

2048803I M

AMENAGEMENT DU TERRAIN RIVERAIN
A LA RNF DE CONTRECOEUR

Serge Lemieux



Pêches et Environnement
Service canadien de la faune
Région du Québec

Le 28 novembre 1978.

QH
77
R4
I43
L452
1978

1. INTRODUCTION

En 1975, le Service canadien de la faune entreprenait l'acquisition des îles de Contrecoeur (carte 1) pour en faire une réserve nationale de faune, dans le but de protéger cet habitat d'une très grande qualité pour la sauvagine et les oiseaux migrateurs en général. A la fin de 1977, 133 hectares étaient acquis soit 77% de la superficie prévue dans le projet d'acquisition initial.

En février 1977, nous faisons l'acquisition d'un terrain riverain dans la paroisse de Contrecoeur, dans le but de disposer d'un pied-à-terre pour faciliter nos déplacements de la terre ferme aux îles (mise-à-l'eau des embarcations, stationnement), ainsi que pour nous permettre d'élaborer un programme d'accueil, et d'information au public.

Ce document présente une esquisse des programmes que nous comptons développer et des structures et aménagements requis pour les réaliser.

2. LE TERRAIN RIVERAIN

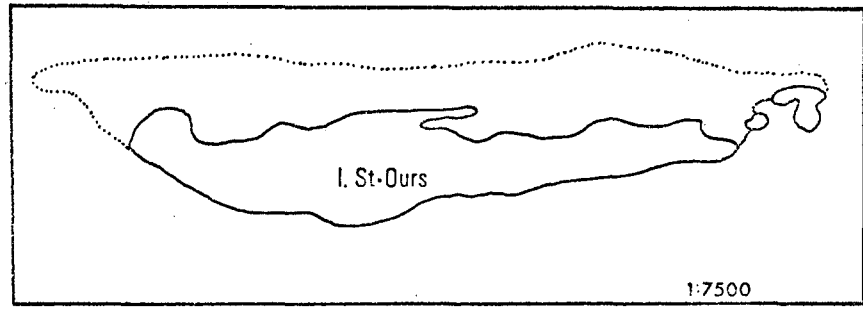
2.1 Description technique

Il s'agit d'un lopin de terre de figure irrégulière, connu et désigné comme étant une partie du lot numéro 161 de la paroisse de Contrecoeur, division d'enregistrement de Verchères.

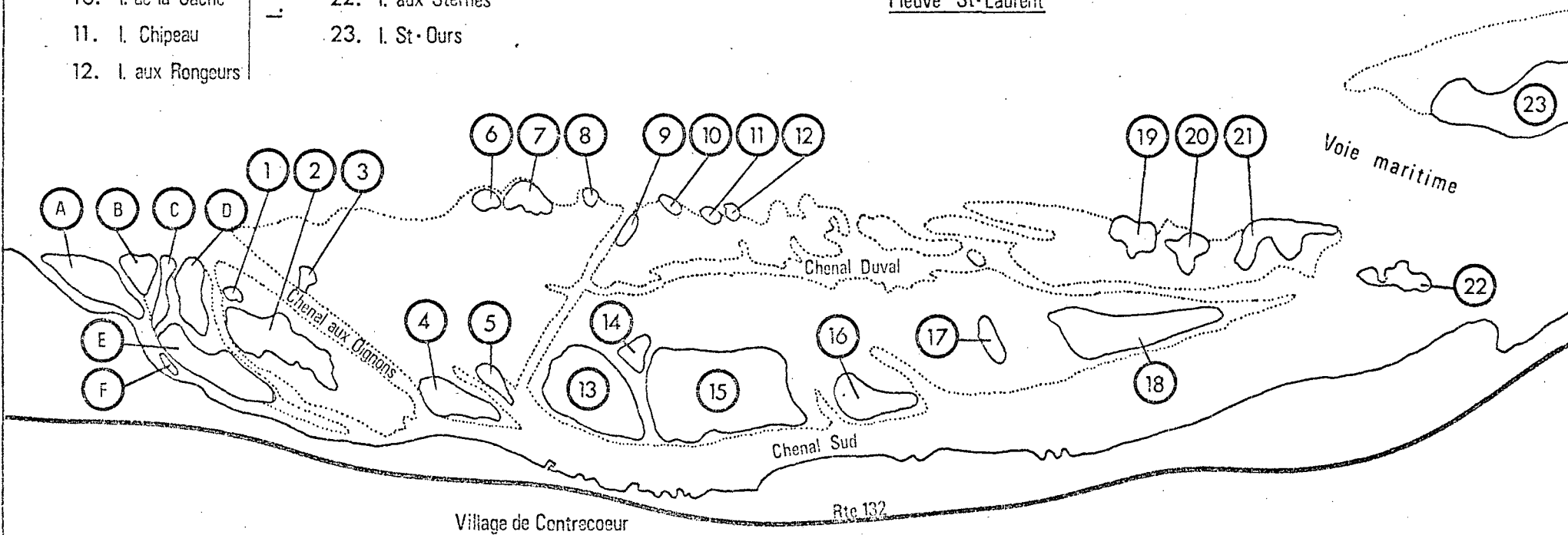
Réserve Nationale de Faune des îles de Contrecoeur, Québec

- | | | |
|--------------------------|-----------------------------|--------------------|
| 1. Îlot de l'Î. aux Rats | 13. Î. Devant l'Eglise | A. Î. au Dragon |
| 2. Î. aux Rats | 14. Îlot Hurteau | B. Î. aux Branches |
| 3. Î. à Plante | 15. Grande Île | C. Î. à Brillant |
| 4. Î. Viau | 16. Î. Rondeau | D. Î. à Bonin |
| 5. Îlot McNicoll | 17. Î. Richard | E. Î. aux Veaux |
| 6. Î. aux Peupliers | 18. Î. aux Boeufs | F. Î. Heureuse |
| 7. Î. Lamoureux | 19. Îlet à Lefebvre | |
| 8. Î. du Pilier | 20. Î. de la Petite Colonie | |
| 9. Lisière boisée | 21. Î. Duval | |
| 10. Î. de la Cache | 22. Î. aux Sternes | |
| 11. Î. Chipeau | 23. Î. St-Ours | |
| 12. Î. aux Rongeurs | | |

Î. aux Morpions



Fleuve St-Laurent



1 : 7500

Ledit lopin de terre est borné au nord-est par le lot 159; au sud-est par une partie du lot 161 et par la route 132 (boul. Marie-Victorin); au sud-ouest par les lots 161, 162-1-8, 162-1-7, 162-1-6, 579-3, 162-2-4, 162-2-10, 162-2-9, 162-2-8 et 481-4 et par le fleuve Saint-Laurent et au nord-ouest par le fleuve Saint-Laurent.

Ledit lopin de terre ainsi décrit mesure environ 180 x 120 mètres pour une superficie précise de 2.1518 hectares (carte 2). On trouvera en annexe 1, la description légale complète du terrain.

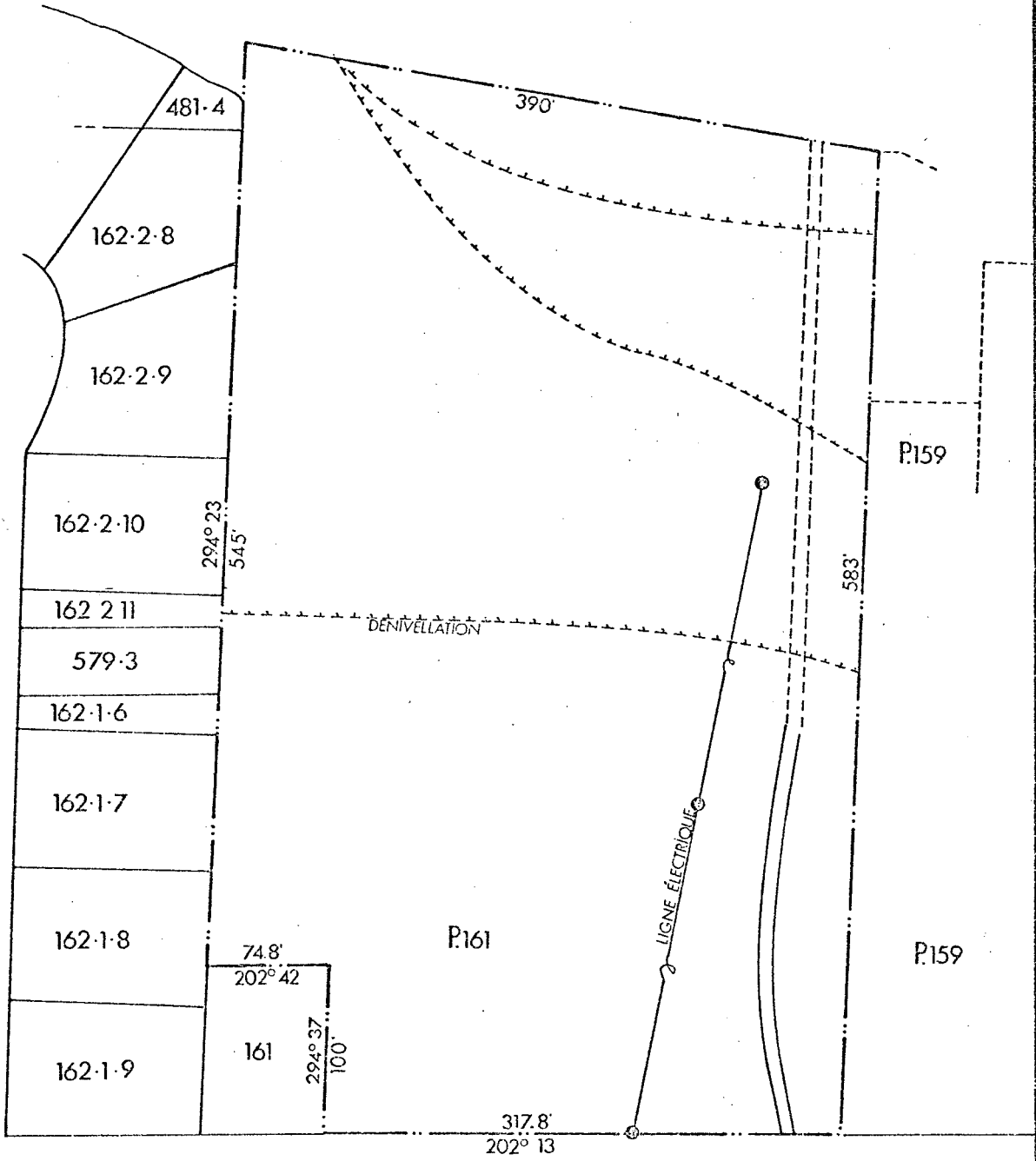
2.2 Les servitudes

2.2.1. En faveur de The Shawinigan Water and Power Co. (Hydro-Québec).

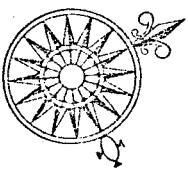
2.2.2. En faveur de Arthur Hurteau; servitude de droit de passage à pied et en voiture pour communiquer de la route 132 au fleuve Saint-Laurent (Annexe 1)

Cette dernière servitude m'apparaît plutôt gênante dans la perspective d'instaurer un programme d'activités éducatives et récréatives. En effet, elle permettrait à la personne concernée d'échapper à notre contrôle de l'accès à ce terrain. Or, avec des investissements de plusieurs milliers de dollars et une surveillance qui se limite à de bonnes portes et de bonnes serrures, je vois mal comment nous pourrions continuer à assurer un minimum de sécurité.

Fleuve Saint-Laurent



← Contrecoeur route 132 Tracy →



0 100pi.
0 20m

Terrain riverain R.N.F. Contrecoeur

D'autre part, les agissements de cette personne, perçus par un public-visiteur limité par une réglementation seraient rapidement interprétés comme un passe-droit inexplicable ou inadmissible. Ce "favoritisme" n'est pas souhaitable pour le maintien de l'harmonie dans nos relations avec les résidents de la région et l'électorat en général.

Nous débuterons d'ici peu une négociation en vue d'acquiescer cette servitude.

2.3 Description des artefacts (carte 2)

Deux bâtiments (une maison et un hangar) s'y trouvaient lors de l'acquisition. Ils ont été brûlés et les décombres enlevés.

Un chemin d'environ 3 mètres de largeur existe et demeure encore utilisable dans sa portion qui joint la route 132 au site des deux bâtiments mentionnés. La portion nord-ouest qui donne accès au fleuve Saint-Laurent se résume à un étroit sentier broussailleux.

Les trois poteaux qui supportaient la ligne électrique qui desservait la maison persistent encore.

2.4 Description écologique

2.4.1 Le relief

C'est un terrain accidenté qui se présente sous la forme

d'un étagement de quatre terrasses, du fleuve à la route 132 (carte 2). La dénivellation entre les trois premières terrasses est relativement faible, alors qu'elle apparaît beaucoup plus intense entre la troisième et la quatrième (3 à 4 mètres).

2.4.2. La végétation

Les deux premières terrasses subissent les inondations printannières et conservent un fort taux d'humidité durant toute la saison de végétation. Les plantes semi-aquatiques prédominent (*Carex*, *Phalaris*) et les arbustes y sont peu nombreux probablement à cause de l'effet mécanique des glaces.

La troisième terrasse représente environ 25% de la superficie du terrain. La strate arbustive y est beaucoup plus dense et diversifiée que chez les deux premières. On y rencontre des essences comme l'aulne (*Alnus sp.*), le saule (*Salix sp.*) et le cornouiller (*Cornus sp.*). Un petit peuplement de peuplier (*Populus sp.*) et quelques gros saules ajoutent une valeur récréative certaine à cette terrasse. La strate herbacée, très diversifiée, est dominée par les composées, mais présente tout de même une forte proportion de plantes diverses (*Rubus*, *Lythrum*, *Heracleum*, etc.) caractéristiques de la phase phytosociologique de regain subséquente à celle des composées (*Aster* et *Solidago*).

La quatrième terrasse correspond à plus de 60% de la superficie totale du terrain. Elle est très nettement dominée par les composées. Quelques grands arbres isolés y croissent, ainsi que des formations très denses de Sumac vinaigrier (*Rhus typhina*). Ces dernières constituent une caractéristique végétale de la région du sud-ouest du Québec et offrent un grand intérêt esthétique.

3. BUTS ET OBJECTIFS DU PROJET

3.1 Aménager des installations de manière à offrir au public-visiteur des moyens et des services pour connaître et apprécier la RNF de Contrecoeur tout en se détendant et en se récréant.

3.1.1 En construisant un chemin reliant la route 132 au fleuve Saint-Laurent.

3.1.2 En aménageant au bout du chemin, un espace suffisamment grand pour permettre à une voiture tirant une remorque de manoeuvrer pour la mise-à-l'eau d'une embarcation.

3.1.3 En aménageant un parc de stationnement avec une section réservée aux voitures avec remorque, aux autobus, etc.

3.1.4 En aménageant un quai destiné à recevoir les petites embarcations de même qu'un bac qui servira à des visites guidées de

la RNF de Contrecoeur.

- 3.1.5 En aménageant une rampe de mise-à-l'eau pour petites embarcations et pour le bac.
- 3.1.6 En construisant un Poste d'accueil ou Centre de Nature.
- 3.1.7 En installant près de la route 132 des panneaux et des affiches identifiant le site, de même que les services offerts.
- 3.1.8 En installant sur tout le territoire un système de signalisation et d'information uniforme.
- 3.1.9 En aménageant les portions de terrains vagues avec des plantations d'arbres et d'arbustes destinées à améliorer l'attrait du site pour les oiseaux migrateurs et la faune en général tout en formant un écran au bruit provenant de la circulation sur la route 132 et en améliorant l'esthétique des lieux et la qualité du paysage.
- 3.1.10 En aménageant un réseau de sentiers couvrant plusieurs habitats (Champs de composées, plantations, zones arbustives et arborescentes et marais) et conduisant au quai.
- 3.1.11 En aménageant une tour d'observation protégeant les utilisateurs des intempéries.

3.2 Aménager des installations de nature à faciliter le va-et-vient nécessaire entre les îles et la terre ferme pour l'application de notre programme de surveillance de la réserve et pour la réalisation de notre programme d'aménagement.

3.2.1 En construisant un hangar à bateaux attenant au quai.

3.2.2. En construisant une remise pour ranger les embarcations et l'équipement durant l'hiver.

4. LES PROGRAMMES

4.1 Programme de surveillance de la réserve.

Ce programme a pour but de sensibiliser la fraction de la population qui utilise les îles de Contrecoeur à l'importance et la fragilité de cet habitat particulièrement propice à la sauvagine. C'est aussi par ce programme que nous réalisons notre mandat de protéger la faune et ses habitats en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, de la Loi sur la faune du Canada et de leurs règlements.

Pour ce faire nous effectuons des patrouilles, la plupart du temps en embarcation, surtout durant les périodes critiques de l'année, soit de la mi-avril à la fin octobre.

4.2 Programme d'activités récréatives et éducatives.

4.2.1 Offrir un accès au fleuve Saint-Laurent à un public-visiteur désireux d'apprécier l'aspect naturel et sauvage de cet écosystème constitué par la "région" des îles de Contrecoeur. Ce programme s'adresse tout particulièrement aux chasseurs à l'automne.

4.2.2 Offrir au public l'opportunité de nouer contact avec la nature des îles de Contrecoeur en lui proposant une visite guidée des îles au moyen d'un bac et animée par un naturaliste.

4.2.3 Offrir au public qui ne peut bénéficier d'une visite guidée certains services propres tout-de-même à apprécier de loin, l'écosystème des îles et l'intérêt du paysage;

- En lui permettant de nouer contact avec les habitats et la faune de ce terrain riverain au moyen de sentiers et avec l'aide de naturalistes.
- En lui offrant l'accès à un Centre de nature où il pourra puiser une information susceptible d'éveiller chez lui le besoin de jouir du spectacle de la faune, d'apprécier la nature qui l'entourne partout où il se trouve et d'en connaître un peu plus sur cette nature enfin démystifiée.

5. LES CONTRAINTES

5.1 La contrainte philosophique

Un principe très général résume à merveille nos limites et nos contraintes:

LE BON SENS ECOLOGIQUE

Ca veut dire quoi?

Cela veut dire qu'il faut nous conduire de façon exemplaire, afin de démontrer à tous que l'action de l'homme sur son milieu n'est pas nécessairement préjudiciable à la faune et à ses habitats.

Pour concrétiser cette abstraction, nous énumérons ici les contraintes qui sautent aux yeux. Toutefois nous ne prétendons pas fixer ainsi les limites de nos activités. Certaines contraintes surgiront au fur et à mesure que se dérouleront les opérations. Enfin, les contraintes qui relèvent de choses très précises, d'aménagements particuliers, seront précisées dans le chapitre suivant, là où figureront les installations concernées.

5.2 Les contraintes qui sautent aux yeux

5.2.1 Préserver l'intégrité des rives

En d'autres mots, ne pas ériger d'installations ou de structures qui aient un caractère permanent. Dans la mesure du possible, restreindre au minimum notre impact sur le milieu. En

fait, nous devrions pouvoir dire au public-visiteur que si toutes les installations nautiques qui existent sur les rives du fleuve étaient aménagées comme les nôtres, les habitats marécageux n'en seraient pas rendus à une situation aussi critique.

5.2.2 Respecter l'intégrité de tous les habitats.

- Sauver le plus d'arbres possible. Ainsi, au sein d'un espace prévu pour un stationnement, chaque arbre de plus de 6" de diamètre devrait se voir protégé par un ilôt, quitte à perdre un peu d'espace.
- Le "Bulldozer" devra se limiter à bouleverser le strict minimum. Ainsi, nous n'avons pas besoin d'un chemin de 7 mètres de largeur avec des fossés de 3 mètres de largeur et de 2 mètres de profondeur de chaque côté.
- Le tracé des sentiers devra être sinueux de façon à couper le moins d'arbres et d'arbustes possible.

5.2.3 Les installations devront posséder un cachet architectural et seront construites avec des matériaux comme le bois et la pierre. Restreindre le plus possible l'usage du béton et de l'acier.

5.2.4 Cette escale se voudrait un oasis de paix. Il nous faut éviter le plus possible de mêler les gens qui circulent à

pied aux automobiles. En d'autres mots, les chemins d'un côté et les sentiers de l'autre.

- 5.2.5 Il faudra souvent avoir recours à des compromis. L'un des plus fréquents sera l'esthétique et l'impact sur le milieu versus la résistance et la durabilité de l'installation. L'un ne devrait que rarement céder devant l'autre. Il suffit de trouver le compromis équitable.
- 5.2.6 Nous nous attendons à disposer de programmes pour lutter contre le chômage. Nous devons tenter un effort spécial pour planifier des aménagements qui requièrent beaucoup de main-d'oeuvre et peu de capitaux.
- 5.2.7 Toutes les installations nautiques, de même que celles au niveau du marais devront être conçues de façon telle que nous puissions les déplacer pour les ranger sur la troisième terrasse pour l'hiver. Les devis devront fournir une solution non seulement à la mobilité des structures mais aussi aux moyens à utiliser pour les déplacer. Nous devons identifier les espaces de rangement, ainsi que les parcours à suivre pour minimiser l'impact sur le milieu. Seule la rampe de mise-à-l'eau fera exception à cette règle.

6. DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS

Dans cet exposé nous procédons à une description des divers aménagements tels qu'illustrés sur la carte 3.

6.1 Plantations pare-bruit

Plantation serrée de conifères. Les devis relatifs à un tel aménagement ne sont pas de notre compétence. Une consultation du Service des forêts, Gestion de l'Environnement, sera nécessaire. Cet aménagement, quoique souhaitable, n'est toutefois pas prioritaire. Plusieurs années seront nécessaires pour que les arbres atteignent une taille suffisante pour servir d'écran au bruit. Par contre, l'esthétique du site y gagnera et ces secteurs constitueront de nouveaux habitats pour une avifaune bien particulière.

6.2 Chemin d'accès

L'élargissement à la jonction de la route 132 ne figure pas sur le plan, mais s'avère nécessaire.

Contrainte: La largeur du chemin ne devrait pas excéder 4,7 mètres et les fossés devraient être discrets.

6.3 Panneaux d'identification

Il s'agit des panneaux standards (lettres blanches sur fond bleu). Il faudra vérifier sur place leur localisation de façon à nous assurer

qu'ils soient bien visibles et facilement repérables pour les automobilistes qui roulent dans les deux directions.

6.4 Signalisation

Le plan de signalisation reste à faire. D'autres structures viendront s'ajouter à celles qui figurent sur la carte.

Contrainte: l'îlot de verdure auquel réfère le chiffre 4 sur la carte constitue une contrainte. En effet, on y retrouve les plus gros arbres de la propriété. Peu importe les facteurs qui entreront en ligne de compte dans la localisation et la construction du stationnement, ces arbres devront toujours être protégés par un îlot.

6.5 Peuplement de sumac vinaigrier

Il s'agit d'une formation végétale qui représente un grand intérêt tant au niveau écologique qu'esthétique. La même contrainte qu'à l'item précédent s'applique.

6.6 Stationnement pour le public en général.

Contrainte: Il ne s'agit pas d'un stationnement à forte densité. D'une capacité d'environ 20 voitures, il doit offrir un maximum d'espace, une circulation à sens unique et un paysagement exemplaire.

6.7 Stationnement pour véhicules avec remorque, autobus, etc.

Nous pensons surtout à offrir aux chasseurs et aux autres utili-

sateurs des installations nautiques un espace de stationnement adéquat pour leur véhicule et leur remorque.

Contrainte: Cet aménagement nécessite beaucoup d'espace, car les manoeuvres avec une remorque sont très difficiles. Il faut songer que l'utilisateur ira d'abord mettre son embarcation à l'eau pour ensuite aller se garer et qu'il devra retourner chercher son embarcation avant de repartir. Idéalement, l'utilisateur ne devrait avoir à faire marche arrière qu'au moment de la rentrée et de la sortie du bateau.

6.8 Directions de la circulation

Les directions proposées ne constituent pas une contrainte, en ce sens qu'on peut les modifier. Toutefois, une circulation à sens unique s'avérerait souhaitable.

6.9 Table d'orientation

Constuite en bois et en harmonie avec l'architecture des bâtisses et les normes suivies pour les autres structures de signalisation. Localisation suggérée seulement.

6.10 Entrée du Centre de nature

6.11 Centre de nature

- Contraintes:
- Architecture moderne utilisant surtout le bois
 - Superficie du plancher: Ordre de grandeur suggéré

sur le plan

- Localisation près du stationnement sur la terrasse la plus haute.

6.12 Abri

6.13 Sentier de la plantation

Les normes de construction restent à être déterminées

6.14 Plantation ornementale et éducative

Voir item 6.1

Aménagement qui peut varier en étendue et dont la forme et la localisation peuvent se plier aux exigences créées par des aménagements plus prioritaires.

6.15 Début du réseau de sentier

C'est également la sortie du Centre

6.16 Tour d'observation

Nous en déterminerons les normes plus tard. Il s'agit d'une structure surélevée qui permet d'apercevoir les îles par-delà la cime des arbres.

Contraintes:

- Choisir le site avec soin de façon à bénéficier d'une éclaircie naturelle dans les ramures des arbres.
- Nécessité d'un toit et d'une protection latérale contre le vent.
- En bois et style en harmonie avec les autres bâtisses.
- Localisation sur la terrasse la plus haute pour bénéficier de la moindre élévation naturelle.

La localisation exacte reste à être déterminée. Nous ne rejetons pas l'idée que cette structure soit incorporée au Centre de nature.

6.17 Escalier du sentier des peupliers

Comme la dénivellation se révèle très accentuée à cet endroit, il nous faudra recourir à un aménagement du genre. L'orientation de cet escalier peut varier, de même que sa forme générale. Une étape à toutes les dix ou 15 marches nous paraît souhaitable et de nature à permettre aux visiteurs une perception assez particulière de l'habitat et du paysage.

6.18 Sentier des peupliers

Contrainte: Tel qu'exposé dans les contraintes générales, l'aménagement d'un sentier requière toute une série de précautions. Le tracé doit être souple de façon à minimiser la coupe d'arbres et d'arbustes. Si un revêtement de surface ou une passerelle sont nécessaires, nous devons penser continuellement à réduire le plus possible la détérioration

des arbords immédiats des sentiers causée par le va-et-vient de la main-d'oeuvre.

6.19 et 6.20 Sentier du marais

Mêmes remarques qu'au précédent.

Contrainte: La construction d'un trottoir sur pilotis (Board-walk) dans le marais nécessite encore plus de précautions que dans une situation en milieu forestier. L'obligation de transporter des matériaux assez lourds et la fragilité de l'habitat au moindre piétinement représentent des risques élevés d'échec. Celui-ci se manifeste d'une manière évidente lorsque le trottoir terminé, le visiteur ne peut que contempler une bande de 3 mètres de largeur complètement bouleversée et jonchée de débris de chaque côté du trottoir.

L'eau et les glaces nous imposent une autre contrainte. Il faudra enlever ce trottoir à l'automne et le remettre au printemps. Il s'agit de concevoir un devis en conséquence.

6.21 Remise

Normes: Les dimensions requises sont exprimées par le plan. Nous voulons y loger un bac et deux embarcations de près de 6,5 mètres de longueur.

Contraintes: Les mêmes que pour les autres bâtisses; homogénéité

dans le choix du style architectural et des matériaux utilisés. Nécessité de la localiser sur la troisième terrasse pour faciliter les manoeuvres de rangement. Une localisation du côté sud-ouest semble judicieuse puisque la proximité d'une maison privée assure une certaine protection contre le vandalisme. Compte tenu des dimensions, il nous faut choisir un endroit dépourvu d'arbres.

6.22 Chemin privé

Nécessaire pour transporter les embarcations du quai à la remise. Chemin à utilisation restreinte; ce qui signifie que sa largeur sera minimale et que le revêtement de surface ne sera peut-être pas nécessaire si le substrat se révèle suffisamment herbeux et ferme.

Contrainte: Tôt ou tard les sentiers traversent ce chemin. Nécessité de soigner le coup d'oeil.

Il faudra identifier les sites aux abords de ce chemin qui pourront recevoir durant l'hiver les sections du quai et des trottoirs, que nous devons ranger sur la troisième terrasse pour éviter les problèmes reliés aux crues et aux glaces.

6.23 Accès au quai pour piétons

Contraintes:

- Voir 6.19 et 6.20 pour les contraintes reliées à la construction
- Les variations du niveau de l'eau pourraient amener des contraintes au niveau du mode de support.

- Prévoir un devis permettant le rangement de la section en bois sur la troisième terrasse pour l'hiver.
- L'espace de rangement et les manoeuvres requises pour déplacer les structures amènent une contrainte au niveau de l'environnement. Il faudra déterminer les moyens à utiliser et le parcours à suivre de façon à minimiser l'impact sur le milieu.

6.24 Chemin d'accès au quai pour véhicules

Prolongation naturelle du chemin d'accès

Contraintes: Choisir le tracé de façon à éviter les arbres et les formations végétales de valeur. Les mêmes contraintes qu'en 6.2 s'appliquent.

6.25 Rampe de mise-à-l'eau

Contraintes:

- Les dimensions permettront la mise-à-l'eau d'un bac.
- Les devis reflèteront notre souci d'aménager une structure qui ne soit pas permanente. En d'autres mots, il faudrait que nous puissions à n'importe quel moment, retirer cette structure et un minimum de temps, avec un minimum d'équipement et en ne laissant aucune cicatrice irréversible sur l'habitat. Toutefois, il n'entre pas dans nos intentions de ranger cette structure à chaque automne. Nous devons la concevoir pour qu'elle résiste à toutes les pressions naturelles d'une année complète. La "non-permanence" de cet aménagement relève d'une question

de principe et de philosophie. Il demeure que ce principe s'avère une contrainte prioritaire qui ne devrait pas subir de compromis, hors l'impossibilité technique de le satisfaire.

6.26 Quai

Normes: Nous devons les établir. Nous devons pouvoir y accoster un bac et de petites embarcations.

- Contraintes:
- Variation annuelle du niveau de l'eau
 - Mobilité pour le rangement l'hiver
 - Sécurité pour le public qui l'utilisera
 - Matériaux rustiques et cachet architectural.

6.27 Hangar à bateaux

Normes: - Espace pour deux embarcations d'au moins 6 mètres de longueur par 2 mètres de largeur.

- Contraintes:
- Mobilité pour le rangement l'hiver. Hangar flottant
 - Bois et cachet architectural
 - Localisation en eau suffisamment profonde et à l'écart de la portion du quai accessible au public.

Ce type de construction semble abondant dans la région et revêt plusieurs formules. Il s'agit de trouver la bonne et d'en arriver à un

amalgame pratique et si possible, exemplaire.

6.28 Bac pour les visites guidées des îles.

6.29 Chenail d'accès

Contraintes: Il s'agit là de l'aménagement le plus "coupable" que nous devons réaliser. En effet, le creusage d'une portion de la rive détruit l'habitat marécageux pour bon nombre d'années. Il nous faut donc en réduire le plus possible l'étendue en étudiant toutes les possibilités qui s'offrent pour la localisation des diverses unités de nos installations nautiques.

- Suffisamment profond pour le bac durant toute la période où nous l'utiliserons.
- Conçu de façon à rendre possible la mise-à-l'eau d'une embarcation quelque soit la variation du niveau de l'eau.
- Conçu, si possible, pour éviter d'avoir à refaire un draguage à chaque année.

6.30 Espace pour la manoeuvre de mise-à-l'eau

Dimensions suffisantes pour la manoeuvre avec une automobile tirant une remorque.

Cet espace communiquera avec le chemin conduisant à la remise, mais sera fermé par une barrière.

7. PRIORITES ET ETAPES DE REALISATION

7.1 Aménagements minimum pour le personnel du SCF

- 7.1.1 Accès au fleuve (items 2 et 24)
- 7.1.2 Espace de manoeuvre (item 30)
- 7.1.3 Rampe de mise-à-l'eau réduite (item 25)
- 7.1.4 Quai réduit (item 26)
- 7.1.5 Hangar à bateaux (item 27)
- 7.1.6 Chenail réduit (item 29)

7.2 Aménagement, phase finale, pour le personnel du SCF

- 7.2.1 Remise réduite (item 21)
- 7.2.2 Chemin d'accès à la remise (item 22)

7.3 Aménagement pour le public: phase 1

- 7.3.1 Stationnement pour voitures seulement (item 6)
- 7.3.2 Panneaux d'identification (item 3)
- 7.3.3 Signalisation (item 4)
- 7.3.4 Kiosque d'information réduit (item 11)
- 7.3.5 Plate-forme d'observation réduite (item 16)

7.4 Aménagement pour le public: phase 2

- 7.4.1 Présence d'un naturaliste les jours d'affluence
- 7.4.2 Sentier des peupliers avec signalisation (items 17 et 18)
- 7.4.3 Passerelle et sentier conduisant au quai (item 23)

7.5 Aménagement pour le public: phase 3

7.5.1 Centre de nature réduit (item 11)

7.5.2 Tour d'observation (item 16)

7.5.3 Sentier du marais avec trottoir sur pilotis (items 19 et 20)

7.6 Aménagement pour le public: phase 4

7.6.1 Stationnement pour remorques et autobus (item 7)

7.6.2 Quai plus grand et plus sécuritaire (item 26)

7.6.3 Ilots de verdure pour protéger les arbres (item 4)

7.6.4 Accès conçus pour recevoir du public (item 24)

7.7 Aménagement pour le public: phase 5

7.7.1 Visite des îles en bac (item 28)

7.7.2 Quai pour recevoir un bac (item 26)

7.7.3 Hangar à bateaux relocalisé (item 27)

7.7.4 Chenail adéquat pour les manoeuvres du bac (item 29)

7.7.5 Rampe de mise-à-l'eau adéquate pour la rentrée du bac (item 25)

7.7.6 Remise agrandie pour recevoir le bac (item 21)

7.8 Aménagement pour le public: phase finale

7.8.1 plantations pare-bruit (item 1)

7.8.2 Plantations ornementales et éducatives (item 14)

7.8.3 Sentier des plantations (item 13)

7.8.4 Aménagement paysager général

8. CONCLUSION

Cette proposition d'aménagement du terrain riverain de la RNF de Contrecoeur présente une série de structures dont l'assemblage de certaines seulement permet d'opérer un premier programme d'information au public. Au fur et à mesure que nous pourrons greffer de nouvelles structures à l'assemblage de base il nous sera possible d'améliorer la qualité et l'intensité du programme. Ainsi, commençant avec un simple programme d'information, pour passer ensuite à l'accueil, parviendrons-nous enfin à un véritable programme d'interprétation de la nature.

Nous insistons sur l'absolue nécessité de considérer ce travail comme étant essentiellement une "vision" de ce que nous pouvons faire avec ce terrain. Les structures, suggestions, conseils ou aménagements quels qu'ils soient que nous proposons, ne signifient autres choses que des moyens pour réaliser nos buts. Cela veut dire que l'essence de cette proposition réside beaucoup plus dans les idées qui charpentent le programme que dans la manière de les réaliser.

Nous croyons avoir suffisamment bien explicité les principes et les contraintes qui gouvernent nos actions pour qu'ils soient bien compris par ceux qui auront à planifier et à réaliser le projet. Ceci étant acquis, rien n'empêche d'abandonner l'idée d'une structure ou d'un aménagement quelconque que nous suggérons au profit d'un autre qui leur sera supérieur, ou plus rentable, ou plus économique. Il y va de même pour la localisation des aménagements. Bien que nos suggestions soient fondées tant sur des arguments écologiques ou autres que sur une intuition d'écologiste, elles n'en constituent pas pour autant un dogme de foi. Autrement dit, on peut placer à gauche ce qui est à droite et vice-versa, non pas pour le plaisir de changer, mais si on peut ainsi atteindre plus adéquatement nos objectifs.

ANNEXE 1

DESCRIPTION

Un certain lopin de terre de figure irrégulière, situé en la municipalité de la paroisse de Contrecoeur, connu et désigné comme étant une partie du lot numéro CENT SOIXANTE ET UN (P. 161) aux plan et livre de renvoi officiels de la paroisse de Contrecoeur, division d'enregistrement de Verchères;

Commençant à un point où il y a un repère d'arpentage lequel point, étant situé à l'intersection de la ligne séparative des lots 159 et 161 et de la limite nord-ouest de la route no. 3 (boul. Marie-Victorin).

Dudit point de départ ainsi déterminé, suivant la limite nord-ouest de la route no. 3 (boul. Marie-Victorin), selon un azimuth de $202^{\circ}13'$, une distance de trois cent dix-sept pieds et huit dixièmes de pied (317.8 pi., soit, 96.86 m.) jusqu'à un point où il y a un repère d'arpentage; de là, suivant une ligne ayant un azimuth de $294^{\circ}37'$, une distance de cent pieds (100 pi., soit 30.48m) jusqu'à un point où il y a un repère d'arpentage; de là, suivant une ligne ayant un azimuth de $202^{\circ}42'$, une distance de soixante-quatorze pieds et huit dixièmes de pied (74.8 pi., soit 22.79m.) jusqu'à son intersection avec la ligne séparative des lots 161 et 162-1-8 où il y a un repère d'arpentage; de là, suivant la dernière ligne séparative

mentionnée et la ligne séparative des lots 161, 162-1-7, 162-1-6, 579-3, 162-2-11, 162-2-10, 162-2-9, 162-2-8 et 481-4, selon un azimut de $294^{\circ}23'$, une distance de cinq cent quarante-cinq pieds (545 pi., soit 166.11 m.) jusqu'à son intersection avec la rive du fleuve Saint-Laurent; de là, suivant la rive du fleuve Saint-Laurent dans une direction générale nord-est, une distance de trois-cent quatre-vingt-dix pieds (390 pi., soit 118.87 m.) jusqu'à son intersection avec la ligne séparative des lots 159 et 151; de là, suivant la dernière ligne séparative mentionnée, selon un azimut de $113^{\circ}53'$, une distance de cinq cent quatre-vingt-trois pieds (583 pi., soit 177.69 m.) jusqu'au point de départ.

Ledit lopin de terre est borné au nord-est par le lot 159, au sud-est par une partie du lot 161 et par la route no. 3 (boul. Marie-Victorin), au sud-ouest par les lots 161, 162-1-8, 162-1-7, 161-1-6, 579-3, 162-2-11, 162-2-10, 162-2-9, 162-2-8 et 481-4 et par le fleuve Saint-Laurent et au nord-ouest par le fleuve Saint-Laurent.

Ledit lopin de terre ainsi décrit forme une superficie de six arpents et deux cent quatre-vingt-quatorze millièmes d'arpent (6.294 arp., soit 21,518.53 mètres carrés).

Le tout tel que montré par un liséré vert sur un plan et une description technique préparés par Maurice Martineau, arpenteur-géo-

mètre, en date du quinze septembre mil neuf cent soixante-seize et dont copie demeurera annexée à la minute des présentes après avoir été reconnue véritable par les parties et signée par eux et le notaire soussigné pour identification.

Tel que le tout se trouve présentement, avec tous droits et servitudes y attachés et plus spécifiquement les servitudes suivantes:

1o: servitude en faveur de The Shawinigan Water & Power Co. enregistrée audit bureau d'enregistrement sous le no. 57 180;

2o: servitude de droit de passage à pieds et en voiture pour communiquer de la route 3 au fleuve St-Laurent, ce droit devant être exercé à l'endroit fixé par le titre de M. Arthur Hurteau, vente devant Me J.T. Beaudet, notaire, le premier juillet mil neuf cent cinquante-trois et enregistrée audit bureau d'enregistrement sous le no. 57 646, lequel droit de passage semble être localisé sur le susdit plan.

Terrain riverain R.N.F. Contrecoeur

↑ Contrecoeur

Route 132

Tracy ↓

Légende

- Structures à aménager
- Limite cadastrale du terrain
- Chemin privé
- Courbe de niveau (Dénivellation)
- Secteur boisé
- Plantation
- Arbres et arbustes à conserver

- 1 Plantation pare-bruit
- 2 Entrée
- 3 Panneaux d'identification de la réserve
- 4 " de signalisation
- 5 Bosquet de vinaigriers
- 6 Stationnement (public)
- 7 " (remorques, autobus, etc.)
- 8 Direction de la circulation
- 9 Table d'orientation
- 10 Entrée du centre d'accueil
- 11 Centre d'accueil (modules)
- 12 Abri
- 13 Sentier de la plantation
- 14 Plantation ornementale et éducative
- 15 Sortie du centre d'accueil
- 16 Tour d'observation
- 17 Escalier ou sentier des peupliers
- 18 Sentier des peupliers
- 19 " du marais
- 20 " " (portion sur passerelle)
- 21 Remise pour l'équipement
- 22 Chemin privé
- 23 Accès au quai pour piétons
- 24 Chemin d'accès au quai pour véhicules
- 25 Rampe de mise à l'eau pour petites embarcations
- 26 Quai
- 27 Hangar à bateaux
- 28 Embarcation (Bac) pour visite guidée des îles
- 29 Chenail d'accès
- 30 Espace de manoeuvre

0 25m

