

# L'ACCESSIBILITÉ AU FLEUVE SAINT-LAURENT, ENJEUX ET PERSPECTIVES POUR UNE APPROCHE INTÉGRÉE

Jean-François Bibeault, Ph.D. Aménagement, Centre Saint-Laurent - Environnement Canada, Courriel : [Jean-francois.bibeault@ec.gc.ca](mailto:Jean-francois.bibeault@ec.gc.ca)

---

**Résumé :** Au Canada et au Québec, l'accessibilité publique au fleuve constitue un enjeu social majeur, particulièrement dans le contexte d'une gestion intégrée du Saint-Laurent. Toutefois, si le thème fait l'objet de consensus social sur le plan de l'intention, son articulation empirique pose problème. À ce titre, le présent article apporte un éclairage sur les diverses dimensions que recouvre ce thème, soulève les difficultés de mesure et indique les éléments d'un cadre logique pour aborder ce thème dans une perspective de soutien à l'accessibilité au Saint-Laurent.

**Mots clés :** Accessibilité, fleuve Saint-Laurent, suivi, indicateur, cadre.

**Abstract :** In Canada and Quebec, public accessibility is a major social issue in context of an integrated management perspective applied to the St. Lawrence River. Though this thematic issue make consensus in the population at least from an intentional point of view, its empirical reality is still problematic. In response, this paper clarifies multiple dimensions involved behind the concept, discuss measurement problems, and present elements of a logical framework in order to support St. Lawrence accessibility.

**Key-words:** Accessibility, St. Lawrence River, monitoring, indicator, framework.

---

## Introduction

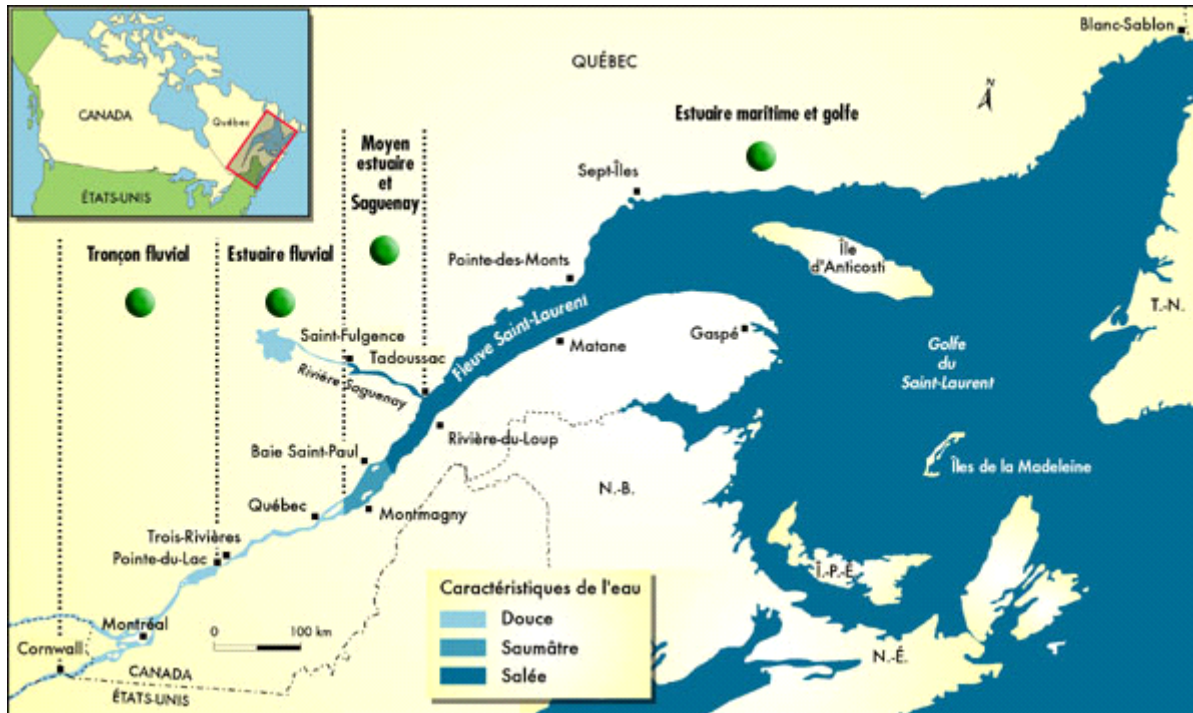
Dans le contexte des pays fortement industrialisés, les questions de qualité de vie ont émergé de manière particulièrement importante, notamment en réaction aux incidences environnementales et sociales qui ont découlé de l'industrialisation (Ammassari, 1994). Ces questions soulèvent entre autre enjeu, l'importance de mieux intégrer les conditions de développement dans une perspective de promotion collective de la santé et du bien-être qui va bien au-delà d'une approche purement médicale (Waltner-Toews, 2000; Forget et Lebel, 2003).

Au Canada, les grands bassins où se concentre la majeure partie des habitants, sont au coeur de l'intégration environnement, santé et qualité de vie. Au Québec, le fleuve Saint-Laurent demeure le bassin de référence où se concentrent les grands enjeux environnementaux et plus de la moitié de la population du Québec (figure 1). Il constitue à la fois une porte d'entrée continentale, une ressource à usages multiples et un paysage unique en Amérique du nord (Bouchard *et al.*, 1995). Le fleuve Saint-Laurent, qui reçoit les eaux d'une des plus grande masse d'eau douce à l'échelle planétaire (Grands Lacs), est aussi en connexion directe avec un estuaire majeur et un golfe océanique (Centre Saint-Laurent, 1996). Il s'avère donc un cours d'eau essentiel sur le plan des ressources naturelles et des populations humaines qu'il supporte.

Compte tenu de cette proximité, le fleuve Saint-Laurent exerce un attrait indéniable auprès des riverains, ce qui est attesté par nombre de livres, de produits audio-visuels et d'activités d'observation, sans compter qu'il s'avère une source d'inspiration particulière de la culture québécoise<sup>1</sup>. Le fleuve Saint-Laurent est aussi, et peut-être de plus en plus, partie prenante de la reconstruction paysagère de notre environnement biophysique, façonnée en bonne partie par la réalité urbaine (Poullaouec-Gonidec, 1998). Mais nonobstant cette appréciation positive, le fleuve apparaît à certains égards, inaccessible aux populations humaines. Divers facteurs sont en cause et il s'avère nécessaire de bien les identifier en préalable à une récupération des usages telle que promue depuis l'instauration du premier programme national d'assainissement des eaux du Québec en 1978. Une difficulté centrale est sans doute le fait que de multiples autorités, des gouvernements centraux aux petits propriétaires, ont un mot à dire sur l'aménagement et l'utilisation du territoire (Mercier, 1998). À cet égard notamment, il n'est pas étonnant d'observer la préoccupation citoyenne (BAPE, 2000, p.170-176) et gouvernementale (Politique nationale de l'eau, 2002, chap.4 et 7, série de plans d'action fédéral-provincial sur le Saint-Laurent depuis 1988).

---

<sup>1</sup> On pense aux multiples reportages, documentaires et films animés ou non, à plusieurs chansons populaires, poèmes, certains romans, peintures et sculptures.



Source : Centre Saint-Laurent, Environnement Canada.

Figure 1. Le fleuve Saint-Laurent, Québec, Canada.

Cette préoccupation collective s'inscrit dès lors dans un contexte de gestion intégrée de l'eau et des milieux aquatiques où les questions spécifiques d'intégrité écologique du fleuve, d'accès public en rives et de valorisation des ressources sont posées. La question particulière de l'accessibilité s'inscrit donc dans cette volonté d'équilibre et d'équité environnementale, particulièrement en regard des risques environnementaux, des avantages ludiques et esthétiques liés aux composantes biophysiques du milieu et des options de développement. Cet équilibre recherché entre la qualité du milieu et la qualité de vie est en effet inséparable de la population qui occupe ce milieu, de la manière dont elle occupe et aménage ce milieu (Portney, 2003).

L'accessibilité en tant que projet collectif soulève cependant un problème d'aménagement en lien avec deux questions principales, l'une quant à la définition même de ce qu'une collectivité désire en terme d'accès et l'autre, quant au niveau

d'accessibilité à atteindre<sup>2</sup>. Deux questions qui concernent l'espace de vie et particulièrement, les espaces publics<sup>3</sup>.

La réponse à ces questions clés suppose au préalable que nous puissions nous entendre sur cette notion même d'«accessibilité» appliquée au fleuve Saint-Laurent. Pour ce faire, le concept d'accessibilité est abordé de manière à faire ressortir les diverses dimensions impliquées. La polysémie du terme est ainsi mise en évidence de manière à faire ressortir plus clairement les enjeux de la mesure et des constats relatifs à l'accessibilité au Saint-Laurent. Dans un second temps, on explore certaines approches utilisées jusqu'à maintenant et les données empiriques existantes pour mieux apprécier l'état des lieux quant aux constats de l'accessibilité. Le couplage du concept avec les approches permet ensuite de proposer une grille d'évaluation plus complète

<sup>2</sup> Il y a certes ici la recherche d'un équilibre entre l'utilisateur comme consommateur d'espace et utilisateur de points d'accès et celui de citoyen qui contribue à fixer le cadre de l'aménagement et des fonctions de l'accessibilité.

<sup>3</sup> Il est étonnant que dans le récent Dictionnaire de la géographie (2003), sous la dir. de J.Lévy et M. Lussault, Bélin éditeur, que la notion d'accessibilité soit limitée à l'enjeu du transport, alors que celle d'espace public tend à être réduite au concept de sphère délibérative. Il faut ainsi chercher ailleurs les enjeux de pratiques territoriales.

de l'accessibilité et de poser les conditions propres à un suivi plus systématique de cet enjeu.

La perspective adoptée ici est évidemment fortement teintée d'empirisme et axée sur l'évaluation, puisque le but est de préciser davantage les termes déterminant les questions sous-jacentes aux choix d'aménagement et aux politiques publiques et actions locales qui viennent appuyer ces choix.

### L'accessibilité comme concept

L'accessibilité en tant que concept réfère d'abord et avant tout à l'idée d'approche, d'ouverture et d'entrée (Le Robert). Géographiquement, ce concept réfère au fait *d'aller ou d'accéder à un lieu, d'emprunter un chemin ou une voie d'accès, d'utiliser une ressource sans entraves*. Plus largement et dans un contexte récréatif<sup>4</sup>, c'est aussi l'idée d'obtenir un plaisir, de profiter d'une expérience de contact direct ou indirect avec un milieu, une ressource ou un site symboliquement riche. Enfin, l'accessibilité est une dimension propre au bien-être des collectivités humaines, permettant la rencontre avec la nature et la détente, puis le renforcement des liens sociaux et d'une cohabitation pacifique plus générale entre citoyens et citoyennes.

Dans le cadre de la gestion par bassin et du Saint-Laurent en particulier, l'accessibilité s'exprime comme un enjeu de pérennité des usages et rejoint incidemment, les initiatives institutionnelles que sont le Plan Saint-Laurent et la Politique nationale de l'eau élaborée en 2002 par le Gouvernement du Québec. De plus, l'accessibilité peut être abordée sous divers angles : physique, légale, symbolique et économique, chaque angle soulevant des problèmes particuliers de mesure. Ceux-ci sont présentés succinctement pour orienter la suite de la discussion

L'accessibilité physique d'abord, consiste à disposer d'une infrastructure adéquate, puis à pouvoir utiliser un accès<sup>5</sup> sans risque à la santé humaine et la sécurité. L'accent se porte sur la dimension fonctionnelle et technique. L'accessibilité peut aussi être perçue sous l'angle légal. Dans ce second cas, l'accent se porte sur les contraintes de droits pour l'usage sur place, le passage ou le prélèvement<sup>6</sup> et indirectement sur le degré de privatisation des accès et sites physiques. Cette problématique du droit est d'ailleurs assez centrale en région fortement urbanisée comme en témoigne la privatisation des rives exposée dans

certain bilans des Zones d'intervention prioritaire le long du Saint-Laurent (voir Robitaille, 1997)<sup>7</sup>. Lorsqu'il est question de continger l'accès par un coût et une tarification quelconque on peut parler d'accessibilité économique. Il s'agit alors d'assurer une adéquation entre le prix imposé, l'usage permis et la capacité de payer des usagers. Dans un contexte multi-usages et de ressource commune (Maître et David, 2000) le problème implique de plus l'adoption d'un mécanisme de partage efficace dans l'allocation de la ressource. Enfin, il peut aussi être question d'accessibilité symbolique lorsqu'il est question de paysage visuellement attrayant, unique, historiquement ou culturellement riche. Dans certains cas d'évaluations environnementales relatives à de grands projets, cet enjeu d'accessibilité symbolique a su mobiliser de nombreux intervenants du milieu en faveur d'une protection de l'environnement (Gariépy, 1999), et du Saint-Laurent en particulier (p.ex., projet de lignes électriques aériennes dans la région de Portneuf-Lotbinière<sup>8</sup>). La proximité au lieu, le lien affectif qui se développe, la manière d'occuper le site contribuent ainsi à donner une valeur collective (Beaudet, 1999) à l'accès. Les caractéristiques d'accès peuvent ainsi référer plus directement aux observateurs eux-mêmes qu'aux lieux.

À un niveau plus technique, ces divers angles peuvent se résumer à une distinction entre l'accessibilité effective (actuelle) telle qu'on peut l'observer et celle d'une accessibilité potentielle, sans contraintes légales, économiques, physiques et symboliques ou perceptuelles qui exigent d'examiner l'état d'un accès en regard du contexte particulier de ses contraintes.

### *L'écart entre l'accessibilité effective et potentielle*

Alors que l'accessibilité potentielle s'exprime le mieux à travers les conditions nécessaires à la pleine utilisation d'un accès, l'accessibilité effective réfère à la mesure de l'usage actuel. Pour préciser l'étendue de l'écart qui peut exister entre ces deux notions, il faut avoir à l'esprit ce que pourraient permettre sur le plan de l'utilisation d'excellentes conditions sécuritaires et sanitaires, un paysage non dégradé et l'absence de contraintes économiques et légales d'accès pour les usagers. L'intérêt d'un accès résulte donc de la concordance entre les caractéristiques propres du lieu et les attentes des utilisateurs.

Dans un contexte multi-usages, le problème est toutefois plus complexe. En effet, le potentiel d'usage n'est pas simplement limité à un usage spécifique, mais à l'optimisation de l'ensemble des usages possibles, ceci en considérant le fait que divers usages

<sup>4</sup> Il va de soi que l'accessibilité dont il est question ici ne réfère pas à l'idée de besoins essentiels ou de base pour les populations humaines tels l'accès à l'eau potable.

<sup>5</sup> Il peut s'agir de l'eau du Saint-Laurent, de l'une de ses rives, ou encore du prélèvement d'une ressource sans contrainte ou sous réserve de conditions sanitaires et sécuritaires prescrites.

<sup>6</sup> Falque (2000) indique quatre catégories de propriété : libre accès comme les océans, propriété privée, propriété commune (communautaire) et propriété publique (état).

<sup>7</sup> Bien qu'il existe 25 secteurs définis le long du Saint-Laurent, incluant le Saguenay mais sans compter le lac des Deux Montagnes et la rivière des Prairies et des Mille Îles, c'est le secteur des bassins La Prairie qui présente le plus haut taux d'artificialisation de la rive.

<sup>8</sup> Voir la description des étapes de la mobilisation populaire dans le cadre de ce projet dans Gauvin, P. (1992). *L'affrontement Hydro-Québec-Contestation Portneuf Lotbinière*, Paulymédia.

nécessitent diverses conditions d'accès. C'est donc une question d'harmonisation qui se pose en trame des usages considérés, dans la mesure où chaque usage suppose des spécificités techniques et environnementales auxquelles se réfèrent les planificateurs (Soubrier, 2000). L'examen de la diversité des usages et leur relative complémentarité (ou leur degré de compétition) au sein d'un même plan d'eau apparaît donc nécessaire à un bilan plus complet de l'accessibilité.

#### *Contexte structurant de l'accessibilité potentielle*

L'accessibilité potentielle d'un accès s'inscrit dans un contexte plus large de décisions d'aménagement et d'utilisation du sol. Ces décisions imposent certaines limites au plein développement des accès.

Une première limite importante concerne l'état de la propriété des terres en préalable aux aménagements des accès. À ce sujet, la tenure des terres est la première mesure à laquelle on pense lorsqu'il est question d'accès public aux rives. Une tenure publique constitue dans plusieurs cas, la première condition au développement d'accès publics à faible coût.

Une seconde limite est imposée par les choix d'aménagement qui sont fait particulièrement en rives du fleuve. Le profil des affectations du sol, identifiées dans le contexte des schémas d'aménagement<sup>9</sup> du territoire précise le type d'accès favorisé à l'échelle locale et régionale, mais fixe également l'ampleur des développements autorisés quant à chaque accès. Sur la base de l'examen des affectations, il est possible de voir l'évolution des contraintes dans le temps en faveur (ou en défaveur) d'une plus grande accessibilité au fleuve, mais aussi de voir l'évolution des sites qui sont protégés à des fins d'usages peu intensifs comme les espaces naturels alloués à l'observation. Les affectations du sol seront utilement couplées aux données d'utilisation actuelle du sol<sup>10</sup>.

À l'échelle des plans d'urbanisme, outils complémentaires de planification territoriale, il est également possible de suivre l'évolution des accès publics au fleuve à une échelle plus fine. Dans ce cas, il est possible de distinguer les aménagements qui facilitent un contact direct avec l'eau (ex. quais, marinas, plages) ou indirect, centrés sur la perspective visuelle à l'égard des plans d'eau (ex. piste cyclable, parc riverain). Mais il ne faut pas oublier le cadre de paysage ou esthétique qui contribue à l'attrait relatif des accès. À cet égard, il est difficile de définir

---

<sup>9</sup> Le premier schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal a été réalisé sur cartes en 1986. Près de vingt ans plus tard, la deuxième génération de schémas sera entièrement numérisée.

<sup>10</sup> À cet effet, les photos aériennes et les photos de type satellitaire qui se sont développées au cours des années 1990 et début 2000 peuvent s'avérer des outils complémentaires intéressants.

objectivement ce qui est d'abord et avant tout subjectif et culturel. Néanmoins, il est possible d'obtenir un certain consensus par enquêtes, rencontres de groupes, ou autrement, sur les priorités paysagères à maintenir et à préserver. L'aménagement efficace du territoire suppose alors l'atteinte d'un certain consensus quant au diagnostic relatif aux accès et aux orientations à suivre.

Une autre limite qui s'impose de manière moins évidente c'est la gestion des risques. Les risques naturels peuvent dans certains cas être accentués de manière involontaire par des règles d'attribution de droits inadéquats (p.ex. en zone inondable), une gestion territoriale déficiente, une conception des ouvrages non optimale (p.ex. à l'égard des bas niveaux d'eau) ou encore, à cause d'une intégration déficiente d'usages du sol et de l'eau en un même lieu (p.ex., un rejet urbain à proximité d'un accès ou dans une zone utilisée par d'autres usagers) ou encore, du report des investissements de réfection. L'autre aspect à considérer et qui joue également sur l'exposition aux risques, relève de la perception du risque. Cette perception qui se présente sous divers aspects qui relèvent à la fois de l'activité, du milieu et des services offerts, établit les frontières perceptuelles entre ce qui est considéré dangereux et inoffensif, de même qu'entre le territoire «dégradé» et de «qualité». La manière dont le risque est appréhendé au niveau territorial peut ainsi faciliter le développement ou le maintien des accès<sup>11</sup>.

Enfin et de manière complémentaire, il faut pouvoir fixer des objectifs d'accessibilité et des cibles particulières à l'égard d'usages prioritaires en support à l'aménagement et au développement du territoire<sup>12</sup>. Cela dit, il convient de documenter davantage ce que l'on sait au sujet des accès avant de fixer des priorités, au risque de proposer des objectifs trop ambitieux ou trop vagues, d'avoir des cibles mal définies ou non pertinentes en regard des particularités territoriales du Saint-Laurent.

#### **L'état des lieux de l'accessibilité au fleuve**

Le concept d'accessibilité tel qu'abordé dans le chapitre 1, doit être nourri de données empiriques qui permettent de préciser davantage ce que l'on sait sur l'accessibilité au Saint-Laurent et d'établir la base d'information sur laquelle on peut escompter

---

<sup>11</sup> En termes opérationnels, les pouvoirs publics peuvent limiter les risques en instaurant notamment des mesures d'interdiction, des ouvrages de protection et des campagnes d'information et en sensibilisant les usagers à des pratiques sécuritaires.

<sup>12</sup> Il s'agit d'ailleurs d'une condition essentielle de succès de la gestion intégré de l'environnement selon R. D. Margerum (1999). «Integrated Environmental Management: the Foundations for Successful Practice», Environmental Management, vol.24, no.2, p.151-166.

développer un cadre de suivi des accès et des actions entreprises à cet égard. Pour ce faire, il est donc utile d'effectuer un retour sur les approches retenues à ce jour pour caractériser les enjeux de l'accessibilité au Saint-Laurent, sur les données qui en découlent et sur les limites que l'on peut observer au sujet de l'ensemble de ces travaux.

#### *Les inventaires d'accès au fleuve*

Depuis le projet Archipel réalisé à la fin des années 1970, plusieurs inventaires plus ou moins exhaustifs des accès ont été entrepris. D'abord sous l'égide particulièrement du Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche au début des années 1980, puis plus de 10 ans après avec le plan d'action Saint-Laurent dans le cadre du programme des Zones d'intervention prioritaires où des bilans environnementaux étaient produits pour l'ensemble des secteurs du Saint-Laurent (14 secteurs pour la portion québécoise) en eau douce et en eau salée. Enfin, certaines organisations communautaires ont entrepris des analyses plus spécifiques à un secteur comme c'est le cas avec la caractérisation de la rive sud près de Québec (Comité ZIP de Québec et Chaudières-Appalaches, 1997) ou celle des liens inter-rives (Comité ZIP de Québec et Chaudières-Appalaches, 2001).

À la lumière de cette documentation, on peut établir certains grands constats applicables à l'approche par inventaire. À ce jour, les inventaires réalisés détaillent généralement le type d'accès et l'usage principal qui en est fait, leur localisation, certaines caractéristiques du point de vue de l'offre récréo-touristique et parfois aussi des commentaires qualitatifs quant à l'état des lieux, à l'instar des rapports ZIP (voir Gratton et Bibeault, 1998). Dans certains cas, le profil des accès est complété par des données parcellaires quant à l'utilisation des lieux (selon les données alors disponibles), mais de manière générale cela reste une exception puisque la plupart des accès ne font pas l'objet d'un suivi quant à leur usage. De plus, il ressort de ces inventaires trois limitations importantes : 1) Il n'y a pas de termes de référence communs assurant un suivi uniforme et systématique des accès le long du Saint-Laurent; 2) il n'existe pas de programme particulier pour assurer la réalisation d'un tel suivi de sorte qu'il est impossible de se prononcer de manière rigoureuse sur les gains ou les pertes d'accès; et 3) la localisation des accès n'est pas géo-référencée. Leur localisation demeure parfois incertaine et leur fréquentation souvent inconnue.

#### *Les enquêtes auprès des usagers du fleuve*

Parallèlement aux inventaires, il existe une approche par enquête auprès des populations riveraines qui tentent de décrire les usages et les perceptions relatives à leurs contraintes. Dans ce contexte, seules deux enquêtes majeures et systématiques ont été réalisées (Dewailly, 1999; Duchesne *et al.*, 2004) relativement aux usages du Saint-Laurent par les riverains et dont les données permettent jusqu'à un certain point, de tracer l'évolution de l'accès au fleuve en milieu d'eau douce et en milieu marin. En

terme de limite, on notera cependant que les données disponibles ne sont pas géo-référencées et s'appliquent de manière générale à de grands secteurs du Saint-Laurent. Une analyse plus locale reste donc à faire.

Ainsi, de manière générale en 2002, on estime que :

- 20 % des riverains profitent des rives (promenade, détente, observation, autre);
- 6,7 à 9,9 % des riverains se baignent (quais, embarcations, plage, autre);
- 15,4 à 22,7 % des riverains pratiquent la plaisance (métropole, corridor, estuaire, golfe);
- 7,4 à 17,9 % des riverains pêchent dans les secteurs du Saint-Laurent.

Ces quelques données indiquent l'intérêt que portent les riverains au Saint-Laurent. Par contre, on observe aussi que de 5 % à 15 % des riverains reconnaissent avoir des problèmes d'accès<sup>13</sup> («beaucoup», «un peu» selon les termes de l'enquête) et ce, pour diverses raisons dont les bas niveaux d'eau s'avère la contrainte la plus limitante.

Pour cerner de plus près la diversité des enjeux de l'accessibilité qui émergent de ces enquêtes, deux usages clés du Saint-Laurent sont retenus aux fins d'illustration, en l'occurrence la baignade et la plaisance. Ces usages sont non seulement importants sur le plan numérique tel qu'illustré par le nombre d'adeptes, mais rejoignent de plus plusieurs préoccupations relatives à la justification des actions de décontamination et de dépollution réalisées à l'échelle des Grands Lacs. Ces préoccupations sous le vocable d'«usages bénéfiques» (IJC, 2003), concernent notamment la fermeture de plages, la dégradation esthétique des lieux et le dragage aux fins de navigation.

---

<sup>13</sup> Selon les termes utilisés au sein de l'enquête, les répondants ont exprimé leurs problèmes selon les vocables suivant : «beaucoup», «un peu».

Lieu de baignade	1995		2002	
	Une fois et plus (%)	10 fois et plus (%)	Une fois et plus (%)	10 fois et plus (%)
Baignade				
- métropole	4,4	0,6	6,4	1,1
- corridor fluvial	7,1	1,4	8,9	2,8
- estuaire	4,8	0,6	7,8	0,7
- golfe	23,8	6,7	27,4	6,8

Tableau 1. Évolution du % de la population riveraine qui pratique la baignade dans la partie fluviale, de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent.

*Remarque les références géographiques retenues dans les deux enquêtes sont différentes, mais la comparaison a été ajustée selon les mêmes unités socio-sanitaires de base. Métropole= Montréal (île); corridor fluvial=Lanaudière, Montérégie, Mauricie-Bois-Francs, estuaire=Québec et Chaudière –Appalache; Golfe=Côte-Nord, Gaspésie, Bas Saint-Laurent et Îles de la Madeleine.*

### La baignade

Un premier regard porté sur la baignade révèle qu'une portion relativement importante (entre 6 et 27 % selon le secteur) de riverains pratiquent cette activité et ce, malgré l'absence notable d'accès publics, reconnus et sécuritaires. De plus, il y a une évolution positive du nombre de baigneurs, ainsi que de leur fréquentation entre 1995 et 2002 (tableau 1). Ceci pourrait traduire une augmentation de la popularité de l'activité, toutes choses étant égales par ailleurs<sup>14</sup>, difficilement mesurable par le biais des inventaires d'accès.

La baignade est par ailleurs une activité qui réfère non seulement à la natation proprement dite, mais aussi au ski nautique, à la plongée sous-marine et à divers jeux aquatiques. La baignade peut aussi être pratiquée à partir d'une embarcation, auquel cas l'accès de référence n'est pas la plage mais la rampe d'accès ou la marina. Dans ce dernier cas, le seul inventaire des accès s'avère incapable d'opérer une telle nuance. Par exemple pour le secteur «métropole», la plage représentait l'accès utilisé par seulement 50,8 % des baigneurs (33,2 % à partir d'un quai, 27,6 % à partir d'une embarcation et 14,7 % d'une autre manière).

De manière générale, les riverains considèrent que la baignade au fleuve est soumise à un problème d'accès qui en limite la pratique. Ce problème est reconnu de manière assez constante par les riverains des secteurs de l'estuaire, du corridor fluvial et de la métropole (12,1 à 12,8 % des riverains). En ce qui a trait aux autres conditions d'accès, celles-ci sont relatives au risque à la santé et à la sécurité. Dans le cas du risque perçu que représente la qualité de l'eau, les riverains affirment toujours

vouloir se baigner dans le fleuve si l'eau était de qualité appropriée, et cela dans une proportion légèrement croissante atteignant 35,8 % des riverains en 2002 (31,7 % en 1995). La quantité d'eau pose par ailleurs problème pour une proportion assez importante des baigneurs, surtout pour les résidents du secteur de la Métropole (33,2 %) et du corridor fluvial (39,6 %).

Dans le cas particulier d'un usage de contact comme la baignade, l'information relative à la qualité de l'eau et à la quantité d'eau constituent de l'information nécessaire à l'établissement d'un portrait et au suivi de l'accessibilité. Ces données devraient idéalement être couplées à celles des inventaires et de fréquentation, afin de mieux expliquer l'évolution de la pratique de la baignade mais aussi de statuer sur le risque relatif qu'un accès ou un secteur recouvrant plusieurs accès, peut poser à l'égard de son usage.

### La plaisance

La plaisance réfère à toute activité impliquant embarcation de type non commercial. La plaisance couvre donc la panoplie des embarcations à rames jusqu'au yacht motorisés, en passant par les catamarans, les voiliers et les hors bord.

<sup>14</sup> Cela suppose notamment que le coût d'opportunité des autres accès et autres activités récréatives demeure stable. Les % sont établis sur la population courante, donc l'accroissement observé demeure proportionnel.

Type d'embarcation	1995		2002	
	Métropole (%)	Corridor fluvial (%)	Métropole (%)	Corridor fluvial (%)
- à moteur	6,5	14,5	7,0	14,5
- à voile	1,6	1,6	1,5	1,1
- à rames	1,2	2,4	1,9	1,8
- autres	3,9	4,5	4,6	5,3

Tableau 2. Évolution du % de la population riveraine pratiquant la plaisance sur la portion fluviale du Saint-Laurent

Remarque : les références géographiques retenues dans les deux enquêtes sont différentes, mais la comparaison a été ajustée selon les mêmes unités socio-sanitaires de base. Métropole= Montréal (Île); corridor fluvial=Lanaudière, Montérégie, Mauricie-Bois-Francs.

L'évolution de la pratique tous secteurs géographiques inclus, indique peu de différence entre 1995 et 2002. Une légère baisse de l'utilisation de la voile est compensée par une légère augmentation de l'utilisation des embarcations à rames. De manière plus détaillée et pour deux secteurs d'eau douce considérés (tableau 2), on observe relativement peu de différences entre 1995 et 2002, mais un écart important entre les deux secteurs pour ce qui est des embarcations à moteur. Pourtant, les accès nautiques sont assez bien répartis entre ces deux secteurs, l'écart entre les accès et leur usage méritant une analyse plus fine.

Selon le profil de l'embarcation, le type d'accès peut varier. Ainsi pour les embarcations à rames il est possible d'utiliser des rampes d'accès publiques ou de petits quais privés. Dans le cas des motorisés et des voiliers de plus grande taille, il faut nécessairement passer par un centre nautique (marinas, yacht club). Un même usage peut aussi utiliser plus d'un point d'accès en cours de saison, même s'il reste généralement fidèle à un même lieu d'accès (Gardner Pinfold Consulting, 2003). De plus, il existe des liens inter-bassins (p.ex., canal Lachine, écluses Sainte-Anne), qui facilitent le passage d'un plan d'eau à l'autre, démontrant ainsi une relation plus dynamique entre les accès et l'usage. L'examen des accès sans référence à l'usage et au comportement des plaisanciers demeure donc une donnée fort limitée.

Dans l'ensemble, les riverains considèrent que la plaisance sur le fleuve connaît un problème d'accès, à l'instar des baigneurs. Ce problème est reconnu de manière plus évidente chez les résidents du secteur de la Métropole (14,5 %), suivi par les résidents du secteur de l'estuaire (10,7 %) et ceux du corridor fluvial (9,8 %). Pour la plaisance la plupart des conditions d'accès ont trait à la sécurité nautique.

Certes l'esthétique de l'eau a une influence sur la pratique, mais ce sont surtout les questions de niveaux d'eau, de port de veste de sauvetage et de consommation d'alcool qui mobilisent l'attention des autorités publiques. Le port de veste de sauvetage par exemple a diminué entre 1995 et 2002 alors même que la

participation à une formation de sécurité nautique augmentait au cours de la même période.

Pour ce qui est du problème des bas niveaux d'eau, il constitue un enjeu majeur pour la portion fluviale du Saint-Laurent<sup>15</sup>. Pour les utilisateurs d'embarcation sur le fleuve, les bas niveaux représentent un problème pour 29,5 % des résidents de la Métropole et 39,6 % des résidents du corridor fluvial (mais seulement 13,0 % pour l'estuaire). De ceux qui ont utilisé une embarcation et ont reconnu un problème, une bonne partie d'entre eux (38,6 à 49,4 % selon le secteur) disent avoir entrepris une démarche particulière, témoignant de l'intérêt porté à ce problème.

Dans les deux cas rapportés, soit la baignade et la plaisance, on observe plusieurs caractéristiques propres à l'usage des accès, certaines ayant trait à l'usage observé et d'autres à l'usage potentiel du Saint-Laurent. Cela dit, la principale limite de ces enquêtes réside dans le niveau d'agrégation (données par grand secteur) qui empêche une évaluation plus fine des accès par plus petits plans d'eau ou à l'échelle même des accès. Malgré ces grandes enquêtes, certaines questions demeurent quant à la caractérisation fine des usages:

- Où vont précisément les usagers et selon quelle fréquence ?
- Se déplacent-ils entre les secteurs ? Utilisent-ils plus d'un accès ?
- Ont-ils des préférences pour un accès en particulier ?
- Quels aménagements complémentaires désirent-ils ?
- Quelles mesures de protection sont nécessaires pour maintenir ces accès ?
- Quelles sont les contraintes d'usage particulières à ces accès ?

<sup>15</sup> Cela c'est sans compter que cet usage fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la révision du plan de régularisation (1958D) du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent (Carpentier, 2003).

Autant de questions qui supposent une évaluation plus en profondeur en vue d'un profil plus juste de l'accessibilité, ceci dans le but de proposer des avenues plus faciles à identifier en terme d'intervention publique.

#### *La recherche d'une harmonisation des usages*

Les diagnostics que l'on peut faire à ce jour quant à l'état des lieux au niveau des usages constitue un point de départ. Mais, il ne faut pas oublier que la séparation des fonctions récréatives auxquelles on fait référence dans les enquêtes relève d'une spécialisation des accès sur le Saint-Laurent typique de la fin du 20<sup>ième</sup> siècle. En effet, au 19<sup>ième</sup> siècle une marina pouvait servir de lieu de sports nautiques multiples, allant de la baignade aux courses d'embarcations<sup>16</sup>. Il conviendrait donc dans le cadre d'une gestion intégrée du Saint-Laurent de retrouver ce lien et les usages perdus, puis d'insister davantage sur la complémentarité et la cohabitation possible des usages.

#### **Un suivi en support à l'accessibilité comme objectif collectif**

L'accessibilité publique au Saint-Laurent demeure un enjeu important confirmé par de multiples documents institutionnels (Plan d'action Saint-Laurent, Politique nationale de l'eau du Québec, Stratégie de navigation durable, etc.) et plus encore par l'intérêt des représentants de collectivités riveraines à cet égard. Préalablement et en soutien à l'établissement de cibles d'accessibilité pour le fleuve, il est nécessaire de s'appuyer sur un examen qui permet périodiquement de statuer sur l'évolution de l'enjeu. Les questions précédentes soulèvent notamment le problème d'un examen systématique de l'accessibilité.

#### *Approche pour un suivi structuré*

Pour l'instant, il n'existe pas d'activités de suivi de l'accessibilité au Saint-Laurent, d'une part parce qu'il n'y a pas de consensus sur la manière de faire, mais surtout parce que cette question demeure horizontale et rend difficile sa prise en charge par un niveau de gouvernement, un ministère ou une agence spécifique. De plus, l'engagement envers un suivi suppose une prise de décision publique favorable au maintien des accès existants, à leur amélioration et à leur utilisation. Il est en effet difficile de constater des problèmes d'accès sans tenter d'y remédier. Mais alors que cet aspect porte sur la volonté politique sur laquelle il est difficile de se prononcer, l'idée d'un système de suivi met l'accent sur la compréhension de l'enjeu et ses multiples dimensions.

Les approches d'inventaires et d'enquêtes, selon leurs forces et leurs faiblesses, permettent d'alimenter le développement d'un suivi élaboré selon diverses strates d'information qui concourent

à rendre compte par palier, de la complexité de l'enjeu. Ces strates d'information s'appuient sur le concept d'indicateur, qui constitue une mesure à la fois techniquement et scientifiquement solide et socialement pertinente. À ce titre, le tableau 3 résume le profil d'indicateurs déjà avancés et susceptibles d'être utilisées afin de nous renseigner sur un aspect particulier de l'accessibilité intégrant au passage et sous la forme de mesures empiriques les considérations physiques, légales, économique et symboliques soulignées précédemment. Plus largement, les indicateurs sont utiles à la compréhension et à la mesure de l'accessibilité, à l'évaluation normative et à l'insertion de l'enjeu dans les discussions et les orientations d'action publique et collective (Bibeault, 2000).

#### *Le diagnostic en support à l'intervention*

Outre la quête des indicateurs les plus pertinents et l'établissement d'un suivi systématique, la démarche analytique suppose d'être capable de statuer sur le point d'équilibre qui existe entre diverses dimensions. C'est-à-dire que l'on tente par ce biais d'identifier un certain optimum entre le type d'accès disponibles, les contraintes et les risques d'utilisation d'une part (l'offre), et l'usage qui en est fait à un moment donné ou qui pourrait en être fait (demande) d'autre part, nonobstant les facteurs confondants que sont les facteurs climatiques (p.ex. été pluvieux), la situation économique des ménages (p.ex. inflation) et la volonté politique de réaliser (ou pas) de nouveaux aménagements.

La quête de ce point d'équilibre en l'absence d'un véritable marché en matière d'accès publics suppose par ailleurs que l'on puisse se doter de cibles d'accès et que ces cibles puissent être utilisées comme références pour rendre compte du progrès relatif en matière d'accessibilité. Deux considérations relatives au développement durable doivent alors être soulignées ; la première a trait à l'incidence réduite des accès sur l'écosystème environnant et l'autre, et la seconde suppose l'acceptabilité sociale des cibles fournies. Ces deux considérations contribuent à fixer un seuil qui n'est pas le seul fait des aménagistes ou des planificateurs, et qui s'inscrit plus largement dans un dialogue nécessaire avec les scientifiques et les collectivités à l'élaboration de politiques publiques durables (McCool et Stankey, 2004).

---

<sup>16</sup> Dans les documents historiques de marinas plus anciennes comme le Royal St. Lawrence Yacht Club (1888-1988) on avait en effet une approche plus intégrée des activités récréatives.



<b>Dimension</b>	<b>Type d'indicateur</b>	<b>Description sommaire</b>
État de l'accès	<i>Degré d'unicité</i>	Accès unique, propre à un usage particulier ou élément essentiel d'un réseau d'accès plus large, ou présentant une caractéristique rare pour un milieu donnée (p.ex., en milieu fluvial).
	<i>Degré de polyvalence</i>	Diversité d'usages permis ou facilités
	<i>Qualité environnementale</i>	Absence de risques à la santé associés à l'eau, aux sédiments ou aux ressources biologiques
	<i>Qualité esthétique</i>	Degré d'attrait en regard de la qualité du paysage environnant, points de vue, contact avec la nature environnante
	<i>Pérennité de l'aménagement</i>	État physique des lieux, dégradation, capacité limitée à fournir le service attendu, absence de contrainte de voisinage
Utilisation	<i>Degré d'inclusivité sociale</i>	Proximité des secteurs denses de population, Absence de tarification sélective, conditions sécuritaires pour tous les groupes d'âge
	<i>Intensité d'utilisation</i>	Nombre d'utilisateurs et fréquence d'utilisation
Satisfaction	<i>Diversité d'utilisation</i>	Diversité des types d'utilisation, y compris informelles et proportion relative de chaque type d'utilisation
	<i>Degré de satisfaction</i>	Perception de la qualité de l'accès et des conditions d'accessibilité, absence de plaintes.
	<i>Valeur économique</i>	Dépenses encourues, consentement à payer pour le maintien de l'accès

Tableau 3. Profil d'indicateurs de l'accessibilité.

Enfin, au niveau spatial se pose tout le problème de définir des besoins locaux, mais qui prennent aussi en compte les orientations du développement envisagé. L'unicité des lieux et leur représentation pour les résidents et les intervenants extérieurs n'est pas fixée une fois pour toute, même si d'emblée il existe des différences biogéographiques<sup>17</sup>. Il s'agit donc de se doter d'outils comme éléments accompagnant une démarche d'évaluation en continue qui contribue à soutenir un développement ajusté à la capacité de support naturelle des milieux et aux autres préoccupations collectives, notamment en regard du développement récréo-touristique et écotouristique.

<sup>17</sup> Le Saint-Laurent présente en effet, plusieurs secteurs que l'on peut en principes séparer selon une gradation biogéographique. Les grandes unités étant le Golfe, l'estuaire maritime et moyen, l'estuaire fluvial et le secteur fluvial (qui regroupe à son tour des sous-secteurs de type lacustre et de rivière). Voir la carte en début de texte.

## Conclusion

L'accessibilité au Saint-Laurent constitue un objectif essentiel à une gestion plus intégrée des ressources, du territoire et des usages. Cet enjeu s'exprime de diverses manières à travers des inventaires d'accès, des enquêtes de populations et des interventions publiques entreprises à divers niveaux politiques. Divers angles d'approche sont possibles, mais par delà les concepts il est souhaitable que l'on puisse établir une approche de mise en œuvre structurée et cohérente d'une diversité d'acteur. Un passage toujours difficile en matière de gestion intégrée.

Pour ce faire, il apparaît utile qu'un système plus structuré d'indicateurs soit appliqué de manière à fournir un système d'information appliquée au suivi des gains et des pertes d'accès et aux pistes d'interventions subséquentes. Ce système doit être compris comme un ensemble d'informations complémentaires, et non comme une liste d'éléments séparés les uns des autres.

L'approche par indicateurs doit en effet pouvoir répondre à la multi-dimensionnalité de l'accessibilité. De plus, la mise en perspective d'une telle approche suppose éventuellement une analyse à diverses échelles. Il est donc possible d'évaluer l'accessibilité au niveau local/régional et fluvial, sans oublier les portions amont (Grands Lacs) et aval (Golfe du Saint-Laurent) ce qui nous ramène à l'importance de la distribution spatiale des accès eu égard à la localisation de la population et de ses attentes.

Sur le plan spécifique de l'évaluation, un questionnement sur la mécanique du suivi et sa mise en place doit être posé, mais aussi sur l'exercice de priorités que cela suppose en terme d'intervention. Se fixer des accès stratégiques à développer, consolider des réseaux d'accès existants, intervenir sur les conditions d'accès et assurer un suivi de ces conditions limitantes pour les usagers sont quelques unes des avenues à poursuivre dans la perspective plus générale d'une démocratisation de l'accès au Saint-Laurent et d'un développement durable. Cette perspective d'ensemble, prenant en compte le milieu, le paysage ne doit pas être négligée au risque d'une intervention à la pièce présentant peu de cohérence.

Enfin, l'attribution des responsabilités dans le cadre d'un tel suivi reste ouverte. Les collectivités pourraient à ce sujet exercer un leadership dans la mesure où les questions d'accessibilité se posent sur le terrain et en fonction des besoins des populations riveraines. Ce dernier aspect est d'autant plus important qu'il s'insère dans la prise en charge et l'appropriation du territoire par les usagers et par l'élaboration de significations nouvelles que l'on veut bien accorder au Saint-Laurent<sup>18</sup>.

Quant à la gouvernance intégrée du Saint-Laurent, l'examen plus systématique et régulier de l'état de l'accessibilité demeure un préalable à une intervention plus harmonieuse entre les divers intervenants gouvernementaux, les promoteurs privés et les ONG. Cet examen vise de ce fait, à optimiser le développement du territoire en tenant compte des aspirations des usagers, de la capacité de support et conditions environnementales des lieux et du consensus social quant à l'effort à mettre en œuvre pour atteindre des cibles communes. Il s'agit donc du point de vue des politiques publiques, d'opter pour une démarche structurée et structurante du territoire à plus long terme.

<sup>18</sup> C'est une approche renouvelée du rôle de l'état par delà la tradition institutionnelle conventionnelle telle qu'on en a déjà fait état il y a plus d'une dizaine d'années (voir notamment R. Lafore (1992). «Droit d'usage, droit des usagers : une problématique à dépasser», *Les usagers entre marché et citoyenneté*, Logiques sociales, l'Harmattan, sous la dir. de M. Chauvière et J.T. Godbout, dans p.257-274.

## Bibliographie

- Ammasari, P. (1994). *Ecology and the quality of social life*, in Ecology, Society and the Quality of Social Life, ed. by W.V. D'Antonio, M. Sasaki and Y. Yonebayashi, Transaction publishers, London, U.K., p.43-79.
- Beaudet, G. (1999). *Paysage et investissement de valeur*, dans Le Paysage, territoire d'intentions, sous la dir. de P. Poullaouec-Gonidec, M. Gariépy, et B. Lassus, L'Harmattan, Montréal, Paris, p.35-54.
- Bibeault, J. F. (2000). *Les indicateurs environnementaux : fonctions, organisation, utilité et limites*, Environnement Canada, Région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, rapport scientifique et technique ST-216, 76 p.
- Bouchard, A., Turcotte, P. et G. Vincent (1995). «Le fleuve Saint-Laurent : une perspective scientifique profondément émouvante», *Les paysages de l'eau aux portes de la ville*, Les chemins de la recherche, no.29, Entretiens Jacques Cartier, sous la dir. J. P. Bravard, A. M. Laurent, J. Davallon, J. Bethemont, et A. Bideau, p. 261-273.
- Carpentier, A. (2003). «La régularisation du Saint-Laurent», *Le Naturaliste Canadien*, 127, p.102-113.
- Centre Saint-Laurent (1996). *Rapport-synthèse sur l'état du Saint-Laurent, volume 1, L'écosystème du Saint-Laurent*, Environnement Canada, région du Québec, Conservation de l'environnement et Éditions Multi-Mondes, Montréal, coll. Bilan Saint-Laurent, pagination multiple
- Comité ZIP de Québec et Chaudières-Appalaches (2001). *Concept de mise en valeur du fleuve Saint-Laurent par des liens inter-rives : navettes fluviales*, Saint-Laurent Vision 2000, 93 p. et annexe.
- Comité ZIP de Québec et Chaudières-Appalaches (1997). *Inventaire et caractérisation des accès publics au fleuve sur le territoire de la ZIP Québec et Chaudière-Appalaches*, Saint-Laurent Vision 2000, 40 p. et annexes.
- Duchesne, J.F., Bibeault, J.F., Gauvin, D., Grondin, J., Laliberté, C., Levallois, P., Lévesque, B., Gingras, S., Therrien, G. et D. Laverdière (2004). *Suivi des usages et des perceptions du Saint-Laurent par la population riveraine*, Saint-Laurent Vision 2002, Gouvernement du Canada et Gouvernement du Québec, 196 p. et annexes.
- Dewailly, É., Grondin, J. et S. Gingras éd. (1999). *Enquête santé sur les usages et perceptions du Saint-Laurent*, Saint-Laurent Vision 2002, Gouvernement du Canada et Gouvernement du Québec, 196 p. et annexes.
- Falque, M. (2000). *Introduction générale, des droits de propriété de l'eau*, Droits de propriété, économie et environnement, les ressources en eau, sous la dir. de M. Falque et M. Massenet, Dalloz, Paris, p.1-10.
- Forget, G. et J. Lebel (2003). *Approche écosystémique à la santé humaine*, dans Environnement et Santé Publique, Fondements et Pratiques, Edisem et Éditions Tec & Doc, p. 593-638.
- Gariépy (1999). *L'analyse de paysage au sein de l'évaluation environnementale ou l'aménagement à l'ère de la rectitude politique*, dans Le Paysage, territoire d'intentions, sous la dir. de P. Poullaouec-Gonidec, M. Gariépy, et B. Lassus, L'Harmattan, Montréal, Paris, p.95-113.
- Gardner Pinfold Consulting (2003). *Lake Ontario and St. Lawrence River Water Levels Impact Study*, prepared for Recreational Boating and Tourism Technical Working Group, International Joint Commission.
- International Joint Commission (IJC) (2003). *Status of Restoration Activities in Great Lakes Areas of Concern: A Special Report*, Final, April.
- Maître, P. et V. David (2000). *L'eau valeur de l'actif naturel et prix du bien de consommation*, Droits de propriété, économie et environnement, les ressources en eau, sous la dir. de M. Falque et M. Massenet, Dalloz, Paris, p.199-210.
- Robitaille, J. (1997). Bilan régional Bassins de La Prairies (rapides de Lachine, grand et petit bassins de La Prairie), Zones d'intervention prioritaire 7 et 8, Environnement Canada, région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, 104 p.
- Mercier, G. (1998). «La quête urbaine de la nature : matériau, gestion, mythe», *La ville en quête de nature*, Septentrion et Centre Jacques cartier, sous la dir. de G. Mercier et J. Bethemont, p. 239-248.
- McCool, S. F. et G. H. Stankey (2004). «Indicators of Sustainability : Challenges and Opportunities at the Interface of Science and Policy», *Environmental Management*, vol.33, no.3, p.294-305.

- Portney, K. E. (2003). *Taking Sustainable Cities Seriously, Economic Development, the Environment, and Quality of Life in American Cities*, MIT Press, Cambridge, Mass. 284 p.
- Poullaouec-Gonidec, P. (1998). «La nature dans la ville: substrats pluriels», *La ville en quête de nature*, Septentrion et Centre Jacques cartier, sous la dir. de G. Mercier et J. Bethemont, p. 117-128.
- Soubrier, R. (2000). *Planification, aménagement et loisir*, Presses de l'université du Québec, Temps libre et Culture no.3, 2<sup>ème</sup> édition, 498 p.
- Waltner-Toews, D. (2000). *The end of medicine: the beginning of health*, Futures, vol.32, p.655-667.