

LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT

1085, avenue De Salaberry, bureau 312

Québec (Québec) G1R 2V7

Tél. : (418) 522-8886; Téléc. : (418) 522-7555; Courriel : avsl@mediom.qc.ca

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

Vision stratégique

CONSULTATIONS PUBLIQUES

MÉMOIRE

Présentation

1. Le présent mémoire est déposé auprès de la commission consultative de la Communauté métropolitaine de Québec portant sur la *Vision stratégique du développement* de celle-ci telle qu'exposée dans le document du même nom, sous-titré *Projet d'énoncé – Défis, orientations et pistes d'action*, du 27 mai 2004. Ce mémoire, bref et sommaire, ne touche qu'aux questions liées à la présence du fleuve Saint-Laurent au cœur de la Communauté. Il s'efforce de suivre le plus possible le fil des développements de ce document et de répondre à quelques-unes des questions posées dans la brochure *Guide de consultation*.

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent

2. Fondé en 1986 et comptant environ 250 membres dans la grande région de Québec et le long du Saint-Laurent, l'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* se consacre à la protection et à la promotion des richesses environnementales du Saint-Laurent dans l'ensemble de son parcours. Son action en est principalement une de sensibilisation des collectivités riveraines, des décideurs et des usagers ainsi que d'intervention dans les débats publics; elle est orientée vers la protection et la mise en valeur des écosystèmes et des paysages et vers l'harmonisation des usages au bénéfice du plus grand nombre. Ses actions locales les plus récentes ont été faites en liaison avec le projet de Promenade Samuel de Champlain, avec des projets de conservation et de mise en valeur du littoral à Saint-Romuald et avec la conservation et la mise en valeur du marais riverain de Saint-Antoine de Tilly.

Les questions d'ordre général

3. *Est-ce que le diagnostic posé par la CMQ vous semble juste?*
Une lacune nous paraît importante dans ce diagnostic. À moins d'une erreur de lecture de notre part, il n'est pas fait allusion au fait que la plus grande partie du lit du fleuve et du littoral fluvial sur le territoire de la Communauté, principalement sur la rive nord, est propriété du gouvernement fédéral, celui-ci en ayant confié la gestion, pour la plus grande part, à l'Administration portuaire de Québec. Cette considération nous paraît importante du fait, principalement, qu'à notre connaissance et en raison de cette situation, les autorités municipales compétentes, de par la loi, en matière d'aménagement du territoire, semblent ne

pas être en mesure de décider de l'aménagement de cette partie du territoire métropolitain que sont le littoral et le lit du fleuve. Il en résulte que ces autorités ne sont pas en mesure de décider de cet aménagement en fonction, notamment, des autres usages possibles et souhaitables de ce territoire que la navigation, ainsi qu'en fonction de l'intégration de cet aménagement dans l'aménagement d'ensemble du territoire de la Communauté.

4. *Est-il possible de se donner une vision intégrée de notre développement?*

En plus de ce qui vient d'être dit et qui touche cette question, nous croyons pertinent de souligner la possibilité et l'intérêt, dans ce cadre nouveau qu'est la Communauté, d'une vision intégrée et même unifiée du développement du Saint-Laurent et de ses rives de Saint-Augustin et Saint-Nicolas au Sault au Cochon, à la Pointe d'Argentenay et à la Pointe de la Martinière.

Environnement (chantier 3)

5. *L'eau du fleuve*

Le document le dit : l'eau du fleuve est affectée par de la pollution surtout urbaine (rejets d'eaux usées; débordements des trop-pleins) et agricole (originant d'affluents du fleuve dont le cours déborde largement le territoire de la Communauté) (pages 25 et 26). Nous nous étonnons donc en ce qui touche les pistes d'action évoquées (pages 28-29), de ne rien retrouver qui fasse écho au diagnostic exprimé plus haut à propos de ces rejets et de ces débordements : *La solution passe par la réalisation de bassins de rétention* (page 25). D'autre part, nous appuyons la piste d'action visant à *limiter, sinon éliminer, avec les partenaires impliqués à l'échelle des bassins versants, les activités risquant d'entraîner la dégradation ou la perte d'usages reliés à l'eau* (page 28); mais nous souhaiterions qu'elle cible plus précisément *les partenaires* dont elle entend obtenir la collaboration en ce qui touche la pollution d'origine agricole.

Environnement (chantier 3) et Aménagement du territoire (chantier 5)

6. *Les rives du fleuve*

En ce qui touche les rives du fleuve, il nous est difficile de séparer ce qui importe du point de vue de l'environnement de ce qui importe du point de vue de l'aménagement du territoire.

Qu'il s'agisse de *la protection des milieux humides localisés à même le littoral* (page 25), de *l'accès de la population à la bordure fluviale* (page 26), du silence des *règlements d'urbanisme sur les cours d'eau protégés* (page 27), de l'importance de *la présence du fleuve Saint-Laurent* comme composante du *territoire à aménager et à développer* (page 35) ou de *l'accès visuel au fleuve* et du *respect à assurer aux différents milieux et à leurs paysages respectifs* (page 38), le diagnostic, sévère mais exact, mériterait d'être complété.

La principale lacune non diagnostiquée en matière d'aménagement nous paraît être l'absence d'une planification de l'aménagement du littoral fluvial comme tel. Ce littoral est une réalité spécifique. Son aménagement ne peut être fait à partir, simplement, des règles générales.

Nous nous permettons de mentionner ici ce qui nous paraît être une lacune du diagnostic fait en matière économique (Chantier 1) et sociale (Chantier 2) :

l'absence de référence tant aux insuffisances qu'aux possibilités, à ces deux plans, en matière de loisirs liées à la présence du fleuve et de ses rives au cœur de la Communauté.

Deux lacunes particulières du diagnostic en matière d'aménagement sont à ajouter: d'une part, les effets de la situation rappelée plus haut quant à la propriété fédérale d'une partie des rives; d'autre part, un aspect souvent méconnu de la privatisation des rives du fleuve. En bien des endroits en effet, les propriétaires actuels d'un segment de ces rives sont également, par héritage historique, propriétaires (ou locataires à vie) de la partie du lit du fleuve qui fait face à ce segment, cela, bien sûr, jusqu'à une certaine limite. On désigne ce type de propriété notamment par l'expression « lot de grève ». Cette situation a bien des inconvénients, le plus fréquemment rencontré étant que ces propriétaires interdisent en face de chez eux, et sont en droit de le faire, la circulation des promeneurs, pêcheurs et autres usagers sur ce qui partout ailleurs est territoire public, soit les grèves, battures, plages et autres espaces dégagés à marée basse. Cette situation limite également, plus encore qu'elles ne le sont déjà, les possibilités, pour les autorités publiques, d'organiser la conservation et la mise en valeur des rives du fleuve et de leurs ressources.

7. Nous rattachant au *Défi 1 : Développer et organiser le territoire de manière convergente et efficiente* et à l'*Orientation 1 : Consolider, développer et mettre en valeur des centres d'activité existants sur les deux rives* (page 39), nous demandons que soit étudiée et envisagée la piste d'action suivante : la mise en place d'une instance de planification et de gestion (donc avec pouvoir de décision) des secteurs riverains du fleuve propriété du gouvernement fédéral et non utilisés actuellement par l'Administration portuaire de Québec. Cette instance regrouperait le gouvernement fédéral, l'Administration portuaire de Québec, la ville de Québec et la ville de Lévis. Elle planifierait et gérerait l'utilisation de ces secteurs riverains dans les matières autres que les activités portuaires et maritimes, comme l'aménagement urbain, les loisirs, la circulation. Nous pensons particulièrement aux secteurs de la baie de Beauport, du bassin Louise, de la Pointe à Carcy (sauf les quais et le terminal de croisières), du boulevard Champlain à l'ouest de la gare maritime, du quai Paquet et autres propriétés riveraines du fédéral non utilisées par le port de Québec à Lévis. De telles instances semblent exister ailleurs, par exemple à Montréal et Toronto. Elles s'y occuperaient cependant principalement plutôt de la partie « Vieux-port » de ces villes, qui y est centrale, alors qu'à Québec, il s'agirait plutôt surtout de secteurs périphériques, le « Vieux-port » y étant au cœur des activités portuaires.
8. Aux pistes d'action liées aux orientations *Préserver la ressource eau afin d'en permettre l'utilisation à des fins multiples* (page 28) et *Préserver la biodiversité du territoire* (page 29) et aux pistes d'action suggérées page 40 en matière de valorisation des milieux d'intérêt, nous ajouterions volontiers celles-ci :
 - aménager autant de parcs publics riverains du Saint-Laurent que nécessaire pour que tous les résidents de la Communauté aient facilement accès à l'un d'entre eux;

- dans ces parcs riverains et ailleurs éventuellement le long du fleuve, réaliser le plus possible d'aménagements, d'installations et d'équipements permettant la pratique des loisirs fluviaux et des sports aquatiques : plage, baignade, canotage, planche à voile, etc.;
- aménager autant de réserves écologiques riveraines du Saint-Laurent que nécessaire pour que toute la faune et la flore caractéristique de ces rives soit assurée d'être représentée dans des conditions suffisantes d'intégrité et de durabilité;
- recenser, caractériser, préserver et mettre en valeur les paysages liés au Saint-Laurent.

Transport (chantier 6)

9. *Le transport maritime*

Nous appuyons pleinement la mise en évidence de l'enjeu résidant en *la reconnaissance de l'importance du transport maritime* ainsi que dans *le développement de l'intermodalité, tant des personnes que des marchandises, du cabotage, du tourisme fluvial, des croisières* (page 45). Nous suggérons que la mise en œuvre des pistes d'action relatives à cet enjeu (page 46, Orientation 4) soit conçue, organisée et présentée d'une façon très explicite comme un aspect, majeur, de la mise en valeur du Saint-Laurent sur le territoire de la Communauté. C'est lui en effet qui rend possible cet aspect du développement de celle-ci, en même temps qu'il s'en trouve renforcé dans l'importance qu'il a et apparaît avoir pour elle.

10. *Le transport alternatif est-ouest*

L'axe majeur est-ouest que le fleuve et ses rives représentent pour la circulation dans la Communauté a à être mis comme tel à profit, au bénéfice particulièrement des activités de loisir basées sur la promenade, la découverte et le contact avec le patrimoine naturel et humain, la contemplation et la fréquentation des paysages d'intérêt, la pratique de la navigation légère, du cyclisme, du patin à roues alignées, du ski de randonnée. Les pistes d'action liées à l'Orientation 2 (page 46) pourraient être précisées en ce sens, notamment en prévoyant la réalisation du projet de Promenade Samuel de Champlain et l'achèvement du Corridor du littoral.

11. *Le transport en commun nord-sud*

La Communauté étant établie sur les deux rives du Saint-Laurent en même temps que sur l'île d'Orléans, elle a un intérêt majeur à développer les ressources en matière de circulation entre ces composantes, ce qui ne peut que se faire, d'une manière ou d'une autre, à même le Saint-Laurent. Dans l'optique particulière (qui n'est pas la seule à favoriser) de multiplier les points de contact entre ces composantes de manière à rendre celui-ci facile partout sur le territoire, nous faisons la suggestion suivante, à rattacher à la piste d'action portant sur *la desserte entre les deux rives* (page 46) : la mise en place, dans le cadre du transport en commun, d'un nombre significatif de navettes fluviales, dont les points de départ et d'arrivée seraient étalés d'est en ouest sur l'ensemble du

littoral et situés à des points de correspondance avec les ressources terrestres du réseau de transport en commun.

Cette dernière proposition nous suggère notre conclusion : Le développement de la Communauté métropolitaine de Québec a tout intérêt à s'orienter vers le renforcement de son unité à partir du potentiel que lui assure la présence du fleuve Saint-Laurent en son centre. Le Saint-Laurent doit être développé comme un facteur de proximité, de richesse commune aux plans écologique et historique, de développement unifié en matière de possibilités économiques, de qualité de vie, de réalisations culturelles, de loisirs, comme un facteur d'échanges et de rapprochement entre ses diverses composantes. Point de convergence du dynamisme de l'ensemble diversifié de celles-ci, le fleuve Saint-Laurent sera, pour la population de toute la Communauté comme à l'extérieur, l'image symbolique et inspiratrice de l'ensemble humain qu'elle constitue.

Québec, le 14 octobre 2004

André Stainier, président
pour le Conseil d'administration