

Pour un développement harmonieux Redessine-moi une île

Isabelle Faure

Numéro 73, été 1997

Île d'Orléans : le goût de l'île

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/17009ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Faure, I. (1997). Pour un développement harmonieux : redessine-moi une île. *Continuité*, (73), 35–38.

Redessine-moi une île



Le problème majeur de la banalisation de l'île d'Orléans est l'effritement des caractères insulaire, maritime, agricole et rural.

Pour stopper le phénomène, il faudra redessiner les traits de l'île...

par Isabelle Faure

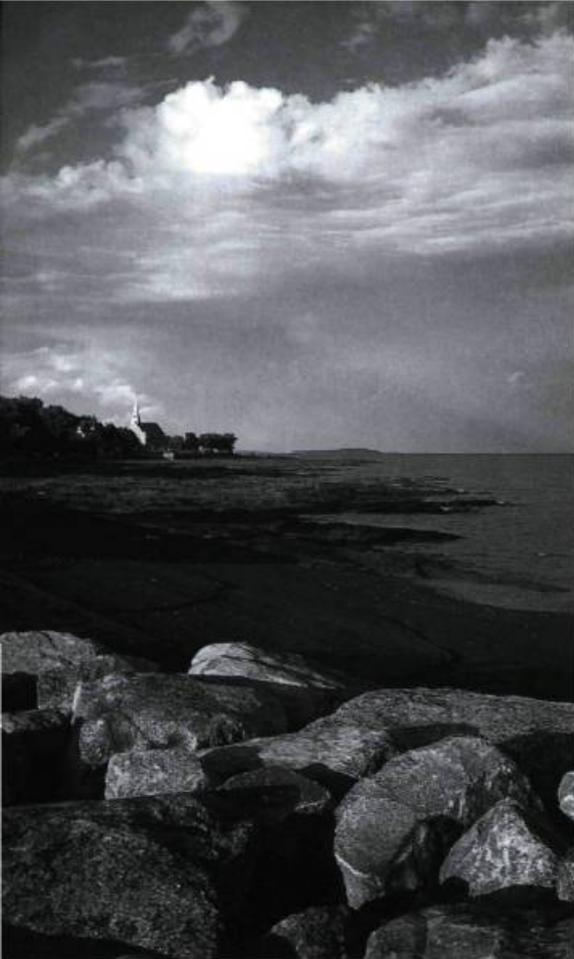
L'île d'Orléans, du fait même qu'elle est une île, a longtemps été protégée de la pression urbaine qu'exerce Québec. La construction d'un pont la reliant à la rive nord en 1935 élimine les contraintes de la vie insulaire. Dans les années 1960-1970, avec la prospérité économique et l'essor de la banlieue, des gens choisissent l'île comme lieu de résidence en raison du cadre de vie rural, champêtre et pittoresque qu'elle propose. Les nouveaux développements sont alors réalisés selon un schéma commun à toutes les banlieues, sans réellement tenir compte des caractéristiques des paysages de l'île. Malgré les efforts déployés — on peut citer le classement de l'île comme arrondissement historique en 1970 et l'établissement de cartes de sensibilité patrimoniale en 1986 —, l'île continue de se banaliser lentement. On peut se demander si l'échec des mesures mises en place ne réside pas dans le fait qu'on se

préoccupait presque exclusivement de l'architecture. Or, la beauté et le charme de l'île d'Orléans se trouvent également dans la variété des paysages et dans l'accessibilité des ressources naturelles (le fleuve, les berges, les espaces boisés, etc.) à des fins de détente et de loisirs. Par conséquent, la prise en compte de l'ensemble des particularités de l'île apparaît aujourd'hui comme la nouvelle voie à explorer pour freiner sa banalisation.

AVANT TOUT UNE ÎLE

Pour le géographe, une île est une terre isolée par l'eau. L'accent est ainsi mis sur l'isolement et sur la limite, limite d'espace, de population et de régénération des écosystèmes. Le pont de l'île d'Orléans a certes effacé la notion d'isolement, mais il n'a pas aboli celle de limite. Cette dernière demeure une contrainte incontournable qui impose plus qu'ailleurs la nécessité de trouver un équilibre entre les espaces humanisés et les espaces naturels dans l'aménagement du territoire.

Pour maintenir la qualité de l'environnement sur l'île d'Orléans, il faut explorer de nouvelles voies et reconnaître les particularités intrinsèques de l'île. Ici un paysage agricole de Saint-Pierre.
Photo : Brigitte Ostiguy



L'accès au fleuve est limité. Il faut renouer les liens historiques entre l'île et le fleuve, remettre en valeur les infrastructures et conserver les traces du passé maritime.
Photo : Luc-Antoine Couturier

Sur le plan géomorphologique, l'insularité se manifeste par des relations complexes entre les établissements humains et l'eau. À l'île d'Orléans, le fleuve, première voie de communication, est l'élément structurant de l'espace : le chemin Royal a été tracé en fonction du littoral et les habitations ont été construites en fonction de la proximité du fleuve. Cette proximité est physique et visuelle du côté sud de l'île, où l'on trouve une plaine littorale, et elle est simplement visuelle du côté nord, en raison de la falaise. L'organisation générale de l'île répond à une polarisation de type centre/périphérie, le centre étant réservé aux espaces naturels, boisés et cultivés, et la périphérie à l'habitation, la vie publique, sociale et religieuse. L'insularité revêt également un aspect mythique. Dans l'imaginaire, les îles représentent un lieu de bonheur, elles appartiennent à notre enfance et évoquent les romans d'aventure de Jules Verne ou les péripéties de Robinson Crusoé.

LA VIE MARITIME

L'île d'Orléans possède d'emblée un caractère maritime lié à l'exploitation de l'environnement marin. L'exploitation maritime de l'île se regroupe à l'origine selon trois types d'activités : le transport maritime, la chasse et la pêche sur les bar-

tures du fleuve et la construction navale. Ces activités ont pour la plupart décliné, voire ont disparu, mais elles subsistent dans la mémoire collective et contribuent toujours à consolider l'identité des villages. Il est donc important d'en conserver les traces ou de remettre en valeur les infrastructures qui y sont liées afin que ce caractère maritime soit lisible.

Dans le domaine du transport maritime, Sainte-Pétronille jouait un rôle majeur d'accès à l'île pour le commerce et la villégiature, par l'intermédiaire du quai Bowen, aujourd'hui abandonné. Des traces majeures de cette activité subsistent dans Saint-Jean. La brique jaune d'Écosse, matériel de lest des navires, est présente de façon constante dans les habitations au cœur du village et au faubourg de la rivière Lafleur. Elle est aujourd'hui encore un élément essentiel du paysage construit de Saint-Jean et accentue son identité.

Du quai de Saint-Laurent partaient les embarcations pour le marché Finlay, grand marché de produits frais de Québec, jusqu'au début du siècle. Du quai de Sainte-Famille, aujourd'hui pratiquement inaccessible, on pratiquait la chasse au canard et à l'outarde, et de celui de Saint-François, un des seuls encore bien conservés, la pêche à l'anguille. Le village de Saint-Laurent était associé à la construction navale (fabrication de navires et hivernage de goélettes), qui nécessite de nombreuses infrastructures, quais, estacades, chantiers, bâtiments, entrepôts. Ces installations sont encore partiellement visibles grâce à l'actuel parc maritime. Aujourd'hui, Saint-Laurent a trouvé une autre image maritime avec la navigation de plaisance et la marina.

TERRE D'ABONDANCE

L'agriculture a modelé les paysages de l'île. Tout d'abord, le territoire a été découpé selon les règles du régime seigneurial en vue de l'exploitation agricole. C'est ainsi que l'île présente de longues bandes parallèles dans le sens nord-ouest/sud-est, de part et d'autre d'une ligne imaginaire, le mitan, sauf dans le cas de Saint-François où les parcelles sont diagonales au mitan.

La nature de l'activité agricole contribue également à la variété des paysages de l'île. Les terres cultivées forment des espaces naturels humanisés dont l'aspect, la couleur, la texture, les perspectives et les contrastes évoluent selon les saisons, la nature des cultures et la taille de

La variété des activités agricoles modèle les paysages de l'île. Une trop grande uniformisation des cultures nuit grandement aux rythmes visuels qui font la beauté des paysages.

Photo : Luc-Antoine Couturier



l'exploitation. En outre, la persistance de cultures dominantes dans certains villages, comme les pommes à Sainte-Famille et les fraises à Saint-Laurent, en marque l'identité.

Enfin, la répartition de l'habitat agricole et les relations qu'il entretient avec la parcelle, le fleuve et le chemin Royal sont des éléments majeurs de la perception des espaces habités de l'île. Des paramètres d'implantation, de construction et d'orientation répondent à des règles séculaires d'aménagement de l'île d'Orléans. Ces paramètres spécifiques à l'île d'Orléans lui confèrent son unicité.

UNE FAÇON D'HABITER

Essentiellement agricole, l'île d'Orléans est plus généralement un espace rural. Le classement de l'île comme arrondissement historique visait d'ailleurs la protection de cette caractéristique, même si les constructions récentes ne sont pas toutes liées à l'agriculture. Ces implantations s'inscrivent en effet dans un espace issu d'une société agricole qui a gravé dans le sol sa vision du monde : un territoire découpé selon les contraintes de l'agriculture, un bâti implanté selon la proximité des terres cultivées et des possibilités d'exploitation de la ressource fluviale.

On retrouve à l'origine deux types d'espaces construits : les habitations villageoises et les habitations hors village. Les habitations villageoises, associées à des activités artisanales et commerciales, forment un système dense qui joue un rôle de centre social, commercial et religieux de la communauté. Les habitations hors village, traditionnellement liées à l'exploitation agricole, forment un habitat très lâche. Ce contraste et les particularités d'implantation qui leur sont associées sont les éléments dominants de la perception du caractère rural de l'île.

À cette organisation traditionnelle se sont ajoutés une implantation de villégiature, essentiellement dans la partie sud de l'île, puis des développements de type périurbain, concentrés dans la partie ouest de l'île. La villégiature est née au XIX^e siècle de l'idée romantique du rapprochement avec la nature. Aussi devait-elle être à l'image du pays et empruntait-elle les caractéristiques locales. La naissance de la villégiature à l'île d'Orléans, dès la fin du XIX^e siècle à Sainte-Pétronille et entre les deux guerres à Saint-Jean et à Saint-Laurent, procède de cette intention.

À partir des années 1960-1970, le déve-



loppement des lieux de villégiature, plus proche du concept de banlieue, adopte des caractéristiques radicalement différentes : ces lieux traduisent un mode de vie essentiellement tourné vers la cellule familiale et non vers l'extérieur comme à l'île ; on opte pour des unités d'habitation reproductibles à l'infini (et donc non intégrées) et sur n'importe quel territoire alors que le mode d'implantation des maisons de l'île est en relation étroite avec l'espace dans lequel il s'inscrit ; la tendance est au regroupement des constructions en lotissements, forme traditionnellement inexistante à l'île, etc. Ce type de développement est donc en totale rupture avec les implantations existantes de l'île.

LE REFUS DE LA BANALISATION

Le problème majeur de la banalisation de l'île d'Orléans est l'effritement des caractères insulaire, maritime, agricole et rural. La proximité visuelle et physique du fleuve, essentielle à la perception de l'insularité, tend à disparaître dans certains secteurs en raison de la privatisation à outrance des berges et de la disparition des quais. La polarité constitutive de l'île (centre naturel/périphérie construite) s'efface progressivement par la construction vers le centre sur les voies de raccordement reliant l'île dans le sens nord-sud. Les infrastructures de l'exploitation maritime, traces physiques permettant la lecture des activités passées, ont en partie disparu. Enfin et surtout, on assiste à la pénétration d'un mode d'implantation périurbain dans un cadre de vie rural, ce qui modifie progressivement les paysages de l'île.

Il faut contrer l'effritement des caractères insulaire, maritime, agricole et rural de l'île d'Orléans. Une série de mesures pourraient être prises pour assurer la pérennité des paysages de demain.

Photo : Brigitte Ostiguy

Retrouver les caractéristiques qui ont présidé à l'édification de l'île apparaît aujourd'hui comme la seule voie qui puisse assurer la sauvegarde du caractère pittoresque de l'île d'Orléans. Quelques pistes peuvent être explorées. Le caractère insulaire présente deux exigences : le contact visuel et le contact physique avec l'eau. Pour le mettre en valeur, il faudrait que les perspectives sur le fleuve et l'accès public à l'eau — aujourd'hui dangereusement compromis dans de nombreux secteurs (Saint-Jean et Saint-Laurent notamment) — fassent partie intégrante des contraintes d'aménagement. On pourrait davantage percevoir le caractère maritime en réaménageant ou en consolidant certaines infrastructures : plages à Saint-Jean, liaison maritime à Sainte-Pétronille, chalouperie à Saint-Laurent. Des activités plus actuelles pourraient être renforcées ou inventées comme la navigation de plaisance à Saint-Laurent, l'observation et l'interprétation du milieu naturel à Saint-François et à Sainte-Famille. Le caractère agricole est quant à lui hérité d'une tradition séculaire de production à deux dimensions, économique et paysagère, qu'il faut encourager dans son dynamisme, sa diversité et sa spécificité locale. Plus généralement, les politiques d'aménagement doivent être conçues dans le cadre d'un espace rural.



Petit coin
enchanteur de l'île.

Photo :
Brigitte Ostiguy

Cela signifie que les règles d'implantation de l'habitat de l'île — les distances et l'orientation des constructions par rapport au chemin Royal, la taille des parcelles, le traitement paysager et l'architecture — doivent devenir les contraintes de l'aménagement actuel.

Isabelle Faure est urbaniste.

Bienvenue – Île d'Orléans

Ouvert de mai à octobre
Open from May to October

Ancien moulin à farine
Old flour mill
(1720)

754, chemin Royal
St-Laurent, Î.O.
G0A 3Z0

(418) 829-3888

Tout au cours de l'été LES VENDREDIS ET SAMEDIS SOIRS musiciens en soirées, UNE INVITATION du Manoir-Saint-Laurent.

Une auberge unique pour une île unique !

Auberge-restaurant **LE CARNARD HUPPE**

2198, chemin Royal
Saint-Laurent, Île d'Orléans, G0A 3Z0

Téléphone : (418) 828-0966
1 800 838-2292
Télécopieur : (418) 828-0966