

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ
DANS LE CADRE DES AUDIENCES PUBLIQUES DU BAPE**

**PROJET DE CONTOURNEMENT SUD DE L'AGGLOMÉRATION DE
SHERBROOKE DANS LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 410**

Présenté par Monsieur Jean-Louis Blanchette
Directeur de projet
Paysages estriens

2 octobre 2006

www.paysagesestriens.qc.ca

« Growth may be inevitable, but ugliness is not. »

Scenic America

PRÉSENTATION DE PAYSAGES ESTRIENS

L'Estrie jouit d'un riche patrimoine paysager¹ moteur d'une foule d'activités économiques (tourisme, plein-air, agrotourisme, sylviculture, agriculture, etc.). Cependant, au fil des ans, diverses interventions ont fréquemment conduit à une dégradation, voire à une banalisation ou à une transformation de nos paysages. Plusieurs facteurs sont responsables de cet état de situation : la méconnaissance de la valeur économique des diverses ressources paysagères régionales, l'absence d'informations en matière de protection et de mise en valeur du patrimoine paysager, des pratiques d'aménagement parfois inappropriées, la divergence d'intérêts des multiples utilisateurs du territoire, etc.

Interpellée par la précarité de nos paysages, une quarantaine d'organismes régionaux tenait, en 2001, une rencontre de réflexion; d'un commun accord, il fut convenu d'élaborer une stratégie globale de protection et de mise en valeur de notre patrimoine paysager et ce, de concert avec le milieu. Paysages estriens fut donc créé. L'approche utilisée par Paysages estriens, qui regroupe des partenaires de diverses tendances et secteurs, donne un caractère unique à cette démarche. Le fait d'avoir rassemblé ces acteurs dès le départ a permis d'engager le dialogue tout en exposant les diverses préoccupations de chacun.

Objectifs

Paysages estriens vise d'abord et avant tout à :

- développer en Estrie une préoccupation, unique au Québec, en regard de la protection et de la mise en valeur du patrimoine paysager;
- sensibiliser le milieu à la problématique de l'affichage sur le réseau routier estrien;
- encourager la participation des collectivités à la prise en charge de leur patrimoine paysager;
- reconnaître l'importance économique de la valeur paysagère;
- développer des outils d'aide à la prise de décision en matière de protection paysagère;
- faire reconnaître l'importance et la valeur des paysages dans tous les types d'outils d'aménagement;

¹ La définition du concept de patrimoine paysager doit être perçue comme étant non seulement ce qui peut paraître beau aux yeux de certains, mais surtout ce qui est typique de l'histoire et de la culture estrienne. La définition du concept de patrimoine paysager fait référence à ce que l'on considère comme étant certaines composantes du patrimoine matériel, c'est-à-dire monuments, maisons, bâtiments historiques, religieux, industriels, agricoles, maritimes, sites, arrondissements, objets archéologiques, routes panoramiques, paysages urbains et ruraux, massifs forestiers, tunnels d'arbres, éléments de biodiversité (espèces végétales, animales, rares ou remarquables), plans d'eau, ciel nocturne, etc. Bien que faisant partie du patrimoine matériel, les œuvres d'art, les objets ethnographiques, les archives, les livres et les journaux anciens ne sont pas visés par ce projet, tout comme la notion de patrimoine immatériel (savoir-faire, patrimoines scientifique audiovisuel et artistique).

- favoriser une approche multi-sectorielle entre les partenaires privés et les ministères concernés lors d'interventions susceptibles d'avoir un impact sur le patrimoine et promouvoir l'aménagement durable.

Fonctionnement

Paysages estriens est dirigé par un conseil d'administration composé de membres bénévoles, soutenu par un directeur de projet permanent. Les administrateurs sont des représentants d'organismes régionaux qui contribuent financièrement ou techniquement aux travaux de notre comité. D'autres ressources bénévoles professionnelles, de par leur expertise, apportent leur contribution à nos différents projets. En date d'octobre 2006, un réseau de plus de 25 partenaires de la région participe financièrement ou techniquement aux travaux de Paysages estriens (voir annexe 1).

INTÉRÊT PORTÉ À CES AUDIENCES

Le projet de prolongement de l'autoroute 410 interpelle les membres de Paysages estriens, puisque les caractéristiques paysagères de ce secteur en seront sans aucun doute affectées.

Nous voulons profiter de ces audiences du BAPE pour que le paysage – un bien public – puisse trouver ou retrouver sa place à titre de composante majeure dans la prise de décision et la mise en œuvre du projet de prolongement de l'autoroute 410. Nous reconnaissons que le développement d'un réseau de transport efficace est essentiel au développement économique de notre région, toutefois, nous désirons à titre d'organisme de sensibilisation, rappeler l'importance et la valeur des paysages tout en reconnaissant le droit à la sécurité, à la qualité de vie des citoyens et à l'esthétisme.

Au Québec, nous ne manquons pas de loi, de règlement, de charte, de schéma d'aménagement, de plan d'urbanisme, de plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), etc. pour préserver, en théorie, nos paysages et notre patrimoine. Comme le rappelait en 1995 Monsieur Cyril Simard, ex-président de la Commission des biens culturels du Québec, « nous manquons probablement davantage de solidarité, car le patrimoine ne se sauvera pas s'il n'est pas approprié par la base, par la racine, par les gens mêmes qui le font ». Il en est de même des paysages.

Les initiatives pour protéger et mettre en valeur les paysages urbains et ruraux se multiplient aux États-Unis, en Europe et au Québec. Absente de la place publique québécoise il y a dix ans, la question du paysage est aujourd'hui un enjeu majeur pour le développement des collectivités et pour l'aménagement du territoire. La banalisation du territoire, l'uniformisation des lieux, la défiguration, la disparition des particularités locales, la mise en place d'infrastructures majeures, dont les autoroutes, l'absence de respect des particularités du milieu, l'affichage non contrôlé sont autant de facteurs qui ont contribué à l'augmentation de la sensibilité paysagère tant auprès de la population que des décideurs. Notre relation par rapport au territoire s'en trouve profondément modifiée dans la mesure où nous l'apprécions davantage pour ses qualités propres.

L'Estrée occupe une place privilégiée comme destination touristique. Ses campagnes verdoyantes, ses montagnes, ses lacs, ses panoramas pittoresques, son héritage bi-culturel et son occupation du sol (cantons) contribuent à consolider cette position. De plus, la présence de la forêt tant en milieu rural qu'urbain constitue un élément structurant primordial dans le paysage estrien. Au-delà de son rôle sur le plan environnemental, sa présence agit non seulement à titre de levier économique, mais contribue aussi au développement de la notoriété de la région, tant par la qualité de vie qu'elle

procure, que par l'esthétisme rural unique et la qualité visuelle des paysages. La présence de ces attributs n'est pas étrangère au fait que l'Estrie soit devenue l'une des régions touristiques les plus prisées au Québec.

QUELQUES RÉFLEXIONS D'ORDRE PAYSAGER LIÉES AU PROLONGEMENT DE LA 410

Pour les membres de Paysages estriens, le prolongement de la 410, devrait prendre en compte, dans une optique d'aménagement durable, une condition *sine qua non* : la notion de préservation de paysage. Dans cette optique nous aimerions porter à votre attention certains éléments de réflexion qui, souhaitons-le, devraient être pris en considération par le MTQ dans la réalisation de ce projet et des infrastructures à y être aménagées. Étant donné les difficultés, voire l'impossibilité, de faire marche arrière lorsque des aménagements de cette ampleur sont déjà réalisés, nos préoccupations d'ordre paysager se veulent davantage préventives que réactives.

Nous profitons donc de cette tribune qui nous est offerte afin d'inviter le ministère des Transports du Québec (MTQ) à mettre en application, dans ce projet de prolongement, sa propre vision et son expertise en matière paysagère.

Qu'on le veuille ou non, les autoroutes, souvent considérées comme un mal nécessaire du développement, font dorénavant partie intégrante du paysage. Certes nous reconnaissons que toute construction édifiée dans un paysage donné, qu'il soit ordinaire ou de qualité, modifie celui-ci en créant un nouvel environnement visuel. Les autoroutes n'échappent pas à cette règle avec toutefois une particularité : elles jouent un rôle déterminant dans cette quête de la qualité du paysage puisque c'est bien souvent par elles que les citoyens et les visiteurs découvrent un territoire et ses paysages.

Paysages estriens à l'instar du MTQ, reconnaît que les infrastructures routières constituent des atteintes à la qualité du paysage et que par conséquent, elles ont un effet important sur le milieu et la qualité de vie. La mise en place de telles infrastructures constitue donc un enjeu majeur en matière d'aménagement du territoire. D'ailleurs plusieurs intervenants ont fait état, lors des consultations effectuées dans le cadre du *Plan de transport de l'Estrie 2002-2005* de leurs préoccupations à l'égard de l'impact sur les paysages qu'aurait le prolongement de la 410 et de ses échangeurs, particulièrement dans la vallée de la rivière Massawippi et le secteur est. Soulignons que le MTQ a prévu dans ces secteurs la mise en place de mesures d'atténuation des nouveaux aménagements, particulièrement pour ce qui est des deux ponts qui traverseront la rivière Massawippi.

À cet égard, nous souscrivons entièrement à l'une des orientations contenues dans le *Plan de transport de l'Estrie 2002-2005*, qui vise à *concilier les rapports entre les infrastructures de transport et leur environnement*. Nous souscrivons tant à l'objectif qui le sous-tend qui est de *préserver et mettre en valeur les paysages de la région estrienne*, qu'au moyen retenu qui est de *prévoir des mesures de préservation et de mise en valeur des paysages lors de la construction de nouvelles routes ou du réaménagement des routes existantes*.

De par la topographie de la zone d'étude, la mise en œuvre de mesures de préservation et de mise en valeur des paysages nous apparaît essentielle; tant du point de vue de l'utilisateur de l'autoroute que de l'observateur situé à quelques kilomètres. En effet, en excluant les portions est et ouest de la zone d'étude qui sont en terrain relativement plats, la plus grande proportion du territoire où seront mises en place les infrastructures routières est située sur un alignement de collines d'altitude moyenne visible à une bonne distance, particulièrement dans le secteur du mont Bel-Horizon où les pentes

varient entre 8% et 15%. Nous sommes donc en présence d'une topographie accidentée. À partir de ce secteur, l'autoroute sera donc visible de très loin en raison notamment du plus grand degré de difficulté d'insertion paysagère des futures infrastructures routières prévues dans un tel type de topographie. Nous souhaitons donc que les aménagements paysagers retenus puissent autant intégrer l'infrastructure routière et ses emprises, tout en permettant une accessibilité visuelle de qualité. Étant donné que la nouvelle autoroute ne se superpose pas sur d'anciennes routes, nous croyons que les concepteurs du MTQ auront une plus grande liberté qui leur permettra de prendre en compte les diverses réalités paysagères locales.

De plus, nous sommes d'avis que les interventions du MTQ devraient prendre en considération l'expérience visuelle de l'utilisateur de l'autoroute, particulièrement en direction ouest, puisqu'il profitera, à la hauteur du chemin Bel-Horizon, d'un cadre visuel de qualité, grâce à une percée visuelle ouverte fort intéressante, à l'arrière duquel se profilera la silhouette du mont Orford. Ainsi le prolongement de la 410 permettra, surtout en direction ouest, la découverte de nouveaux paysages et surtout de nouveaux points de vue, qui vont de facto devenir de nouvelles vitrines pour l'Estrie.

Mentionnons que les membres de Paysages estriens sont d'avis que l'application du principe de gestion écologique de la végétation, déjà pratiqué par le MTQ, constitue une avenue fort prometteuse en matière de gestion des paysages autoroutiers. En 1999, la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal débutait une recherche afin de documenter la perception des usagers face aux nouvelles pratiques de gestion écologique le long des autoroutes québécoises. Cette enquête a révélé que les emprises soumises à la gestion écologique avait un impact favorable sur la qualité générale du paysage et permettait même de personnaliser les corridors autoroutiers en donnant une certaine « signature » régionale aux autoroutes. Les emprises soumises à la gestion écologique ont permis une requalification de l'infrastructure autoroutière dans la mesure où la route apparaît moins omniprésente au profit de la végétation des emprises qui accentue l'impression de parcourir un milieu champêtre. Il en ressort que la gestion écologique s'avère être un véritable outil de mise en valeur des paysages régionaux.

Nous aimerions en terminant vous faire part d'une expérience intéressante en matière de protection paysagère qui a cours, en France, depuis 1995. En effet, les autoroutes françaises sont soumises à la *Politique du 1% paysages et développement*. L'objectif de cette politique est de valoriser le paysage et le développement économique des territoires proches des axes autoroutiers, mais aussi d'optimiser les retombées économiques pour les collectivités sises à proximité. Les deux principes recherchés par cette politique sont l'amélioration des paysages perçus depuis l'autoroute et la maîtrise de certains effets négatifs de celle-ci. Ainsi l'état français et le concessionnaire autoroutier affectent 1% du coût total de la réalisation du chantier à des actions de valorisation. Nous croyons que le MTQ pourrait s'inspirer de ce modèle d'aménagement avant-gardiste en matière paysagère dans tous projets de prolongement ou de construction d'autoroutes.

Partenaires financiers et/ou techniques*
octobre 2006

- ◆ Conférence régionale des élus de l'Estrie
- ◆ *Fonds d'action québécois pour le développement durable*
- ◆ Ministère des Transports
- ◆ Ministère des Affaires municipales et des Régions
- ◆ *Tourisme Cantons-de-l'Est*
- ◆ Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
- ◆ Fondation estrienne en environnement
- ◆ *Fédération de l'UPA-Estrie*
- ◆ Syndicat des producteurs de bois de l'Estrie
- ◆ Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut bassin de la Saint-François (RAPPEL)
- ◆ Conseil de la Culture de l'Estrie
- ◆ Conseil régional de l'environnement de l'Estrie
- ◆ Observatoire de l'environnement et du développement durable de l'Université de Sherbrooke
- ◆ Eastern Townships Research Centre

* D'autres entreprises privées, professionnels et organismes contribuent, par leur expertise, à l'un ou l'autre de nos projets : Ville de Sherbrooke-Planification et développement urbain, les MRC d'Asbestos et de Memphémagog, Aménatech-division du groupe SM, Hydro-Québec, Waste Management, Olivier Rohozinski Architectes, l'Association des architectes paysagistes du Québec, le ministère des Affaires municipales et les chambres de commerce de Sherbrooke et de Fleurimont.