

LES ACCÈS PUBLICS AU FLEUVE DE LA RÉGION DE QUÉBEC

Portrait et caractérisation des accès existants
et étude de cas comparables



Mars 2016

LA TRAME
VERTE ET BLEUE
MÉTROPOLITAINE



TCR TABLE DE
CONCERTATION RÉGIONALE
ZONE DE QUÉBEC



*Communauté
métropolitaine
de Québec*

L'ÉQUIPE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

Chargée de projet

Chantal Prud'Homme, conseillère senior en paysage, Aménagement du territoire

Rédaction

Chantal Prud'Homme : document synthèse

Marianne Thibault, conseillère, Aménagement du territoire

Antoine Maranda, stagiaire : rédaction, analyse statistique, collecte et entrée de données, fiches de caractérisation

Amélie Carignan, stagiaire : collecte et entrée de données, fiches de caractérisation, recherche et rédaction sur les cas comparables

Jean-Philippe Simard, stagiaire : informations additionnelles pour les quais et jetées

Collaborateurs

Carole Beauregard, coordonnatrice, Aménagement du territoire

Robert Masson, coordonnateur, Gestion intégrée du Saint-Laurent

Anthony Kish, conseiller, Gestion intégrée du Saint-Laurent

Bruno Labonté, coordonnateur, Géomatique et technologies de l'information

Gilles Lavoie, conseiller, Géomatique et technologies de l'information

Charlotte Menin, technicienne en géomatique, Géomatique et technologies de l'information

Andréane Choinière, préposée au secrétariat

LES PERSONNES-RESSOURCES

MRC de Bellechasse

Gaétan Patry, aménagiste

MRC La Côte-de-Beaupré

Jean-François Guillot, aménagiste

MRC L'Île-d'Orléans

Charles Tremblay, aménagiste

Ville de Lévis

Benoît Chevalier, planification et éthique, Direction générale

Chantal Dubois, Développement et tourisme

Christian Drouin, Sports et plein air, Direction de la vie communautaire

Isabelle Peltier, Direction de l'environnement

Lynda Rainville, Direction de l'urbanisme

Julie Tremblay, Direction de l'urbanisme

Ville de Québec et agglomération de Québec

Annie Caron, Division de la planification stratégique du territoire, Planification et coordination de l'aménagement du territoire

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction.....	3
1.1 Une contribution à la trame verte et bleue métropolitaine	4
1.2 Une contribution à la Table de concertation régionale du Saint-Laurent - zone de Québec	4
1.3 Objectifs de l'étude	4
2. Méthodologie.....	5
2.1 Les études préalables	5
2.2 La démarche.....	5
2.3 Les produits et livrables.....	5
2.4 Qu'est-ce qu'un accès public au fleuve ?.....	6
2.5 Les types et catégories d'accès publics	6
3. Les résultats	7
4. Synthèse et constats sur les accès.....	20
4.1 Les grands constats	20
4.2 La gestion des accès au fleuve	24
4.3 Les caractéristiques générales.....	25
4.4 Les éléments d'intérêt	29
4.5 Le milieu environnant	30
4.6 Les projets	31
5. Les réseaux et l'interconnexion des accès.....	32
5.1 Le réseau fluvial	32
5.2 Les réseaux cyclables métropolitains et régionaux.....	32
5.3 Les réseaux multifonctionnels et locaux	33
5.4 Les liens interrives.....	33
5.5. Les réseaux de transport en commun.....	34
5.6 Les coupures au sein des réseaux récréatifs.....	34
6. Survol de cas comparables	36
6.1 La région de Montréal	36
6.2 La <i>Waterfront Trail</i> en Ontario.....	38
6.3 La vision et les stratégies de la région de Niagara	39
6.4 Le projet de reconversion urbaine de la ville de Toronto	40
6.5 Les différentes initiatives de la grande région de Vancouver ...	41
6.6 Le réseau de parcs linéaires de la ville de Pittsburgh.....	43
6.7 Les parcs riverains de New-York	44
6.8 Les bains publics et les plages de Copenhague.....	46
6.9 La vallée du Rhône.....	47
6.10 La région de Bordeaux	48
Conclusion.....	50

1. INTRODUCTION



Figure 1 : Promenade Samuel-De Champlain

Que ce soit par leurs paysages grandioses, leur riche histoire, leur caractère sauvage ou leur forte appropriation, les rives du Saint-Laurent ne manquent pas de stimuler l'imaginaire collectif québécois. Elles constituent le berceau des premiers foyers d'établissement du Québec et même du Canada. Alors que 60 %¹ de la population du Québec occupe ses rives, le fleuve sert de porte d'entrée continentale et d'axe structurant à une forte activité économique, récréotouristique, culturelle et sociale. Il supporte également d'importants milieux naturels.

Conscients de ces enjeux, les gouvernements du Québec et du Canada ont mis sur pied le Plan d'action Saint-Laurent (PASL). En vigueur depuis 1988, la 5^e phase (2011-2016) de cette initiative a préconisé la mise en place d'une gestion intégrée du Saint-Laurent par la création de 12 tables de concertations régionales (TCR), dont la Table de concertation régionale de la zone de Québec (TCRQ). En complément, la nouvelle Stratégie maritime du gouvernement du Québec prévoit, dans sa Vision 2030, trois grandes orientations axées sur le développement de l'économie maritime, la protection du territoire maritime et de ses écosystèmes et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et citoyennes. Parmi les divers axes d'intervention, des actions prioritaires visent la mise en valeur des attraits naturels du Saint-Laurent, le développement de projets touristiques le long

des rives du fleuve de même que la valorisation du patrimoine et des éléments du paysage maritime.

Dans la région de Québec, le fleuve occupe une place stratégique comme axe majeur de transport des marchandises, comme porte d'entrée des croisières internationales et comme milieu de vie et espace récréatif pour une population de près de 745 000² personnes. Il constitue un élément rassembleur de plusieurs orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ).

Malgré la réalisation de divers inventaires sur les accès au fleuve au cours des dernières années, il s'avère pertinent de dresser un portrait exhaustif à jour des accès publics existants dans la région de Québec. La présente étude couvre la bordure fluviale du territoire de la TCRQ et comprend l'agglomération de Québec, la Ville de Lévis ainsi que les MRC La Côte-de-Beaupré, L'Île-d'Orléans et de Bellechasse, mais exclut le Territoire non organisé (TNO) de Sault-au-Cochon. Ce territoire d'étude s'étend sur une longueur de 286 km de rives. Cette étude vise à répondre aux préoccupations énoncées dans le cadre de deux dossiers, celui de la trame verte et bleue métropolitaine (TVB) et de la Table de concertation sur la gestion intégrée du fleuve Saint-Laurent (TCRQ). Elle a été réalisée grâce au partenariat financier avec le gouvernement du Québec dans le cadre de l'entente pour la mise en place de la TVB métropolitaine.



Figure 2 : Parc de la Plage-Jacques-Cartier

¹ Chenard Philippe, Étude de caractérisation des accès publics au fleuve Saint-Laurent

² TCRQ, Un territoire habité, fiche 0-03, page 3, 20 pages, 2015.

1.1 Une contribution à la trame verte et bleue métropolitaine

La planification de la trame verte et bleue métropolitaine (TVB) s'inscrit dans la foulée des réflexions amorcées dans le cadre du PMAD dont cinq des 13 stratégies soutiennent sa mise en place. Particulièrement, la stratégie 8 du PMAD encadre la mise en place d'une trame verte et bleue métropolitaine en misant sur la qualité des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques. La stratégie 10 vise à « attirer en faisant du fleuve un élément rassembleur » en poursuivant notamment les objectifs suivants :

- » Multiplier à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les relier entre eux
- » Favoriser l'appropriation publique des rives du fleuve

L'organisation et la structuration de la trame verte et bleue de la CMQ s'inscrivent dans les tendances internationales et nationales les plus récentes. Trois grandes orientations (écologique, paysagère et récréative) et cinq principes fondateurs (interconnexion, représentativité, accessibilité, évolution ainsi que partenariat et financement) sous-tendent sa vision d'avenir. La vision développée propose quatre grands axes d'intervention, dont le parcours du fleuve. La découverte du parcours fluvial se fonde sur des accès riverains uniques, connectés en réseau, et mettant en valeur les particularités du fleuve, des activités nautiques et de croisières, sur des milieux naturels d'intérêt et des vues sur les paysages métropolitains. Une connaissance fine des accès publics au fleuve s'avère une condition essentielle à la planification cohérente d'une trame verte et bleue métropolitaine intimement liée au fleuve Saint-Laurent.

1.2 Une contribution à la Table de concertation régionale du Saint-Laurent - zone de Québec

Mise sur pied en 2014, la TCRQ vise à harmoniser les actions de tous les intervenants, usagers et décideurs concernés par le Saint-Laurent dans la région de Québec. La CMQ en assure la mise en place, la coordination et la présidence. La TCRQ doit, dans le cadre de son mandat, réaliser un Plan de gestion intégrée régional (PGIR) qui a pour objectif d'identifier et d'harmoniser des priorités d'action en collaboration avec des acteurs de l'eau et en prenant en compte des préoccupations de la population. Pour atteindre cet objectif, la TCRQ a réalisé un portrait et un diagnostic en 2015 et déposera un plan d'action à l'automne 2016.

L'actuel portrait de la TCRQ révèle, entre autres, que :

- » Le territoire de la zone de Québec est dominé par une occupation résidentielle, notamment concentrée en bordure du fleuve à Québec et Lévis
- » Les zones riveraines comptent près de 7 600 hectares (ha) d'espaces verts à caractère récréatif ou de conservation
- » Les rives du Saint-Laurent sont utilisées à différentes fins par la population et les visiteurs, que ce soit pour la promenade, le cyclisme, la pêche, la plaisance ou les sports nautiques
- » La relation entre les Québécois et le fleuve Saint-Laurent demeure importante, autant dans l'identité et l'imaginaire collectifs qu'au niveau de la ressource elle-même
- » Deux principales situations, la privatisation des rives et l'urbanisation freinent l'accessibilité publique au fleuve
- » Les accès publics au fleuve contribuent à la qualité des milieux de vie et à l'attractivité de la région

La présente caractérisation permettra d'actualiser le portrait des accès publics existants au fleuve, de bonifier le diagnostic particulièrement concernant les rives du Saint-Laurent et de contribuer à l'identification des pistes de solution et du plan d'action.

1.3 Objectifs de l'étude

La caractérisation des accès publics au fleuve vise à répondre à quatre objectifs qui se déclinent comme suit :

1. Caractériser les accès publics existants au fleuve
2. Dresser un portrait des accès publics
3. Effectuer un portrait des liens fluviaux et terrestres entre les différents accès répertoriés
4. Effectuer un survol de cas comparables pouvant servir de sources d'inspiration

2. MÉTHODOLOGIE

2.1 Les études préalables

Sept inventaires réalisés par divers organismes de 1997 à 2014 ont servi d'assise dans l'élaboration du cadre d'étude soient :

- » Chenard, Philippe (2014), Étude de caractérisation des accès publics au fleuve Saint-Laurent : Défis et opportunités, Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent
- » Communauté métropolitaine de Québec (2014), Inventaire des potentiels et organisation de la trame verte et bleue métropolitaine (document à l'interne)
- » Québec Kayak (site web), <http://www.quebeckayak.com>
- » Travaux publics et services gouvernementaux Canada (2013), Répertoire des accès publics au Saint-Laurent, Plan d'action Saint-Laurent
- » Société des gens de baignades (2009), Analyse comparative de localisation des plages fluviales à Québec
- » ZIP Québec et Chaudière-Appalaches (2008), Conservation et mise en valeur des rives du fleuve Saint-Laurent à Lévis : Éléments biophysiques, paysages d'intérêt et infrastructures offrant un potentiel de mise en valeur
- » ZIP Québec et Chaudière-Appalaches (1997), Inventaire et caractérisation des accès publics au fleuve sur le territoire de la ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches

Le relevé effectué par Travaux publics et services gouvernementaux Canada (TPSGC) s'avère le plus exhaustif. Cet inventaire, réalisé pour l'ensemble du Saint-Laurent dans le cadre du Plan Saint-Laurent, est basé sur 46 sources publiées de 1989 à 2009 provenant de 19 organismes participants. Toutefois, ce dernier comprend diverses imprécisions (plusieurs doublons, sites en terrain privé sans accès public, sites au milieu du fleuve ou très loin des rives, etc.). Si cette base de données a servi de point de départ, elle fut grandement modifiée et bonifiée.

2.2 La démarche

La démarche a permis de réaliser les activités suivantes :

- » Revue des différentes études de caractérisation préalables
- » Analyse de la base de données géoréférencées de TPSGC
- » Constitution d'une liste préliminaire des accès publics
- » Validation de la liste des accès publics existants auprès de représentants des MRC et des Villes
- » Première collecte d'informations pour chaque site à partir de plusieurs sources (documents de recherches, revues de presse, sites Internet, portail géomatique de la CMQ)
- » Caractérisation des accès par des observations faites lors de visites de terrain réalisées en juin et juillet 2015
- » Organisation des informations sur une plateforme géomatique associées à une base de données
- » Transposition des informations dans une fiche de caractérisation et validation des fiches auprès des MRC et des Villes
- » Synthèse, constats et portrait statistique concernant les accès
- » Portrait de l'interconnexion des accès aux réseaux récréatifs
- » Survol de cas comparables au Québec, au Canada, aux États-Unis et en Europe

2.3 Les produits et livrables

Cet exercice comprend différents livrables et produits soient :

- » Une base de données avec l'ensemble des informations recueillies
- » Une collection de nombreuses photographies géoréférencées
- » Un rapport détaillé et un rapport synthèse
- » Des fiches descriptives de chaque accès

Chaque accès public existant fait l'objet d'une fiche de caractérisation. Ces fiches colligent un maximum d'informations et permettent de localiser, d'illustrer chaque site et de comprendre son contexte environnant de même que ses qualités intrinsèques. On y retrouve des informations concernant son identification, sa gestion, ses caractéristiques générales, le milieu environnant, son interconnexion aux divers réseaux, ses éléments d'intérêt pour le patrimoine, le paysage et l'écologie de même que les projets connus en cours, planifiés ou des idées de projet.

2.4 Qu'est-ce qu'un accès public au fleuve ?

Dans le cadre du présent exercice, un accès public au fleuve Saint-Laurent se définit comme suit :

- » Un accès au fleuve déjà existant
- » Un site situé en tenure publique ou privée
- » Un site dont l'accès est permis au grand public, pour des gens autres que les propriétaires
- » Un site dont l'accès peut être gratuit ou payant
- » Un site dont l'accès journalier est permis, c'est-à-dire qui ne nécessite pas d'adhésion saisonnière (souvent le cas des marinas privées) ou la consommation d'un bien en particulier (le cas par exemple, d'un restaurant dont la terrasse donne sur le fleuve)

Tout accès public retenu doit permettre à un maximum de gens d'accéder au fleuve. Si un site présente des contraintes d'accessibilité, celui-ci doit tout de même pouvoir être visité, même de manière plutôt informelle et en toute légalité.

2.5 Les types et catégories d'accès publics

Les accès publics existants répertoriés sont classés en trois types dont la définition s'inspire de celles données dans Chenard (2014).



Un accès primaire permet un accès direct à l'eau (par exemple pour la baignade ou le kayak).



Un accès secondaire donne accès à la rive pour les embarcations.



Un accès tertiaire permet un contact visuel avec le fleuve et un accès physique à la rive, mais non à l'eau. Sont considérés les accès sans barrière physique (ex. : falaise, route) entre le point de vue et le fleuve.

Les accès publics sont classés en huit grandes catégories de manière à faciliter l'analyse des données et à générer un outil efficace de repérage des qualités des accès. Il s'agit des catégories suivantes :

- **Parc et espace vert** : site dédié à la détente et offrant une gamme d'équipements et d'installations diversifiés pouvant se situer en milieu naturel ou fortement anthropisé
- **Plage et anse** : site dont le principal élément consiste en une plage ou une anse
- **Promenade en rive** : site consistant en une promenade riveraine et ne possédant pas une diversité d'équipements et d'installations suffisante pour être considérée comme Parc et espace vert
- **Site d'intérêt historique** : accès dont la principale vocation est de mettre en valeur des éléments à forte connotation historique
- **Quai et jetée** : site dont le principal élément est un quai ou une jetée. Ceux-ci peuvent être plus ou moins aménagés et certains quais ne sont pas nécessairement fonctionnels
- **Rampe de mise à l'eau** : site dont le principal élément est une rampe de mise à l'eau
- **Parc nautique** : site dont la principale vocation est d'offrir des activités à caractère nautique (navigation de plaisance, excursions, location d'embarcation, etc.)
- **Infrastructure** : site comportant une infrastructure publique, telle qu'une station de pompage ou autre

Les types et les catégories d'accès sont exclusifs, c'est-à-dire qu'un site ne fait partie que d'un seul type et d'une seule catégorie. Toutefois, un site primaire peut aussi présenter les caractéristiques d'un site secondaire et/ou tertiaire, mais il ne sera considéré que comme site primaire. De même, un parc et espace vert, doté d'une plage ou d'une anse, sera retenu dans cette catégorie lorsque la plage ou l'anse est accompagnée d'autres équipements, aménagements ou éléments.

3. LES RÉSULTATS

Les cartes suivantes présentent la localisation des accès publics au fleuve pour chaque MRC et Ville.



Figure 3 : Répartition globale des accès publics existants répertoriés



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC
CARTE 1

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

 Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

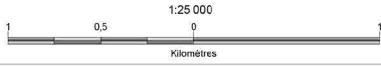
Catégorie d'accès

-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



- Accès publics au fleuve**
- 1 Parc des Hauts-Fonds
 - 2 Station de pompage du chemin de la Plage-Saint-Laurent
 - 3 Parc Jean-Déry
 - 4 Parc nautique de Cap-Rouge
 - 5 Promenade du chemin de la Plage-Jacques-Cartier

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2016
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2015
MRC La Côte-de-Beaupré, 2012
MRC l'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015





Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7

© Communauté métropolitaine de Québec
Réalisé le 11-09-2015
Nom du document: H:\Géopros\IGSI\Projet_mxd
TCR_FleuveAccesFleuve\Carte1_Aggl02.mxd



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC
CARTE 2

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

-  Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

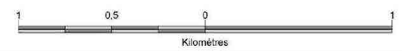
Catégorie d'accès

-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



- Accès publics au fleuve**
- 6 Parc de la Plage-Jacques-Cartier
 - 7 Sentier des Grèves
 - 8 Quai des Cageux
 - 9 La promenade Samuel-De Champlain
 - 10 Quai-des-Hommes
 - 11 Parc de la Jetée
 - 12 Plage de l'anse au Foulon
 - 13 Rampe de l'anse au Foulon

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2016
Ville de Lévis, 2013
MRC La Côte-de-Sauvage, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015






Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC
CARTE 3

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

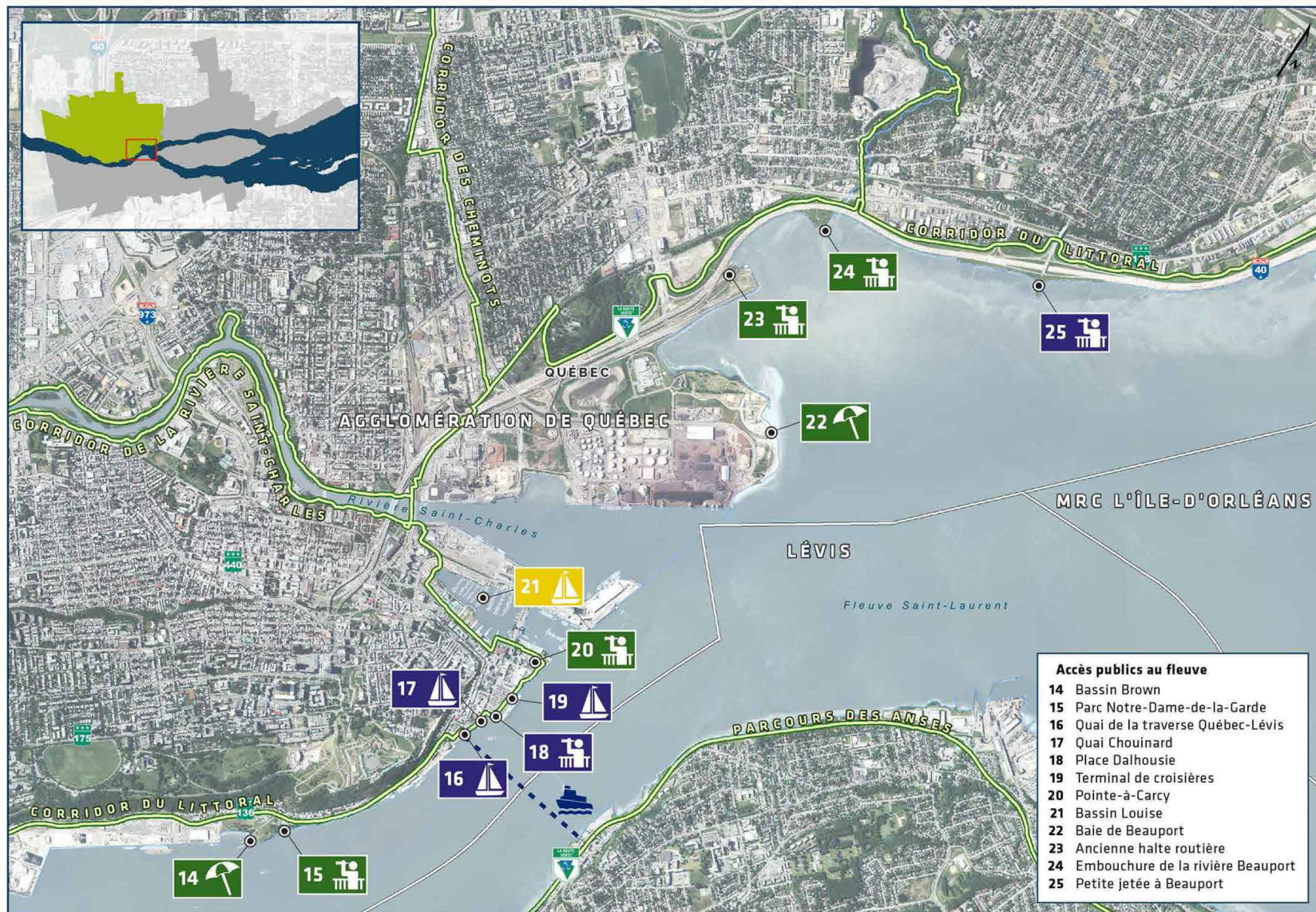
 Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

Catégorie d'accès

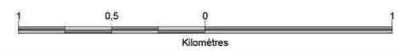
-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



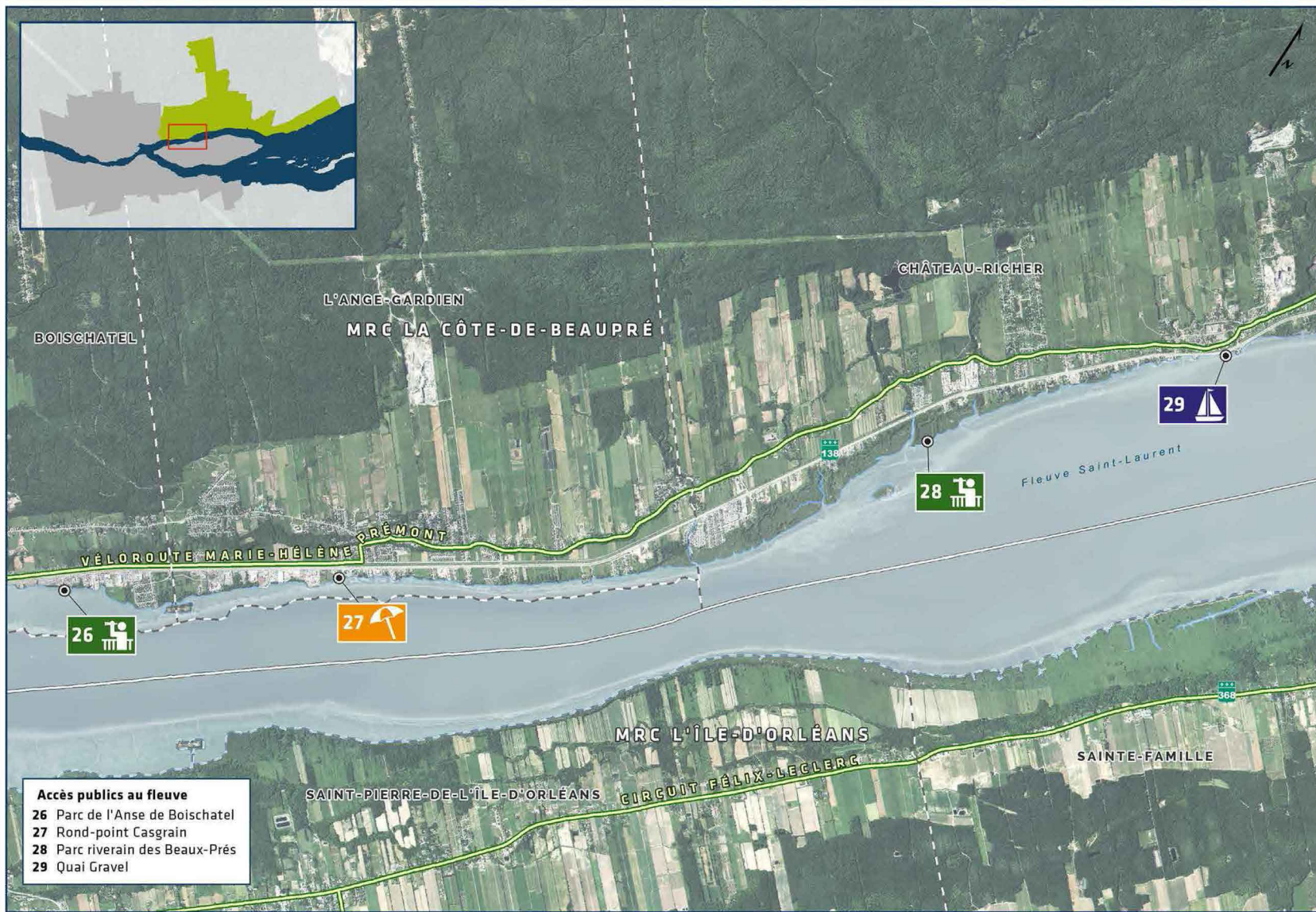
Accès publics au fleuve

14	Bassin Brown
15	Parc Notre-Dame-de-la-Garde
16	Quai de la traverse Québec-Lévis
17	Quai Chouinard
18	Place Dalhousie
19	Terminal de croisières
20	Pointe-à-Carcy
21	Bassin Louise
22	Baie de Beauport
23	Ancienne halte routière
24	Embouchure de la rivière Beauport
25	Petite jetée à Beauport

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2013
MRC La Côte-de-Beauport, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015



Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7



Accès publics au fleuve

- 26 Parc de l'Anse de Boischatel
- 27 Rond-point Casgrain
- 28 Parc riverain des Beaux-Prés
- 29 Quai Gravel



LOCALISATION DES ACCÈS PUBLICS AU FLEUVE

MRC LA CÔTE-DE-BEAUPRÉ
CARTE 4

Limites administratives

- Municipalité
- MRC
- CMQ

Réseau routier

- Autoroute
- Route régionale et nationale

Piste cyclable d'intérêt métropolitain

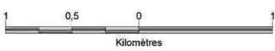
Type d'accès

- Primaire
- Secondaire
- Tertiaire

Catégorie d'accès

- Infrastructure
- Parc et espace vert
- Parc nautique
- Plage et anse
- Promenade en rive
- Quai et jetée
- Rampe de mise à l'eau
- Site d'intérêt historique

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2013
MRC La Côte-de-Beaupré, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015






Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7

© Communauté métropolitaine de Québec
Révisé le 14-09-2015
Nom du document: H:\Geopros/GIS/Projet_mcd/
TCR_FleuveAccesFleuve/Carte4_MRCB.mxd



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

MRC LA CÔTE-DE-BEAUPRÉ
CARTE 5

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

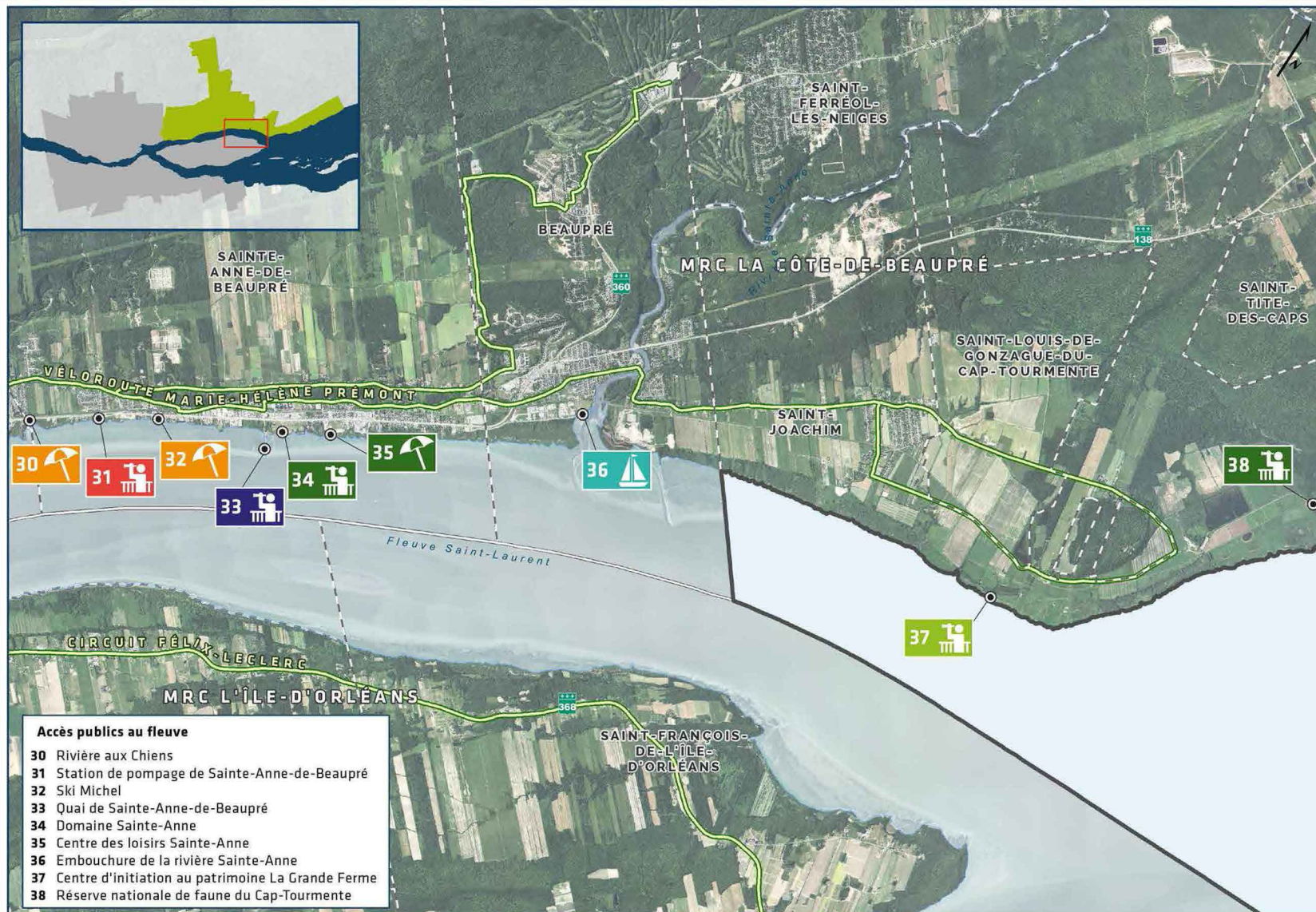
 Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

Catégorie d'accès

-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



- Accès publics au fleuve**
- 30 Rivière aux Chiens
 - 31 Station de pompage de Sainte-Anne-de-Beaupré
 - 32 Ski Michel
 - 33 Quai de Sainte-Anne-de-Beaupré
 - 34 Domaine Sainte-Anne
 - 35 Centre des loisirs Sainte-Anne
 - 36 Embouchure de la rivière Sainte-Anne
 - 37 Centre d'initiation au patrimoine La Grande Ferme
 - 38 Réserve nationale de faune du Cap-Tourmente

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2013
MRC La Côte-de-Beaupré, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015






Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

VILLE DE LÉVIS
CARTE 6

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

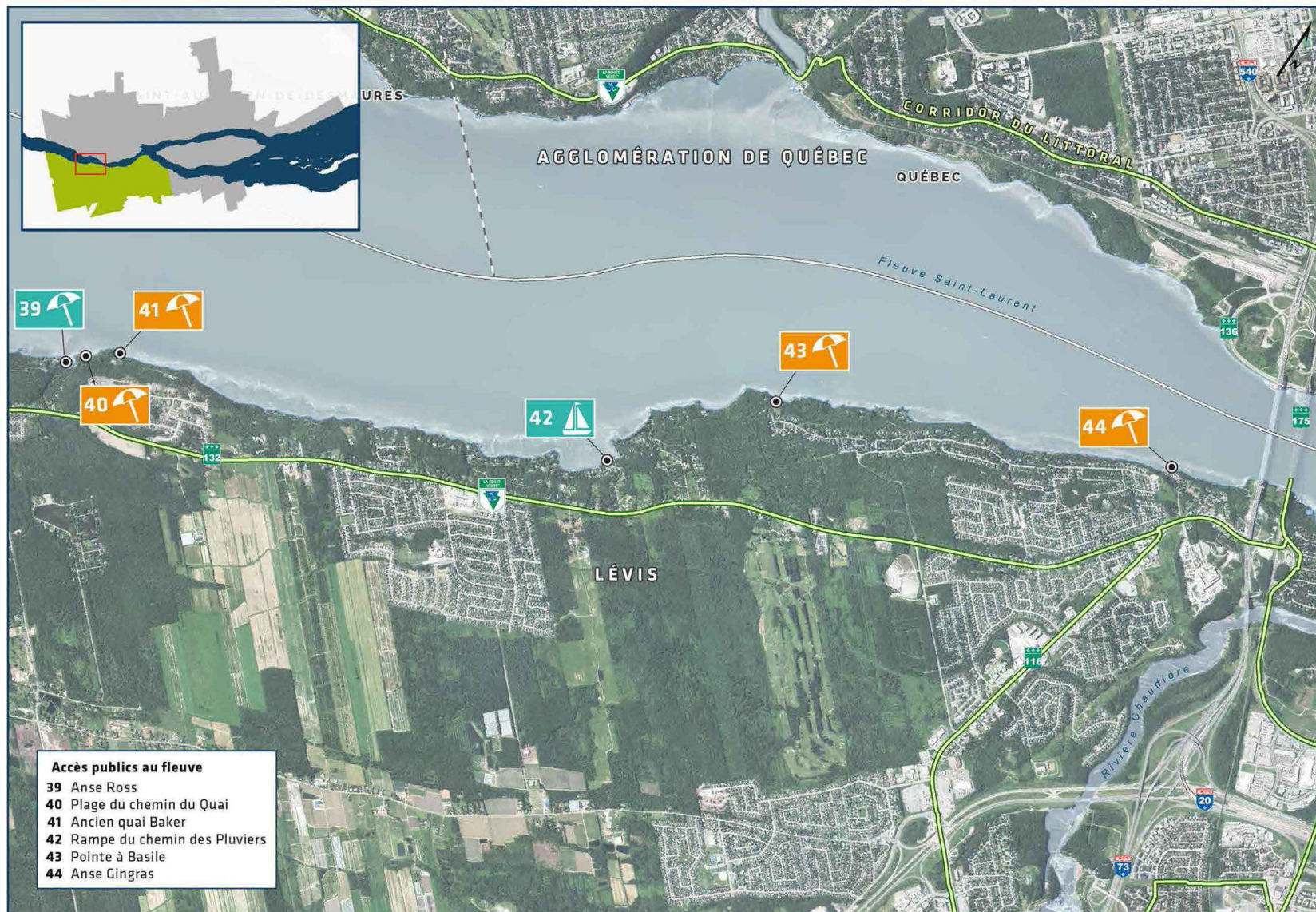
 Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

Catégorie d'accès

-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



- Accès publics au fleuve**
- 39 Anse Ross
 - 40 Plage du chemin du Quai
 - 41 Ancien quai Baker
 - 42 Rampe du chemin des Pluviers
 - 43 Pointe à Basile
 - 44 Anse Gingras

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2013
MRC Le Collège-de-Beaupré, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015






Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

VILLE DE LÉVIS
CARTE 7

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

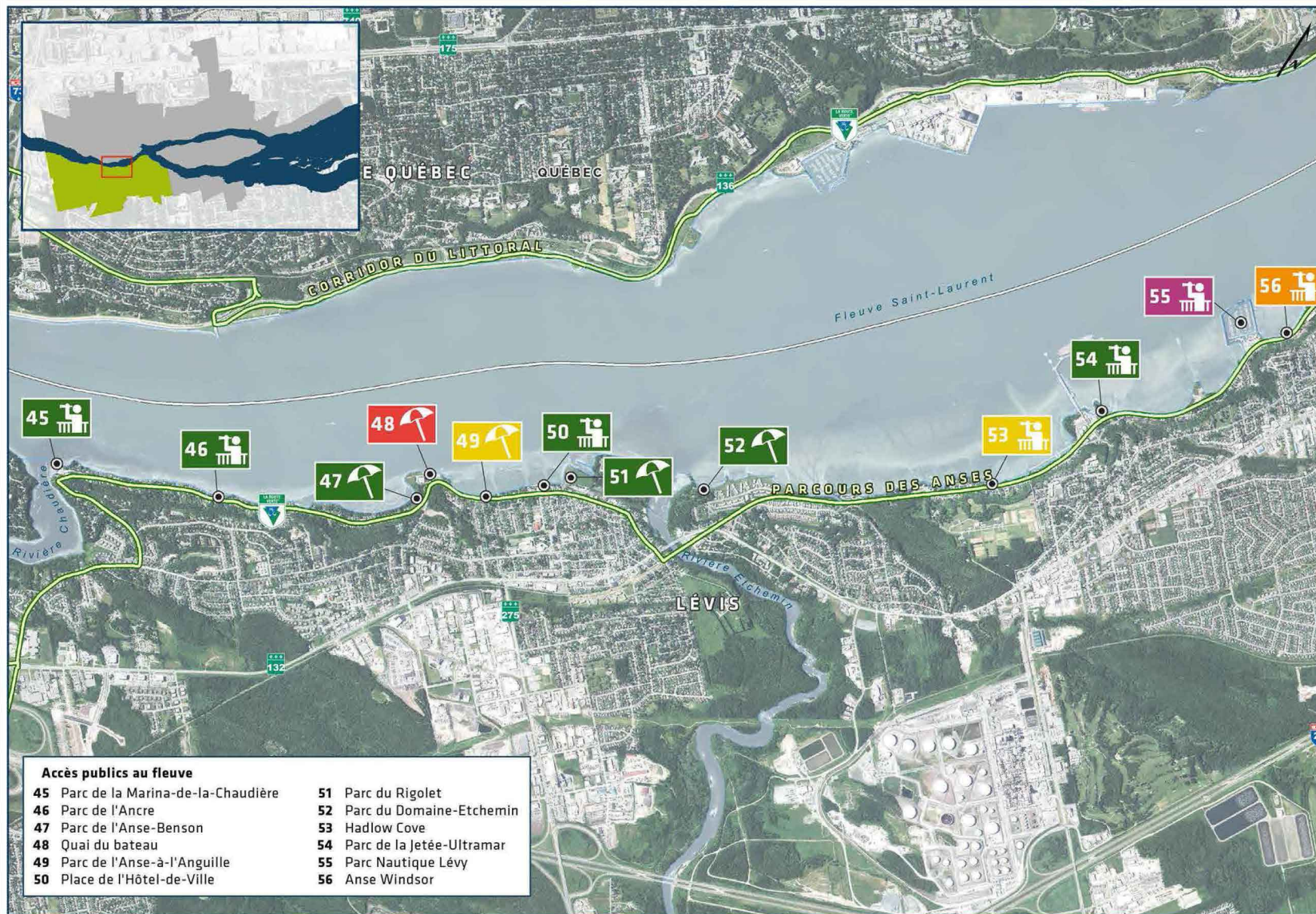
-  Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

Catégorie d'accès

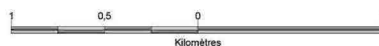
-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



Accès publics au fleuve

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------|
| 45 Parc de la Marina-de-la-Chaudière | 51 Parc du Rigolet |
| 46 Parc de l'Ancre | 52 Parc du Domaine-Etchemin |
| 47 Parc de l'Anse-Benson | 53 Hadlow Cove |
| 48 Quai du bateau | 54 Parc de la Jetée-Ultramar |
| 49 Parc de l'Anse-à-l'Anguille | 55 Parc Nautique Lévy |
| 50 Place de l'Hôtel-de-Ville | 56 Anse Windsor |

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2013
MRC La Côte-de-Beaupré, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015






Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7

© Communauté métropolitaine de Québec
Révisé le 14-09-2015
Nom du document: H:\Geopros/GIS\Projet_mxd
TCR_FleuveAccesFleuve\Carte7_Lv.mxd



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

VILLE DE LÉVIS
CARTE 8

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

 Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

Catégorie d'accès

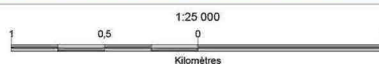
-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



Accès publics au fleuve

- 57 Parc de l'Anse-Tibbits
- 58 Anse Russel
- 59 Secteur de la traverse de Lévis
- 60 Lieu historique national du Canada du chantier A.C. Davie
- 61 Escalier Fagot
- 62 Parc de la Grève-Jolliet
- 63 Parc régional de la Pointe-De la Martinière

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2013
MRC La Côte-de-Beaupré, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015






Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7

© Communauté métropolitaine de Québec
Révisé le 14-09-2015
Nom du document: H:\Geoproj\GIS\Projet_mxd\TCR_FleuveAccesFleuve\Carte8_Lv.mxd



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

MRC BELLECHASSE
CARTE 9

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

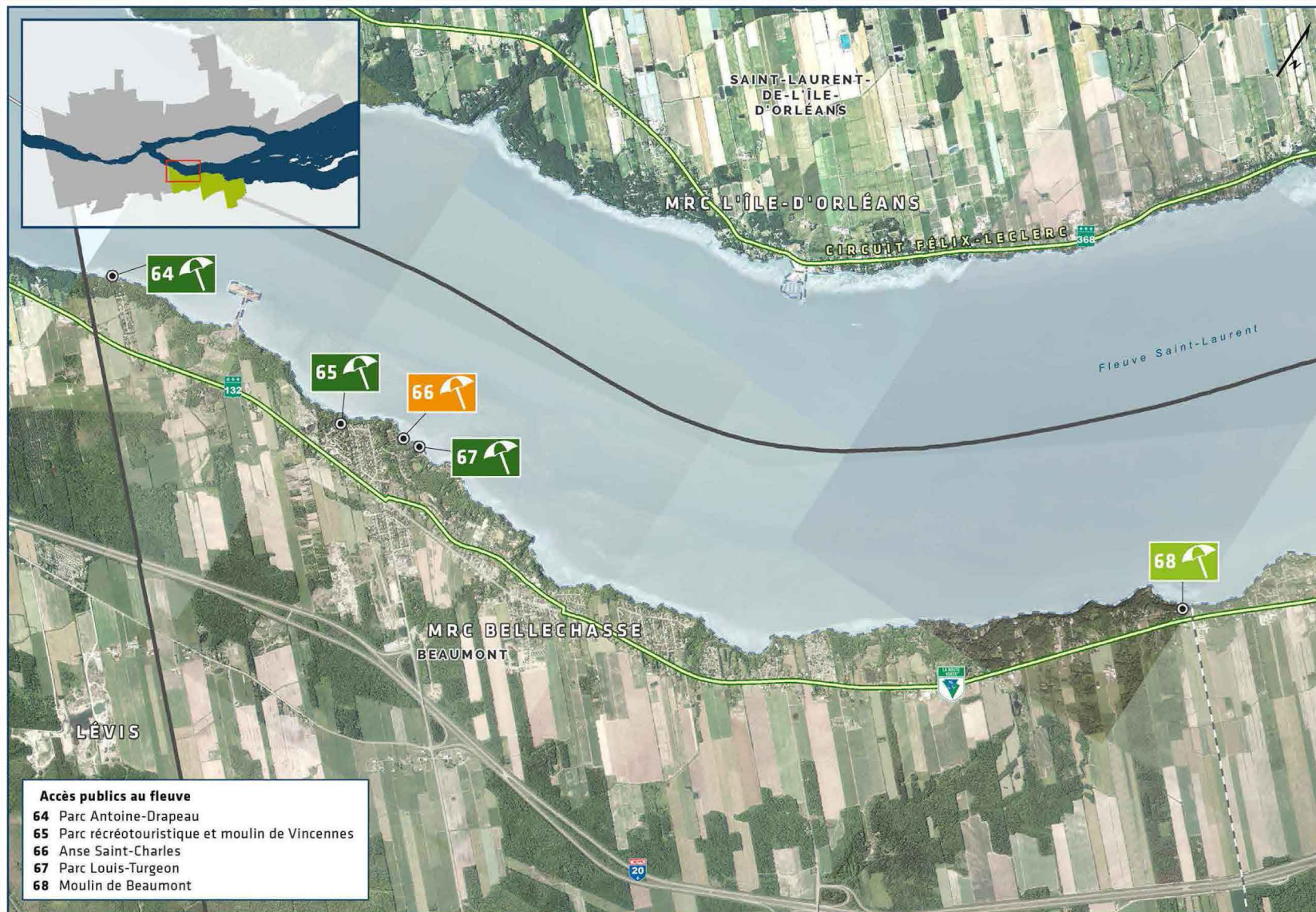
 Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

Catégorie d'accès

-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



Accès publics au fleuve

64	Parc Antoine-Drapeau
65	Parc récréotouristique et moulin de Vincennes
66	Anse Saint-Charles
67	Parc Louis-Turgeon
68	Moulin de Beaumont

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2013
MRC La Côte-de-Beaupré, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015






© Communauté métropolitaine de Québec
Révisé le 15-09-2015
Nom du document: H:\Geoproj\GIS\Projet_mxd\TCR_FleuveAccesFleuve\Carte9_MRCBC.mxd



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

MRC BELLECHASSE
CARTE 10

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

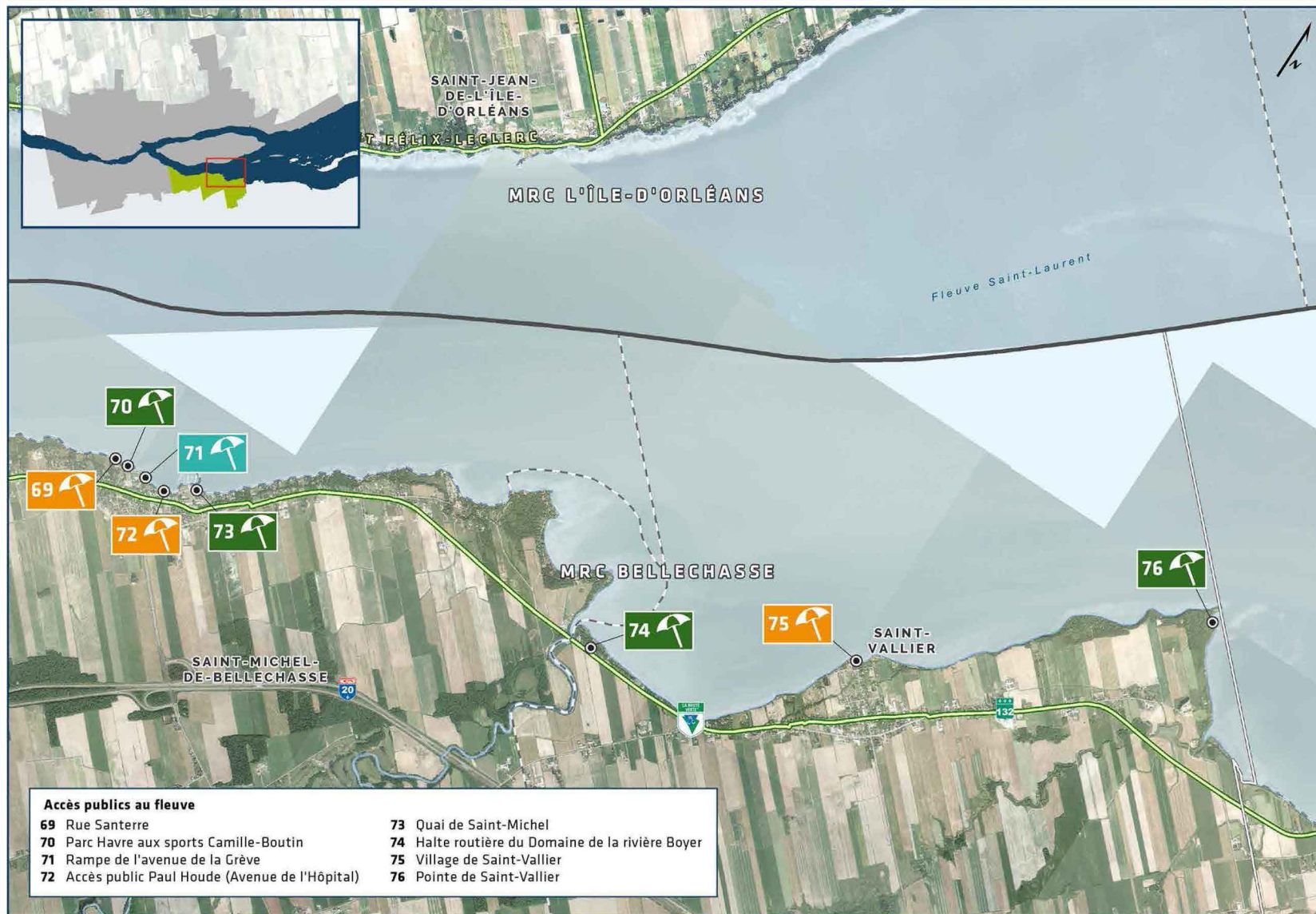
 Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

Catégorie d'accès

-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique






Accès publics au fleuve

- | | |
|--|--|
| 69 Rue Santerre | 73 Quai de Saint-Michel |
| 70 Parc Havre aux sports Camille-Boutin | 74 Halte routière du Domaine de la rivière Boyer |
| 71 Rampe de l'avenue de la Grève | 75 Village de Saint-Vallier |
| 72 Accès public Paul Houde (Avenue de l'Hôpital) | 76 Pointe de Saint-Vallier |



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

MRC L'ÎLE-D'ORLÉANS
CARTE 11

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

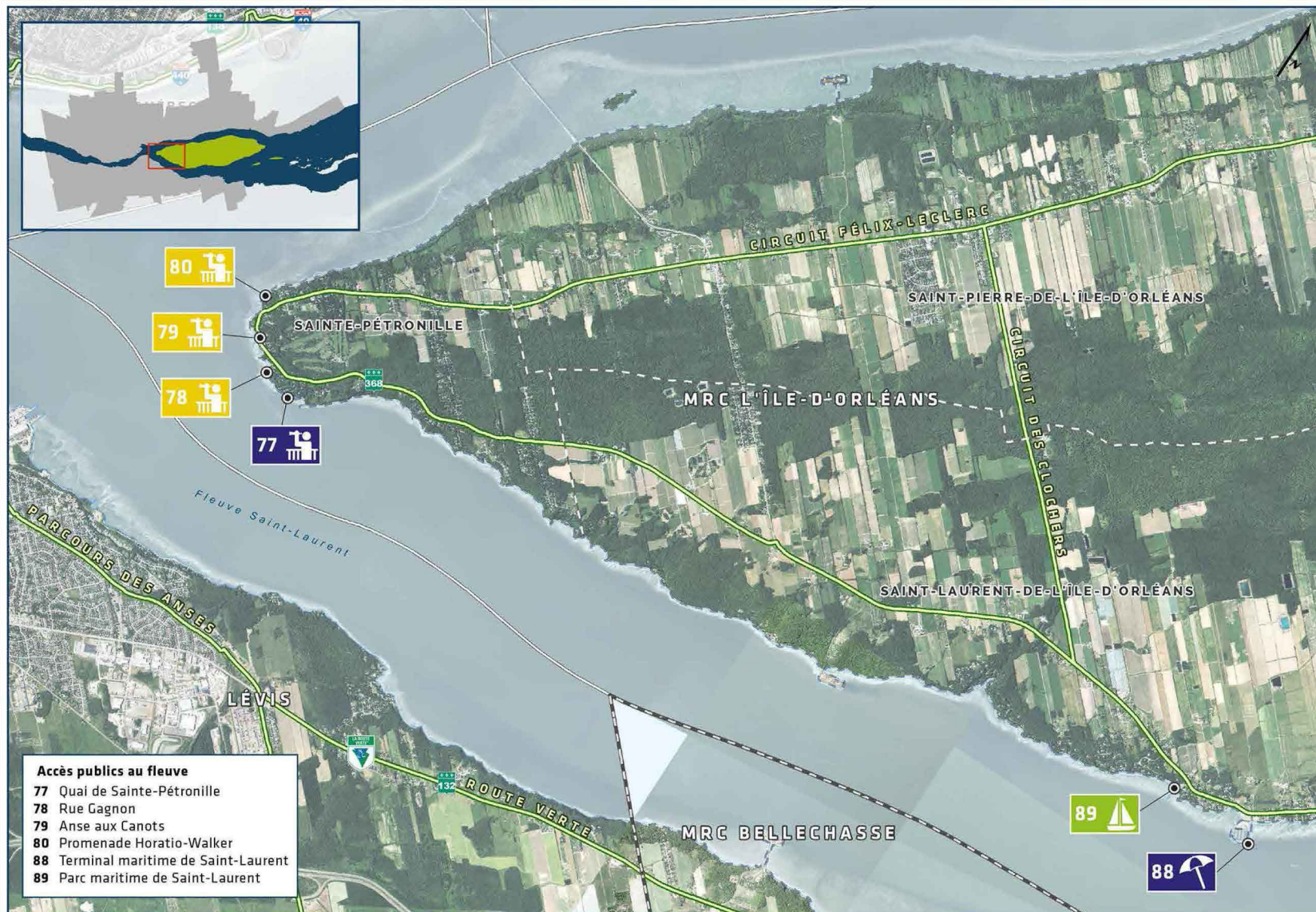
-  Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

Catégorie d'accès

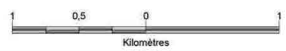
-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



Accès publics au fleuve

77	Quai de Sainte-Pétronille
78	Rue Gagnon
79	Anse aux Canots
80	Promenade Horatio-Walker
88	Terminal maritime de Saint-Laurent
89	Parc maritime de Saint-Laurent

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2013
MRC La Côte-de-Beaupré, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015






Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7



**LOCALISATION DES ACCÈS
PUBLICS AU FLEUVE**

MRC L'ÎLE-D'ORLÉANS
CARTE 12

Limites administratives

-  Municipalité
-  MRC
-  CMQ

Réseau routier

-  Autoroute
-  Route régionale et nationale

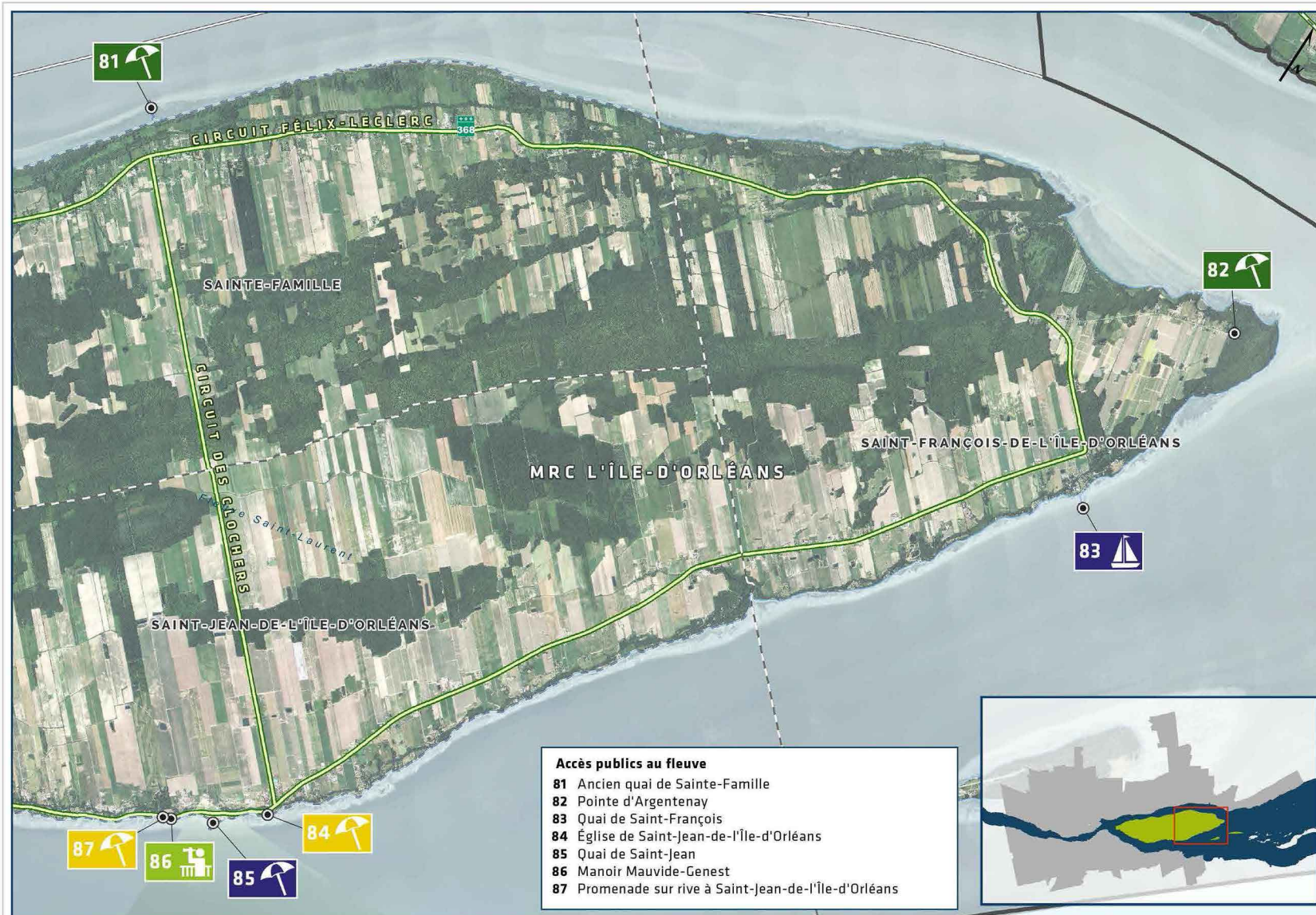
 Piste cyclable d'intérêt métropolitain

Type d'accès

-  Primaire
-  Secondaire
-  Tertiaire

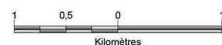
Catégorie d'accès

-  Infrastructure
-  Parc et espace vert
-  Parc nautique
-  Plage et anse
-  Promenade en rive
-  Quai et jetée
-  Rampe de mise à l'eau
-  Site d'intérêt historique



- Accès publics au fleuve**
- 81 Ancien quai de Sainte-Famille
 - 82 Pointe d'Argentenay
 - 83 Quai de Saint-François
 - 84 Église de Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans
 - 85 Quai de Saint-Jean
 - 86 Manoir Mauvide-Genest
 - 87 Promenade sur rive à Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans

Sources :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), 2001-2015
Communauté métropolitaine de Québec, 2012-2015
Ville de Québec, 2015
Ville de Lévis, 2013
MRC La Côte-de-Beaupré, 2012
MRC L'Île-d'Orléans, 2012
MRC Bellechasse, 2015



Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7

4. SYNTHÈSE ET CONSTATS SUR LES ACCÈS

Faits saillants

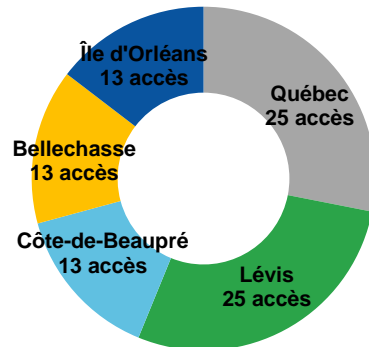
- » 89 accès publics au fleuve
- » Un dénombrement homogène entre les villes et les MRC
- » 52 accès primaires, 9 accès secondaires, 28 accès tertiaires
- » Différentes catégories d'accès publics avec une forte présence de parcs et espaces verts riverains
- » 10 % de rives accessibles au public

La synthèse s'organise autour de six indicateurs permettant de dresser le portrait des caractéristiques des accès concernant : les grands constats, la gestion, les caractéristiques générales, le milieu environnant, les éléments d'intérêt et les projets. Les constats relatifs aux réseaux et à leur interconnexion avec les accès font partie de la section suivante.

4.1 Les grands constats

4.1.1 89 accès publics au fleuve

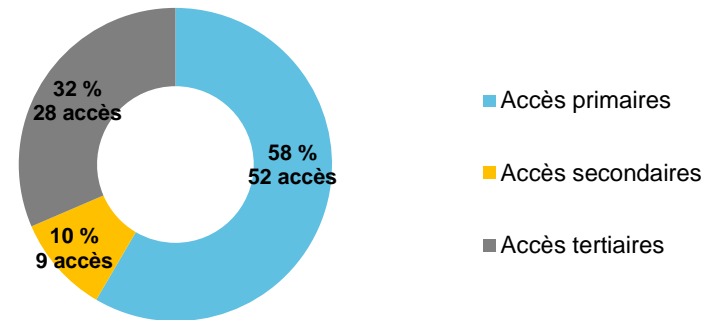
Les 286 km de rives comptent 89 accès publics au fleuve. La région de Québec se distingue par un dénombrement réparti de manière homogène entre les grandes villes de Québec et de Lévis et les MRC soit :



Graphique 1 : Dénombrement des accès publics au fleuve par MRC et Villes

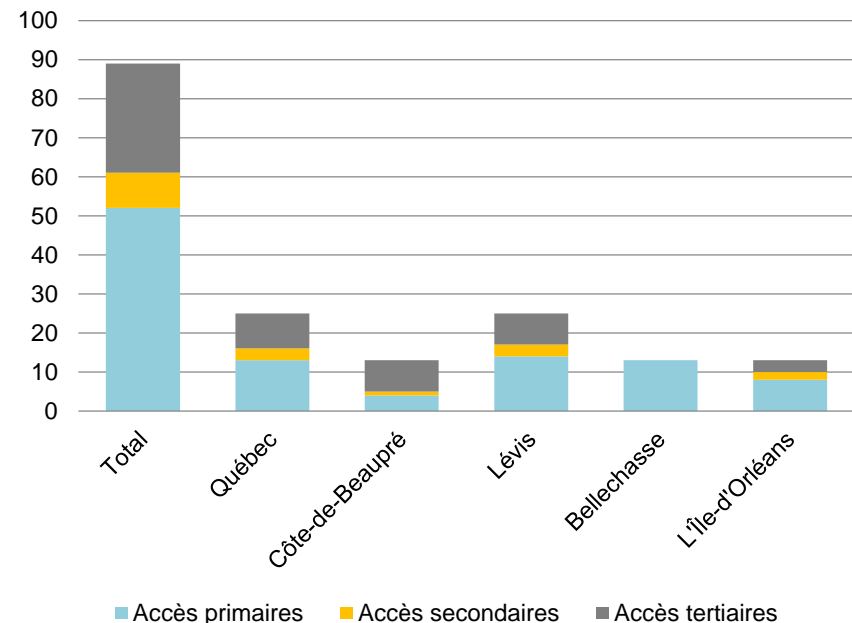
4.1.2 52 accès primaires - 9 accès secondaires - 28 accès tertiaires

Une majorité d'accès publics donnent un accès physique direct à l'eau alors que le second groupe le plus important concerne les accès ne permettant qu'un contact visuel avec le fleuve. La proportion la plus faible va aux sites de type secondaire qui donnent un accès aux rives pour une embarcation.



Graphique 2 : Proportion des types d'accès publics

Les accès primaires se concentrent dans l'agglomération de Québec, la Ville de Lévis et la MRC de Bellechasse. Le plus faible nombre d'accès secondaires se trouve dans la MRC de La Côte-de-Beaupré alors que Bellechasse n'en dispose d'aucuns.



Graphique 3 : Répartition des types d'accès par MRC



Figure 4 : le parc de la Plage-Jacques-Cartier, un accès primaire avec sa plage



Figure 6 : Le Parc maritime de Saint-Laurent à l'île d'Orléans, un site d'intérêt historique



Figure 5 : Le parc de l'Anse-à-l'Anguille à Lévis, une promenade en rive



Figure 7 : Le quai Chouinard à Québec, un accès secondaire vers un circuit de croisières fluviales

4.1.3 Les différentes catégories d'accès publics

Les huit catégories d'accès publics se déclinent de la manière suivante :

» 38 parcs et espaces verts

Les parcs et espaces verts se concentrent particulièrement dans l'agglomération de Québec dont le parc de la Plage-Jacques-Cartier, la promenade Samuel-De Champlain ou la Baie de Beauport, et dans Lévis avec le parc de l'Anse-Tibbits, le parc du Domaine-Etchemin ou le parc régional de la Pointe-De la Martinière.

» 14 plages ou anses

Plusieurs plages et anses se trouvent le long du Parcours des Anses à Lévis comme les anses Windsor et Russel ou dans le village de Saint-Vallier de Bellechasse. S'y ajoutent la plage de l'anse au Foulon et d'autres plages ou anses réparties dans des parcs et espaces verts.

» 13 quais ou jetées

Québec récolte le plus grand nombre de quais ou jetées. 8 quais sont fonctionnels avec un potentiel de mise en valeur pour des croisières ou excursions fluviales soient les quais Chouinard, de Pointe-à-Carcy, de place Dalhousie, des Cageux, Paquet à Lévis, de Sainte-Anne-de-Beaupré, de Saint-Laurent et Saint-François à l'île d'Orléans. Ce groupe comprend aussi les quais de la Traverse Québec-Lévis et des quais enrochés, non fonctionnels comme le quai Gravel à Château-Richer, à Sainte-Pétronille et à Saint-Jean sur l'île d'Orléans.

» 10 promenades en rive

L'île d'Orléans compte 5 promenades en rive, dont la promenade Horatio-Walker à Sainte-Pétronille. Québec en compte 2 dont le bassin Louise et Lévis 3 avec des exemples comme le parc de l'Anse-à-l'Anguille ou Hadlow Cove.

» 5 sites d'intérêt historique

Ces accès comprennent des exemples comme le Manoir Mauvide-Genest et le parc maritime de Saint-Laurent à l'île d'Orléans, le lieu historique national du Canada du chantier A.C. Davie, ou le Centre d'initiation au patrimoine de La Grande Ferme à Cap-Tourmente.

» 4 rampes de mise à l'eau

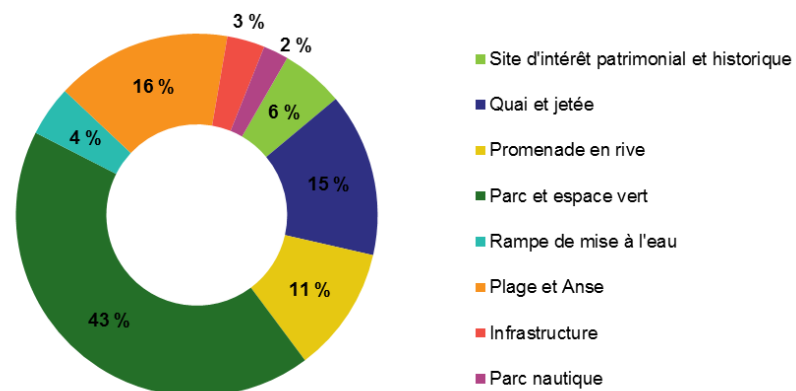
On y trouve, par exemple, la rampe de l'anse au Foulon dans Québec, la rampe du chemin des Pluviers à Lévis et la rampe de l'avenue des Grèves dans Bellechasse.

» 3 infrastructures

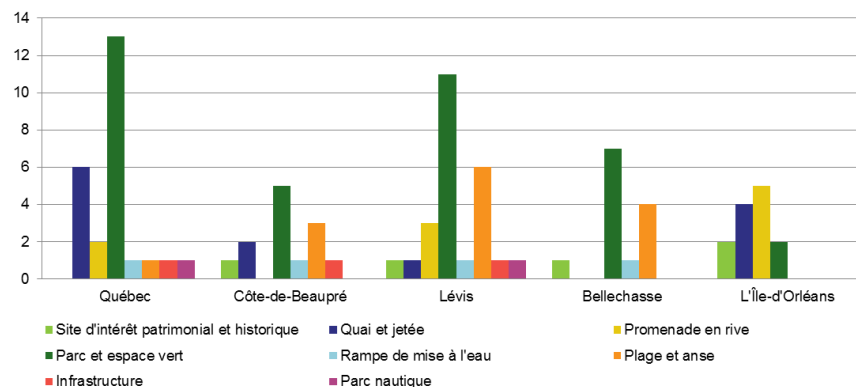
Cette catégorie regroupe des exemples comme la station de pompage du chemin de la Plage-Saint-Laurent à Cap-Rouge.

» 2 parcs nautiques

Ces parcs nautiques incluent le parc nautique de Cap-Rouge et le parc nautique Lévy à Lévis. S'y ajoute aussi la Baie de Beauport comme important pôle d'activités nautiques.



Graphique 4 : Répartition des catégories d'accès publics



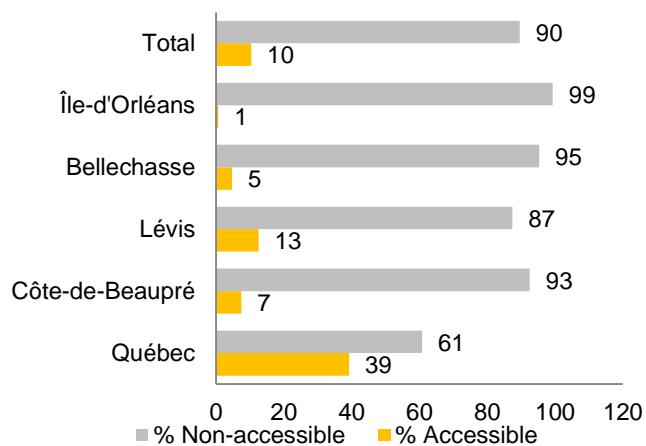
Graphique 5 : Répartition des catégories d'accès par MRC et Villes

4.1.4 10 % de rives accessibles au public



Figure 8 : Selon les sites, la longueur de rive accessible au public est inférieure à la largeur du lot

Les 89 accès publics répertoriés donnent un accès au fleuve sur une distance cumulative de 31,8 km de rive, soit 11 % des 286 km de rives sur le territoire d'étude. La proportion de rives accessibles au public varie d'une MRC ou d'une grande ville à l'autre, passant de 28 % pour Québec à 7 % sur le territoire de la Côte-de-Beaupré.



Graphique 6 : Proportion des rives accessibles par MRC et Villes

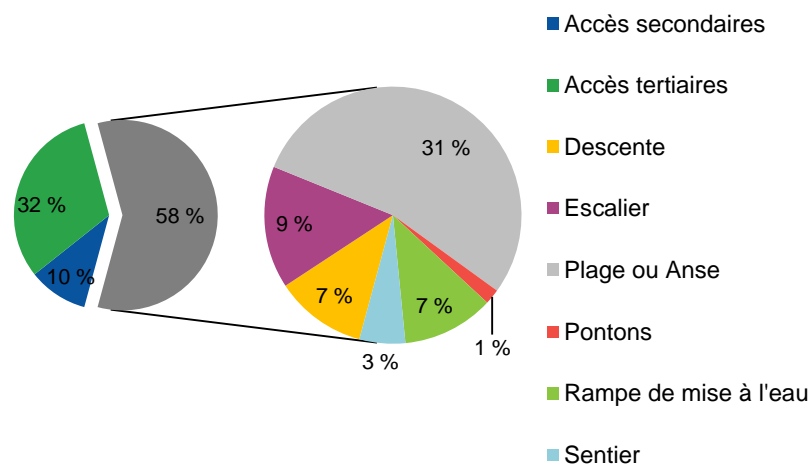
Cette répartition spatiale des accès au fleuve permet de constater que les villes de Québec et de Lévis, comptant les populations les plus denses, s'avèrent les mieux équipées en longueur de rives accessibles au public.

Malgré cette faible accessibilité directe à l'eau, plusieurs sites s'étendent bien au-delà de la zone littorale et occupent une superficie plus importante. Par exemple, le parc De-la Martinière ne compte que quelques petits accès directs au fleuve alors que l'ensemble du site totalise 125 ha. Au total, les sites répertoriés couvrent une superficie de près de 490 ha à laquelle s'ajoute la superficie de la Réserve de Cap-Tourmente avec ses 2 399 ha.

La qualité de l'accès direct à l'eau varie également selon les sites. 34 des accès primaires (38 %) offrent un accès formel à l'eau, par exemple via une plage aménagée avec soin comme à la Baie de Beauport.

18 sites offrent un accès direct à l'eau de nature informelle via une plage, une anse ou un sentier étroit peu aménagé, comme à l'anse Russel à Lévis.

Cet accès direct à l'eau se module de différentes manières, soient par une descente, un escalier, une plage ou une anse, un ponton, une rampe de mise à l'eau ou par le biais d'un sentier. Cette modulation s'exprime par une nette dominance des plages et des anses et se répartit de la manière suivante :



Graphique 7 : Proportion des modes d'accès primaires aux rives

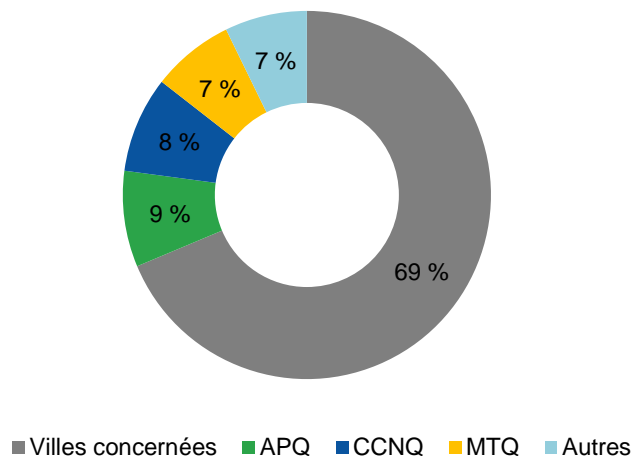
4.2 La gestion des accès au fleuve

Faits saillants

- » 69 % d'accès publics de propriété municipale
- » 88 % de propriétaires aussi gestionnaires du site
- » 90 % de sites gratuits
- » 66 % des accès reconnus par une ou plusieurs désignations

4.2.1 69 % d'accès publics de propriété municipale

La très grande majorité des accès au fleuve sont de tenure publique municipale. Des administrations telles que Transports Québec (MTQ), la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) et l'Administration portuaire de Québec (APQ) se partagent de manière quasi équivalente la propriété de 20 accès publics. Sept sites privés offrent tout de même un accès journalier au public dont les propriétaires sont soit, des particuliers (2), des organismes privés de conservation de la nature (2), des communautés religieuses (2) ou une association de scouts (1).



Graphique 8 : Répartition des principaux propriétaires

4.2.2 88 % de propriétaires aussi gestionnaires du site

88 % de propriétaires gèrent directement leur site sans autre intermédiaire. Dans le cas de 11 accès, le propriétaire confie la gestion du site à un organisme public, parapublic ou privé. À titre d'exemple, l'APQ confie la gestion de la Baie de Beauport à la compagnie privée GesteV.

Pour 47 % des sites, les propriétaires bénéficient de l'implication d'un organisme tiers pour diverses activités et différents rôles. Dans le cas de 6 accès, une entreprise privée offre un service de restauration ou y détient un commerce. 10 sites bénéficient du support d'un organisme de protection de la nature alors que d'autres profitent de l'implication de corporations ou de comités de mise en valeur.

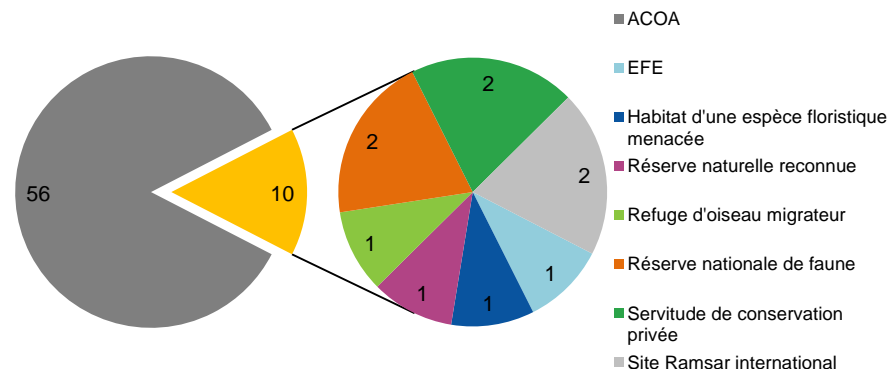
4.2.2 90 % de sites gratuits

La zone de Québec se distingue avec une très forte proportion d'accès gratuits. Les sites payants correspondent surtout à des parcs, des espaces protégés ou des sites d'intérêt historique. Le gestionnaire perçoit des frais de 2 \$ à 8 \$ pour un accès journalier. Dans le cas de plusieurs sites dont l'accès est gratuit, des frais sont chargés pour des services, tels que la location d'embarcation ou l'utilisation d'une rampe de mise à l'eau.

4.2.3 66 % des accès reconnus par une ou plusieurs désignations

Le statut de protection le plus fréquent qui qualifie les accès répertoriés concerne l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA), un habitat faunique de désignation provinciale. Selon le portrait de la TCRQ, les ACOA touchent 84 % de la superficie des aires protégées de la zone de Québec. Des ACOA bordent 56 des 89 accès publics.

Plusieurs autres statuts de protection officiels, de désignation provinciale, fédérale ou privée, s'appliquent à 10 sites. Par exemple, ces désignations concernent des sites d'envergure nationale ou internationale, tels que la Réserve nationale de faune du Cap-Tourmente ou la Pointe de Saint-Vallier. Ce constat met en évidence la présence de milieux naturels d'intérêt associés à une forte proportion des accès publics au fleuve.



Graphique 9 : Répartition des différents statuts de protection

4.3 Les caractéristiques générales

Faits saillants

- » Une panoplie d'activités récréatives
- » 3 sites où la baignade est permise
- » 43 sites accessibles au kayak de mer
- » 2 principaux sites pour les sports de voile
- » 18 accès pour la plaisance et les embarcations de pêcheurs
- » 30 accès pour la pêche récréative
- » 78 % de sites dans un état de bon à excellent
- » 34 sites avec des contraintes majeures pour les personnes à mobilité réduite
- » 60 % des sites pourvus d'un stationnement situé à moins de 100 mètres des rives du fleuve
- » 13 sites avec un service de restauration

4.3.1 Une panoplie d'activités récréatives

Un même site peut offrir la possibilité de pratiquer jusqu'à sept activités récréatives différentes dont des activités liées à l'eau : baignade, kayak, planche à voile, dériveurs et des activités terrestres : promenade, ornithologie, pêche, détente ou vélo. Plusieurs activités récréatives différentes ont été répertoriées sans, toutefois, dégager de tendance particulière entre les MRC et les grandes villes.

Les accès publics au fleuve offrent une grande diversité d'activités récréatives tant nautiques que terrestres.

4.3.2 Les accès pour la baignade

- » 3 sites où la baignade est permise

Bien que rarement réprimandée de manière coercitive, cette activité demeure formellement interdite dans presque tous les sites répertoriés. Seuls trois accès publics situés dans la MRC de Bellechasse donnent accès à des plages où la baignade est permise sans toutefois être encadrée : au parc Louis-Turgeon, à la Pointe de Saint-Vallier et dans le village de Saint-Vallier. S'y ajoute le parc du Moulin de Vincennes, situé dans Bellechasse, qui permet de se baigner à l'embouchure de la rivière, en contact direct avec le fleuve.

Très répandue dans la région de Québec avec des lieux comme la plage de l'anse au Foulon à Québec, la baignade dans le fleuve a fait l'objet d'une interdiction dans une majorité de sites à cause de la qualité de l'eau. Depuis la mise en place d'usines d'épuration des eaux, la qualité de l'eau du fleuve s'est améliorée. Avec la réappropriation des rives, des pressions s'exercent pour la réouverture de plages à la baignade.

- » 6 sites potentiels pour la baignade

Selon le programme de suivi de la qualité de l'eau du MDDELCC, le potentiel des sites de baignade a augmenté au cours des dernières années et varie de faible à très bon³. Ces sites potentiels pour la baignade concernent quatre sites sur la rive nord, situés dans Québec : le parc de la Plage-Jacques-Cartier, la Baie de Beauport, la plage de l'anse au Foulon et la plage Gagnon, accessible par le sentier des Grèves. S'y ajoutent deux sites situés à Lévis : le parc de la Marina-de-la-Chaudière et le parc de l'Anse-Tibbits.⁴

- » 3 accès publics avec piscine publique

3 sites permettent de profiter de la présence d'une piscine en bordure du fleuve comme le parc Notre-Dame-de-la-Garde à Québec. Toutefois, ils ne favorisent pas une expérience étroite avec le fleuve, car ils se trouvent coupés visuellement du fleuve.



Figure 9 : Baignade au parc Louis-Turgeon, Beaumont, MRC de Bellechasse

³ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), 2009. Programme de suivi de la qualité bactériologique.

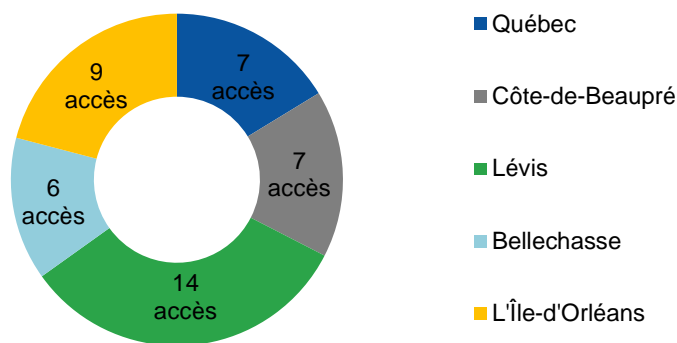
⁴ Compilation CMQ (2014); Hébert (2010); ZIP (2011).

4.3.3 Les accès pour le kayak de mer

La zone d'étude fait partie du tronçon Route bleue Québec Chaudière-Appalaches, du Sentier maritime du Saint-Laurent, regroupant un réseau d'arrêt ou de mise à l'eau pour les petites embarcations à faible tirant d'eau, principalement le kayak de mer. Plusieurs accès publics au fleuve sont reconnus comme site officiel de ce réseau fluvial, soit comme lieu de mise à l'eau ou comme simple aire de repos.

» 43 sites accessibles au kayak de mer

Près de la moitié des accès publics au fleuve répertoriés sont identifiés comme sites officiels de la Route bleue⁵. Le Sentier maritime du Saint-Laurent répertorie 98 sites d'arrêt autorisés pour la zone. Les arrêts d'urgence ou des abris naturels, accessibles uniquement à partir du fleuve, n'ont pas été retenus dans la présente étude. Le graphique qui suit décline leur distribution par MRC-Villes.



Graphique 9 : Répartition des accès aux sites officiels de la Route bleue

4.3.4 Les accès pour les sports de voile et les embarcations

Sur le fleuve Saint-Laurent, divers sports nautiques, planche à voile, dériveur et *kitesurf*, sont pratiqués de façon ponctuelle. Le *kitesurf* ou planche aérotractée, s'avère une activité de plus en plus populaire au Québec et à Québec.

» 2 principaux sites pour les sports nautiques

Les principaux sites dédiés aux sports nautiques correspondent à la Baie de Beauport et au parc nautique de Cap-Rouge. Dotés d'équipements appropriés, ils offrent la possibilité de location de matériels divers. L'anse de Bellechasse et quelques sites ponctuels sur la côte de Beaupré sont aussi utilisés. Mais la pratique des sports de voile s'effectue aussi de manière officieuse dans des sites non aménagés à cette fin.

» 18 accès pour la plaisance et les embarcations de pêcheurs

La zone de Québec dispose de 18 rampes de mise à l'eau⁶ accessibles pour la navigation de plaisance ou les embarcations de pêcheurs, réparties dans l'agglomération de Québec (3), dans la Côte-de-Beaupré (4), à Lévis (4), à l'île d'Orléans (4) et dans Bellechasse (3). Seules trois d'entre elles ont un accès tarifé à l'anse au Foulon (40 \$/jour) dans Québec, au parc de la Marina-de-la-Chaudière (tarification à la journée) et au quai de Saint-Michel-de-Bellechasse (25 \$/jour).

4.3.5 Les accès pour la pêche récréative

» 30 accès pour la pêche récréative

Si la zone de Québec dispose de nombreux accès pour la pêche récréative, les quais s'avèrent les lieux les plus fréquentés pour la pêche récréative, particulièrement les quais non enrochés, comme le quai des Cageux et le quai Chouinard dans Québec.

4.3.6 Les accès et les activités terrestres

» 57 sites dotés d'un potentiel intéressant pour l'ornithologie

En effet, de nombreux sites donnent accès à d'importantes aires de concentration d'oiseaux aquatiques.

» 31 sites pour se promener sur la grève

L'activité de promenade sur la grève se révèle une des activités les plus répandues le long du fleuve. Les activités de marche et de bicyclette sont considérées dans la section traitant de l'interconnexion et des réseaux.

⁵ Consultation de <http://www.quebeckayak.com/> été 2015, et observation de la signalisation correspondante lors des visites terrain.

⁶ Décompte incluant des rampes en mauvais état, peu aménagées pour un grand achalandage ou réservées aux pratiquants de sports nautiques.

4.3.7 Les accès pour les personnes à mobilité réduite

Un escalier, une chicane trop exigüe ou un sentier accidenté constituent une contrainte majeure pour une personne à mobilité réduite pour accéder à la rive ou même pour avoir accès à un point de vue sur le fleuve.

- » 34 sites avec des contraintes majeures

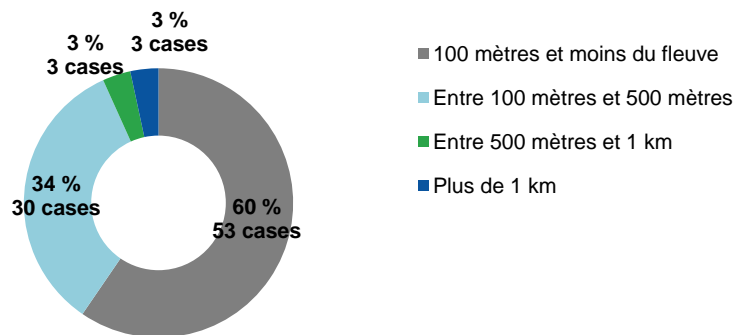
Si 34 sites présentent des contraintes majeures d'accès pour les personnes à mobilité réduite, la majorité des sites ne posent pas de restrictions apparentes. Toutefois, il s'agit d'un sujet complexe qui requiert une caractérisation en relation avec de nombreux critères en regard des standards officiels dans le domaine. Certaines contraintes s'avèrent difficiles à contrer, car elles sont liées à la topographie naturelle du terrain.

4.3.8 La desserte en stationnement

La desserte en stationnement des différents accès publics s'avère généralement très bonne. Un total de plus de 9 000 espaces de stationnement disponibles est estimé pour l'ensemble des accès. 35 lieux d'accès bénéficient d'un stationnement de plus de 50 cases.

- » 60 % des sites pourvus d'un stationnement situé à moins de 100 m des rives du fleuve

Seulement 6 sites possèdent des stationnements situés à plus de 500 m des rives, considérée comme une distance raisonnable de marche. D'autres sites, comme le parc de la Plage-Jacques-Cartier, le parc nautique de Cap-Rouge ou le parc de l'Anse-Tibbits, les espaces de stationnement, situés à proximité du site, se révèlent assez limités. Les usagers doivent rejoindre des espaces parfois situés à plus d'un kilomètre du site ou en haut de l'escarpement.



Graphique 10 : Distance des stationnements par rapport aux rives du fleuve

13 sites offrent uniquement des stationnements payants ou inclus dans le tarif d'accès dont la majorité (9 sur 13) se trouve dans l'agglomération de Québec.

4.3.9 La desserte en services de restauration

Les accès publics actuels au fleuve demeurent faiblement desservis en services de restauration.

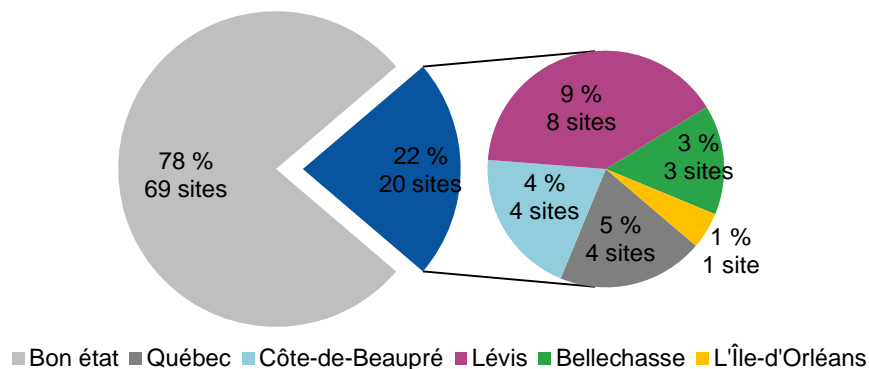
- » 13 sites avec un service de restauration

Seulement 15 % des sites offrent un service de restauration sur place avec restaurant, bar laitier ou casse-croûte, etc. Un de ces meilleurs exemples est représenté par le Parc maritime Saint-Laurent où les usagers peuvent profiter des services de restauration du *food-truck* *Le Chic Shack Mobile*. Il s'agit d'une faible proportion alors que d'autres villes mettent en valeur des lieux attractifs liés à la détente pour exploiter ce créneau.



4.3.10 Une majorité de sites jugés de première qualité

La grande majorité des accès, 69 sites, offrent des installations jugées de première qualité et bénéficient d'un entretien qui facilite l'appropriation des lieux par la population. 20 sites présentent des équipements avec un état de passable à désuet (équipements endommagés, insalubrité, sentiers non entretenus, etc.), nécessitant des travaux de réfection à moyen ou long terme pour 11 cas d'entre eux. Seuls 9 sites requièrent des travaux à court terme afin de les rendre confortables et sécuritaires pour le public.



Graphique 11 : Répartition des sites selon leur état



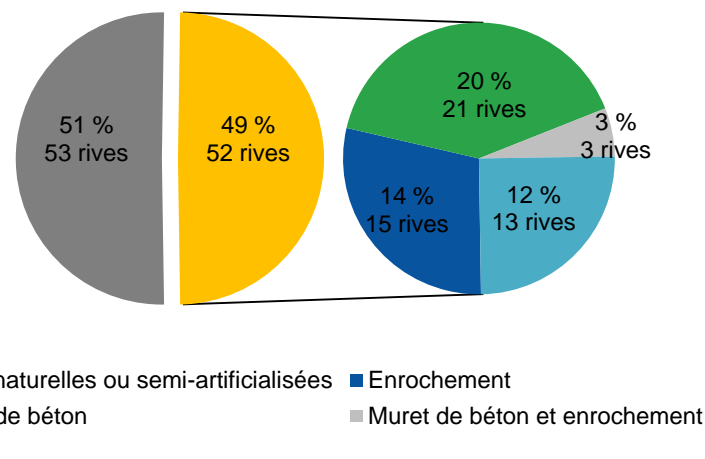
Figure 10 : La promenade Samuel-De Champlain, un site d'une qualité exceptionnelle

4.3.11 La nature des rives

Les rives naturelles comprennent des crans rocheux, des grèves, des milieux humides ou des plages qui ne présentent pas de traces évidentes d'altération anthropique, par exemple, au parc des Hauts-Fonds, au parc de la Plage-Jacques-Cartier, à la Réserve nationale de faune de Cap-Tourmente ou au parc régional de la Pointe-De la Martinière. Les rives semi-artificialisées correspondent à des enrochements ou des remblais partiellement végétalisés et les rives artificialisées à des murs de béton ou des enrochements de nature anthropique. La nature des rives peut varier sur un même site. On retient que :

- » 34 sites (32 %) caractérisés par des rives naturelles, dont la moitié avec des plages
- » 71 sites (68 %) caractérisés par des rives artificialisées ou semi-artificialisées

La proportion de rives artificialisées par l'homme domine (52 sites sur 71). Ces rives sont principalement altérées par des murs en béton et des enrochements de nature anthropique.



Graphique 12 : Différents types de rives artificialisées

4.4 Les éléments d'intérêt

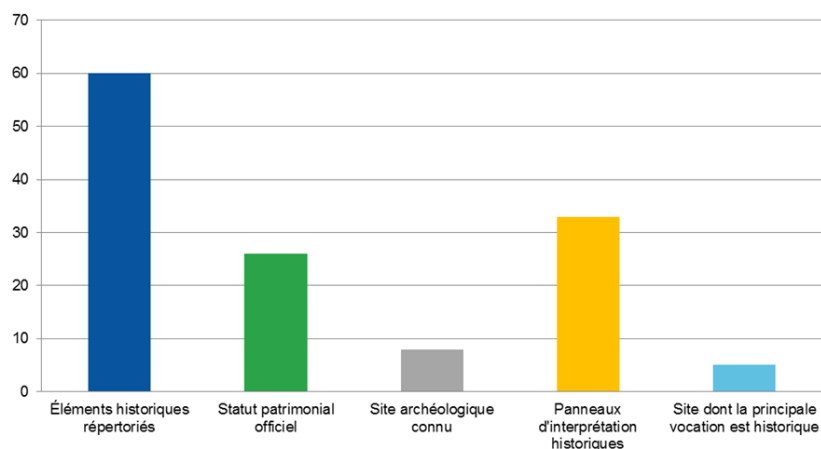
Faits saillants

- » 67 % de sites riches en éléments d'intérêt historique
- » 28 sites associés à un statut patrimonial fédéral ou provincial
- » 64 % de points de vue peu perturbés par des nuisances visuelles
- » 94 % de sites pourvus de milieux naturels d'intérêt à proximité

4.4.1 Patrimoine

Les 5 sites d'intérêt historique axent l'attrait principal du lieu sur le patrimoine et le mettent en valeur par un musée ou une exposition.

- » 67 % de sites riches en éléments d'intérêt historique
De nombreux accès sont riches d'éléments reliés au patrimoine culturel qu'il s'agisse du lieu historique national du Canada A.C. Davie, de l'anse Ross à Lévis ou du quai des Cageux. 33 sites disposent de panneaux d'interprétation ou de monuments témoignant d'éléments d'intérêt historique. Toutefois, certains sites passent sous silence leur importance dans l'histoire comme le bassin Brown, lieu de débarquement des troupes du général Wolfe en 1759.
- » 28 sites associés à un statut patrimonial fédéral ou provincial
24 sites d'entre eux disposent de la reconnaissance au niveau provincial alors que 4 profitent d'une reconnaissance fédérale.



Graphique 13 : L'intérêt historique des accès publics

4.4.2 Paysage

La découverte et l'observation des paysages de l'estuaire du Saint-Laurent, du Vieux-Québec ou du contrefort des Laurentides s'avèrent un des principaux attraits des accès publics au fleuve. Toutefois, seuls 25 % d'entre eux sont identifiés au PMAD de la CMQ comme site permettant l'observation des paysages d'intérêt métropolitain.

- » 64 % de points de vue peu perturbés par des nuisances visuelles

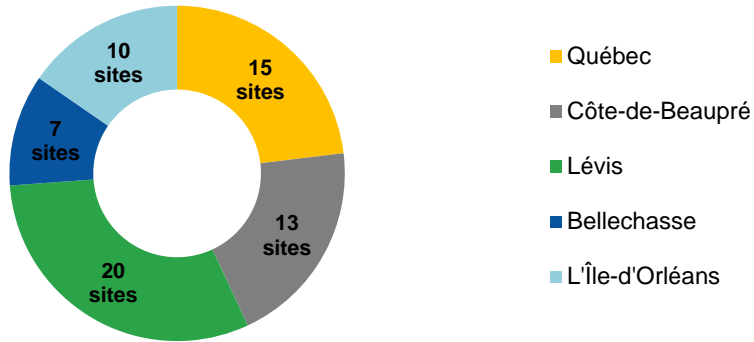
Bien que les accès publics au fleuve offrent un panorama sur de grandes étendues naturelles, 36 % des sites sont perturbés de manière significative par des nuisances visuelles se trouvant directement sur le site ou dans sa zone de proximité. Dans le cas de 57 sites, ces nuisances apparaissent dans le panorama rapproché (par exemple sur l'autre rive) ou lointain (à la limite du point de vue) et ont moins d'impact sur la qualité ou l'étendue du panorama vers le fleuve. Les diverses nuisances visuelles peuvent correspondre à des pylônes électriques (observés depuis 39 sites), aux zones portuaires industrielles ou à des grands axes de transit comme l'autoroute 440 et le boulevard Sainte-Anne.



Figure 11 : Point de vue exceptionnel de la pointe d'Argentenay, île d'Orléans

4.4.3 Écologie

Dans 73 % (65) des cas, les rives des accès publics au fleuve sont adjacentes à des milieux humides où prédominent les marais. Par ailleurs, tous les accès existants sur la côte de Beaupré abritent des milieux humides ou sont en bordure de milieux humides riverains. Ces accès sont particulièrement nombreux dans l'agglomération de Québec et se répartissent entre les MRC et les grandes villes.



Graphique 14 : Répartition des sites abritant des milieux humides

- » 94 % des sites pourvus de milieux naturels d'intérêt à proximité

L'ensemble des accès publics au fleuve est riche d'une biodiversité à proximité par la présence de milieux naturels d'intérêt. Leur connectivité entre eux profite tant de la présence de battures, notamment des ACOA, que des milieux naturels terrestres. Plusieurs accès publics au fleuve sont directement connectés à des boisés d'intérêt très élevé, sans barrière physique quelconque. Ces corridors écologiques assurent une connectivité entre des écosystèmes terrestres et estuariens de la région.

Cependant, d'importantes barrières physiques nuisent à l'interconnexion de milieux naturels adjacents dans 42 % des cas. Il s'agit de barrières physiques comme d'importants axes routiers, d'une zone industrielle dense ou d'une infrastructure qui créent une discontinuité entre des milieux naturels d'intérêt.



Figure 12 : Le parc des Hauts-Fonds se distingue par la proximité de la Réserve naturelle des battures de Saint-Augustin

4.5 Le milieu environnant

- » 58 % des sites à proximité de zones résidentielles
Pour près de la moitié des sites, la principale occupation du sol des zones situées dans un rayon d'un kilomètre se révèle résidentielle. Ces foyers de population bénéficient de la proximité d'accès publics au fleuve.
- » 35 % des accès à proximité d'un secteur dépourvu de commerces et de services
Les zones adjacentes aux accès au fleuve, dans un rayon d'un kilomètre, n'offrent aucun commerce ni service pour le tiers d'entre eux. Cette situation de faible desserte n'est pas uniquement le fait de secteurs ruraux ou de faible densité. La proportion de sites isolés de tout service atteint 40 % pour l'agglomération de Québec et 76 % pour Lévis.
- » Une relation avec les quartiers influencée par la topographie
Des escarpements bordent une bonne partie des accès au fleuve, ces derniers étant situés pour la plupart sur une mince bande de terre entre la rive et l'escarpement. Tout en conférant au site un sentiment de quiétude et d'isolement, comme dans les cas du sentier des Grèves, du parc de la Plage-Jacques-Cartier ou du parc de l'Anse-Tibbits, cette configuration de la topographie dicte la relation de ces

accès avec la population environnante. 7 des 25 accès répertoriés dans l'agglomération de Québec sont identifiés comme isolés par rapport au milieu environnant. À proximité des quartiers centraux de Québec et Lévis, l'escarpement constitue une barrière physique et mentale qui restreint l'appropriation collective des rives du fleuve.

- » Une proximité avec un boulevard ou une autoroute

Pour 11 accès de l'agglomération de Québec, le boulevard Champlain s'insère entre l'escarpement et le fleuve alors que l'autoroute 440 et le boulevard Sainte-Anne bordent 10 accès au fleuve sur la côte de Beaupré. Tout en générant des contraintes de sécurité et de bruit, ces axes de transit représentent une contrainte d'accès pour les piétons et les cyclistes vers les rives du fleuve et une barrière quant à la connectivité des milieux naturels entre eux.



Figure 13 : La petite jetée de Beauport, exemple d'un site dont l'accès est largement contraint par un axe de transit important. Le projet de requalification du littoral est vise à recomposer cette bordure fluviale

4.6 Les projets

Une panoplie de projets concernent les accès caractérisés, certains en cours de réalisation, d'autres de l'ordre des projets planifiés pour lesquels le financement est accordé ou l'échéancier établi. 32 sites font l'objet de divers projets en cours ou planifiés. 28 sites font l'objet d'idées de projets dont la planification demande à être étoffée ou le financement confirmé.

Il s'agit de projets d'envergure variée, de la construction d'un pavillon à l'aménagement du secteur de la traverse à Lévis ou la transformation du bassin Louise à Québec. De grands projets structurants s'inscrivent dans des phases ultérieures de la promenade Samuel-De Champlain.

Plusieurs projets s'inscrivent dans une dynamique à l'échelle métropolitaine et visent à consolider et arrimer les grands réseaux piétonniers et cyclables. Certains projets prennent place à des points névralgiques du territoire et s'intègrent à des dossiers structurants comme la trame verte et bleue métropolitaine. D'autres pourraient avantageusement permettre de consolider une phase ultérieure de la TVB métropolitaine. Tous ces projets démontrent que les accès publics au fleuve bénéficient d'une attention soutenue et qu'un grand dynamisme anime les rives du fleuve de la région.



Figure 14 : Les travaux majeurs à la traverse de Lévis transforment ce secteur avec une nouvelle gare fluviale

5. LES RÉSEAUX ET L'INTERCONNEXION DES ACCÈS

Faits saillants

- » La Route bleue, un réseau pour le kayak de mer d'est en ouest
- » 45 % des accès connectés à une piste cyclable
- » 29 accès au fleuve connectés à un réseau local pédestre ou cyclable
- » 3 liens interrives
- » 11 % d'accès directement desservis par un réseau de transport en commun

Comment les réseaux existants, fluviaux, cyclables et de transport en commun, soutiennent-ils l'interconnexion des accès publics au fleuve ? Dans une perspective multimodale et de relation avec le milieu environnant, cet état de situation présente les réseaux existants et les principales coupures.

5.1 Le réseau fluvial

- » La Route bleue, un réseau pour le kayak de mer d'est en ouest

La zone d'étude fait partie du tronçon de la Route bleue Québec Chaudière-Appalaches du Sentier maritime du Saint-Laurent, un réseau d'arrêt et de mise à l'eau pour les petites embarcations à faible tirant d'eau, principalement le kayak de mer. Ce réseau relie la zone de Québec à Portneuf, à Charlevoix et à Chaudière-Appalaches. Plusieurs accès publics au fleuve sont reconnus comme sites officiels de ce réseau fluvial.

5.2 Les réseaux cyclables métropolitains et régionaux

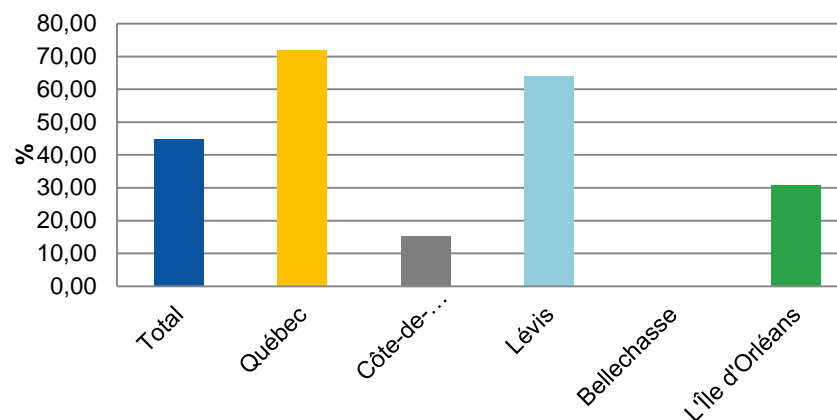
Le territoire d'étude comporte plusieurs corridors cyclables permettant de relier différents espaces verts et bleus. Le réseau cyclable d'intérêt métropolitain sillonne les abords du fleuve sur une bonne proportion du territoire. Parmi les réseaux cyclables, régionaux et d'intérêt métropolitain, on y trouve les suivants :

- » Le corridor du Littoral (portion de la Route verte)
- » La Véloroute Marie-Hélène-Prémont (portion de la Route verte)
- » Le Parcours des Anses et la portion de la Route verte à Lévis
- » Le circuit Félix-Leclerc sur l'île d'Orléans
- » La portion de la Route verte dans Bellechasse

83 % des accès au fleuve se situent à moins de 500 m d'un réseau cyclable métropolitain ou régional. Toutefois, cette distance demeure difficile à parcourir pour un bon nombre d'accès étant donné la présence d'un escarpement ou d'importants axes de transit.

- » 45 % des accès au fleuve connectés à une piste cyclable

Environ la moitié des accès publics au fleuve de la zone de Québec se révèlent directement connectés à une piste cyclable. Cette proportion est particulièrement élevée dans Québec et Lévis.



Graphique 15 : Pourcentage des accès au fleuve connectés à un réseau cyclable métropolitain ou régional



Figure 15 : Sur la Véloroute Marie-Hélène-Prémont, rien ne laisse présager de la présence d'un accès public au fleuve à proximité

Si plusieurs accès publics au fleuve se situent à proximité d'un grand réseau cyclable, l'absence de signalisation et la présence d'imposantes barrières physiques limitent leur interconnexion. Par ailleurs, tout en étant connectés à la Route verte, plusieurs accès sont interreliés par un trajet cyclable en chaussée désignée sur rue, moins convivial et sécuritaire, comme le circuit Félix-Leclerc sur l'île d'Orléans.

5.3 Les réseaux multifonctionnels et locaux

Certains réseaux desservent plusieurs types d'usagers. Le Parcours des Anses, reliant à lui seul 11 accès, et la promenade Samuel-De Champlain se distinguent comme corridors multifonctionnels avec trajet spécifique pour les cyclistes et les piétons. L'achèvement du sentier des Grèves permettra de relier 9 accès le long du fleuve, de Cap-Rouge au parc de la Jetée à la pointe de Sillery, dans une continuité pédestre.

À une échelle plus fine, des réseaux facilitent l'interconnexion des accès publics au fleuve dans un même territoire municipal. Ils résultent d'initiatives locales comme le parcours « Fenêtre sur le fleuve » à Sainte-Pétronille. Ils assurent la connectivité de différents accès au fleuve par des infrastructures piétonnes ou cyclables, notamment :

- » La promenade Samuel-De Champlain à Québec
- » Le parcours des Anses à Lévis
- » Le Chemin au rythme du fleuve à Lévis
- » Le parcours Fenêtre sur le fleuve à Sainte-Pétronille.



Figure 16 : Un réseau local piétonnier à Sainte-Pétronille relie attrait et accès au fleuve en affichant ses couleurs par une signalétique distinctive

5.4 Les liens interrives

Le pont de Québec, le pont de l'île d'Orléans et la traverse Québec-Lévis font partie du réseau cyclable d'intérêt métropolitain de la CMQ. Ils constituent les seuls liens interrives de la zone de Québec. Malgré l'intérêt manifesté de développer des liens par navette fluviale et la réalisation d'étude de faisabilité⁷, aucun nouveau projet n'a émergé si ce n'est un service saisonnier de bateau-taxi par Excursions maritimes Québec à partir de 9 des accès publics au fleuve. Toutefois, les deux ponts se révèlent des infrastructures peu conviviales, car les cyclistes doivent descendre de leur vélo et partager un trottoir étroit avec les piétons.

8 quais encore fonctionnels offrent un potentiel de mise en valeur pour des croisières ou des excursions fluviales : quais Chouinard, de Pointe-à-Carcy, de place Dalhousie, des Cageux, Paquet à Lévis, de Sainte-Anne-de-Beaupré, de Saint-Laurent et Saint-François à l'île d'Orléans. S'y ajoute le quai du bateau à Lévis. Toutefois, chaque cas possède des opportunités ou des contraintes différentes.



Figure 17 : Traverse Québec-Lévis

⁷ Zip Québec-Chaudières-Appalaches, 2008.

5.5. Les réseaux de transport en commun

La desserte du réseau de transport en commun est tributaire des différentes densités de la population sur le territoire.

- » 11 % des accès publics au fleuve directement desservis par un réseau de transport en commun

Le nombre d'accès au fleuve directement desservis par un réseau de transport en commun se concentre essentiellement dans les villes de Québec et Lévis, avec respectivement 20 % et 16 % de leurs accès totaux. Certains sites ne sont desservis que par un réseau avec une fréquence de deux ou trois passages par jour. Des sites d'envergure ne sont pas desservis par aucun réseau, comme la Baie de Beauport et la promenade Samuel-De Champlain. Dans ce dernier cas, des services de navettes estivales par bus ont été testés par le RTC et par la Société de développement commercial de l'avenue Maguire avec un service gratuit à l'été 2015, sans atteindre les résultats escomptés.

Si la proportion d'accès, desservis par un réseau de transport en commun situé dans un rayon d'un kilomètre, augmente à 57 %, la distance entre l'arrêt d'autobus et le site comprend souvent le franchissement d'un escarpement ou d'un axe de transit important.

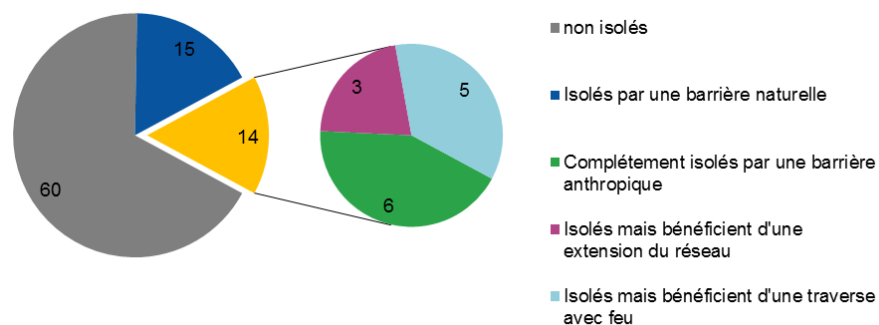
5.6 Les coupures au sein des réseaux récréatifs

Faits saillants

- » 14 accès au fleuve isolés des réseaux cyclables par de grands axes de transit
- » 15 accès au fleuve isolés des réseaux cyclables par l'escarpement
- » Le fleuve, une importante coupure entre les réseaux pouvant être bonifiés par des navettes fluviales
- » Une connexion des réseaux cyclables le long du fleuve avec deux corridors de rivières, la Saint-Charles et la Beauport
- » Un potentiel d'interconnexion récréative le long de 5 autres rivières
- » Un potentiel d'interconnexion par des réseaux piétonniers locaux

Des barrières naturelles ou anthropiques isolent bon nombre d'accès publics au fleuve. De grands axes de transit, l'autoroute 440 et le boulevard Sainte-Anne, isolent 14 accès au fleuve, concentrés de la Baie de Beauport vers l'est du territoire d'étude. 15 accès se révèlent également coupés des réseaux cyclables par un fort escarpement, particulièrement sur les rives sud et nord du fleuve à l'ouest des ponts, sur l'île d'Orléans et dans Bellechasse. Leur interconnexion avec des zones

de commerces, de services et les foyers denses de population est préoccupante et de nouvelles solutions ingénieuses et audacieuses gagneraient à être développées.



Graphique 16 : Sites isolés par différentes barrières

La configuration du réseau cyclable par l'éloignement de certaines portions ne facilite pas la relation avec le fleuve. À l'ouest de la promenade Samuel-De Champlain, le corridor du Littoral s'éloigne et remonte la côte Ross le long du chemin de fer jusqu'à Cap-Rouge. Si l'extension du réseau pédestre permet de relier le sentier des Grèves au quai des Cageux, la coupure du réseau cyclable avec le fleuve sera maintenue.

À l'est, la Véloroute Marie-Hélène-Prémont quitte la zone littorale, de Château-Richer jusqu'à Saint-Joachim. Sa consolidation figure comme projet potentiel dans le cadre de la trame verte et bleue métropolitaine.

À Lévis, la rivière Chaudière suscite une rupture du réseau cyclable avec le littoral et impose un détour par le boulevard Guillaume-Couture afin de rejoindre la Route verte le long de la route 132. Quant à l'extrémité est du parcours des Anses, la signalisation vers la Route verte le long de la route 132 et la connexion vers le parcours Harlaka sont déficientes. Cette dernière connexion fait l'objet d'un projet par la Ville de Lévis.

Le fleuve lui-même crée une importante coupure dans les réseaux cyclables desservant les accès au fleuve. À l'échelle régionale, le circuit Félix-Leclerc de l'île d'Orléans ne possède aucun lien avec la Route verte vers son vis-à-vis, Bellechasse. La mise en place d'un circuit de navettes fluviales, reliant le quai des Cageux, le quai du bateau ou le quai Paquet à Lévis, le quai de Saint-Laurent, le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré, ou à long terme le quai de Sainte-Famille, permettrait de boucler un circuit métropolitain pouvant aussi se connecter avec la côte de Bellechasse.

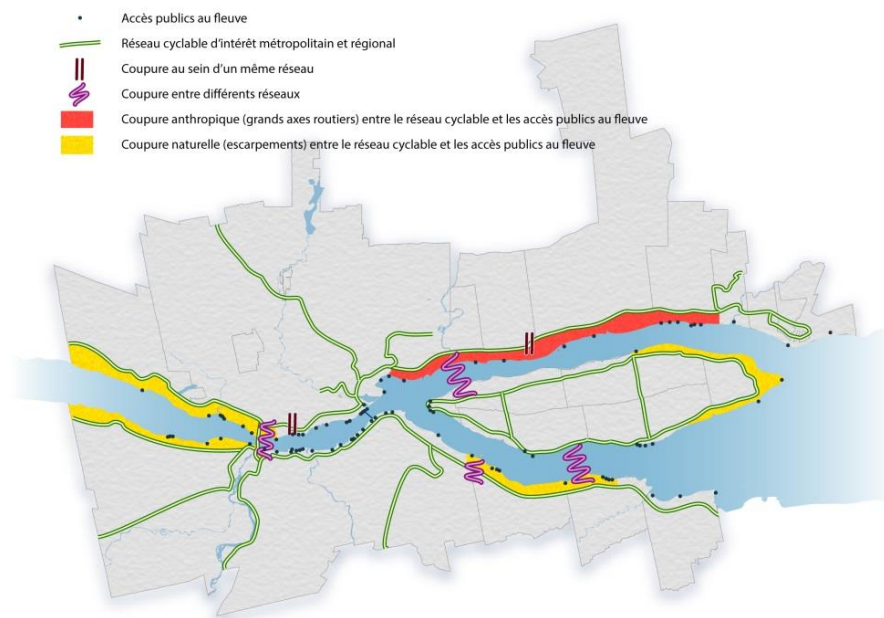
Le schéma d'organisation de la TVB métropolitaine propose l'interconnexion entre les réseaux récréatifs de la zone littorale et des coulées vertes et bleues le long des rivières du Cap Rouge, Saint-Charles, Beauport, Montmorency, Sainte-Anne, Chaudière et Etchemin. Le corridor du Littoral se connecte aux trajets cyclables et pédestres du parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles. Un parcours cyclable et pédestre relie aussi l'embouchure de la rivière Beauport au parc de la Rivière-Beauport dont la mise en valeur du corridor de la rivière est prévue par la Ville de Québec.

Les connexions récréatives, cyclables ou pédestres, le long des autres corridors de rivières auront à être consolidées. Déjà, la Ville de Lévis planifie le projet de parc régional de la rivière Etchemin avec l'aménagement de pistes cyclables, de ski de fond, de vélo de montagne et de sentiers pédestres sur une distance d'environ 6 km.

À l'instar de Sainte-Pétronille, la création de réseaux piétonniers locaux afin de relier un groupe d'accès au fleuve représentent une opportunité à Sainte-Anne-de-Baupré, Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans, Beaumont et Saint-Michel-de-Bellechasse.



Figure 18 : L'escalier Fagot à Lévis permettant aux piétons de franchir l'escarpement, mais un obstacle pour les cyclistes



Graphique 16 : les principales coupures dans les réseaux cyclables

6. SURVOL DE CAS COMPARABLES

Cette section concerne un survol de projets publics en bordure de plans d'eau, situés au Québec, au Canada, aux États-Unis ou en Europe. Dans de nombreuses villes, les plans d'eau ont fait l'objet d'une forte appropriation publique à la suite de la reconversion de sites portuaires et industriels riverains. Ces cas peuvent servir de sources d'inspirations pour la région de Québec en regard des différentes tendances en termes d'accessibilité et de types d'activités et d'aménagements riverains.

Les cas comparables retenus pour le Canada sont les suivants :

- » Des projets d'accès public aux rives dans la région de Montréal
- » La Waterfront Trail de l'Ontario
- » La stratégie de mise en valeur de la région de Niagara
- » Le projet de reconversion urbaine de la ville de Toronto
- » Les différentes initiatives de la grande région de Vancouver

Aux États-Unis :

- » Le réseau de parcs linéaires de la ville de Pittsburgh
- » Des exemples de parcs riverains dans la ville de New York

En Europe :

- » Les bains publics de la ville de Copenhague
- » La France et ses réseaux fluviaux d'importance



Figure 19 : Type de bateau utilisé par Navettes Maritimes du Saint-Laurent

6.1 La région de Montréal

Faits saillants

- » La Ville de Montréal : 137 km de rives publiques, 80 parcs riverains dont 6 parcs régionaux, 4 plages avec baignade surveillée, un nouveau concept de détente portuaire à la plage du quai de l'Horloge
- » Grâce au Fonds bleu, financement de 23 projets et de 21 km de rives mises en valeur, situés sur le fleuve Saint-Laurent
- » Un suivi de la qualité bactériologique de l'eau en rive disponible sur Internet pour l'ensemble de l'île de Montréal
- » Le développement et la promotion de la Route bleue du Grand Montréal
- » Cinq liens interrives par navette fluviale et un projet de navette utilitaire par la Société de transport de Montréal
- » L'aménagement d'un parc-plage, de deux nouvelles plages et d'un bain portuaire au Vieux-Port

Le fleuve demeure un plan d'eau structurant de la région de Montréal et un élément attractif important. Divers projets de la Ville de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) visent à redonner le fleuve à la population.

6.1.1 Les accès publics au fleuve Saint-Laurent

L'île de Montréal comprend de nombreux accès au fleuve permettant la pêche, la location d'embarcations, la navigation de plaisance, des croisières ou de profiter du caractère naturel de grands parcs et de parcours riverains.

6.1.2 Le suivi de la qualité des eaux

Depuis les années 1970, s'opère le déclin de la baignade avec une dégradation de la qualité de l'eau alors qu'une cinquantaine de plages étaient présentes sur l'île de Montréal dans les années 1950. Un retour au fleuve semble être possible par la mise en place de plusieurs programmes d'assainissement des eaux et de suivi de la qualité de l'eau. Chaque semaine, la Ville de Montréal effectue ses propres tests, en plus de ceux effectués par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Selon la Ville, les deux tiers des berges sont propres pour la baignade.

Chaque année, Montréal produit le Portrait de la qualité des plans d'eau, un bilan environnemental des ruisseaux, plans d'eau intérieurs et accès au

fleuve. L'indicateur QUALO indique la qualité bactériologique des rives et des berges sur l'île de Montréal et précise si la qualité de l'eau en rive est propice aux usages de contact direct avec l'eau, comme la baignade, à une station donnée au cours de la saison. Les résultats peuvent être consultés sur le site Internet du Réseau de suivi du milieu aquatique (RSMA) grâce à une carte interactive présentant le suivi bactériologique des stations d'échantillonnage.

6.1.3. La Route bleue du Grand Montréal

La Ville de Montréal et Accès Fleuve/ZIP Ville-Marie offrent des outils efficaces pour soutenir la pratique d'activités de pagaie sur le fleuve et d'embarcation à rame sur la rivière des Prairies. Ces outils visent le développement et la promotion de la Route bleue du Grand Montréal par la cartographie de 300 km d'itinéraires sur une carte interactive, l'accès à un guide de randonnée avec itinéraires, cartes, emplacement des sites de mise à l'eau, le téléchargement de circuits sur GPS ou l'organisation de l'évènement le Tour de la Route Bleue.

6.1.4 Des services de navettes fluviales

La grande région de Montréal se distingue par l'existence de cinq liens interrives par navettes fluviales sur le fleuve et la rivière des Prairies. Tout en permettant d'éviter les ponts, ces liens mettent en réseau divers circuits pédestres et cyclables ou connectent différents parcs.

Navettes Maritimes du Saint-Laurent, une filiale de Croisières AML, effectue un itinéraire entre le Vieux-Port et le parc Jean-Drapeau sur l'île Sainte-Hélène, avec possibilité de rejoindre Longueuil. Les navettes peuvent transporter jusqu'à 150 personnes et 70 vélos. Depuis 2015, une navette « express » effectue un aller-retour entre le Vieux-Port de Montréal et le parc Jean-Drapeau en 10 minutes seulement.

Croisières Navark offre les navettes fluviales pour les autres parcours :

- » Depuis 2002 entre le parc René-Lévesque à Lachine et le parc de la Commune à Châteauguay, avec une navette pour 48 passagers et 20 vélos
- » Depuis 1995, entre le parc de la Promenade Bellerive à l'est de Montréal et le parc national des îles de Boucherville et l'île Charron
- » depuis 2015, entre Repentigny et Varennes en passant par Pointe-aux-Trembles, grâce au succès du projet-pilote instauré à l'été 2014 dans le cadre du projet « Fleuve à vélo ».

En complément, la Société de transports de Montréal (STM) réalise une étude de faisabilité pour implanter un système de navettes fluviales entre

Pointe-aux-Trembles et le centre-ville de Montréal, avec des navettes d'une capacité semblable aux autobus (environ 50 à 80 personnes), dans la perspective d'un déplacement rapide et efficace d'un mode de transport à l'autre. Le projet pourrait être mis sur pied pour 2017.



Figure 20 : Navette fluviale à Pointe-aux-Trembles

6.1.5. De nouveaux projets de parcs, de plages et d'accès au fleuve associés au Fonds bleu et à la trame verte et bleue métropolitaine

Les municipalités de la grande région de Montréal enclenchent une diversité de projets afin d'améliorer l'accessibilité au fleuve par l'aménagement de plages, de quais, de promenades, de pistes cyclables riveraines ou de parcs. Environ une trentaine de projets verront le jour entre 2016 et 2018.

À partir du Fonds de développement métropolitain (FDM), la CMM soutient financièrement la création d'un réseau d'espaces verts et bleus interreliés grâce aux programmes suivants :

- » Le Fonds bleu

Ce programme pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal Bleu appuie les projets de conservation, de régénération, de mise en valeur et d'accessibilité aux rives et plans d'eaux, en partenariat avec le MAMOT et les municipalités. Depuis 2002, 41,9 M\$ ont été investis dans ce programme.

» La Trame verte et bleue

Ce programme soutient les projets de mise en valeur de milieux naturels, du patrimoine bâti et des paysages à des fins récréotouristiques tout en contribuant aux objectifs de protection des milieux naturels, pour un grand total de 150 M\$ d'investissements en 2013. La TVB vise à augmenter les accès à l'eau à des fins récréatives et au réseau cyclable et navigable métropolitain, tout en soutenant leur développement et en les interconnectant.

Parmi ces différents projets figurent les suivants :

» Le nouveau parc-plage Saint-Laurent à Repentigny

Depuis août 2015, les nouvelles installations du parc permettent de s'adonner à la détente, de pratiquer des activités sportives, de profiter du panorama sur le fleuve et d'une plage urbaine qui, toutefois, exclut la baignade. Ce projet s'inscrit dans la vision de la ville pour se réappropriier le fleuve, l'eau et ses berges et mettre en valeur sa position de presqu'île avec ses 14 km sur le Saint-Laurent.

En complément, le Plan de l'eau, élaboré par la Ville de Montréal pour que la population se réapproprie le fleuve et ses berges pour son 375^e anniversaire en 2017, prévoit des projets tels que :

- » L'aménagement de la plage de Verdun, une plage ouverte à la baignade, intégrée à un parc riverain de 14 km
- » L'aménagement de la plage de l'Est dans Pointe-aux-Trembles selon un concept développé grâce à un concours de design avec promenade, patinoire, jeux d'eau, plage et installations nautiques
- » La réalisation d'un bain portuaire au Vieux-Port pour la création d'un espace de baignade contrôlé dans le fleuve au quai de l'Horloge
- » L'accès aux rives pour la pratique de surf sur les vagues éternelles Guy et Habitat 67

6.2 La Waterfront Trail en Ontario

Faits saillants

- » Un trajet de 1 600 km le long des rives du fleuve Saint-Laurent, des lacs Ontario, Érié et Sainte-Clair
- » Un lien qui connecte 68 municipalités, 405 parcs et espaces naturels et la Route verte du Québec
- » Un corridor récréatif aussi grandement apprécié comme attrait touristique et utilisé par les adeptes de forme physique

- » Un projet initiateur de la renaturalisation des berges du lac Ontario
- » Des objectifs d'amélioration de la qualité de l'eau et des habitats soutenus par plusieurs partenariats avec la Toronto Region Conservation Authority, Environnement Canada et le ministère de l'Environnement de l'Ontario.

À l'échelle provinciale, l'Ontario mise, depuis une vingtaine d'années, sur la reconversion de ses rives afin d'y aménager une piste pouvant être utilisée, entre autres, par des piétons et cyclistes. La *Waterfront Regeneration Trust*, un organisme à but non lucratif, est à l'origine du mouvement de création et de l'engouement pour la *Waterfront Trail for the Canadian Great Lakes and St. Lawrence River*. Son objectif demeure la régénération des rives des Grands Lacs pour y reconnecter la population. Cet organisme souhaite que cette promenade traverse la majorité des écosystèmes présents le long des rives des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent tout en y préservant les activités économiques, historiques et environnementales de chaque communauté concernée. Ce projet s'inscrit dans un partenariat avec tous les paliers gouvernementaux, les municipalités, le secteur privé et les communautés impliquées.



Figure 21 : Plan et localisation de la *Waterfront Trail*

6.3 La vision et les stratégies de la région de Niagara

Faits saillants

- » Une première stratégie de mise en valeur des accès aux plans d'eau, concentrée aux lacs Ontario et Érié sur 135 km de rives
- » Mise en place d'un programme incitatif de 1,8 M\$ dédiés à huit projets des municipalités de Grimsby, fort Érié, St. Catharines et Niagara-on-Lake
- » Une seconde stratégie de mise en valeur dédiée aux autres plans d'eau de la région

La région de Niagara, située entre le lac Érié et le lac Ontario, dessert une population de 427 421 habitants et comprend un territoire avec plusieurs types d'accès riverains : construits, industriels, naturels, ruraux ou urbains. Malgré ses 4 900 km de rives, Niagara fait face à des enjeux d'accessibilité aux cours d'eau. Des propriétaires privés installent illégalement des clôtures limitant l'accès à des plages publiques, des rives subissent de l'érosion et des fosses septiques non conformes contaminent les plans d'eau, du sud de Niagara jusqu'aux plages des Grands Lacs.

Une des priorités du conseil de la région vise à augmenter l'accès aux milieux riverains. Chargé de la gestion de l'eau, le conseil a mis sur pied la *Waterfront Enhancement Strategy*, une stratégie de mise en valeur des accès aux plans d'eau de la région, basée sur les éléments écologiques, culturels et historiques importants. La région se démarque par sa volonté d'améliorer l'accès à ces milieux riverains. Celle-ci prit alors en charge les problèmes d'accessibilité en optant pour la reconversion de ses rives par la régénération naturelle et le réaménagement.

6.3.1 Une première stratégie de mise en valeur des lacs Ontario et Érié

La première phase du programme consiste en une stratégie de mise en valeur des lacs et de leurs accès, la *Lakefront Enhancement Strategy* (LES) afin de guider les décisions et les actions des intervenants municipaux et régionaux et de partenaires, comme la *Niagara Peninsula Conservation Authority* (NPCA).

Le réaménagement du port Dalhousie

Des investissements ont été apportés afin d'améliorer l'aménagement du secteur du port Dalhousie à St. Catharines. Le port est d'une importance historique puisqu'il permet aux bateaux de contourner les chutes Niagara par le Canal Welland. Le réaménagement du parc *Lakeside* en une promenade riveraine, comme partie intégrante de la *Waterfront Trail*,

permet de le relier aux différents points d'intérêt et attractions du quartier. Ce parc, agrémenté d'un ancien carrousel et de mobilier urbain, offre aussi une plage longue de 500 m.

6.3.2 Une seconde stratégie dédiée aux autres plans d'eau

Depuis l'automne 2014 s'enclenche la phase 2 du programme, la *Waterfront Enhancement Strategy* (WES). Ce programme s'applique à toutes les municipalités du territoire pourvues de plans d'eau et non seulement aux lacs Ontario et Érié.



Figure 22 : Carte de localisation de la région de Niagara

6.4 Le projet de reconversion urbaine de la ville de Toronto

Faits saillants

- » Un grand projet, lancé en 1999 par la Ville de Toronto, visant la reconversion des rives d'un secteur portuaire
- » L'objectif était de créer un secteur riverain invitant pour tous en aménageant plus de 1,7 km² de parcs et d'espaces publics, de promenades en rive, d'infrastructures culturelles et touristiques et de développement commercial et résidentiel
- » Les coûts du projet sont estimés à 34 milliards de dollars, soutenus autant par les secteurs publics que privés

Étant considéré comme un des plus grands projets de reconversion urbaine de l'Amérique du Nord, le *Waterfront renewal* de Toronto est né d'une volonté de créer un environnement agréable où vivre, travailler et se distraire. Ce secteur portuaire a été reconverti par l'aménagement d'espaces publics favorisant la mixité des usages, la connectivité avec les quartiers adjacents et la création de nouveaux emplois.

La *Toronto Waterfront Revitalization Corporation (TWRC)*, corporation à but non lucratif, dirige et supervise les projets de reconversion des secteurs riverains du lac Ontario. Elle a d'ailleurs divisé son aire de reconversion en plusieurs secteurs d'intervention afin d'en faciliter la planification et l'application.



Figure 23 : Différents secteurs d'intervention du *Waterfront Toronto* dans le cadre du projet *Toronto Waterfront renewal*

6.4.1 Le secteur d'East Bayfront

Anciennement industriel, le secteur d'*East Bayfront* était plutôt à l'abandon et sous-utilisé. Il fut l'un des premiers à se reconvertir en un quartier dynamique et cette transformation se poursuivra en plusieurs phases pour les 10 à 15 prochaines années. Entouré par le lac Ontario, des parcs et des espaces publics de qualité, le secteur se caractérise par une mixité d'usages et soutient un milieu de vie urbain et durable.



Figure 24 : Maquette du nouveau secteur d'East Bayfront

6.4.2 Le Canada's Sugar Beach

Toujours dans East Bayfront, une grande aire de stationnement où la bordure riveraine n'était pas accessible au grand public est maintenant occupée par un parc nommé *Canada's Sugar Beach*. Ce parc, inauguré en 2010, occupe une superficie de 8 500 m² et offre 225 m de bordure riveraine. Ses visiteurs bénéficient d'une plage urbaine au sable fin, d'un espace multifonctionnel ainsi que d'une promenade. Les installations permettent autant de s'adonner à la détente que de se rafraîchir avec les jeux d'eaux. La configuration de l'espace public multifonctionnelle permet d'accueillir des événements de différentes envergures. Les sentiers piétonniers et cyclables offrent un parcours ombragé prodigué par des

érables matures où il est également possible de profiter de la vue sur le lac Ontario et le parc.

6.4.3 La certification Pavillon Bleu

Pavillon bleu est un écolabel reconnu dans le monde pour la certification annuelle des plages et des marinas selon des critères stricts. Fondée en 1987 par un organisme à but non lucratif du Danemark, cette certification est gérée au Canada par l'organisme *Environmental Defence*. Un total de 33 critères répartis en 4 grandes catégories encadrent la qualité des plages concernant l'éducation et l'information environnementales, la qualité de l'eau, la gestion environnementale et les règles de santé et sécurité.

Parmi les 32 plages et ports de plaisance du Canada ayant reçu cette certification environnementale en 2015, 8 correspondent à plages de Toronto dont 3 font partie des secteurs d'intervention du *Toronto Waterfront renewal*.

6.5 Les différentes initiatives de la grande région de Vancouver

Faits saillants

- » La région de Vancouver est reconnue internationalement pour l'excellente qualité de vie qu'on y retrouve
- » Plusieurs parcs urbains et linéaires ont pour effet de favoriser le transport actif par l'interconnexion de leurs pistes cyclables, dont la Seawall, la Seaside Greenway, la City Waterfront et la North Shore Spirit Trail

6.5.1 La Seawall et le Stanley Park

Au nord-ouest du centre-ville, on retrouve le *Stanley Park*, ceinturé par une promenade en bordure de mer appelée la *Seawall*, qui se connecte également au réseau cyclable de la ville. La digue sur laquelle se retrouve la Seawall a été érigée afin d'éviter l'érosion des berges du *Stanley Park*. Elle peut être parcourue à pied, en vélo ou en patins à roues alignées et offre des voies séparées aux piétons et aux cyclistes.

Cette piste de 9 km donne accès à deux plages (*Second Beach* et *Third Beach*) et permet de profiter de la vue panoramique sur la mer, les montagnes et une majestueuse forêt humide d'environ 400 ha.

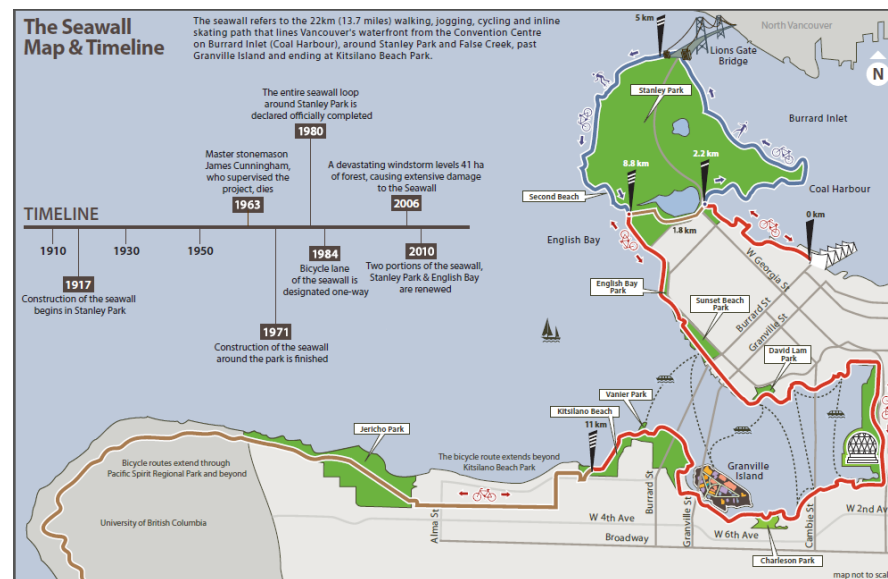


Figure 25 : Plan de localisation du Seawall et les différentes étapes de sa construction

La piste et le *Stanley Park* sont gérés par la Ville de Vancouver, sous la responsabilité du *Vancouver Park Board*, qui a pour engagement de protéger et entretenir le parc. En 2012, une stratégie a été déposée afin d'assurer la pérennité du parc ainsi qu'un plan, le *Stanley Park Cycling Plan*, qui a pour objectif d'améliorer l'accès et les installations pour les cyclistes dans le parc tout en respectant la vision de départ.

6.5.2 Le quartier de False Creek

La *Seaside Greenway* permet particulièrement de relier entre eux différents points d'intérêt du côté nord de la ville tels que le *Stanley Park* et le quartier de *False Creek*. Dans ce quartier, on retrouve, entre autres, l'ancien village olympique ainsi que *Granville Island*.

Le secteur de *Southeast False Creek* a fait l'objet d'un réaménagement en 2013. Officiellement nommé le *Parks and Waterfront at Southeast False Creek*, ce secteur regorge de nombreux parcs et espaces publics riverains et le premier quartier écologique de la ville. Des interventions de renaturation ont été effectuées et agissent comme véritable filtre naturel pour l'eau de ruissellement. La bordure riveraine, constituée d'un parc continu, est devenue un habitat faunique important où une végétation indigène et bon nombre d'espèces aviaires y ont fait un retour. Utilisée par les piétons et les cyclistes, la rive est aussi constituée d'aménagements

permettant la détente, la pratique d'activités sportives, le pique-nique et l'observation faunique.



Figure 26 : Vue aérienne de Southeast False Creek

6.5.3 La ville de North Vancouver et la City Waterfront

La ville de North Vancouver est située sur la rive nord de la baie Burrard, au nord de la ville de Vancouver. Tout le secteur riverain de la ville est en plein réaménagement afin d'y améliorer l'accessibilité à l'ensemble de la population. Certains secteurs déjà aménagés permettent d'assurer le dynamisme de la communauté et offrent des installations de toutes sortes.

En 2005, la ville de North Vancouver a mis sur pied un projet de réaménagement de sa zone riveraine appelé la City Waterfront. La ville désirait alors créer un milieu riverain accessible et dynamique pouvant également supporter les industries portuaires du secteur. Cet espace public offre une vue splendide sur le centre-ville de Vancouver ainsi que sur les montagnes North Shore. La City Waterfront est également devenue un lieu événementiel accueillant des festivals, concerts et activités familiales.



Figure 27 : Esquisse du Waterfront Park

6.5.4 La North Shore Spirit Trail

Parmi l'éventail d'activités et d'infrastructures offertes à l'intérieur des espaces aménagés au sein du *City Waterfront*, on y retrouve une promenade riveraine de 6,5 km permettant de relier les villes de West Vancouver et de North Vancouver. Cette promenade riveraine, la *North Shore Spirit Trail*, est gérée à l'aide d'une collaboration entre les municipalités, les premières nations, les gouvernements fédéral et provincial ainsi qu'une panoplie d'organisations. Piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite peuvent accéder aux différentes infrastructures et destinations de la rive nord de la baie.

La ville s'était donné comme objectif de compléter la *Spirit Trail* sur un horizon de 10 ans, soit de 2007 à 2017. Plusieurs projets sont ainsi en processus de planification. Dans le secteur ouest, un plan de développement a été déposé en 2014 pour le *City's Central Waterfront Area*, soit la partie riveraine comprise entre le *Waterfront Park* et *The Shipyards*. Le plan contenait plusieurs recommandations découlant notamment des consultations publiques et des rencontres entre les différents intervenants concernés par le projet.



Figure 28 : Plan de la *North Shore Spirit Trail*

6.6 Le réseau de parcs linéaires de la ville de Pittsburgh

Faits saillants

- » Située dans l'état de la Pennsylvanie, la ville de Pittsburgh était autrefois reconnue pour son activité industrielle et la pollution qui en résultait
- » Au début des années 2000, divers professionnels se sont regroupés afin d'élaborer un plan directeur visant à mettre en valeur les atouts naturels importants de la ville
- » Des dizaines de millions de dollars ont été investis afin de créer un véritable réseau de parcs urbains mettant en valeur les cours d'eau traversant la ville de Pittsburgh

6.6.1 Le Three Rivers Park

En plein cœur du centre-ville de Pittsburgh et à la confluence des rivières Allegheny, Monongahela et Ohio, se trouve un réseau de parcs urbains publics d'envergure nommé le *Three Rivers Park*. Autrefois occupé par une activité industrielle, ce secteur a fait l'objet d'investissements de 130 M\$ afin d'y faire un réseau de sentiers et d'espaces verts et d'y stimuler le développement à proximité.

Sous la responsabilité de l'organisation *Riverlife*, des partenariats entre les secteurs privés et publics ont permis la réalisation de différents projets. Déjà plus de 80 % d'entre eux sont complétés : le *Point State Park*, le *Allegheny Riverfront Park*, le *North Shore riverfront park*, le *Monongahela Wharf* et le *South Shore riverfront Park*.

Le projet, dont l'échéance est fixée pour 2020, influence déjà la valeur des propriétés à proximité des parcs. Celle-ci a d'ailleurs augmenté de 60 % comparativement à 32 %, au cours de la même période, pour les autres secteurs de la ville.

6.6.2 Le Point State Park

Ce parc, reconnu comme site historique national, est devenu le véritable emblème de la ville de Pittsburgh, malgré sa faible superficie. En plus des espaces gazonnés multifonctionnels, on y retrouve une fontaine d'une hauteur de 45 m ainsi qu'une promenade en rive offrant une vue panoramique sur la ville. La construction de ce parc a débuté en 2007 par la reconversion d'anciennes infrastructures devenues désuètes. Avec un investissement de 35 M\$, la reconversion de ce site demeure le projet de parc urbain le plus important de l'histoire de l'état de Pennsylvanie.



Figure 29 : Vue sur le *Point State Park* à partir du mont Washington

6.6.3 Le Allegheny Riverfront Park

Ce secteur linéaire consistait autrefois en une aire de stationnement bordée d'un trottoir peu invitant le long d'importants axes de circulation. Considérant son potentiel pour de nouveaux espaces collectifs sur les rives de l'Allegheny, une planification, supervisée par un comité constitué de représentants de la Ville de Riverlife, des propriétaires fonciers et d'organismes communautaires, a vu le jour en 2009.

Le parc linéaire d'une longueur de 1,2 km se compose principalement d'une promenade à deux paliers. Le palier inférieur longe la rivière et donne aux utilisateurs un contact direct avec l'eau tandis que le palier supérieur s'intègre davantage au milieu urbain en s'étendant entre deux

grands boulevards (Fort Duquesne et 10th Street Bypass). Ces espaces sont maintenant très appréciés par la communauté et très accessibles. Le parc est d'ailleurs connecté à l'ouest au *Point State Park*.



Figure 30 : Allegheny Riverfront Park

6.7 Les parcs riverains de New-York

Faits saillants

- » La Ville de New York, s'étendant sur des îles et des péninsules, recèle de plusieurs espaces publics en bordure de l'eau
- » Plusieurs d'entre eux, devenus désuets et peu accessibles avec le temps, ont fait l'objet d'un processus de revitalisation et de réaménagement. Ces milieux sont aujourd'hui majoritairement connectés par des promenades, formant un véritable réseau de parcs et de promenades en rives
- » Le processus de revitalisation se caractérise par deux principales démarches : le *New York City Waterfront Revitalization Program* (WRP) et la *Waterfront Vision and Enhancement Strategy* (WAVES)

6.7.1 Le New York City Waterfront Revitalization Program (WRP)

La ville possède un outil de gestion de ses zones riveraines, le *New York City Waterfront Revitalization Program* (WRP). Ce programme vise à concilier le développement économique, la protection de l'environnement et l'accessibilité des secteurs riverains. Il permet, entre autres, de coordonner et de prioriser les actions et décisions les plus appropriées dans ces secteurs. Pour ce faire, les milieux de la zone riveraine sont soumis à un cadre réglementaire spécifique et certaines actions discrétionnaires et projets doivent préalablement passer par un processus de conformité aux politiques et à la vision du WRP.

Le WRP fait partie intégrante des programmes supérieurs de gestion des rives. Les actions enclenchées par les paliers gouvernementaux supérieurs qui peuvent contrevenir aux politiques du WRP doivent être révisées pour respecter la concordance avec le programme local de gestion des secteurs riverains. Au niveau national, on retrouve le Coastal Zone Management Act (CZMA) et l'état de New York possède le New York's Coastal Management Program (CMP).

6.7.2 La Waterfront Vision and Enhancement Strategy (WAVES)

En 2010, la Ville de New York s'est dotée d'une nouvelle stratégie de planification de ses zones riveraines nommée *Waterfront Vision and Enhancement Strategy* (WAVES). Elle a pour but de reconnecter la population de la ville de New York ainsi que les touristes avec les différents plans d'eau et ses secteurs riverains. La mise en valeur des voies de transport navigables, des activités récréatives ainsi que des habitats naturels sont aussi pris en considération. En plus des investissements publics et privés reçus, le contrôle du zonage en bordure de l'eau s'est avéré efficace dans la création d'espaces publics en rive.

Cette stratégie s'articule à travers deux éléments. D'abord, une vision 2020 qui définit les orientations pour les 10 années suivant sa publication (2010 à 2020) et identifie les différentes mesures afin d'améliorer l'accessibilité en rive. Un agenda dresse des priorités d'intervention par trimestre. Il constitue également l'engagement de la ville dans la transformation de son milieu riverain, chacune des priorités étant dictée selon les huit objectifs de la vision 2020. Pour chacun des projets, les montants alloués, les organismes impliqués, l'échéancier et les moyens de mise en œuvre sont indiqués. Un suivi est également assuré par la publication de rapports annuels.

6.7.3 East Side Waterfront Park Esplanade

Plusieurs projets d'espaces publics en rive découlent de la WAVE. C'est le cas de la *East River Waterfront Esplanade*, une promenade de 3,2 km qui permettra de relier le *East Side Waterfront Park* sur la rive est de l'île de Manatthan au *Battery City Park* située sur la pointe de l'île. Ayant débuté en 2001, le projet a été fractionné en plusieurs phases de construction. La première, qui fut l'objet d'un investissement de 148 M\$, doit se terminer en 2016. Le projet résulte d'une collaboration entre plusieurs organismes, mais également de la consultation de la population.

Cette promenade permet d'assurer une meilleure connectivité en favorisant le transport actif dans *Lower Manatthan* et *Lower East Side*, mais permet également à la population de profiter de la zone riveraine par les installations qui y sont aménagées. En effet, la promenade rejoint le réseau cyclable de Manatthan, la *Greenway*, et est accessible par un service de traversier qui permet de relier *Lower Manatthan* à différents quartiers de Brooklyn et du Queens. De plus, elle se caractérise par l'utilisation de lampadaires à faible consommation d'énergie, des équipements aux matériaux durables et recyclés et la récupération de l'eau de pluie et de ruissellement.



Figure 31 : East River Waterfront Esplanade

6.7.4 Le Battery Park City et le Hudson River Park



Figure 32 : Battery Park Esplanade

Le Battery Park City longe la pointe ouest de Manhattan et une partie de la rivière Hudson. Petits parcs, terrains de sports et jardins ponctuent une promenade piétonne et cyclable, agrémentée de plusieurs points de vue sur la rivière, le port de New York, Ellis Island, le New-Jersey et la Statue de la Liberté. L'organisation à but non lucratif, *The Battery Park City Parks Conservancy (BPCPC)*, est responsable de la gestion et de l'entretien des différents parcs du secteur, qui comptent un total de 36 acres d'espaces publics.

Cette promenade rejoint le *Hudson River Park*, un parc linéaire situé sur la rive ouest de l'île de Manhattan. D'une longueur de 6,4 km, le *Hudson River Park* est considéré comme le plus grand parc après Central Park. Depuis 1999, un investissement total de 350 M\$ provenant du secteur public a permis de reconstruire des quais et d'aménager de nouveaux espaces. En 2011, celui était complété à 70 %.

Le *Hudson River Park Trust* est l'organisme responsable du parc et résulte d'une collaboration entre l'état et la Ville de New York. Celui-ci opère selon le principe d'autonomie financière par les revenus générés au sein du parc soit, par la location de terrains commerciaux, des subventions et des dons. Toutefois, la majorité des budgets de construction proviennent principalement de l'État et de la Ville de New York ainsi que du gouvernement fédéral.

6.8 Les bains publics et les plages de Copenhague

Faits saillants

- » La ville de Copenhague, capitale du Danemark, est reconnue pour ses initiatives en termes de développement urbain durable
- » Dans le désir d'être de plus en plus attractive, la ville offre de nombreuses opportunités pour les activités extérieures, faisant de la population Copenhaguoise une des plus actives de la planète
- » Parmi ces espaces publics, s'y trouve un système de bains portuaires à Island Brygges, à Fisketorvet (Havnebadet Fisketorvet) et à Sluseholmen (Koralbadet)
- » Beaucoup d'investissements ont été attribués à l'assainissement des eaux, à la réduction des rejets d'eaux usées ainsi qu'à une meilleure filtration de ces eaux afin d'y permettre la baignade

6.8.1 Les aménagements riverains du district d'Islands Brygge

Le secteur portuaire de Copenhague a été le berceau de nombreux développements et projets urbains dans les dernières années. L'objectif principal visait à redonner un accès public à l'eau et à transformer le secteur en un lieu de rencontre attractif.



Figure 33 : Vue aérienne du site d'Islands Brygge et du Harbour Park

Le premier bain public dans le secteur d'Islands Brygge a été ouvert en 2002 dans un bras intérieur de la rivière Øresund. Une fois l'eau reconnue

comme suffisamment propre pour la baignade, des installations temporaires ont permis aux habitants d'établir un premier contact avec l'eau. De plus en plus populaires, ces installations ont été déplacées plus au sud dans le quartier *Fisketorvet* et une nouvelle zone de baignade permanente a été aménagée. On y retrouve aujourd'hui une promenade piétonne, de nouveaux logements ainsi qu'un bain public. Des installations permettent même de profiter de la baignade lors de la saison hivernale en offrant des bains thermaux, un sauna et une plateforme avec vue sur le port. Les piscines peuvent accueillir jusqu'à 600 nageurs; cette capacité est d'ailleurs souvent atteinte lors de chaudes journées d'été. Tout ce secteur se retrouve connecté au *Harbour Park* qui longe la bordure riveraine. On y trouve d'ailleurs quelques vestiges des activités maritimes.



Figure 34 : Bain public du Kalvebod Bølge (Kalvebod Wave)

6.8.2 Kalvebod Brygge et sa promenade sur passerelle

Depuis 2013, un nouvel espace public, le *Kalvebod Brygge*, est aménagé sur la rive nord du bras intérieur du secteur portuaire et attire une clientèle variée. Installée à même la surface de l'eau, une passerelle ondulée nommée *Kalvebod Bølge* (*Kalvebod Wave*) rappelle le mouvement des vagues et est aménagée de façon à obtenir un maximum de temps d'ensoleillement. Cet endroit offre aussi des installations permettant la détente, la baignade et les sports nautiques de même qu'une petite scène pour accueillir des spectacles, des rassemblements et des expositions. Une jetée est également aménagée pour des navettes et des excursions en bateau. Ce projet a été réalisé à un coût de 6,8 M\$ canadiens.

6.8.3 La plage urbaine de la baie *Svanemølle*

Depuis l'été 2010, des aménagements permettent de profiter du soleil et d'un contact avec l'eau dans la baie *Svanemølle*. Le site est localisé dans un milieu urbanisé et dans un secteur portuaire, à proximité d'une marina et des logements. Fortement achalandée pendant les journées ensoleillées, la plage de sable blanc devient un lieu de rencontre paisible et convivial en soirée.

Près de la plage, se trouve un quai de 130 m de longueur. Sa forme incurvée permet de plonger dans les eaux de la baie sans entrer en conflit avec les gens s'adonnant plutôt à la détente. Par sa configuration et son design flexible, il est même possible d'ajouter d'autres plateformes et plongeurs à la jetée, au besoin. La promenade longeant la plage a aussi été réaménagée en y implantant de nouvelles installations sanitaires et des supports à vélo. Afin d'assurer une eau propre à la baignade, l'eau d'un réservoir souterrain, muni d'une lumière ultraviolette, fait l'objet un traitement efficace sans utilisation de produits chimiques permettant d'éliminer les bactéries.



Figure 35 : La plage urbaine de la baie *Svanemølle*

6.9 La vallée du Rhône

Faits saillants

- » Le Rhône et son bassin versant correspond au quart du territoire français en occupant une superficie de 69 500 km²
- » Ce fleuve a été aménagé dès la première moitié du 19^e siècle pour améliorer la navigabilité. En 2003, le Rhône et ses affluents subirent des crues importantes générant des inondations dévastatrices
- » Cet évènement amena l'État et les gestionnaires du cours d'eau à définir des objectifs de mise en œuvre d'un développement durable pour pallier aux impacts des changements climatiques, de l'occupation des rives et des conflits d'usages en résultant

6.9.1 Le plan Rhône

Mis sur pied en 2007, le plan Rhône permet de concilier l'exploitation du territoire, la préservation du milieu naturel et la qualité de vie de ses habitants. Ce plan vise la réappropriation du fleuve par les riverains tout en assurant son développement économique durable. Il se décline en six volets thématiques interreliés : culture et patrimoine; inondations; qualité des eaux, ressources et biodiversité; énergie; transport fluvial et tourisme. Les sources de financement pour la réalisation du plan proviennent autant des secteurs publics que privés et s'élèvent à environ 1 milliard de dollars canadiens.

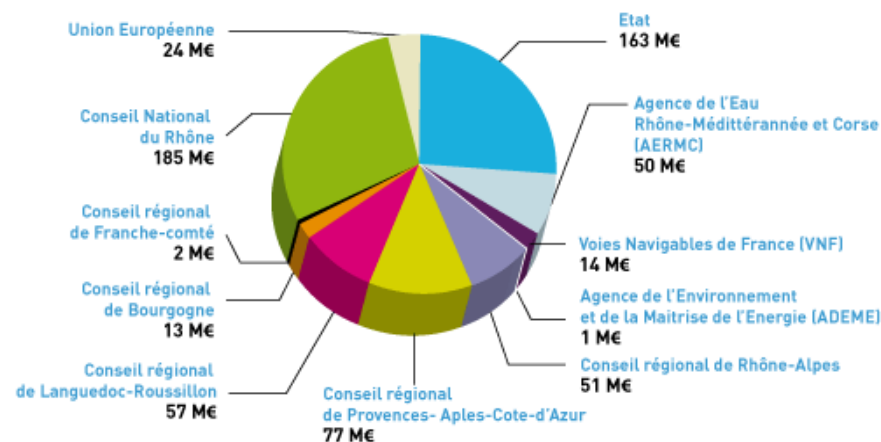


Figure 34 : Répartition du financement par les différents acteurs engagés dans le Plan Rhône

Le Plan Rhône se poursuit à travers une nouvelle stratégie pour la période 2015-2020. La réappropriation des rives et l'attractivité du territoire demeurent des objectifs importants à atteindre, mais le plan s'oriente maintenant vers la création d'un sentiment d'appartenance et la mise en place d'actions de sensibilisation, d'éducation et de communication.

6.9.2 La véloroute ViaRhône

Le volet Tourisme du Plan Rhône a pour objectif d'en faire une destination valorisant le cadre de vie des riverains. Pour ce faire, on a procédé à l'installation d'équipement d'accueil, à la mise en place ou la réhabilitation de quais et de haltes nautiques, à l'aménagement et la connexion d'itinéraires fluviaux ou terrestres ainsi qu'à la création et au développement d'activités périphériques au fleuve. À la fin de l'année 2011, 75 opérations avaient été approuvées et évaluées à un coût d'environ 1,8 milliard de dollars canadiens. La mise en place de la ViaRhône constitue une des actions structurantes soutenues dans le cadre de ce volet.

Axe cyclable d'envergure rendant le fleuve et ses rives accessibles à ses utilisateurs, la piste de 815 km permet de découvrir les milieux naturels, le patrimoine, les paysages et la gastronomie du Rhône. Les acteurs responsables de sa mise en œuvre visent à y connecter la piste cyclable du lac Léman en Suisse jusqu'à la mer Méditerranée, le tout devant être complété pour l'année 2016.



Figure 36 : Tronçon de la véloroute ViaRhône

Les acteurs du milieu ont su susciter un intérêt autour de ce parcours en lançant une stratégie de promotion et la création d'un comité d'itinéraire. Un site Internet a également été mis en ligne, offrant une foule d'informations pertinentes sur l'itinéraire et les activités pouvant être pratiquées tout le long du parcours.

6.10 La région de Bordeaux

Faits saillants

- » La ville de Bordeaux s'est développée autour de la Garonne, forgeant par le fait même l'identité de leur population
- » Au cours de la deuxième moitié du 20^e siècle, peu de liens existaient entre la population bordelaise et le fleuve. Les activités portuaires ayant été relocalisées, les rives du fleuve ont pu être réaménagées, faisant place à des espaces publics mettant en valeur le cours d'eau et sa biodiversité
- » Bordeaux est en processus de réaménagement continu depuis une vingtaine d'années, ce qui a eu pour effet de créer de multiples espaces publics intégrant le fleuve à la vie urbaine

6.10.1 Les projets urbains

En 1995, un premier projet urbain a été élaboré dans le but de recentrer l'agglomération sur le centre-ville et de relier les deux rives du fleuve par la mise en place d'un tramway. Ce réaménagement a créé un véritable espace public vivant en bordure du fleuve. La rive gauche des quais s'étend sur plus de 4,5 km et plusieurs espaces publics et éléments d'intérêt renforcent le dynamisme des lieux. Ces quais, maintenant reconnus comme l'un des patrimoines urbains les plus remarquables au monde, font partie intégrante de l'ensemble urbain exceptionnel inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le plus récent projet a été déposé en 2013 (2030 : vers le Grand Bordeaux, du croissant de lune à la pleine lune), toujours dans l'optique d'apporter un cadre de vie de qualité aux habitants de Bordeaux. La ville continue de soutenir et de mettre en place des projets en faveur des modes de transport alternatif, particulièrement dans une relation de proximité avec le fleuve et ses plans d'eau. Le nouveau projet urbain s'oriente autour de la bordure fluviale qui permet de connecter et d'unir les différents secteurs du centre-ville. La Ville de Bordeaux désire prolonger la promenade pour en faire une boucle d'une longueur de 10 km et un véritable parcours récréatif et utilitaire.

6.10.2 La rive gauche de la Garonne

Depuis juillet 2006, la Ville de Bordeaux possède le plus grand miroir d'eau au monde avec ses 3 450 m² de superficie. Situé en bordure de la Garonne, à la place de la Bourse et réalisé lors du réaménagement des quais, il en constitue l'élément central. Fonctionnant tous les jours durant l'été, la dalle de granit recouverte d'eau stagnante crée un effet de miroir en alternance avec un effet brouillard pouvant atteindre une hauteur de

deux mètres. Un système sous-jacent récupère et traite l'eau. L'esplanade se poursuit en une piste piétonne et cyclable, encadrée par deux grands espaces aménagés de plantations basses, soit le Jardin des Lumières.

Au-delà de ce secteur, une promenade continue en bordure du fleuve permet de rejoindre les ponts et de traverser sur la rive droite du cours d'eau. L'inauguration du parc des Sports Saint-Michel en 2009 a permis de conclure le programme d'aménagement des quais. Avec une surface de 5,5 hectares, il offre des aires de promenade et de détente ainsi que des installations sportives agrémentées d'une allée piétonne en bois et d'une piste cyclable.



Figure 37 : Miroir d'eau de Bordeaux

6.10.3 La rive droite de la Garonne

L'appropriation de la Garonne se poursuit sur la rive droite par différents projets, tels que l'aménagement du parc aux Angéliques. Devant se terminer en 2017, ce projet est inclus dans la Zone d'aménagement concerté (ZAC) de Garonne-Eiffel, une porte d'entrée où l'on planifie une densification ainsi qu'une mise en valeur des paysages et des vues sur la Garonne. Le parc aux Angéliques deviendra le projet central de cette stratégie, permettant un maillage d'espaces verts structuré en bordure du fleuve. Il permettra également de boucler la promenade fluviale reliant les deux rives.



Figure 38 : Aperçu des premiers aménagements apportés dans le parc des Angéliques

6.10.4 Les navettes fluviales

Le réseau de Transport Tram et Bus de Bordeaux Métropole (TBC) dessert les 28 communes de la métropole de Bordeaux. Depuis 2013, un service de navettes fluviales, intégré à ce réseau, offre quatre escales permettant de relier les deux rives. Tous les titres TBC donnent accès au réseau de navettes fluviales et ceux-ci sont également connectés au service de tramway. Les deux bateaux-bus, surnommés « BatCub », sont équipés de moteurs hybrides et permettent autant d'effectuer des déplacements utilitaires que de profiter de la beauté des lieux. Le système de navettes est sous la gestion de la compagnie Kéolis, un opérateur privé, alors que l'exploitation et l'entretien sont réalisés sous délégation par une agence événementielle.



Figure 39 : Navette fluviale « BatCub » permettant de relier les deux rives de la Garonne

CONCLUSION

À l'instar de villes canadiennes, américaines ou européennes, les accès au fleuve de la zone de Québec mettent en contact la population avec des milieux riverains et encouragent la pratique d'activités récréatives.

De Saint-Augustin-de-Desmaures à Cap-Tourmente, de Lévis à Saint-Michel-de-Bellechasse, les 268 km de rives de la zone de Québec comptent 89 accès publics existants au fleuve. Cet inventaire dénombre respectivement 25 accès au fleuve dans l'agglomération de Québec et la Ville de Lévis, et 13 accès pour chaque MRC. L'agglomération de Québec et la Ville de Lévis se distinguent par la présence d'accès au fleuve de plus grande envergure et dotés d'une bonne diversité d'équipements. Près de la moitié des sites constituent des accès primaires au fleuve en permettant un accès physique à l'eau. Plus du tiers correspondent à des accès tertiaires qui établissent un contact visuel avec le fleuve. Les autres sites s'avèrent des accès secondaires, destinés à la mise à l'eau d'embarcations. Les accès répertoriés se déclinent en huit catégories différentes où prédominent les parcs et espaces verts. S'y ajoutent des plages et anses, des quais et jetées, des promenades en rive, des sites d'intérêt historique, des rampes de mise à l'eau, des infrastructures et des parcs nautiques.

L'ensemble des sites dote la région d'une panoplie d'activités récréatives, nautiques et terrestres. Ils expriment un large éventail d'usages, d'ambiances et de modes d'appropriation du littoral avec des lieux aussi contrastés que le terminal de croisières près du Vieux-Québec et la pointe d'Argentenay, isolée et ouverte sur l'immensité du paysage de l'estuaire. Près de la moitié des sites donnent accès à la Route bleue, une voie navigable pour le kayak de mer, qui connecte la région de Québec à Portneuf et Charlevoix. Une offre importante permet la pratique de la bicyclette et de la marche en reliant plusieurs accès aux réseaux cyclables, métropolitains et régionaux, et à des réseaux pédestres locaux.

Mais la réelle proportion de rives accessibles au fleuve n'atteint que 11 % des 286 km de rives de la zone de Québec. Pour le tiers des sites, l'expérience de contact avec l'eau gagnerait à être mise en valeur, car le visiteur accède au fleuve par un sentier non aménagé. Par ailleurs, de plus en plus de pressions s'exercent pour promouvoir la baignade surtout à Québec. Seule la MRC de Bellechasse se distingue avec la présence de trois sites où la baignade est permise. Ailleurs dans le monde, des villes comme Copenhague innovent en offrant une expérience urbaine unique avec des bains portuaires au centre-ville dont la qualité de l'eau est contrôlée. Montréal s'en inspire en proposant des bains portuaires dans

son Plan de l'eau et rend accessible à tous, sur Internet, les résultats sur la qualité de l'eau des stations autour de l'île. Pour sa part, Toronto adhère au programme, Pavillon bleu, pour la certification de ses plages, un écolabel de haut niveau reconnu internationalement.

La majorité des accès au fleuve s'avère d'un état jugé de très bon à excellent. La région de Québec compte des sites dont l'esthétisme, la signature architecturale et la qualité répondent à de hauts standards de design. Que l'on songe à la promenade Samuel-De Champlain, à l'agora de la Pointe-à-Carcy, à la nouvelle gare fluviale de Lévis ou, à une plus petite échelle, au parc de l'anse de Boischatel, ces équipements publics de première qualité favorisent l'appropriation et l'utilisation des rives par les citoyens. Toutefois, plusieurs accès ont besoin d'améliorations pour y accueillir la clientèle et en rehausser la qualité. Ceci sans compter les projets d'envergure à venir pour le bassin Louise, la Baie de Beauport, le quai de Sainte-Anne ou le projet du littoral est.

Pour la quasi-totalité des accès, le droit d'entrée est gratuit. Toutefois, cette accessibilité n'est pas pour autant universelle, car plusieurs sites souffrent de contraintes majeures pour les personnes à mobilité réduite. La topographie, si caractéristique de la région avec ses escarpements, devient une contrainte notable dans la connexion des accès au fleuve avec des cœurs villageois ou des noyaux denses de population. De grands axes de transit et le fleuve lui-même constituent des barrières physiques entre certains quartiers et accès. Ailleurs, à Montréal, Vancouver, New York et Bordeaux, des navettes fluviales servent à l'interconnexion des réseaux cyclables et enrichissent l'offre touristique.

Selon les grandes tendances, plusieurs villes situées au bord de plans d'eau au Canada, aux États-Unis et en Europe développent le contact avec l'eau et aménagent des réseaux multifonctionnels riverains d'envergure. Mais surtout, ils fondent leur démarche sur une approche globale basée sur une vision régionale.

De secrets bien gardés à des sites d'envergure, les accès publics au fleuve de la région de Québec constituent des lieux uniques favorables à l'appropriation du fleuve par la population. Ils contribuent à la qualité des milieux de vie et à l'attractivité de la région. Déjà, les divers constats suscitent des pistes d'action vers un projet métropolitain à intégrer aux dossiers de la trame verte et bleue métropolitaine et de la Table de concertation sur la gestion intégrée du fleuve Saint-Laurent.

