La revue annuelle de
l'Association des architectes
paysagistes du Québec

PAYSAGES

14

L'architecture de paysage au cœur de la mobilité durable

AAPQ

NOUVEAU PRODUIT

Créateur d'innovation

Dalle Madria[MC]

La dalle Madria, rehaussée par Satura, unit parfaitement la robustesse du béton à la délicatesse du bois rustique blanchi. Disponible en Brun Nucari et Gris Cerus, deux nuances très actuelles en aménagement extérieur.

Pour en savoir plus, visitez **PERMACON.CA**

satura[MC]
l'essence de la pierre réinventée

PERMACON
L'HARMONIE DES ESPACES

Créateur de moments

Créateurs chevronnés de solutions d'éclairage extérieur

Trika, une nouvelle famille de luminaires extérieurs contemporains haute performance

Depuis plus de 20 ans, Cyclone est reconnu pour son savoir-faire et sa gamme de produits inégalés.

Inspiré par la quête d'innovation

cyclonelighting.com
2175 Blvd. des Entreprises
Terrebonne, QC J6Y 1W9

Valérie St-Laurent, BDI, PMP
Conseillère en éclairage
C: 514.971.5330
vstlaurent@cyclonelighting.com

cyclone
une division du
GROUPE LUMINAIRES

1111 Cabane Ronde, Mascouche QC

450 966-0985 • 1 800 966-0881• solschamplain.com

Jardin Botanique de Montréal, courtoisie de Alain Richer, Architecte

Place Rodolphe-Rousseau, Montréal
Promenade™ fini Umbriano®

RECHERCHEZ LA NOUVEAUTÉ
INTEMPORELLE

INSPIREZ-VOUS DE
CLASSIQUES RÉINVENTÉS

ROCVALE

PAYSAGES

Éditeur
Association des architectes paysagistes du Québec
420, rue McGill, bureau 406
Montréal (Québec) H2Y 2G1
—
Direction éditoriale et de production
Julie Boudreau
—
Révision des textes
Sylvie Lemay
—
Soutien administratif
Nancy Bond
—
Direction artistique
Le Séisme
—
Design graphique
Maxime David
Gabriel Jasmin
—
Photo de la couverture
Terrasses Roy,
Castor et Pollux,
©Melanie Dusseault
—
Impression
Marquis
—
Publicité
514 526-6385
info@aapq.org

14

L'architecture de paysage

Recevoir vos commentaires, questions et suggestions est toujours un privilège. Écrivez-nous !
—
info@aapq.org
facebook.com/pageaapq

© Tous droits réservés
ISSN 1191-8554
Reproduction interdite sans l'autorisation écrite de l'AAPQ. PAYSAGES, la revue annuelle de l'Association des architectes paysagistes du Québec, est publiée une fois par année.

La publication dans ses pages d'annonces de type publireportage et de publicités ne signifie pas que l'AAPQ recommande ces produits et/ou services. Les opinions et idées contenues dans les articles n'engagent la responsabilité que de leurs auteurs.

Imprimé sur du papier Marquis Opaque contenant 30 % de fibres postconsommation, fabriqué à partir d'énergie issue du biogaz, et certifié FSC et ÉCOLOGO.

Association

Conseil et comités de l'AAPQ 7

Mot de la présidente 9
Isabelle Giasson

Mot du directeur général 11
Bernard Bigras

Activités 2018 14

Journée de représentation à l'Assemblée nationale du Québec 22

Lauréats 76

Répertoires

Nouveaux membres 87

Liste des bureaux 90

Index des annonceurs 95

Réalisations

La mobilité à Québec : esquisse d'un nouveau paysage 28
Sébastien Lebel

Ville urbaine, contemporaine et ouverte sur le monde 32
Julie Gravel et Thomas Baudé

Intégrer la mobilité à vélo dans le paysage urbain : une vision pour la collectivité 36
Oliya Girard

L'unité de paysage appliquée à la gestion des voies de circulation 40
François Hains et Elena Angelucci

Facettes de l'architecture de paysage dans le contexte des enjeux de mobilité durable au Québec 44
Guy Bédard et Éric Clermont

Autoroutes Laurentienne et Félix-Leclerc – Une rencontre entre mobilité et durabilité 50
Vincent Lacasse

Les Terrasses Roy, une liaison douce à travers un archipel végétalisé 54
Stéphanie Henry, Jeanne Faure et Léa Legluais

La mobilité active : une expérience sérieusement cool 58
Mélanie Mignault

La rue, revue comme espace de socialisation : le cas du Triangle 62
Juliette Patterson

L'accès au site classé du Pont du Gard, dans le Midi de la France 64
Christian Matteau

Restructurer les villes par la mobilité – Regard sur des expériences colombiennes 66
Malaka Ackaoui et Vincent Asselin

au cœur de la mobilité durable

PAVÉ **AVENUE DRAINANT**

Dimensions nominales
10 x 15 x 30 cm
(3 15/16 x 5 7/8 x 11 13/16 po)

- Joint de 8 mm
  Pourcentage de l'ouverture de la surface 8%
- Contrôler et/ou réduire les volumes d'eaux de ruissellement
- Amélioration de la qualité de l'eau
- Meilleurs pratique de la gestion des eaux de surface
- Favorise l'infiltration et la rétention des eaux
- Polyvalence en pose manuelle ou mécanique
- Épaisseur de 10 cm
- Fini lisse premium Ⓟ, Grenart premium Ⓟ ou meulé premium Ⓟ
- Surface antidérapante assurée par la texture rugueuse

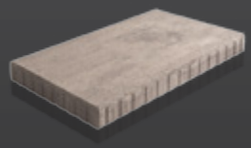
Espaces **durables** & environnements **remarquables**

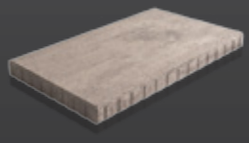
PAVÉS, MURETS ET MARCHES, DALLES, BORDURES

BOLDUC
WWW.BOLDUC.CA

NOUVEAUX
PAVÉ CITADIN M80 SUPRA
DALLE CITADIN M60 SUPRA
PAVÉ RICHELIEU M80 SUPRA
DALLE RICHELIEU M60 SUPRA

Donnez toute l'envergure voulue à vos projets.





Dimensions nominales

Pavé Citadin M80 Supra et Richelieu M80 Supra
8 x 48,8 x 81,3 cm
(3 1/8 x 19 3/16 x 32 po)

Dalle Citadin M60 Supra et Richelieu M60 Supra
6 x 48,8 x 81,3 cm
(2 3/8 x 19 3/16 x 32 po)

Conseil d'administration

Présidente
Isabelle Giasson

Vice-président
Jonathan Cha

Administrateur | comité Finances
Pascal Blanchette

Administrateurs
Monica Bittencourt Machado
Justine Brien
Élaine Éthier
Jean Landry
Philippe Lupien
Julie St-Arnault
Bernard St-Denis
Mark Talarico
Marie-France Turgeon

Observateur
Bernard Bigras

Représentant des stagiaires
Pierre-Luc Tranclé-Armand

Représentant des étudiants
Maxime Soubry

Permanence

Directeur général
Bernard Bigras

Registrariat et administration
Nancy Bond

Communications et médias numériques
Julie Boudreau

Délégués

AAPC
Jean Landry

Prix d'excellence AAPC
François Courville

IQSAJ
Véronique Wolfe

Horticompétences
Danielle St-Jean

Comités

Admission à l'AAPQ
Responsable : Bernard St-Denis
Damien Dupuis
Serge Galant
Alexandre Guertin
Tracey Hesse
Jimmy Leiser
Christine Madison
Adriana Melendez
Isabelle Perraton
Normand Williams
Véronique Wolfe
Lise Woods

Nomination des prix Frederick-Todd
Sébastien Lebel
Édith Normandeau
Chantal Prud'homme

Éthique et déontologie
Responsable : Monica Bittencourt Machado
Alain Baillargeon
Danielle St-Jean

Plan stratégique
Responsable : Marie-France Turgeon
Monica Bittencourt Machado
Pascal Blanchette
Jean Landry

Ressources humaines
Pascal Blanchette
Isabelle Giasson
Marie-France Turgeon

Table en architecture de paysage en pratique privée
Élaine Éthier

Reconnaissance et encadrement de la profession

Comité directeur sur la reconnaissance professionnelle
Responsable : Pierre Bouchard;
Isabelle Giasson, Vincent Asselin,
Lucie St-Pierre, Bernard Bigras

Groupe 1 – Analyse et révision du code d'éthique et de déontologie
Responsable : Monica Bittencourt;
Alain Baillargeon, Pascal Blanchette,
Justine Brien, Bernard Bigras

Groupe 2 – Analyse et révision des profils d'admission et des conditions d'admission comme membre agréé
Responsable : Isabelle Giasson;
Bernard St-Denis, Élise Beauregard,
Philippe Lupien, Bernard Bigras

Groupe 3 – Analyse et révision de la définition, de la mission, des objectifs et des valeurs de l'AAPQ
Responsable : Jean Landry

Groupe 4 – Analyse de la situation pour la santé et la sécurité publiques dans les projets d'architecture de paysage
Responsable : Christine Madison;
Michel Fontaine, Vincent Dumais, Jean-François Rolland

Groupe 5 – Analyse face aux défis environnementaux
Isabelle Giasson, Simon Bouffard, Mélanie Glorieux

Groupe 6 – Analyse de la situation pour la protection et la mise en valeur du patrimoine dans les projets d'architecture de paysage
Responsable : Julie St-Arnault;
Jonathan Cha, Peter Soland, Malaka Ackaoui,
Chantal Prud'homme

Groupe 7 – Analyse des lois, règlements et normes en lien avec le métier d'architecte paysagiste
Responsable : Yvan Lambert;
Anne-Marie Parent, Jean-François Rolland,
Gabriel Corriveau, Isabelle Giasson

Groupe 8 – Analyse (et sensibilisation) des donneurs d'ouvrage pour des mandats en architecture de paysage
Responsable : Lucie St-Pierre;
André Nadeau, Éric Fleury, Catherine Fernet

Groupe 9 – Analyse du processus d'admission et de la formation continue des autres ordres professionnels au Québec
Responsable : Isabelle Giasson; Gabriel Corriveau

Groupe 10 – Analyse et utilisation de la Charte du paysage québécois (2000) et de la Charte canadienne du paysage (2015)
Responsable : Jean Landry

Groupe 11 – Analyse de la formation québécoise et canadienne menant à la profession d'architecte paysagiste
Responsable : Bernard St-Denis

Groupe 12 – Analyse des profils d'admission des autres associations canadiennes d'architectes paysagistes
Responsable : Isabelle Giasson

Groupe 13 – Analyse de la mobilité de la main-d'œuvre comme architecte paysagiste (AAPC, ASLA, IFLA)
Responsable : Vincent Asselin

BEGA

des luminaires de qualité au service de votre créativité

un fabricant représenté par edp

Isabelle Giasson
Présidente de l'AAPQ

Cher membre,

Passionnée d'aménagement de rues et de voies publiques de tous genres, j'éprouve une grande fierté à vous présenter la 14e édition de *PAYSAGES 2019*, qui témoigne de la qualité des projets d'aménagement réalisés par nos membres en matière de mobilité durable.

Cette revue démontre plus que jamais la place occupée par les architectes paysagistes dans la transformation de nos villes et villages dans l'ensemble des régions du Québec.

Peu importe leur nature, les corridors de déplacements piétonniers, cyclables, automobiles ou mixtes nécessitent des interventions de qualité, à l'échelle humaine, orientées vers des principes de durabilité.

Le ministère des Transports du Québec estime que pour être durable, la mobilité doit être sécuritaire, efficace, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. Pour encourager un mode de vie actif – un principe au cœur des saines habitudes de vie – l'architecte paysagiste devient un professionnel incontournable dans la revitalisation de nos quartiers, notamment pour sa participation à la planification et à la conception des aménagements qui soutiennent le transport actif et collectif.

Les projets présentés dans *PAYSAGES 2019* constituent une démonstration éloquente de la légitimité de nos démarches d'encadrement professionnel. Parce que nos interventions s'inscrivent dans un cadre réglementaire bien établi, nos professionnels doivent, chaque jour, intervenir en conformité avec les lois, normes et règlements, et ce, particulièrement dans les projets d'aménagement d'espaces de mobilité. Chaque fois qu'un de nos architectes paysagistes contribue à l'aménagement de nos espaces publics, non seulement est-il guidé par le design et la fonctionnalité du site, mais il s'assure aussi d'une plus grande sécurité du public.

Une nouvelle étude menée aux États-Unis, *Dangerous by Design 2019*, indique que 49 340 piétons ont été tués par des véhicules durant la dernière décennie chez nos voisins du Sud. En plus de figurer au bilan de cette tragédie nationale, les victimes appartiennent de manière disproportionnée aux groupes vulnérables, notamment les personnes de couleur, celles vivant dans des communautés à faible revenu, les Autochtones et les personnes âgées. La revitalisation des villes nord-américaines ne vise plus essentiellement la reconstruction des infrastructures urbaines désuètes; elle s'articule désormais autour de la création de milieux de vie complets, comportant les meilleures pratiques de mobilité durable. Voilà pourquoi la santé, la sécurité et le bien-être doivent compter parmi nos plus hautes priorités de concepteurs et d'aménagistes.

On ouvre la voie aux transports électriques

En développant des technologies innovantes pour les batteries et les moteurs de véhicules électriques, en déployant un réseau de bornes de recharge et en produisant une électricité propre et renouvelable, Hydro-Québec participe activement à l'électrification des transports.

hydroquebec.com

Bernard Bigras
Directeur général de l'AAPQ

L'année 2019 se démarque par une volonté affirmée de notre association de mieux encadrer la profession d'architecte paysagiste.

C'est grâce à l'implication de nos membres au sein de 13 groupes de travail que notre association a été en mesure de soumettre, en assemblée générale spéciale au début de l'année, un projet visant le dépôt éventuel d'une demande pour l'obtention d'un titre réservé à l'Office des professions du Québec.

Cette démarche s'inscrit dans la réalisation du plan stratégique des cinq dernières années. Cet élan de mobilisation a trouvé son déclencheur à l'occasion d'une journée de sensibilisation à la profession, tenue en juin 2018 à l'intention des décideurs de l'Assemblée nationale du Québec.

Déjà à l'été 2018, plus d'une centaine d'architectes paysagistes avaient participé à un sondage de l'AAPQ visant à définir les priorités des prochaines années. Si la reconnaissance de la profession figurait parmi vos priorités, la promotion de la discipline et le développement des compétences ont été identifiés comme des chantiers à renforcer.

Nous vous avons entendus et nos efforts porteront sur les enjeux suivants : la reconnaissance professionnelle, la promotion de l'architecture de paysage, le développement des compétences et, bien sûr, l'amélioration de la capacité de notre association à respecter sa mission.

Nous espérons que vous continuerez, comme vous l'avez si bien fait par le passé, à nous accompagner dans la poursuite de nos objectifs.

Bonne lecture!

fahey20 urbanisme + architecture de paysage + design urbain

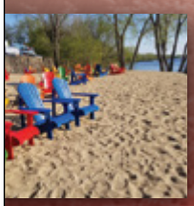
fahey.ca

SAVARIA

MATÉRIAUX PAYSAGERS LTÉE

Votre référence professionnelle

Pour des aménagements urbains durables



Émilie Chagnon, agronome
emiliechagnon@savaria.ca
514-977-5147

ACTIVITÉS 2018

→ Janvier

Près d'une cinquantaine de membres de l'AAPQ ont participé, le 11 janvier, à l'**assemblée générale spéciale** portant sur une proposition de refonte des règlements généraux. C'est à l'unanimité que les membres présents ont adopté la proposition, qui émane des travaux du comité sur la révision des règlements généraux, piloté par monsieur Pascal Blanchette.

→ Février

Le 1er février, des représentants de l'AAPQ se sont rendus à la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal pour aller à la **rencontre des étudiants en architecture du paysage** et leur présenter le programme de stage de l'Association. Cette rencontre, organisée par Maxime Soubry, représentant des étudiants adhérents de l'AAPQ, avec la collaboration du REAP, a permis à une quarantaine de personnes d'assister à la présentation du directeur général de l'AAPQ, monsieur Bernard Bigras.

Le 20 février, la présidente de l'AAPQ, madame Isabelle Giasson, s'est exprimée à l'occasion d'un **forum organisé par l'Alliance Ariane**. Le forum a regroupé une centaine de partenaires du secteur de l'aménagement qui réclament une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. L'AAPQ fait partie du comité directeur de l'Alliance Ariane.

→ Mars

Les membres ont été nombreux, le 24 mars, à participer à **l'assemblée générale annuelle de l'AAPQ** alors que de nouveaux administrateurs ont fait leur entrée au conseil d'administration. Après la présentation du rapport des administrateurs, des états financiers et de la démarche de planification stratégique 2019-2024, les membres devaient élire cinq administrateurs pour pourvoir les postes vacants au conseil. Les mandats d'Isabelle Giasson et Monica Bittencourt ont été renouvelés. De plus, Julie St Arnault, Philippe Lupien et Bernard St-Denis se joindront au conseil.

Toujours le 24 mars, la salle André-Bouchard du Centre sur la biodiversité de l'Université de Montréal était comble pour le **lancement de la 13e édition de la revue annuelle *PAYSAGES***. Sous le thème « Gestion des eaux pluviales : un enjeu municipal », *PAYSAGES 2018* expose une dizaine de projets professionnels portant sur une meilleure gestion des eaux de pluie, un champ de pratique bien affirmé par les architectes paysagistes membres de l'AAPQ. Au cours d'un cocktail dînatoire et dans une atmosphère conviviale, les architectes paysagistes ont pu discuter de leur expérience professionnelle et échanger avec les divers commanditaires présents.

Le conseil d'administration a profité du lancement de la 13e édition de la revue *PAYSAGES* pour attribuer à messieurs **Ron Williams et Peter Jacobs le titre de «membre honoraire de l'AAPQ»**.

→ Avril

Le 13 avril, dans le cadre d'un processus de consultation mis en place par le MDDELCC, l'AAPQ déposait un **mémoire portant sur le projet de règlement sur l'extension d'un système de gestion des eaux pluviales admissible à une déclaration de conformité**. L'AAPQ souligne le rôle essentiel de la profession dans l'intégration des infrastructures vertes aux systèmes de gestion des eaux pluviales. Notre association estime que les plans et devis des ouvrages de gestion des eaux pluviales devraient être préparés par un architecte paysagiste agréé, membre de l'AAPQ.

Le 20 avril, le conseil d'administration de l'AAPQ a entériné une **entente avec l'Ordre des urbanistes du Québec portant sur une reconnaissance de formation**. En vertu de cet accord, l'OUQ s'engage à reconnaître l'AAPQ en tant qu'organisation offrant du contenu de formation pertinent dans le développement professionnel des urbanistes. Cette entente pourra s'appliquer aux formations dispensées par le biais de nos congrès, colloques et ateliers.

→ Mai

Dans le cadre de l'**Exposition des finissants de la Faculté de l'aménagement (EFFA)** de l'Université de Montréal, qui s'est tenue le 3 mai, l'Association des architectes paysagistes du Québec a remis le Prix d'excellence étudiant de l'AAPQ à Alexandre Allard, Simon Gingras et Samuel Pasquier pour leur projet intitulé « Trait d'union ». Ce prix est accompagné de la bourse de l'AAPQ, d'une valeur de 1 000 $.

Les 16 et 17 mai, l'AAPQ a participé aux **Assises annuelles de l'Union des municipalités du Québec (UMQ)**. Cet événement, qui regroupe les grandes villes québécoises, a été l'occasion pour notre association de promouvoir la discipline de l'architecture de paysage auprès des décideurs. Notre directeur général a tenu plusieurs rencontres avec les maires, conseillers municipaux et directeurs généraux. Les décideurs municipaux étaient particulièrement intéressés par l'apport de nos architectes paysagistes dans la gestion des eaux pluviales alors que plusieurs municipalités étaient affairées à gérer les charges hydriques du printemps.

→ Juin

Le 5 juin, l'AAPQ a tenu une **journée de représentation de la profession auprès des élus de l'Assemblée nationale du Québec**. Les rencontres avec les parlementaires se sont conclues par un cocktail dînatoire dans la somptueuse bibliothèque de l'Assemblée nationale. Cette soirée a été l'occasion de procéder à la remise des prix Frederick-Todd (plus de détails à la page 22).

À sa séance du 15 juin, le conseil d'administration a adopté une résolution créant un **comité directeur sur la reconnaissance professionnelle**. Le comité, composé d'Isabelle Giasson, Jean Landry, Vincent Asselin, Pierre Bouchard, Lucie St Pierre ainsi que du directeur général, Bernard Bigras, a pour mandat d'élaborer un modèle de reconnaissance professionnelle, et ce, conformément au plan stratégique 2014-2017 de l'AAPQ.

→ Août

Le 29 août, l'AAPQ accompagnait l'Alliance Ariane à l'occasion d'une **rencontre tenue avec madame Isabelle Melançon**, ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. En plus de réclamer une politique nationale sur l'aménagement du territoire pour le Québec, le directeur général de l'Association, monsieur Bernard Bigras, en a profité pour rappeler l'importance d'intégrer la discipline de l'architecture de paysage dans les politiques publiques.

→ Septembre

Les 20 et 21 septembre, l'AAPQ vivait une première expérience concluante au congrès de la **Fédération québécoise des municipalités (FQM)**. De nombreux maires, conseillers et directeurs généraux ont été interpellés par les divers rôles tenus par les architectes paysagistes au sein des municipalités. Les projets réalisés par nos membres en ont inspiré plus d'un.

Le **mémoire présenté par l'AAPQ dans le cadre de la consultation de l'OCPM portant sur l'avenir du parc Jean-Drapeau** a suscité beaucoup d'intérêt. Parmi les sept recommandations de l'AAPQ, on propose de doter le parc d'outils d'aide à la prise de décisions. L'élaboration d'une charte du paysage et d'un plan de gestion des actifs intégrant les actifs naturels, et l'adoption d'une stratégie de végétalisation comprenant un modèle de croissance et de rendement dynamique de la canopée figurent aussi parmi les propositions soumises par l'AAPQ.

→ Octobre

Le 4 octobre, une quinzaine d'architectes paysagistes ont participé au **Forum sur les infrastructures vertes**, organisé par l'Association internationale du contrôle de l'érosion (AICE), en collaboration avec l'AAPQ. La formation, qui visait à développer des synergies entre les divers professionnels (architectes paysagistes, ingénieurs, urbanistes et autres), a permis une mise à niveau de nos membres dans les projets de gestion des eaux pluviales au Québec, d'approfondir les connaissances sur des projets en Ontario, et d'identifier les barrières et contraintes à la réalisation des ouvrages.

Plusieurs architectes paysagistes ont participé à l'**Agora métropolitaine de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)**, tenue les 18 et 19 octobre à la TOHU. Ce forum, organisé par la CMM, qui représente les 82 municipalités de la grande région de Montréal, avait pour but d'élaborer le plan d'action du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Monsieur Peter Jacobs, membre honoraire de l'AAPQ et professeur émérite en architecture de paysage, a donné le ton aux discussions à titre de conférencier invité à un atelier de réflexion en proposant de créer l'Observatoire métropolitain du patrimoine et du paysage. Cette proposition s'ajoute à une recommandation visant à inclure un chapitre « Protection et mise en valeur du patrimoine et du paysage » dans le prochain plan d'action du PMAD.

C'est sous le signe des retrouvailles que s'est tenu le 25 octobre, à l'édifice Jacques Parizeau, le **50e anniversaire de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal**. Comme le souligne le doyen de la Faculté, monsieur Raphaël Fischler, « le fait que l'AAPQ ait été formellement associée à l'événement du 25 octobre reflète bien l'importance des architectes paysagistes dans notre communauté de l'aménagement ». Caroline Magar, récipiendaire du prix d'excellence académique à la maîtrise en architecture de paysage, a livré un vibrant témoignage dans le cadre d'un *pecha kucha* devant les 500 convives réunis pour l'occasion.

Le 31 octobre, à la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal, s'est tenue **une rencontre avec les étudiants en architecture de paysage**, organisée par Maxime Soubry, représentant des étudiants adhérents de l'AAPQ, avec le soutien du REAP. Des représentants de l'AAPQ s'y sont rendus pour présenter le programme de stage de l'Association (PSAP). Une trentaine d'étudiants ont assisté à la présentation du directeur général de l'AAPQ, monsieur Bernard Bigras.

→ Novembre

Le 7 novembre, l'AAPQ déposait **un mémoire à l'Office de consultation publique de Montréal** au regard de la volonté exprimée par la Ville de Montréal de **réaménager l'avenue McGill College** en place publique piétonnisée. L'opinion écrite présente la vision de l'Association et met de l'avant neuf recommandations visant l'aménagement d'une « coulée verte piétonnisée » prolongeant le joyau iconique de Montréal qu'est le mont Royal.

Les 14, 15 et 16 novembre se tenait l'**Expo-FIHOQ** au Centrexpo Cogeco de Drummondville. Plusieurs membres de l'AAPQ s'y sont illustrés à titre de conférenciers, dont Marie-France Turgeon, Roxanne Miller, Isabelle Dupras, Malaka Ackaoui et Isabelle Nadeau.

Après le dépôt des mémoires sur l'avenir du parc Jean-Drapeau et le réaménagement de l'avenue McGill College, l'AAPQ a déposé, le 20 novembre, **son mémoire intitulé « Nouveau parc-nature de la cour Turcot: la renaissance d'un paysage oublié »**. L'AAPQ y va de cinq recommandations qui visent, entre autres, à développer une meilleure connectivité du territoire, à révéler le génie du lieu et à procéder au verdissement de l'écoterritoire.

→ Décembre

Le 3 décembre, dans le cadre des consultations publiques sur les voies d'accès au mont Royal, l'AAPQ déposait devant l'OCPM **un mémoire intitulé « Les voies Camillien-Houde et Remembrance – Sur les traces d'Olmsted »**. Le document invite la Ville de Montréal à préserver la vocation d'origine du parc du Mont-Royal en priorisant la promenade, en créant une signature forte et emblématique mettant en valeur le site patrimonial et en élaborant une vision et un plan d'ensemble du site pour assurer une intégration cohérente des diverses interventions municipales.

Le directeur général de l'AAPQ, monsieur Bernard Bigras, et les architectes paysagistes Roxanne Miller et Sébastien Breton ont participé activement, le 5 décembre, **à la journée de réflexion portant sur la création d'une grappe dans l'industrie de la construction**.

DANS NOS MÉMOIRES

L'année 2018 a été marquée par le décès de monsieur Benoit Bégin, survenu à Saint Charles-Borromée le 12 janvier. Membre fondateur de l'AAPQ, monsieur Bégin possédait le sceau n° 2. Détenteur d'une maîtrise en architecture de paysage et d'une maîtrise en urbanisme de l'Université Cornell, il a été le fondateur et le premier directeur de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal. Par la suite, il a été enseignant en architecture de paysage à l'Université de Montréal et consultant pour la Commission de la capitale nationale à Ottawa pendant plus de 10 ans. Son implication pour l'avancement de la profession est indéniable.

LAISSEZ-NOUS CONCRÉTISER VOS IDÉES POUR UN RÉSULTAT REMARQUABLEMENT BRILLANT

GENILUX
www.geniluxlighting.ca

QUATTRO
www.quattrolighting.com

abel
www.abeleclairage.fr

CONTACTEZ-NOUS
1.800.463.4086

PARC DES SEMIS, LONGUEUIL

PLACE DES MONTRÉALAISES

INTELLIGENCE CRÉATIVE.
VALEUR COLLECTIVE.

lemay.com

lemay

·100% CÈDRE ·100% CRÉATIF
·100% ENGAGÉ
PRODUCTION • DISTRIBUTION
TRANSPORT • LIVRAISON
INSTALLATION ET SOUFFLERIE
de fibre de terrain de jeux certifiée,
paillis de cèdre naturel, coloré et terreau
dans les grandes régions du Québec
IPEMA CERTIFIED
ASTM INTERNATIONAL
• Coloration écologique des paillis
• Produits biodégradables
• Contrôle de l'érosion du sol
• Dépositaire Filtrexx pour le Québec
• Terreautage
filtrexx CANADA
LES ÉPANDAGES ROBERT
MANUFACTURIER DE FIBRE 100% CÈDRE
LesEpandagesRobert.ca
438 320-0389

JAMBETTE EMBELLIT
le monde !
35 ans
Jambette.com
www.jambette.com

Journée de représentation à l'Assemblée nationale du Québec

5 juin 2018

La journée de représentation de la profession auprès des élus de l'Assemblée nationale du Québec s'est tenue le 5 juin dernier. À cette occasion, la présidente de l'AAPQ, madame Isabelle Giasson, ainsi que messieurs Vincent Asselin, Claude Cormier, Jean-François Rolland, Michel Rousseau et madame Malaka Ackaoui ont tenu des rencontres individuelles avec les parlementaires afin de les sensibiliser à l'apport de l'architecture de paysage et de la profession dans l'aménagement.

Les membres ont ensuite participé à diverses visites guidées, et la journée s'est terminée par un cocktail dînatoire auquel étaient conviés plus de 80 élus de l'Assemblée nationale et architectes paysagistes. Madame Isabelle Melançon, ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, et des représentants de chacune des formations politiques reconnues y ont pris la parole.

Cet événement, considéré comme un succès par tous les participants, a été l'occasion de remettre officiellement le **prix Frederick-Todd** à monsieur Jean Lemire dans la catégorie « Personnalité publique », ainsi qu'à madame Malaka Ackaoui et à monsieur Jean François Rolland dans la catégorie « Membre ».

Les trois récipiendaires des prix Frederick-Todd, Jean Lemire, Malaka Ackaoui et Jean-François Rolland, accompagnés de Sylvain Gaudreault, Isabelle Giasson, Isabelle Melançon et Mathieu Lemay

Ziad Haddad, Jean-Sylvain Brochu et Antoine Crépeau

Bernard Bigras, Michel Rousseau, François Gendron, Isabelle Giasson, Vincent Asselin, Malaka Ackaoui et Claude Cormier.

ACO Drain – Solution de Drainage

Chez ACO, nous reconnaissons que chaque projet est confronté à des besoins et des défis uniques. Voilà pourquoi nous nous sommes engagés à l'innovation constante pour répondre à vos demandes; aujourd'hui et dans l'avenir.

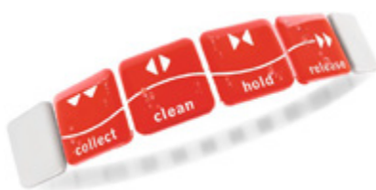
ACO bénéficie des systèmes de pré-inclinés et neutres, dans de nombreuses largeurs et profondeurs variables - complètes avec raillés métalliques, ou de bord de polymère.

Chaque système offre un vaste choix de grilles, dans une variété de matériaux tels que l'acier inoxydable, acier galvanisé, fonte, plastique ou fibre de verre.

Que vous ayez besoin d'un caniveau robuste pour gérer le trafic de classe de l'aéroport, ou un système peu profond avec une grille décorative talon à l'épreuve pour compléter l'architecture environnante, ACO a une solution pour répondre à vos besoins.

Visitez-nous aujourd'hui à www.acocan.ca pour voir comment ACO peut aider avec tous vos besoins de drainage de surface.

ACO Drain mobile site



ACO Systèmes, Ltée.
(877) 226-4255 I info@acocan.ca I www.acocan.ca

ACO

ARCHITECTURE DE PAYSAGE

DESIGN URBAIN

URBANISME

ÉCONOMIE

AECOM

archpaysage-designurbain@aecom.com

LA PROMENADE DE LA GRAVE DE PERCÉ

PRIX NATIONAL DE DESIGN URBAIN 2018 | CATÉGORIE DÉVELOPPEMENT DURABLE

AGREBEC INC.

La **RÉFÉRENCE** en
production & distribution
D'AGRÉGATS
SPÉCIALISÉS
au Québec

TOITURES

- Gravier de MARBRE BLANC
- Pierre naturelle LEST
- Argile broyée pour TOIT VÉGÉTAL

AGRÉGATS

- Pierre DÉCORATIVE
- GALET naturel
- SURFACE stabilisée

SPORTS

REVÊTEMENT pour
- Baseball |Tennis
- Pétanque | Bocce

www.agrebec.ca

Suivez la page FACEBOOK pour connaître les mises à jour

TEL: 450. 461. 2552 FAX: 450. 461. 1742

650 RANG DES VINGT-CINQ EST | SAINT-BRUNO (QC) | CANADA | J3V 0G6

→ 28

La mobilité à Québec : esquisse d'un nouveau paysage

Sébastien Lebel
Sébastien Lebel est architecte paysagiste à la Ville de Québec depuis 2003. Il conçoit, planifie et coordonne la réalisation de projets d'aménagement urbain municipaux. Ses champs d'expertise couvrent l'architecture de paysage, le design urbain, la mobilité durable, l'intégration d'œuvres d'art, le design de mobilier, le patrimoine et l'accessibilité universelle.

→ 32

Ville urbaine, contemporaine et ouverte sur le monde

Julie Gravel
Avec plus de 25 ans d'expérience, elle joint la Ville de Brossard en 2014. Son rôle consiste à planifier et mettre en œuvre des projets d'aménagement urbain, de verdissement, de parcs et d'espaces verts.

Thomas Baudé
À la Ville de Brossard depuis 2017, monsieur Baudé compte 11 ans d'expérience en planification des transports et gestion de la mobilité. Son rôle est d'assurer la sécurité, le confort et la fluidité des déplacements tous modes.

→ 36

Intégrer la mobilité à vélo dans le paysage urbain : une vision pour la collectivité

Oliya Girard
Architecte paysagiste, Oliya Girard œuvre depuis plus de 10 ans en milieu municipal. Chef de division au sein du service Environnement et architecture de paysage à la Ville de Longueuil, son parcours l'a menée vers une spécialisation en planification et en gestion des espaces publics urbains.

→ 40

L'unité de paysage appliquée à la gestion des voies de circulation

François Hains et Elena Angelucci
François Hains, urbaniste et architecte paysagiste, et Elena Angelucci, titulaire d'une maîtrise en architecture et architecte paysagiste, sont coactionnaires de l'entreprise EXT conseil inc., firme spécialisée dans le développement urbain, l'architecture de paysage et l'urbanisme au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

→ 44

Facettes de l'architecture de paysage dans le contexte des enjeux de mobilité durable au Québec

Guy Bédard
En 1990, Guy Bédard joint le ministère des Transports, où il est actuellement expert en architecture de paysage dans la région métropolitaine de Montréal.

Éric Clermont
Éric Clermont travaille au ministère des Transports depuis 2012 en tant qu'architecte paysagiste dans Chaudière-Appalaches.

→ 50

Autoroutes Laurentienne et Félix-Leclerc – Une rencontre entre mobilité et durabilité

Vincent Lacasse
D'abord formé en horticulture ornementale, monsieur Lacasse intègre en 2013 le milieu de l'architecture de paysage. Depuis, il pratique au sein de la firme Lemay, où il planche notamment sur des projets de corridors routiers à titre de mandataire pour le ministère des Transports. Il participera, entre autres, aux projets de la promenade Samuel-De Champlain et de l'échangeur Charest/Robert-Bourassa.

→ 54

Les Terrasses Roy, une liaison douce à travers un archipel végétalisé

Stéphanie Henry
Architecte paysagiste et designer, sa compréhension du grand paysage lui confère un regard transversal pour transposer, fabriquer et projeter nos espaces publics urbains et naturels.

Jeanne Faure
Architecte de formation et designer urbain, elle participe, par ses expérimentations de l'espace urbain, à transformer la perception des paysages pour générer de nouvelles occupations, de nouveaux regards et de nouveaux liens.

Léa Legluais
Ingénieure en génie urbain et étudiante en design urbain, sa double formation marque sa volonté de mêler recherches et actions afin de mettre en mots et en faits ses idéaux de villes durables pour tous.

→ 58

La mobilité active : une expérience sérieusement cool

Mélanie Mignault
Mélanie Mignault est diplômée de l'Université de Montréal en architecture de paysage depuis 1998. Elle est cofondatrice de NIPPAYSAGE, où elle dirige de nombreux projets.

→ 62

La rue, revue comme espace de socialisation : le cas du Triangle

Juliette Patterson
Associée chez Catalyse Urbaine, Juliette Patterson obtient un baccalauréat en biologie de l'Université Concordia et un diplôme professionnel en architecture de l'Université McGill ; elle complète ensuite une maîtrise en architecture du paysage à l'Université Harvard. De par sa formation, madame Patterson porte un regard unique à tout projet et est dotée d'une capacité à comprendre des enjeux complexes nécessitant une coopération.

→ 64

L'accès au site classé du Pont du Gard, dans le Midi de la France

Christian Matteau
Christian Matteau est diplômé de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal et est qualifié en approche environnementale de l'urbanisme (AEU). Il exerce aujourd'hui des activités libérales (Agence SEKOYA) après avoir travaillé sept ans en tant que chef de projet chez Hannetel & Associés Paysagistes (HYL) à Paris et 14 ans chez SCE.

→ 68

Restructurer les villes par la mobilité – Regard sur des expériences colombiennes

Malaka Ackaoui
Architecte paysagiste et urbaniste, Malaka Ackaoui est cofondatrice de la firme WAA. Elle pratique depuis plus de 40 ans au Québec et à l'international.

RÉALISATIONS

Québec

Secteur Maizeret, exemple d'un nouvel espace public projeté intégrant une station de trambus

La mobilité à Québec : esquisse d'un nouveau paysage

Après plusieurs années de consultations et d'études, la Ville de Québec s'apprête à mettre en œuvre l'un des plus importants projets collectifs de son histoire, une réalisation ambitieuse digne d'une capitale du 21e siècle. Avec son projet de réseau structurant de transport en commun, Québec entend répondre aux défis de mobilité actuels et futurs. Ce réseau s'articulera autour de quatre grandes composantes : un tramway (23 km), un système de trambus (16 km), des infrastructures dédiées au transport en commun (17 km) et un réseau bonifié de Métrobus.

Sébastien Lebel
Architecte paysagiste
à la Ville de Québec

La Ville de Québec propose à ses citoyens un projet qui favorisera une meilleure fluidité de la circulation et une cohabitation harmonieuse entre tous les usagers de la route. Le réseau structurant sera attrayant, confortable, efficace et fiable. Il permettra de transporter plus de personnes dans une même période de temps et saura répondre aux besoins d'une capitale en mouvement. Les options de déplacement seront multipliées et le temps passé sur la route diminué par rapport à la situation actuelle.

À terme, les nouveaux équipements et infrastructures desserviront 74 % des établissements scolaires, hospitaliers, sportifs, événementiels et municipaux. Ils seront accessibles à 65 % de la population dans un rayon de marche de 10 minutes (800 mètres).

Des défis actuels et futurs

À Québec, le réseau de transport en commun est actuellement au maximum de sa capacité à plusieurs endroits. Quant au système routier, il est saturé en raison d'une augmentation du nombre de voitures sur le territoire. Déployée à partir des années 1950, l'organisation actuelle du territoire et des transports a atteint ses limites, comme le démontre la congestion croissante, ce qui met en péril l'attractivité de la ville.

Québec est prospère et dynamique ; plus de 47 000 nouveaux ménages pourraient s'y installer d'ici à 2036. La préservation de son patrimoine, la qualité de son cadre de vie, ses nombreux projets d'espaces publics de qualité, sa politique d'art public, son plein emploi, sa grande offre d'activités culturelles ainsi que la diversité de son économie sont quelques-unes des caractéristiques qui permettent à la ville de se distinguer.

L'automobile et le transport en commun tels qu'ils sont utilisés et offerts actuellement ne sont ni l'un ni l'autre la solution pour répondre aux besoins de déplacement présents et futurs dans la capitale. La mise en place d'un réseau structurant est la solution appropriée pour repenser l'organisation des transports à Québec. →

La carte du réseau structurant, illustrant ses principales composantes

Une mobilité digne d'une capitale

La Ville de Québec a fait le choix de se doter d'un tramway électrique, adapté aux hivers québécois, dont les véhicules et les équipements seront accessibles. Écologique, il sera implanté dans les secteurs où les embouteillages sont déjà importants. Grâce à sa grande fréquence, il pourra déplacer, aux heures de pointe, plus de 5000 passagers à l'heure, par direction. Il circulera à une vitesse optimale sur une voie exclusive. Dans les secteurs les plus congestionnés, le tramway circulera dans un souterrain sur deux tronçons totalisant 3,5 km.

De plus, un système de trambus, composé d'autobus électriques doubles articulés et longs de 24 mètres circulant sur une voie exclusive, pourra déplacer, aux heures de pointe, jusqu'à 3000 personnes à l'heure, par direction.

L'aménagement de 17 km d'infrastructures dédiées – des corridors réservés en site propre – complète le projet. Cette amélioration permettra de bonifier considérablement les services actuels du Réseau de transport de la Capitale (RTC), rendant les déplacements encore plus rapides et réguliers.

Des infrastructures adaptées aux besoins des usagers

Quatre pôles d'échanges serviront à connecter le réseau régulier de transport en commun avec le réseau structurant. Ces lieux publics regrouperont des services variés destinés aux usagers. Aussi, près de 39 stations seront aménagées, chacune comprenant deux quais, un par direction. Conviviales et sécuritaires, elles offriront un réseau Wi-Fi, un système de billettique ainsi que de l'information aux voyageurs. De plus, la Haute-Ville et la Basse-Ville seront reliées par des liens mécaniques dont la forme reste à déterminer. Enfin, des stationnements incitatifs offrant près de 6000 places gratuites compléteront les infrastructures.

Des coûts partagés

Le projet dans son ensemble, soit les véhicules et les infrastructures nécessaires à son exploitation, est évalué à 2,9 G$. La Ville prévoit un montant de 300 M$ pour réaliser les travaux connexes requis. Le projet est entièrement subventionné par les gouvernements du Québec et du Canada grâce aux programmes existants en transport en commun.

Une vision globale de la mobilité

Un projet de réseau structurant de transport en commun est bien plus qu'un projet de transport. Il implique :

- Une requalification globale de l'offre de transport au sein de l'espace urbain qui l'accueille;
- Une révision des objectifs de développement de la Ville ainsi que de son plan d'aménagement urbain, y compris la desserte de zones à redévelopper;
- Un désenclavement des quartiers populaires.

Il invite aussi à repenser, à l'échelle du territoire, l'espace public et la mixité des modes de transport. Ainsi, le projet ne se limite pas à représenter une réponse technique ; il deviendra une signature supplémentaire pour Québec.

Station souterraine du tramway

Des objectifs ambitieux

Le réseau a été élaboré pour relier les endroits qui génèrent le plus de déplacements tout en offrant une véritable liberté de choix aux citoyens. Il permettra de transporter plus de personnes dans une même période de temps et saura répondre aux besoins futurs. Il s'insérera dans un milieu urbain à caractère patrimonial, tant au centre-ville qu'en périphérie.

Réussir une intégration harmonieuse du tramway dans l'espace urbain pour offrir aux citoyens un paysage réinventé en même temps qu'une nouvelle solution de transport constitue un défi. Ce défi prend de l'ampleur lorsqu'il faut aussi répondre à la demande des usagers en matière de qualité de service, de confort et de régularité. L'implantation du tramway représente un formidable outil de requalification urbaine. Il offre une occasion unique de réaliser des aménagements importants dans la ville et d'accompagner l'évolution dans les quartiers. Enfin, la réussite d'un tel projet est conditionnelle à son acceptabilité sociale.

Le tramway possède de nombreux avantages :

- Une forte capacité de transport (deux à trois fois supérieure à un bus articulé);
- Des intervalles de passage aux 3 à 6 minutes aux heures de pointe;
- Une grande amplitude de service (très tôt le matin jusqu'à très tard le soir);
- Une régularité liée au site propre et une rapidité en voirie urbaine liée à son mode prioritaire aux feux de circulation;
- Une faible pollution atmosphérique et sonore ainsi qu'une faible consommation énergétique (10 fois plus économique que l'automobile individuelle).

L'une des mesures de succès réside dans l'augmentation de la part modale du transport en commun, mais cela implique un changement de comportement de la part des citoyens et de leur perception du transport en commun en faveur des modes de déplacement actifs.

Toutefois, pour que le tramway participe pleinement à l'identité, à l'image et au rayonnement de la ville, il doit intégrer le design de façon globale. La facilité d'utilisation du tramway, la promotion du transport en commun, la valorisation de la ville, la performance accrue des acteurs du transport en commun et la mise en valeur de l'excellence artistique et culturelle sont tous des objectifs stratégiques à atteindre.

Une insertion urbaine soigneusement planifiée

Qu'il soit en mode axial ou latéral, le tramway transformera les artères qu'il empruntera en contribuant à restituer l'espace préalablement occupé par les voitures. L'espace nécessaire à sa propre plateforme doit être protégé, mais doit également demeurer franchissable par les piétons. Tout le tracé bénéficiera d'une redistribution fonctionnelle de l'espace public dans un esprit de partage, d'accessibilité et de perméabilité de la trame urbaine au profit des modes doux. C'est tout le corridor, de façade à façade, qui sera réaménagé et redistribué.

« Par conséquent, un nouveau paysage urbain et linéaire se formera autour de ce nouveau mode de transport, son parcours devenant en lui-même une promenade architecturale dans la ville. »

De plus, l'implantation des stations et des pôles d'échanges sera l'occasion de créer de nouveaux espaces publics ou de redonner leur vocation initiale aux places existantes.

Comme le tracé du tramway s'étend sur 23 km, son insertion est l'occasion de réaménager certaines artères et entrées de la ville. L'équipe du Bureau de projet travaille d'ailleurs à intégrer les multiples « contraintes » du milieu et à les traduire en un ensemble cohérent et harmonieux, à l'échelle tant de la ville que de la rue.

La création de l'infrastructure et la fabrication de l'espace public nécessitent la mise en commun du savoir-faire des entreprises de transport, de l'ingénierie, du rail et de la voirie, ainsi que des professionnels de la conception (architectes paysagistes, urbanistes, architectes et designers). Une bonne compréhension des formes urbaines, de l'histoire, des fonctions et des usages de l'espace traversé est primordiale. Pour que l'insertion d'un site de transport en commun soit un succès, le projet doit être global et faire l'objet d'une composition qui dépasse les seuls critères fonctionnels et techniques du mode de transport. Plusieurs éléments doivent faire partie de la stratégie de design global, dont :

- Le site exclusif;
- Les espaces piétons;
- Le traitement des lieux publics;
- Les nouveaux développements;
- Les espaces plantés et le verdissement;
- Le mobilier urbain;
- L'éclairage et les accompagnements artistiques;
- La mise en valeur du patrimoine;
- L'architecture des stations et des ouvrages d'art;
- Les systèmes d'information.

De plus, l'accompagnement tout au long du projet par plusieurs dispositifs de concertation et de communication constitue un atout essentiel à la réussite d'un projet de cette envergure. À long terme, les plans d'urbanisme devront également favoriser la répartition de la croissance et localiser les futures opérations de forte densité près des stations afin de former de nouvelles polarités urbaines orientées vers le transport collectif.

En conclusion

Avec l'implantation du réseau structurant de transport en commun, la Ville de Québec devra articuler urbanisme, architecture de paysage, transport et développement dans une approche de planification associant les impératifs techniques des mobilités aux réalités des unités de paysage traversées. Ce projet possède tout le potentiel nécessaire pour donner au grand public le sentiment que là où passe le tramway, le paysage se redessine et la ville se réinvente pour réaffirmer son identité propre, celle de Québec, l'accent d'Amérique. Ⓟ

Réaménagement du boulevard Laurier projeté et réaménagement de l'entrée de la capitale nationale

Brossard

Traverse piétonnée avec avancée de trottoir et bande gazonnée sur la rue Niagara

Ville urbaine, contemporaine et ouverte sur le monde

Julie Gravel
Chef de division
Architecture de paysage –
Direction du génie

Thomas Baudé
Chef de division
Circulation –
Direction du génie

Longtemps perçue comme une « ville bétonnée où l'automobile est maître », Brossard s'est initialement développée suivant un modèle de ville de banlieue. Avec les années, elle s'est cependant distinguée en devenant la terre d'accueil de 57 communautés culturelles regroupant aujourd'hui plus de 88 000 habitants, ainsi que par ses efforts et investissements dans la manière de développer son territoire.

Brossard est assurément l'une des municipalités du Québec ayant connu les plus grands changements sur le plan du développement du territoire depuis une vingtaine d'années.

Sa localisation géographique, à proximité à l'île de Montréal et des grands axes routiers, et sa large fenêtre sur le fleuve liée à un environnement naturel remarquable font d'elle une ville offrant de grandes possibilités en matière d'aménagement. La Ville de Brossard désire ainsi profiter des projets majeurs en cours sur son territoire afin de poursuivre ses efforts de développement pour renforcer le sentiment d'appartenance et de fierté de ses citoyens, tout en offrant un milieu de vie accueillant, sécuritaire et accessible à tous.

Le plan stratégique et la politique de mobilité active

Afin d'imaginer et de réaliser la vision de l'avenir, la Ville de Brossard s'est dotée en septembre 2013 d'une planification stratégique qui lui trace le chemin à suivre jusqu'à l'horizon 2030.

VISION DE L'AVENIR

« Brossard aspire à devenir une référence dans le monde municipal québécois pour son caractère contemporain, son ouverture aux communautés culturelles et son leadership sur le plan d'un développement social vigoureux, qui s'effectue en tout respect de l'environnement et des générations futures. Brossard vise à devenir ville-lisière, la ville de l'avenir qui regroupe des entreprises, des services, des centres commerciaux, et qui propose une gamme complète d'activités de loisirs. Elle veut se distinguer par une offre de transport collectif très performant, mais également par la possibilité d'y résider, d'y travailler, de s'y divertir et d'y vivre pleinement. »

La mise en place du plan stratégique a été suivie en 2017 d'une politique de mobilité active afin de favoriser la sécurité et le confort des déplacements actifs sur son territoire. Cette politique est fondée sur quatre grands principes directeurs, qui représentent les orientations de la Ville en matière de mobilité active :

- Un aménagement du territoire axé sur le transport actif;
- Une ville à échelle humaine;
- Une ville accessible à tous;
- Une réflexion participative.

Ces principes directeurs doivent être intégrés à tout projet actuel ou futur sur le territoire de la municipalité.

L'organisation municipale et la relation avec les partenaires

Depuis plus d'un demi-siècle, les modes de transport motorisé n'ont cessé de s'accroître, et l'aménagement des villes a été largement guidé par l'utilisation de la voiture. Cette façon de faire se répercute actuellement sur toutes les sphères de notre environnement, sur notre santé et sur nos activités économiques.

Le développement immobilier que connaît actuellement la ville de Brossard avec l'avènement du *Transit Oriented Development* (TOD) Solar Uniquartier, des nouveaux secteurs d'Écoquartier-de-la-gare, de Brossard-sur-le-parc, du Quartier Dix30, de la revitalisation du secteur Brosseau, ainsi que la construction du Réseau express métropolitain (REM) et du nouveau pont Samuel-de-Champlain sont autant d'occasions pour la Ville de mettre en œuvre des aménagements propices à un mode de vie sain et actif tout en étant efficaces et sécuritaires.

Ces multiples projets amènent la Ville de Brossard à travailler conjointement avec divers partenaires tels que les promoteurs immobiliers, les autorités responsables des transports routiers et collectifs, et les organismes gouvernementaux. La Ville s'efforce de sensibiliser l'ensemble de ses partenaires au besoin de mettre en place des aménagements pour tous les usagers sur son territoire en les invitant à collaborer sur la base d'un modèle interdisciplinaire. →

La mobilité active dans l'aménagement du réseau

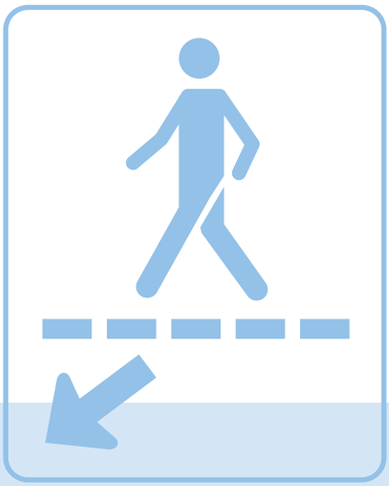
L'aménagement du réseau routier traduit la manière dont la Ville de Brossard met en place sa politique de mobilité active. Il est la résultante d'un travail collaboratif entre les différentes directions techniques de la Ville telles que l'urbanisme, le génie et les travaux publics. Il doit garantir la sécurité, le confort et la performance des déplacements et offrir des possibilités de veiller à l'embellissement et au verdissement du territoire et à l'implantation d'infrastructures qui encourageront la mobilité active. La bonification des aménagements le long du réseau routier apportera une plus-value et une fierté d'appartenance aux citoyens de Brossard.

Hiérarchisé selon quatre niveaux d'importance, le réseau routier de plus de 300 km sur le territoire est déterminé selon des critères bien précis et en fonction des normes de conception routières provinciales :

- Les autoroutes et artères provinciales constituant le réseau supérieur géré par le ministère des Transports;
- Les artères municipales et principales permettant le transit et la liaison entre différents secteurs et autres municipalités;
- Les rues collectrices permettant les liens entre les rues locales et le réseau supérieur;
- Les rues locales où les mouvements de circulation sont peu élevés et orientés vers l'accessibilité à la propriété.

Même si 18 % du réseau est équipé d'infrastructures cyclables et 37 % de trottoirs, la ville est munie d'un réseau indépendant de pistes multifonctionnelles (32 km) et de sentiers piétonniers (28 km) qui permettent de faire le lien entre les quartiers et les municipalités limitrophes.

Afin d'augmenter ce pourcentage et surtout d'encourager la mobilité active sur son réseau, la Ville privilégie, lors des travaux de réfection ou dans les nouveaux développements, des aménagements qui augmentent le confort et le sentiment de sécurité. Plus concrètement et sur le plan artériel, la Ville considère ainsi la mise en place de liens actifs séparés des voies de circulation lorsque l'espace le permet, l'ajout d'une signalisation appropriée et l'intégration d'aménagements paysagers attrayants contribuant à l'apaisement de la circulation; ainsi, les usagers les plus vulnérables bénéficient de leur propre espace pour se déplacer.



Réaménagement complet du chemin des Prairies, intégrant tous les modes de transport, tout en privilégiant la mobilité active. Implantation d'une piste multifonctionnelle, d'une traverse piétonne surélevée et de bandes végétalisées.

L'aménagement paysager du réseau va au-delà d'un simple embellissement; il doit prendre en considération tous les utilisateurs. Les concepteurs doivent toujours garder en tête que la ville doit demeurer à l'échelle humaine. Les interventions à privilégier dans le réaménagement de nos artères sont :

- L'ajout de bandes paysagères pour se protéger des voies véhiculaires;
- L'augmentation de la quantité d'arbres de rue à grand déploiement pour diminuer l'impact des artères et contribuer aux îlots de fraîcheur;
- Les plantations le long des liens cyclables et piétonniers, ainsi que l'ajout d'un système d'éclairage adapté pour encourager leur utilisation;
- La création d'aménagements paysagers aux intersections de rues pour créer un signal tant pour les piétons que pour les voitures;
- L'intégration d'aires de repos avec du mobilier urbain aux endroits stratégiques;
- L'identification et le traitement des traverses et passages piétonniers soit par un revêtement différent de la chaussée, soit par un rehaussement de la chaussée.

Implantation d'une piste multifonctionnelle sur le boulevard Marie-Victorin, le long d'une voie de service, et intégration paysagère

«L'avènement de grands projets immobiliers sur le territoire de Brossard depuis la dernière décennie a grandement contribué à revoir nos façons de faire en matière de développement du territoire.»

L'aménagement des liens cyclables et piétonniers

Tout comme pour le réseau artériel, des actions et interventions sont identifiées pour apporter des améliorations au réseau piétonnier et cyclable actuel et futur. Ces actions visent les mêmes objectifs, soit augmenter le sentiment de confort et de sécurité pour les usagers et voir à l'embellissement et au verdissement de ces corridors.

Depuis 2014, le retour d'expérience sur les projets réalisés permet de constater que l'aménagement paysager et l'embellissement des liens actifs favorisent leur utilisation. Les boulevards Marie-Victorin et Matte ainsi que le chemin des Prairies sont d'excellents exemples d'améliorations paysagères permettant d'encourager les modes de transport alternatifs aux modes motorisés.

L'avènement de grands projets immobiliers sur le territoire de Brossard depuis la dernière décennie a grandement contribué à revoir nos façons de faire en matière de développement du territoire. L'organisation spatiale et l'aménagement du réseau (qu'il soit routier, piétonnier ou cyclable) ne peuvent se planifier et se réaliser sans la contribution d'une équipe multidisciplinaire formée de spécialistes en architecture de paysage, génie civil, circulation et urbanisme.

Il reste encore beaucoup à faire pour que Brossard devienne une ville à l'échelle humaine, mais les projets déjà réalisés ou en cours de planification atteignent les objectifs fixés consistant à rendre la ville plus verdoyante, plus sécuritaire et davantage orientée vers la favorisation de déplacements actifs. Ⓟ

Notre paysage urbain, imaginé il n'y a pas si longtemps pour la voiture, subit une transformation majeure. Le nouveau partage de la rue impose une configuration qui transforme à petits pas les quartiers, les milieux de vie. Avec la révolution de la mobilité, c'est l'ensemble de notre paysage urbain qui se voit transformé.

Longueuil

Intégrer la mobilité à vélo dans le paysage urbain : une vision pour la collectivité

Oliya Girard
Architecte paysagiste

Plus verte, plus attrayante, plus conviviale et beaucoup plus sécuritaire, la voie publique s'assume davantage comme un espace de rencontre. Dans ce nouveau modèle, le plan directeur des déplacements cyclables de la Ville de Longueuil vise à positionner la mobilité active au cœur de l'aménagement urbain.

Alors que nous devions établir une vision stratégique pour les parcs et espaces verts de la ville de Longueuil par le biais d'un plan directeur, il est rapidement paru évident que la planification dépasserait le cadre des parcs locaux traditionnels ou des grands parcs urbains. En tant qu'architectes paysagistes, notre expertise était de plus en plus sollicitée pour l'aménagement d'une emprise de rue qui intègre les marges piétonnes, les plantations, le mobilier urbain et, au premier plan, les voies cyclables.

Dans ce volet, nous avions l'intuition que nous pouvions apporter une contribution importante, c'est-à-dire assurer un partage de la rue entre automobilistes, piétons et cyclistes qui puisse être à l'échelle humaine. Nous souhaitions participer à la conception d'une rue ayant un impact positif sur le paysage urbain, le paysage quotidien fréquenté par nos citoyens.

Le mandat de notre plan directeur initial a donc été élargi pour intégrer la globalité des champs d'intervention du service Environnement et architecture de paysage.

Un plan directeur pour faire du vélo un moyen de transport

Le vélo représente aujourd'hui un moyen de transport complémentaire au réseau de transport en commun et au réseau routier traditionnel. Les grands centres urbains sont tous amenés à ce constat. À Longueuil, nous savons que nous avons de nombreux cyclistes; ils sont visibles, ils expriment leurs besoins et ils sont déterminés à se déplacer à vélo. Ce constat nous a motivés à faire mieux et à faire plus. Il nous fallait donc une vision articulée pour, en fin de compte, permettre à tous de choisir le vélo comme solution de rechange convaincante à l'automobile.

Un diagnostic lucide

Afin de satisfaire les usagers à deux roues, il importait d'établir un diagnostic complet de notre réseau actuel. La première étape a donc consisté à dresser un portrait lucide de notre réseau cyclable, avec l'appui de l'organisme Vélo Québec, qui possède une expertise reconnue en la matière. Pendant plusieurs mois, nous avons parcouru le réseau et approfondi notre connaissance du territoire sur les plans tant qualitatif que quantitatif. Nous avons arpenté les axes sur le terrain et à distance en mesurant les indicateurs qui nous permettaient de comprendre les usagers. Parmi les indices importants, on retrouve l'achalandage, mais aussi un ensemble d'outils de mesure et de collecte de renseignements qui se sont montrés révélateurs : les requêtes officielles adressées à la Ville, les réseaux sociaux incluant les groupes de pression, les grandes enquêtes métropolitaines, les diverses études menées à l'aide d'applications (p. ex. monrésovelo) ou les cartes de « chaleur » générées par les applications de suivi de performance (de type STRAVA).

En plus d'identifier nos faiblesses, cette prise de conscience nous a permis d'évaluer ce qui nous distingue et de mettre en évidence nos forces pour en tirer profit lors de la recherche de solutions innovantes.

Nous avons appris que notre réseau est diversifié et que chaque lien, existant ou à développer, y est important, que les liens structurants qui permettent de traverser le territoire entièrement pour rejoindre les grands pôles sont tout aussi cruciaux que les petits liens qui, en formant une trame, permettent aux plus jeunes de se rendre à l'école du quartier et aux familles de rejoindre le parc et offrent un parcours vers la bibliothèque, vers le souper chez des amis ou vers le marché d'alimentation pour une course rapide.

Des connexions interrégionales significatives, avec au premier plan la présence du pont Jacques-Cartier, sont des forces dont il faut tenir compte. Sous cet angle, nous croyons que les axes traditionnellement considérés comme récréatifs sont aussi importants pour les déplacements à vélo. Nous sommes déjà munis d'un grand réseau hors rue qui permet des déplacements utilitaires conviviaux chaque jour, qu'il soit le long d'une grande artère routière ou en bordure du majestueux fleuve Saint-Laurent.

Une vision claire, concise et applicable

Riches de notre diagnostic, nous avons fixé des cibles ambitieuses, mais réalisables pour relever le défi consistant à favoriser la mobilité à vélo sur notre territoire. Les cibles visent à doter Longueuil d'un réseau cyclable favorisant les déplacements à vélo des cyclistes de tous âges sur l'ensemble de son territoire. Ce sont des cibles quantifiables qui outilleront les décideurs et permettront d'évaluer dans le temps les mesures prises en faveur du vélo. Trois grandes stratégies d'intervention chapeautent les cibles à atteindre.

1 **Consolider le réseau cyclable**
Forts de notre compréhension du réseau, nous avons appris que nous devions apporter des améliorations à ce que nous avions déjà et que le fait d'augmenter le nombre de kilomètres ne suffirait pas à convaincre un plus grand nombre de personnes de choisir le vélo. Nous devions faire mieux et montrer que nous avions entendu les besoins tout en nous efforçant de déployer notre réseau cyclable sur l'ensemble du territoire.

2 **Développer le réseau cyclable**
À terme, le réseau cyclable, dont la longueur sera presque doublée, desservira efficacement l'ensemble du territoire et de ses lieux générateurs de déplacements. Outre le simple geste d'ajouter des voies cyclables, le développement de notre réseau prévoit des aménagements sécuritaires, conviviaux, adaptés et plus verts au bénéfice de l'ensemble des citoyens et usagers de la rue.

Nous devons dès maintenant prévoir des aménagements qui permettront de faciliter les déplacements en toute saison. Pour ce faire, le réseau devra être aménagé de manière à en permettre le déneigement en facilitant les activités de dégagement de la neige par des aménagements fonctionnels et bien conçus.

3 **Bonifier l'offre de stationnements de vélos**
Un aspect à ne pas négliger concerne la présence d'infrastructures pour le vélo en bout de parcours. C'est pourquoi le plan prévoit l'intégration de stationnements de vélos tout au long des itinéraires ainsi qu'un réseau de vélostations en lien avec le transport en commun. Ces équipements, qui devront être intégrés au paysage urbain, pourront constituer des espaces publics invitants au-delà de leur fonction. →

Des voies cyclables intégrées judicieusement au paysage urbain – rue Saint-Charles O., secteur Vieux-Longueuil

Les clefs de la réussite pour mettre en œuvre une vision d'aménagement pour la collectivité

Être à l'écoute.

Entendre les critiques et les prendre comme des conseils, des sources d'information qui nous outilleront pour évoluer.

Se connaître.

Accepter de regarder nos forces, mais aussi nos faiblesses, avec lucidité.

Être patient.

Tous doivent se retrouver progressivement dans le changement proposé. Il faut, petit à petit, intégrer les principes qu'on veut inculquer.

Foncer.

Il faut aussi parfois savoir secouer les idées, forcer la réflexion, imaginer des solutions inhabituelles qui sortent du cadre et défendre fermement nos intentions quand elles sont ignorées, surtout si on est armé d'une vision cohérente.

Accepter les erreurs et en tirer des leçons.

Les premiers pas nous permettent de progresser avec chaque réalisation tout en mettant en marche notre vision. Ce faisant, apprenons de nos expériences et identifions ce que nous devons éviter et ce que nous pouvons répéter ailleurs.

Communiquer de façon intelligible.

Grâce à une vision claire, facile à expliquer et simple à appliquer, la planification concise permet au plus grand nombre d'intervenants, de citoyens et de décideurs d'y adhérer.

Susciter l'adhésion de la communauté.

Le plan directeur des déplacements cyclables est disponible en ligne, et nous avons reçu des dizaines d'écrits, de mémoires et d'avis fort enrichissants concernant l'ensemble de notre réseau. Ces contributions nous permettront d'offrir un plan plus fort s'appuyant sur les préoccupations des usagers et de la collectivité.

Saisir les occasions.

Ce sont des investissements majeurs que nous proposons dans notre plan. Pour mener à bien la vision de l'administration, il nous faudra être stratégiques. Les grands projets d'ensembles urbains sont des occasions extraordinaires de mettre en œuvre notre vision, tout comme les projets de réfection, qu'ils soient de petite ou de grande envergure. C'est pourquoi notre plan doit être connu et le message largement véhiculé afin que chaque acteur ait le sentiment que la responsabilité lui incombe de tenir compte des aménagements cyclables au stade de la conception.

Être ouvert aux changements.

Une fois la vision adoptée et le plan déposé, il faudra se montrer ouvert à en revoir certains aspects et à évoluer en fonction des nouveaux besoins. Bien armés de nos principes directeurs, à l'intérieur de nos grands axes d'intervention, nous pourrons toujours tracer ailleurs une voie cyclable que nous avions d'abord imaginée sur un axe plutôt que sur un autre.

Mesurer les résultats.

Dès maintenant, il faudra s'attarder à mesurer nos actions, évaluer le chemin parcouru, comprendre les résultats, connaître les impacts pour donner encore plus d'élan à cette vision et corriger le tir au besoin.

Exemple d'un projet de réfection des infrastructures qui a permis de consolider les voies cyclables – chemin de Chambly, secteur Saint-Hubert

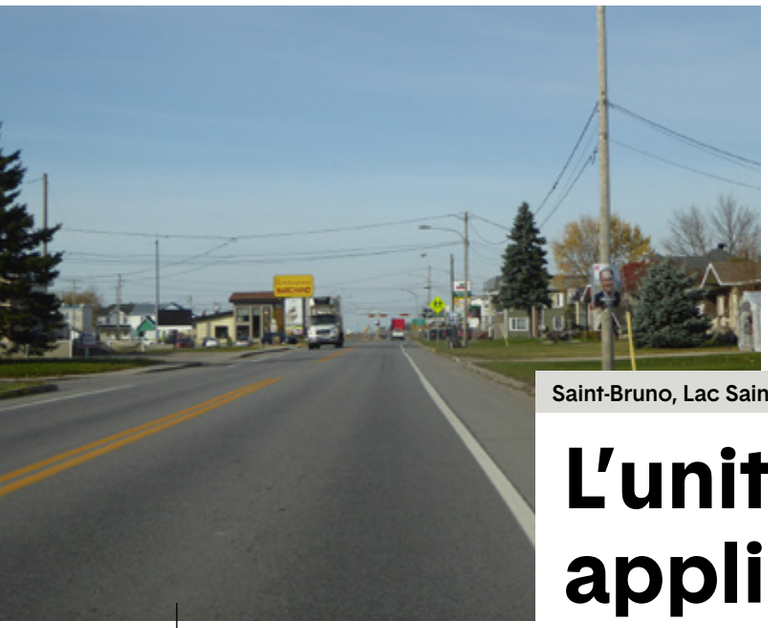
Les résultats attendus et les défis

Outillés d'un plan directeur favorisant les déplacements à vélo, nous espérons des résultats qui soient à la mesure de nos capacités. Les actions doivent être déployées efficacement pour, progressivement et tout naturellement, inscrire la culture vélo dans notre paysage urbain. Pour l'instant, nous sommes en début de parcours, mais nous avons bien entamé le virage des aménagements cyclables intégrés au paysage urbain. Dorénavant, dans l'ensemble de la planification des projets de réfection majeure des rues et boulevards, les architectes paysagistes sont appelés à collaborer, dès le début de la planification, à la configuration de l'emprise afin d'assurer une mise en valeur du cadre urbain qui soit favorable à la fois au verdissement et à la convivialité des déplacements actifs.

Dans nos plus récents aménagements, nous constatons déjà un impact considérable sur le paysage urbain, notamment par le verdissement de l'emprise de rue, la plantation massive d'arbres à grand déploiement et l'intégration d'équipements adaptés aux citoyens à pied ou à vélo. Ces nouveaux axes routiers offrent des aménagements conviviaux et intuitifs qui permettent à tous de circuler au bon endroit, minimisant les conflits d'usages. Les piétons sont plus à l'aise et plus enclins à fréquenter les rues et à avoir recours à la marche pour leurs courts déplacements, et les cyclistes de tous âges sont plus rassurés et se sentent plus en sécurité.

Pour les prochaines années, nous imaginons un réseau cyclable, un paysage urbain qui intégrera plus de verdissement, des intersections sécuritaires, des rues conçues pour tous les usagers, plus de cyclistes et de piétons dans nos rues, des enfants qui pourront utiliser le vélo pour aller à l'école, un réseau fréquenté à l'année, des franchissements de barrières améliorés pour rejoindre les grands pôles de déplacement, des liens directs et continus, et un grand nombre de stationnements pour vélos. Ⓟ

Des stationnements de vélos intégrés au réseau de transport en commun pour favoriser l'intermodalité – Service Express Roland-Therrien, intersection de Gentilly



Rue Melançon, Saint-Bruno

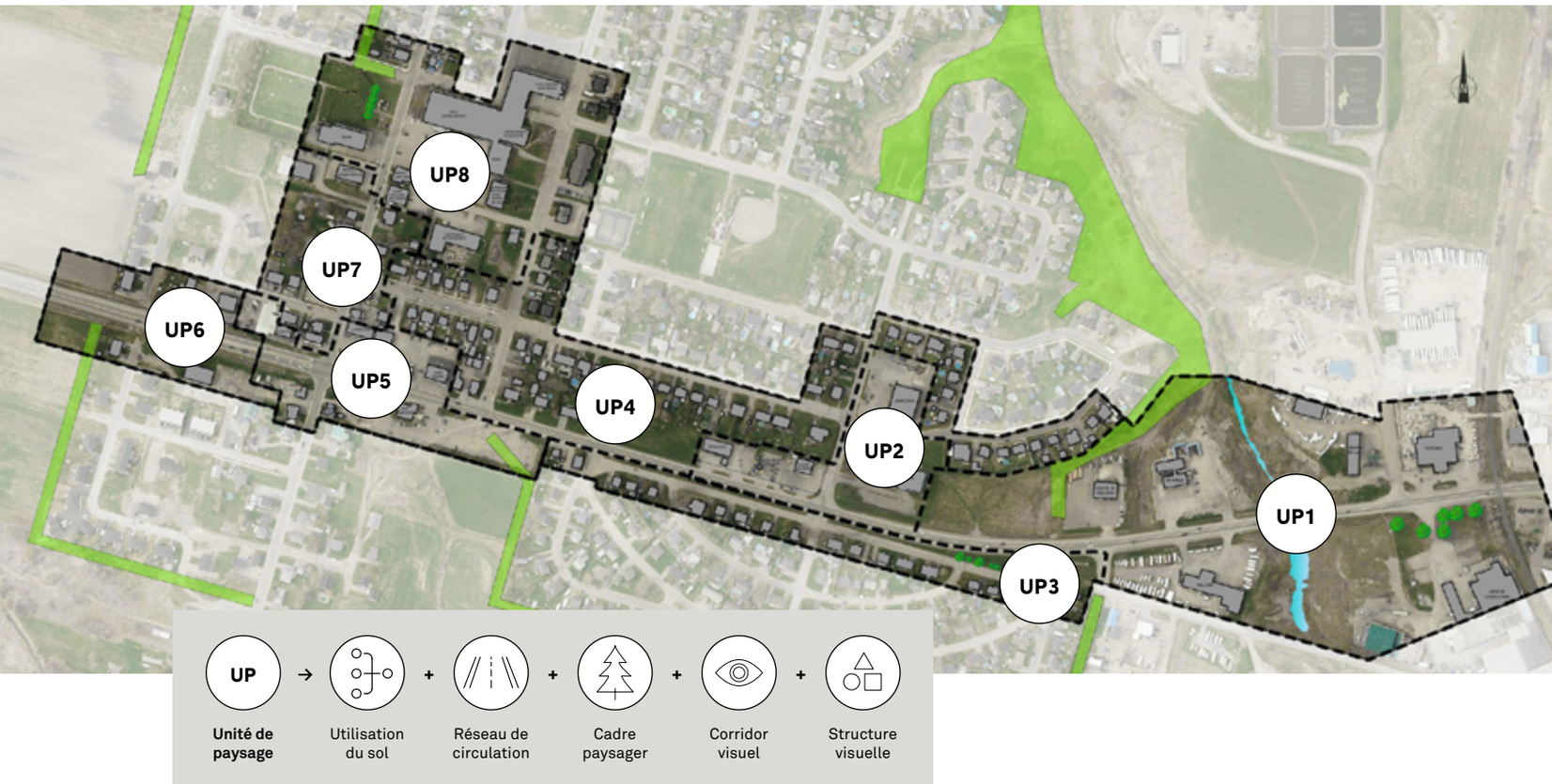
Saint-Bruno, Lac Saint-Jean

L'unité de paysage appliquée à la gestion des voies de circulation

François Hains
Urbaniste et architecte paysagiste

Elena Angelucci
Architecte paysagiste
Titulaire d'une maîtrise en architecture

La rue Melançon de la municipalité de Saint-Bruno, capitale agricole du Saguenay–Lac-Saint-Jean, est une voie numérotée dont le débit quotidien dépasse les 10 000 voitures. La voie ressemble en tous points à plusieurs routes provinciales qui traversent les petites communautés du Québec. Peu végétalisée, la voie est très peu sécuritaire et sa vitesse excessive.



Les déplacements sur la rue se réalisent presque essentiellement en voiture. La voie divise la municipalité en deux parties distinctes, si bien que même les déplacements pour la franchir se font principalement en voiture.

Saint-Bruno est l'une des plus jolies municipalités du Lac-Saint-Jean. Pourtant, l'utilisateur qui chemine par la rue Melançon ne peut en saisir l'intérêt. Au cours des années, les citoyens de Saint-Bruno se sont graduellement désappropriés de la rue.

Avec la prolongation de l'autoroute qui contournera la municipalité, la rue sera déclassée, mais demeurera une route régionale d'importance. Cette modification apportée à la desserte provinciale a amené la municipalité à s'interroger sur le traitement futur de cette artère pour qu'elle devienne sécuritaire, et à évaluer, par la même occasion, la façon d'assurer une interconnexion efficace avec l'autoroute.

Pour la municipalité, la vitesse de circulation excessive est toutefois le principal problème à résoudre. Il y avait lieu de s'interroger sur la meilleure approche à adopter pour sécuriser et structurer la rue; une intervention fondée uniquement sur la signalisation routière ne lui donnerait aucune valeur ajoutée et serait toujours d'une efficacité mitigée pour la rendre sécuritaire. Le conducteur perçoit trop souvent la vitesse affichée comme un indicateur plutôt qu'une limite à respecter. Cette artère interrompt également un circuit scolaire et sa traversée est périlleuse. Le ministère des Transports évalue d'ailleurs la traverse comme présentant un risque élevé.

Le projet de mobilité devrait permettre d'abaisser la vitesse moyenne et de rendre la voie plus sécuritaire, tout en maintenant une fluidité. Les interventions à développer devront être :

- Sécuritaires et respectueuses de l'ensemble normatif associé aux voies numérotées;
- Durables, car la route doit, par elle-même, envoyer un message clair à l'utilisateur de modifier son comportement et d'adopter une conduite responsable;
- Intégrées, pour tenir compte des caractéristiques du milieu et des différents utilisateurs du corridor routier;
- Esthétiques, pour plus d'harmonie et de compatibilité avec le milieu;
- Efficaces, car le nouvel environnement doit accompagner l'utilisateur et lui dicter l'adoption d'un comportement responsable.

Approche d'analyse

L'approche a d'abord consisté à analyser et à caractériser les lieux pour guider le type d'intervention à privilégier sur le kilomètre urbain. Même si le corridor routier présente certaines similitudes, son hétérogénéité reste toutefois dominante.

En effet, le paysage se transforme tout au long de l'artère. Le mode d'occupation du sol, le gabarit des bâtiments, leur recul respectif, l'espace interstitiel, l'usage des cours avant divergent sur cette rue. La voie elle-même et ses caractéristiques fonctionnelles changent également au fil du parcours. Son gabarit, son tracé et son encadrement se refaçonnent également au gré des tronçons. →

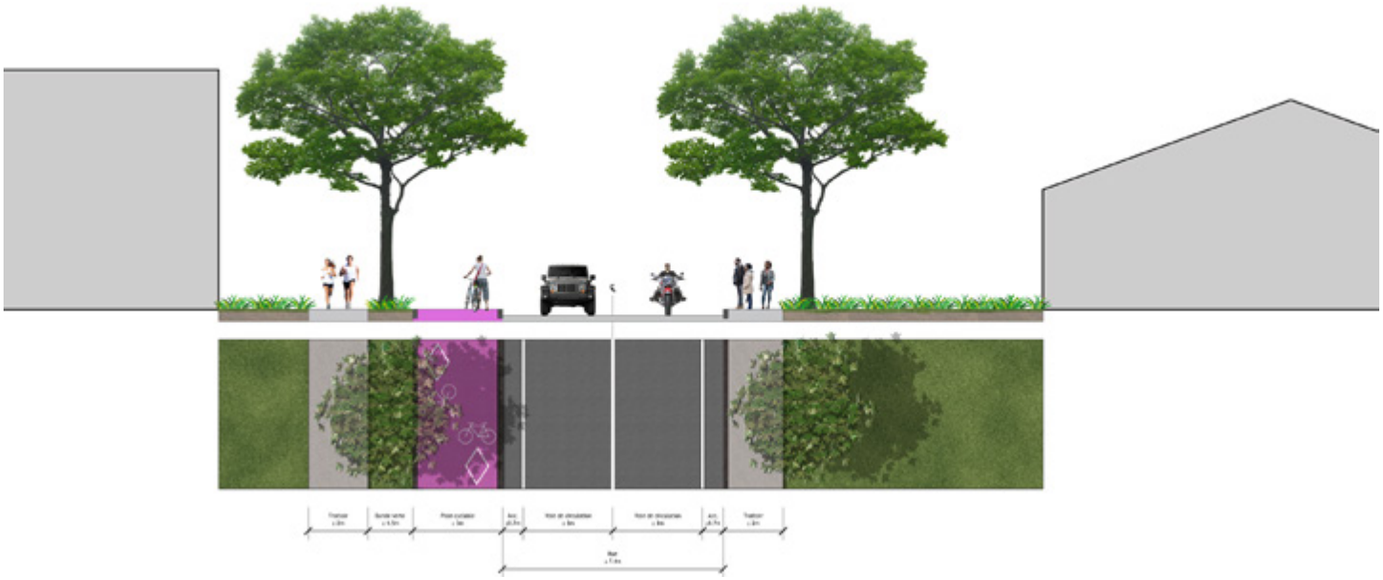
L'unité de paysage

Les données sur le paysage ont été cumulées et colligées pour définir des zones de caractéristiques communes. Le regroupement des données facilite la lecture et la compréhension. L'analyse s'appuyait sur l'utilisation du sol, les caractéristiques physiques du tracé, le cadre paysager, les corridors visuels et enfin la structure urbaine pour saisir le langage des lieux. Les secteurs homogènes ont été définis comme unités de paysage. L'unité de paysage permet d'identifier non seulement les problèmes communs, mais aussi d'appréhender le type d'intervention à réaliser et, par la suite, de soutenir le mode d'intervention. L'analyse des unités a servi de base argumentaire pour mettre en valeur l'aspect disparate de la rue et les contrastes entre les unités. Elle a permis aux usagers de faire une nouvelle lecture de leur milieu de vie.

Rôle des unités de paysage

Le mode d'intervention a été adapté selon les unités. Chacune d'elles a eu un rôle dans la programmation globale. L'unité, dans cette mise en scène, envoie un message, selon sa localisation, à l'utilisateur de la voie. Ainsi, les deux unités aux extrémités du secteur d'intervention indiquent clairement au conducteur qu'il doit décompresser, qu'il entre dans une zone urbaine et qu'un changement de comportement est exigé de sa part. Les interventions cherchent donc à faire rupture entre le paysage ouvert que l'utilisateur traversait et son entrée en zone urbaine. La coupure du continuum est réalisée par la modification de la voie, mais également par la réduction graduelle de son champ visuel latéral par un encadrement paysager progressif. Le contraste d'ouverture et de fermeture du paysage permettra de signaler le changement et de transmettre l'information relative à la modification de comportement souhaitée.

Les autres unités de paysage auront un rôle adapté aux besoins du milieu. Ainsi, des unités permettront de sécuriser le trajet en modifiant la vitesse de roulement. Ou encore, une unité servira à réduire la pollution sonore émanant de la rue. La diversité des modes d'intervention suivra ainsi la diversité des besoins selon la fonction assignée à l'unité.



Concept séquentiel

Le concept développé s'éloigne naturellement de l'approche visant à uniformiser l'aspect physique de la rue. Le conducteur s'habitue à un paysage trop uniforme et dès qu'il se familiarise avec son environnement, sa vitesse de roulement tend à augmenter. L'approche à retenir doit donc être séquencée pour maintenir l'attention du conducteur et son comportement sécuritaire. Nous avons établi les séquences d'intervention de 10 à 25 secondes pour une vitesse variant autour de 50 kilomètres par heure (50 km/h), tel que recommandé dans les documents ministériels pour la traversée des corridors routiers dans les agglomérations. Une séquence plus longue risque d'irriter le conducteur et de susciter de l'impatience ou du laxisme dans sa conduite. Une séquence plus courte aurait peu d'effet car elle risquerait de ne pas être perçue.

La longueur des séquences a été synchronisée aux unités de paysage. Une fin de séquence affiche l'interruption d'un mode d'intervention. Des efforts particuliers ont été consentis afin de différencier les actions entre chacune des unités pour soutenir l'attention du conducteur. Les plantations de rue demeurent un outil privilégié pour intervenir et soutenir les intentions de conception et le rythme de différenciation.

Des interventions structurales sont également associées aux séquences des unités pour créer la dynamique de fractionnement de la voie telles que les giratoires, les modifications aux tracés, la largeur de chaussée, l'implantation de trottoirs ou de pistes cyclables, et l'ajout de mobilier urbain.

Lecture sectorielle

L'unité de paysage permet de faire émerger des problématiques communes à une zone, tant sur le plan de la conformité des entrées charretières qui créent des déficiences majeures dans la sécurité des voies que sur le plan des champs visuels trop vastes ou encore d'une trop forte perméabilité visuelle entre les unités, rendant la lecture difficile et augmentant les potentiels d'inattention du conducteur. Dans le cas présent, la lecture par unité a également permis de faire ressortir des incohérences fonctionnelles dans les circuits piétons et cyclistes qui desservaient inadéquatement la clientèle visée et d'y apporter des correctifs sectoriels.

Les possibilités de chacune des zones seront également mises en valeur et intégrées. Les potentiels et contraintes seront ensuite intégrés au concept général pour former un ensemble cohérent d'intervention.

La lecture du paysage par unité a permis de décoder les lieux d'analyse et de faire ressortir leurs caractéristiques communes ou distinctes, ainsi que leurs particularités parfois inattendues. Le jumelage des séquences d'intervention et des unités de paysage a ensuite révélé une logique d'intervention et permis de modeler les unités en interdépendance le long du corridor routier.

Le concept d'intervention s'est naturellement développé par la juxtaposition des rôles associés à chacune des unités et par le besoin de résoudre les problèmes posés par chacune des unités. Le but premier consiste à modeler le paysage pour qu'il envoie ses propres signaux à l'utilisateur de la voie afin de lui dicter un comportement plus sécuritaire, et ce, dans un cadre harmonieux. L'intervention paysagère est une avenue des plus judicieuses pour améliorer l'esthétisme et la sécurité des voies urbaines ou rurales; et, pour être efficaces, les solutions doivent être fondées sur une compréhension du paysage. L'unité de paysage offre un grand potentiel interprétatif à cet égard. ℗

Facettes de l'architecture de paysage dans le contexte des enjeux de mobilité durable au Québec

La Politique de mobilité durable du ministère des Transports présente des préoccupations et des enjeux de planification des transports. Elle vise notamment à limiter la consommation d'espace et de ressources, être socialement responsable, respecter l'intégrité de l'environnement, ainsi qu'à donner et faciliter l'accès aux services partout sur le territoire.

Guy Bédard
Architecte paysagiste
au ministère des Transports

Éric Clermont
Architecte paysagiste
au ministère des Transports

Place des Montréalaises, été 2018

La Politique propose également des orientations dans la préparation des projets : efficacité, sécurité, pérennité, intégration au milieu et compatibilité avec la santé humaine et les écosystèmes. Nos interventions en architecture de paysage doivent prendre appui sur ces préoccupations élargies, en collaboration avec nos partenaires.

La pratique de la profession dans le contexte de mobilité durable touche tant les aménagements à échelle réduite que les grands projets, tant la mise en valeur que l'intégration des infrastructures à leur environnement, ou encore la bonification d'approches reconnues et le développement des connaissances. Les défis sont nombreux pour les professionnels du domaine et leurs collaborateurs, stimulant ainsi des approches innovantes.

Les exemples de projets suivants illustrent la prise en compte de principes de mobilité durable au Ministère dans le domaine de l'architecture de paysage.

Place des Montréalaises, été 2018

1

L'aménagement transitoire de la place des Montréalaises, un legs visant à améliorer la qualité de vie

Dans le cadre du 375e anniversaire de la fondation de Montréal, célébré en 2017, le gouvernement du Québec a financé un projet d'envergure : le recouvrement d'une partie de l'autoroute Ville-Marie (A-720), dans le secteur névralgique à proximité du Vieux-Montréal et du nouveau CHUM. Le projet comprenait l'aménagement d'une nouvelle place publique, la place des Montréalaises.

D'ici à l'arrivée du projet final souhaité par la Ville de Montréal pour cet espace, l'aménagement de surface de la dalle de recouvrement devait permettre son utilisation par les piétons et offrir une mise en valeur des lieux. Des objectifs d'efficience et d'impacts réduits pour l'environnement ont guidé tant la conception du projet que le choix des équipements et des matériaux de cet aménagement transitoire. Le résultat offre un toit vert autoroutier contrastant avec un environnement très minéralisé, capable de rejeter au minimum les eaux de surface dans les réseaux tout en intégrant de l'éclairage solaire. Le choix de pavés clairs ajoute à l'objectif de ne pas créer un nouvel îlot de chaleur dans ce secteur. Tous les matériaux utilisés pourront être récupérés par la Ville dans le cadre de l'aménagement définitif à venir ou en d'autres endroits. L'espace ainsi créé offre aux piétons qui y circulent des vues saisissantes sur l'environnement bâti, et un paysage dynamique aux observateurs des édifices bordant cette place. →

Palais des congrès de Montréal

2

Projet de recherche sur l'impact de la végétation en abord de route comme pratique de gestion optimale à la source végétalisée des eaux pluviales (PGOSV)

La bande verte qui borde la majorité des voies de roulement autoroutières joue un rôle dans la captation des polluants qui émergent des surfaces pavées, transportés avec l'eau de ruissellement. Une récente étude américaine dans l'État de Virginie a évalué cette contribution, concluant à l'efficacité de cette surface végétalisée. Mais qu'en est-il au Québec? Les conditions nordiques de notre territoire et nos pratiques d'entretien du réseau routier en hiver étant distinctes, une recherche a été entreprise en 2018 afin d'évaluer les bénéfices de cette bande de végétation sous notre climat.

Le projet de recherche d'une durée de trois ans, mené par l'Institut de recherche en biologie végétale (IRBV) et la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, établira une connaissance des polluants qui se dégagent de la circulation autoroutière et se dirigent ensuite vers les points de collecte : fossés, bassins, cours d'eau et lacs.

L'étude des bénéfices attribuables à la végétation existante aux abords des autoroutes, des points de vue qualitatif et quantitatif, permettra d'établir leur performance au Québec. Les résultats obtenus apporteront au Ministère un éclairage utile sur les choix qui sont faits dans la conception des abords routiers (végétaux et profil), ainsi que sur les modes de gestion de la végétation. Des améliorations pourront ainsi être ciblées afin de maximiser l'efficacité de ces surfaces vertes et de réduire les impacts dans les milieux naturels. Le paysage des abords des autoroutes pourrait alors évoluer de façon durable.

Installation du dispositif expérimental de collecte des eaux de pluie, le long de l'autoroute 20

«La pratique de la profession dans le contexte de mobilité durable touche tant les aménagements à échelle réduite que les grands projets, tant la mise en valeur que l'intégration des infrastructures à leur environnement, ou encore la bonification d'approches reconnues et le développement des connaissances.»

Abord routier verdoyant dans un environnement minier, le long de la route 112 à Thetford Mines

4

Route 112 : le passage du gris au vert des haltes de résidus miniers à Thetford Mines

Dans la municipalité de Thetford Mines, la nouvelle route 112 s'est récemment implantée à travers un paysage minier dominé par la forte présence de collines de résidus miniers. Le Ministère a donc entrepris de relever le défi de verdir cet environnement.

D'un milieu stérile, gris et monotone, la route 112 traverse désormais un paysage plus verdoyant grâce à l'épandage, dans les règles de l'art, d'un mélange de matières résiduelles fertilisantes provenant de boue municipale et de boue de papetières, souvent considérées comme des déchets. Une mince couche de ce mélange a recouvert les talus en certains endroits de la route pour créer un milieu récepteur pour des végétaux. Un ensemencement contenant de l'aulne crispé (*Alnus crispa*) y a été projeté par la suite. Le résultat est spectaculaire; les abords verdoyants de la route tranchent visuellement sur l'environnement immédiat. La présence de l'aulne crispé bonifiera le sol grâce aux propriétés de son système racinaire, qui, entre autres, fixe l'azote, et à son feuillage, qui favorisera la couche d'humus année après année. D'autres plantations sont prévues l'an prochain afin de diversifier la flore et aider la nature à créer un milieu plus vivant et toujours plus varié dans un environnement stérile et monotone.

Ces quelques exemples probants démontrent que le Ministère aborde la mobilité durable sous ses multiples facettes et que l'architecte paysagiste y participe activement. ℗

3

Bassins de rétention et passages fauniques de l'autoroute 73

Le prolongement et le doublement de l'autoroute 73 en Chaudière-Appalaches ont présenté le défi de la gestion des eaux de ruissellement, avant qu'elles se déversent dans les cours d'eau environnants. Dans une optique de développement durable, l'eau devait être dirigée adéquatement, et de nombreux bassins de rétention ont été réalisés en bordure de l'autoroute. Ces bassins, une fois aménagés, deviennent des milieux de vie pour la faune et la flore. L'aménagement paysager aidant, les bassins s'intègrent dans le paysage, le diversifient et participent aux écosystèmes environnants par la présence d'une diversité de plantes indigènes.

Toujours sur cette même autoroute, des passages fauniques ont été aménagés et paysagés à des endroits stratégiques afin de favoriser une libre circulation de la petite et de la grande faune. De ce fait, la sécurité routière est bonifiée par la réduction des risques de collisions parfois mortelles entre animaux et véhicules. De plus, ces passages rendent la structure routière plus perméable et favorisent la connectivité des milieux tout en réduisant l'effet de barrière.

Bassin de rétention de l'autoroute 73, à Saint-Georges

Vincent Lacasse
Architecte paysagiste, AAPQ

Un décor naturel reprend sa place, un an après les travaux, pour enrichir le déplacement des usagers de la bretelle nord-ouest de l'échangeur Félix-Leclerc/Laurentienne

Autoroutes Laurentienne et Félix-Leclerc

Une rencontre entre mobilité et durabilité

Avec la publication, le 17 avril 2018, de sa Politique de mobilité durable – 2030, le Québec veut entrer dans cette nouvelle ère pour le transport des personnes et des marchandises. Malgré ce bond promis vers la mobilité durable, le système autoroutier demeure l'épine dorsale du transport au Québec. Il est donc essentiel de maintenir ses infrastructures en bon état et d'y assurer des déplacements fluides et sécuritaires.

Rochers, chicots d'arbres et plantations composent l'aménagement faunique du Bassin Nord-Ouest ©Héloïse Neveu - Lemay

Projet
Autoroutes 40 et 73 –
Ponts d'étagement et échangeur des autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne à Québec

Début des travaux	2014
Année	2018
Architecture de paysage	Lemay CO. inc.

La mobilité durable, comme le développement durable, est supportée par « trois piliers qui doivent être conciliés [...] : le progrès économique, la justice sociale, et la préservation de l'environnement. »

(Wikipédia, 2018)

Ainsi, les deux ponts de « cet échangeur [qui] est le plus achalandé de la grande région de Québec » (MTMDET, 2018) devaient être remplacés. « Ils montraient des signes de détérioration qui confirmaient que leur durée de vie utile était atteinte. » (MTMDET, 2018). Plusieurs interventions faites dans le cadre de ce projet témoignent du fait que ces travaux ont été conçus dans une optique de développement durable. En outre, certains aspects de l'aménagement ont apaisé l'empreinte économique des travaux. L'intervention a su tenir compte du bien-être de l'usager sous plusieurs aspects, tant esthétiques que sécuritaires. De plus, une attention particulière a été portée au plan environnemental, dont les résultats ont eu une couverture médiatique notable.

Des mesures sensées d'apaisement économique

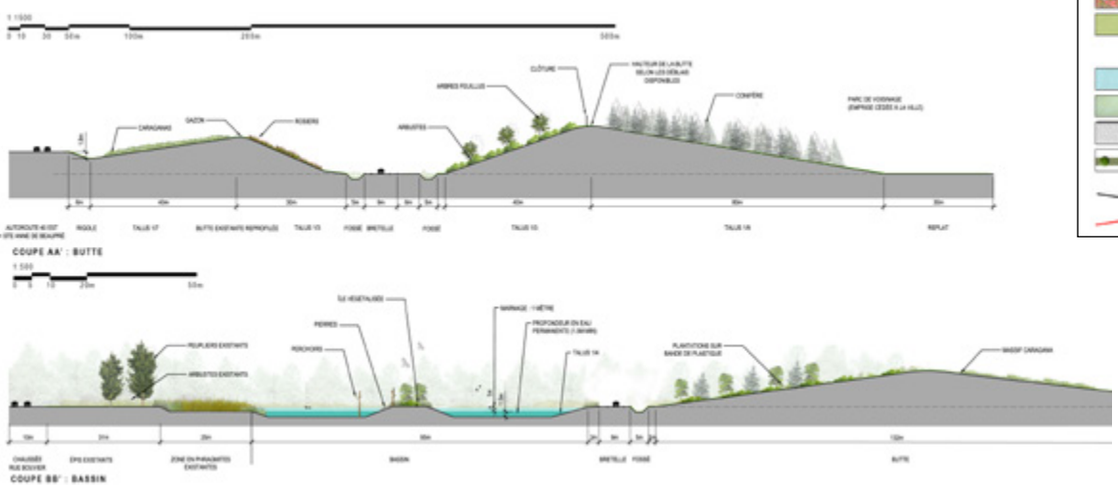
Divers facteurs ont permis de réduire l'impact économique de ce projet. Soulignons d'abord le réemploi des déblais à l'intérieur de l'échangeur. « [Ceux-ci] ont servi à la construction de monticules et de talus afin de marquer le paysage à des endroits stratégiques. » (MTMDET, 2018) Cette façon de faire permet non seulement de diminuer le transport nécessaire pour éliminer ces matériaux, mais elle diminue aussi l'impact du transport sur les chaussées existantes, ce qui prolonge leur durée de vie. On estime avoir réduit d'environ 30 000 le nombre de voyages de camions lourds, limitant du même coup les émissions de gaz à effets de serre (GES).

On sait aussi que les changements climatiques favorisent des épisodes de pluie de plus en plus intenses. Cette nouvelle donnée oblige les villes à aménager des infrastructures de gestion des eaux pluviales toujours plus importantes. La construction dans l'échangeur de bassins de rétention constitue une autre mesure d'apaisement notable du point de vue monétaire. « En concertation avec la Ville de Québec, cinq bassins de rétention et de sédimentation ont été construits afin de gérer le volume d'eau qui se déverse dans le réseau d'égout pluvial lors de pluies abondantes. » (MTMDET, 2018) C'est tout le système municipal qui profitera de cette intervention qui, en ralentissant le drainage des eaux pluviales, atténue la nécessité d'avoir recours à des équipements toujours plus importants et coûteux pour sa gestion. →

Proposition de réaménagement de
l'échangeur de l'autoroute Félix-Leclerc (A40)
et de l'autoroute Laurentienne (A73)

Légende

- Boisement mixte existant / projeté
- Arbres feuillus existants / projetés
- Conifères existants / projetés
- Massif d'arbustes projetés
- Pois de Sibérie existants / projetés
- Végétalisation de berge et zone humide
- Rosiers projetés
- Gazon (tonte)
- Bassin zone humide
- Bassin zone sèche
- Empierrement
- Plantation sur bandes de plastique
- Clôture
- Limite de propriété MTQ



L'usager au cœur de l'échangeur

Il serait erroné de ne voir qu'une mesure de réduction budgétaire dans les manipulations de sols mentionnées précédemment. En effet, ces travaux ont permis non seulement de souligner le traitement architectural et de favoriser l'intégration des nouvelles structures de l'échangeur, mais surtout de rendre le paysage visuellement plus esthétique. Les pentes, monticules et écrans modulés à l'aide des déblais, localisés et orientés de façon stratégique, servent d'écrin pour des plantations de végétaux. Ces modulations du paysage servent donc de soutien au concept d'architecture de paysage. Elles ont permis d'articuler les zones de plantation, tantôt en alignements, tantôt en massifs, de façon à animer des séquences visuelles lors du déplacement de l'usager dans l'échangeur. Ces séquences servent ensuite de point de repère à l'automobiliste et facilitent ses déplacements.

Cette vision, du point de vue de l'usager, ne doit pas éclipser le fait que le passage quotidien de plus de 210 000 véhicules cause assurément des désagréments aux riverains, en particulier ceux des quartiers résidentiels. Ces effets néfastes ont été tempérés par l'aménagement d'un « écran dans le quadrant sud-est de l'échangeur, améliorant ainsi l'environnement visuel des riverains ». (MTMDET, 2018) En plus de soutenir des zones de plantation, ces déblais servent ainsi à faciliter l'intégration de ce grand projet dans son contexte urbain.

Du point de vue de la santé et de la sécurité des citoyens, une des conséquences bénéfiques des aménagements réalisés est le fait qu'ils participent à modérer les effets des éléments naturels qui peuvent nuire à la conduite des usagers de la route. En effet, été comme hiver, les végétaux servent à atténuer l'effet des éléments. Par exemple, en hiver, les branches des végétaux ralentissent le vent et peuvent permettre l'accumulation de la neige hors des chaussées. Par ailleurs, la végétation contribue à diminuer l'éblouissement causé par le soleil ou les phares des voitures. Le feuillage des végétaux permet aussi de capter les poussières en suspension dans l'air qui causent des troubles respiratoires. On connaît aussi les bénéfices des végétaux sur les îlots de chaleur. C'est donc directement et indirectement que se font sentir les bienfaits des aménagements végétaux effectués dans l'échangeur.

Le gouvernement du Québec mentionne dans sa Politique de mobilité durable que « les émissions de polluants, le bruit engendré par l'utilisation de véhicules motorisés et la congestion routière ont des effets négatifs importants sur la santé des citoyens et peuvent générer des symptômes de maladies pulmonaires et cardiaques et d'autres problèmes de santé et de stress ». (MTMDET, 2018)

En ce sens, il met en œuvre des mesures d'atténuation de la pollution à l'aide des interventions suivantes : la captation des eaux de pluie dans des bassins de sédimentation, la mise en place d'écrans et le verdissement des abords de route.

Aménager une place pour la nature

Ce projet est particulièrement intéressant en raison d'un grand bassin de rétention, situé dans le quadrant nord-ouest de l'échangeur, aménagé pour la faune. Voilà qu'un ouvrage de nature technique, servant à la rétention des eaux de pluie, prend un nouveau visage. Le fait que ce bassin soit maintenu en eau de même que l'inclusion dans celui-ci d'îlots et de divers aménagements fauniques permettent de redonner à la nature un peu de ce que la présence d'un échangeur d'une « superficie comparable à la partie sise à l'intérieur des fortifications du Vieux-Québec » (Forest, Lafrance, Trottier, 2017) a pu lui enlever.

Fruit d'une collaboration réussie entre les divers professionnels assignés au projet – architectes paysagistes, biologistes, ingénieurs, etc.– le bassin a fait plusieurs fois les manchettes. Salué par les ornithologues de la région, il aura attiré plus de 55 espèces d'oiseaux (Lacroix, 2017). Les bienfaits apportés par ces aménagements fauniques sont donc notables.

Le projet de l'échangeur des autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne a su proposer des économies tout en favorisant les investissements dans des aménagements esthétiques et naturels dont les vertus sont multiples. Malgré le fait que la circulation automobile soit une source importante de pollution, il est heureux de constater que le ministère des Transports vise l'avenir en mettant en œuvre les principes du développement durable. Ⓟ

Bibliographie :

Autoroutes 40 et 73 – Ponts d'étagement et échangeur des autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne à Québec, [en ligne] gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018.

Développement durable, [en ligne] Wikipédia (consulté le 24 septembre 2018).

FOREST, Julie, Martin LAFRANCE et Daniel TROTTIER. gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, *De la prairie en friche à l'étang faunique. L'échangeur des autoroutes 40, 73 et 973 se refait une santé*, revue *Urbanité*, 2017, p. 38-39.

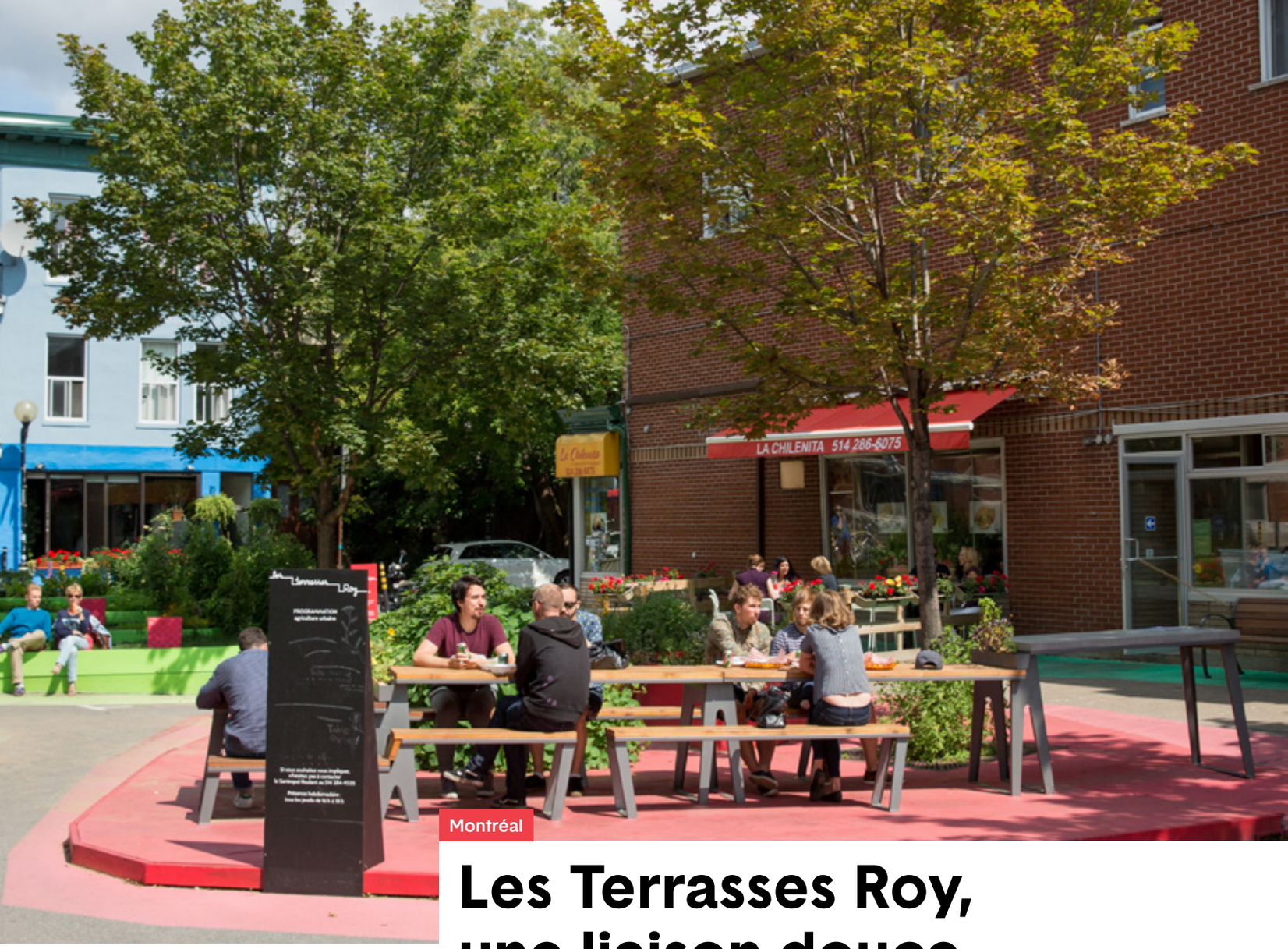
GAGNÉ, Louis. *Échangeur de la 40 et Laurentienne : reprise des travaux*, [en ligne] Radio-Canada, 18 avril 2017.

LACROIX, Marie-Michelle. *Des perchoirs très prisés par les oiseaux*, [en ligne] Radio-Canada, 9 août 2017.

LEGAULT, Jérémie. *Des perchoirs à 27 000 $ payés par le MTQ*, [en ligne] Radio-Canada, 24 janvier 2016.

PERRON, Louis-Samuel. *La photo d'un harfang des neiges fait un tabac sur Twitter*, [en ligne] *La Presse*, 7 janvier 2016.

Transporter le Québec vers la modernité. Politique de mobilité durable – 2030, gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018.



Montréal

Les Terrasses Roy, une liaison douce à travers un archipel végétalisé

Stéphanie Henry
Architecte paysagiste

Jeanne Faure
Architecte et designer urbain

Léa Legluais
Ingénieure en génie urbain

Les Terrasses Roy ont investi l'asphalte montréalais durant l'été 2017, bénéficiant du Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées. À cette date, l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal propose la fermeture temporaire d'un tronçon de la rue Roy Est à la circulation automobile.

Retenues pour ce projet d'urbanisme tactique, Jeanne Faure et Stéphanie Henry, cofondatrices de Castor et Pollux, conçoivent un espace public tourné vers l'agriculture urbaine, exclusivement dédié aux piétons et aux cyclistes. Cet espace se déploie autour de cinq îlots thématiques, étagés et végétalisés, inspirés de la culture en terrasses. Chaque îlot contribue à faire disparaître le profil typique de la chaussée, dans un dialogue entre plantations comestibles et nouveaux usages conviviaux et ludiques.

S'engager dans un processus de piétonnisation jalonné et concerté

L'urbanisme tactique qui caractérise les Terrasses Roy repose sur un processus inclusif sollicitant régulièrement les citoyens. Ainsi, dès le dévoilement public du projet, Castor et Pollux organise un atelier de tissage in situ, ouvert à tous. Invités à construire le mobilier de la rue, les enfants de l'école au Pied-de-la-Montagne et les riverains partagent un moment ensemble en transformant leur espace de vie.

À l'été 2017, la rue piétonne est très fréquentée et largement appropriée. En effet, en moyenne, 4100 piétons par jour empruntent les Terrasses Roy et 87 % affirment être satisfaits ou très satisfaits du projet. Les Terrasses Roy sont alors maintenues et adaptées pour passer l'hiver. Les commentaires recueillis auprès des riverains par le Centre d'écologie urbaine de Montréal permettent ensuite de bonifier le projet pour l'été 2018. La place s'épanouit et envahit progressivement les intersections avec l'avenue Coloniale et la rue De Bullion.

Les entrées s'affirment, les circulations s'élargissent au profit du partage piétons-cyclistes, les assises se multiplient et les surfaces végétalisées s'étendent considérablement.

En somme, la rue piétonne éphémère prépare sa seconde vie permanente en pérennisant ses usages. Le projet transitoire se donne donc le temps de remporter l'adhésion citoyenne, de s'adapter davantage aux besoins en se confrontant à la réalité in situ et, finalement, de paraître sous sa forme optimale lorsque viendra le temps de l'aménagement permanent, dont on pourra dire qu'il est le résultat de la vision conjointe des politiciens, des concepteurs et des citadins.

Donner un sens à la mobilité douce et durable

Promouvoir la mobilité douce et inciter les citoyens à y avoir recours ne se résume pas à l'ajout de pistes cyclables et de passages protégés. Pour concurrencer le confort et la chaleur d'un habitacle automobile, l'espace public sur lequel on marche doit fièrement exposer tout ce qu'il peut offrir comparativement à l'automobile. En premier lieu : sa capacité à permettre le vivre-ensemble. Les Terrasses Roy proposent donc des espaces de pause et de rencontre convenant à tous. La grande tablée, les emmarchements, les terrasses de sable ou enherbées favorisent le contact intergénérationnel en proposant des attraits pour adultes, aînés et enfants, notamment une activité fédératrice : l'agriculture urbaine.

Par ailleurs, les couleurs éclatantes et l'identité affirmée du lieu concrétisé par le lettrage installé dans la perspective de la rue offrent une vision ludique et rassembleuse.

La fréquentation du site est également encouragée par la venue d'un marché saisonnier, tenu par le Santropol Roulant et offrant des produits bios, frais et locaux les mardis et jeudis, qui transforme ponctuellement la rue en lieu de rendez-vous. Écarter l'automobile permet, en second point, de déminéraliser les sols et de révéler le large potentiel de la nature en créant un agréable îlot de fraîcheur, tout en permettant la culture et la récolte de végétaux comestibles et en favorisant la biodiversité. Troisième important objectif du projet, généralement peu investigué par l'urbanisme transitoire à Montréal : permettre l'appropriation hivernale. La chaussée, libérée du trafic, laisse place à un nouveau paysage blanc, un archipel de buttes enneigées et ludiques.

Offrir une liaison douce à toutes les formes de mobilité

La fréquentation et l'appropriation des Terrasses Roy sont le résultat d'une ligne de conduite claire, celle d'en offrir l'accessibilité à tous et en tout temps. Le projet est avant tout un lieu de passage, une alternative active à l'utilisation de la voiture.

La traversée est encouragée et s'organise de manière souple le long d'un axe central et sinueux, accueillant de manière sécurisée piétons et cyclistes, adultes comme enfants et personnes à mobilité réduite. La cohabitation harmonieuse est favorisée par l'apaisement de la circulation automobile et la reconfiguration des intersections. Les cyclistes disposent d'une borne de réparation et de supports à vélos. L'accessibilité universelle est, quant à elle, matérialisée par des corridors protégés de 1,8 m le long du bâti ainsi que par des rampes adaptées aux abords des îlots.

La mobilité hivernale est également un enjeu travaillé et testé. Alors qu'à l'hiver 2017, la déambulation centrale est déneigée, les contraintes de drainage amènent à tester un autre concept pour 2018 : ne déneiger que les traversées latérales afin de laisser une ligne de désir se créer spontanément au gré des déambulations sur le corridor central et ainsi stimuler la création d'une Montréal blanche.

Le succès des Terrasses Roy est donc le fruit de la combinaison d'une démarche évolutive intégrant les visions de toutes les parties prenantes, d'une création de sens autour de l'appropriation des espaces libérés par la voiture et d'une réflexion intégrant chaque type de mobilité douce.

Les efforts de Castor et Pollux, après la phase transitoire, sont désormais consacrés à la rédaction de recommandations en vue de l'aménagement permanent. L'enjeu consiste à transformer durablement la rue en venelle partagée, en conservant le parti de l'agriculture urbaine, en affirmant la circulation centrale comme liaison douce pour piétons et cyclistes, et en déminéralisant le sol au profit de zones perméables et d'un bassin de biorétention.

L'accomplissement de ce processus transitoire verra le jour en 2020; il s'agira là d'une liaison douce à travers un archipel végétalisé à découvrir! Ⓟ

Un archipel de buttes enneigées et ludiques
©Melanie Dusseault

DUTERROIR
les aromatiques

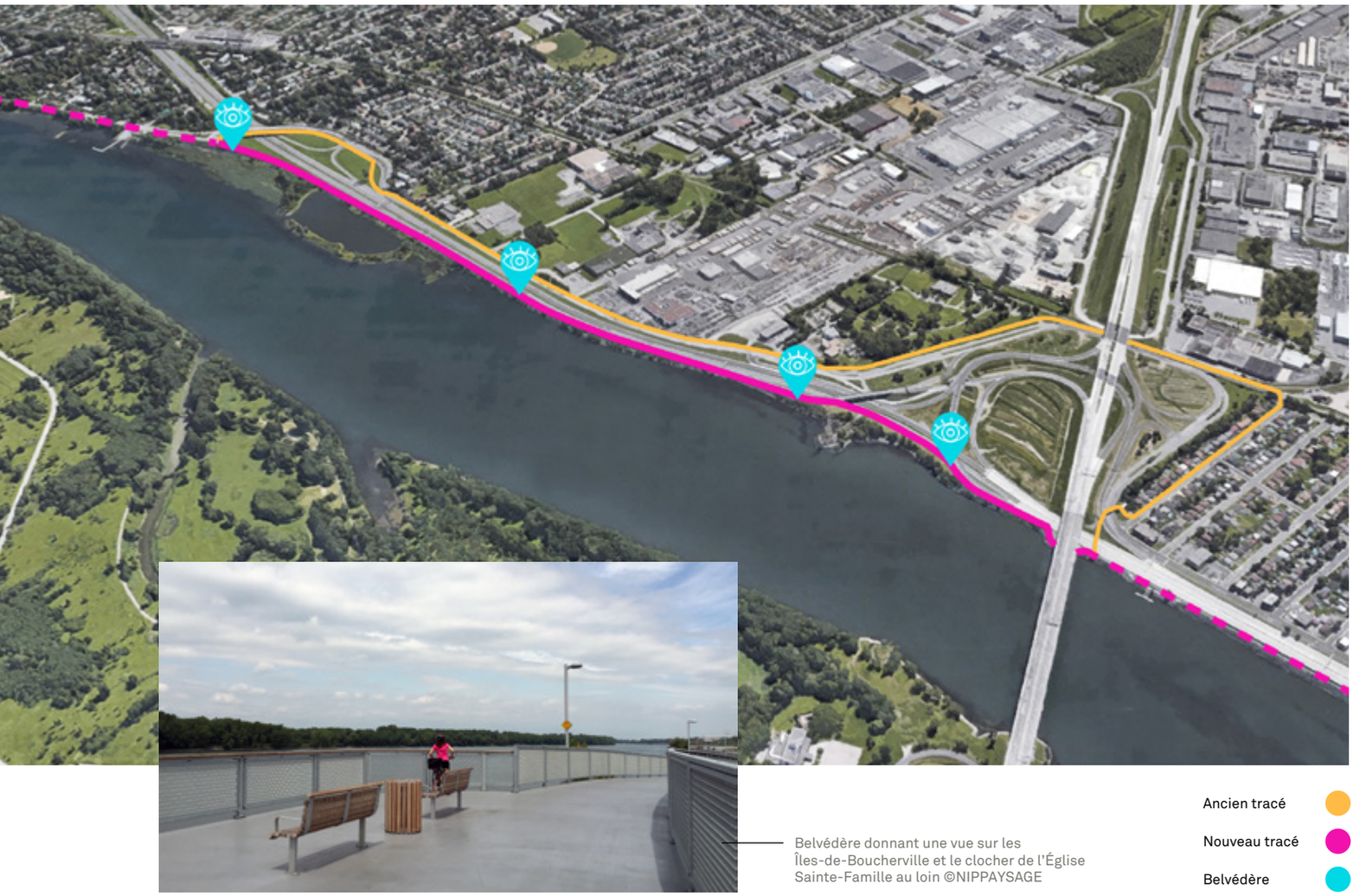
La venelle, piétions et cyclistes
©Melanie Dusseault

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

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. →

Parcours fluide suivant la topographie d'une bretelle de sortie de la route 132 ©NIPPAYSAGE

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 exigu 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'usagers.

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! Ⓟ

Montréal

La rue, revue comme espace de socialisation : le cas du Triangle

De larges rues aux intersections minimalement dessinées, chargées de circulation de pointe, une mer d'asphalte balayée par la poussière et la chaleur… voilà à quoi ressemblait il y a trois ans le triangle urbain délimité par la rue de la Savane et la rue Jean-Talon. Un parcours du combattant pour tout piéton ou cycliste qui avait le malheur de s'y aventurer!

Juliette Patterson
Architecte paysagiste
et biologiste

Un nouveau plan directeur axé sur l'humain et l'écologie

C'est dans ce contexte que le Triangle a fait l'objet d'un concours de design urbain. Lauréate du concours, l'agence Catalyse Urbaine a réalisé la transformation des rues du quartier, réimaginées en lieux de rassemblement et d'union des diversités, dans un contexte de grande mixité socioculturelle. On y retrouve maintenant des rues axées sur l'écologie et l'humain plutôt que sur la voiture, où les déplacements à pied ou à bicyclette sont encouragés, et qui illustrent les meilleures pratiques en gestion de l'eau.

Formant une boucle de près d'un kilomètre, la remarquable figure urbaine des rues Buchan et Paré est renforcée par un parcours paysager varié, associant gestion écologique des eaux de pluie et couvert végétal généreux.

Des « triangles de verdure » offrent un cadre convivial qui ménage la biodiversité urbaine, tandis que des jardins de pluie optimisent l'utilisation de l'eau et épargnent cette ressource fragilisée.

Une noue de biorétention et des jardins de pluie accompagnent le piéton dans son parcours. Pour sensibiliser les habitants à leur environnement, les jardins de pluie ont été conçus de manière à ce que leur fonction soit clairement comprise.

La rue, revue comme espace de socialisation

La géométrie des rues a été entièrement repensée. La rue Buchan devient une rue partagée à 20 km/h. Elle est à la fois un espace de socialisation et une voie d'utilisation par la circulation automobile.

Plutôt qu'une signalisation conventionnelle, on fait appel à l'intelligence et à la précaution des usagers pour réguler les interactions entre eux. On a adopté un ensemble de mesures visant à infléchir la vitesse afin de garantir un partage équitable de l'espace :

- Les rues sont rétrécies pour freiner la mobilité motorisée. Dans l'espace résiduel, on aménage des placettes qui s'avancent dans la rue, contribuant ainsi à l'apaisement de la circulation. L'ancienne bretelle d'accès à la rue est réaménagée en « triangle de verdure » avec un mobilier amovible et un verger urbain d'arbres à noix;

- La séparation entre les différents modes de déplacement est supprimée, ce qui se traduit par l'absence de trottoir sur le côté nord de la rue;

- Les textures et couleurs variées de la rue délimitent les seuils d'entrée et de passage. Un parcours signalétique pour personnes à déficience est intégré à même le pavé du trottoir;

- Une canopée d'arbres et une abondance de bancs offrent nombre de possibilités pour se reposer le long du parcours, à l'abri des nuisances climatiques et de la circulation. Pour améliorer les conditions de vie des arbres urbains, et conséquemment la largeur de la canopée, on installe des Silva Cells sous le trottoir et la rue.

Les défis

Un des grands enjeux a été de réconcilier les objectifs d'innovation du projet et les contraintes techniques requises pour le bon fonctionnement d'une rue (déneigement, drainage, sécurité). Il a fallu intégrer des zones d'entassement de la neige le long des noues de biorétention et du mobilier urbain pour rendre les noues visibles en hiver. Le marquage de la chaussée en pavé de béton a aussi été problématique et a requis l'utilisation de nouveaux produits de marquage pour favoriser l'adhésion.

Un autre défi consistait à amener les automobilistes à changer leurs habitudes : n'ayant plus de trottoir pour délimiter la chaussée, ils en ont profité pour se stationner dans le parcours piéton de la Boucle.

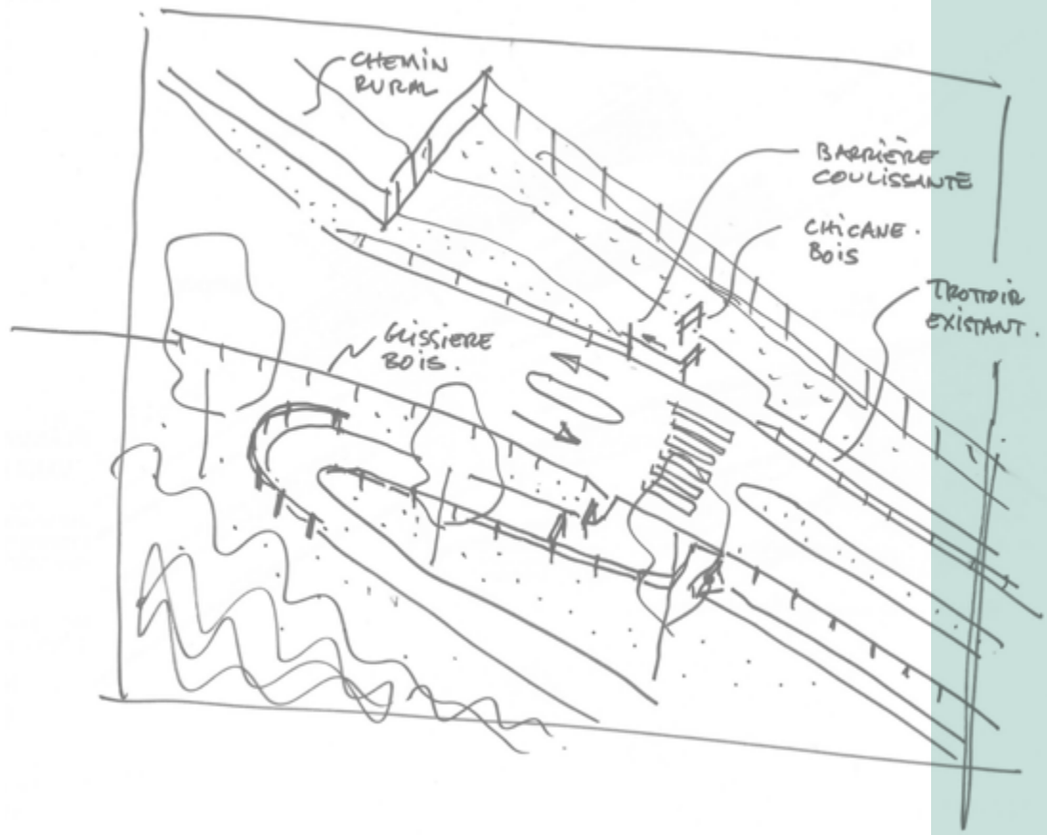
Deux ans après la fin des travaux de la première phase du projet (rue Mountain Sights), les végétaux sont en bonne santé et croissent bien. La gestion de l'eau de ruissellement par les noues et les jardins de pluie fonctionne, même en hiver. La population est en processus d'adaptation à la nouvelle configuration de la rue partagée.

En ce qui concerne le volet financier, le projet est un franc succès : le réaménagement de l'espace public a séduit les promoteurs immobiliers, qui continuent à développer rapidement les terrains privés sur Buchan et Paré. Alors que la Ville prévoyait 10 ans pour rembourser les investissements consacrés au projet, elle l'a fait en moins d'un an. ℗

Christian Matteau
Architecte paysagiste (AAPQ/FFP)
Directeur de l'agence SEKOYA

Vers-Pont-du-Gard, France

L'accès au site classé du Pont du Gard



Le Pont du Gard, un pont-aqueduc antique construit par les Romains vers l'an 50, a alimenté la ville de Nîmes en eau potable pendant plus de cinq siècles. C'est une étape importante pour les nombreux touristes qui sillonnent la campagne gardoise. Devant le pont, Jean-Jacques Rousseau eut la révélation du génie romain, transporté dans la contemplation du « géant de pierre », comme en témoigne une inscription sur la garrigue. Stendhal écrivait : « En face du Pont du Gard, l'âme est jetée dans un long et profond étonnement. C'est à peine si le Colisée à Rome m'a plongé dans une rêverie aussi profonde. » Un tel héritage historique pèse lourdement dans les choix et décisions d'aménagement. À cet effet, un comité scientifique porte un premier avis sur toute modification d'usage, ainsi qu'une commission présidée par le préfet dédié à la protection des sites, perspectives et paysages. Cet organisme siégeant dans chaque département français est chargé de veiller sur les sites historiques et pittoresques, et de prendre l'initiative de leurs inscriptions et de leur classement. Tous les ans, ses membres contribuent à protéger les paysages et l'environnement.

Quarante siècles d'histoire

Principalement connu pour son aqueduc romain, le site du Pont du Gard possède en réalité une histoire bien plus ancienne, qui date de la préhistoire. L'ensemble est aujourd'hui inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco et relié par une voie verte à la Via Rhona, qui relie le lac Léman aux plages méditerranéennes (itinéraire de 815 km). Cette voie est accessible aux cyclistes, aux piétons, aux handicapés en fauteuil roulant et même aux cavaliers. La cohabitation exige le respect des règles de bonne conduite (code de la route). En attendant la mise à jour de son schéma directeur, ce qui a posé problème pour l'établissement public de coopération culturelle (EPCC) gestionnaire du site, hormis la mobilité, c'est la politique de tarification à appliquer en fonction du choix de parcours des visiteurs. En effet, depuis le doublement de l'ouvrage par l'ingénieur Pitot au milieu du 18e siècle, le statut du pont demeure une route départementale traversée aujourd'hui uniquement par des piétons. Ce statut d'emprise publique est inaltérable et un nouvel itinéraire a dû être conçu afin de permettre la gratuité du site aux cyclotouristes de passage. Sinon, le modèle économique d'accessibilité au site et au musée demeure classique, fondé sur une tarification des visiteurs s'acheminant en voiture ou en autobus (stationnement payant) et empruntant d'autres logiques de parcours.

La conception de la voie verte a été réfléchie en fonction d'autres critères, à savoir le caractère inondable du site et la fragilité du milieu naturel, chaque geste se voulant le plus neutre et transparent possible. Les matériaux utilisés comportaient des aspects naturels et locaux : sol stabilisé calcaire, mobilier en bois, végétaux indigènes. Une demande exprimée dans le programme des travaux consistait à maintenir et scénariser les vues sur le monument antique qui, à cet endroit du site, permet une covisibilité avec la carrière de l'Estel ayant été exploitée au temps des Romains pour réaliser le pont-aqueduc. C'est d'ailleurs une situation unique de constater une telle proximité entre le lieu d'extraction des pierres et l'ouvrage bâti. Ⓟ

Restructurer les villes par la mobilité

Regard sur des expériences colombiennes

Malaka Ackaoui
Architecte paysagiste et urbaniste
en collaboration avec
Vincent Asselin, architecte paysagiste

Joindre l'utile à l'agréable nous a toujours permis d'apprendre des expériences étrangères tout en voyageant. C'est ainsi qu'en 2016, nous avons décidé d'effectuer un voyage en Colombie afin de voir de nos propres yeux les effets des réformes urbaines, particulièrement en ce qui a trait au transport collectif. Nous avons arrêté notre choix sur deux villes : Bogotá et Medellín.

261-261A LOPEZ
TRANSPORTES MEDELLÍN CASTILLA S.A.
BUS
SOLO

Rue transformée
en mail piétonnier
au centre historique

Bogotá, la capitale

Un système de transport public désuet et une augmentation de la congestion, amplifiée par l'expansion des autoroutes au milieu du siècle dernier, ont encouragé l'étalement et le sentiment d'insécurité des résidents. En raison de la congestion, il n'était pas inhabituel de passer trois heures par jour en déplacement. En plus de souffrir de la diminution de leur qualité de vie et de l'augmentation de la pollution, les personnes moins nanties ne pouvaient profiter des possibilités d'emploi en ville à cause des problèmes de déplacement. Les constats de la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement tenue à Rio de Janeiro en 1992 ont confirmé l'échec des politiques ultralibérales, ce qui a incité la Banque mondiale à réorienter son discours en faveur des transports durables puisqu'ils contribuent à la préservation de l'environnement et à l'accessibilité du territoire aux citadins les moins fortunés.

C'est à la fin du siècle dernier que les dirigeants de Bogotá ont décidé d'agir et que la ville a été transformée grâce à la vision et à la persistance du maire Enrique Peñalosa. Convaincu que les bus représentent la démocratie en mouvement, il a été l'instigateur d'un système de transport public qui a révolutionné sa ville, le BRT (bus rapide de transit). Le TransMilenio circule en site propre, dans des voies réservées; il a pu être inséré dans le tissu urbain grâce à la disponibilité d'espace au sein du large système autoroutier existant. Les stations sont assez rapprochées et sont reliées à un réseau de bus locaux permettant de connecter les divers quartiers plus éloignés. Le TransMilenio était vu comme une alternative efficace à un système de métro qui, malgré sa grande efficacité, est très coûteux à construire. L'objectif consistait à transformer Bogotá en une ville durable, à y atténuer les inégalités et l'insécurité, et à rendre la ville plus vivable et sécuritaire, et accessible à tous les citadins.

Résultat : le TransMilenio a permis aux habitants des quartiers éloignés d'accéder aux emplois dans les quartiers centraux de manière plus efficace et plus économique. Il a également contribué à la réduction de la congestion automobile.

Mis à part les avantages cités plus haut, le TransMilenio a été un moteur de restructuration du paysage urbain de la capitale colombienne. Un nouveau paradigme fait surface et vise un partage plus équitable de l'espace public entre les différents types d'usagers. On mise sur la mobilité active en créant des réseaux piétonniers, des espaces verts, des pistes cyclables et, évidemment, des voies réservées aux autobus.

La présence des stations et l'achalandage tout autour offrent de nombreux « yeux » sur les rues et les espaces publics, ce qui contribue à une augmentation du sentiment de sécurité et à une réduction du taux de criminalité. Au dire d'Enrique Peñalosa, « tout comme les oiseaux ont besoin de voler, les humains ont besoin de marcher »; la transformation du centre-ville de Bogotá redonne aux citadins la possibilité de le faire en sécurité. Ayant nous-mêmes fait l'expérience, nous avons constaté qu'il était plus rapide et moins coûteux de se déplacer en TransMilenio qu'en taxi à Bogotá puisque les taxis n'y circulent pas en site propre et se trouvent souvent coincés dans les embouteillages.

De nombreuses villes se sont inspirées du TransMilenio pour restructurer leur système de transport public. Mais comme la perfection n'est pas de ce monde, le TransMilenio est victime de son propre succès. Non seulement il ne suffit pas à la demande, mais il est souvent rempli au-delà de sa capacité, au point où l'on y est souvent complètement collés les uns contre les autres, comme dans une boîte de sardines.

Malgré tout, on constate qu'en misant sur la mobilité active, Bogotá a contribué à démocratiser son espace urbain. →

« Dans certains cas, les nouvelles stations de BRT deviennent des pôles autour desquels les espaces publics ont été remodelés. Les trottoirs sont élargis, un réseau cyclable se développe, des zones piétonnes sont animées par les usagers et les commerces, le tout accompagné d'un nouveau mobilier urbain, d'un éclairage public, d'une requalification du centre-ville et de l'aménagement de plus d'espaces verts. »

Station et voies réservées du BRT Transmillenio

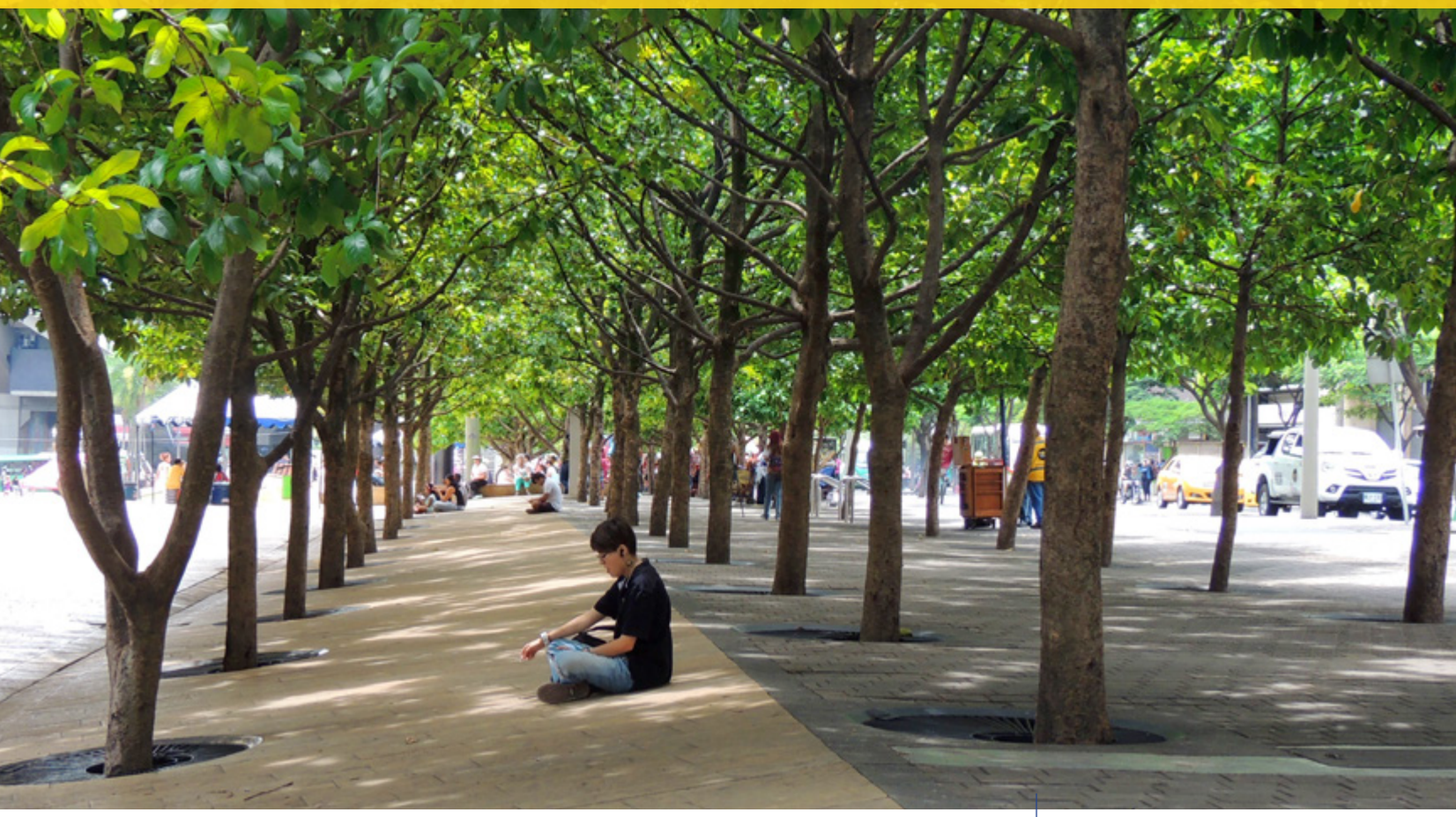
Medellín, laboratoire urbain

Située à 400 km de la capitale, Medellín, deuxième ville de Colombie, est encaissée dans la vallée de l'Aburra. On s'y sent enveloppé par les flancs des collines visibles en toutes directions. Ces collines qui, de loin, nous semblent vertes sont souvent occupées par des habitations informelles de squatters, les favelas.

S'il est assez facile pour les véhicules de transport public de circuler au cœur de Medellín grâce à ses rues suffisamment larges et ses pentes moins abruptes, on ne peut en dire autant des secteurs informels où les constructions imbriquées sont serrées et accessibles à pied par des escaliers ou des chemins tortueux. C'est là que nous avons constaté l'originalité de Medellín et sa volonté de relier ses communautés de toutes catégories par un système de transport public intégré. Tout comme à Bogotá, selon notre destination, on peut s'y déplacer en BRT (bus rapide de transit) et en bus régulier, ou encore en métro. Mais on a également la possibilité de rejoindre notre destination en empruntant un tram ultramoderne ou un téléphérique! De plus, toutes les stations sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le réseau de métro traverse la ville du nord au sud et relie la majorité des attractions de la ville entre elles. Et Medellín n'en manque pas! Plus modeste que le TransMilenio, le BRT de Medellín, appelé MetroPlus, s'ajoute à l'offre de connectivité; il est également relié au métro et au téléphérique (Metrocable). Le système de transport public de Medellín est considéré comme l'un des meilleurs au monde. En plus d'offrir aux citadins des modes de déplacement respectueux de l'environnement, il favorise l'équité sociale. Le téléphérique est sa composante la plus impressionnante. Avant l'installation du Metrocable, les résidents des favelas accédaient avec grande difficulté aux services culturels, municipaux, éducatifs et de santé qui se retrouvent majoritairement dans la vallée. Depuis la mise en opération du téléphérique, on constate que les résidents des favelas peuvent accéder en moins de 30 minutes à la station de métro située au pied de la montagne. On peut aussi constater le foisonnement de commerces autour des stations du Metrocable, une plus grande attractivité sur le plan touristique, un meilleur sentiment de sécurité et une réduction importante du taux de criminalité.

Le Metrocable de Medellín



Trottoir et espace public arborés en bordure du Barefoot Park

De plus, le système de mobilité intégrée de Medellín a permis de relier espaces publics et parcours piétonniers aux multiples espaces verts, dont ceux situés en terrain montagneux et au cœur de la ville. Le trajet impressionnant en téléphérique nous permet d'apprécier le paysage environnant à partir des hauteurs des collines en passant au-dessus des toits des favelas. Les nombreux parcs et espaces verts de la ville, maintenant accessibles à tous grâce au transport collectif, rivalisent d'imagination; ils sont largement utilisés par les populations de tous âges et sont un ressourcement pour tous les citadins.

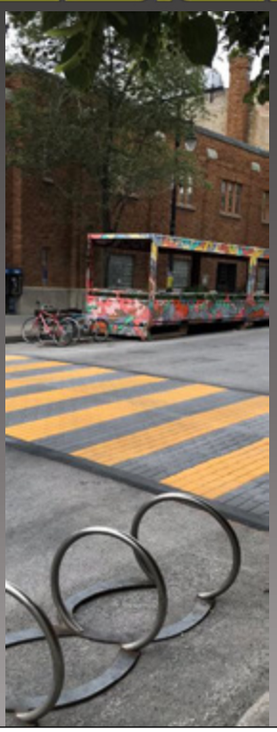
À Medellín, le concept de résilience est élargi grâce au projet Medellín Lab, une sorte de manuel des meilleures pratiques qui jouit du soutien de la Banque mondiale. Il mise sur une stratégie d'échange et de coopération pour faire de la ville un grand laboratoire d'innovations en matière de gestion et de gouvernance. La résilience y est étendue au concept d'inclusion sociale et d'innovation. L'amélioration de la mobilité de ses citoyens, particulièrement ceux des communautés défavorisées, et l'offre en espaces publics, civiques et verts ont valu à Medellín le titre de « ville la plus innovante du monde » par l'Urban Land Institute en 2013.

Déjà en 1989, une affiche conçue par Hundertwasser pour le compte de l'Organisation internationale de transport public portait le slogan « Use public transport – Save the city » (Utilisez le transport public – sauvez la ville). À l'examen de ces deux exemples sud-américains, il est heureux de constater la validité de ce slogan. Bogotá et Medellín nous démontrent que l'amélioration du paysage urbain et de la qualité de vie des citoyens passe nécessairement par la démocratisation de leur mobilité. Ⓟ

« Le système de transport public de Medellín est considéré comme l'un des meilleurs au monde. En plus d'offrir aux citadins des modes de déplacement respectueux de l'environnement, il favorise l'équité sociale. »

THERMO DESIGN

Voulez-vous plus que du marquage standard?



Produits Leed (Couleurs avec IRS de plus de 29)
Produits Homologués MTQ
Tous nos revêtements sont des produits longue durée!
Application possible sur bitume et sur béton

Qualité
durabilité
Antidérapant

CERTIFIED APPLICATOR

www.thermo-design.ca
info@thermo-design.ca
1-888-691-6828

CONSULTATION · CONCEPTION · ESSAIS EN ATELIER ET SUR LE SITE · FOURNITURE D'ÉQUIPEMENTS · CONSTRUCTION · MISE EN MARCHE ET FORMATION · MAINTENANCE

FONTAINES • PISCINES • JEUX D'EAU
PARCS AQUATIQUES • SPAS ET BAINS NORDIQUES • SKATEPARCS

Soucy AquatiK
soucyaquatik.com

landscapeforms®

loll designs

Résultant d'une collaboration avec Loll Designs, la table Harvest invite amis, collègues et camarades pour des moments de plein air mémorables. Sa taille généreuse et sa lumière à DEL intégrée en font l'endroit de rassemblement idéal de jour ou de nuit pour ceux qui travaillent fort et ceux qui ont fort besoin de se détendre.

Marie Barbin
Représentante-Développement des affaires – Province du Québec
514-638-4466 | marieb@landscapeforms.com

DESIGN. CULTURE. CRAFT.

civiliti.com

civiliti

imaginer
concevoir
construire l'espace public

Cameleoh!

équipements de jeux d'eau
classiques et sur mesure

conception
fabrication
installation

parc Frank-Stronach, Newmarket

cameleoh.com

CONÇU ET FABRIQUÉ AU QUÉBEC

parc Bourcier, Beauharnois

BC2

La mobilité c'est aussi l'accessibilité universelle

PRIX D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
GRANDS PRIX DU DESIGN

PARVIS D'ACCUEIL
DU CHU SAINTE-JUSTINE, MONTRÉAL

GRANDS PRIX DU DESIGN
Lauréat de la 12e édition

URBANISME
DESIGN URBAIN
ARCHITECTURE DE PAYSAGE
ENVIRONNEMENT
STRATÉGIES

MONTRÉAL
QUÉBEC
SHAWINIGAN
MAGOG

GROUPE**BC2**.COM

LAURÉATS 2018

Association des architectes paysagistes du Québec

Prix Frederick-Todd

Plus haute distinction attribuée par l'AAPQ, le prix Frederick-Todd, décerné depuis 1995, honore des personnalités publiques et des architectes paysagistes membres de l'AAPQ qui ont contribué de facon exceptionnelle à promouvoir l'architecture de paysage au Québec.

Membre
Jean-François Rolland

Jean-François Rolland œuvre en architecture de paysage, en design urbain, en urbanisme, en planification régionale et en tourisme depuis près de 40 ans. Monsieur Rolland a travaillé notamment sur la fontaine de Tourny, ainsi que sur l'aménagement de l'hôtel du Parlement, façade et pourtour. On lui a décerné plusieurs distinctions nationales et provinciales. Il a été reçu à l'Ordre des associés du Collège des fellows de l'AAPC en 1997.

Membre
Malaka Ackaoui

Malaka Ackaoui est architecte paysagiste, urbaniste et membre à l'Ordre des associés du Collège des fellows de l'AAPC. Elle possède plus de 40 ans d'expérience dans le domaine de l'architecture de paysage et a réalisé des projets de grande envergure, tant au Canada qu'à l'international. Entre autres, elle a su mettre en valeur le Jardin de François à Baie-Saint-Paul et réhabiliter les espaces extérieurs du Monastère des Augustines à Québec.

Personnalité publique
Jean Lemire

En nous faisant découvrir des paysages nordiques à couper le souffle, Jean Lemire a démontré l'importance d'agir concrètement dans la lutte aux changements climatiques afin de créer un cadre de vie durable et garant de la protection de l'environnement.

Prix de l'excellence étudiante

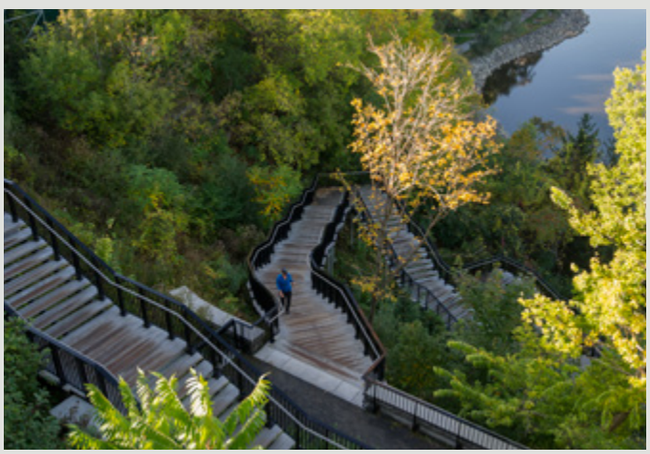
Remis dans le cadre de l'Exposition des finissants de l'Université de Montréal

TRAIT D'UNION
Alexandre Allard, Samuel Pasquier et Simon Gingras

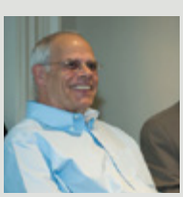
Association des architectes paysagistes du Canada

Photo : Industryous Photography

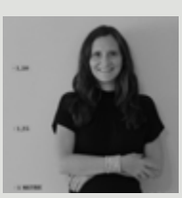
Prix national | Paysages publics à petite échelle conçus par un architecte paysagiste
Berczy Park
Claude Cormier + Associés



Prix national | Paysages publics à petite échelle conçus par un architecte paysagiste
Escalier de l'escarpement de la Colline du Parlement et réhabilitation du site
Civitas Group – Diane Matichuk, OALA, AAPQ, AAPC



Prix d'excellence
Peter Jacobs



Prix de la relève
Katerine Beaudry

IRAC-ICU-AAPC
Prix nationaux de design urbain

Fragments urbains
Escales découvertes
civiliti + Julie Margot design avec Vlan paysages et LN paysage
Client : Ville de Montréal, Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal

Architecture urbaine
Place des Canotiers
DAOUST LESTAGE et ABCP
Client : Commission de la capitale nationale du Québec

Projets d'aménagements municipaux
Place Vauquelin
Lemay (Marie-Ève Parent, Jean-Philippe André, Sophie Lacoste, Carlos Santibanez)
Client : Ville de Montréal et gouvernement du Québec
Équipe : Les consultants SM Inc., Ombrages, Nadeau Foresterie urbaine, Morelli Designers Inc., Jonathan Cha, Ville de Montréal et ministère de la Culture et des Communications

Photo : Alexandre Parent

Développement durable
Réhabilitation du littoral et de la promenade de l'anse du Sud de Percé
AECOM
Client : Ville de Percé

Association des paysagistes professionnels du Québec

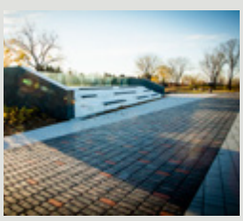
Concours d'aménagement paysager

Photo : Drew Hadley

Aménagement de prestige – 2e prix et Prix Coup de cœur Éditions Pratico-Pratiques
À flanc de montagne
Annie Robinson et Stuart Webster pour Stuart Webster Design
Réalisation : Stuart Webster & Associés

Photo : Allen McEachern

Tour de la maison – 1er prix
Alignement et contemplation Laurentiens
Christian Bilodeau et Stuart Webster pour Stuart Webster Design
Réalisation : Créations Aqua Terra

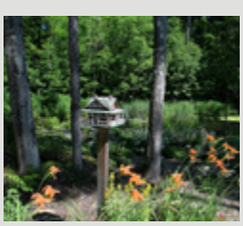


Paysage du monde des affaires – 1er prix
Complexe environnemental de Saint-Michel
Groupe BC2
Réalisation : Aménagement Côté Jardin

Photo : Émilie Desnoyers

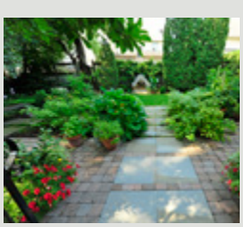
Tour de la maison – 2e prix
Hauts niveaux
Richard Bélisle et Natalie Boudreau
Réalisation : Les Innovations paysagées Ladouceur

Photo : Denis Lemelin

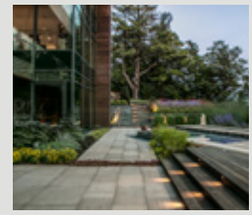


Ö – 2e prix
La Dame du lac
WAA et Chantal Lambert
Réalisation : Paysagistes Chantal Lambert et Associés

Photo : Jean-Claude Hurni

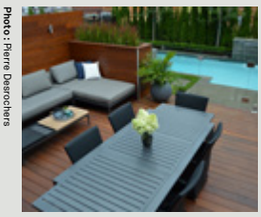


La métamorphose réussie – 2e prix
La petite Europe
Art & Jardins
Réalisation : Art & Jardins



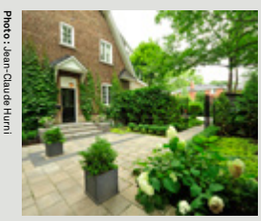
Prix Milan Havlin et 1er prix dans la catégorie Aménagement de prestige
La Villa des gros pins
Les Artisans du paysage, Isabelle Nadeau, architecte paysagiste, et Josée Filion, technicienne en aménagement paysager

Photo : Pierre Desrochers



Jeunes entrepreneurs
Oasis urbain
Pierre Desrochers, Verdi Design
Réalisation : Prestige paysage

Photo : Jean-Claude Hurni



Espace restreint pour grand jardin – 2e prix
Vert de gris
Art & Jardins
Réalisation : Art & Jardins

Project Management Institute

Prix Élixir

Projet Bonaventure
Ville de Montréal
Conception : Groupe Rousseau Lefebvre, GHD, Lemay, Luu Nguyen, architecte paysagiste, Ombrages, Signature design communication, Tetra Tech QI et Ville de Montréal
Client : Ville de Montréal

Les Arts et la Ville
Prix aménagement

Population de 100 000 habitants et plus
Aménagements entourant l'Amphithéâtre Cogeco de Trois-Rivières
civiliti
Client : Ville de Trois-Rivières

Photo : Steve Montpetit – Les architectes FABG

Municipalités de 20 000 à moins de 100 000 habitants
Quai 5160 – Maison de la culture de Verdun
Lise Roy, Arrondissement de Verdun
Client : Arrondissement de Verdun

Association québécoise des transports (AQTr)
Grand prix d'excellence en transport

Infrastructures
Projet Bonaventure
Ville de Montréal
Conception : Groupe Rousseau Lefebvre, GHD, Lemay, Luu Nguyen, architecte paysagiste, Ombrages, Signature design communication, Tetra Tech QI et Ville de Montréal
Client : Ville de Montréal

Association des transports du Canada (ATC)
Prix de réalisation en transports urbains durables

Projet Bonaventure
Ville de Montréal
Conception : Groupe Rousseau Lefebvre, GHD, Lemay, Luu Nguyen, architecte paysagiste, Ombrages, Signature design communication, Tetra Tech QI et Ville de Montréal
Client : Ville de Montréal

AQIP
Prix d'excellence en interprétation du patrimoine

Sentier des Curieux de nature
Parc national du Lac-Témiscouata (Sépaq) / Mousse Architecture

SEPAQ

Haltes découverte dans le parc national des Îles-de-Boucherville
TUX + ARCADIA + PARA-SOL
Client : Sépaq

AIA New York Design Awards

Photo : Doublespace Photography

Culture
Monument national de l'Holocauste
Claude Cormier + Associés, en collaboration
Équipe : Doris L. Bergen, University of Toronto, Edward Burtynsky, Focus Lighting, Golder Associates, Lord Cultural Resources, RJC, Rooney Irving & Associates, RSA Specs, Turner & Townsend, UCC Group, WSP, Yves Bélanger, ZW Group

Institut de développement urbain du Québec (IDU)
Prix INOVA

Prix McCarthy Tétrault – Catégorie Multirésidentiel, dont les coûts de construction sont supérieurs à 50 millions de dollars
Caléo
Beaupré & Associés
Client : Le Groupe Maurice

Grand projet d'urbanisme – Mention d'excellence du jury
Projet Bonaventure
Ville de Montréal
Conception : Groupe Rousseau Lefebvre, GHD, Lemay, Luu Nguyen, architecte paysagiste, Ombrages, Signature design communication, Tetra Tech QI et Ville de Montréal
Client : Ville de Montréal

Conseil régional de l'environnement de Montréal
Gala de reconnaissance en environnement et développement durable de Montréal

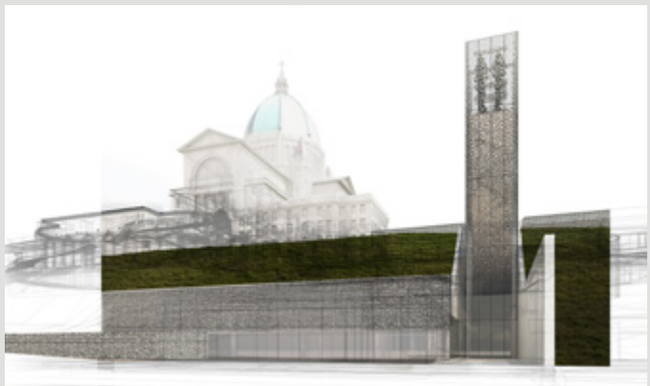
Corps publics
Pavillon d'accueil net-zéro du parcours Gouin
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
Conception : Birtz Bastien Beaudoin Laforest Architectes, Groupe Rousseau Lefebvre, Stantec et Ville de Montréal
Client : Ville de Montréal – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

AZ Awards
Prix Mérite et choix du public

Photo : Jean-Michel Seminaro

Temporary and demonstration
18 Nuances de Gai
Claude Cormier + Associés
Équipe : Claude Cormier, Yannick Roberge, Guillaume Paradis et Damien Dupuis avec Yves Allard, Gilles Arpin, Rig-Rite Productions et Les productions du Grand Bambou

Landscape Architecture
Berczy Park
Claude Cormier + Associés



Concept – Unbuilt Buildings
Conceptualisation architecturale à l'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal
Lemay
Client : Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal

Institut canadien d'urbanisme (ICU)
Prix d'excellence en urbanisme

Design urbain
Projet Bonaventure
Ville de Montréal
Conception : Groupe Rousseau Lefebvre, GHD, Lemay, Luu Nguyen, architecte paysagiste, Ombrages, Signature design communication, Tetra Tech QI et Ville de Montréal
Client : Ville de Montréal

Ville de Montréal
Opération patrimoine

Lieu coup de cœur
Pavillon d'accueil net-zéro du parcours Gouin
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
Conception : Birtz Bastien Beaudoin Laforest Architectes, Groupe Rousseau Lefebvre, Stantec et Ville de Montréal
Client : Ville de Montréal – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Ville de Montréal – Arrondissement de LaSalle
Concours d'architecture pluridisciplinaire de l'agrandissement et rénovation de la bibliothèque L'Octogone

Groupe Rousseau Lefebvre
Conception : Anne Carrier architecture / Labonté Marcil en consortium, en collaboration avec Les services EXP en ingénierie, Groupe Rousseau Lefebvre
Client : Ville de Montréal – Arrondissement de LaSalle

Design Montréal
Concours international d'architecture de paysage pluridisciplinaire

Place des Montréalaises
Lemay + Angela Silver + SNC-Lavalin
Client : Ville de Montréal

Zone de rencontre Simon-Valois
civiliti + François Courville + UDO Design
Client : Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

Concours de design pluridisciplinaire pour l'aménagement du Parvis De Biencourt

Le Parvis des Champs
Mousse Architecture de paysage + Collectif Escargo

Faculté de l'aménagement

Prix Institut de Design Montréal – Caroline Fink
Le parcours
Émilie Langlois

Bourse d'excellence en architecture de paysage Provencher_Roy
Alexandre Allard, Simon Gingras, Samuel Pasquier

Prix de l'Observatoire Ivanhoé Cambridge
Marilou Cottier, Jean-François Martel, Tan Au Ca Nguyen

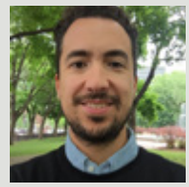
Prix de l'AAPC
Jean-François Bédard et Marianne Pascual, ex aequo

Prix du directeur de l'École pour le baccalauréat
Tan Au Ca Nguyen

Prix du directeur de l'École pour la maîtrise
Encourager l'activité physique par le plaisir
Parc linéaire de Pointe-aux-Trembles
Martine Larouche

Coup de cœur REAP pour le baccalauréat
Marilou Cottier, Jean-François Martel, Tan Au Ca Nguyen

Common Ground Research Networks



Emerging Scholar Award
Jonathan Cha

Maison de l'architecture du Québec
Concours de résidence d'architectes

(Ré)Habiter le fleuve
Micheline Clouard, architecte paysagiste associée principale chez Vlan paysages, et Jean-François St-Onge, architecte

AIMQ
Prix Génie-Méritas

Infrastructures vertes
Le grand projet de la rue Saint-Maurice
Ville de Trois-Rivières
Équipe : consultants : Groupe SMi – Ilana Cantin, architecte paysagiste, chargée de discipline
Client : Ville de Trois-Rivières

Prix Habitat Design
Défi Val-Mar en architecture de paysage

Unifamiliale
TOPIA

Multirésidentiel
Jardins Suspendus
Architecture Synthèse, Atelier Schwimmer et Ismael Hautecœur, architecte paysagiste
Client : 21e Arrondissement du Groupe Prével, Vieux-Montréal

International Downtown Association (IDA)
Downtown Achievement Award – Pinnacle Award

Public Space
Projet Bonaventure
Conception : Groupe Rousseau Lefebvre, GHD, Lemay, Luu Nguyen, architecte paysagiste, Ombrages, Signature design communication, Tetra Tech QI et Ville de Montréal
Client : Ville de Montréal

GRANDS PRIX DU DESIGN

Prix architecture de paysage et aménagement public
Berczy Park
Claude Cormier + Associés

Photo : Adrien Williams

Prix mobilier, équipement et intervention urbaine en design de produits
Boîtier de puits de captage de biogaz – Parc Frédéric-Back
Lemay, en collaboration avec Morelli Designers et la Ville de Montréal

Photo : Alexandre Guilbeault

Mention design événementiel et installation éphémère
La Vague
Isabelle Giasson, ARCADIA STUDIO

Prix multidisciplinarité
Monument national de l'Holocauste
Claude Cormier + Associés, en collaboration avec Studio Daniel Libeskind; architecture : Edward Burtinski; artiste photographe : Doris Bergen, conseillère/Holocaust Studies – University of Toronto, Lord Cultural Resources

Prix architecture de paysage et aménagement commercial
Siège social Ericsson – Paysage
Groupe Marchand Architecture & Design (gmad) + Philippe Bonnet, architecte paysagiste

Mention terrasse et aménagement paysager résidentiel de projet domiciliaire
Myst sur le Canal
Projet Paysage

Photo : Mike Hodgins

Terrasse et aménagement paysager résidentiel
L'Aqueduc (North Hatley)
Hodgins et associés, architectes paysagistes (HETA)

Mention architecture de paysage et aménagement public
Parc riverain Espace Fillion
François Courville, architecte paysagiste, William Leblanc/Coarchitecture/LGT 100 mots
Client : Municipalité de L'Ange-Gardien, Côte-de-Beaupré

Mention hors catégorie
Place des Canotiers
DAOUST LESTAGE et ABCP
Client : Commission de la capitale nationale du Québec

Mention éclairage
Place du Curé-Labelle
BC2
Client : Ville de Saint-Jérôme

Prix éclairage
Vigilant – a DRW Company
Provencher_Roy

Grands prix du génie-conseil québécois

Prix Visionnaire

Pavillon d'accueil net-zéro du parcours Gouin
Stantec et arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
Conception : Birtz Bastien Beaudoin Laforest Architectes, Groupe Rousseau Lefebvre, Stantec et Ville de Montréal

Ordre du Canada

Membre
Ron Williams

L'architecte paysagiste Ronald Williams a aidé à sculpter l'environnement rural et urbain du Québec. Professeur de longue date et ancien directeur de l'École d'architecture de paysage de l'Université de Montréal, il a fait évoluer sa spécialité par ses nombreux travaux professionnels, son enseignement et ses publications. Son ouvrage phare, *L'architecture de paysage du Canada*, décrit l'évolution de l'aménagement de l'environnement au pays. Cofondateur d'une firme internationale d'urbanisme et d'aménagement paysager, il est louangé pour ses projets primés, dont le Biodôme de Montréal, le parc-plage de l'île Notre-Dame et le jardin de Saint-Roch à Québec, aujourd'hui appelé jardin Jean-Paul-L'Allier.

Society for Experiential Graphic Design (SEGD)

Photo : Adrien Williams

Prix d'excellence – Placemaking and Identity
Escales découvertes
civiliti + Julie Margot design avec Vlan paysages et LN paysage
Client : Ville de Montréal, Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal

L'ART FAIT PARTIE DU PAYSAGE

Depuis bientôt cinq ans, Artpublix multiplie les collaborations avec les Musées, les organismes culturels, la Ville de Montréal, la Ville de Québec et les municipalités afin d'exposer un auditoire plus large aux créations des artistes d'ici et d'ailleurs. Nous aimerions faire partie de vos plans.

Pour en savoir d'avantage à propos de nos structures et de nos tarifs, communiquez avec Raymond Cantin.

+514.290.9001 | raymond@Artpublix.com | Artpublix.com

ARTPUBLIX.COM

Membres agréés

Guillermo Aguerrevere
Eliane Arbique
Fanny B. Perras
Jérémy Bordage
Nicole Charbonneau
Amélie Charron
Jean-Philippe Di Marco
Mihai Dinu
Élyse Dubuc
Anne-Laurence Dumont
Danielle El Helou
Florent Falkowski
Mira Haidar
Soha Khalil
Neil Kobewka
Sarah Lacombe
Andréanne Leboeuf
Sarah-Ève Lepage
Isabelle Malboeuf
Marie-Pierre McDonald
Marie-Philippe McInnes
François Ménard
Roxanne Miller
Andreea Raducu
Hélène Rommelard
Aliza Sovani
Mathivathana Suntharalingam
Tharrie Theb
Nora Topalian
Fabian Vega
Julie Vibert

Membres stagiaires

Alan Dabrowski
Alizée Guezennec
Nelly Manana
Mathieu Poulin
Rayhane Hamrouni
Savhana Lecoro
Marie-Laurence Gendron
Hugues Pellerin
Tatiana Kolomenskaya
Joëlle Thibault
Émilie Langlois
Grégoire Martin
Shabnam Rahbar
Myriam Lapierre
Jean-François Bédard
Martine Larouche
Yusong Li
Laurence Sylvestre
Camilo Torres
Jihany Hassun
Samuel Pasquier
Ludovic Plard
Émilie Bielen
Anouk Bergeron-Archambault
Isabelle Lord
Cloë Cousineau

Étudiants

Catherine Léveillée
Shahidah Syedah
Lucas Banos
Émilie Brown
Mohamed Elsenen
Francis Lemoy-Durocher
Jonathan Pelletier
José João Veloso

AAPQ

Trouver un architecte paysagiste

aapq.org/bottin-membres

Consultez la liste complète de tous les membres agréés et stagiaires de l'AAPQ et effectuez une recherche par région. Triez les résultats afin d'identifier les membres qui réalisent des projets résidentiels et des inspections d'aires de jeu.

FNX
INNOV
Créons
l'avenir
Architecture de paysage
Urbanisme
Design urbain
Biologie et Environnement
Ingénierie
FNX-INNOV est une société de propriété québécoise qui regroupe des professionnels qui œuvrent en ingénierie et en aménagement. Elle innove grâce à la créativité de ses spécialistes et le savoir-faire de ses équipes multidisciplinaires afin de réaliser des projets inspirés et structurants, à la hauteur des défis des collectivités d'aujourd'hui et de demain.
fnx-innov.com
Réaménagement de l'ancien canal de Beauharnois
Salaberry-de-Valleyfield

BETO-BLOC

PAVÉ • PIERRE NATURELLE • BRIQUE • PORCELAINE

MONTEVERDE 209 • 16"x48" BRUN BOIS

Alliance – LA QUALITÉ... NOTRE DEVISE
PERMACON
Techo-Bloc
DELCONCA – PORCELAINE EXTÉRIEUR
LA PIERRE MONTERRA – PIERRES NATURELLES
MUR SELECT – SELECT WALL
BETO-BLOC – SÉRIES CUISINE – KITCHEN SERIES
GATOR BASE
LE NOUVEAU SYSTÈME GATOR TILE
eternovica
ALLIANCE – Lumière Extérieure
BULL
NAPOLEON

LAVAL • 450.963.2562 225, boul. Bellerose O, Vimont, Laval, QC H7L 6A1
ST-EUSTACHE • 450.239.2562 631, rue Dubois, Saint-Eustache, QC J7P 3W1

www.betobloc.com

Bureaux

AECOM – Montréal
85, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal (Québec) H2X 3P4
Serge Poitras
514 798-7901
www.aecom.ca

AECOM – Québec
4700, boul. Wilfrid-Hamel
Québec (Québec) G1P 2J9
Jean-François Rolland
581 628-8666
www.aecom.ca

Agence RELIEFDESIGN
5795, avenue De Gaspé, bureau 207
Montréal (Québec) H2S 2X3
Jean-François Veilleux
514 500-3605
www.reliefdesign.ca

ARCADIA Studio Inc.
6865, avenue de Monkland
Montréal (Québec) H4B 1J5
Isabelle Giasson et
Marie-France Turgeon
514 717-7068
www.arcadia.studio

Art & Jardins
174, rang de l'Église Sud
Saint-Marcel-de-Richelieu
(Québec) J0H 1T0
Marie-Andrée Fortier
450 794-2118
www.artetjardins.com

Atelier Paysage Design Urbain Inc.
8955, rue Parent
Lasalle (Québec) H8R 3Y7
Mark Talarico
514 691-7771

B3 Inc.
5445, avenue De Gaspé, bureau 640
Montréal (Québec) H2T 3B2
Sébastien Breton
438 838-8333
www.atelierb3.com

BC2 Groupe Conseil Inc.
85, rue Saint-Paul Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2Y 3V4
Isabelle Séguin
514 507-3600
www.groupebc2.com

Beaupré & Associés
Experts Conseils Inc.
2215, boul. Dagenais, bureau 100
Laval (Québec) H7L 5W9
Louis Beaupré
450 963-2220
www.beaupreassocies.com

Bérénice Inc.
3805, chemin Saint-Louis
Québec (Québec) G1W 1T6
Bérénice Simard
418 658-1372

BMA Architecture de paysage
971, boul. Curé-Labelle, bureau 210
Blainville (Québec) J7C 2L8
Martin Maurice
514 990-2930
www.bmapaysage.com

Breault & Monette
Architectes Paysagistes
6800, 2e avenue
Montréal (Québec) H1Y 2Z6
Katée Monette
514 733-5180
www.bmap.ca

civiliti
5778, rue Saint-André
Montréal (Québec) H2S 2K1
Peter Soland
514 402-9353
www.civiliti.com

Claire Filteau,
architecte paysagiste
1325, rue Haldimand
Gaspé (Québec) G4X 2J9
Claire Filteau
418 368-2575

Claude Cormier + Associés Inc.
1223, rue des Carrières, studio A
Montréal (Québec) H2S 2B1
Claude Cormier
514 849-8262
www.claudecormier.com

Conception Paysage Inc.
2575, avenue Bourgogne
Chambly (Québec) J3L 2A9
Nancy Sanders
514 990-4573
www.conceptionpaysage.ca

Courchesne architecte paysagiste
270, rue du Régent
Deux-Montagnes (Québec) J7R 3V3
Karine Courchesne
450 472-9162

Daoust Lestage Inc.
3575, boul. Saint-Laurent, bureau 710
Montréal (Québec) H2X 2T7
Lucie Bibeau
514 982-0877
www.daoustlestage.com

Denis Massie,
architecte paysagiste Inc.
350, boul. Riel
Gatineau (Québec) J8Z 1B2
Denis Massie
819 770-5132
www.denismassie.com

Diane Allie,
Architecte paysagiste Inc.
508, chemin de l'Anse
Vaudreuil-Dorion (Québec) J7V 8P3
Diane Allie
514 830-7930
www.dianealliepaysage.com

Duo Design
530, boul. de l'Atrium, bureau 201F
Québec (Québec) G1H 7H1
Claude Lachance
418 688-7787
www.duodesign.ca

Expertise Sports Design LG Inc.
247, rue De Gentilly Ouest
Longueuil (Québec) J4H 1Z5
Luc Gionet
450 332-0735
www.sportsdesign.ca

EXT conseil Inc.
995, rue Melançon
Chicoutimi (Québec) G7H 1N8
Elena Angelucci et François Hains
418 490-0167
www.extconseil.com

Fahey et associés Inc.
740, rue Notre-Dame Ouest, bureau 1501
Montréal (Québec) H3C 3X6
Selma Laroussi
514 939-9399
www.fahey.ca

Fauteux et associés
Architectes paysagistes
3981, boul. Saint-Laurent, bureau 502
Montréal (Québec) H2W 1Y5
Marc Fauteux
514 842-5553
www.fauteux.ca

FNX-INNOV
35, rue Dufferin
Granby (Québec) J2G 4W5
Sylvie Laurin
450 372-6607
www.fnx-innov.com

Fortier Design
2774, rue du Trotteur
Saint-Lazare (Québec) J7T 3M2
Marie-Ève Fortier
514 825-2695
www.fortierdesign.com

François Courville,
architecte paysagiste
45-C, chemin du Bout-de-l'île
Sainte-Pétronille (Québec) G0A 4C0
François Courville
418 655-2678
www.francoiscourville.com

Gabriel Corriveau,
architecte paysagiste
206, rue Guérin
Saint-Eustache (Québec) J7P 5S2
Gabriel Corriveau
514 435-6762
www.gcarchitectepaysagiste.com

GPTERRA architecture
de paysage + Design urbain
10389, boul. Saint-Vital
Montréal (Québec) H1H 4T1
Gabriel Paduano
514 664-6164
www.gpterra.com

Grenon Hogue Associés
608, rue Radisson, bureau 102
Trois-Rivières (Québec) G9A 2C9
Annie Grenon et Gaston Hogue
819 694-4308

Groupe Espace Vie
8370, 1re avenue
Québec (Québec) G1G 4C3
Marie-France Turgeon
418 781-2181
www.groupeespacevie.com

Groupe Rousseau Lefebvre -
Montréal
2030, boul. Pie-IX, bureau 403
Montréal (Québec) H1V 2C8
Daniel Lefebvre
514 523-9559
www.rousseau-lefebvre.com

Groupe Rousseau Lefebvre –
Siège social
100, rue Tourangeau Est
Laval (Québec) H7G 1L1
Michel Rousseau
450 663-2145
www.rousseau-lefebvre.com

Hodgins et associés
4496, rue Sainte-Catherine Ouest
Westmount (Québec) H3Z 1R7
Myke K. Hodgins
514 989-2391
www.heta.ca

Ici & là COOP d'aménagement
4655, avenue De Lorimier
Montréal (Québec) H2H 2B4
Marie-B. Pasquier
514 759-6759
www.icipaysages.com

LACASSE Experts-Conseils ltée
5056, rue Saint-Hubert
Montréal (Québec) H2J 2Y1
Michel Lacasse
514 274-1093
www.lacasse-ec.ca

Lashley + Associés
5445, avenue de Gaspé, bureau 606
Montréal (Québec) H2T 3B2
Edgar Ramirez
438 884-7848
www.lashleyla.com

Lemay – Montréal
3500, rue Saint-Jacques
Montréal (Québec) H4C 1H2
Lucie St-Pierre
514 932-5101
www.lemay.com

Lemay – Québec
734, rue Saint-Joseph Est, 4e étage
Québec (Québec) G1K 3C3
Lucie St-Pierre
418 647-1037
www.lemay.com

Les Paysages VerduRoy Inc.
74, rue Principale
Granby (Québec) J2G 2T4
Samuel Roy
450 777-0926
www.verduroy.com

Les services EXP Inc. – Granby
30, rue Dufferin
Granby (Québec) J2G 4W6
André Turcot
450 978-3322
www.exp.com

Les Services EXP Inc. – Montréal
1001, boul. de Maisonneuve Ouest,
bureau 800
Montréal (Québec) H3A 3C8
Sébastien Pinard
514 931-1080
www.exp.com

Les Services EXP Inc. – Sherbrooke
150, rue de Vimy
Sherbrooke (Québec) J1J 3M7
Véronique Beaudoin
819 562-9871
www.exp.com

Marie Frédéric
5301, rue Lafond
Montréal (Québec) H1X 3G6
Marie Frédéric
514 725-8055

Martel Paysagiste Inc.
1101, rue Coulombe
Sainte-Julie (Québec) J3E 0C2
Michel Martel
450 649-4604
www.martelpaysagiste.com

Méta + Forme paysages
1302, rue Fleury Est
Montréal (Québec) H2C 1R3
André Émond
514 384-1114
www.metaforme.qc.ca

Michèle Soucy
Architecte paysagiste
4655, avenue De Lorimier
Montréal (Québec) H2H 2B4
Michèle Soucy
514 524-0074
www.michelesoucy.ca

Mille-feuille
Architecture de paysage
783, chemin du Collège
Dunham (Québec) J0E 1M0
Virginie Hébert
450 330-2888
www.mille-feuille.ca

Mousse Architecture de Paysage
5243, rue Clark
Montréal (Québec) H2T 2V3
Charlotte Gaudette
514 274-2897
www.mousse.ca

Ni Conception
7-8, 45e avenue
Lachine (Québec) H7T 2L7
Katerine Beaudry
514 436-6468
www.niconception.com

NIPPAYSAGE
6889, boul. Saint-Laurent, bureau 3
Montréal (Québec) H2S 3C9
Mélanie Mignault
514 272-6626
www.nippaysage.ca

Objectif paysage
223, rue Alfred-Laliberté
Boucherville (Québec) J4B 1C1
Alain Baillargeon
514 944-5253
www.objectifpaysage.com

OPTION aménagement
225, rue Saint-Vallier Est
Québec (Québec) G1K 3P2
André Nadeau
418 640-0519
www.optionamenagement.com

PDA Architecture de Paysage
33, rue Blainville Ouest, bureau 200
Sainte-Thérèse (Québec) J7E 1X1
Martin Ducharme
450 434-9600
www.paysagesducharme.com

Petrone Architecture Inc.
4501, rue Bishop, bureau 301
Longueuil (Québec) J3Y 9E1
Mario V. Petrone
450 676-8899
www.petronearchitecture.com

Pratte Paysage +
554, route de la Seigneurie
Saint-Roch-des-Aulnaies
(Québec) G0R 4E0
Martin Bérubé
514 265-8019
www.prattepaysage.com

Projet Paysage
24, avenue du Mont-Royal Ouest,
bureau 801
Montréal (Québec) H2T 2S2
Christian Ducharme
514 849-7700
www.projetpaysage.com

Richard Bélisle Inc.
2084, rue des Tulipes
Carignan (Québec) J3L 5G2
Richard Bélisle
450 593-3033
www.richardbelisle.com

Robitaillecurtis
300, avenue Victoria, bureau 1
Westmount (Québec) H3Z 2M8
Sophie Robitaille
514 508-9950
www.robitaillecurtis.com

Sabiha Torun Architecte
17, rue Saint-Paul, bureau 104
Québec (Québec) G1K 3W2
Sabiha Torun
418 649-0028

Stantec Experts-conseils Ltée – Gatineau
900, boul. de la Carrière, bureau 200
Gatineau (Québec) J8Y 6T5
André Arata
819 777-2727
www.stantec.com

Stantec Experts-conseils Ltée – Laval
1200, boul. Saint-Martin Ouest,
bureau 300
Laval (Québec) H7S 2E4
Louis Beaupré
514 281-1010
www.stantec.com

Stantec Experts-conseils Ltée – Montréal
1060, boul. Robert-Bourassa,
bureau 600
Montréal (Québec) H3B 4V3
Bruno Duchesne
514 281-1010
www.stantec.com

Stantec Experts-conseils Ltée – Québec
1260, boul. Lebourgneuf, bureau 250
Québec (Québec) G2K 2G2
André Arata
418 626-2054
www.stantec.com

Stuart Webster Design
5010, rue Saint-Patrick, bureau 200
Montréal (Québec) H4E 1A5
Annie Robinson
514 876-0178
www.swdla.com

Sylvie Godin,
architecte paysagiste
5482, 2e avenue
Montréal (Québec) H1Y 2Y3
Sylvie Godin
514 830-2530
www.archpays.ca

Terralpha
420, boul. Charest Est, bureau 650
Québec (Québec) G1K 8M4
Nadège Tchuente
418 861-8577
www.terralpha.com

Tilia
790, chemin du Lac-Gale
Bromont (Québec) J2L 2S6
Sabine Vanderlinden
450 531-9088
www.tilianature.com

Trame Architecture + Paysage
80, rue Monseigneur-Tessier Est,
bureau 202
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 3B9
Jean-François Bélanger
819 762-2328
www.trame.qc.ca

Trépanier Architecture de paysage
4993, rue Ambroise-Lafortune
Boisbriand (Québec) J7H 0A4
Robert Trépanier
450 621-1555
www.paysagetap.com

turquoise design inc.
4529, rue Clark, bureau 300
Montréal (Québec) H2T 2T3
Gilles Hanicot et Hervé Haffreingue
514 500-7514
www.turquoisedesign.ca

Version Paysage Inc.
5315, boul. Saint-Laurent, bureau 108
Montréal (Québec) H2T 1S5
Jean-Jacques Binoux
514 499-7083
www.versionpaysage.com

Vlan Paysages
24, avenue du Mont-Royal Ouest,
bureau 901.1
Montréal (Québec) H2T 2S2
Julie St-Arnault
514 399-9889
www.vlanpaysages.ca

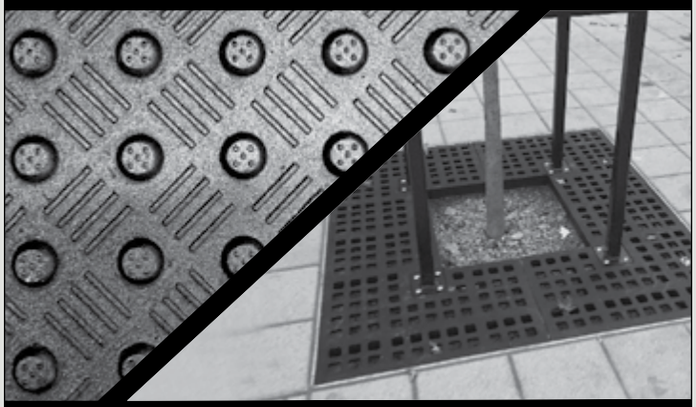
WAA Montréal Inc.
55, avenue du Mont-Royal Ouest,
bureau 805
Montréal (Québec) H2T 2S6
Ziad Haddad
514 939-2106
www.waa-ap.com

WSP
9160, boul. Leduc, bureau 210
Brossard (Québec) J4Y 0E3
Christine Madison
450 679-7220
www.wsp.com

FONDERIE LAROCHE Ltée
Fusion de qualité et service depuis 1925

GRILLES DE CANIVEAUX GRILLES D'ARBRES
PLAQUES PODOTACTILES PRODUITS
SUR MESURE DESIGNS PERSONNALISÉS

Laissez libre cours à vos idées



Partenaire de vos projets

FONDERIE LAROCHE
19, RUE DE CHANTAL PONT-ROUGE (QUÉBEC) G3H 3M4
418.873.2516 info@fonderielaroche.com
www.fonderielaroche.com

NOUVELLE VARIÉTÉ : **CONGÉ DE TONTE**

CONÇUE POUR LES PROJETS MUNICIPAUX & INSTITUTIONNELS

Composé à 100% de pâturin du Kentucky, le gazon VERT À VIE[MD] CONGÉ DE TONTE est parfait pour réduire la fréquence de tonte et ainsi diminuer les coûts d'entretien. Formulé à partir de cultivars exclusifs à croissance lente et latérale, ce gazon maintiendra une allure soignée, **même s'il n'est tondu qu'une fois par mois!**

CONTACTEZ NOTRE EXPERT TECHNIQUE, IL VOUS FOURNIRA L'ACCÈS À NOTRE ZONE PRO ET AINSI VOUS POURREZ TÉLÉCHARGER VOS FICHES TECHNIQUES & RESTEZ À L'AFFÛT DES NOUVELLES VARIÉTÉS ET TENDANCES!

STÉPHANE PIGEON, REPRÉSENTANT TECHNIQUE
1800.363.5333 ext 924 stephane.pigeon@groupericher.ca

24	ACO Systems	Martin Davis → 905 829-0665
24	AECOM	Serge Poitras (Montréal) → 514 798-7901
25	Agrébec Inc.	Francis Marchand → 450 461-2552
2	Aménagement Côté Jardin	Pierre Dagenais → 514 939-3577
86	Artpublix	Raymond Cantin → 514 290-9001
75	BC2 Groupe Conseils inc.	Annie Carignan → 514 507-3600
6	Bolduc	Pierre Demers → 418 387-2634
74	CameleOh!	Hicham Madyani Rousseau → 418 286-6060, poste 303
12	Carpell Surfaces	Jean-François Daoust → 514 219-1325
89	Centre de distribution Beto-Bloc	Joey Tutino → 450 963-2562
73	civiliti	Peter Soland → 514 402-9353, poste 101
1	Éclairage Cyclone	Valérie St-Laurent → 513 971-5330
20	Éclairage Quattro	Dominic Ouellet → 514 929-5578
8	edp | Éclairage et contrôle	David Chhiv → 514 332-9966, poste 234
C4	Equiparc	Frédéric Thuot → 1 800 363-9264, poste 208
21	Équipements Récréatifs Jambette	Patrik Bertrand → 418 837-8246
12	Fahey et Associés	Selma Laroussi, directrice de l'atelier paysage → 514 939-9399, poste133
88	FNX-INNOV	Pascale Laganière → 514 982-6001, poste 6170
93	Fonderie Laroche Ltée	Philippe Borgia → 418 873-2516
94	Groupe Richer	Martine Larocque → 1 800 363-5333
13	Groupe Rousseau Lefebvre	Daniel Lefebvre → 450 663-2145, poste 225
10	Hydro-Québec	
73	Landscape Forms	Marie Barbin → 514 638-4466
20	Lemay	Lucie St-Pierre → 514 932-5101, poste 7932
21	Les Épandages Robert	Robert Bariteau → 438 320-0388
C3	Les Membranes Hydrotech Corp.	Marjolaine Auger → 514 983-6125
85	Les services EXP inc.	Donald Bonsant → 819 562-3817, poste 2315
2	Les Sols Champlain	Alain Marchand → 514 838-1620
13	Matériaux Paysagers Savaria Ltée	Émilie Chagnon → 514 977-5147
61	NIPPAYSAGE	Mélanie Mignault → 514 272-6626, poste 004
86	OPTION aménagement	André Nadeau → 418 640-0519
C2	Permacon	Richard Paquet → 514 351-2125, poste 34321
3	Rocvale	Pierre Normandin → 1 800 946-2797
72	Soucy Aquatik	Kuljit Herr → 613 769-5856
72	Thermo-Design	Laval Robert → 450 698-0000
96	Victor Stanley	Emma Skalka → 1 800 368-2573, poste 326

VICTOR STANLEY RELAY™
STREET LEVEL SENSING™
& WASTE CONTROL SERVICE
SUIVI GÉOLOCALISÉ PAR CAPTEURS
INTÉGRÉS ET SERVICE DE CONTRÔLE DES DÉCHETS

NOM DU RÉCEPTACLE
IRONSITES™

NO DE RÉCEPTACLE
354

MODÈLE DE CONTENEUR
SD-42

INTENSITÉ DU SIGNAL
100%

MATÉRIEL
V. 2

LOGICIEL
V. 1.14

TEMP. MAX.
49°C / 120,2°F

TEMP. MIN.
16°C / 60,8°F

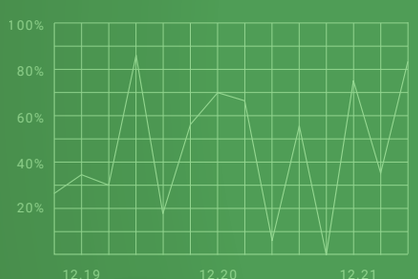
DERNIER CONTRÔLE
2018-12-21, 04:05

! ALERTE : PÉRIODE DE POINTE

ÉTAT ACTIF | 70 BOWMAN STREET
76% | POINTE DEPUIS 0 % À 14:00, 2018-12-21

HISTORIQUE DE REMPLISSAGE

2018-12-19, 00:00 – 34%	2018-12-20, 01:00 – 70%
2018-12-19, 04:48 – 30%	2018-12-20, 05:32 – 76%
2018-12-19, 09:36 – 88%	2018-12-20, 10:16 – 5%
2018-12-19, 14:24 – 18%	2018-12-20, 15:46 – 58%
2018-12-19, 19:12 – 58%	2018-12-20, 20:27 – 0%



STATISTIQUES

MOY. DE REMPLISSAGE À LA COLLECTE
83%

MOY. DE POIDS À LA COLLECTE
9,53 KG / 21 LB

MOY. D'INTERVALLE ENTRE LES COLLECTES
3,65 JOURS

Du génie. Avec élégance.

Le meilleur des deux mondes. La technologie de notre système Relay surveille en permanence le niveau de remplissage et le poids. En période de pointe, elle envoie une alerte indiquant la hausse inhabituelle du niveau de remplissage et, du même coup, le moment où la pointe est survenue. Ce sont des données très utiles pour vous aider à enrayer les ordures résidentielles et les débordements. L'art de l'efficacité.

VICTOR STANLEY™

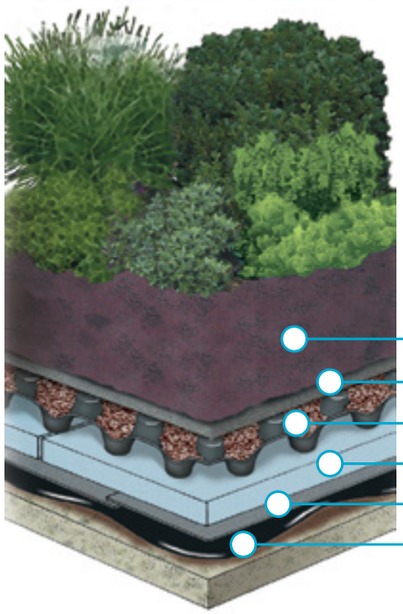
Créateur de moments inoubliables.™

VICTORSTANLEY.COM

LA CINQUIÈME FAÇADE; **ORIENTÉE VERS L'AVENIR**

UN POTENTIEL À CULTIVER !

LE SYSTÈME COMPLET
HYDROTECH



40% ET PLUS DE **CONTENU RECYCLÉ** POST CONSOMMATION

TOUS CES PRODUITS SONT **DISPONIBLES CHEZ HYDROTECH**. POUR PLUS D'INFORMATIONS CONTACTEZ:

MARJOLAINE AUGER, agronome
VOTRE CONSEILLÈRE, TOITURES VÉGÉTALES
514.983.6125

HYDROTECH®

10951 PARKWAY, ANJOU, QC H1J 1S1
WWW.HYDROTECHMEMBRANE.CA

T. 514.353.6000 | 1-800-361-8924

Contech BÂTIMENT EXPOS 2018 Coup de Coeur

PRIX COUP DE COEUR CONTECH EXPOS 2018
Membranes Hydrotech Corporation
pour son produit MM6125®

Collection MTL
récipiendaire d'un
Good Design Award

Création du mobilier
Dikini

DESIGN
DURABILITÉ
EXPERTISE

Equiparc

1 800 363-9264