Document généré le 6 juil. 2025 03:51

Continuité

CONTINUITÉ

Pour un accès public au littoral

Pierre Larochelle

Numéro 121, été 2009

Rives et dérives

URI : https://id.erudit.org/iderudit/15662ac

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)
1923-2543 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Larochelle, P. (2009). Pour un accès public au littoral. *Continuité*, (121), 20–25.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2009

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

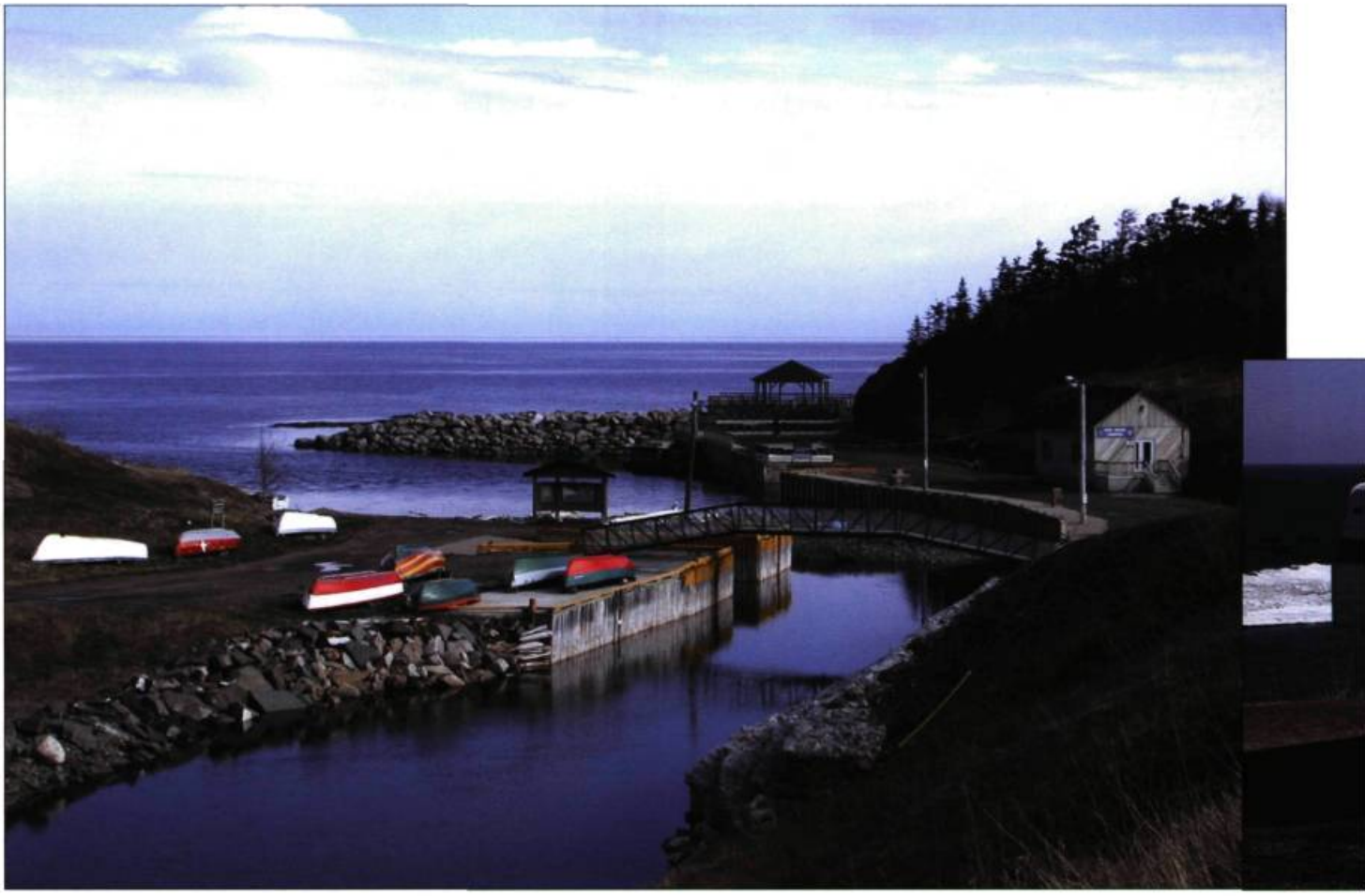
https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/



Qu'il s'agisse de bord de mer, de fleuve ou de rivière, tout le monde devrait pouvoir accéder aux rives. Malheureusement, au Québec, les pratiques d'aménagement sont loin de favoriser la jouissance publique du littoral… Plaidoyer.

par Pierre Larochelle

La forte concentration des établissements humains dans les fonds de vallées représente l'un des caractères hérités essentiels du milieu bâti québécois. Ce caractère résulte du processus d'humanisation du territoire durant le Régime français. Il remonte au choix des premiers explorateurs de pénétrer le continent en suivant les rivières plutôt que les lignes de crête, aux premiers lotissements réalisés avec un découpage des terres en fines lanières perpendiculaires aux voies d'eau. Nos structures anthropiques les plus anciennes témoignent d'une volonté de nos ancêtres d'aménager le territoire de manière à favoriser l'accès du plus grand nombre aux rives du fleuve et de ses principaux affluents. Il s'agit de l'une des règles fondatrices de notre identité territoriale.

Parce qu'il est le produit de l'expérience collective, le patrimoine territorial représente une importante source de sagesse pour l'aménagement du milieu bâti. Favoriser autant que possible la jouissance publique du littoral devrait constituer encore aujourd'hui un objectif majeur des pouvoirs publics responsables d'aménager le domaine public – de décider du tracé des voies de circulation, de déterminer la configuration,

Pour un accès public au littoral

Le havre de pêche de Petite-Vallée, en Gaspésie, compte parmi les paysages culturels de grand intérêt patrimonial qui ne font l'objet d'aucune mise en valeur. Cette perspective visuelle exceptionnelle passe fort probablement inaperçue pour les touristes qui circulent sur la route 132 : du côté est, l'accès visuel est fermé par une butte de terre, et du côté ouest, il suffit d'une roulotte stationnée sur le terrain privé adjacent pour obstruer la vue.

Photos : Pierre Larochelle

les dimensions et la position des parcs et des espaces publics, de choisir l'emplacement des monuments et des équipements publics.

Avantages et difficultés

Adopter un tel objectif implique plusieurs enjeux. Si un emplacement riverain ou une vue imprenable sur un plan d'eau confère à un bien immobilier une plus-value considérable, il en va de même pour les municipalités. Disposer d'un secteur riverain public contribue de manière très significative à la qualité globale du milieu comme cadre de vie et, par conséquent, à la qualité de vie des citoyens, un facteur souvent déterminant pour attirer les investissements industriels. Il en va également d'enjeux culturels relatifs à la mise en valeur du patrimoine naturel, au maintien des « permanences structurales » qui permettent aux paysages culturels de conserver une identité reconnaissable malgré les processus de transformation auxquels ils sont soumis.

L'aménagement des secteurs riverains pose des problèmes particuliers, comme celui de tous les secteurs associés à la présence d'une « limite relativement infranchissable » dans les structures urbaines ou territoriales : pentes fortes, autoroutes, barrières naturelles ou artificielles. Ainsi, en milieu urbain, ils conservent toujours un caractère de « périphérie interne » même lorsqu'ils sont situés dans le centre géographique de la ville.

Il faut donc planifier un prolongement ordonné de la structure de l'espace public jusqu'aux rives. Ce qui exige non seulement l'élaboration de mesures spéciales de protection des liens physiques et visuels entre les plans d'eau et le domaine public, mais l'adoption de règles particulières pour le contrôle de l'utilisation du sol sur les parcelles riveraines. En principe, celles-ci devraient être affectées exclusivement à des vocations qui requièrent expressément un tel emplacement. Lorsque ce n'est pas le cas et qu'un terrain riverain est vacant, la prudence avec laquelle on devrait gérer l'utilisation des ressources rares commande de préserver l'avenir et de le réserver pour les générations futures.

Photo : Laval Couët, carte postale, Archives nationales du Québec

Photo : Pierre Larochelle

Le domaine riverain public doit contenir des espaces assez vastes pour se prêter à autre chose que la circulation ou la contemplation. En haut, la plage de l'Anse-au-Foulon, à Québec, vers 1960. En bas, le même secteur en 2009.

Un manque d'entretien pendant une courte période suffit pour entraîner la destruction des quais, qui ont joué un rôle central dans les pratiques collectives de l'espace. En haut, l'accès condamné au quai de Grande-Vallée. En bas, le quai sectionné de Mont-Louis.

Photos : Pierre Larochelle

Encore loin du domaine public

En 1989 à Toronto, les deux recommandations principales formulées par la Commission royale d'enquête sur l'avenir du secteur riverain étaient fondées sur un principe fondamental : le droit de la population de profiter des ressources rares de son milieu. La première proposait que « le bord de l'eau dans le secteur riverain soit du domaine public ». Ce qui implique que l'État ne devrait en aucun cas se départir des terrains riverains qu'il possède et que les pouvoirs publics devraient se porter acquéreurs des parcelles riveraines rendues disponibles sur le marché pour les incorporer au domaine public. La seconde demandait aux municipalités d'« envisager le zonage des propriétés situées au bord de l'eau pour en faire des espaces libres, quelle que soit leur utilisation actuelle, afin de façonner pour l'avenir un secteur riverain qui soit ouvert au public ».

Ces recommandations devraient nous inciter à remettre sérieusement en question les pratiques établies au Québec en matière d'aménagement des secteurs riverains. Dans les villes, le bord de l'eau est généralement encadré par des fonds de cours privées, encombré par des établissements industriels ou commerciaux ou rendu inaccessible par de véritables « barrières urbaines » érigées sur les berges par le ministère des Transports. Il n'est pas rare non plus que des sites qui permettraient de jouir de panoramas exceptionnels soient occupés par des bâtiments aveugles.

Lire quelques-uns des schémas directeurs d'aménagement et des plans d'urbanisme en vigueur, notamment dans les villages de la Gaspésie, suffit pour saisir les raisons de ce désastreux état de fait. Le contenu de ces outils de planification montre un abus de la technique du copier-coller par les professionnels qui les ont élaborés. Généralement, ils ne s'appuient sur aucune étude sérieuse de caractérisation du milieu bâti existant. Ils ne manifestent aucune compréhension des règles fondatrices de l'identité des lieux. Il n'est donc pas surprenant qu'on n'y voie aucune mesure permettant de mettre en valeur les qualités spécifiques

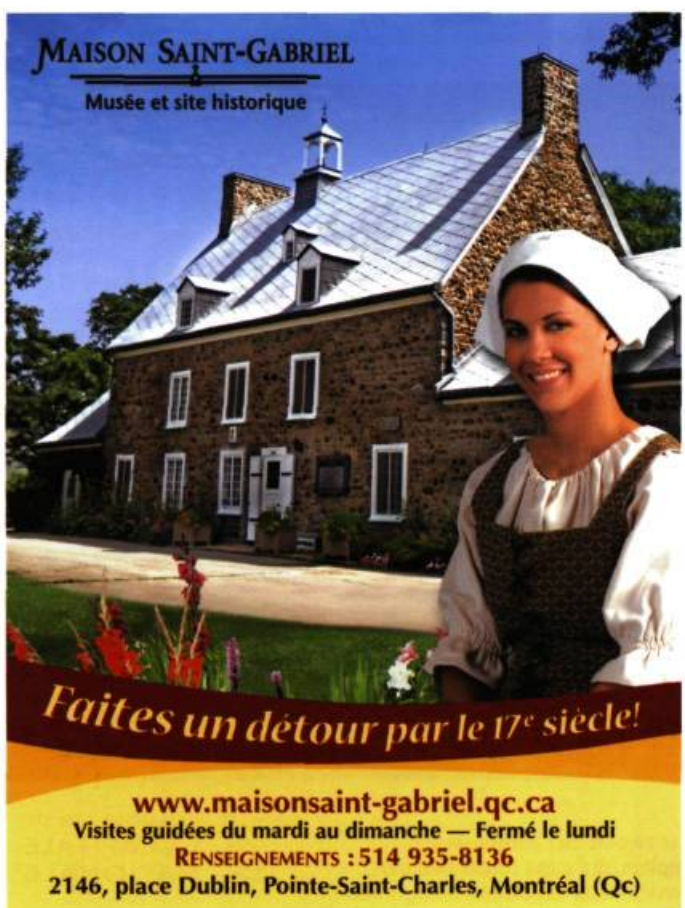
Le front fluvial de Matane : un parfait contre-exemple en matière d'aménagement d'un secteur riverain. Non seulement a-t-on permis l'érection d'édifices commerciaux sur la rive, mais leur implantation obstrue les corridors visuels dans l'axe des rues qui mènent au fleuve.

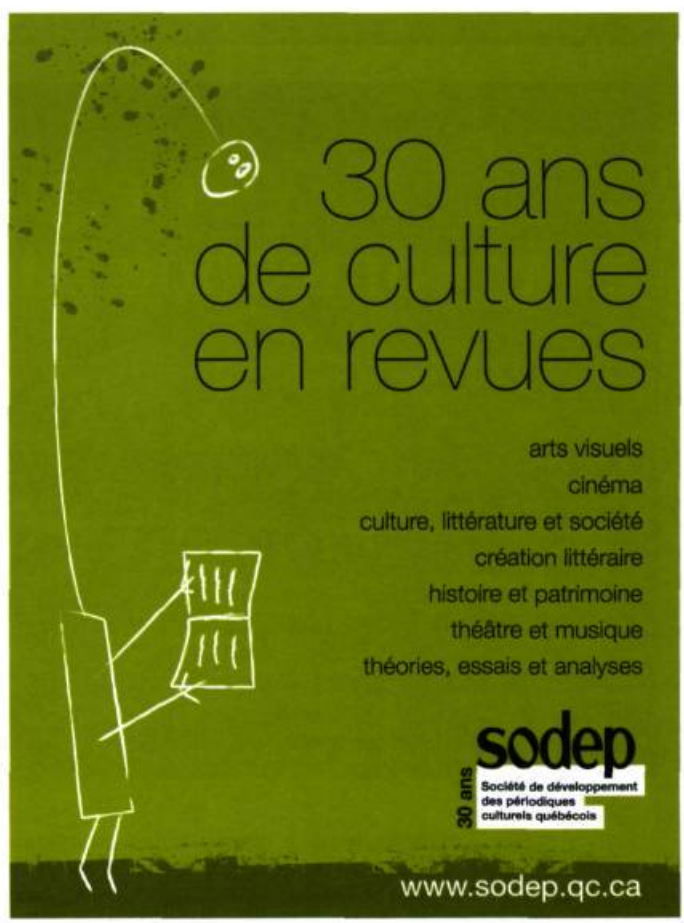
Photos : Pierre Larochelle

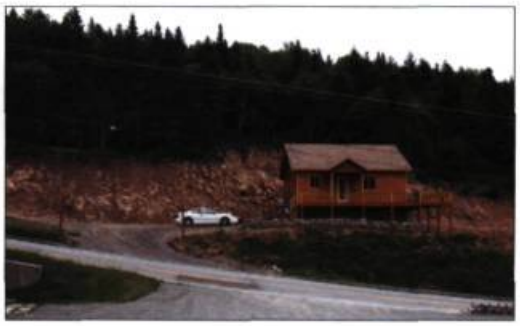
du lieu, qu'on n'y trouve ni règle spéciale pour contrôler l'utilisation du sol sur les parcelles riveraines, ni mesure concrète pour empêcher l'obstruction des corridors visuels situés dans le prolongement des rues qui mènent au littoral.

Une municipalité désireuse de procurer à l'ensemble des citoyens des accès physiques et visuels aux littoraux a besoin d'une évaluation du potentiel de requalification de son domaine public et d'un plan d'aménagement intégré, c'est-à-dire fondé sur une convergence de l'intérêt public et des intérêts privés des groupes intéressés à son développement.

Les diverses instances gouvernementales qui interviennent dans l'aménagement de notre territoire sont prisonnières des logiques sectorielles propres à leur champ d'activité respectif. Elles sont manifestement dépourvues d'outils cognitifs appropriés pour comprendre les processus de transformation en cours dans le milieu bâti existant. Par conséquent, elles sont incapables d'adopter des mesures adéquates pour les contrôler. On peut facilement le constater dans le cas de deux tendances particulièrement inquiétantes en raison de leurs impacts négatifs importants sur la qualité globale de notre milieu bâti.







À Percé, le mode d'implantation des nouvelles constructions contribue à la dévastation systématique du cadre naturel dans un arrondissement naturel protégé.

Photos : Pierre Larochelle

La première est visible sur l'ensemble des terrains dont la pente est un tant soit peu prononcée, surtout s'ils bénéficient de vues même partielles sur un plan d'eau. Il s'agit de l'habitude de procéder à des travaux de terrassement pour niveler le terrain et le transformer artificiellement en promontoire avant de l'édifier. Ces modifications de l'orographie naturelle causent non seulement des problèmes d'érosion du sol, mais entraînent une dégradation déplorable de nos paysages côtiers.

Le second phénomène est observable sur une large bande du territoire habité de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent, notamment dans Charlevoix. Un véritable processus d'enclavement du territoire y résulte du mode de réalisation des nouveaux développements, souvent planifiés avec des types de lotissements empruntés aux agglomérations de villégiature et, comme elles, dépourvus d'urbanité et entièrement dépendants de l'automobile. Chaque nouveau fragment est desservi par un système viaire introverti, tracé par des aménagistes à la solde d'intérêts privés et configuré pour empêcher toute circulation de transit, alors qu'il n'est qu'un élément de structures territoriales à plus grande échelle.

Si rien n'est fait pour contrer ce processus, non conforme aux impératifs d'un aménagement soutenable, il ne sera bientôt plus possible de doter le territoire d'un réseau viaire cohérent, perméable et intelligible. On peut également prédire qu'à plus ou moins long terme, c'est tout l'arrière-pays qui se verra définitivement privé d'accès fonctionnels au fleuve.

Pierre Larochelle est spécialiste de l'étude des processus de transformation des établissements humains.

À l'été 2004, un entreposage incongru d'équipement de voirie sur la berge de Cloridorme a gâté le paysage aux usagers de la route 132, alors qu'il s'agit de l'un des rares segments offrant un panorama largement ouvert sur le fleuve.

Photo : Pierre Larochelle