

L'ÉQUIPE

Une réalisation de la MAQ avec à la recherche et conception : Julie St-Arnault, secondée de Nicole Valois, Peter Soland, Pauline Butiaux et Lysiane Daval

Idée originale d'Alain Laforest, et en première phase Paula Meijerink, Michel Langevin

Direction artistique et réalisation : Sophie Gironnay et Alain Laforest

Vidéo : Florian Brucker

Design et mise en espace : Machine Design Appliqué

Coordination, graphisme : Marie-France Daigneault Bouchard et Muriel Ulmer

Montage : Machine Design Appliqué avec Renaud Salmon

LES EXPOSANTS

PLANT Architect – la 10

*Lisa Rapoport et Chris Pommer, architectes
Ronna Bloom, poète*

turquoise design – la 15

Gilles Hanicot, architecte paysagiste

Lemay – la 20

*Patricia Lussier, architecte paysagiste
Andrew King, architecte
Christian Morisset, compositeur
avec : Jean-Philippe Di Marco, Sophie Lacoste, Jeffrey Ma, Simon Pelletier, Karen Piché*

Vlan paysages – la 20

Julie St-Arnault, architecte paysagiste

Civiliti – la 40

*Peter Soland, architecte
Kyra Revenko, artiste en arts visuels*

Lupien + Matteau – la 50

Philippe Lupien, architecte et architecte paysagiste

Un projet soutenu par une bourse du Conseil des arts du Canada



Conseil des arts
du Canada



Conseil des arts
et des lettres du Québec
Québec



CONSEIL
DES ARTS
DE MONTRÉAL

Montréal



PLACEMENTS
Culture



Palais des congrès
de Montréal

Mp

v2com
newswire

UNE EXPOSITION DE
LA MAISON DE L'ARCHITECTURE DU QUÉBEC

**À la demande de la MAQ, six équipes expertes
d'architectes paysagistes aidés de leurs artistes
complices partent à la rescousse des bassins
visuels autoroutiers du Québec.**

**À chacun son 100 km à protéger, à embellir,
à sauver ou à révéler !**

TEXTE INTRODUCTIF DE LA COMMISSAIRE

MAISON
DE L'ARCHITECTURE
DU QUÉBEC

S.O.S.
PAYSAGES AUTOROUTIERS

Conçue pour l'efficacité des déplacements à haute vitesse, l'autoroute moderne est un espace fonctionnaliste qui apparaît aux États-Unis et en Europe au début du XX^e siècle, avec la popularité croissante de l'automobile. Les premiers concepteurs d'autoroutes sont des concepteurs de voies ferrées, habitués au nivellement du terrain et aux tracés rectilignes. Ils définissent les projets à travers des paramètres de coût, de fonctionnalité et de sécurité, justifiant d'aplanir ou de contourner les obstacles physiques rencontrés. Ces méthodes se transfèrent à la conception routière.

À la même période toutefois, en parallèle et contrastant avec cette façon de faire, des *parkways*, soit des autoroutes situées dans des parcs ou encore des routes reliant les centres urbains aux parcs nationaux, sont construits, principalement aux États-Unis, par des architectes paysagistes tels que Frederick Law Olmsted. La notion de conduite récréative, l'intégration de modes de transports multiples (piétons, cyclistes, cavaliers, calèches et voitures) et la découverte du paysage caractérisent ces infrastructures.

ENJEUX ACTUELS

Aujourd'hui, les enjeux liés aux autoroutes sont multiples, accentués par le développement du réseau, l'accroissement de la circulation automobile et l'introduction des autoroutes dans les centres urbains. La conception d'une autoroute et le développement des terrains adjacents doivent être faits en tenant compte des impacts environnementaux liés à la pollution de l'air, sonore et de l'eau, du fractionnement des écosystèmes et des habitats pour la faune, de l'étalement urbain et de perte de terres agricoles. Alors que les constructions de nouvelles autoroutes sont plus rares mais que des tronçons de routes continuent de se transformer en autoroute afin d'accroître la mobilité à haute vitesse, les concepteurs routiers doivent faire face à des défis renouvelés. Les notions de paysage sont souvent oblitérées dans cet ensemble complexe de préoccupations qui guident la conception des autoroutes. Les préoccupations liées à la sécurité et les normes restrictives balisent les interventions.

LES AUTOROUTES AU QUÉBEC

La construction du réseau autoroutier québécois est amorcée dans les années cinquante. La première autoroute construite est l'Autoroute des Laurentides (la 15) reliant le secteur touristique au nord de Montréal et la frontière américaine. Dans les années soixante et soixante-dix, le développement s'accroît. Sont alors construites de nouvelles voies terrestres qui se substituent aux voies maritimes et aux chemins patrimoniaux, parallèles aux cours d'eau. Ces autoroutes viennent relier les villes de la rive nord et sud de la vallée du Saint-Laurent. Il s'agit principalement de l'Autoroute Félix-Leclerc (la 40), de l'Autoroute de l'Acier (la 30), de l'Autoroute Jean-Lesage (la 20) qui relie les ponts de Montréal, et l'Autoroute de l'Outaouais (la 50). Ainsi, fréquemment, le développement routier s'inscrit dans une prolongation de la structure spatiale historique du territoire.

Perpendiculaires au fleuve, des voies de transit sont aussi planifiées telles que : l'Autoroute des Cantons-de-l'Est (la 10) et sa prolongation, l'Autoroute de l'Énergie (la 55) venant supporter le développement économique régional et favoriser les échanges commerciaux avec le voisin du sud ainsi que l'Autoroute Robert-Cliche (la 73) reliant Québec à la Beauce. L'autoroute, comme lien de circulation rapide, rejoignant les régions périphériques aux centres urbains, est à l'origine de l'apparition des banlieues. C'est aussi une barrière qui impose des contraintes au développement urbain du territoire adjacent, participant à sa désorganisation. Le Québec compte actuellement 31 autoroutes, dont 16 principales.

PAYSAGE AUTOROUTIER

Corridors de mobilité, voire d'hypermobilité, les autoroutes offrent aux automobilistes des paysages cinétiques souvent sous-exploités. Or, ces ouvrages de génie possèdent un potentiel esthétique contrastant avec l'environnement fréquemment dégradé qu'ils parcourent et dont le potentiel réside dans la planification réussie des designers. De plus, l'autoroute offre la possibilité de comprendre les relations entre diverses parties du territoire qu'elle traverse, à une époque où la mobilité est reine, et de découvrir des paysages d'intérêt, des traces historiques, des lieux particuliers, une nature vaste dont la richesse devient accessible au plus grand nombre. Dans ce contexte, il est pertinent de se questionner sur la qualité du paysage qui borde les autoroutes ainsi que le potentiel de l'architecture de paysage à générer des projets audacieux, mettant en valeur les paysages québécois. Peut-on exalter les expériences paysagères vécues ? Avec des contraintes environnementales, sociales, économiques, normatives et sécuritaires multiples, les concepteurs peuvent-ils créer des environnements singuliers, porteurs de sens ?

Les autoroutes sont aussi des infrastructures qui marquent fortement le paysage d'un point de vue statique. Les interventions liées aux autoroutes devraient donc contribuer à la qualité de l'environnement bâti. Avec l'ensemble des structures qui s'y greffent (viaduc, lignes électriques, éclairage) et du développement qu'elles suscitent (étalement urbain, haltes routières, zones commerciales et industrielles), les autoroutes sont-elles porteuses d'une identité culturelle propre qui peut être mises à profit des interventions qui les bordent ? Ou plutôt, confrontés à ces lieux que nous n'habitons pas et qui défilent sous nos yeux, les lieux de sédentarité habitable sont-ils remplacés par une circulation habitable, tel que l'évoque Virilio en réfléchissant sur l'urbanisation ?

Julie St-Arnault, Vlan paysages