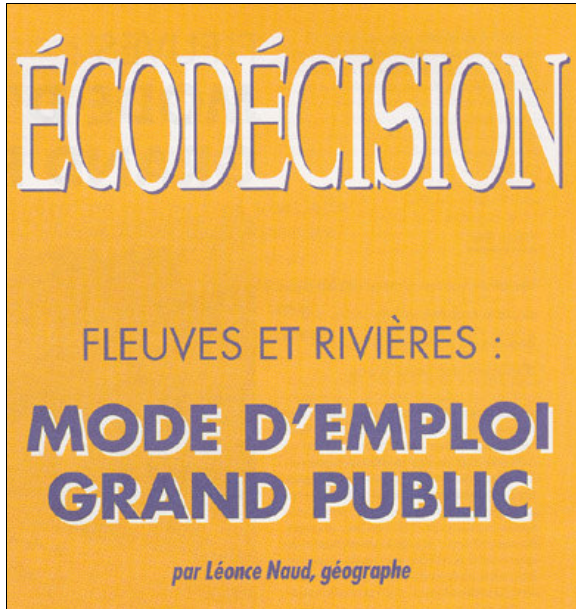


Les aménagements et accès en rives doivent désormais répondre aux besoins de toutes les catégories d'usagers des plans d'eau



Trouver les moyens pour franchir, aborder, utiliser les bords de mer, de fleuve, de rivière ou de tout autre plan d'eau est un défi qui, depuis des millénaires, stimule l'imagination humaine et suscite le progrès.

Quais, estacades, berges ou plages aménagées, plans inclinés, escaliers, pontons et jetées-promenade, brise-lames, pierrées, bassins, phares...les réalisations humaines qui ont visé à établir une relation toujours plus sûre, plus productive ou plus agréable avec l'élément liquide sont innombrables.

Par ailleurs, une jetée, un quai, un bassin, un brise-lames sont des équipements lourds et structurants qui, à toutes fins pratiques, sont éternels au regard de la durée d'une vie humaine. Il importe donc que de telles infrastructures publiques soient conçues en fonction des besoins de demain plutôt que de ceux d'hier, qu'elles répondent au mieux aux besoins et aspirations de l'ensemble de la population et qu'elles répartissent de la façon la plus efficace possible une ressource rare – l'accès et l'usage de l'eau – entre toutes les catégories concurrentes d'usagers présents et à venir. Les aménagements doivent aussi favoriser la diversité, la durabilité et la santé des écosystèmes: milieux physiques, populations animales, communautés humaines et leurs activités économiques.

Une inimitié millénaire

Partout dans le monde, l'urbanisation s'accélère et cette concentration de l'humanité dans les grands centres urbains représente un véritable enjeu de société. Le devenir des villes pose naturellement la question de l'accès et de l'usage des fleuves et autres plans d'eau par des masses grandissantes de population. Or, ce n'est que tout récemment – et en quelques pays seulement – que les cours d'eau situés en milieux urbains voient s'estomper leur caractère traditionnel de véritables malédictions liquides pour devenir des atouts précieux de développement. Des philosophies et des pratiques millénaires d'ingénierie publique se trouvent ainsi remises en question.

Depuis toujours, en effet, un bon urbanisme a assumé que la meilleure place pour un cours d'eau non navigable, c'est dans un tuyau. Il y a près de 2000 ans, l'écrivain romain Pline le Jeune s'adressait à l'empereur Trajan :

« La cité d'Amastris, Ô Maître, est riche d'une place très vaste et très magnifique. Toutefois, l'un de ses côtés est bordé de quelque chose qui a le nom de fleuve et qui n'est, en fait, qu'un épouvantable cloaque, aussi honteux par son aspect repoussant qu'infect par son odeur immonde. Pour ces raisons, il n'est pas moins important de le couvrir par mesure d'hygiène que par souci esthétique ».

Vecteurs de contagion, causes d'inondations catastrophiques, voies propices aux coups de mains ou aux invasions, les cours d'eau – et parfois aussi leurs riverains – ont souvent eu mauvaise réputation

Quoique de telles situations ne soient nullement de l'histoire ancienne en bien des endroits de la planète, les progrès réalisés par les sciences du vivant au cours des dernières décennies posent un dilemme au niveau de la prise de décision publique en matière d'aménagement. D'une part, il apparaît parfois écologiquement nécessaire, bien que difficilement réalisable en pratique, de remettre graduellement fleuves et cours d'eau dans leur état d'origine. D'autre part, la régénération même très partielle d'écosystèmes fluviaux augmente aussitôt les rangs d'utilisateurs traditionnels ou nouveaux, lesquels ne tardent pas à exercer une pression accrue sur la ressource.

Les principes de base en infrastructures riveraines

Favoriser – si nécessaire avec des fonds publics – l'accès et l'usage des fleuves, rivières, lacs et autres plans d'eau par l'ensemble de la population d'un pays constitue l'un des fondements les plus sûrs de progrès économique et social. En plus des ports militaires, commerciaux ou des marinas, ouvrages côtiers à accès contrôlé, réservés en pratique aux travaux ou à la jouissance de membres de corporations privées, un État juste et prévoyant verra à mettre en place des structures riveraines d'accueil destinées à des usages accessibles au grand public et d'intérêt pour ce dernier.

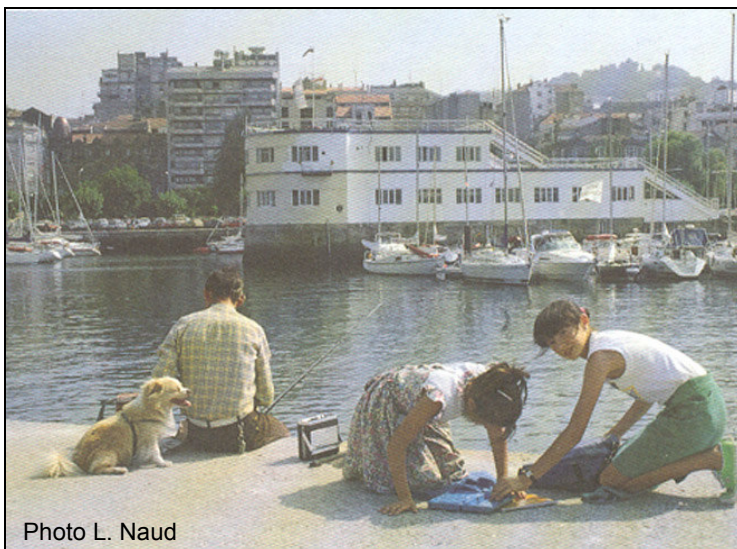


Photo L. Naud

**La pêche en ville :
une activité familiale**

(Vigo, Espagne)

Par exemple, au cœur des villes, il convient de récuser avec force cette conception réductrice selon laquelle un « accès » à l'eau se résume à un trottoir ou à un quai sur lequel le public ne peut que déambuler, parfois littéralement coincé entre un parking ou un édifice et une surface liquide en contrebas, cette dernière inaccessible pour quelque usage que ce soit. De tels déambulateurs tristes seraient d'ailleurs inadéquats même pour des populations animales utilisatrices d'un point d'eau, car la surface liquide elle-même demeure interdite.

Dans le cas de plans d'eau urbains, l'accès à l'eau, entre autres, veut dire présence en plusieurs endroits d'escaliers, de gradins, de surfaces et de plans inclinés, de pentes qui permettent aux gens d'atteindre l'eau, d'y toucher, voire d'y entrer et d'en ressortir, bref de l'utiliser. La plupart de ces usages publics nécessitent l'utilisation de terrains riverains assez vastes adjacents aux plans d'eau. C'est pourquoi l'érection de bâtiments à ces endroits est généralement perçue comme contraire à l'intérêt public.

Dans l'avenir, les progrès accomplis dans la dépollution et la régénération des cours d'eau se traduiront en outre par un retour de la pêche en ville à partir de rives ou de quais ainsi que par un développement de la baignade, spontanée ou organisée. Mentionnons ici les réalisations fort populaires de Montréal et de Barcelone, la première avec la plage urbaine de l'île Notre-Dame, la seconde avec les nouvelles plages post-olympiques, réussites exceptionnelles qui inspirent actuellement d'autres projets grand public ailleurs dans le monde.



Le bassin de la Douane (circa 1958)

Plusieurs ont déjà signalé qu'à l'urbanisation graduelle des littoraux fluviaux correspond en pratique la disparition d'une multitude de voies d'accès aux cours d'eau – la plupart informelles – dont ont depuis toujours bénéficié les populations humaines et animales. En de nombreux pays, les fleuves sont en train de devenir, comme jamais auparavant, fermés à l'accès et à l'usage général. Or, l'utilisation des fleuves pour le commerce, la récréation et le loisir repose géographiquement sur de rares points d'ancrage dispersés ici et là le long des rives, essentiellement des quais, des estacades, des bassins et d'autres ouvrages publics. Il convient donc d'en répartir sagement l'accès et l'usage entre plusieurs catégories concurrentes d'utilisateurs, aussi bien aujourd'hui que pour les générations futures.

Comme c'est le cas pour d'autres équipements de même nature, la rentabilité économique et sociale d'infrastructures riveraines est fonction de leur polyvalence et de leur aptitude à satisfaire l'éventail le plus diversifié possible des goûts et des besoins du plus grand nombre d'utilisateurs, qui pourront aussi être les clients des prestations offertes sur les lieux. Il tombe sous le sens qu'une installation planifiée pour ne répondre aux besoins que d'une seule catégorie d'utilisateurs – à la façon des marinas – ne répond pas aux critères économiques, qui prescrivent de répartir de la façon la plus efficace possible des ressources rares entre différents groupes concurrents d'utilisateurs pour atteindre un maximum de rentabilité.

Vers une polyvalence des rives

À l'aube de l'an 2000, rades et bassins fluviaux trouveront leur rentabilité en offrant une polyvalence de services. Jeux aquatiques, baignade, pêche récréative, location de voiliers, forfaits de pêche, bateaux d'excursions et de plaisance, tous solliciteront l'usage de ces plans d'eau protégés. Rives artificielles, digues et jetées-promenade seront conçues expressément pour en favoriser l'accès et l'usage en toutes saisons par le grand public. L'ajout de végétation aux enrochements sera devenue la norme, le génie civil s'inspirant de plus en plus de la nature elle-même.

À ce sujet, il faut suggérer une réflexion sur certaines pratiques actuelles. En effet, ces dernières années, dans le but d'en réduire le coût d'entretien, nombre de quais « traditionnels » se sont vus corsetés dans de prodigieux amoncellements de roches. L'opération ne laisse ordinairement subsister qu'une plate-forme de béton dépourvue de presque toute fonction, attrait ou utilité. Ces zones rocheuses créées de toutes pièces représentent de véritables *no man's land* où devient impossible tout usage humain ou animal de cette fragile zone d'interface entre la terre ferme et un plan d'eau. De nombreux brise-lames ou pierrées construits à la va-vite ces dernières années présentent des caractéristiques analogues.

Comment les enfants de demain pourront-ils aller jouer sur le bord des fleuves comme les générations précédentes ont pu le faire, si les rives en sont systématiquement enrochées, souvent aux endroits précis où elles s'avèrent les plus accessibles au grand public ? Comment pourra-t-on aller se baigner, pêcher à la ligne au milieu de ces gros blocs, dont la seule et unique fonction consiste à briser la force des vagues ? Comment un passant pourra-t-il s'approcher de l'eau, y toucher sans danger ? Comment pourra-t-on amarrer une chaloupe sans crainte de la voir mise en pièces par le premier coup de vent qui pourrait l'amener à donner contre ces rochers ? Comment les arbres feront-ils pour pousser sur la rive comme ils l'ont toujours fait, ombrageant l'eau de leur feuillage ?

Dans l'Empire romain, les ingénieurs construisaient déjà leurs brise-lames « *avec de gros rochers, immergés, entassés et retenus par leur seul poids* ». Par la suite, cependant, « *on couronnait avec d'autre matériel cet entassement de blocs de pierre, de sorte que l'ensemble prenne peu à peu l'aspect d'une île naturelle* » (Pline le Jeune, 1^{er} siècle après J.-C.). On pratiquait donc déjà sous Trajan l'aménagement paysager des enrochements et pierrées, ouvrages rébarbatifs à tous usages ou presque, fort peu écologiques ou mêmes esthétiques. À l'époque, on trouvait important de leur donner un caractère plus naturel et plus accueillant pour les activités humaines.

La régénération des rives urbaines

Il importe de souligner ici l'excellent travail accompli dans la zone métropolitaine de Toronto par la Fiducie de régénération du secteur riverain, lequel a abouti à la formulation de neuf principes dont l'application est susceptible d'améliorer la qualité et la durabilité d'un secteur riverain urbain: propre, vert, continu, ouvert, accessible, utilisable, diversifié, abordable et attrayant. Selon les Torontois, il est nécessaire non seulement d'adapter les infrastructures et les pratiques actuelles aux connaissances environnementales, mais encore de veiller à ce que les nouveaux projets favorisent la santé, la diversité et la durabilité de l'écosystème dans tous ses aspects: milieu physique, collectivités humaines et activités économiques. Dans la mesure du possible, il faut intégrer les objectifs sociaux, écologiques et économiques à l'aménagement du secteur riverain.

Désormais, gérer la régénération des rives urbanisées ou semi-urbanisées, c'est reconnaître l'importance de la diversité écologique et créer des espaces aménagés qui pourront évoluer naturellement tout en répondant aux besoins immédiats et à venir des populations humaines. Ces besoins: pouvoir entretenir des relations sûres, faciles, productives et agréables entre les espèces vivantes et les plans d'eau, en l'occurrence les grands fleuves humanisés.

L'expérience torontoise a amplement démontré qu'un effort sérieux de planification axé sur la régénération de l'écosystème offre de nouveaux points de vue ainsi que des moyens d'action inédits quant à la gestion durable des rives. Par ailleurs, il semble que ce soit surtout en Europe, et particulièrement en France, où l'urbanisme et l'architecture de littoral retrouvent actuellement un souffle nouveau. Quais, jetées, brise-lames y font l'objet d'un regard neuf; il n'y a pas de jetée qui ne soit promise à devenir une jetée-promenade, pas de digue dont on ne vante la beauté et l'accessibilité jusqu'à sa pointe extrême. Nul doute qu'on y installera bientôt des monuments aux Dieux de la Ville comme dans les temps antiques. On se rend compte maintenant que plusieurs aménagements côtiers réalisés durant les dernières décennies s'avèrent de véritables désastres, en particulier ces ports de plaisance baptisés ports-parkings ou ports-béton, dont plus personne ne revendique la paternité architecturale.

L'importance économique et sociale du patrimoine des côtes et rivages fluviaux suscite un intérêt nouveau. Selon Bernard Cadoret, directeur du magazine *Chasse-Marée*: « *Il faut, lorsqu'un visiteur vient sur nos côtes [de Bretagne], qu'il ne passe pas de site bétonné en marina anonyme, mais qu'il se sente au contraire d'emblée dans un pays riche d'histoire et de mémoire, où la côte et les ports sont enracinés dans une identité bien affirmée.* » On entend ainsi favoriser la régénération du tissu économique fondée sur des activités de loisir et de tourisme culturel de qualité.

Si ces deux courants – l'un plutôt nord-américain, l'autre plutôt européen – s'irriguent un jour mutuellement, nul doute que les résultats de pourront qu'être bénéfiques pour les parties en cause.

Léonce NAUD, géographe