



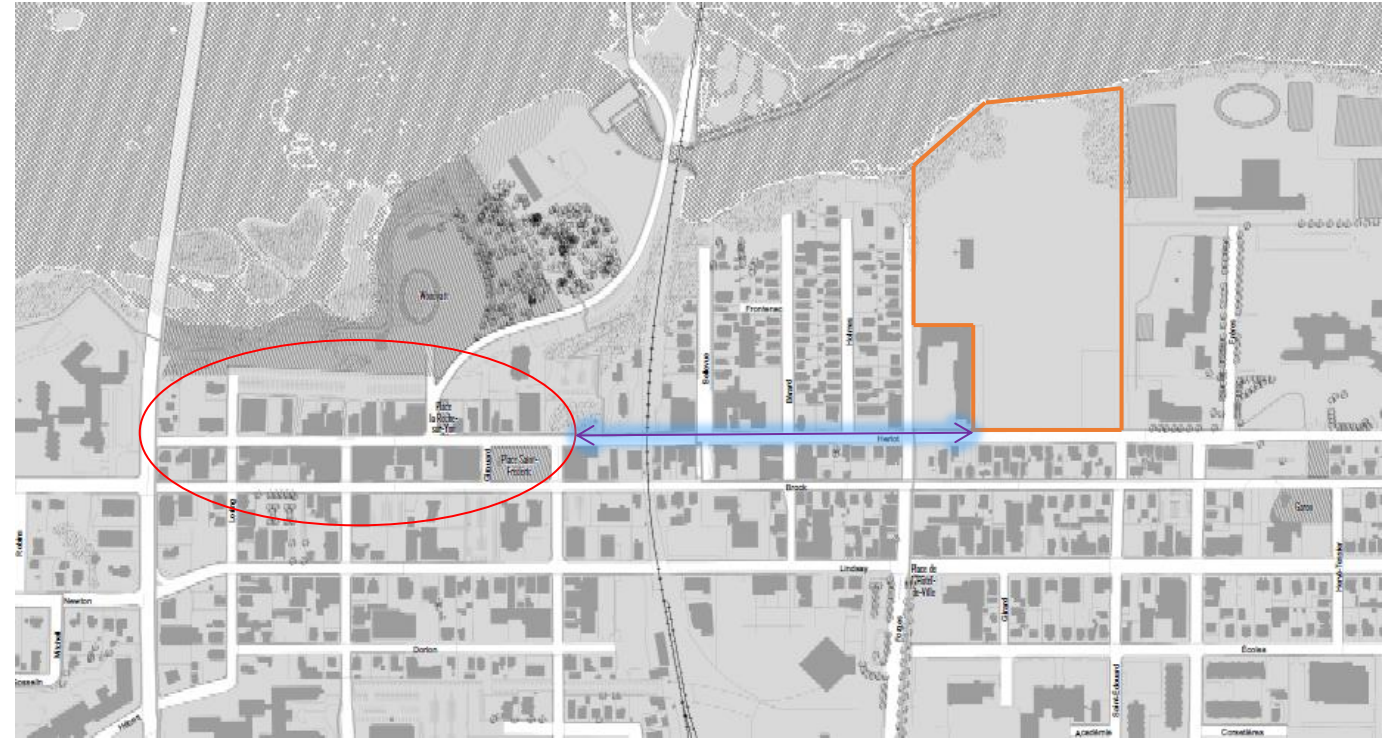
LIAISON D'HERIOT

Travail réalisé dans le cadre de l'atelier à Drummondville de l'été 2019
Par: Alexandra Bouffard, Jeanne Lauzon-Bélanger et Mathilde Falguyret

L'HYPOTHÈSE

L'arrivée du projet de la Fortissimo à Drummondville, est un projet d'envergure qui amènera certainement une nouvelle sorte de population jamais vu au centre-ville. Avec l'implantation de ce projet et l'arrivée de cette population, nous avons choisi d'explorer l'hypothèse que cette population serait originaire de Drummondville (autant des personnes âgées que des jeunes familles). Avec cette hypothèse, nous pouvons en venir avec certaines conclusions. Tout d'abord, ces gens ont connaissance des lieux de destinations. De plus, en voulant habiter au centre-ville, ceci démontre qu'ils ont un certain intérêt pour cet habitat de vie. C'est pourquoi, nous avons identifié le bas centre-ville sur Heriot comme une destination clé pour les futurs habitants de la Fortissimo. Effectivement, cette destination est un lieu profitable puisqu'on y trouve un accès à la berge incomparable, des commerces locaux, des restaurants, des bureaux, etc.

Cette destination clé se doit donc d'être lié au futur lieu de résidence, ce qui nous amène au principe de liaison qui est essentiel à l'implantation d'un projet comme celui-ci. Présentement, le chemin le plus court pour se rendre au centre-ville, à partir de la Fortissimo, est en passant par la rue Heriot. La portion d'Heriot, soit entre le chemin de fer et l'avenue des Forges, se doit d'être retravaillé en valorisant les déplacements en transports actifs pour cette population qui voudra se tourner vers un mode de vie nouveau et durable.



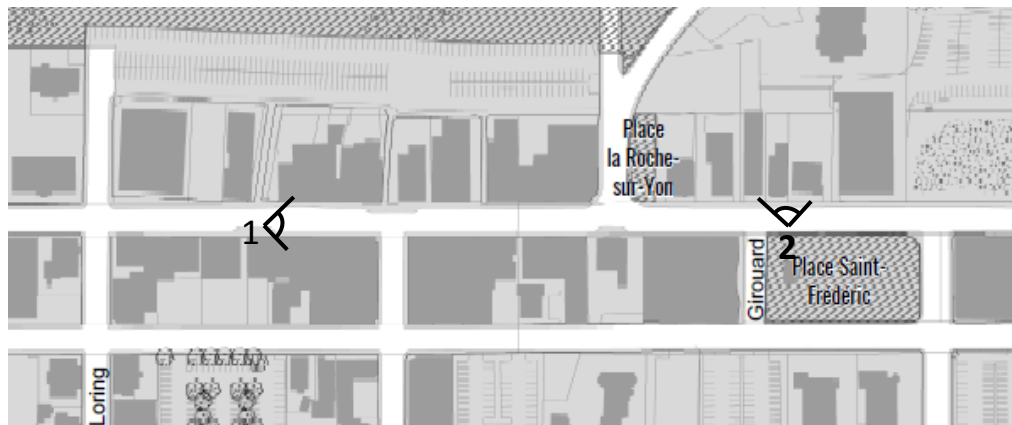
Bas centre-ville : Destination clé



Trajet



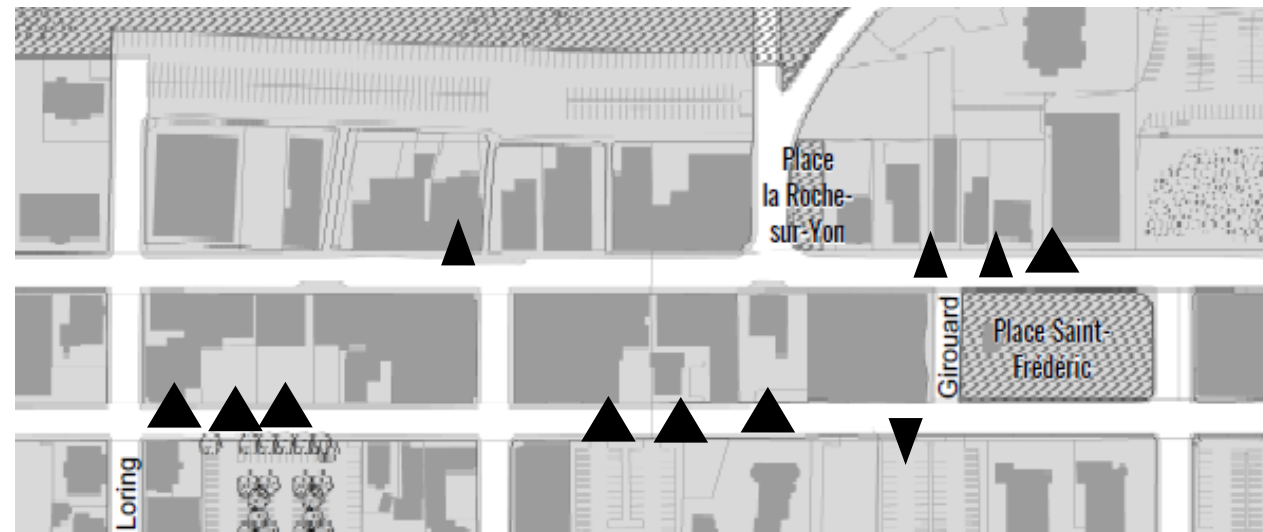
Projet de la Fortissimo : Nouvelle origine



L'ambiance rébarbative est en grande partie due à l'espace de plein et de vide du centre-ville. Un constat en a été ressorti : le tronçon à l'étude est beaucoup plus « troué » que le bas du centre-ville, qui lui est plus encadré. Le vide est surtout constitué de stationnements. Dans le bas centre-ville, ces derniers sont implantés à l'arrière des bâtiments qui donnent sur la rue Heriot. Ainsi, pour y avoir accès, il faut passer par la rue Brock ou par des allées.



1. Encadrement constant



▲ Entrée de stationnement



2. Allée vers un stationnement



Dans le tronçon à l'étude, du côté Sud de la rue, les stationnements sont accédés par la rue Brock, comme dans le bas centre-ville. Toutefois, au nord de la rue, les stationnements sont implantés devant les bâtiments. Leurs entrées sont donc implantés à même la rue Heriot. Ces stationnements camouflent les bâtiments qui sont à l'arrière, parfois cachant des terrasses ou des façades intéressantes.



2. Recul dû à un stationnement

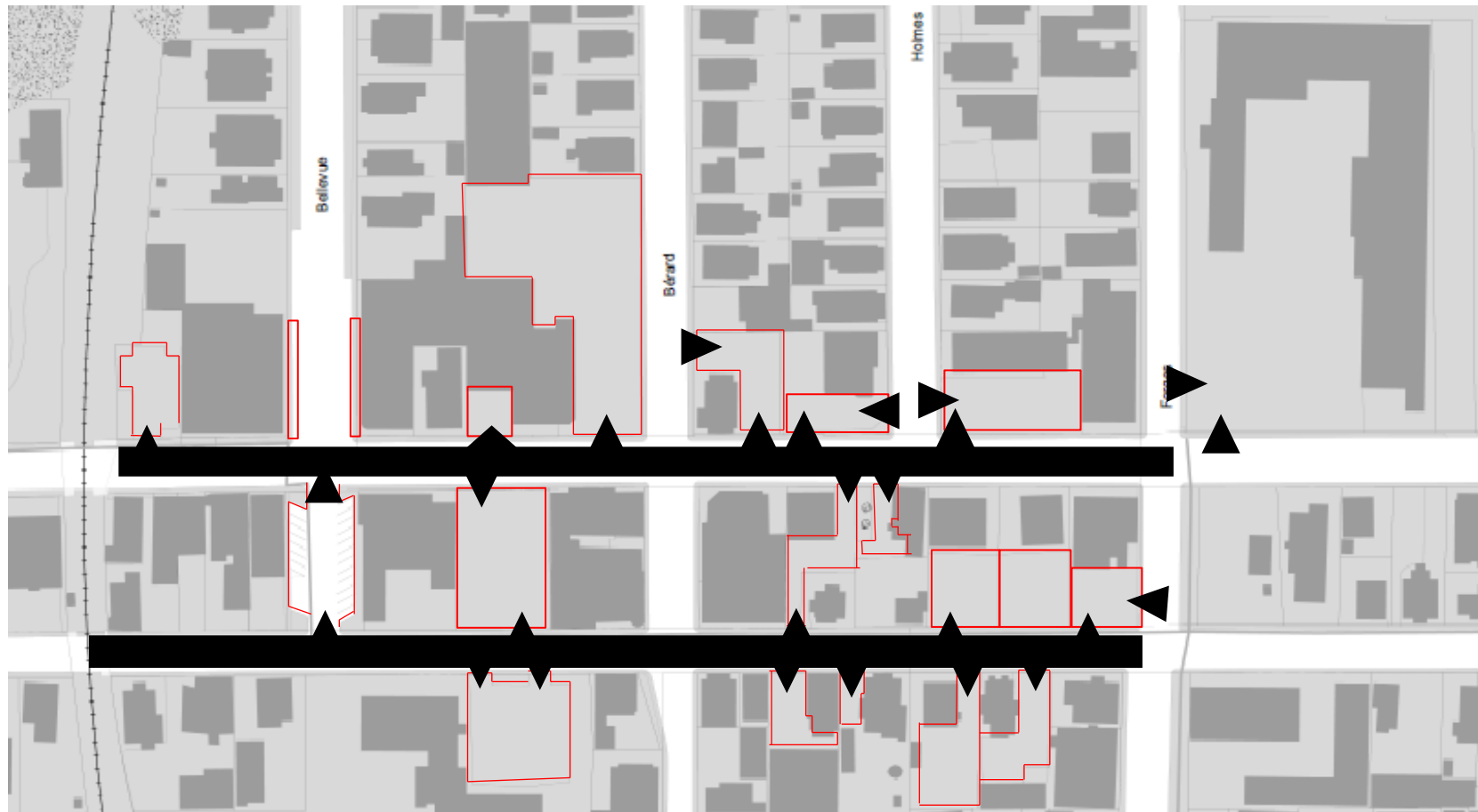


1. Stationnement donnant sur Heriot




3. Camouflage d'une terrasse

Les entrées et sorties de stationnements, et donc l'emprise de l'automobile, cause un effet de rupture dans le parcours du piéton dû aux voitures qui entrent et sortent des commerces. L'effet est, bien entendu, plus intense du côté Nord de la rue plutôt que le côté Sud.



 Stationnement

 Espace occupé par l'automobile



— Piste cyclable actuelle

D'autres facteurs contribuent à créer au piéton une impression de ne pas avoir d'espace conséquent pour lui. En effet, passé le chemin de fer, le trottoir rétrécit. De plus, l'encadrement créé par les façades des bâtiments n'est pas très intéressant. Plusieurs immeubles sont vacants ou sont à louer. Les planches que l'on retrouve dans les fenêtres et la pelouse non entretenue n'embellissent pas la rue. Il y a, par ailleurs, une diminution de la végétalisation passé le chemin de fer par rapport à ce qu'il se trouve dans le bas centre-ville. Tout ceci fait en sorte que le piéton ne se sent pas à sa place. Pour cause, la piste cyclable ne passe pas par ce tronçon de la rue. Elle dévie à la hauteur de la rue Bellevue pour venir s'implanter sur Brock.



1. Ancien terminus d'autobus

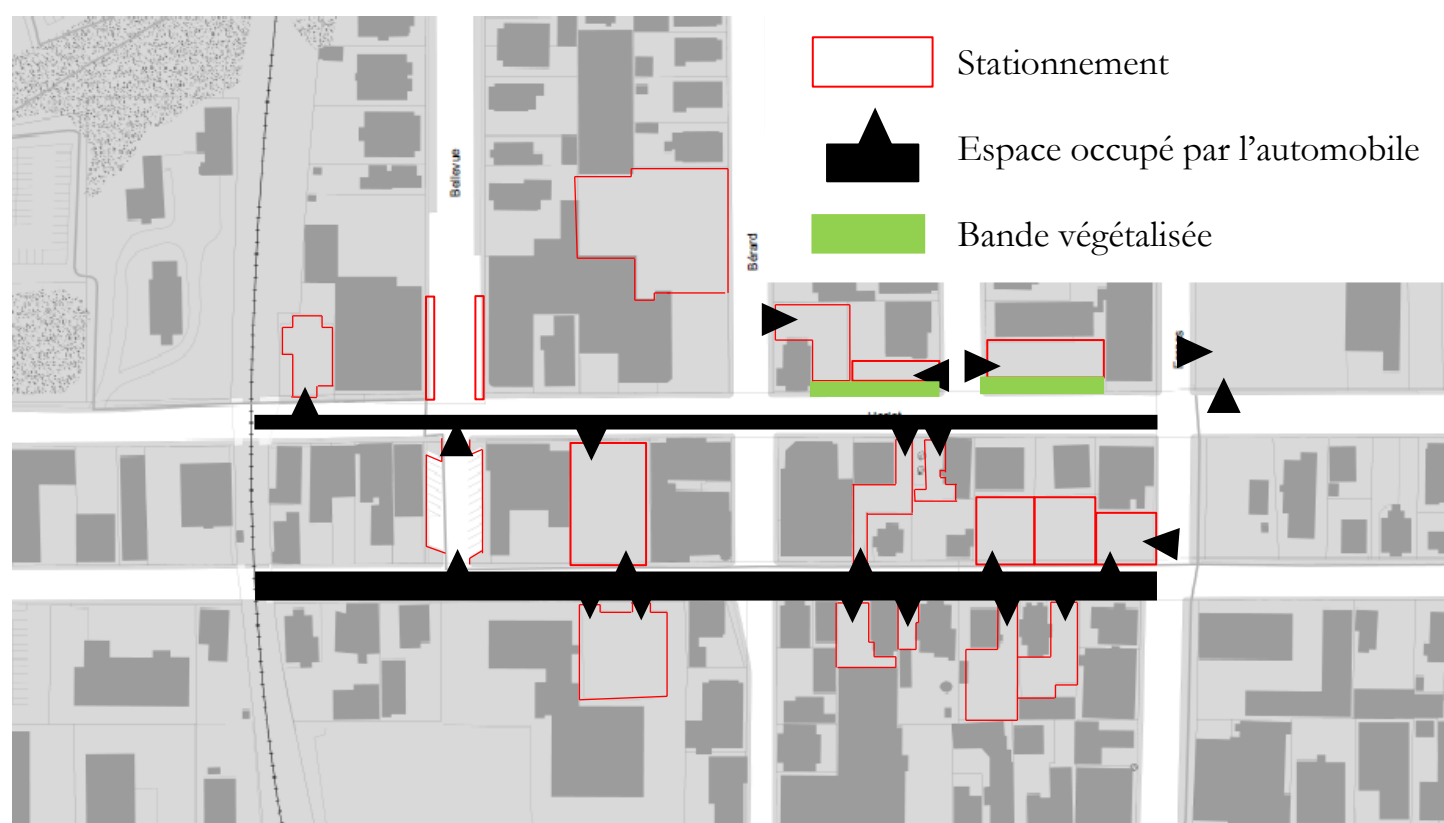


2. Bâtiment vacant



3. Bureau à louer

PRINCIPE D'INTERVENTION SUR LA LIAISON

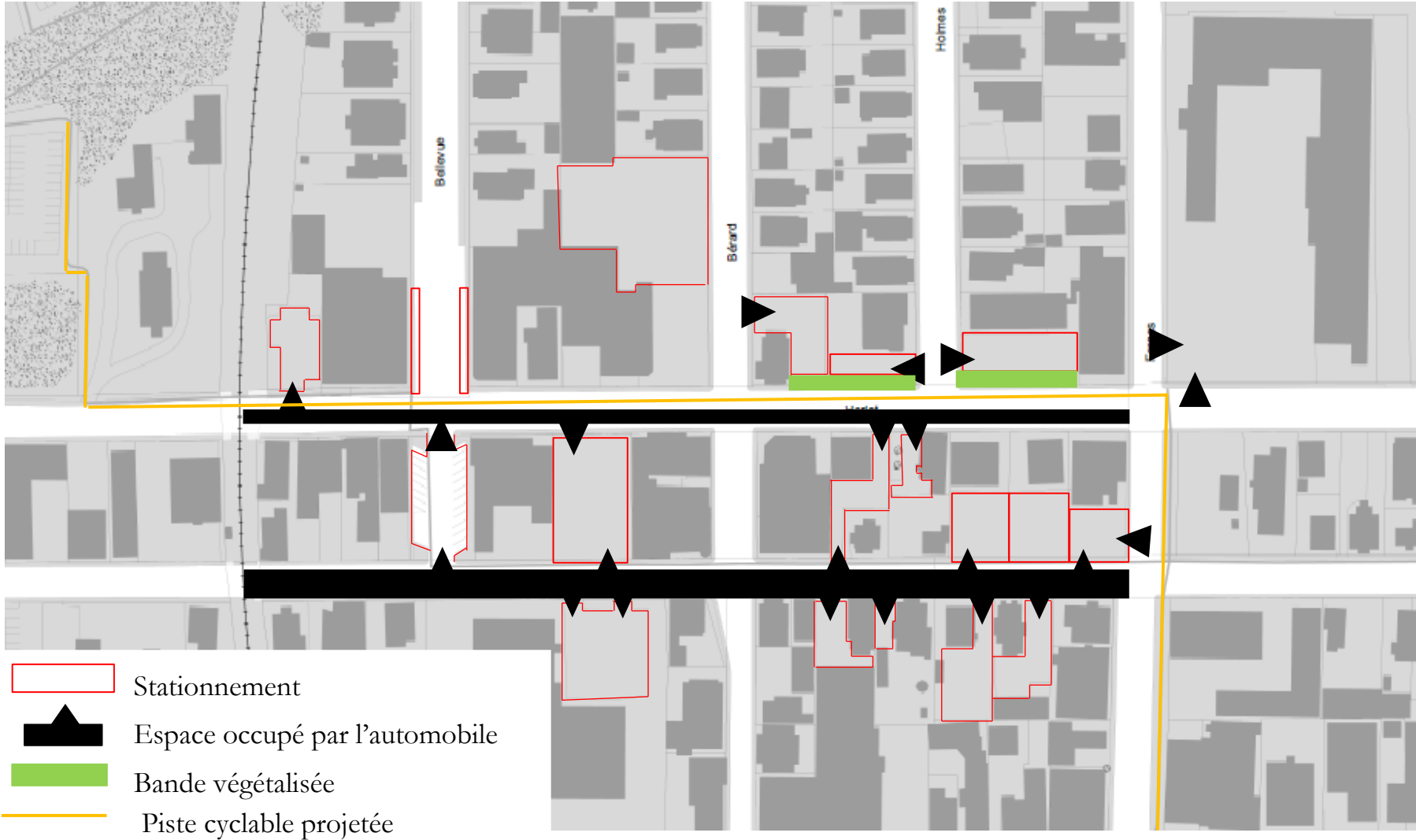


Ayant cette ambiance rébarbative, nous en sommes venus avec des principes d'interventions pour une optimisation de cette partie de la rue Heriot. Les principes ont donc pour but de renforcer la liaison en jouant sur l'ambiance rébarbative qui est, en autre créée, par l'emprise de l'automobile assez grande en misant plutôt sur la place des transports actifs. L'intervention passe d'abord par le déplacement des accès aux stationnements donnant sur la rue Heriot en les déplaçant sur les rues perpendiculaires. Le déplacement de ces accès vient de paire avec l'implantation de bandes végétalisées pour palier à ce vide créé par les stationnements.



1. Exemple de bande végétalisée

Le déplacement de ces entrées vient augmenter la sécurité pour le piéton puisqu'il n'est pas constamment confronté à des entrées et sorties d'automobiles. De plus, l'aménagement d'espaces verts le long du trajet vient bonifier le parcours et améliorer l'expérience du piéton. La sécurité est également améliorée pour le cycliste, qui se trouve maintenant à être moins confronté à des dérangements si son trajet est relocalisé sur la rue Heriot. Ceci nous amène donc à faire passer cette piste cyclable sur Heriot de façon à ce qu'elle ne dévie pas et qu'elle ait un trajet continu et linéaire.



LA HALTE

Si l'on poursuit dans l'idée d'améliorer l'expérience des piétons et des cyclistes tout en bonifiant la liaison d'Heriot, nous avons remarqué que bien souvent, ce type de parcours demande des étapes dans le cheminement. En effet, certains types de population ont besoin de se reposer durant leurs parcours. Par exemple, certains présentent des difficultés à se mobiliser tels que les personnes âgées ou des familles ayant des enfants en bas âge. Afin de bien répondre aux exigences de la population de Drummondville, mais aussi à l'environnement où ce genre d'arrêt devrait être aménagé, nous avons décidé d'implanter une halte sur la liaison d'Heriot:

Une halte devrait d'abord et avant tout être un endroit pour se reposer. En bref, c'est un lieu qui marque un point d'arrêt sans être une destination. Pour se faire, cette halte devrait être un lieu convivial et accueillant, avec des aménagements qui permettent de se reposer. De plus, ces places publiques devraient être végétalisées afin de créer un environnement frais, mais qui permet aussi de renforcer le sentiment de convivialité ainsi que de lieu accueillant.



Source: Google Earth, Saint-Eustache



1



2

Afin de pouvoir aménager cette halte sur la rue Heriot, nous avons décidé de l'établir à l'ancien terminus d'autobus. Ce site jouait autrefois le rôle de halte puisqu'il était une zone de transit pour ces utilisateurs, mais son principal avantage réside de part sa localisation géographique actuelle: en effet, celui-ci se trouve exactement à mi-parcours entre la Fortissimo et le bas centre-ville. Nous décidons donc de profiter de cette opportunité et de convertir le site afin de l'aménager en une halte. Il est d'ailleurs à noter que notre intervention se limite à l'extérieur du site uniquement. Deux types d'haltes seront donc aménagés.

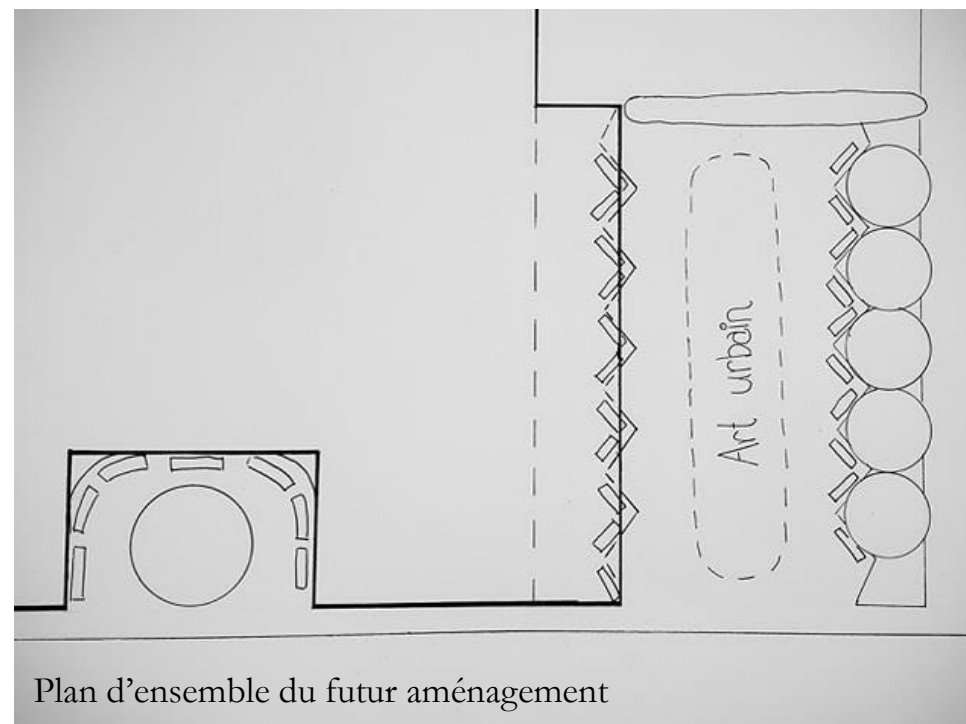


LA 1^{ère} HALTE

La première halte est une place publique en retrait par rapport à la rue, ce qui en fait un lieu propice à la discussion. De plus, certaines particularités du site sont utilisées: l'avant-toit du bâtiment permet de protéger les passants des intempéries; de plus les marges avant en dents de scie, vestige du passé des quai d'embarquement du terminus, permettent l'aménagement de bancs de biais afin de favoriser les lieux de discussion. C'est aussi pour ces raisons que cette marge avant est reproduite de l'autre côté de la place publique. De plus, des bandes végétalisées sont installées autour de la halte afin de fournir un espace frais pour les passants. Finalement, l'espace centrale de la place publique sert d'animation, afin de fournir un divertissement pour ceux qui désirent s'y arrêter.



1. Quai d'autobus



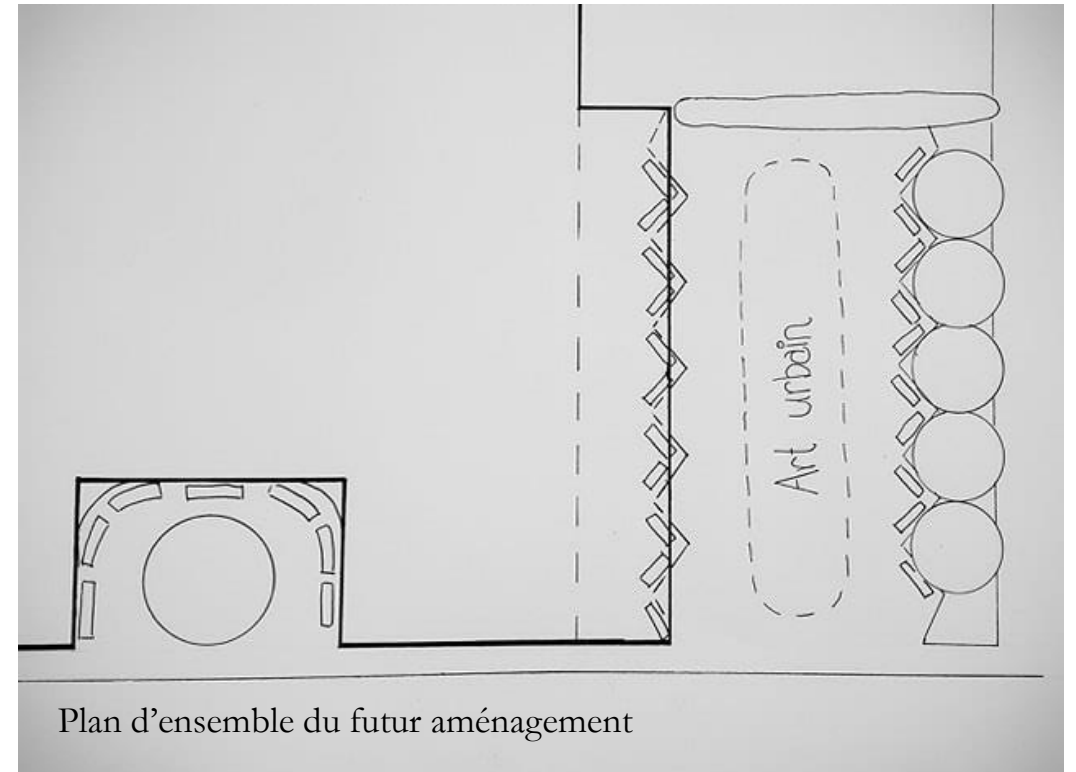
Plan d'ensemble du futur aménagement



1. Carré circulaire

LA DEUXIÈME HALTE

La deuxième halte a un lien plus direct à la rue, ce qui en fait un lieu propice à la contemplation. Un arbre se trouve au centre de la place afin de fournir un couvert végétal lorsqu'il est à maturité. De plus, les bancs sont aménagés de manière circulaire autour de l'arbre, ce qui donne une impression de mouvement et de continuité dans le parcours du piéton ou du cycliste.



Plan d'ensemble du futur aménagement



CONCLUSION

Pour conclure, cette bonification de cette liaison par le déplacement des accès de stationnements de la rue Heriot, l'implantation de bandes végétalisées et l'aménagement extérieur de la place de l'ancien terminus, viennent bonifier l'expérience pour le piéton et le cycliste. On vient donc redynamiser et rapprocher le site de la Fortissimo à celui du bas centre-ville en venant consolider ce qui existe déjà.

BIBLIOGRAPHIE

1. N.d. (2014). Yang Yin Parfait!. Repéré à <https://psychometherapy.wordpress.com/2014/09/24/yang-yin-parfait/>
2. Association des architectes paysagistes du Québec. (2019). Travaux d'aménagement urbain et de paysagement dans l'arrondissement historique du Vieux La Prairie. Repéré à <https://aapq.org/laureats/projets/travaux-damenagement-urbain-et-de-paysagement-dans-larrondissement-historique-du-vi>
3. L'Express. (2010). Histoire du transport en commun à Drummondville. Repéré à <https://www.journalexpress.ca/2010/06/11/histoire-du-transport-en-commun-a-drummondville/>