



PORTRAIT



CONSEIL DU SAINT-LAURENT
TCR SUD DE L'ESTUAIRE MOYEN

MISE EN CONTEXTE :

Cette fiche a été produite dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de gestion intégrée régional (PGIR) touchant le territoire de la Table de Concertation Régionale (TCR) du Sud de l'estuaire moyen. Elle fait partie du portrait du territoire.

Pour en apprendre davantage sur l'ensemble de la démarche, visitez notre site internet : tcrsudestuairemoyen.org. Un résumé est également disponible en introduction de la [version conviviale du Plan d'action 2018-2023](#) (pages 6 à 11).

REMERCIEMENTS :

L'équipe de coordination du Conseil du Saint-Laurent tient à remercier tous les membres, partenaires et collaborateurs de la Table de concertation du Sud de l'estuaire moyen qui ont participé à l'élaboration et à la vérification des fiches du portrait du territoire.

CITATION RECOMMANDÉE :

Conseil du Saint-Laurent. (Année). Titre de la fiche. Fiche du portrait | Plan de Gestion Intégrée Régional du Conseil du Saint-Laurent.

Les défis des accès public au fleuve

RÉSUMÉ

Les Québécois éprouvent un attachement profond pour le fleuve Saint-Laurent. Pour une part importante de citoyens, l'accessibilité au fleuve se limite cependant à des points d'accès restreints comme les parcs, les plages ou certains quais. Bien que l'accès au fleuve fasse l'objet d'une préoccupation grandissante dans la population, le développement d'accès libres et de qualité fait face à des défis et obstacles importants. Parmi ceux-ci, notons les contraintes existantes (géographie, présence d'infrastructures routières, activités industrielles et commerciales), les effets naturels (érosion des berges, effet des marées, variabilité de la qualité de l'eau), la dégradation des infrastructures existantes, l'évolution des usages ou encore la protection d'espaces riverains face aux pressions démographiques et économiques.

Aménagement du territoire côtier

Selon l'article 920 du Code civil : « toute personne peut circuler sur les cours d'eau et les lacs, à la condition de pouvoir y accéder légalement, de ne pas porter atteinte aux droits des propriétaires riverains, de ne pas prendre pied sur les berges et de respecter les conditions d'utilisation de l'eau. » Ces restrictions suffisent généralement à priver la plupart des citoyens de l'usage des espaces riverains aux endroits où les terrains côtiers sont majoritairement de tenure privée. La principale limitation au développement d'accès publics au fleuve concerne donc la tenure de la propriété des terrains attenants. La plupart du temps, une tenure publique constitue un prérequis à l'aménagement possible de tels accès.



Le concept d'accessibilité comporte différents volets dont :

L'accessibilité physique : présence d'infrastructures ou d'aménagements adéquats qui permettent l'accès et l'utilisation à une ressource sans risque à la santé humaine et la sécurité (ex. : un chemin qui permet l'accès sécuritaire, un quai ou une eau de bonne qualité pour la baignade).

L'accessibilité légale : accès limité par des contraintes de droits en lien avec l'usage (sur place), le passage ou le prélèvement, selon le degré de privatisation des accès.

L'accessibilité économique : accès limité par un coût ou une tarification quelconque.

L'accessibilité symbolique : accès à un paysage visuellement attrayant, unique, historiquement ou culturellement riche ayant une valeur collective. (Bibeault. 2005)

La présence d'infrastructures à proximité d'un site d'accès (par exemple, réseau routier, ferroviaire, portuaire, infrastructures liées aux activités industrielles et commerciales, etc.) ou encore la combinaison inadéquate d'usages sur un même territoire (comme la présence d'un rejet urbain à proximité d'un accès ou dans une zone utilisée par d'autres usages telle la baignade) peut aussi constituer des contraintes physiques limitant les possibilités d'accroissement ou d'expansion des accès au fleuve.

La conception d'aménagements inadéquats en rive peut apporter une problématique supplémentaire. C'est notamment le cas avec les structures de protection côtières dites rigides, tels les murets ou les enrochements. Les conséquences négatives liées à la présence de tels ouvrages sur la côte sont maintenant bien établies : abaissement et rétrécissement des plages, aggravation de l'érosion, dégradation voire destruction des habitats côtiers, effet de bout, etc. Les accès et usages risquent d'en être affectés.

L'aménagement territorial en zone côtière peut également affecter l'accès visuel au paysage côtier. La qualité et l'accessibilité aux paysages a une valeur économique, sociale et culturelle indéniable. Il s'agit d'ailleurs d'une des principales signatures touristiques du territoire. Le manque d'unité et de mesures d'encadrement quant aux interventions humaines peut sérieusement dégrader la qualité d'un paysage ou encore entraver l'accès visuel, par exemple lorsqu'un écran végétal ou une palissade opaque est érigé entre des terrains privés et une route touristique.

Le développement territorial, intimement lié à la densification et à l'accroissement de la population, risque d'exacerber ces problématiques. En effet, la croissance démographique peut entraîner des contraintes d'espace ou des conflits d'usages, une accélération du taux d'artificialisation des côtes, un accroissement des réseaux de transport et surtout la privatisation des terrains côtiers à des fins résidentielles ou commerciales.

Conditions environnementales

Une autre contrainte fondamentale au développement d'accès publics au fleuve concerne les caractéristiques naturelles du milieu, la qualité de l'environnement du lieu et la gestion des risques associés. En effet, les caractéristiques du milieu doivent être prises en considération au moment de cibler l'endroit ou encore l'aménagement souhaité. Une mauvaise gestion territoriale (par exemple, la mise en place d'un accès dans une zone en érosion active), une conception des ouvrages non optimale (par exemple, un aménagement d'accès qui ne tiendrait pas compte du marnage) ou la présence de contraintes naturelles (par exemple, une falaise) sont autant de situations qui pourraient accentuer les risques et potentiellement limiter l'accès aux sites projetés.

Les changements des conditions environnementales influencent aussi fortement les accès. Si l'amélioration de la qualité de l'eau du fleuve a été bénéfique, d'autres phénomènes, telle l'érosion des berges et des formes émergentes de pollution (produits pharmaceutiques, microbilles, agents ignifuges, espèces envahissantes) entraînent des conséquences négatives. Bien qu'il soit difficile d'évaluer tous les impacts potentiels futurs, les changements climatiques et la hausse appréhendée du niveau marin risquent d'affecter les accès au fleuve. L'accélération consécutive de l'érosion côtière, les épisodes de submersion côtière plus fréquents ou la modification du régime hydrique des rivières pourraient causer la dégradation accélérée de nombreux lieux et menacer les infrastructures existantes.

Contexte économique et politique

Si la gratuité de la plupart des sites d'accès public démocratise leur utilisation par les citoyens, elle représente un défi pour leur financement (entretien ou nouveaux investissements). Plusieurs infrastructures tels les phares, quais, jetées et rampes de mise à l'eau, souffrent actuellement d'un manque d'entretien et requièrent des réfections importantes. Le défi se pose notamment lorsqu'il s'agit de propriétés anciennement détenues par de tierces parties (gouvernement fédéral, compagnies privées) cédées ou en voie d'être transférées aux municipalités, qui n'ont pas les ressources adéquates.



Les fluctuations des activités à caractère économique et les changements d'orientation politique favorisent la consolidation de certains types d'accès au détriment d'autres. C'est notamment le cas avec la Stratégie maritime du Québec qui favorise le développement d'infrastructures portuaires commerciales et industrielles, alors que les changements dans l'industrie de la pêche et la concurrence du transport terrestre dès les années 1950 impliquent un laisser-aller de nombreux petits quais locaux.

Actuellement, l'accessibilité au Saint-Laurent dépend grandement des initiatives municipales. Pour ces dernières, la pression économique associée à ce mandat est double, car en plus des investissements importants requis pour le développement de nouveaux accès ou l'entretien des sites et équipements existants, ces terrains côtiers publics privent les municipalités d'un revenu foncier potentiel. Pour les petites municipalités riveraines, il peut s'agir d'un fardeau financier difficile à absorber, particulièrement lorsque des infrastructures d'envergures sont en jeu (phare, quai). De plus, le partage des compétences entre les différents paliers gouvernementaux vient souvent complexifier la possibilité de développer des accès au fleuve. À titre d'exemple, des projets en rive peuvent être assujettis à un examen préalable tant du gouvernement provincial que fédéral. Le processus peut rapidement devenir un exercice fastidieux, long et coûteux.

Indirectement, des projets de développement économique peuvent réduire l'intérêt de certains accès au fleuve. La construction de nouveaux bâtiments ou infrastructures peut sérieusement altérer la beauté et l'intégrité d'un paysage. Les grands projets industriels (oléoducs, projets de développement éolien, etc.) sont particulièrement inquiétants à cet égard.

Évolution des usages récréatifs

Les pratiques récréatives évoluent constamment. Que ce soit pour des raisons d'ordre économique (exemple : augmentation des coûts associés à la pratique d'une certaine activité), démographiques (exemple : vieillissement de la population), environnementales (exemple : diminution de la pêche récréative suite au déclin de certaines espèces) ou simplement lié à l'essor de nouvelles activités (exemple : planche aérotractée ou kitesurf), les nouvelles réalités des usagers impliquent parfois la nécessité d'adapter les installations existantes.



Il en va de même pour les activités à caractère économique. Par exemple, avec l'évolution des technologies liées au trafic maritime, les phares ont perdu leur vocation.

Grands constats

Les défis concernant la mise en place et le maintien d'accès publics au fleuve sont multiples et peuvent être résumés en trois grandes catégories, soit les limites à l'établissement d'accès, les limites engendrés par un développement inadéquat ou inadapté et les défis liés à l'adaptation nécessaire pour palier à l'évolution des conditions environnementale, politiques, sociales et économique du milieu.

Les principales limitations au développement d'un réseau d'accès public au fleuve sont :

- la tenure de la propriété des terrains riverains ;
- la vocation des terrains riverains ;
- la présence de contraintes physiques naturelles (exemple : falaise) ou anthropiques (exemple : infrastructures liées au transport).

Des aménagements inadéquats érigés en zone côtière peuvent aussi limiter l'utilisation des accès publics au fleuve existants, notamment :

- par une conception d'aménagement non adaptée aux conditions locales ;
- en exacerbant les problématiques liées à l'érosion et la submersion ;
- en altérant la beauté du paysage ;
- en fermant l'accès visuel au paysage.

Le développement ou la consolidation de certains types d'accès peuvent être favorisés au détriment d'autres, alors que certaines structures d'accès en place nécessitent d'être modifiées afin de répondre aux nouvelles exigences qui résultent de l'évolution du milieu :

- évolution de la qualité de l'environnement ;
- évolution des conditions environnementales ;
- évolution des orientations politiques, du partage des compétences et responsabilités entre les différentes instances gouvernementales ;
- évolution des activités à caractère économique ;
- évolution des pratiques récréatives selon le portrait socio-économique d'une population.

Références

- Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent. 2014. Étude de caractérisation des accès publics au fleuve Saint-Laurent - Défis et possibilités. p. 46. EN ligne : <http://glslcities.org/fr/>
- Bernatchez, P. et C. Fraser. 2012. Evolution of coastal defence structures and consequences for beach width trends, Québec, Canada. *Journal of Coastal Research*, vol. 28(6):1550-1566.
- Bernatchez, P., C. Fraser et D. Lefavre. 2008. Effet des structures rigides de protection sur la dynamique des risques naturels côtiers : érosion et submersion. Dans : J. Locat, D. Perret, D. Turmel, D. Demers et S. Leroueil (2008). *Comptes rendus de la 4e Conférence canadienne sur les géorisques: des causes à la gestion. Proceedings of the 4th Canadian Conference on Geohazards : From Causes to Management*. Presse de l'Université Laval, Québec, 594 p.
- Bibeault, J.-F. 2005. L'accessibilité au fleuve Saint-Laurent : enjeux et perspectives pour une approche intégrée. *Vertigo*, vol 6 (1) En ligne : <https://vertigo.revues.org/2986>
- Brière, A. 2015, octobre. Charte des paysages du Bas-St-Laurent – Je la signe et j'en suis fier! Communication présentée dans le cadre du colloque de la Fondation des Villes et villages d'art et de patrimoine (VVAP), Auberge de la Pointe, Rivière-du-Loup, Québec. En ligne : http://www.artetpatrimoine.org/images/ChartedespaysagesBasSt-Laurent_Amelie_Briere.pdf
- Corriveau, J. Une beauté bien conservée? Dossier spécial : Patrimoine maritime Cap sur le Saint-Laurent. *Continuité*, vol. 150 : 30-32.
- Gagnon, N. 2006. Rivière-du-Loup : contre vents et marées. *Continuité*, vol. 110 : 41-45. En ligne : <http://id.erudit.org/iderudit/17558ac>
- Gaudreau, V. 2015. SOS... héritage en détresse. Dossier spécial : Patrimoine maritime Cap sur le Saint-Laurent. *Continuité*, vol. 150 : 24-28.
- Lemieux, R. 2016. À voile et à vapeur. *Québec Science – numéro spécial*. Vol 55 (1) : 8-10.
- Ruralys. 2008. Caractérisation et évaluation des paysages du Bas-Saint-Laurent : un outil de connaissance et de gestion du territoire. La MRC Les Basques. La Pocatière : Rapport remis à la CRÉBSL. 128 p.
- Ruralys. 2013. Les paysages de la Chaudière-Appalaches - Vers la connaissance et la mise en valeur. Rapport final. 258 p.