

Une carte de l'utilisation du sol de Rimouski

Paul Bussièrès and Louis Trotier

Volume 10, Number 19, 1965

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/020569ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/020569ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this note

Bussièrès, P. & Trotier, L. (1965). Une carte de l'utilisation du sol de Rimouski. *Cahiers de géographie du Québec*, 10(19), 122-128.
<https://doi.org/10.7202/020569ar>

hospice pour les vieillards. Le village est donc pourvu de la plupart des services les plus importants, compte tenu de son rôle de chef-lieu. On peut prévoir, pour Angmagssalik, un éventuel attrait touristique.

Conclusion

À Rankin Inlet, le gouvernement canadien a fait de grands efforts pour former, en quelques années, un village le plus moderne possible. En général, on peut dire qu'il a réussi dans son entreprise, en surmontant des difficultés de taille, comme, par exemple, ce qui a trait aux communications, la pauvreté du gibier, la difficulté en ravitaillement. Il est probable que la situation, encore imparfaite, sera améliorée dans l'avenir et que Rankin Inlet pourra un jour attirer des touristes, même européens, grâce à sa beauté naturelle et sauvage.

Angmagssalik, lui, peut être déjà considéré comme une petite ville dans le sens le plus moderne et européen du terme. L'administration danoise prévoit améliorer encore la situation, spécialement en développant des communications d'été avec l'Europe. En 1963, on construisait un quai pour les navires ; aujourd'hui le port est déjà très actif.

Les deux exemples de Rankin Inlet et d'Angmagssalik témoignent de l'intérêt des peuples à faire entrer de plus en plus l'Arctique dans le giron de la vie moderne.

Silvio ZAVATTI,
*Istituto Geografico Polare,
Cittànova Marche (Italie).*

Une carte de l'utilisation du sol de Rimouski

La confection d'une carte de l'utilisation du sol de Rimouski fut entreprise dans le cadre du programme d'études du stage d'initiation à la recherche et à l'observation sur le terrain (SIROT) de l'Institut de géographie, tenu à Cap à l'Orignal, près du Bic, en septembre 1965, et fut complétée au Laboratoire de cartographie de ce même Institut. La présente note a pour objet de commenter cette carte du point de vue méthodologique et du point de vue géographique.

1. Méthodologie

Quarante élèves de deuxième et de troisième année de licence de géographie, sous la direction des deux auteurs de cette note, participèrent à l'enquête sur le terrain. Du début jusqu'à la fin du travail, l'opération se fit en quatre temps et comporta sept étapes.

Quelque deux semaines avant l'enquête proprement dite, les auteurs se rendirent à Rimouski reconnaître les lieux. Une journée passée à circuler en automobile le long de toutes les rues de la ville permit de se faire une idée juste de la variété et des dimensions du territoire à l'étude : la configuration et l'étendue de l'espace urbain, la densité relative de l'habitat, le nombre et le poids relatif des diverses fonctions. En cours de route, ces constatations étaient portées sur une carte à l'échelle de 800 pieds au pouce et devaient fournir en fin de journée une carte schématique de l'utilisation du sol qui allait servir de document de base dans l'organisation de l'enquête par les élèves.

Celle-ci se déroula en quatre phases durant la journée du 17 septembre. Comme il était nécessaire d'initier les élèves à la méthode d'enquête et qu'il

paraissait très souhaitable de les informer, préalablement au travail par groupes dans des secteurs distincts de la ville, des conditions historiques et géographiques du développement de la ville de même que de ses principales caractéristiques géographiques, l'avant-midi fut consacré à un double exposé en classe et à une randonnée à travers l'agglomération.

La première partie de l'exposé porta, comme il vient d'être dit, sur la géographie de Rimouski. Avec documents cartographiques et statistiques à l'appui furent présentés les grands traits du milieu naturel, les données fondamentales de l'évolution, de la composition et des mouvements de la population, les principales caractéristiques des structures et des fonctions urbaines. La méthode de l'enquête elle-même fut présentée en deuxième partie. Cette méthode, mise au point à la suite de la visite antérieure des auteurs à Rimouski, comporte : 1° la définition des catégories d'utilisation du sol ; 2° la délimitation des secteurs d'enquête ; et 3° l'organisation de l'enquête sur le terrain. En voici une brève description.

Après examen et discussion de la carte schématique, dix catégories d'utilisation du sol furent retenues et des couleurs choisies pour chacune d'elles :

1. industries et cours industrielles (violet) ;
2. commerces de détail (rouge) ;
3. commerces de gros, cours commerciales et entrepôts (rose) ;
4. institutions publiques et privées (bleu) ;
5. services professionnels et bureaux d'affaires (brun) ;
6. résidences unifamiliales (jaune) ;
7. résidences multifamiliales (orangé) ;
8. parcs et terrains de jeux (vert foncé) ;
9. terrains agricoles et terrains vacants (vert pâle) ;
10. infrastructures de transport (noir).

La ville fut par ailleurs découpée en onze secteurs répondant à des critères de dimension, de continuité et de densité de l'habitat et de commodité de contrôle des équipes. Dans chacun de ces secteurs travailleraient une, deux ou trois équipes de deux élèves, l'un faisant le *survey* de l'utilisation du sol, l'autre celui de l'âge des maisons et bâtisses.¹ Les données pertinentes à l'enquête seraient portées sur place, dans les couleurs appropriées, sur des cartes à 800 pieds au pouce. Rondement menée, cette opération ne devait pas durer plus de trois heures.

L'excursion qui suivit cet exposé didactique eut un double but : découvrir Rimouski dans ses multiples facettes le long d'un itinéraire coupé d'arrêts aux points les meilleurs, permettant de bonnes vues commentées sur la ville et ses activités, par exemple dans le port ; également, familiariser les enquêteurs avec les trajets à parcourir. Ramenés au centre de la ville peu avant 13 h. 00, les étudiants reçurent le signal du départ à 14 h. 00.

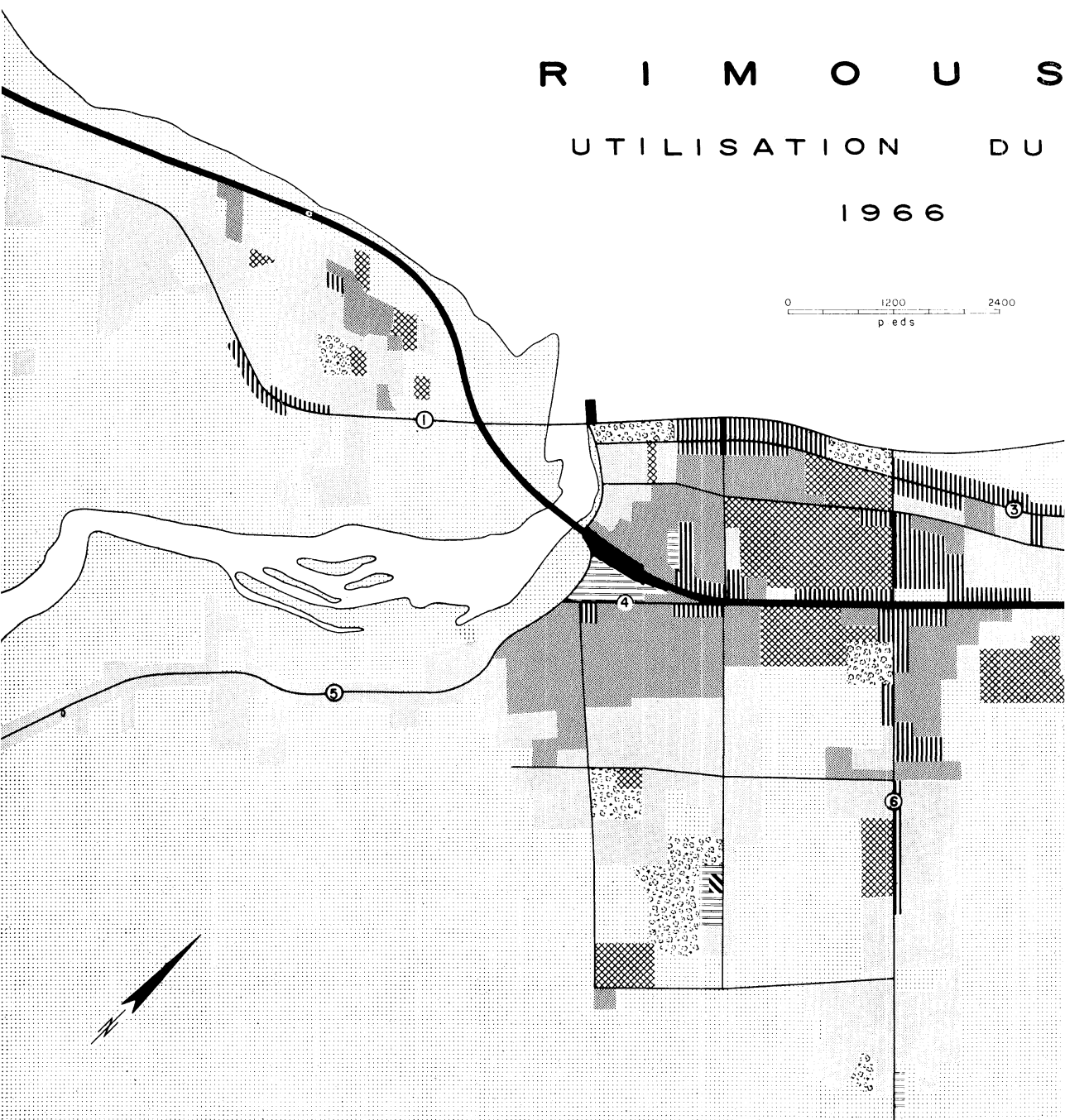
Les équipes formées, munies du matériel nécessaire et connaissant bien les points de cueillette furent rapidement déposées, en nombre voulu, toujours par autobus, dans les onze secteurs délimités. Le contrôle de la progression de l'enquête s'effectua d'une automobile où se tenaient les auteurs et quelques enquêteurs de réserve. La surveillance fut constante et permit, vers la fin, de déplacer les équipes ayant terminé leur travail dans d'autres secteurs moins rapidement couverts. La cueillette des équipes par autobus, de sept points choisis d'avance, se termina un peu avant 18 h. 00.

¹ Voir plus loin.

R I M O U S

UTILISATION DU

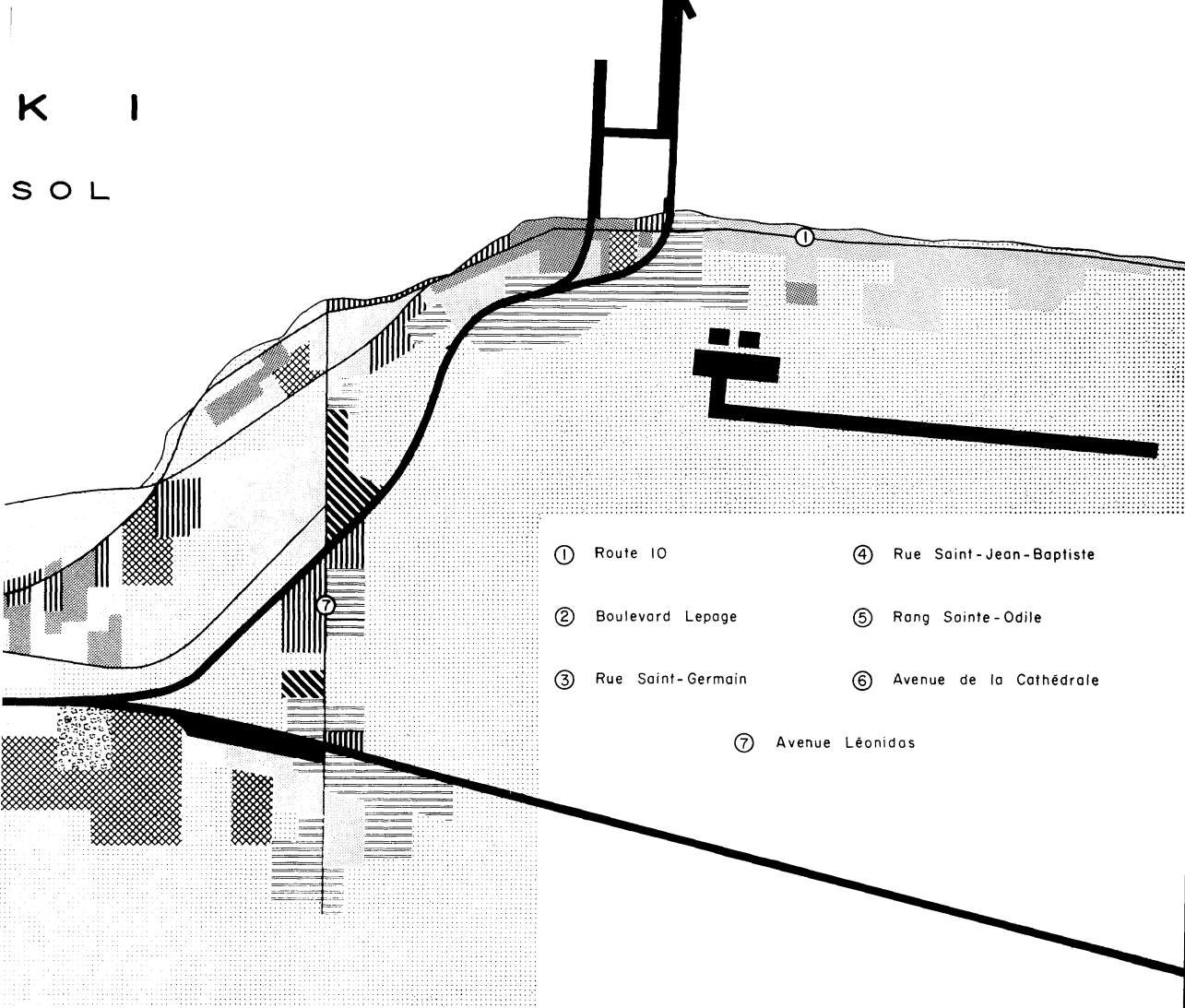
1966



La cinquième étape consista en une première confrontation des résultats et dans le montage des deux cartes durant la soirée du même jour. Celui-ci s'effectua sur une carte vierge en collant, en les ajustant bien, les secteurs découpés des cartes originales après qu'ils eurent été généralisés et entièrement redessinés. Une journée entière avait suffi à initier les élèves aux concepts et à la méthode de cartographie de l'utilisation du sol, à enquêter dans une agglomération de 20,000 âmes et à compiler les résultats de l'enquête.

L'examen attentif des cartes par les auteurs révéla plus tard quelques anomalies dans la répartition des fonctions et dans la catégorie d'âge avant

K I
S O L



- ① Route 10
- ② Boulevard Lepage
- ③ Rue Saint-Germain
- ④ Rue Saint-Jean-Baptiste
- ⑤ Rang Sainte-Odile
- ⑥ Avenue de la Cathédrale
- ⑦ Avenue Léonidas

Infrastructures de transport	Commerces de gros, entrepôts et cours commerciales	Résidences (surtout unifamiliales)
Industries	Institutions	Parcs et terrains de jeux
Commerces de détail et bureaux d'affaires	Résidences (surtout multifamiliales)	Terrains vagues et agricoles

1900. La possibilité d'un nombre insoupçonné d'erreurs incita donc à une vérification serrée sur le terrain, ce qui fut fait lors d'une visite au cours de laquelle les auteurs parcoururent les artères les plus importantes de la ville et un grand nombre de rues secondaires. Les multiples sondages ayant révélé un trop grand nombre d'erreurs sur la carte de l'âge des maisons, il fut décidé de la mettre de côté, quitte à la reprendre entièrement à une prochaine occasion. Des erreurs concernant le choix des fonctions et l'étendue des parties de la zone occupée furent alors relevées et corrigées sur la carte d'utilisation du sol.

Une dernière généralisation, effectuée au laboratoire de cartographie, apporta d'autres modifications à la carte originale : les unités d'utilisation trop petites en étendue et isolées au sein d'autres fonctions dominantes disparurent dans celles-ci, alors que la catégorie des services professionnels et bureaux d'affai-

res, relativement assez nombreux mais n'offrant nulle part une concentration cartographiable, fut abandonnée.

2. Commentaires

La généralisation assez poussée de la carte, rendue nécessaire par son échelle réduite ainsi que par les erreurs de détail du manuscrit, ne permet pas une étude très approfondie de l'utilisation du sol dans l'agglomération de Rimouski. Nous nous limiterons donc à quelques commentaires sur la configuration et l'organisation d'ensemble de la zone urbaine, ainsi que sur la répartition dans l'agglomération des principaux types d'utilisation du sol.

On pourrait comparer l'agglomération rimouskoise² à un amphithéâtre à peu près entièrement occupé dans la partie basse, mais dans certains secteurs seulement à mesure que l'on s'élève dans les gradins. En effet, la zone urbanisée, on peut le voir sur cette carte, possède une forme très étriquée : alors qu'elle s'étire le long du rivage, dans le sens est-ouest³, sur une distance d'environ 4 milles, elle n'est en réalité, sur près de trois milles, qu'un étroit ruban dont la largeur ne dépasse jamais un demi-mille ; quatre appendices, dont trois sont perpendiculaires au fleuve et à la voie ferrée, le quatrième étant plutôt parallèle à la rivière Rimouski, se détachent du corps principal de l'agglomération. Cet étirement le long du rivage, ces vastes échancrures de terrain « non-urbain » qui pénètrent jusqu'au cœur de la ville caractérisent fortement Rimouski et l'opposent à des agglomérations compactes comme celle de Mont-Joli, par exemple.

Cette originalité de Rimouski s'explique à la fois par les caractères de son site et par les principaux facteurs de son développement, en particulier par le rôle qu'y ont joué et qu'y jouent encore les institutions.

Si nous avons utilisé plus haut l'image de l'amphithéâtre, c'est à cause du rivage en arc de cercle et de la série de terrasses se succédant plus ou moins parallèlement à lui vers l'intérieur, qui ont influencé, dans une certaine mesure, le plan de la ville. Le tracé des rues parallèles au fleuve, au nord de la voie ferrée, et celui de la voie ferrée elle-même épousent en effet les sinuosités du rivage ; au sud du chemin de fer, toutefois, les rues sont rectilignes, sauf le rang Sainte-Odile qui se plie assez fidèlement, mais à distance, aux caprices de la rive sud de la rivière Rimouski. Les rues perpendiculaires au fleuve étant toutes rectilignes et rigoureusement parallèles, cela donne dans l'ensemble un plan en damier, mais un damier qui comporte beaucoup de lacunes au sud, de distorsions au nord.

L'examen de la répartition, de la forme et de l'extension des *terrains vacants ou agricoles*, autour de l'agglomération et dans la ville elle-même, permet de comprendre comment Rimouski s'étend et se transforme, en dépit de certains obstacles. Ce qui frappe d'abord l'observateur, à ce point de vue, c'est le rôle négatif de la Rimouski. En effet, de même que la ville a tourné le dos au fleuve, sauf à son extrémité orientale, de même elle ne s'est pas étendue dans la vallée de la Rimouski, qui apparaît au contraire comme une zone répulsive. Ceci s'explique sans doute à la fois par la raideur du versant nord et la nature instable du lit majeur. Il faut noter également que l'espace vacant qui s'étend entre la rive nord de la Rimouski et la route 10, à la sortie du pont, a été occupé par une importante scierie de la compagnie Price jusqu'en 1950, alors qu'un grand

² L'agglomération urbaine débordé du territoire de la municipalité de Rimouski dans les municipalités voisines de Rimouski-Est, Sainte-Odile-sur-Rimouski et Notre-Dame-du-Sacré-Cœur.

³ Comme on peut l'observer sur la carte, les directions utilisées dans notre texte sont en réalité décalées d'environ 45°. Ainsi, est signifie plutôt nord-est ; ouest, sud-ouest ; nord signifie nord-ouest ; et sud, sud-est.

incendie détruisit la plupart des constructions qui s'y trouvaient, en plus de raser une grande partie de la ville, de l'autre côté de la rivière.

Le deuxième grand facteur qui contrôle l'expansion de l'agglomération, c'est la propriété par des institutions religieuses de vastes étendues au sud de la ville. Cette situation empêche pratiquement une expansion ordonnée et une organisation rationnelle de l'espace urbain vers le sud et explique, dans une large mesure, la forme étriquée de l'agglomération. *Les institutions* occupent une place extrêmement importante dans le paysage aussi bien que dans la vie de Rimouski. Un premier groupe, comprenant entre autres la cathédrale, l'évêché, le séminaire, l'hôpital, l'hôtel de ville et des maisons d'enseignement est situé dans un vaste quadrilatère en plein cœur de la ville ; le paysage reflète donc ici admirablement bien les fonctions. Un deuxième groupe d'institutions occupent le replat de la seconde terrasse, juste au nord de la voie ferrée. C'est sans doute leur ancienneté et leurs moyens, autant que leurs besoins d'espace, qui ont permis à ces institutions d'enseignement de s'établir sur les meilleurs sites dans l'agglomération. Enfin, les institutions qui ne sont pas situées dans les deux zones précédentes sont réparties dans les divers secteurs résidentiels qu'elles desservent : églises et écoles publiques. On note par ailleurs une association étroite des *parcs et terrains de jeux* avec les institutions. Les deux petits parcs qui font exception sont situés entre la rue Saint-Germain et le boulevard Lepage, à la sortie du pont et en face de la cathédrale.

La répartition d'ensemble *des commerces de détail* paraît commandée essentiellement par les deux grandes artères de circulation automobile de la ville, quoique plusieurs entreprises commerciales (surtout des épiceries, restaurants, salons de coiffure, etc.) soient dispersées dans les divers quartiers résidentiels, habituellement à des intersections. En fait, c'est surtout sur la route 10, qui relie éventuellement Québec à Gaspé, et sur la rue Saint-Germain, son prolongement dans la ville, que se concentrent les entreprises commerciales, y compris les bureaux d'affaires et les services professionnels. Alors que la rue Saint-Germain rassemble presque tous les magasins à rayons et boutiques spécialisées de la ville, en plus de nombreux autres commerces, la route 10 groupe de façon discontinue, à chaque extrémité de l'agglomération, les commerces directement reliés à l'automobile : garages, motels, restaurants avec « service à l'auto », etc. La rue de la Cathédrale, axe principal du développement urbain vers le sud, constitue la deuxième plus importante artère commerciale de la ville, cette fonction devenant de moins en moins perceptible à mesure que l'on s'éloigne du centre.

Les commerces de gros, les entrepôts et les industries, ceux-là plus importants que celles-ci, sont beaucoup plus concentrés que les commerces de détail dans leur répartition. C'est la voie ferrée, d'une part, et les installations portuaires, d'autre part, qui sont les principaux facteurs de localisation de ces activités : les réservoirs de pétrole tout près des quais, la plupart des autres établissements de ce type dans une « zone industrielle » municipale, axée sur la rue Léonidas.

La localisation des *infrastructures de transport*, port, voie ferrée et aéroport, s'explique difficilement à la suite de la seule observation de cette carte. On peut noter du moins l'influence des facteurs topographiques, puisque la voie ferrée traverse la ville en suivant le rebord de la deuxième terrasse et que le port est situé, non pas en face de la ville où les profondeurs sont très faibles, mais à Rimouski-Est, où elles atteignent 21 pieds près des quais.

Les *résidences*, pour leur part, ne sont pas toutes groupées en secteurs résidentiels bien individualisés. Parmi ceux-ci, les deux plus importants sont ceux qui s'étendent au sud de la voie ferrée ; l'ancien rang parallèle à la rivière Rimouski et les deux secteurs en bordure de la route 10, à l'ouest et à l'est de la

ville, sont également assez bien individualisés, quoique parsemés de commerce. D'autre part, entre la voie ferrée et le fleuve, de la rivière jusqu'au port, les résidences nombreuses sont dispersées entre les institutions, les commerces et les terrains vacants. Enfin, d'une façon générale, on peut dire que les maisons unifamiliales dominent largement, surtout dans les quartiers périphériques, alors que, autour du centre commercial et institutionnel, la densité de la population résidante est plus forte.

* * *

Deux remarques d'ordre méthodologique nous semblent s'imposer en guise de conclusion. En premier lieu, il faut signaler l'intérêt que présente ce type d'enquête pour la formation des étudiants en géographie, tant sur le plan de l'initiation à l'observation et aux méthodes de recherches sur le terrain que sur celui de la compréhension de la géographie urbaine. En second lieu, on doit souhaiter que des cartes du même type, mais reproduites à plus grande échelle, soient établies au plus tôt pour l'ensemble des villes du Québec ; l'analyse de chacune de ces cartes, mais surtout leur étude comparée, permettraient en effet de faire progresser de façon importante la géographie urbaine de notre province.

Paul BUSSIÈRES et Louis TROTIER
