



Chapitre 11

Les territoires d'intérêt esthétique

11. Les territoires d'intérêt esthétique

Les territoires présentant un intérêt d'ordre esthétique permettent de découvrir des lieux pittoresques remarquables par leur beauté intrinsèque. Ces lieux peuvent comprendre entre autres certains reliefs montagneux à la silhouette imposante, des perspectives visuelles comptant plusieurs plans, une chute naturelle spectaculaire ou tout simplement un trajet routier attrayant.

11.1 Le contexte et la problématique

Le paysage est la résultante de l'interaction entre l'occupation humaine et l'environnement naturel. Bien qu'ils soient constitués de l'ensemble des composantes visibles d'un territoire, certains paysages sont plus sensibles que d'autres notamment en raison de la perception (signification), de l'appréciation (valeur) de ceux qui les contemplant ou du nombre (intensité) d'observateurs. Le paysage est une composition complexe qui suscite l'émotion ou renvoie subtilement à l'observateur des informations sur l'histoire, la culture et le mode de vie de la population locale, ainsi sur les réalités bioclimatiques de son cadre de vie.

Pour l'industrie touristique régionale, les paysages, en tant que produit touristique, comptent comme un des éléments clefs de la stratégie de mise en marché. D'ailleurs, pour une partie importante de la clientèle touristique, la découverte des paysages et la visite de sites naturels est un motif prioritaire de voyage. Pour la population locale, un cadre de vie esthétique contribue à la qualité de vie et est une source supplémentaire d'identification, de fierté et de sentiment d'appartenance à son milieu.

Face à une relative indifférence des intervenants à l'égard de la dimension paysagère qui se traduit par une dégradation et une banalisation des paysages, plusieurs associations et ordres professionnels (architectes, agronomes, urbanistes, etc.) ont créé le Conseil du paysage québécois. Ce conseil a adopté la déclaration québécoise sur les paysages dont les principaux articles sont les suivants :

- reconnaître que le paysage est une ressource et un bien collectif;
- veiller à ce que les transformations du paysage contribuent à la qualité de vie, à révéler l'identité culturelle locale, régionale et québécoise et à favoriser le sentiment d'appartenance à un lieu;
- tenir compte des valeurs et des aspirations de la population, tout en contribuant à une sensibilisation accrue des citoyens à l'égard du paysage;
- reconnaître les paysages exceptionnels, représentatifs et signifiant pour les collectivités et en assurer la mise en valeur et la protection.

Parallèlement à cette prise de position, on observe un intérêt nouveau pour les questions d'esthétisme reliées à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme en territoire québécois. En effet, bon nombre de récentes publications recensent les endroits les plus remarquables du Québec sur le plan paysager, souvent en tant que conjugaison heureuse du patrimoine bâti et naturel. En même temps, on peut lire dans certains magazines ou quotidiens, tant de la part de lecteurs que de journalistes, une recrudescence de commentaires acerbes sur le laisser-aller des autorités en matière de protection des paysages. La prolifération de l'affichage commercial est un des problèmes le plus souvent décrié.

Les territoires présentant un intérêt d'ordre esthétique sont des ensembles paysagers particulièrement sensibles. Ainsi, les perspectives visuelles à partir de sites ou de corridors routiers panoramiques peuvent être affectées par des aménagements et des implantations discordantes. Ces éléments ponctuels altèrent la qualité des paysages et l'image touristique de la région. Ainsi, à divers endroits sur le territoire, le réseau routier principal de la MRC est bordé de lieux désordonnés et peu attrayants tels que :

- des panneaux d'affichage surdimensionnés, trop abondants, mal localisés ou au graphisme rudimentaire;
- des dépotoirs d'autos ou des amoncellements de débris métalliques mal dissimulés;
- des aires de déchargement donnant directement sur la cour avant ou d'arrière-cours ayant une façade sur une voie publique (lots transversaux);
- des lieux d'extraction à aire ouverte;
- des aires de démonstration de machinerie lourde d'occasion;
- des cours d'entreposage de matériaux en vrac non clôturées et sans écran visuel;
- des bâtiments délabrés ou à l'architecture disgracieuse;
- des lieux où les usages cohabitent de façon incohérente ou sont mal intégrés;
- des lieux de confusion visuelle causée par l'absence de démarcation entre les milieux, les fonctions et les aménagements;
- des coupes forestières inconsidérées.

Dans un autre ordre d'idée, le paysage d'une région est constitué, pour la majorité de sa population et des touristes, du paysage vu à partir de ses axes routiers. Pour connaître la qualité des paysages routiers, le ministère des Affaires municipales, en collaboration avec la MRC de Rivière-du-Loup, a produit une évaluation des parcours les plus empruntés de la MRC, soit ceux de la route 132 et de la route 185 (voir plan 11-1). Cette évaluation contient une appréciation des paysages le long de chacun de

ces axes à partir de critères esthétiques, ethno-historiques et ludiques (MAM, Claude Michaud, 1997).

La route 132 offre essentiellement trois types de paysages : celui du fleuve et du littoral, celui de la traversée de villages, ainsi que celui des abords de la ville de Rivière-du-Loup. Globalement, 74 % du parcours de la route 132 dégagent une impression positive, alors que 17 % du parcours renvoient une impression partagée qui est perturbée par des éléments ponctuels discordants (voir tableau 11-1). Enfin, 4 % du parcours de la route 132 procurent une impression négative, parce que sa lecture est compromise par des aménagements, des constructions (architecture et matériaux des façades) ou des éléments physiques disparates (affichage, aire de stationnement).

Tableau 11-1

Localisation des lieux d'impression partagée et des lieux d'impression négative le long de la route 132 et 185

Type d'impression	Localisation
Partagé	<p>Route 132</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quelques lieux ponctuels à la sortie est de la municipalité de Notre-Dame-du-Portage (caractère de banlieue de l'architecture et des aménagements); ▪ la rue Fraser dans la ville de Rivière-du-Loup (urbanisation nouvelle orientée sur l'automobile ; l'architecture et l'affichage nuisent à l'image du secteur ; les aménagements sont sans continuité et les fonctions diverses se succèdent étrangement); ▪ immédiatement après la sortie est du village de Cacouna; ▪ avant et après l'intersection de l'autoroute 20 et de la route 132; ▪ la traversée du noyau villageois de L'Isle-Verte (axe de transit dont l'ambiance est quelconque). <p>Route 185</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'intersection avec le boulevard de la Plaine à Rivière-du-Loup; ▪ l'intersection avec le chemin du 1^{er}-Rang à Saint-Antonin; ▪ l'intersection avec la rue Principale à Saint-Antonin.
Négative	<p>Route 132</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le boulevard Cartier dans la ville de Rivière-du-Loup (urbanisation nouvelle orientée sur l'automobile; l'architecture et l'affichage nuisent à l'image du secteur; les fonctions diverses se succèdent étrangement); ▪ la sortie est du village de Cacouna (rupture brutale du parcours d'ambiance du village); ▪ l'intersection de l'autoroute 20 et de la route 132 (colonisation commerciale parachutée sans aménagements paysagers).

Source : Claude Michaud, ministère des Affaires municipales, 1997

La route 185 défile dans deux grands types de paysage. En direction du haut pays, il y a le milieu forestier qui correspond à un lieu d'impression positive. Puis, vers l'agglomération de Rivière-du-Loup, on se retrouve dans un paysage rural en voie d'urbanisation avec des implantations commerciales et industrielles mal intégrées. À noter qu'en direction nord, la route 185 permet de découvrir graduellement le fleuve Saint-Laurent, la rive nord et la silhouette de la ville de Rivière-du-Loup. Le parcours de la route 185 ne comprend pas de lieux d'impression négative (voir le tableau 11-1).

Mentionnons en terminant que les sites et corridors d'intérêt esthétique côtoient des milieux urbanisés, agricoles et forestiers dans lesquels on retrouve des unités de paysage distinctes. Tenant compte de ce contexte différencié, il est possible de

résoudre les divers problèmes constatés dans les milieux les plus sensibles et les plus remarquables du point de vue esthétique par une meilleure planification du territoire. En ce sens, il y a lieu d'envisager des stratégies qui visent à augmenter le niveau de connaissance et de reconnaissance des paysages, à mettre en valeur leurs forces et à corriger leurs faiblesses afin d'améliorer leur cohérence d'ensemble et de constituer une plus-value du cadre de vie et pour l'industrie touristique.

11.2 Les préalables au schéma d'aménagement de 2^e génération

11.2.1 Les orientations gouvernementales

Le gouvernement du Québec n'a pas émis d'orientation de manière explicite à l'égard des territoires d'intérêt esthétique. Toutefois, sous la rubrique de la mise en valeur du territoire à des fins touristiques, il énonce des attentes particulières qui débordent sur tous les territoires ayant une vocation récréotouristique.

Dans l'objectif d'accroître les retombées de l'industrie touristique en région, le gouvernement provincial table sur une planification du territoire qui tienne compte des préoccupations touristiques de tous les intervenants, notamment de celles des associations touristiques régionales. Du côté de la mise en oeuvre, l'État souhaite que les schémas d'aménagement transmettent au palier municipal l'application de mesures de protection des paysages et du patrimoine bâti, ainsi que de mesures de contrôle de l'affichage et des nuisances.

Finalement, en matière de paysage routier, les orientations gouvernementales émises au sujet des infrastructures de transport requièrent de la part des MRC une bonne adéquation entre les infrastructures du réseau supérieur et les utilisations du sol adjacentes. Dans certains cas, les ajustements pourraient aussi comprendre des mesures d'atténuation favorisant l'embellissement urbain et la qualité de vie.

11.2.2 Les points saillants du schéma d'aménagement de 1^{ère} génération

Les territoires présentant un intérêt d'ordre esthétique n'ont pas fait l'objet d'un recensement, d'analyse ou d'une identification lors de la préparation du schéma d'aménagement de première génération.

11.3 Les orientations et les objectifs d'aménagement

11.3.1 L'orientation

Compte tenu du contexte et des problématiques exposés précédemment à l'égard des paysages, le conseil de la MRC adopte l'orientation suivante :

→ préserver et mettre en valeur les perspectives visuelles et les paysages naturels et humanisés les plus significatifs ou les plus remarquables.

11.3.2 Les objectifs

Le conseil de la MRC de Rivière-du-Loup énonce ces orientations parce qu'il désire :

- ✓ préserver et mettre en valeur les perspectives visuelles et les paysages naturels et humanisés les plus significatifs ou les plus remarquables;
- ✓ favoriser le renforcement du sentiment d'appartenance et de fierté de la population à l'égard de son milieu de vie;
- ✓ appuyer l'industrie touristique en offrant aux visiteurs une expérience visuelle positive et mémorable basée sur des paysages authentiques et distinctifs.

11.4 La description des territoires d'intérêt esthétique

Les territoires présentant un intérêt d'ordre esthétique sont classés selon deux grandes catégories soient les sites d'intérêt esthétique et les corridors d'intérêt esthétique. La localisation précise de chaque territoire est présentée sur les plans 11-2 à 11-6. La sélection des différents endroits a été effectuée en utilisant une série de 8 critères de sélection. Chaque site ou corridor d'intérêt esthétique doit correspondre, en tout ou en partie, aux critères ci-dessous :

- un attrait naturel ponctuel dont le paysage est à la fois unique et pittoresque;
- un relief montagneux ou particulier pouvant servir de point de repère;
- un site aux particularités physiques originales;
- un site témoignant d'un événement ou d'une légende;
- un lieu précis permettant d'observer un panorama remarquable (soit naturel ou urbanisé);
- un axe routier doté d'un panorama qui s'avère à la fois unique et pittoresque;
- un site susceptible de perturbations humaines ou naturelles;
- un lieu représentatif de la diversité des paysages et des panoramas de la MRC.

11.4.1 Les sites d'intérêt esthétique

Un site d'intérêt esthétique correspond à un lieu entourant un attrait naturel ponctuel dont le paysage est à la fois unique, pittoresque et original ou encore, à un lieu précis permettant d'observer un panorama remarquable (site d'observation). Voici une description sommaire des 11 sites d'intérêt esthétique sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup.

La halte routière du ministère des Transports du Québec à Notre-Dame-du-Portage. Situé le long de l'autoroute 20, cet endroit offre un point d'observation remarquable en direction de l'île aux Lièvres, du fleuve et de la rive nord (voir plan 11-6).

La halte routière du ministère des Transports du Québec à Rivière-du-Loup. Aménagé le long de la route 185 dans un secteur boisé, cette halte offre des percées visuelles admirables en direction de l'île aux Lièvres, du fleuve et de la rive nord (voir plan 11-6).

La halte municipale de Notre-Dame-du-Portage. Il s'agit d'un point panoramique permettant d'observer la zone littorale du fleuve Saint-Laurent et l'archipel des îles Pèlerins vers l'ouest (voir plan 11-6).

La halte municipale de Rivière-du-Loup. Aménagée le long de la route de l'Anse-au-Persil dans le secteur de la Pointe à Rivière-du-Loup, cette halte municipale offre une vue en hauteur du parc de la Pointe, de l'anse au Persil située plus vers l'est et en direction de la rive nord du fleuve Saint-Laurent (voir plan 11-6).

La halte municipale de L'Isle-Verte. Localisé près de l'embouchure de la rivière Verte, ce point panoramique permet d'observer la baie, ses marais salés et l'île Verte en arrière plan (voir plan 11-6).

Le belvédère du chemin Raudot à Saint-Cyprien. Ce belvédère permet d'observer les paysages agroforestier de la vallée de la rivière Trois-Pistoles (voir plan 11-6).

Le parc des Chutes de la rivière du Loup. Localisé tout près du centre-ville de Rivière-du-Loup, ce parc comprend une chute de 30 mètres de hauteur. La chute est rehaussée par un barrage au fil de l'eau. Au pied de la chute est aménagée une petite centrale hydroélectrique. Ce site pittoresque est mis en valeur par des aménagements physiques adaptés à son cadre naturel (voir plan 11-2).

L'île du Gros Cacouna (partie est). Montagne isolée en forme de dôme qui est localisée en bordure du fleuve. Elle s'apparente à une presqu'île en raison des zones humides qui la bordent et forment un large cordon littoral qui la relie à la terre ferme (voir plan 11-3).

Le mont Pilote. Situé en bordure de l'autoroute 20, au sud-est de la sortie numéro 507, cette crête rocheuse allongée culmine à une altitude d'environ 90 mètres. Le mont Pilote est le seul phénomène géomorphologique appelé «monadnock» dans la MRC. Ce type de structure rocheuse constituée de grès est apparu sous l'effet de l'érosion différentielle commune aux basses terres du Saint-Laurent (voir plan 11-4).

Les lacs Saint-Hubert, Saint-François, de la Grande Fourche et leur pourtour. Ces trois lacs accueillent plus de 500 propriétés de villégiature. L'environnement visuel est une des composantes essentielles de l'intérêt de ces milieux (voir plan 11-5).

Les collines situées dans les périmètres d'urbanisation. Certains périmètres d'urbanisation comprennent des collines et autres promontoires naturels qui constituent de points de repère et des éléments de l'identité paysagère (un inventaire de ces sites est à réaliser d'ici l'adoption finale du schéma révisé).

11.4.2 Les corridors d'intérêt esthétique

Un corridor d'intérêt esthétique est un lieu linéaire à partir duquel il est possible d'observer un panorama remarquable qui s'avère à la fois unique, pittoresque et original. Pour l'application des stratégies d'aménagement, les corridors d'intérêt esthétique possèdent, à moins d'indication contraire, une profondeur de 100 à 500 mètres de part et d'autre de l'emprise de la route. Voici une description sommaire des

corridors d'intérêt esthétique sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup (voir plan 11-6).

La route 132. Axe routier à vocation touristique, la route 132 traverse des milieux possédant une forte identité culturelle (le village de Cacouna, le secteur du Vieux-Saint-Patrice), mais aussi des endroits qui nécessitent des interventions pour leur redonner une identité en accord avec leur vocation première.

La route 185. Route interprovinciale très fréquentée qui présente des paysages intéressants en milieu forestier et des points de vues uniques sur le fleuve à la hauteur de Rivière-du-Loup. Cependant, on retrouve aussi des paysages répulsifs aux fonctions diverses et sans aménagement paysager au passage de Saint-Antonin.

L'autoroute 20. À la frontière avec la MRC de Kamouraska, une large perspective s'ouvre sur le fleuve et les îles Pèlerins. Après la bifurcation de la route 185, une longue côte donne une vue en plongée sur la ville de Rivière-du-Loup avec à l'arrière plan le fleuve Saint-Laurent. Par la suite, l'autoroute longe le fleuve en mettant en évidence les contours du secteur de la Pointe de Rivière-du-Loup avec ses installations maritimes et, finalement, les paysages agricoles de la plaine littorale dans Cacouna.

La route 291. Route régionale au paysage rural varié, mais dont le passage à travers les noyaux urbains offre un intérêt plutôt mitigé.

Le chemin Taché (de la route 185 jusqu'à la route 293). Cet axe intermunicipal largement fréquenté par les villégiateurs dans sa portion à l'ouest du village de Saint-Hubert permet de découvrir en direction nord un paysage panoramique doté d'un champ de vision très étendu et très profond. À l'est de Saint-Hubert on bénéficie d'une vue ouverte sur le milieu rural et à l'approche de Saint-Cyprien, d'une perspective visuelle étendue sur les vallées formées des rivières Toupiké et Trois-Pistoles.

Les chemins des Raymond et des Pionniers. Ces chemins qui se rejoignent pour former un même axe routier offrent eux aussi un panorama remarquable vers le fleuve Saint-Laurent et les montagnes de la rive nord.

La côte de la Mer à Notre-Dame-du-Portage. En direction nord, cette voie routière donne l'impression de plonger littéralement dans le fleuve Saint-Laurent, en plus de découvrir le panorama unique de l'archipel des îles Pèlerin.

Le chemin du Lac. Cette route historique offre des vues champêtres pittoresques sur un milieu agricole actif.

La route 293. Dans sa partie du sud, la route 293 traverse un milieu forestier fort homogène. Dans sa partie nord elle sillonne un milieu agroforestier très vallonné avec de belles perspectives visuelles.

11.5 Les stratégies d'aménagement

Pour mettre en œuvre son orientation et ses objectifs d'aménagement touchant les territoires d'intérêt esthétique, le conseil de la MRC adopte les stratégies d'aménagement exposées ci-après et au tableau 11-2.

11.5.1 La caractérisation de la dimension paysagère et la sensibilisation

Malgré l'étude portant sur l'évaluation de la qualité des paysages des corridors routiers des 132 et 185, la MRC se doit de bonifier la caractérisation de l'état des paysages sur son territoire. Des analyses plus complètes pourraient se poursuivre après l'adoption du présent schéma d'aménagement afin de mieux cibler les stratégies d'intervention. D'ores et déjà, il apparaît qu'à l'aide des outils géomatiques, une cartographie plus fine de l'encadrement visuel des sites et des corridors esthétiques devrait être réalisée. En matière de sensibilisation, la MRC entend, lorsque les circonstances le justifient, intervenir auprès du gouvernement et de ses mandataires, des municipalités et des acteurs privés qui interagissent directement avec le paysage comme les groupes représentant le milieu des affaires, les producteurs agricoles ou forestiers, pour qu'ils intègrent des préoccupations paysagères dans leurs interventions.

11.5.2 La protection et la réhabilitation des paysages

Les mesures d'intervention non réglementaires

Pour une gestion du couvert forestier respectueuse des paysages, la MRC estime que le *Plan de protection et de mise en valeur des forêts privées* (PPMV), dont elle approuve le contenu en vertu de la *Loi sur les forêts*, est un outil permettant que ses préoccupations soient prises en considération (voir le chapitre sur *Le milieu forestier*). En terre publique, la participation des MRC à l'élaboration de la planification des activités forestières est une occasion de convenir avec les bénéficiaires de CAAF de modalités particulières d'intervention. Dans ce cadre, outre les modalités spécifiques déjà convenues pour le Petit-Témis (voir le chapitre sur *Les milieux et les équipements récréatifs*), la MRC compte faire valoir ses attentes pour la protection des abords des lacs identifiés comme sites d'intérêt esthétique.

Dans certains cas, il peut aussi s'avérer indiqué d'éviter d'obstruer, de maintenir, d'élargir ou de créer des percées visuelles sur des points d'intérêt particuliers. À cet égard, la MRC demande au ministère des Transports de consulter la MRC lorsqu'il planifie la plantation de végétaux le long des axes routiers. Ailleurs, la coupe ou l'élagage de quelques arbres permettraient d'offrir des panoramas intéressants voire exceptionnels (ex : le long de la route 185 entre le chemin Fraserville et l'autoroute 20 ou, dans certains cas bien ciblés, aux endroits où une route voisine un plan d'eau). En zone agricole, les modalités de gestion des friches appliquées par le PPMV (non-reboisement des friches agricoles et appui au reboisement des friches à vocation

forestière) sont à maintenir. Dans les milieux caractérisés par une grande ouverture visuelle, la MRC entend porter une attention particulière à l'intégration de tout projet d'infrastructure de télécommunications et de production ou de transport d'énergie (voir le chapitre sur *Les réseaux d'énergie et de télécommunications*).

Enfin, en ce qui a trait aux portions de territoires d'intérêt esthétique affectées par un cadre bâti rural ou urbain discordant, les municipalités sont invitées à recourir à des mesures de réhabilitation. Il peut s'agir de programmes de plantation de végétaux ou de rénovation urbaine (enfouissement de fils, incitation à la démolition de bâtiments vétustes, rénovation de bâtiments, réaménagement des abords de la chaussée) ou de projets visant la réaffectation ou la dissimulation des sites inesthétiques (sablères, cours d'entreposage, etc.).

Les mesures d'intervention réglementaires

Pour résoudre les questions liées à une mauvaise intégration ou à une cohabitation incohérente d'usages ou à une démarcation confuse entre les milieux urbain et rural, la MRC estime que les politiques de gestion de l'urbanisation et de contrôle des usages dans les milieux agricole, agroforestier et forestier préconisées par le présent schéma contribueront de façon sensible à améliorer la situation. À l'égard des problèmes tels que la présence d'usages ayant des impacts négatifs sur le plan visuel, de coupes totales d'arbres ou d'affichage désordonné ou disgracieux en territoire d'intérêt esthétique, le document complémentaire comprend des règles portant respectivement sur les aires industrielles longeant la route 185, sur les usages et les utilisations du sol visuellement contraignants, sur l'abattage d'arbres en forêt privée et sur l'affichage. En plus de ces règles à portée obligatoire, les municipalités sont invitées à bonifier leur réglementation sur l'esthétisme des constructions et l'aménagement des terrains.

L'étude du ministère des Affaires municipales sur les corridors des routes 132 et 185 recense trois sections de route donnant lieu à une impression visuelle négative. Pour corriger cette situation, la MRC demande que les zones ainsi identifiées (plan 11-1), sauf la zone située à la jonction des routes 20 et 132 qui a fait l'objet d'interventions, soient désignées comme zones à rénover dans la réglementation d'urbanisme des municipalités concernées et que l'on y prévoit divers moyens propres à solutionner leur problème d'esthétisme (aménagement des aires de stationnement, délimitation des accès, gazonnement et plantation de végétaux, etc.).

11.5.3 La mise en valeur à des fins touristiques

Concernant les sites d'intérêt esthétique, dont cinq sont des haltes routières, la MRC recommande le maintien et l'entretien des équipements et aménagements présents (mobilier extérieur, installations sanitaires, etc.). Dans certains cas, l'installation des panneaux d'interprétation de l'environnement visuel ou d'information touristique est à envisager. Quant aux sites se prêtant à des activités d'observation et de découverte

comme l'île de Gros Cacouna et la chute de Rivière-du-Loup et aux corridors d'intérêt esthétique, ils pourraient faire l'objet d'une signalisation appropriée et être intégrés dans les circuits proposés dans les documents de promotion touristique locaux et régionaux.

Tableau 11-2

Moyens d'intervention relatifs aux territoires d'intérêt esthétique

	Les sites d'intérêt esthétique											Les corridors d'intérêt esthétique								L'ensemble du territoire de la MRC		
	La halte routière du MTQ à N-D-P	La halte routière du MTQ à R-D-L	La halte municipale de N-D-P	La halte municipale de R-D-L	La halte municipale de L'Isle-Verte	Le belvédère du chemin Raudot à Saint-Cyprien	Le parc des Chutes de la rivière du Loup	L'île du Gros Cacouna	Le mont Pilote	Les lacs St-Hubert, St-François, de la Grande Fourche et leur pourtour	Les collines situées dans les périmètres d'urbanisation	La route 132	La route 185	L'autoroute 20	La route 291	Le chemin Taché Ouest	Les chemins des Raymond et des Pionniers	La Côte de la Mer (NDP)	Le chemin du Lac		La route 293	
Mesures de caractérisation et de sensibilisation																						
Étude de caractérisation																						4
Sensibilisation des intervenants																						4
Mesures de protection et de réhabilitation non réglementaires																						
Suivi des plans d'intervention sur le milieu forestier (PQAF, PPMV)																						4
Entretien et création des percées visuelles																						4
Gestion de l'implantation des infrastructures majeures (télécommunications, production et transport d'énergie)																						4
Programme de rénovation urbaine (enfouissement de fils, amélioration du bâti, etc.)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
Projets de réaffectation ou dissimulation des sites inesthétiques	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
Mesures de protection et de réhabilitation réglementaires																						
Contrôle de l'affichage	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Contrôle des utilisations du sol ou des usages	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Prévoir des mesures de mitigation pour les usages contraignants visuellement	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Contrôle de l'abattage d'arbres	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	1	1	1	1	1	1	1	1	1	n/a	n/a	n/a	1		
Contrôle des aménagements extérieurs	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Contrôler l'architecture, le gabarit, la symétrie, du revêtement extérieur des constructions	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Identification des zones à protéger	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Identification des zones à rénover	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	2	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	

	Les sites d'intérêt esthétique											Les corridors d'intérêt esthétique										
	La halte routière du MTQ à N-D-P	La halte routière du MTQ à R-D-L	La halte municipale de N-D-P	La halte municipale de R-D-L	La halte municipale de L'Isle-Verte	Le belvédère du chemin Raudot à Saint-Cyprien	Le parc des Chutes de la rivière du Loup	L'île du Gros Cacouna	Le mont Pilote	Les lacs St-Hubert, St-François, de la Grande Fourche et leur pourtour	Les collines situées dans les périmètres d'urbanisation	La route 132	La route 185	L'autoroute 20	La route 291	Le chemin Taché Ouest	Les chemins des Raymond et des Pionniers	La Côte de la Mer (NDP)	Le chemin du Lac		La route 293	L'ensemble du territoire de la MRC
11. Mesures de mise en valeur																						
Entretien et amélioration des installations des haltes routières	3	3	3	3	3	3	3	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a		
Signalisation, mise en circuit et promotion touristique	3	3	3	3	3	3	3	3	n/a	n/a	n/a	3	3	3	3	3	3	3	3	3		

- 1 Obligatoire
- 2 Obligatoire lorsque le secteur se retrouve dans des lieux d'impression négative
- 3 Proposition (facultatif)
- 4 Action proposée par la MRC
- n/a Non applicable