

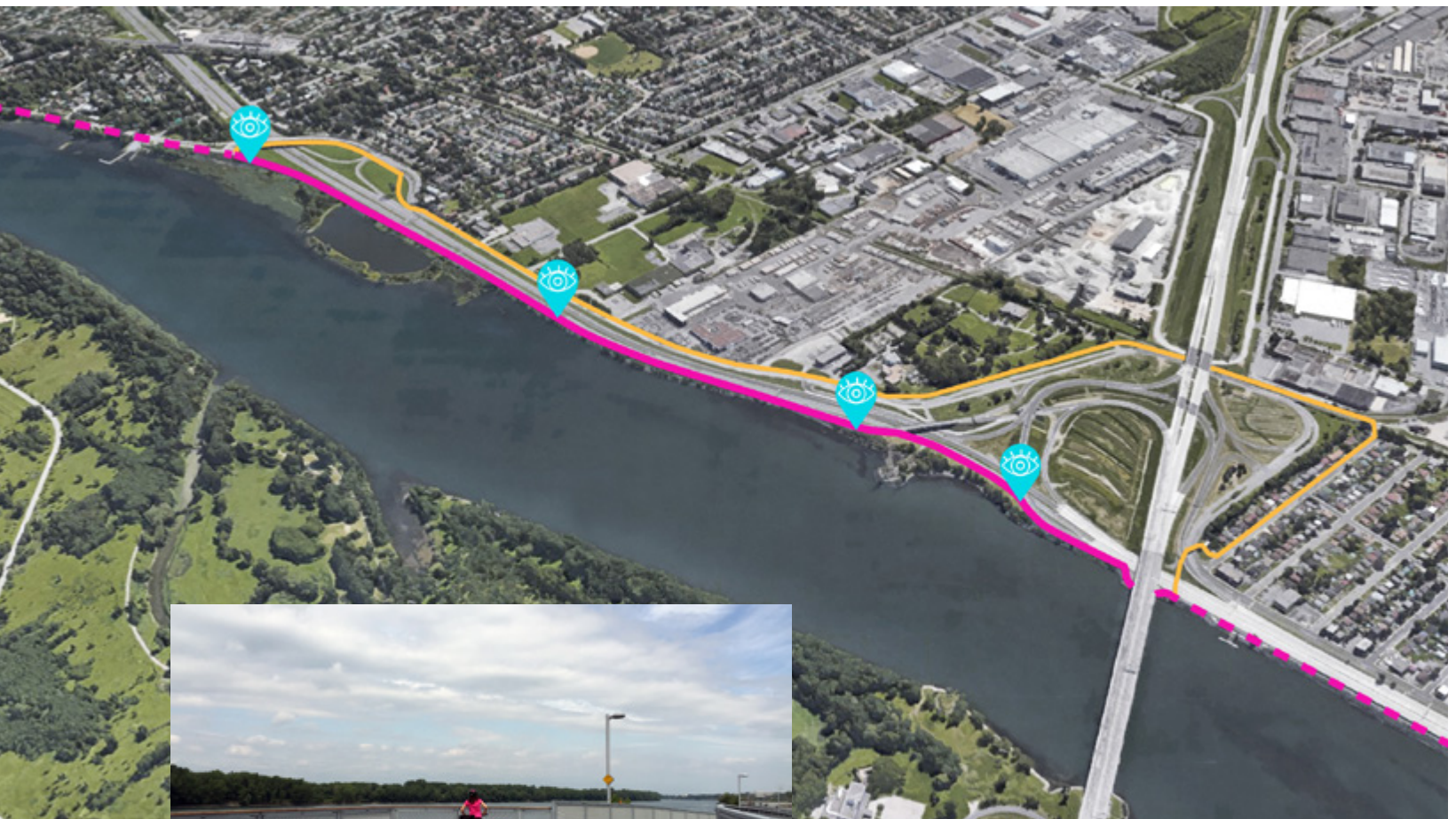


**Mélanie Mignault**  
Architecte paysagiste

# La mobilité active : une expérience sérieusement cool

## Projet de piste cyclable le long du fleuve Saint-Laurent

Vélo, marche et course sont des modes de transport qui gagnent en popularité et prennent de l'ampleur de façon exponentielle avec le développement du réseau. Le nombre grandissant d'utilisateurs ayant pris goût aux transports actifs, qui combinent déplacement et agrément, témoigne d'un réel engouement. Ce phénomène déborde des limites de la métropole, dont le réseau s'étend et connecte avec le vaste territoire de sa périphérie.



Belvédère donnant une vue sur les Îles-de-Boucherville et le clocher de l'Église Sainte-Famille au loin ©NIPPAYSAGE

- Ancien tracé ●
- Nouveau tracé ●
- Belvédère ●

Un grand projet de sentier cyclable et pédestre a récemment été complété, reliant Oka au mont Saint-Hilaire. Ce projet s'inscrit dans une vision encore plus large visant la mise en œuvre de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Mis de l'avant par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), il vise à faire profiter pleinement aux citoyens et aux visiteurs des éléments naturels de la région métropolitaine. Le projet relie de nombreuses destinations, dont quatre grands parcs : les parcs d'Oka, des Îles-de-Boucherville via la navette fluviale du quai de Montarville à Boucherville, du Mont-Saint-Bruno, du réseau des parcs nationaux de la Sépaq, ainsi que le Centre de la Nature du mont Saint-Hilaire. Sur une longueur de 144 km, il relie 17 municipalités tant au nord de Montréal, des paysages riverains de la Rivière-des-Prairies aux paysages emblématiques du parc La Fontaine et du parc Jean-Drapeau, qu'au sud de Montréal, donnant accès aux berges du fleuve Saint-Laurent et aux paysages agricoles.

Ce réseau offre non seulement un circuit de plaisance traversant le territoire, mais un lien de transport actif utilitaire pour relier les municipalités du Grand Montréal. Il dessert au quotidien les utilisateurs sur trois saisons, d'avril à novembre, en offrant de multiples possibilités de transit. Son parcours connecte notamment au réseau de métro de Montréal et à la navette fluviale à partir du port de plaisance Réal-Bouvier à Longueuil, reliant au quai Jacques-Cartier en faisant escale au parc Jean-Drapeau. En assurant une connectivité avec les circuits cyclables locaux,

régionaux et nationaux, des espaces verts et bleus, des secteurs commerciaux, des attraits récréotouristiques et patrimoniaux, des stations de transport en commun et plus encore, ce réseau représente un réel incitatif à opter pour les déplacements actifs!

Dans ce contexte, le projet de piste cyclable et pédestre le long du fleuve Saint-Laurent dont il est question dans le présent article est un maillon bien particulier du circuit dont le réaménagement a transformé radicalement l'expérience paysagère. Il s'agit d'un tronçon de 2,2 km parcourus entre l'accès au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine à Longueuil et le club d'aviron de Boucherville.

L'extraordinaire du projet réside dans le changement du tracé, délaissant l'ancien parcours qui longeait des lieux autoroutiers inhospitaliers, traversant la route 132 par une passerelle avec des escaliers pour ensuite poursuivre en bordure restreinte d'une voie ferrée, en passant par le paysage d'un parc industriel et d'autoroute. Bref, l'ancien tracé n'offrait rien de très pittoresque, sans parler des enjeux de confort et de sécurité! Ce tronçon était résolument inhospitalier et constituait une discontinuité, voire un obstacle dans le circuit cyclable. Le nouveau tracé a su accomplir l'exploit de longer le bord du fleuve Saint-Laurent en surmontant les nombreuses contraintes spatiales et techniques du secteur. Il consolide ainsi non seulement un circuit cyclable, mais rétablit la déconnexion de l'accès humain aux berges du Saint-Laurent résultant, bien entendu, d'une erreur de l'époque où il n'y avait rien de mal à implanter une autoroute dans un paysage naturel de berges. →





Il s'agit d'un projet complexe et délicat qui a nécessité plusieurs étapes et a fait appel à de nombreuses expertises. Compris entre l'autoroute et les berges du fleuve, il devait donc respecter les exigences du ministère des Transports (MDT) et du ministère de l'Environnement (MELCC). La Ville de Boucherville, qui a pris en charge la gestion du projet, a définitivement été un moteur positif pour faire progresser les choses dans un contexte particulièrement contraignant.

Devant s'insérer dans un espace extrêmement exigü compris entre l'autoroute et les enrochements de la berge en forte pente, et contrainte l'hiver par l'impact considérable des glaces, la piste a dû faire l'objet d'une construction majeure. La majorité du parcours, soit 1,7 km, a donc dû être en condition de passerelle sur pieux, laissant seulement 500 mètres aménagés au niveau du sol.

Le revêtement de la piste est construit d'une dalle de béton coulée en place, sans joints pour une qualité de roulement optimale et à albédo élevé pour un maximum de fraîcheur. Les 4 mètres de largeur de piste offrent un vaste espace à partager librement entre piétons, cyclistes et autres utilisateurs. Ouverte aux multiples modes de locomotion dont les planches à roulettes, trottinettes, poussettes, triporteurs, etc., la piste se veut un lieu vivant où cohabite une mixité d'utilisateurs.

La présence d'une importante population de couleuvres brunes, une espèce faunique menacée ou vulnérable au Québec, a nécessité une attention particulière. Pour assurer sa protection, une structure de barrières anticouleuvres a été installée sous les garde-corps afin d'éviter que les reptiles ne se fassent écraser sur la piste! Durant la construction, les couleuvres ont été isolées et conservées dans un hibernacle artificiel avant d'être réintroduites dans leur habitat après les travaux.

Le projet, dans sa matérialité et son expression, est en toute sobriété et concentre ses efforts sur l'expérience de l'utilisateur, la beauté de la séquence paysagère qui lui est offerte et son confort. Une analyse de la séquence paysagère a donc été faite en amont de la localisation du tracé exact de la piste et du positionnement de quatre stations d'arrêt-belvédères sur son parcours. Ces lieux sont stratégiquement situés pour offrir des panoramas saisissants du paysage littoral, intégrant la vue au loin des villes de Montréal et de Boucherville.

**«Le projet, dans sa matérialité et son expression, est en toute sobriété et concentre ses efforts sur l'expérience de l'utilisateur, la beauté de la séquence paysagère qui lui est offerte et son confort.»**

La matérialité brute de l'acier galvanisé marié au bois laissé à l'état naturel, des matériaux d'une grande durabilité et à faible entretien, a été choisie pour faire écho à la palette typique des parcs-nature. En optant pour des matériaux bruts et relativement économiques, une attention particulière a pu être apportée à la construction de l'ensemble de la piste, particulièrement dans les sections en courbes. En effet, pour une continuité du garde-corps dans les courbes, chaque pièce a été produite sur mesure, selon une modélisation numérique; ce détail s'apprécie dans l'expérience du parcours où tout est fluide et continu.

### Données du projet

Avant-projet	NIPPAYSAGE, WSP
Plans et devis, surveillance des travaux	CIMA+
Réalisation des travaux	EBC
Œuvre d'art public	Louise Viger
Clients	Ville de Boucherville, Ville de Longueuil
Chargé de projet	Claude Poirier, Ville de Boucherville
Longueur du lien Boucherville-Longueuil	2,2 km
Coût du projet	19,2 M\$
Inauguration	22 septembre 2017

Pour réconcilier les exigences du site, les normes et les enjeux du paysage, l'acier déployé a été sélectionné pour la construction du garde-corps. L'aspect sécurité a évidemment été un enjeu majeur. Le projet, situé parfois à moins de 2 m de l'autoroute et parfois dans un dénivelé abrupt pouvant aller jusqu'à 10 m du niveau du fleuve, doit assurer la sécurité des usagers malgré les conditions extrêmes. Devant contrer l'escalade par la limitation de la grandeur des ouvertures et éviter les chutes en assurant la hauteur normalisée requise, la construction devait absolument être conçue à toute épreuve!

Une œuvre d'art public lumineuse a été intégrée au projet dans le cadre de la politique d'intégration du ministère de la Culture. L'artiste Louise Viger a réalisé l'œuvre « Petites mécaniques sous un même plumage », répartie sur les quatre belvédères et en symbiose avec le projet de piste cyclable, en insérant dans les ouvertures du garde-corps en acier déployé une spirale de points lumineux en porte-à-faux vers le fleuve.

En somme, allant bien au-delà de la description d'un projet de maillon bien particulier du réseau de transport actif, le présent article est une invitation à vivre, par ce réseau, l'expérience du Grand Montréal, à prendre la voie cyclable comme je l'ai fait l'été dernier et à vivre l'expérience vertigineuse et panoramique du pont Jacques-Cartier pour atteindre la berge de la rive sud du Saint-Laurent et son paysage du littoral, à découvrir le noyau villageois du Vieux-Boucherville et à manger une guédille à la Marina avant de prendre la navette fluviale de Longueuil pour le retour.

Bonne balade! ©



© Stéphane Brügger

Grand Quai du Port de Montréal  
collaboration : Provencher Roy

### NIPPAYSAGE

- Mathieu Casavant
- Josée Labelle
- Michel Langevin
- Mélanie Mignault
- Emilie Bertrand-Villemure
- Claude Cournoyer
- Benjamin Deshaies
- Catherine Blain
- Élisabeth Leblanc
- Pauline Gayaud
- Anouk Bergeron-Archambault
- Chloé Lamontagne-Girard
- Vincent Bilodeau
- Jean-Jacques Yervant