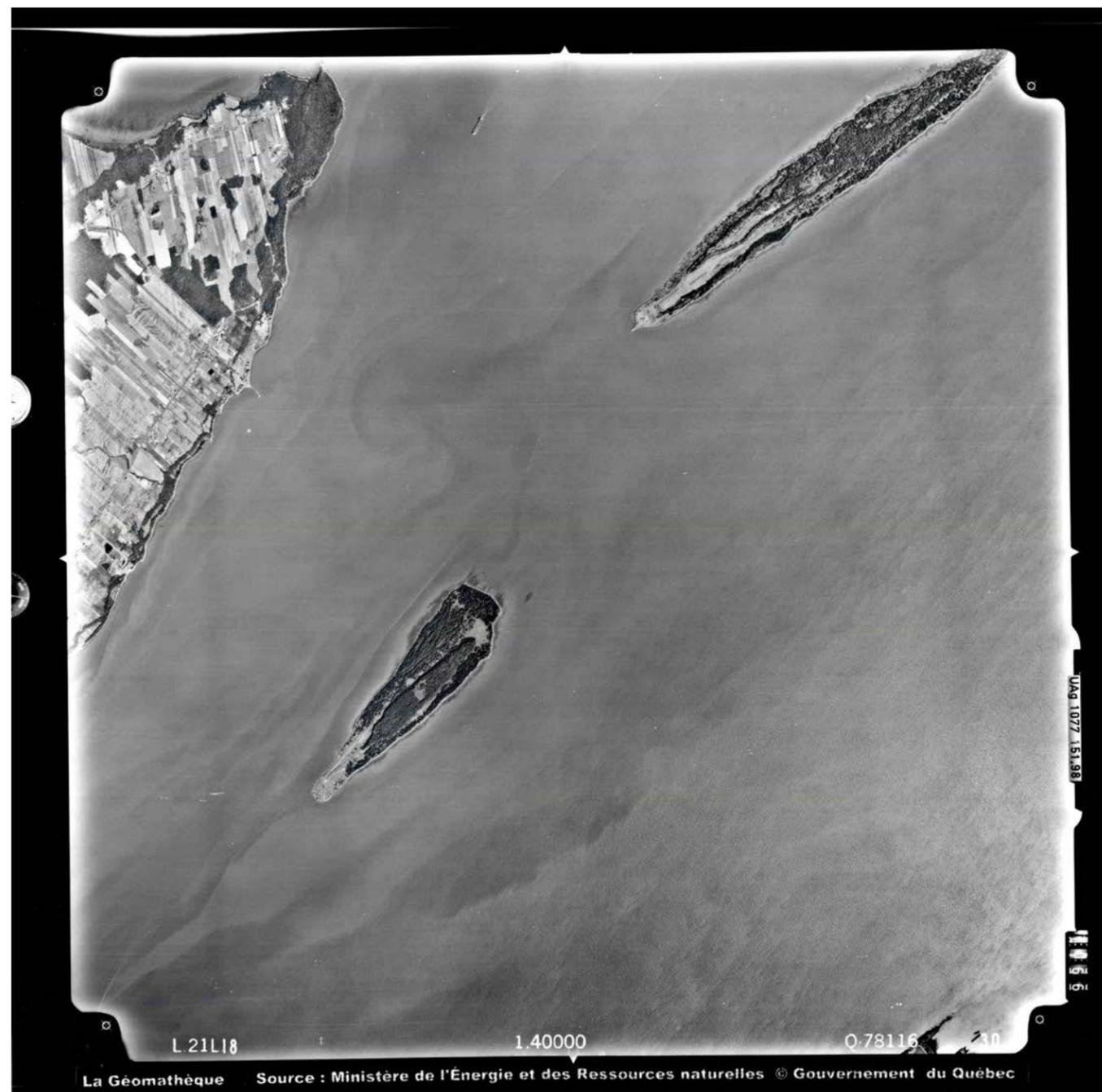
# COUVERTURE AÉRIENNE DE 1975 À 1978



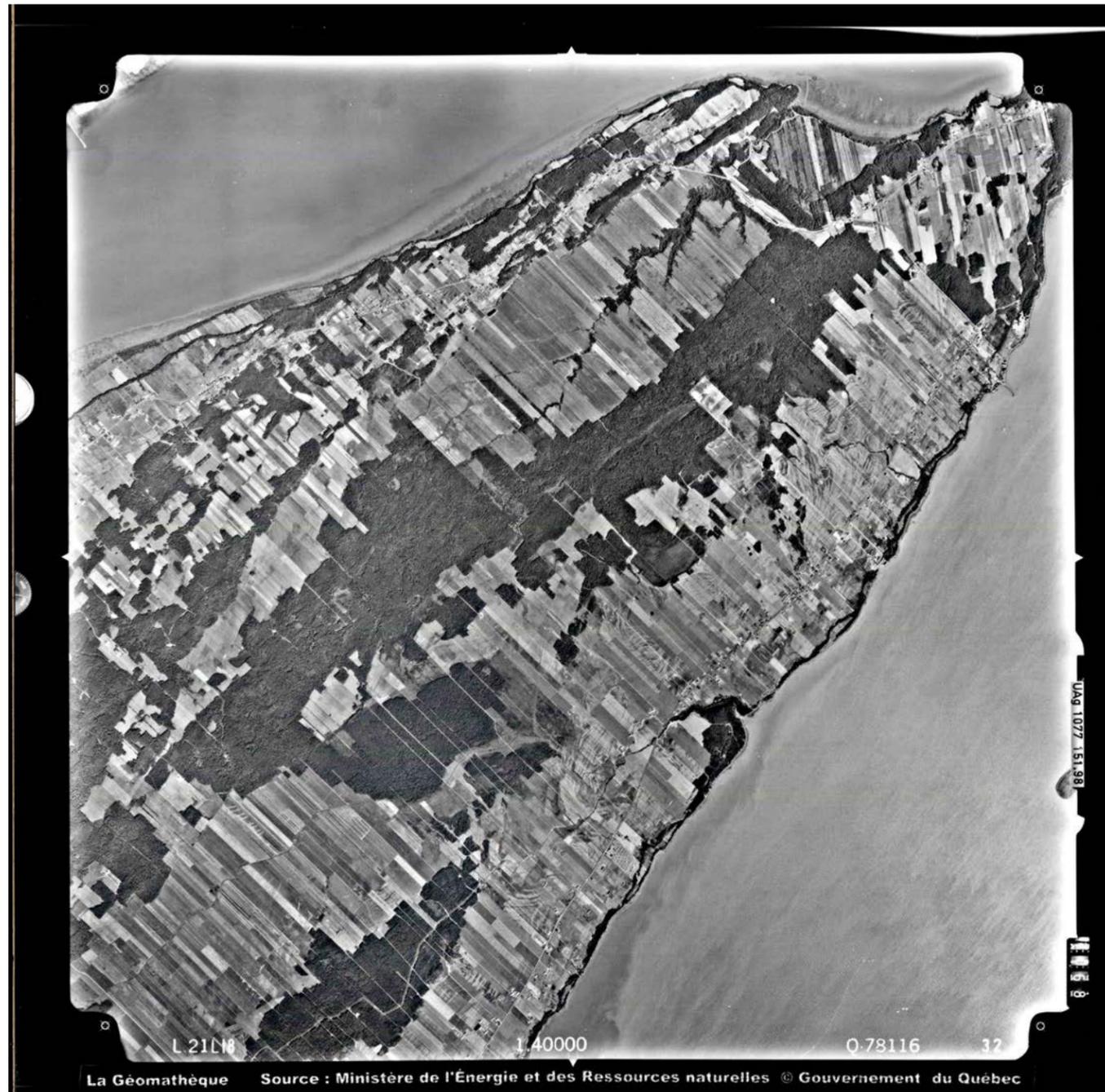
## COUVERTURE AÉRIENNE DE 1975 À 1978 (SUITE)



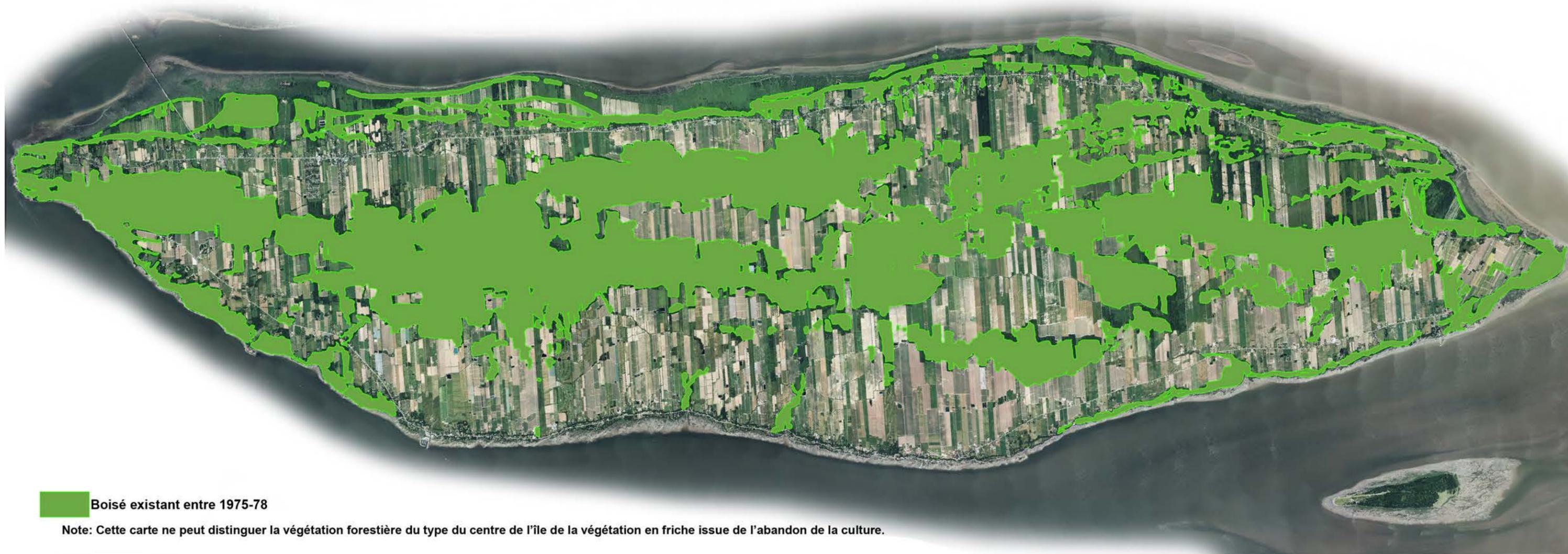
## COUVERTURE AÉRIENNE DE 1975 À 1978 (SUITE)



## COUVERTURE AÉRIENNE DE 1975 À 1978 (SUITE)



## CARTE DE L'ÉVOLUTION FORESTIÈRE





# ATLAS DES UNITÉS DE PAYSAGES DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

## PAYSAGES DE L'ÎLE D'ORLÉANS

