

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DES ACCÈS PUBLICS AU FLEUVE SAINT-LAURENT

DÉFIS ET POSSIBILITÉS



MUNICIPALITÉS PARTICIPANTES

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| 1 Beauharnois | 13 Québec |
| 2 Chandler | 14 Repentigny |
| 3 Lanoraie | 15 Rimouski |
| 4 Lévis | 16 Rivière-du-Loup |
| 5 Longueuil | 17 Saint-Augustin |
| 6 Montmagny | 18 Salaberry-de-Valleyfield |
| 7 Montréal-Rivière-des-Prairie-PAT | 19 Sept-Îles |
| 8 Montréal-Verdun | 20 Sorel-Tracy |
| 9 MRC Côte-de-Beaupré | 21 Varennes |
| 10 Neuville | 22 Verchères |
| 11 Port-Cartier | |
| 12 Portneuf | |



TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ p.2

PREMIÈRE PARTIE : LA MISE EN CONTEXTE

1. Introduction p.4
2. Cadre de l'étude p.6
 - 2.1 Cadre géographique et temporel p.6
 - 2.2 Types d'accès au fleuve considérés p.6
 - 2.3 Questionnaire soumis aux municipalités p.7
 - 2.4 Précisions et limites de l'étude p.8

3. Municipalités répondantes et inventaires p.8
 - 3.1 Municipalités répondantes p.8
 - 3.2 Inventaire municipal des accès publics au fleuve (APF) p.10

DEUXIÈME PARTIE : LES DONNÉES ET LEUR ANALYSE

4. Reconnaissance et gestion municipale des APF p.12
 - 4.1 Le paradoxe des APF municipaux p.12
 - 4.2 Responsabilité de la gestion et du développement des APF p.13
5. Répertoire des accès publics au Fleuve (APF) p.14
 - 5.1 Synthèse des APF répertoriés p.14
 - 5.2 Évolution du nombre d'APF p.15
 - 5.3 Analyse comparative des APF p.19
 - 5.3.1 La propriété des APF p.19
 - 5.3.2 La vocation des APF p.19
 - 5.3.3 La tarification des APF p.20
 - 5.3.4 Les types d'accès des APF p.20
 - 5.4 Défis, contraintes et possibilités par APF p.21
 - 5.4.1 Synthèse des défis et contraintes ... p.21
 - 5.4.2 Défis, contraintes et possibilités de développement par APF p.22

6. Origine et développement des APF municipaux p.26
 - 6.1 Origine des APF de possession municipale p.26
 - 6.2 Actions privilégiées pour assurer la gestion et le développement des APF p.28

7. Conclusion : Retour sur le concept d'accessibilité et le rôle des municipalités p.31
8. Recommandations générales p.34

ANNEXES

- Annexe 1 : Questionnaire – Étude sur les accès publics au fleuve Saint-Laurent p.35
- Annexe 2 : Liste des personnes répondantes p.41
- Annexe 3 : Tableaux comparatifs des APF : propriété, vocation, présence de tarification et type d'accès p.42
- Annexe 4 : Bibliographie sélective p.44

Cette étude porte sur l'évolution des accès des citoyens aux rives du fleuve Saint-Laurent d'une vingtaine de municipalités riveraines. En raison de leur responsabilité et leur proximité aux citoyens, les municipalités riveraines sont souvent les premières sollicitées par les citoyens et les groupes d'intérêt pour accroître l'accès au fleuve. Utilisant des données historiques et une caractérisation actuelle des accès publics au fleuve (ou APF), l'étude vise à répondre à trois questions :

1. Quel est l'état des accès publics au fleuve (APF)?
2. Quels sont les principaux facteurs d'évolution des APF depuis la fin des années 1970?
3. Comment conserver et accroître les APF présents dans les municipalités?

Les résultats démontrent que le bilan de l'état actuel des APF est mitigé. Si la grande majorité des accès au fleuve sont généralement dans un état satisfaisant (parcs, plages), plusieurs infrastructures tels les quais, les jetées et les rampes, souffrent 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.

Sur le plan des usages, les pratiques récréatives dominent sans surprise, avec un intérêt grandissant pour le tourisme et l'augmentation des capacités de transport de personnes (traversiers) et de marchandises (cabotage). L'accès à la grande majorité des APF demeure gratuit. Un tarif est exigé principalement pour les activités se déroulant dans les marinas et les campings. Si cette situation facilite l'accès au fleuve pour les citoyens, elle représente un défi pour leur financement, qu'il s'agisse de leur entretien ou de nouveaux investissements. Certaines municipalités, surtout en périphérie des grands centres urbains, ont aussi appliqué ces dernières années une tarification pour certains types d'accès (rampes et plages), surtout dans le but d'en réguler l'achalandage

et de contribuer à leur entretien. Il faut reconnaître que l'imposition de tarifs d'accès demeure un sujet délicat auprès de la population.

L'étude identifie quatre grands facteurs d'évolution des APF. Le premier facteur est l'aménagement du territoire riverain, notamment les effets de croissance et de densification, qui ont accentué le degré d'artificialisation des rives. Dans certains cas, la présence de réseaux routiers ou portuaires représente la principale contrainte alors que dans d'autres, c'est la privatisation des rives à des fins résidentielles qui impose des limites à l'accroissement et à l'expansion des APF. Deuxième facteur : les transformations environnementales sont mitigées. En effet, si l'amélioration de la qualité de l'eau du fleuve a été bénéfique pour la majorité des pratiques, d'autres phénomènes, telle l'érosion des berges et des formes émergentes de pollution (microbilles, agents ignifuges, espèces envahissantes) entraînent des conséquences négatives. Ensuite, le troisième facteur s'exprime par les fluctuations économiques qui ont marqué le déclin d'activités commerciales (pêche, transport maritime) ayant un impact sur les APF et favorisé la consolidation de certains types d'accès au détriment des plus petits entrepreneurs (campings, marinas). Finalement, les pratiques récréatives ont également évolué depuis les trente dernières années, avec un déclin ou une stagnation de certaines pratiques (pêche, nautisme, influencé par le vieillissement de la population et l'accroissement des coûts), alors que d'autres (baignade) connaissent un retour en force.

Compte tenu de ces facteurs, conserver et accroître les APF présents dans les municipalités représente un défi de taille puisque la très grande majorité des propriétés municipales riveraines provient de territoires détenus depuis leur fondation ou leur incorporation. Si certaines municipalités ont pu procéder récemment à des acquisitions, celles-ci demeurent rares et onéreuses, principalement en raison des coûts élevés des terrains en bordure du fleuve. Les dons et legs institutionnels ou d'entreprises demeurent rarissimes.

Quant aux autres actions privilégiées pour assurer la gestion et le développement des APF, la remise en état des infrastructures existantes demeure la plus usuelle. Les activités de promotion des usages en lien avec le fleuve sont aussi largement diffusées. Les mesures de protection des rives représentent une solution plus rarement appliquée, surtout en raison de l'occupation intensive des rives par les citoyens, les entreprises et les établissements. Finalement, la concertation avec les autres parties intéressées (OSBL, ONG, groupes de citoyens) tend à se développer et n'est souvent limitée que par l'absence de ressources financières pour la réalisation de projets.

En démontrant par des cas concrets illustrés d'exemples évocateurs le rôle des municipalités à titre de premiers intervenants responsables des dossiers reliés aux berges, l'étude a comme objectif principal de faciliter les démarches de représentation des élus et fonctionnaires municipaux auprès des autres ordres de gouvernement. Cette conscientisation accrue des parties concernées vise ultimement à accorder collectivement les investissements nécessaires pour assurer un accès adéquat des citoyens au fleuve pour tous les Québécois ainsi qu'à en assurer sa protection et sa mise en valeur.

En conclusion, l'étude soumet une série de recommandations destinées à améliorer l'accès aux APF et successivement adressées aux deux ordres de gouvernement, aux partenaires du Plan d'action Saint-Laurent (PASL), au gouvernement du Québec et à l'ensemble des partenaires tant municipaux, que provinciaux et fédéraux.

Genèse et remerciements

L'idée d'obtenir une connaissance accrue de l'état de la situation quant aux accès publics au fleuve découle d'une série de rencontres régionales de municipalités riveraines organisées à l'initiative de monsieur Régis Labeaume, maire de la Ville de Québec et président de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). À titre de maître d'œuvre de l'étude, l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent remercie la CMQ en tant que principal contributeur financier, ainsi que les municipalités de Varennes, Rimouski, Sept-Îles, Salaberry-de-Valleyfield, Chandler, Montmagny et Port-Cartier pour leur participation financière.

À propos de l'étude

Cette étude a été réalisée par Philippe Chenard, gestionnaire de programme et des politiques à l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent. La responsabilité des recommandations et du contenu de cette étude demeure celle de l'auteur, sans nécessairement refléter la position officielle des municipalités répondantes.

PREMIÈRE PARTIE : LA MISE EN CONTEXTE

1. Introduction

L'importance du fleuve Saint-Laurent pour la population québécoise n'est plus à démontrer. En plus d'héberger sur ses rives plus de 60 % de la population de la province, sa fonction de porte d'entrée continentale, ses ressources aux usages multiples et ses paysages uniques font du fleuve la véritable colonne vertébrale de l'activité économique, sociale et culturelle du Québec. De plus, il représente l'une des grandes richesses environnementales du continent nord-américain¹.

Principal bassin versant et milieu de vie de la majorité de la population québécoise, l'importance du fleuve Saint-Laurent dans la qualité de vie des citoyens a ainsi émergé depuis ces dernières décennies en même temps que leur prise de conscience environnementale². La qualité des accès au fleuve et la polyvalence des usages sont en effet devenues ces dernières années d'importantes préoccupations collectives, comme en témoigne l'organisation de regroupements citoyens dédiés au fleuve – les ZIP (zone d'intervention prioritaire – groupes communautaires responsables de la gestion des rives du Saint-Laurent) et les organismes de bassins versants (OBV). Notons également l'émergence d'ONG et d'OSBL œuvrant à la défense de son intégrité environnementale (Nature Québec, Eau Secours, Fondation David Suzuki, Amis de la vallée du Saint-Laurent, sans oublier l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent) et la mise en place de politiques gouvernementales précises (Politique nationale de l'eau de 2002, volets successifs du *Plan d'action Saint-Laurent*, *Politique de transport maritime et fluvial*).

Mais malgré les efforts plus ou moins concertés de tous ces organismes, force est d'admettre qu'après plus de quatre décennies d'efforts, si la qualité de l'eau du fleuve s'est globalement améliorée, la problématique des accès au fleuve persiste, notamment parmi les agglomérations riveraines

fortement urbanisées, alors que les demandes citoyennes à ce sujet se multiplient.

Le développement des sites d'accès aux berges a d'ailleurs bénéficié d'une couverture sans précédent lors des élections municipales de 2013. Les débats sur la façon d'offrir un meilleur accès public au fleuve ont fait l'objet de plusieurs mentions et été au cœur des campagnes électorales dans plusieurs villes riveraines telles Montréal, Longueuil et Repentigny.

Paradoxalement, bien que l'accès public au fleuve Saint-Laurent occupe une place grandissante dans les préoccupations citoyennes et les discours publics et politiques, le développement d'un accès de qualité au fleuve fait face à des défis et obstacles importants. Il devient alors essentiel de bien comprendre les facteurs expliquant l'évolution des accès. Parmi ceux-ci, notons le partage des pouvoirs et des responsabilités entre les différents ordres gouvernementaux, les contraintes existantes (géographie, présence de routes et de chemins de fer, activités industrielles et commerciales), les effets naturels (érosion des berges, effet des marées, variabilité de la qualité et des niveaux d'eau), la dégradation des infrastructures existantes, l'évolution des pratiques récréatives et la protection d'espaces riverains face aux pressions démographiques et économiques.



Marina de la Chaudière
Crédit photo : Ville de Lévis

Malgré l'énumération de ces contraintes, on constate que la connaissance globale des accès publics le long du Saint-Laurent et de leur évolution demeure actuellement limitée, du moins dans une version actualisée. Si le *Projet Archipel* de la fin des années 1970 représente une première tentative dans la réalisation d'un inventaire exhaustif des accès, le ministère québécois du Loisir, de la Chasse et de la Pêche a réalisé des études similaires à la fin des années 1980, études focalisées sur la pratique d'activités récréatives. Par la suite, au cours des années 1990, le *Plan d'action Saint-Laurent*, avec la collaboration des Zones d'intervention prioritaires (ZIP), dresse dès 1993 des bilans environnementaux, y compris la cartographie des points d'accès, pour l'ensemble du fleuve. Plusieurs ZIP mettent en œuvre des *Plans d'action et de réhabilitation écologique* (PARE) qui font d'ailleurs de l'enjeu des accès une priorité régionale. Enfin, certaines organisations communautaires ont effectué des analyses régionales. Citons à titre d'exemple la caractérisation de la rive sud de Québec (Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, 1997) des liens interrives (Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, 2001), ou des usages récréatifs (Comité ZIP du lac Saint-Pierre, 2005).

Une absence de continuité de ces divers travaux limite cependant notre compréhension de l'évolution des points d'accès. Par exemple, la base de données élaborée par Environnement Canada en 1996 dans le cadre du projet d'*Atlas de restauration des rives du Saint-Laurent* n'a pas été mise à jour depuis 1999. Le *Projet de validation des inventaires et usages des sites d'accès publics* à l'aide des technologies d'observation de la terre ainsi que les travaux du *Comité de concertation Accessibilité aux rives* (CCAR), tous deux annoncés dans le plus récent volet du *Plan d'action Saint-Laurent* (2011-2016), demeurent en voie de réalisation.

Ces constats établis, plusieurs raisons pertinentes justifient une mise à jour du recensement des APF selon une perspective municipale. Premièrement et sans définir ici les termes accès et usages, la

préoccupation collective d'assurer un accès adéquat au fleuve à la fois pour des considérations de qualité de vie, d'utilisation du cadre riverain et des ressources aquatiques ainsi que du respect de l'environnement s'inscrit tout à fait dans un contexte de gestion intégrée de l'eau. Ce concept émergent a d'ailleurs été énoncé dans la plus récente version du *Plan d'action Saint-Laurent* et implique la participation et la considération de l'ensemble des acteurs concernés. En étant à proximité des citoyens, de par les connaissances qu'elles détiennent sur leur milieu et à titre de premiers intervenants concernés par les dossiers reliés aux berges, les municipalités se trouvent particulièrement bien placées pour offrir une compréhension solide des enjeux et des défis propres à la question des accès publics. Ce qui est l'un des principaux objectifs de la gestion intégrée du Saint-Laurent.

Deuxièmement, l'absence de droit public d'accès aux plans d'eau, notamment lors de l'adoption de la *Politique nationale de l'eau* en 2002, fait en sorte que l'accès aux rives du Saint-Laurent des citoyens dépend grandement des initiatives municipales, d'où l'intérêt d'en dresser un portrait comparatif détaillé. L'article 920 du *Code civil* prévoit en effet que « toute personne peut circuler sur les cours d'eau et les lacs », tout en imposant de sévères restrictions, notamment celles 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. Ainsi, dans les nombreuses localités où l'on retrouve une occupation privative ou institutionnelle importante des rives du fleuve, ces restrictions sont suffisantes pour priver la très grande majorité des citoyens de l'usage des espaces riverains. Il s'agit d'une situation contraire à celle prévalant dans maints pays occidentaux, y compris plusieurs États américains où prévaut le concept de fiducie commune (*Public Trust*) qui assure un accès public des rives. L'influence de la réglementation municipale, des plans d'aménagement et d'utilisation du sol devient alors au Québec un facteur déterminant du niveau d'accessibilité des citoyens aux rives.

1. Bouchard *et al.*, 1995.

2. Bibeault, 2005.

Troisièmement, le fleuve Saint-Laurent est de plus en plus cité comme l'un des pôles touristiques majeurs du Québec. Son développement est essentiel pour assurer une offre de qualité tant sur le plan national qu'international (*Comité performance de l'industrie touristique*, Tourisme Québec, 2011). Dans la mesure où l'accès au Saint-Laurent se fait souvent à partir des agglomérations, il devient alors intéressant de dresser l'état de la situation.

Quatrièmement, il est pertinent de se demander si l'accès citoyen au fleuve a bénéficié des sommes considérables investies par les gouvernements provincial et fédéral pour assainir le fleuve. Il s'agit d'un autre argument pour une mise à jour de la caractérisation des accès publics. Obtenir un portrait actuel de cet accès et en identifier les défis et le potentiel de croissance permettront à terme une meilleure concertation des acteurs ainsi que l'octroi d'investissements publics ciblés et adéquats. Puisque la protection du fleuve passe par son appropriation par les riverains, la société québécoise doit faciliter et améliorer l'accès public au fleuve Saint-Laurent.

Cette demande trouve actuellement un écho positif à la fois auprès des acteurs politiques et des mouvements citoyens. Jamais, en effet, depuis les années 1970 la question des accès au fleuve n'a-t-elle été aussi présente dans l'espace public. Il s'agit de maintenir et de bénéficier collectivement de ce contexte favorable.

2. Cadre de l'étude

2.1 Cadre géographique et temporel

Le cadre géographique de l'étude se compose des deux rives du Saint-Laurent, de la frontière ontarienne jusqu'au golfe. Vingt-deux municipalités riveraines, représentatives à la fois de la diversité régionale, géographique et de taille, ont servi à sa réalisation. Pour certaines d'entre elles, des études de cas présenteront des exemples détaillés d'accès existants et de leur réalisation ou de projets en cours. Ces

études de cas seront exposées dans huit capsules tout au long du rapport.

Quant au cadre temporel, l'étude repose principalement sur l'emploi de données antérieures qui permettent de mesurer l'évolution des points d'accès et des usages, puis sur l'analyse des facteurs causaux, qui ont au premier plan l'influence des actions et des politiques des municipalités. Les données antérieures proviennent en majorité des travaux du *Comité d'étude sur le fleuve Saint-Laurent* (1978, collaboration fédérale-provinciale), de deux publications d'Environnement Canada, soit *Le fleuve en bref* (1997) et *L'Atlas régional des éléments sensibles du Saint-Laurent* (1997) et du répertoire des accès publics au fleuve Saint-Laurent (Partenaires du *Plan d'action Saint-Laurent*, 2010-2012). Toute autre source utilisée sera citée en temps opportun.

2.2 Types d'accès au fleuve considérés

Les accès au fleuve considérés tiennent compte de la diversité des usages citoyens. Ceux effectués par les acteurs institutionnels, commerciaux et industriels ne seront pas considérés, sauf si leur présence est établie comme une contrainte réelle ou potentielle aux accès. Les types d'accès au fleuve retenus sont les suivants :

- Parcs, promenades et pistes cyclables
- Quais et jetées
- Marinas et ports de plaisance
- Plages et autres lieux de baignade aménagés
- Rampes de lancement (bateaux de plaisance et autres petites embarcations)
- Camping et centres de villégiatures riverains
- Traversiers (opération annuelle)



Planchistes dans les îles de Sorel, chenal du moine.
Crédit photo : Louis Latraverse, Ville de Sorel-Tracy

2.3 Questionnaire soumis aux municipalités³

Le questionnaire comprend trois volets principaux, soit l'évolution des accès publics, le contexte actuel et une évaluation de l'accessibilité potentielle. Par volet, voici les éléments principaux couverts par le questionnaire (sa version intégrale se trouve à l'annexe 1 du présent document).

1. L'évolution des accès publics

- Historique des points d'accès répertoriés : pertes, gains et changements de vocation;
- Identification des facteurs d'évolution (cycles économiques, évolution des usages, transferts de propriété, pressions immobilières).

2. Le contexte actuel

- Recensement des propriétaires riverains actuels (gouvernements, établissements, OBSL, entreprises, autres propriétaires privés);
- Désignation des activités principales de ces espaces riverains (vocation résidentielle, commerciale et industrielle, institutionnelle, de transport, récréative et sportive, préservation);
- Évaluation de l'importance locale et régionale de ces accès (sentiment d'appartenance et lien avec la qualité de vie, moteur de développement économique, pôle touristique, préservation du bien commun);

- Analyse de l'influence des pouvoirs municipaux et régionaux sur l'accès aux rives (réglementation municipale, plans d'aménagement, politiques de développement récréatif et économique);
- Désignation des accès les plus névralgiques et/ou problématiques;
- Identification des principales priorités et défis dans le maintien des accès actuels par rapport aux effets naturels (érosion des berges, effet des marées, variabilité de la qualité et des niveaux d'eau), à la dégradation des infrastructures existantes, à l'évolution des pratiques récréatives, aux pressions démographiques et économiques;
- Portrait des relations avec les autres ordres de gouvernement dans le maintien, l'aménagement et l'accroissement de ces accès (respect des compétences respectives, transfert de responsabilités, accords de coopération, financement);
- Identification des projets possibles (plan d'immobilisations, études) et rêvés.

Les résultats de cette étude ne prétendent pas être représentatifs pour l'ensemble des municipalités riveraines du Saint-Laurent. Malgré cette précision (et d'autres limites détaillées à la section suivante), il importe de souligner que loin d'être un simple exercice de recensement, l'étude vise à présenter un portrait dynamique des forces et contraintes propres à la présence des APF, ainsi que d'identifier les défis et les possibilités pour leur développement. L'étude propose

3. Le questionnaire a été transmis par courriel le 1^{er} octobre 2013 à 42 municipalités riveraines. Entre le 7 octobre 2013 et le 25 mars 2014, 22 municipalités répondantes – incluant deux arrondissements de la Ville de Montréal, complétèrent le questionnaire : 12 par écrit et dix par entrevue téléphonique. La liste détaillée des personnes répondantes et de leur fonction se trouve à l'annexe 2.

ainsi des recommandations précises, détermine des messages clés destinés à l'ensemble des parties prenantes et contribue à l'élaboration d'un plan d'action global des municipalités riveraines du Saint-Laurent. Les questions suivantes ont servi de balise tout au long de l'étude :

1. Quel est l'état des accès publics au fleuve (APF)?
2. Quels sont les principaux facteurs d'évolution des APF depuis la fin des années 1970?
3. Comment conserver et accroître les APF présents dans les municipalités?

Les objectifs poursuivis par l'étude sont :

- d'accroître la visibilité du sujet et la conscientisation des intervenants;
- d'identifier, à partir des principaux facteurs d'évolution, les possibilités et les défis associés au développement des APF;
- et de faciliter la représentation afin d'accorder collectivement les investissements nécessaires pour procurer un accès adéquat au fleuve, en assurer sa protection et sa mise en valeur.

2.4 Précisions et limites de l'étude

- L'étude emploie un concept d'accessibilité au sens large, basé sur les principes de sécurité, d'intégrité du territoire et de respect des lois et règlements, mais sans réaliser d'arbitrage sur la préférence économique, environnementale ou sociale d'un usage en soi ou par rapport à un autre;
- L'étude ne porte pas non plus de jugement sur le niveau d'accessibilité souhaitable, que ce soit selon des considérations environnementales, économiques, esthétiques ou autres;
- L'étude n'entend pas effectuer d'arbitrage ou porter de jugement sur les relations entre l'accessibilité aux rives, la préservation des paysages littoraux (dans leur forme initiale) et la protection des milieux naturels. Cependant, nous supposons bien sûr une

exploitation des sites d'accès selon les principes reconnus de développement durable et de respect de l'environnement. Toute exception connue à cette règle sera soulignée;

- L'analyse des gains et des pertes et le potentiel des accès et usages se limitent aux municipalités étudiées, sans prétendre assurer la représentativité de l'ensemble du fleuve;
- Si les espaces riverains détenus par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada (parcs, milieux naturels riverains, installations portuaires, infrastructures de transport, lieux historiques) présents au sein des territoires municipaux sont recensés, nous ne considérons pas ces ordres de gouvernement comme intervenants lors de la réalisation de l'étude, notamment lors de la réalisation du sondage et des études de cas;
- Les croisières et les activités d'observation commerciales effectuées à partir de navires ne seront pas considérées;
- En raison des contraintes propres à l'étude, les éléments suivants ne sont pas considérés : les accès privés ou semi-privés découlant de l'octroi de baux de grève à des propriétaires riverains par le gouvernement du Québec; les îles présentes le long du fleuve (à moins d'être municipalisées et/ou d'abriter une population permanente) et les collectivités amérindiennes riveraines reconnues par la *Loi sur les Indiens*, réserves et autres établissements.

3. Municipalités répondantes et inventaires

3.1 Municipalités répondantes

Au total, 22 municipalités riveraines⁴, de Salaberry-de-Valleyfield à l'ouest jusqu'à Chandler à l'est, ont participé à la première phase de l'étude. Collectivement, elles représentent 20 % de la population québécoise⁵ et 38 % de celle des

municipalités riveraines du Saint-Laurent. Les 22 municipalités présentent également une diversité géographique. Dix d'entre elles sont localisées dans le tronçon fluvial, cinq dans l'estuaire fluvial, trois dans le moyen estuaire et quatre dans l'estuaire maritime et le golfe (la liste des répondants, ainsi que leurs fonctions sont détaillées à l'annexe 2).

Classées par taille de population, les municipalités répondantes comptent dix municipalités locales (avec moins de 20 000 habitants, en incluant la MRC Côte-de-Beaupré dans cette catégorie), six villes d'agglomération (entre 20 000 et 50 000 habitants) et six grandes villes (plus de 50 000 habitants).

Graphique n° 1
Carte des municipalités répondantes



Source : Québec géographique, image du satellite Landsat-ETM.

Tableau n° 1 – Municipalités répondantes (classées en ordre alphabétique)

N°	Municipalités	Population (2013)	Type	Section du fleuve
1	Beauharnois	12 357	ML	Tronçon fluvial
2	Chandler	7 718	ML	Estuaire maritime et golfe
3	Lanoraie	4 641	ML	Tronçon fluvial
4	Lévis	142 210	GV	Estuaire fluvial
5	Longueuil	237 894	GV	Tronçon fluvial
6	Montmagny	11 525	ML	Moyen estuaire
7	Montréal-Rivière-des-Prairies-PAT	108 751	GV	Tronçon fluvial
8	Montréal-Verdun	67 828	GV	Tronçon fluvial
9	MRC Côte-de-Beaupré	27 394	ML	Moyen estuaire
10	Neuveville	4 191	ML	Estuaire fluvial
11	Port-Cartier	6 838	ML	Estuaire maritime et golfe
12	Portneuf	3 189	ML	Estuaire fluvial
13	Québec	530 163	GV	Estuaire fluvial
14	Repentigny	84 472	GV	Tronçon fluvial
15	Rimouski	48 155	VA	Estuaire maritime et golfe
16	Rivière-du-Loup	19 974	VA	Moyen estuaire
17	Saint-Augustin-de-Desmaures	798	ML	Estuaire fluvial
18	Salaberry-de-Valleyfield	40 791	VA	Tronçon fluvial
19	Sept-Îles	26 122	VA	Estuaire maritime et golfe
20	Sorel-Tracy	35 212	VA	Tronçon fluvial
21	Varenes	21 288	VA	Tronçon fluvial
22	Verchères	5 830	ML	Tronçon fluvial
Total		1 447 341		

* ML - municipalité locale, VA- ville d'agglomération, GV - grande ville.

4. Pour la Ville de Montréal, les deux arrondissements de Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles (pop. 108 751) et de Verdun-Lasalle (pop. 67 828) ont complété le questionnaire.

5. Source : Décret de population de 2013, MAMOT

3.2 Inventaire municipal des accès publics au fleuve (APF)

Les résultats de l'étude indiquent que 12 municipalités sur 22 répondantes ou 54 %, ont récemment fait un recensement total ou partiel (datant de dix ans ou moins) des APF localisés sur leur territoire.

Tableau n° 2 – Municipalités disposant d'un recensement de leurs APF (classées selon l'année de réalisation la plus récente)

Municipalité	Année	Organisme responsable	Type de recensement
Longueuil	2014	ZIP Jacques-Cartier	Complet
Montréal-Verdun-LaSalle	2013	Arrondissement	Complet
Varenes	2013	Plan d'action SL	Partiel
Beauharnois	2012	MRC	Complet
MRC Côte-de-Beaupré	2012	MRC	Partiel
Repentigny	2012	Ville	Complet
Sept-Îles	2012	Firme IBI-DDA	Partiel
Verchères	2012	ZIP Seigneurie	Partiel
Salaberry-de-Valleyfield	2011	ZIP Haut-Saint-Laurent	Complet
Lévis	2008	ZIP QC-Chaud-Appalaches	Complet
Québec	2007	Ville	Complet
Montréal-PAT-Rivière-des-Prairies	2006	Arrondissement et services des parcs	Complet

Capsule n° 1 Le recensement des APF de la Ville de Repentigny

Dans le but de dresser un portrait fidèle de la situation et d'évaluer la santé globale de l'écosystème riverain, une caractérisation des bandes riveraines en bordure du fleuve Saint-Laurent a été réalisée en 2011 sur le territoire de la Ville de Repentigny. Ce bilan a permis d'élaborer des outils de réhabilitation adaptés à la situation locale afin d'orienter les efforts de protection et de restauration des bandes riveraines à Repentigny.

L'évaluation de la structure et de la composition des bandes riveraines, où chaque parcelle a d'abord été classée selon la tenure (publique, privée), a également permis de recenser les APF, tant privés que publics. Des 276 tenures de propriétés situées en bordure du fleuve, seules 5 % étaient de propriété publique, témoignant d'une rareté des espaces riverains accessibles aux citoyens et visiteurs, une réalité courante surtout parmi les régions métropolitaines.



Parc Rochefort
Crédit photo : Ville de Repentigny

Analyse : Cette section démontre que la réalisation d'un inventaire dédié aux APF demeure un défi pour plusieurs municipalités, même lorsque sensibilisées à la question. Parmi celles n'ayant pas d'inventaire récent en leur possession, presque toutes ont souligné la pertinence de l'exercice ainsi que l'occasion fournie par la présente étude d'actualiser leurs connaissances. Le partage de la responsabilité des APF entre plusieurs services et départements, le manque de ressources, l'absence de volonté politique ainsi que l'incertitude quant à la définition du terme d'APF ont été à plusieurs reprises mentionnés comme des obstacles importants.

Quant aux municipalités ayant récemment effectué un recensement, neuf sur douze ont été réalisés depuis 2011. De plus, il s'agissait dans plusieurs cas du premier depuis plus d'une décennie. Les municipalités ont une fois de plus souligné l'émergence du besoin à maintes occasions.

Autre fait marquant, les quatre villes ayant réalisé leur recensement à l'interne sont de grandes villes (soit les deux arrondissements de Montréal, Québec et Repentigny), alors que les autres, de plus petite taille, ont toutes imparti la réalisation à un organisme partenaire, le plus souvent à leur MRC ou leur ZIP locale⁶. Un seul recensement fut confié à une firme privée (IBB-DAA par la Ville de Sept-Îles).

En somme, les échanges avec les intervenants permettent de constater une connaissance encore imparfaite des APF parmi les municipalités répondantes. Dans le but d'aider l'ensemble des municipalités riveraines à développer et maintenir un recensement uniforme et constant de leurs APF, ainsi qu'à accroître les connaissances parmi les municipalités désirant conduire un recensement, nous proposons deux recommandations.

• **Recommandation n° 1 :**

Le développement d'une politique de mise en valeur du fleuve Saint-Laurent devrait être établi par le gouvernement du Québec. Cette politique devrait être basée non seulement sur son potentiel économique, mais elle devrait également énoncer une stratégie claire de maintien et de mise en valeur des APF, incluant la mise en place de mesures concrètes pour favoriser l'engagement des municipalités riveraines et l'allocation d'une enveloppe budgétaire dédiée.

• **Recommandation n° 2 :**

Le MAMOT devrait développer, en collaboration avec les municipalités riveraines et les autres acteurs du milieu, une grille de recensement et d'évaluation uniforme des APF. Cette dernière devrait comprendre une évaluation de l'état actuel des APF ainsi que l'identification de nouveaux sites possibles et une mesure de leur potentiel économique et récréotouristique.

6. À noter que plusieurs de ces recensements ont servi à la création du répertoire des APF publié en 2013 par les acteurs du Plan d'action Saint-Laurent (PASL), répertoire disponible à l'adresse http://planstlaurent.qc.ca/fr/usages/perennite_des_usages/repertoire_des_acces_publics.html

DEUXIÈME PARTIE : LES DONNÉES ET LEUR ANALYSE

4. Reconnaissance et gestion municipale des APF

4.1 Le paradoxe des APF municipaux

L'analyse des réponses transmises par les municipalités riveraines permet de relever un paradoxe. D'une part, l'importance locale et régionale des APF est largement reconnue par les 22 municipalités répondantes, qu'il s'agisse de leur contribution au sentiment d'appartenance (100 % des mentions), à la qualité de vie des résidents (92 %), comme moteur de développement économique (83 %) ou comme attrait touristique (75 %). La question des APF, qu'elle soit spécifique ou plus largement inscrite dans la proximité au fleuve, fait également partie des priorités déclarées dans les deux tiers des cas, entre autres par une mention dans la chartre municipale, un plan directeur, un énoncé de vision stratégique ou une résolution.

D'autre part, malgré cette reconnaissance significative, 17 municipalités sur 22 déplorent un manque de capacité pour assurer une gestion optimale des APF et développer leur plein potentiel, et ce, surtout en ressources financières et humaines. Malgré cette situation additionnée à l'ampleur des responsabilités municipales, au traitement séparé des APF selon leur type d'accès et aux défis liés à leur développement (nous y reviendrons à la section 5.4), six municipalités répondantes sur 22 (27 %) déclarent effectuer une valorisation urbaine axée sur la présence du fleuve. C'est le cas des municipalités de Verchères, Repentigny, Portneuf, Longueuil, Lévis et de l'arrondissement de Verdun, soit dans leurs budgets, leurs schémas d'aménagement et/ou plan d'urbanisme, leurs plans d'immobilisations triennaux, ou leurs politiques de développement économique. Dans le cas des six municipalités mentionnées, cette prise en compte du fleuve vise une finalité récréative ou touristique.

À noter, dans les municipalités disposant de plans de développement des APF, aucune n'effectue d'arbitrage entre les trois types d'accès⁷ et les usages, ou ne privilégie un type d'accès ou usage, qu'il s'agisse d'un emplacement en particulier ou pour l'ensemble des sites.



L'escalier rouge du Vieux-Lévis
Crédit photo : Philippe Caron, Ville de Lévis

Capsule n° 2 Le projet de rénovation de la traverse maritime de Lévis

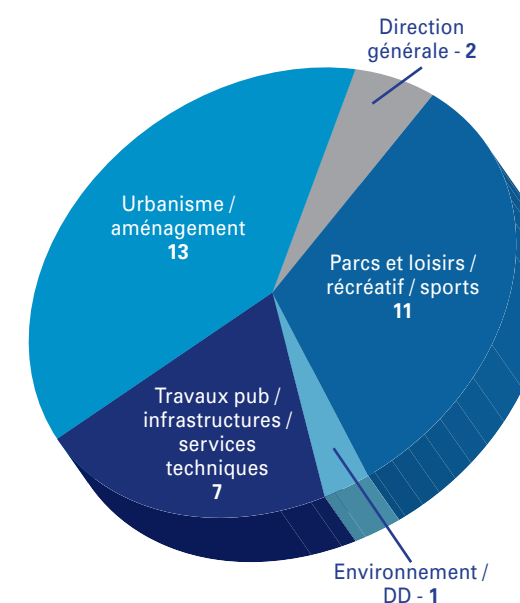
Bel exemple de mise en valeur concertée d'une fenêtre importante sur le fleuve, le projet de revitalisation majeur du secteur de la traverse à Lévis comprend des investissements d'environ 20 M \$ de la part de la Ville de Lévis et des gouvernements fédéral et provincial. Le projet, dont les travaux sont débutés, comprend principalement l'aménagement d'un vaste espace public attractif, contemplatif, et maritime. Une immense fontaine éclairée constituera l'élément attractif. Le vertugadin et les espaces de verdure avec le mobilier urbain permettront la contemplation sur la Rive-Nord à partir de Lévis ainsi que la détente pour tous les résidents, les usagers du secteur et les touristes. Les nouvelles installations maritimes permettront dès 2015 aux bateaux de croisière de venir accoster au quai Paquet, en respect de sa capacité.

De plus, le secteur de la Traverse comprend le projet de la Société des traversiers du Québec (STQ), en collaboration avec la Ville de Lévis et la STLévis. Ce projet, dont les travaux seront complétés au début de l'année 2015, comprend le réaménagement des voies d'accès au traversier pour les véhicules et les vélos, de nouveaux stationnements, une voie réservée pour les autobus et des nouveaux abribus, une nouvelle gare ayant une très grande capacité (investissement de plus de 12 M \$ de la part de la STQ).

4.2 Responsabilité de la gestion et du développement des APF

Les municipalités répondantes ont été sondées sur les services et les départements responsables de la gestion et du développement des APF (Q7).

Graphique n° 2 – Service(s) et département(s) responsable(s) des APF (n = 34)



Analyse : 34 services et départements ont été désignés par les 22 répondants, incluant 10 réponses multiples. Sans surprise, la direction de l'urbanisme et de l'aménagement, avec 13 mentions, et celle des parcs/récréatif / sport avec 11 demeurent les plus souvent citées. Les services des travaux publics / infrastructures / services techniques suivent avec sept. La direction générale n'obtient que deux mentions (Repentigny et Beauharnois) et celle de l'environnement / développement durable n'en a qu'une seule (Rimouski). À noter, la mention de l'urbanisme et de l'aménagement est le plus souvent accompagnée d'un service connexe, soit les parcs / récréatif / sport ou des travaux publics / infrastructures / services techniques.

Ces résultats démontrent la diversité des modes de gestion municipale des APF selon une approche basée sur la planification urbaine, l'animation des lieux ou leur entretien. Dans presque tous les cas, cette gestion ne diffère cependant pas des autres espaces verts ou parcs localisés sur le territoire. Ainsi, lorsque interrogées si, dans leur gestion courante des opérations, les municipalités effectuent un travail de protection, de restauration et de valorisation spécifique aux APF (Q14), seulement cinq (ou 23 %) déclarent une activité précise, le plus souvent liée à l'aménagement de parcs riverains (Longueuil, Repentigny), d'un site

7. Soit (a) l'accès visuel aux paysages riverains, b) l'accès aux rives (contact secondaire) et c) l'accès à l'eau (contact primaire).

riverain spécifique (moulin de Verchères) ou des activités de protection et de restauration (Beauharnois et Lévis). Dans la grande majorité des municipalités riveraines, les APF ne disposent pas de plans de gestion ou de stratégie de développement spécifiques, mais sont considérés selon le cas dans les services municipaux réguliers. Quelques répondants ont souligné qu'une attention particulière était portée aux bandes riveraines, notamment à leur protection et la mise en valeur des milieux naturels. De ces constats, nous proposons deux recommandations spécifiques à la gestion municipale des APF.

Recommandation n° 3 :

Les municipalités riveraines sont encouragées à renforcer la reconnaissance de leurs APF en identifiant clairement le département ou la direction principalement responsable de la gestion et du développement des APF ainsi que de la coordination des différents services impliqués.

Recommandation n° 4 :

Les municipalités devraient également favoriser une concertation régionale ou métropolitaine pour identifier et prioriser, par une approche coopérative, la mise en valeur des APF.

5. Répertoire des accès publics au fleuve (APF)

5.1 Synthèse des APF répertoriés

L'inventaire des APF et la présence des différents types d'accès publics varient évidemment d'une municipalité riveraine à l'autre. Le sondage a permis d'établir la proportion des APF présents ainsi que le nombre de mentions. Cette donnée par type d'APF n'est donnée ici qu'à titre indicatif de l'échantillon total considéré, sans être généralisable à l'ensemble du territoire riverain.

Tableau n° 3 – Proportions des APF mentionnés et nombre de mentions

Type d'accès publics au fleuve	% de présence parmi les 22 municipalités répondantes	Total des mentions
Parcs, promenades et pistes cyclables	100 %	101
Quais et jetées	82 %	33
Marinas et ports de plaisance	77 %	24
Rampes de lancement (bateaux de plaisance et autres petites embarcations)	77 %	33
Plages et autres lieux de baignade aménagés	36 %	19
Camping et centres de villégiatures riverains	36 %	9
Traversiers (opération annuelle)	27 %	6

Analyse : Ce tableau démontre la présence généralisée des APF dans l'ensemble des municipalités répondantes, notamment en ce qui a trait aux parcs et aux activités nautiques et connexes (marinas, quais et rampes). À noter que la présence de rampes de lancement est habituellement complémentaire à une ou plusieurs marinas. Les données soulignent également la relativement faible présence de lieux de baignade, surtout dans les sections fluviales et de l'estuaire.



Plage à Sept-Îles
Crédit photo : Marco Chenard, Ville de Sept-Îles

5.2 Évolution du nombre d'APF

La présente étude effectue une analyse de l'évolution historique des APF par type d'accès, en se basant sur des données comparatives, certaines datant de plus de trente ans. Les trois principales sources utilisées sont :

- Le *Comité d'étude sur le fleuve Saint-Laurent* (Comité Fédéral-Provincial, 1978)
- *L'Atlas régional des éléments sensibles* et *Le fleuve en bref* (Environnement Canada, 1997)

- *Le Répertoire des accès publics au fleuve Saint-Laurent* (Partenaires du *Plan d'action Saint-Laurent*, 2010-2012)

Bien que l'exercice comporte une certaine incertitude en raison des variations dans les méthodes de recensement ainsi que des imprécisions entre les différentes cartographies, le nombre de répondants permet néanmoins d'identifier certaines tendances dans l'évolution historique des APF.

Tableau n° 4 – Évolution du nombre d'APF

Type d'accès publics au fleuve	Évolution en nombre	Facteurs clés d'évolution
Parcs, promenades et pistes cyclables	Croissance modérée	- Nouveaux aménagements - Conversion de zones industrielles
Quais et jetées	Déclin modéré	- Certaines activités commerciales en perte de vitesse (pêche, transport) - Désengagement du gouvernement fédéral
Marinas et ports de plaisance	Déclin modéré	- Consolidation des acteurs, avec la disparition de certains plus petits opérateurs - Évolution des pratiques récréatives
Plages et autres lieux de baignade aménagés	Faible croissance	- Effets de l'assainissement des eaux - Défis dans l'aménagement de sites
Rampes de lancement (bateaux de plaisance et autres petites embarcations)	Croissance modérée	- Suit la progression des parcs - Émergence des activités récréatives (canot, kayak, planche, planche aérotractée ou en anglais, kitesurfing)
Camping et centres de villégiature riverains	Faible déclin	- Consolidation des acteurs - Effets de la croissance urbaine - Évolution des pratiques récréatives

Analyse : Bien que l'état actuel des APF fera l'objet d'une analyse subséquente dans ce rapport, la présente étude ne peut prétendre porter un jugement sur l'évolution de la qualité des accès ni de leur taille ou capacité. Les résultats permettent néanmoins de dégager quatre grands facteurs, comportant leurs dynamiques propres mais ayant des effets complémentaires, dans l'évolution de l'accès au fleuve Saint-Laurent :

1. L'aménagement du territoire riverain.

Selon les municipalités sondées, il s'agit du facteur prédominant. D'une part, si l'expansion urbaine a permis de créer de nouveaux accès, notamment sous la forme de parcs riverains, la pression foncière a également accéléré le déclin de certains acteurs tels les campings. La conversion d'anciens terrains industriels, notamment parmi les municipalités plus peuplées ou au passé industriel significatif, a également permis l'obtention de nouveaux accès, bien que de telles transformations exigent des travaux majeurs et des investissements importants.



Bateau passeur et Promenade du Parc Marie-Victorin
Crédit photo : Ville de Longueuil

2. Les transformations environnementales.

Sur le plan de la qualité de l'eau, les municipalités répondantes sont unanimes à souligner l'amélioration de la qualité des eaux du Saint-Laurent, et ce, bien que des défis demeurent, surtout dans la partie fluviale. Si cette amélioration tarde parfois à être reconnue par certains segments de la population, elle a en contrepartie favorisé les pressions de groupes de citoyens pour l'obtention d'un meilleur accès au fleuve par l'ouverture de plages et d'autres lieux de baignade. Les variations importantes des niveaux d'eau (épisodes prolongés d'étiage en 2010 et 2012 ou d'inondations en 2011) affectent aussi fortement la pratique d'activités récréatives.

Un autre facteur dont l'influence tend à s'accroître avec les années est l'érosion des berges. Les effets se font surtout sentir en aval de Québec, notamment parmi les municipalités répondantes de Sept-Îles (où un plan d'action a été adopté dès 2010), Port-Cartier, Rimouski et Chandler, mais également dans la partie fluviale. Verchères et Varennes soulignent par exemple les effets négatifs sur leurs rives du batillage causé par les navires empruntant la voie maritime.

Accélérée par les phénomènes de changements climatiques et d'élévation du niveau de la mer, l'érosion des berges a le potentiel d'affecter grandement les APF. Bien qu'il soit difficile d'évaluer tous les impacts potentiels futurs de l'érosion des berges sur les rives et les APF, l'érosion entraînera certainement leur dégradation accélérée dans de nombreux lieux. De plus, puisque l'érosion côtière et les inondations (plus fréquentes et intenses en raison de l'élévation du niveau de la mer) menacent les infrastructures existantes, plusieurs municipalités affirment devoir répondre aux demandes de propriétaires privés pour l'installation de murs et de digues, la pose d'enrochements et la mise en place d'autres solutions dites rigides. Les recommandations des groupes environnementaux et des autorités publiques vont plutôt vers l'application de solutions dites douces, soit la végétalisation ou la

naturalisation des berges, l'application de recharges de sable et une planification urbaine adaptée, mais dont les effets se font sentir à plus long terme.

3. Le contexte économique.

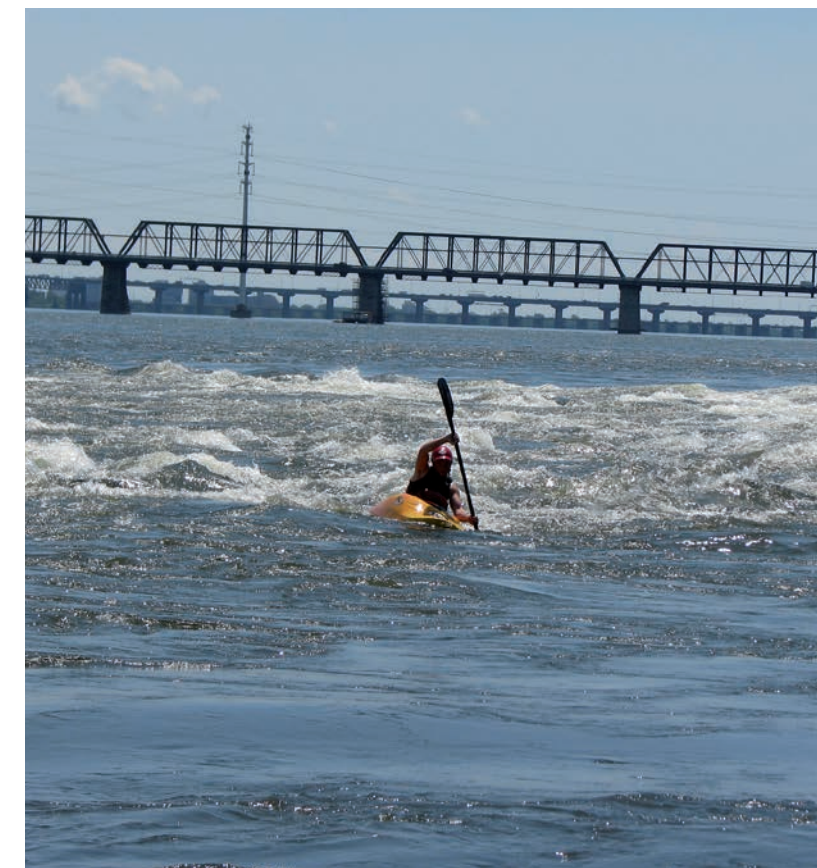
L'évolution des acteurs économiques en lien avec le fleuve ainsi que les effets des cycles jouent un rôle important dans l'évolution des APF. Si certaines activités commerciales traditionnelles, notamment la pêche et le cabotage, ont connu un déclin, les marinas et les terrains de camping riverains ont subi une consolidation, avec la disparition de plusieurs acteurs de plus petite taille ou déplacés par l'expansion urbaine, surtout dans les couronnes métropolitaines de Montréal et de Québec.



Kayaks à l'embouchure de la rivière Richelieu et du fleuve Saint-Laurent
Crédit photo : Louis Latraverse, Ville de Sorel-Tracy

4. Les pratiques récréatives.

Fortement liées au facteur précédent, les pratiques récréatives relatives au fleuve ont connu une transformation importante depuis une trentaine d'années. Si certaines municipalités soulignent la constance des activités de pêche, d'autres notent l'émergence de nouvelles pratiques telles que le canot, le kayak et la planche aérotractée. L'accès aux marinas est confronté à des défis croissants en raison des coûts élevés associés à la pratique de cette activité. Ce facteur sera également fortement influencé par le vieillissement de la population au cours des prochaines années et la demande pour des activités et des installations adaptées.



Kayak dans les Rapides-du-Sault-Normand
Source : Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie



Promenade Samuel-De Champlain
Crédit photo : Ville de Québec



Planchistes aérotractés (ou kite surfers) à Rimouski
Crédit photo : raph84, www.flickr.com

Capsule n° 3 La promenade Samuel-De Champlain de la Ville de Québec

Avant 2008, le front fluvial qui s'étendait de la côte de Sillery aux ponts de la ville, une ancienne zone industrialisée délaissée par les pétrolières depuis les années 80, servait uniquement de zone de transit routier. Depuis, la promenade est devenue une destination de choix, et ce, tant des citoyens que des visiteurs qui désirent faire une promenade, un tour de vélo ou de patins à roues alignées le long du fleuve, ou encore observer les navires ou profiter d'un pique-nique improvisé dans un cadre magnifique. Connectée à la piste cyclable provinciale entre le secteur des ponts et le Vieux-Port, la Promenade Samuel-De Champlain offre de magnifiques points de vue du fleuve tout au long de son sentier panoramique de dix kilomètres.

Le gouvernement du Québec a contribué à l'ambitieux projet de restauration débuté en 2006, avec l'objectif de redonner le fleuve aux résidents et visiteurs à l'occasion du 400e anniversaire de la ville en 2008. Exemple d'une conversion réussie d'un secteur industriel délaissé en espace riverain vivant et achalandé, la Promenade Samuel-de-Champlain a exigé des investissements totaux de près de 70 M\$, démontrant les coûts importants associés à de telles transformations.

Capsule n° 4 L'émergence d'une nouvelle pratique récréative à Rimouski

La Ville de Rimouski a constaté ces dernières années une croissance des activités de planche aérotractée (ou kitesurfing), une planche tirée par une petite voile. Cette activité connaît une popularité accrue auprès des plus jeunes citoyens et attire à Rimouski autant des adeptes locaux que des visiteurs. La planche aérotractée est pratiquée principalement à la pointe du Rocher blanc, le long du sentier du littoral, au parc de la rue Saint-Germain Est et près de la rue du Fleuve dans le secteur de Pointe-au-Père. Bien qu'elle génère des retombées économiques, la pratique émergente de la planche aérotractée témoigne de certains défis découlant d'un accès accru au fleuve, notamment la demande en stationnement, la cohabitation avec les autres pratiques, un achalandage accru des espaces riverains et des perturbations possibles auprès de la faune aquatique et les oiseaux de rivage.

5.3 Analyse comparative des APF

Le sondage transmis auprès des municipalités riveraines permet d'établir des comparaisons entre les APF selon leur propriété, leur vocation, la présence de tarification et le type d'accès. Cette section présente une analyse de chacun des quatre thèmes. Un sommaire comparatif des informations recueillies se trouve à l'annexe 3.

5.3.1 La propriété des APF

Une distinction très nette est observable ici selon le type d'accès et d'usage, allant des pratiques à une échelle individuelle jusqu'à l'usage d'embarcations. Dans leur quasi-totalité, les parcs et les plages sont la propriété des municipalités. Les quais et les rampes de lancement sont également en grande majorité détenus par les municipalités, quoique certains demeurent la propriété d'OSBL, d'établissements, d'industries ou encore du gouvernement fédéral. La propriété des campings et des marinas demeure pour sa part partagée entre les municipalités, les OSBL et les acteurs privés. Quant aux traversiers, ils sont opérés par le privé ou la Société des traversiers du Québec (STQ). Si on considère les facteurs de coûts, de mise en œuvre et de concertation, le développement

des APF par la mise en place d'activités à échelle individuelle et d'infrastructures sur les propriétés municipales s'avère une option intéressante.

5.3.2 La vocation des APF

Dans la très grande majorité des APF, leur vocation est récréative et sportive. Les lieux à prédominance commerciale, par exemple où l'on fait du transport ou de la pêche, demeurent minoritaires et tendent même à décliner légèrement depuis les 30 dernières années. Les espaces riverains destinés en premier lieu à la protection des rives ou à la préservation de la faune et de la flore restent l'exception. Ce portrait comparatif permet de confirmer que les bords du Saint-Laurent demeurent pour la population un lieu de plaisance et de récréation. Toutefois, pour une part importante de citoyens, les accès se limitent à des points d'accès restreints comme les parcs et les plages, ou encore la pratique de la pêche et d'activités nautiques à partir de quais, de jetées et de marinas.

5.3.3 La tarification des APF

La présence de tarification pour l'accès aux différents types d'APF dépend sommairement de trois facteurs, soit les types d'activités pratiquées, la propriété des lieux et la localisation géographique de la municipalité. Premièrement, les activités à échelle humaine (marche, vélo, baignade) sont généralement gratuites, alors que l'usage de bateaux de grande dimension (voiliers ou yacht) entraîne des dépenses pour la mise à quai ou l'entreposage, en plus de leur opération courante. Les APF de propriété privée exigent tous des frais, alors que la tarification demeure l'exception parmi les accès municipaux (les OSBL se trouvent dans une position mitoyenne sur ce sujet). Finalement, l'emplacement d'une municipalité à proximité d'un grand centre métropolitain entraîne dans certains cas la demande d'un droit d'entrée (par exemple la plage régionale de Salaberry-de-Valleyfield, les rampes de lancement de Sorel-Tracy et de Portneuf) principalement dans le but de réguler l'achalandage, alors que les localités plus éloignées, notamment en aval de Québec, n'imposent pas de tarifs pour l'accès aux plages et aux rampes d'accès.

5.3.4 Les types d'accès des APF

L'accessibilité aux rives et au fleuve est probablement la caractéristique liée au fleuve qui tient le plus compte du facteur social et de la dimension citoyenne, puisque la population est en mesure d'apprécier concrètement les interactions qu'elle peut avoir avec le fleuve. Dans le but de mesurer cet accès, le document *Suivi des usages et des perceptions du Saint-Laurent par la population riveraine* (2003, Bibeault *et al.*, Vision Saint-Laurent Vision 2000) identifiait une série d'indicateurs pour évaluer l'accessibilité, classée entre un accès visuel aux paysages riverains ou au bord de l'eau, mais sans possibilité d'accès physique pour les citoyens (contact tertiaire), un accès physique aux rives (contact secondaire) et un accès à l'eau des personnes (contact primaire), dans la mesure où cet espace est conforme et a été aménagé pour de telles pratiques. Le tableau n° 5 présente des exemples par type d'accès.

Tableau n° 5 – Évolution du nombre d'APF

Description	Classification	Exemples
Accès physique aux territoires riverains	Tertiaire	Quai de l'Horloge (Montréal) – au bord de l'eau, mais sans accès au fleuve
Accès aux rives	Secondaire	Parc Nautique de Cap-Rouge (Québec) – permet l'accès au fleuve pour les embarcations
Accès à l'eau	Primaire	Plage du Parc régional des îles-de-Saint-Timothée (Salaberry-de-Valleyfield) – conçu et aménagé pour la baignade

Le plus important constat demeure le défi pour bon nombre de citoyens d'un contact direct au fleuve sans l'emploi d'une embarcation, fut-elle légère (canot, kayak) ou plus imposante (voilier, yacht). Sur l'ensemble des APF recensés, rares sont les lieux où un accès aménagé et sécuritaire des personnes est possible.

En dehors des huit plages recensées, seuls 16 % des 101 parcs et promenades offrent un contact direct et aménagé au fleuve. Si on exclut les activités de pêche et d'observation, l'emploi d'une embarcation est requis pour accéder au fleuve dans la très grande majorité des APF. Il est certain que les caractéristiques naturelles du fleuve (courants, température), les aménagements de plusieurs APF (surtout en zone portuaire ou industrielle) et les enjeux liés à la qualité de l'eau limitent fortement les possibilités de développement de points d'accès direct au fleuve.

Néanmoins, il s'agit selon les municipalités répondantes d'un des enjeux en lien avec le fleuve les plus pressants pour les citoyens. Même dans l'emploi d'embarcations légères, plusieurs répondants soulignent la nécessité d'améliorer la qualité des accès, souvent limités par des contraintes géographiques ou la coexistence avec d'autres pratiques récréatives, ou des activités commerciales et industrielles.



Voiliers ancrés au large du Parc Riverain
Crédit photo : Ville de Beauharnois

Capsule n° 6 L'application d'une tarification à Beauharnois

La Ville de Beauharnois applique depuis cette année une nouvelle gestion tarifaire pour l'accès de ses rampes de mise à l'eau du parc Bourcier, de la marina et du Parc des pins. Les plaisanciers devront se procurer annuellement une vignette pour y accéder. Les citoyens de Beauharnois bénéficient d'une tarification préférentielle fixe et annuelle, soit 25 \$ pour une première embarcation et 5 \$ pour chaque embarcation supplémentaire. Les utilisateurs en provenance de l'extérieur doivent assumer un tarif de 100 \$ pour cette même vignette et des laissez-passer quotidiens sont également disponibles au coût de 15 \$.

Cette tarification a été adoptée principalement pour réguler l'accès aux rampes, qui connaissent un fort achalandage en période de pointe, principalement causé par des non-résidents.

5.4 Défis, contraintes et possibilités par APF

5.4.1 Synthèse des défis et contraintes

Les municipalités riveraines ont été questionnées sur la présence de défis et contraintes dans la gestion et le développement de leurs APF. Le tableau n° 6 offre une synthèse des résultats par type de défis et contraintes (cinq choix ont été offerts aux répondants)

et identifie les APF particulièrement touchés, alors que les tableaux 7 à 12 détaillent les défis, les contraintes et les possibilités de chaque APF. Une analyse des résultats et des recommandations termine la section.

Tableau n° 6 – Défis et contraintes par type d'APF

Défis et contraintes	% de mentions	Cas types et APF cités
Effets naturels	88 %	- Érosion, batillage et effets des marées (parcs et plages) - Portions en zone inondable (parcs) - Présence de courants et de sédiments (plages, rampes) - Variations de la qualité et des niveaux d'eau
Autres facteurs environnementaux	44 %	- Contamination des sols (quais et jetées, autres terrains riverains)
Usure/dégradation des infrastructures	50 %	- Mauvais état général (quais et jetées, rampes) - Mises à niveau requises des équipements (parcs)
Contraintes géographiques et physiques	34 %	- Possibilités d'agrandissement limitées (parcs, marinas) - Développement près des espaces riverains
Pressions démographiques et économiques	39 %	- Coûts d'entretien et de stabilisation croissants (parcs, plages) - Achalandage accéléré (rampes, marinas) - Absence de ressources pour les nouveaux projets (parcs et plages)
Autres facteurs	17 %	- Cohabitation des usages (parcs, marinas) - Respect des réglementations provinciales et fédérales - Défis de la mobilisation citoyenne (mise en œuvre de programmes)



Promenade du Parc des Pionniers
Crédit photo : Guy Landry, Municipalité de Verchères

5.4.2 Défis, contraintes et possibilités de développement par APF

Tableau n° 7 – Parcs, promenades et pistes cyclables

Défis et contraintes	<ul style="list-style-type: none"> • Généralement très bien entretenus; • L'état des parcs a obtenu les évaluations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - Excellent (68 %) - Bon (17 %) - Passable (8 %) - Mauvais (6 %) • Espaces parfois exigus avec une difficulté d'accès en zones urbaines et des possibilités d'agrandissement limitées; • Absence d'arrimage entre les projets de développement et ceux d'aménagement pour optimiser leur entretien et leur pérennité; • Dans certains cas, soumis à des phénomènes d'érosion, entraînant des besoins accrus de stabilisation des berges; • La transformation d'anciens espaces portuaires et industriels exige des investissements élevés (transformation, décontamination des sols); • Des problèmes d'achalandage et de cohabitation peuvent survenir lors des périodes de pointe.
Possibilités	<ul style="list-style-type: none"> • La fenêtre au fleuve la plus utilisée par les citoyens, dont l'usage est unanime, offrant de nombreuses opportunités de développement d'activités récréatives et culturelles; • Plusieurs sites potentiels détenus par des municipalités : terrains riverains, extrémités de rues.

Tableau n° 8 – Quais et jetées

Défis et contraintes	<ul style="list-style-type: none"> • État variable, manque d'entretien : <ul style="list-style-type: none"> - Excellent (16 %) - Bon (34 %) - Passable (34 %) - Mauvais (16 %) • Dans certains cas, la mise à jour des infrastructures (mobiliers urbains, équipement sportif) tend à devenir une nécessité; • Localisation (terrains industriels); • Effets des grandes marées (localités du golfe); • Sous-utilisation et manque de revenus autonomes; • Déclin de certaines espèces (pêche sportive); • Influence limitée des municipalités et autres acteurs locaux dans la prise de décision.
Possibilités	<ul style="list-style-type: none"> • Lieux de rassemblement citoyen et attrait touristique; • Dans certains cas, potentiel pour des activités récréatives et commerciales (cabotage); • Assurer l'intégrité des structures et l'entretien périodique; • Favoriser la concertation des acteurs; • Développer un réseau provincial; • Mise en place de politiques favorisant la diversification des usages.



Marina Port-de-Plaisance Réal Bouvier
Crédit photo : Ville de Longueuil

Tableau n° 9 – Marinas et ports de plaisance

Défis et contraintes	<ul style="list-style-type: none"> État jugé généralement excellent ou bon : <ul style="list-style-type: none"> - Excellent (25 %) - Bon (50 %) - Passable (25 %) Plusieurs baux et ententes à long terme arrivent, tant avec des OSBL que des opérateurs privés, à échéance d'ici les cinq prochaines années; Hausse marquée des coûts associés à la possession, l'entretien et l'entreposage de navires; Évolution des pratiques récréatives.
Possibilités	<ul style="list-style-type: none"> Moteur de développement économique local; Attrait récréatif à une échelle régionale; Dans certaines marinas, possibilité de maximiser l'espace pour une occupation accrue des quais.

Tableau n° 10 – Plages et autres lieux de baignade aménagés

Défis et contraintes	<ul style="list-style-type: none"> État très variable selon le lieu et l'opérateur : <ul style="list-style-type: none"> - Excellent (16 %) - Bon (34 %) - Passable (34 %) - Mauvais (16 %) Présence de courants et de marées dans plusieurs secteurs; Persistance d'une connaissance erronée d'une partie de la population sur la qualité de l'eau des sites de baignade; Également soumis à des phénomènes d'érosion, avec des besoins accrus de stabilisation des berges.
Possibilités	<ul style="list-style-type: none"> Forte demande citoyenne pour un accès accru à des plages et autres lieux de baignade; Amélioration marquée de la qualité de l'eau dans maintes localités riveraines.

Tableau n° 11 – Rampes de mise à l'eau

Défis et contraintes	<ul style="list-style-type: none"> Généralement en bon état : <ul style="list-style-type: none"> - Excellent (7 %) - Bon (71 %) - Passable (21 %) Dans plusieurs cas, manque d'espace pour la mise à l'eau et/ou le stationnement; Pour la pêche sportive, impact sur la pratique de la destruction des habitats et des frayères et les dérangements causés par la pollution dans la chaîne alimentaire; Dépôt de sédiments, rives détériorées et artificialisées; Vieillesse des infrastructures avec un coût d'entretien croissant; Achalandage accru, avec certains épisodes de surcapacité en période de pointe.
Possibilités	<ul style="list-style-type: none"> Attrait régional important pour les visiteurs; Capacité d'autofinancement partiel ou complet; Lieux de pratique pour des activités émergentes : canot, kayak;

Tableau n° 12 – Camping et centres de villégiatures riverains

Défis et contraintes	<ul style="list-style-type: none"> État jugé très bon : <ul style="list-style-type: none"> - Excellent (50 %) - Bon (25 %) - Passable (25 %) Tout comme les parcs, plusieurs campings font face à des phénomènes d'érosion, avec des besoins grandissants de stabilisation des berges; Pressions pour l'amélioration des activités et services offerts aux plaisanciers; Possibilités limitées d'expansion et d'accueil de motorisés; Surtout dans la partie fluviale et l'estuaire fluvial, pressions du développement urbain et commercial en raison de la valeur croissante des terrains riverains.
Possibilités	<ul style="list-style-type: none"> Attrait touristique régional avec une offre unique d'hébergement et d'activités en bord de fleuve; Dans plusieurs cas, gestion autonome par des acteurs privés ou des OSBL.

Analyse : Les effets naturels représentent la problématique la plus souvent citée, non seulement en raison de leurs impacts, mais aussi de la grande difficulté à contrôler localement leurs effets, alors que les mesures d'atténuation et de mitigation sont le plus souvent adoptées à des échelles régionales, provinciales ou nationales. Fréquente dans les anciens lieux industriels ou commerciaux, la contamination des sols et leur remise en état lors de conversions tend à poser des défis techniques et financiers croissants.

De plus, pour la moitié des municipalités, l'usure des infrastructures représente également un défi de taille en raison du manque d'entretien d'équipements comptant parfois plus de trente ou quarante années,

particulièrement ceux construits par le gouvernement fédéral (quais et jetées, ouvrages de protection riverains), avec des coûts importants associés pour leur stabilisation et leur remise à niveau.

Les contraintes d'espace représentent un autre défi émergent : d'une part, l'expansion urbaine tend à exercer des pressions importantes sur les APF existants, surtout lorsque détenus par des propriétaires privés. Aussi, les demandes d'accès se heurtent dans plusieurs cas à l'occupation historique du territoire riverain, au manque de ressources pour le développement, et à un achalandage accru. C'est le cas notamment des rampes de lancement et des plages, qui atteignent souvent en période de pointe

leur capacité d'accueil. Finalement, on a identifié d'autres facteurs contraignants tels que la cohabitation parfois difficile des différentes pratiques (notamment entre les usages motorisés et non-motorisés), les difficultés dans l'application de l'ensemble des réglementations provinciales et fédérales et les défis de la mobilisation citoyenne lors de la mise en œuvre de programmes ciblés ou de campagnes d'information.

• **Recommandation n° 5 :**

À l'ensemble des partenaires (gouvernements fédéral et provincial, municipalités riveraines et autres acteurs), créer un fonds régional diversifié de protection et d'investissement dans les APF⁸ visant à protéger les espaces riverains qui offrent des accès privilégiés au fleuve, mais vulnérables aux pressions de développement et d'expansion urbaine. Ce fonds comprendrait l'élaboration d'un programme d'acquisition des espaces en bordure du Saint-Laurent.

• **Recommandation n° 6 :**

Au gouvernement du Québec, inclure les travaux de mise à niveau, de restauration et de revitalisation des berges et autres travaux d'aménagement des APF dans les programmes d'infrastructures. Cela permettrait aux municipalités riveraines d'effectuer une priorisation dans l'attribution des contrats et dans la remise en état d'infrastructures.

• **Recommandation n° 7 :**

Continuer de favoriser la cohabitation des activités nautiques et maritimes par le développement de campagnes de sensibilisation et la responsabilisation des usagers.

6. Origine et développement des APF municipaux

6.1 Origine des APF de possession municipale

Tableau n° 13 – Origine des APF de possession municipale

Origine	% de mentions	APF cités
Terrains historiquement détenus par la municipalité	100 %	Parcs, plages
Ventes, cession ou transfert (autres ordres gouvernementaux, établissements, entreprises)	45 %	Quais et jetées, rampes (du gouvernement fédéral)
Acquisition récente de sites et/ou de terrains (10 ans ou -)	23 %	Parcs
Dons de citoyens	0 %	s. o.
Legs institutionnels ou corporatifs	8 %	Parcs

Analyse : L'ensemble des 22 municipalités répondantes ont déclaré détenir depuis leur fondation des propriétés municipales où se trouvent des APF, dans plusieurs cas d'anciennes terres seigneuriales ou de la couronne transmises aux municipalités lors de leur fondation, avant d'être converties en espaces verts ou autre type d'accès au fleuve. Quant aux cessions, certaines rampes, quais et jetées appartenaient historiquement à des entreprises privées avant d'être cédées, mais les plus récentes proviennent surtout des infrastructures anciennement détenues par le gouvernement fédéral (quais et jetées) ou en voie de transfert. Les municipalités de Varennes, Portneuf, Longueuil, Beauharnois, Sorel-Tracy et Montmagny ont ainsi pu obtenir une cession par le gouvernement fédéral de quais ou jetées. Les modalités posent toutefois problème dans plusieurs dossiers en raison des incertitudes associées à l'entretien et/ou la remise à niveau des infrastructures.



Quai de Verchères
Crédit photo : Municipalité de Verchères

L'acquisition récente de sites et/ou de terrains (10 ans ou -) de sites et/ou de terrains riverains par la municipalité demeure une pratique plus rare, principalement en raison des coûts élevés d'acquisition ainsi que de la rareté des terrains disponibles, surtout dans les régions fortement urbanisées. Les municipalités de Verchères, Sorel-Tracy et la MRC de la Côte-de-Beaupré se sont par exemple récemment vues acquérir des terrains au bord du fleuve, surtout pour les transformer en parcs riverains. L'échange de terrains peut également s'avérer une option intéressante, pratiquée entre autres par la Ville de Rivière-du-Loup.

Aucune municipalité n'a déclaré bénéficier d'un don citoyen pour accroître ses espaces riverains, alors que ceux institutionnels ou d'entreprises demeurent très rares, comme le don d'un terrain à la Ville de Verchères par une communauté religieuse. Et si les achats de terrains, les legs et les dons visent surtout le développement de parcs, les cessions incluent le plus souvent des infrastructures dans un état passable ou délabré et dont les coûts de réparation ou de rénovation peuvent être importants.

• **Recommandation n° 8 :**

Une aide financière, telle une subvention et/ou des incitatifs fiscaux devrait être mise en place pour faciliter l'acquisition de terrains riverains. Mentionnons par exemple un crédit d'impôt pour favoriser l'acquisition par les municipalités de terrains riverains ou l'échange de terrains. Un fond régional diversifié de protection et d'investissement dans les APF (voir la recommandation n° 5) pourrait s'avérer un mécanisme pertinent pour la gestion des enveloppes dédiées.

• **Recommandation n° 9 :**

Lors de la cession comprenant des infrastructures, les ordres gouvernementaux impliqués devraient obligatoirement effectuer une évaluation de leur condition (ou déposer les informations détenues à ce sujet) et subséquemment, assurer un financement adéquat aux municipalités concernées pour assurer leur mise à niveau.

8. Citons en exemples la *Great Lakes Protection Fund* et le *Conservatoire du littoral Français*, deux mécanismes instaurés pour assurer la protection du littoral, notamment par le classement et l'acquisition de terrains riverains.

6.2 Actions privilégiées pour assurer la gestion et le développement des APF

Le tableau 14 présente une synthèse des actions employées par les municipalités riveraines pour assurer la gestion et le développement des APF. Cinq options ont été soumises aux municipalités répondantes.

Tableau n° 14 – Actions privilégiées pour assurer la gestion et le développement des APF

Actions privilégiées	% de mentions	Type d'APF mentionnés
Accroissement récent du domaine foncier riverain public	23 %	Parcs, marinas
Protection ou préservation d'espaces naturels riverains	36 %	Parcs (bandes riveraines, mise en valeur de la faune)
Construction ou remise en état des infrastructures	63 %	Quais, marinas, rampes, équipements de parcs
Promotion spécifique des usages et autres activités de communication	100 %	Parcs, plages, rampes
Concertation et partenariats	59 %	L'ensemble des APF

Analyse : Ces résultats démontrent que les actions privilégiées peuvent être classées dans trois catégories, soit 1) l'accroissement du nombre et de la dimension des APF, 2) l'amélioration de la qualité des sites existants, notamment par la remise à niveau des infrastructures ou de nouvelles installations et 3) l'augmentation de l'achalandage, surtout par une pratique plus intensive d'activités récréatives et le développement du tourisme.

La section précédente a démontré les défis associés à l'accroissement du nombre et de la taille des APF, surtout dans les régions de plus forte densité urbaine. Dans la mesure où une très grande majorité du territoire urbain est déjà occupé par des propriétaires privés (citoyens, industries, établissements), les possibilités d'accroître ou d'agrandir les fenêtres

sur le fleuve demeurent rarissimes. Bien que cette option soit intéressante en raison de la localisation des terrains, la conversion d'anciens terrains industriels ou commerciaux s'avère toutefois une solution dispendieuse, surtout en raison des coûts de décontamination.

La protection ou la préservation des espaces naturels en bord de fleuve est surtout le fait d'anciennes municipalités rurales rejointes par le développement urbain, notamment dans les couronnes des régions métropolitaines de Montréal et Québec. Par exemple, ces dernières années, les municipalités de Varennes, Saint-Augustin-de-Desmaures et la MRC de la Côte-de-Beaupré ont toutes adopté de telles mesures, qui ne procurent pas nécessairement de nouveaux accès dans l'immédiat, mais dont les effets bénéfiques sur l'accessibilité au fleuve devront être mesurés à plus longue échéance.

La remise en état des infrastructures est notamment le fait de municipalités désirant mettre à niveau des lieux existants, mais en mauvais état (ex. : le quai de Verchères) ou en voie de convertir d'anciens sites, comme par exemple à Sorel-Tracy, le projet Écomonde de conversion de l'ancien quai n° 2 cédé par le gouvernement fédéral. L'annonce de nouvelles constructions demeure exceptionnelle tout le long du Saint-Laurent, une situation qui s'explique à la fois par la rareté de terrains disponibles et par les contraintes budgétaires.

Toutes les municipalités interrogées font une promotion spécifique des usages, principalement ceux récréatifs pratiqués dans les parcs (vélo, marche, terrains sportifs) et ceux en bord d'eau (pêche, nautisme, baignade lorsqu'applicable). Cette promotion vise avant tout les citoyens de la municipalité, la promotion touristique étant davantage le fait des instances régionales et provinciales. Plusieurs municipalités visent cependant à augmenter la visibilité de leurs attraits en bord du fleuve et susciter ainsi davantage de tourisme au sein de leur communauté, soit en travaillant avec les instances régionales (MRC, CLD) ou en développant des plans locaux spécifiques.

Par exemple la ville de Chandler a mis sur pied un projet de terminal permettant l'accueil de bateaux de croisière.

Finalement, la gestion et le développement des APF municipaux impliquent une grande variété d'acteurs. Une relation constante se poursuit depuis longtemps avec plusieurs agences et ministères tant fédéraux que provinciaux, notamment pour des raisons de réglementation (MTQ pour les routes, MDDELCC pour la protection de l'eau et des rives, Transport Canada pour les quais et ports détenus par le gouvernement fédéral). Les municipalités riveraines membres de communautés métropolitaines (CMM et CMQ) bénéficient également de contributions destinées à des travaux précis telle la réfection d'infrastructures. Certaines municipalités bénéficient également d'appuis du secteur privé pour améliorer leurs APF, par exemple les chantiers Davie et la Société des traversiers à Lévis ou Hydro-Québec à Saint-Augustin-de-Desmaures.

Si la présence d'organismes sans but lucratifs (OSBL) dans la gestion des APF a cours depuis longtemps – notamment dans la gestion de marinas et de campings, la concertation entre les municipalités, les organismes non gouvernementaux (ONG) et les groupes de citoyens serait en hausse ces dernières années. Les OSBL citoyens sont notamment présents dans les activités d'information, de sensibilisation et de nettoyage de parcs et d'espaces protégés, alors que les ONG sont davantage engagées dans la restauration des rives, l'aménagement et autres projets de protection en lien avec le fleuve. Parmi les ONG collaborant avec plusieurs municipalités, notons en premier lieu les ZIP (zones d'intervention prioritaires), Nature-Action Québec, Vélo Québec et Canards Illimités.

Les projets régionaux (exemples de l'île Sainte-Thérèse et du Parc régional de l'île Lebel⁹) représentent également des occasions d'une collaboration accrue

entre municipalités riveraines ou entre municipalités et OSBL. Le réseau des Haltes du Saint-Laurent représente également un exemple pertinent de collaboration régionale visant à mettre en valeur les accès au fleuve (voir la capsule n° 8). Plusieurs municipalités sont toutefois d'avis que le principal défi d'un développement collectif des APF n'est ni la concertation, ni l'achèvement de partenariats ou l'acceptation sociale, mais le financement des projets.



Plage du Parc régional des Îles-de-Saint-Thomé
Crédit photo : Ville de Salaberry-de-Valleyfield

- **Recommandation n° 10 :** Renforcer l'engagement des municipalités riveraines dans la stratégie gouvernementale visant à promouvoir le fleuve Saint-Laurent comme attrait touristique majeur. La stratégie pourrait comprendre l'élaboration d'un concept de points d'intérêt et de parcours taillés sur mesure selon les intérêts des clientèles (marche et observation, cyclisme, nautisme).

9. La Ville de Varennes et l'arrondissement Pointe-aux-Trembles-Rivières-des-Prairies, avec l'appui de la CMM, visent à transformer l'île Sainte-Thérèse, située entre les deux localités, en centre récréotouristique majeur, alors que le Parc régional de l'île Lebel représente un exemple patent de collaboration entre la Ville de Repentigny et la Corporation de l'île Lebel, un OSBL.



Les battures de Saint-Augustin-de-Desmaures
 Crédit photo : Fondation québécoise pour la protection du patrimoine naturel (FQPPN)

Capsule n° 7 La réserve naturelle des battures de Saint-Augustin-de-Desmaures

Seule fenêtre d'accès public direct au fleuve Saint-Laurent à Saint-Augustin-de-Desmaures, le parc des Hauts-Fonds a été créé et aménagé en 2001 en collaboration par la Fondation québécoise de protection du patrimoine naturel (FQPPN) et la municipalité. En plus d'offrir une vue exceptionnelle sur le fleuve, le parc permet aux citoyens de découvrir un échantillon des battures et boisés riverains grâce à un sentier et des panneaux d'interprétation. Cet exemple de partenariat a permis la réalisation de la mise en valeur de la frange littorale, sans cesse soumise aux pressions environnementales et au développement, en misant sur la protection des écosystèmes sensibles et d'exceptions.

Capsule n° 8 Le réseau des Haltes du Saint-Laurent

Inauguré en 2013, le réseau comprend cinq sites aménagés dans autant de municipalités riveraines de la MRC de Portneuf, soit Deschambault-Grondines, Portneuf, Cap-Santé, Donnacona et Neuville. Ayant comme mission de redonner aux gens l'accès au fleuve, le réseau offre un accès libre et gratuit à tous pour y pratiquer une foule d'activités telles que les sports nautiques, l'interprétation, l'observation et la baignade. Le projet des Haltes du Saint-Laurent est le fruit d'un travail de concertation entre les municipalités et d'autres acteurs locaux (le centre local de développement, la Conférence régionale des élus et la MRC).

Les cinq sites sont tous identifiés par un symbole visuel significatif, soit une sculpture réalisée par Éric Lapointe. Celle-ci évoque une voilure se métamorphosant en vol d'oiseaux et met en relief la force des vents et le courant qui animent le fleuve.



Les Haltes du Saint-Laurent
 Crédit photo : Denis Baribault, Tourisme Portneuf

7. Conclusion : Retour sur le concept d'accessibilité et le rôle des municipalités

Les APF représentent un moyen privilégié pour la mise en valeur d'une richesse collective : le Saint-Laurent. Ils contribuent grandement à assurer l'accessibilité des citoyens et des visiteurs au maintien des usages et à la qualité de vie générale des usagers. Depuis les efforts de dépollution initiés dans les années 1970, les nombreux acteurs impliqués dans la gestion du Saint-Laurent se questionnent sur la manière d'augmenter les accès le long du fleuve. Il peut s'agir d'actions politiques (Politique nationale de l'eau du Québec), d'accords binationaux (*Accord sur la qualité de l'eau des Grands Lacs*), de plans d'action écosystémiques (Saint-Laurent Vision 2000) ou de projets d'intervention géographiquement plus ciblés, comme les plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD). Enjeu à la fois environnemental, social et économique, le thème de l'accessibilité au Saint-Laurent se retrouve également dans l'ensemble des Plans d'action et de réhabilitation et dans les priorités des comités ZIP implantés tout le long du Saint-Laurent.

Les municipalités riveraines sont des acteurs de premier plan pour assurer le développement et le succès de ces initiatives. S'il est vrai que plusieurs déterminants importants de l'accessibilité dépassent très souvent les champs de compétence et les capacités d'intervention des municipalités riveraines (qualité et variation de l'eau, transport maritime, modifications des rives), celles-ci se trouvent néanmoins en première ligne pour assurer un accès de qualité au fleuve. En raison de leur proximité aux citoyens, les municipalités riveraines sont souvent les premières sollicitées par les citoyens et les groupes d'intérêt pour accroître l'accès au fleuve. La présente étude, par l'emploi de données historiques et une caractérisation actuelle des APF, visait à répondre à trois questions :

1. Quel est l'état des accès publics au fleuve (APF)?
2. Quels sont les principaux facteurs d'évolution depuis la fin des années 1970?
3. Comment conserver et accroître les APF présents dans les municipalités?

Le premier constat est le suivant : le bilan de l'état actuel des APF est mitigé. Si la grande majorité des propriétés municipales (parcs, plages) sont généralement dans un état satisfaisant, certaines plus imposantes en termes d'infrastructures tels les quais, les jetées et les rampes font face à des défis importants d'entretien et de mise à niveau. Cette situation pose un défi de taille lorsqu'il s'agit de propriétés de tierces parties (gouvernement fédéral, compagnies privées) cédées ou transférées aux municipalités sans les ressources adéquates.

Quant à la vocation des APF, sans surprise, les pratiques récréatives dominent largement, avec une importance grandissante accordée au tourisme ainsi qu'à l'accroissement projeté des capacités de transport, tant de personnes (traversiers) que de marchandises (cabotage). Hormis les activités se déroulant dans les marinas et les campings, la pratique d'activités riveraines et l'accès à la très grande majorité des APF demeurent gratuits. Si cette situation facilite l'accès au fleuve, elle augmente également les défis



Baignade au Quai du Natatorium

Crédit photo : Ville de Montréal, Arrondissement de Verdun

associés au financement, tant pour l'entretien que les opérations courantes. Il est à noter que certaines municipalités situées surtout en périphérie des grands centres urbains ont appliqué ces dernières années une tarification pour certains types d'accès (rampes et plages). Cela en majeure partie dans le but de réguler l'achalandage et d'en financer l'entretien. Il faut reconnaître que l'imposition de tarifs d'accès demeure un sujet controversé auprès de la population.

Le deuxième grand constat réside dans les facteurs d'évolution des APF, qui sont multiples et complémentaires. Premier facteur, l'aménagement du territoire riverain, notamment les effets de croissance et de densification, a accentué le degré d'artificialisation des rives, et ce, surtout dans certains secteurs géographiques telles les couronnes des grandes agglomérations. Dans certains cas, c'est la présence de réseaux routiers ou portuaires qui constitue une contrainte alors que dans d'autres, c'est la privatisation des rives à des fins résidentielles qui impose des limites à l'accroissement et à l'expansion des APF. Deuxième facteur, les transformations

environnementales sont mitigées : si l'amélioration de la qualité de l'eau du fleuve a été bénéfique pour la majorité des pratiques, d'autres phénomènes tels l'érosion des berges et des formes émergentes de pollution (microbilles, agents ignifuges, espèces envahissantes) ont eu des conséquences négatives qui risquent de s'accroître dans un avenir rapproché. Troisième facteur, les fluctuations économiques ont pour leur part entraîné le déclin de certaines activités commerciales (pêche, transport maritime) ayant un impact sur les APF et favorisé la consolidation de certains types d'accès au détriment des plus petits entrepreneurs (campings, marinas). Finalement, les pratiques récréatives ont également évolué depuis les trente dernières années avec un déclin ou une stagnation de certaines pratiques (pêche, nautisme) influencée par le vieillissement de la population et l'accroissement des coûts, alors que d'autres (baignade) connaissent un retour en force.

Compte tenu de ces quatre facteurs, conserver et accroître les APF présents dans les municipalités

représente un défi de taille. La très grande majorité des APF de propriétés municipales proviennent de territoires riverains détenus depuis leur fondation ou leur incorporation. Si certaines municipalités ont pu procéder récemment à des acquisitions, celles-ci demeurent rares et onéreuses, principalement en raison des coûts élevés des terrains en bordure du fleuve. Les dons et les legs institutionnels ou d'entreprise demeurent rarissimes.

Enfin, quant aux autres actions privilégiées pour assurer la gestion et le développement des APF, la remise en état des infrastructures existantes demeure la plus usuelle. Si la protection des rives représente une solution moins appliquée, surtout en raison de l'occupation intensive des rives par les citoyens, les entreprises et les établissements, les activités de promotion des usages en lien avec le fleuve sont largement diffusées. La concertation avec les autres parties intéressées (OSBL, ONG, groupes de citoyens) tend également à se développer et n'est limitée que par l'absence de ressources financières pour la réalisation de projets.

Cette entrave représente selon les municipalités répondantes l'entrave majeure pour l'optimisation

des APF et explique principalement l'écart entre l'importance symbolique accordée au fleuve par les municipalités riveraines et les limites budgétaires et de la gestion quotidienne. Une sensibilisation accrue de l'ensemble des acteurs est nécessaire pour assurer une mise en valeur adéquate des APF et améliorer la prise de contact entre le fleuve et les citoyens. Un leadership politique des trois ordres gouvernementaux et l'implication de l'ensemble des partenaires tant politiques, qu'économiques et citoyens est requis pour répondre aux demandes de la population et profiter des nombreuses possibilités de développement identifiées dans ce rapport.

8. Recommandations générales

En plus des recommandations spécifiques déjà proposées, nous soumettons ici, à la lumière des résultats de l'étude, dix recommandations générales.

Aux deux ordres de gouvernement, soit le fédéral et le provincial, partenaires du Plan d'action Saint-Laurent (PASL)

Recommandation n° 11 :

Favoriser une gestion intégrée des APF par l'instauration d'un Conseil Saint-Laurent (ou une autre table de concertation municipale) dans l'application du PASL;

Recommandation n° 12 :

Relancer dès que possible les activités du *Comité de concertation Accessibilité aux rives* (CCAR) et accroître la portée de ses interventions; notamment en les intégrant aux 12 tables de concertation régionales mises en place par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) visant la concertation pour la gestion intégrée du Saint-Laurent;

Recommandation n° 13 :

Accroître les investissements dans la recherche et la mise en œuvre de nouvelles techniques d'adaptation.

Au gouvernement du Québec

Recommandation n° 14 :

Faire du développement des APF un axe d'intervention de sa nouvelle stratégie maritime, incluant une reconnaissance de leur importance et la mise en place de mesures concrètes;

Recommandation n° 15 :

Renforcer le droit à l'accès aux rives dans la *Politique Nationale de l'eau* et assouplir les réglementations existantes pour en faciliter les accès;

Recommandation n° 16 :

Développer une grille uniforme de recensement des APF et d'identification des sites potentiels de développement.

À l'ensemble des partenaires municipaux

Recommandation n° 17 :

Favoriser l'adoption par les municipalités riveraines locales ou régionales de plans directeur du réseau récréatif vert et bleu, qui intégrerait les concepts d'accessibilité publique au fleuve et aux autres plans ainsi qu'aux cours d'eau, puis viserait à relier les grands espaces verts et bleu, tant intra que intermunicipalités;

Recommandation n° 18 :

Lorsqu'applicable, favoriser la concertation régionale et la mise en commun des ressources pour le développement de sites à caractère régionaux (exemple du Parc régional des îles Lebel et des Haltes du Saint-Laurent de la MRC de Portneuf);

Recommandation n° 19 :

Optimiser les investissements dans les APF à l'échelle humaine (baignade, activités nautiques émergentes, promenade). Ceux-ci sont moins exigeants en termes financiers tout en procurant un accès accru à une grande part des citoyens;

Recommandation n° 20 :

Favoriser une association gagnante entre l'ensemble des acteurs : culture et rives (exemple de la tente jaune à la Ville de Sept-Îles).

ANNEXE 1

Questionnaire – Étude sur les accès publics au fleuve Saint-Laurent

Note importante : l'étude comprend, pour les municipalités riveraines au Saint-Laurent, autant les accès aux tributaires qu'au fleuve proprement dit.

1. Identification

- Q1. Nom de la municipalité.
- Q2. Principal contact ayant complété le questionnaire, fonction et coordonnées.
- Q3. Si applicable, autres personne(s) ressource(s) ayant contribué, fonction(s), service(s) ou département(s) et coordonnées.

Q6. S'il s'agit d'un recensement partiel, quels sont les secteurs et usages étudiés ?

Q7. Dans votre municipalité, la gestion et le développement des APF sont principalement la responsabilité de quel(s) département(s), direction(s) ou service(s) ?

2. Inventaire des accès publics au fleuve (APF)

Cette section vise à connaître le mieux possible vos points d'accès public au fleuve. En plus de nous aider à dresser une vue d'ensemble le long du Saint-Laurent, ces informations seront également comparées à des données historiques, ce qui permettra de mesurer l'évolution des points d'accès. Les facteurs de cette évolution feront l'objet d'un deuxième sondage et ronde d'entrevues.

- Q4a. Est-ce que votre municipalité possède un ou des recensement(s), totaux ou partiel(s), des APF localisés sur votre territoire ?
- Q4b. Si oui, quelle(s) est (sont) l'année(s) de sa (leur) réalisation ou de sa (leur) plus récente(s) mise à jour ?
- Q5. Ce(s) recensement(s) a-t-il (ont-ils) été produits par la municipalité ou un organisme externe ? Dans ce dernier cas, lequel (lesquels) (exemples : ZIP, ONG, autre palier gouvernemental, etc.) ?

Tableau 1 – Tableau synthèse des APF

Type d'accès public au fleuve	Nombre et emplacement(s) (quartier ou adresse)	Longueur (km linéaire) et superficie	Propriété (1)	Vocation (2)	Accès payant (cochez si applicable)	Type d'accès (3)	Présence d'infrastructures (cochez si applicable)	État (4) - si applicable	Autres détails (5)
1.1 Parcs, promenades et pistes cyclables (6)	1. 2. Etc.								
1.2 Quais et jetées									
1.3 Marinas et ports de plaisance									
1.4 Plages et autres lieux de baignade aménagés									
1.5 Rampes de lancement (bateaux de plaisance et autres petites embarcations)									
1.6 Camping et centres de villégiatures riverains									
1.7 Traversiers (opération annuelle)									
1.8 <i>Autres APF</i>									

- (1) Municipale, fédérale, provinciale, ICI (institutionnelle, commerciale ou industrielle), OSBL, privée. En cas de réponses multiples, merci d'indiquer le nombre par type d'organisme.
- (2) 1) Résidentielle, 2) ICI – commerciale, industrielle et institutionnelle, 3) de transport, 4) récréative ou sportive, 5) préservation du domaine faunique ou naturel, 6) autre.
- (3) a) accès visuel aux paysages riverains, b) accès physique aux territoires riverains, c) accès aux rives (contact secondaire), d) accès à l'eau (contact primaire).
- (4) Désigne l'état général du point d'accès en termes d'usages des infrastructures, si applicable : E excellent, B bon, P passable, M mauvais. Au besoin, des détails peuvent être ajoutés dans la colonne suivante.
- (5) Par exemple, année de construction ou d'inauguration, si connue.
- (6) Comprend les ponts et les passerelles donnant accès aux rives et autres liens inter-rives, les belvédères, haltes routières, aires de repos et sites d'observation.

Tableau 2 – Tableau synthèse des défis et contraintes par type d'APF, lorsque applicable.

Veillez svp cochez lorsqu'approprié. Vous pouvez également détailler au besoin.

Type d'accès publics au fleuve	Effets naturels (1)	Autres facteurs environnementaux (2)	Usure/dégradation des infrastructures	Contraintes géographiques et physiques	Autres pressions démographiques et économiques (3)	Autres facteurs
2.1 <i>L'ensemble des APF</i>						
2.2 Parcs, promenades et pistes cyclables***						
2.3 Quais et jetées						
2.4 Marinas et ports de plaisance						
2.5 Plages et autres lieux de baignade aménagés						
2.6 Rampes de lancement (bateaux de plaisance et autres petites embarcations)						
2.7 Camping et centres de villégiatures riverains						
2.8 Traversiers (opération annuelle)						

(1) Par exemple l'érosion des berges, l'effet des marées, les variations de qualité et de niveaux des eaux, etc.

(2) Peut inclure la contamination des sols

(3) Svp détaillez. Comprend, de façon non-exhaustive la transformation ou l'adaptation de site (par exemple d'anciens sites industriels), l'évolution des usages, l'arrivée ou le départ d'acteurs privés ou institutionnels, les pressions immobilières et de développement des ICI, cycles touristiques, etc.

Q8. Connaissez-vous l'origine des APF de possession municipale ? S'agit-il...
 - de terrains historiquement détenus par la municipalité ?
 - de cession ou de transfert des autres paliers gouvernementaux ?
 - d'acquisition de sites et/ou de terrains par la municipalité ?
 - de dons de citoyens ?
 - de legs institutionnels ou corporatifs ?
 - d'autres circonstances (svp précisez) ?

Q9. Pouvez désigner (selon vous) quels sont les APF les plus névralgiques ou essentiels pour votre municipalité ?

Q10. Quels seraient les APF pouvant être cités en exemple par votre municipalité, que ce soit en raison de leur grande valeur environnementale ou patrimoniale, un usage citoyen intensif et/ou le résultat d'une concertation exemplaire du milieu ?

Remarque : les cas les plus représentatifs pourront faire l'objet d'une étude de cas détaillé lors d'une phase subséquente de l'enquête.

Q11. Quels seraient les APF plus problématiques, que ce soit pour des raisons de défis environnementaux (érosion, pollution, etc.), de détérioration des infrastructures, de manque de concertation ou de coopération de partenaires, etc. ?

3. Reconnaissance, gestion et développement municipal des APF

Cette section vise à mieux comprendre l'action et l'influence des pouvoirs municipaux et régionaux sur l'accès public aux rives du Saint-Laurent, principalement ceux localisés sur des terrains municipaux

- Q12. Selon vous, quelle est l'importance locale et régionale de ces APF (sentiment d'appartenance, contribution à la qualité de vie, moteur de développement économique, attrait touristique, préservation du bien commun, etc.) ?
- Q13. La question des APF, sous une ou plusieurs formes, fait-elle partie des priorités déclarées de votre municipalité (chartre municipale, vision, déclaration, résolution, etc.) ?
- Q14. Dans la gestion courante des opérations municipales, effectuez-vous un travail de protection, de restauration et de valorisation spécifique aux APF ?

- Q15. En prenant compte la diversité des type d'accès et d'usages, votre municipalité projette-elle la valorisation urbaine axé sur la présence du fleuve (budget municipal, schéma d'aménagement et/ou plan d'urbanisme, plan directeur, plans d'immobilisations triennaux ou stratégiques, politiques de développement récréatif et/ou économique, autres études, etc.) ?
- Q16a. Dans ses plans de développement des APF, votre municipalité effectue-t-elle un arbitrage entre les quatre grands types d'accès¹⁰ et les usages ?
- Q16b. Si oui, y a-t-il des facteurs qui vous incitent à privilégier certains types d'accès ou d'usage, que ce soit par emplacement ou pour l'ensemble des sites (considérations financières, contraintes géographiques, évolution des pratiques par les citoyens, développement potentiel touristique, etc.) ?
- Q17. Quelles actions de promotion et de communications en lien avec les APF votre municipalité effectue-t-elle, que ce soit auprès des citoyens, des ICI, comme outil de promotion touristique, etc. ?

10. Soit (a) l'accès visuel aux paysages riverains, b) l'accès physique aux territoires riverains, c) l'accès aux rives (contact secondaire) et d) l'accès à l'eau (contact primaire).

Tableau 3 – Moyens privilégiés pour assurer gestion et le développement des APF

Veillez svp cocher lorsqu'approprié. Vous pouvez également détailler au besoin. En cas de complémentarité, indiquer l'ensemble des cas pertinents.

Type d'accès publics au fleuve	Accroissement du domaine foncier riverain public	Protection ou préservation des espaces naturels	Construction ou remise en état des infrastructures	Promotion des usages	Concertation et partenariat(s) - seront développés à la section suivante	Autre moyens (svp préciser)
3.1 L'ensemble des APF						
3.2 Parcs, promenades et pistes cyclables***						
3.3 Quais et jetées						
3.4 Marinas et ports de plaisance						
3.5 Plages et autres lieux de baignade aménagés						
3.6 Rampes de lancement (bateaux de plaisance et autres petites embarcations)						
3.7 Camping et centres de villégiatures riverains						
3.8 Traversiers (opération annuelle)						

4. Développement en concertation des APF

- Q18a. Votre municipalité a-t-elle récemment organisé ou pris part, en concertation avec des partenaires (autres paliers de gouvernements, ZIP, communauté métropolitaine, MRC, CRÉ, OSBL ou autre ONG, etc.) dans une initiative, projet ou programme visant à accroître et améliorer vos APF ?

Ces ententes peuvent prendre diverses formes, telles l'octroi de droits de passages ou d'accès négociés auprès de partenaires publics ou privés permettant d'offrir un accès ou une continuité des espaces riverains publics.

Note : autant l'échelle locale (ou municipale) que régionale (par exemple inter-municipale, MRC, CRÉ, etc.) sont pertinentes.

- Q18b. Si oui, quels étaient les organismes impliqués ?
- Q18c. Quels ont été les résultats ?
- Q18d. Quelles ont été les difficultés, défis et obstacles rencontrés ?
- Q19. En général, quels rapports, en qualité et en fréquence, votre municipalité entretient-elle avec les autres partenaires liés à la gestion et au développement des APF (par exemple au sujet du financement, de la réglementation et l'application des lois, du partage de compétences, de la coordination, etc.) ?

Tableau 4 – Présence de partenariats dans la gestion et/ou le développement des APF

Type d'accès publics au fleuve	Autres entités municipales (municipalités, régies, MRC, CRÉ, etc.)	Autres paliers gouvernementaux	ONG, OSBL et groupes citoyens	Milieu privé et institutionnel	Autres partenariats (2)	Aucun partenariat ou entente spécifique (1)
4.1 Applicable à l'ensemble des APF						
4.2 Parcs, promenades et pistes cyclables***						
4.3 Quais et jetées						
4.4 Marinas et ports de plaisance						
4.5 Plages et autres lieux de baignade aménagés						
4.6 Rampes de lancement (bateaux de plaisance et autres petites embarcations)						
4.7 Camping et centres de villégiatures riverains						
4.8 Traversiers (opération annuelle)						

(1) Autre que l'application des règlements municipaux.

ANNEXE 2 Liste des personnes répondantes

(classées par ordre alphabétique de municipalité)

Tableau n° 15 – Personnes répondantes par municipalité

Municipalité	Répondant(e) principal(e)	Fonction
Beauharnois	Mme Julie Fortin	DG adjointe responsable du développement économique et de l'occupation du territoire
Chandler	M. Carl Sutton Mme Marie-Christine Thériault	Inspecteur en bâtiment Directrice du service urbanisme et environnement
Lanoraie	M. Marc-André Maheu	Urbaniste
Lévis	M. Jérôme Carrier M. Pierre Asselin M. Christian Drouin	Technicien en environnement Urbaniste Architecte du paysage
Longueuil	Mme Oliya Girard Mme Christine Provost	Architecte paysagiste, Chef d'unité - projets immobilisations, Service parcs et espaces verts Analyste en environnement, Bureau de l'environnement et du développement durable
Montmagny	M. Mathieu Prévost	Directeur adjoint à l'aménagement et au développement
Montréal (PAT-RdP)	Mme Sylvie Bibeau	Directrice, ZIP Jacques-Cartier
Montréal (Verdun)	Mme Manon Bédard	Agente de recherche, Division de l'urbanisme
MRC Côte-de-Beaupré	M. Pierre-Alexandre Côté	Adjoint au Directeur général
Neuville	M. Daniel Le Pape	Directeur général et Greffier par intérim
Port-Cartier	Mme Mélanie Asselin	Coordonnatrice, environnement et traitement des eaux
Portneuf	M. Jean-François Jourdain	Urbaniste
Québec	M. Peter Murphy	Architecte, Direction de l'aménagement du territoire
Repentigny	Mme Marie-Claude Perron M. Ghislain Bélanger	Chef de section – environnement Directeur adjoint
Rimouski	Mme Claire Lafrance	Responsable en environnement
Rivière-du-Loup	M. Éric Côté	Directeur du service de l'environnement et du développement durable
Saint-Augustin-de-Desmaures	M. Pierre Boulanger	Directeur, service de l'urbanisme
Salaberry-de-Valleyfield	Mme Erin O'Hare	Directrice générale, Comité ZIP du Haut-Saint-Laurent
Sept-Îles	M. Denis Clements	Adjoint à la direction générale
Sorel-Tracy	M. Pierre Dauphinais M. Louis Latraverse	Directeur de l'urbanisme Directeur des communications
Varenes	M. Mathieu Vallée	Éco-conseiller
Verchères	M. Luc Forcier	Directeur général

ANNEXE 3

Tableaux comparatifs des APF : propriété, vocation, présence de tarification et type d'accès

Tableau n° 16 – Propriété des APF et vocation

Type d'accès publics au fleuve	Propriété	Vocation
1.1 Parcs, promenades et pistes cyclables (n = 101)	Entièrement municipaux, sauf une mention d'une propriété fédérale (Ville de Québec), une provinciale (MRC de Côte-de-Beaupré) et une d'une OSBL (Saint-Augustin)	Récréative et sportive dans tous les cas, cinq mentions complémentaires de vocation de préservation (Repentigny, Saint-Augustin, Longueuil, Rivière-du-Loup et Montmagny)
1.2 Quais et jetées (n=33)	Municipaux (25 sur 33), 4 ICI ou OSBL, 4 fédéraux	Récréative et sportive dans la très grande majorité, mis à part des utilisations commerciales (MRC de Côte-de-Beaupré, Chandler) ou de transport (Lévis et Sept-Îles)
1.3 Marinas et ports de plaisance (n = 24)	Six marinas privées, les autres étant des OSBL disposant d'ententes d'occupation avec les municipalités ou, dans trois cas, avec le gouvernement fédéral par l'entremise des autorités portuaires	Récréative et sportive dans tous les cas
1.4 Plages et autres lieux de baignade aménagés (n=19)	Entièrement municipales	Récréative et sportive dans tous les cas
1.5 Rampes de lancement (bateaux de plaisance et autres petites embarcations) (n=33)	Quatre localisées sur des terrains fédéraux, cinq sur des propriétés privées de marinas et deux sur des espaces gérés par des OSBL, les 22 autres sont gérées par les municipalités	Récréative et sportive dans tous les cas
1.6 Camping et centres de villégiatures riverains (n=9)	Quatre sont gérés par des OSBL sur des terrains municipaux, un est identifié comme municipal et quatre sont privés	Récréative et sportive dans tous les cas
1.7 Traversiers (opération annuelle) (n=6)	Trois opérateurs privés (traverses Saint-Siméon-Rivière-du-Loup, Forestville-Rimouski et Rimouski-Sept-Îles), les autres sont opérés par la Société des traversiers du Québec (STQ)	Transport de personnes et de véhicules privés et commerciaux

Tableau n° 17 – Accès payants et types d'accès

Type d'accès publics au fleuve	Accès payant	Types d'accès
1.1 Parcs, promenades et pistes cyclables	Aucune tarification	Sur les 101 emplacements recensés, 12% offrent uniquement un accès visuel aux paysages riverains, 62% un accès aux rives (ou contact secondaire) et 16% un accès à l'eau (contact primaire)
1.2 Quais et jetées	Dans l'ensemble, aucune tarification. L'accès peut être restreint pour les quais fédéraux et/ou disposant d'une activité commerciale. Des frais de stationnement de remorques et de véhicules sont parfois exigés en présence de rampes de mise à l'eau (voir ci-dessous)	Les quais et jetées recensés sont tous opérationnels et offrent un accès aux rives, par l'entremise d'une embarcation
1.3 Marinas et ports de plaisance	L'ensemble des marinas exigent des frais basé sur la taille du navire, d'autres frais selon le type de service peuvent être exigés	Accès aux rives, avec un accès secondaire à l'eau par l'entremise d'une embarcation
1.4 Plages et autres lieux de baignade aménagés	Sur les huit municipalités répondantes comptant une plage, un seul exemple de tarification pour non-résidents (Parc régional de Salaberry)	Accès primaire à l'eau
1.5 Rampes de lancement (bateaux de plaisance et autres petites embarcations)	Payantes lorsque localisées dans les marinas, une tarification uniforme (Portneuf, Sorel-Tracy), sinon une tarification variable selon le statut de résident (Verchères, Beauharnois), autrement sans frais d'accès	Accès aux rives, avec un accès secondaire à l'eau par l'entremise d'une embarcation
1.6 Camping et centres de villégiatures riverains	Droits d'accès exigés, tarification variable pour les résidents dans deux cas	Accès visuel uniquement dans deux cas (Repentigny et Côte-de-Beaupré), trois offrent des accès à l'eau (Chandler, Rimouski et Port-Cartier), le reste des accès aux rives, mais sans aménagements

ANNEXE 4

Bibliographie sélective

Environnement Canada (1997). *Atlas régional des éléments sensibles du Saint-Laurent (ARES)*, feuillets 1 à 14.

Bibeault, J-F. (2005). « L'accessibilité au fleuve Saint-Laurent : enjeux et perspectives pour une approche intégrée ». *VertigO*, vol. 6, n°1. URL : <http://vertigo.revues.org/2986>.

Bouchard, A., Turcotte, P. et Vincent, G. (1995). « Le fleuve Saint-Laurent : une perspective scientifique profondément émouvante », *Les chemins de la recherche*, n°29, pp. 261-273.

Comité de concertation Suivi de l'état du Saint-Laurent (2008). *Portrait global de l'état du Saint-Laurent 2008*. Partenaires du Plan Saint-Laurent, Montréal, 28 pages.

Comité d'étude sur le fleuve Saint-Laurent (1978). *Étude sur le Saint-Laurent*, rapport final, Québec, 72 pages.

Comité performance de l'industrie touristique (2011). *Faire des choix pour une industrie touristique performante*, 59 pages.

Répertoire des accès publics au fleuve Saint-Laurent (Partenaires du *Plan d'action Saint-Laurent*, 2010-2012). Disponible en ligne à http://planstlaurent.qc.ca/fr/usages/perennite_des_usages/repertoire_des_acces_publics.html

Saint-Laurent Vision 2000 (1997). *Le fleuve en bref : capsules-éclair sur l'état du Saint-Laurent*, Montréal, 100 pages.

Document réalisé grâce à la participation financière de :



**Communauté
métropolitaine
de Québec**

Et de :

