



ARTICULER LES MOBILITÉS AU CENTRE-VILLE

JENNIFER MA-O
JOËLLE MONTPETIT
JEAN-PHILIPPE ROY

Forme et mobilité vont de pair. Ces deux dimensions de la ville sont indissociables et leur traitement isolé arrive rarement à produire les effets escomptés en matière d'aménagement et de déplacement.

Ainsi, la promotion d'une mobilité durable et active incluant la marche et le vélo dans les déplacements de courtes distances, soit à une échelle locale, doit s'accompagner de modifications dans la forme urbaine encourageant ces déplacements en plus de les rendre agréables. Des gestes comme les travaux d'aménagement de la rue Lindsay de même que l'ajout d'une piste

cyclable aux abords de la rue des Forges contribuent à faire du centre-ville un lieu convivial pour les piétons et les cyclistes.

Toutefois, la question de la mobilité ne se limite point à l'échelle locale, même dans un espace comme le centre-ville. Les déplacements quotidiens tant pour le travail, les études, les loisirs et les divertissements nécessitent souvent de franchir des distances ne convenant pas à la mobilité active. Ces distances plus grandes à parcourir à l'intérieur de la ville ou encore pour rejoindre les municipalités environnantes se font généralement en automobile. Avec les enjeux de pollution et de congestion routière, les déplacements en transport collectif comme les autobus et le train sont appelés à gagner en importance dans l'avenir. En effet, la combinaison de divers modes de transport et une meilleure accessibilité permettrait d'offrir une myriade de choix de déplacements alternatifs ou complémentaires à l'usage de l'automobile.

« Articuler les mobilités au centre-ville » consiste donc à réfléchir la forme et les multiples mobilités que l'on retrouve dans ce secteur central de la ville de Drummondville en relation au projet d'envergure que constitue le quartier Fortissimo et du site névralgique que constitue la gare dans un contexte de mobilité locale et supra locale. À cet égard, le rôle de la rue Lindsay en tant que voie de passage sera abordé. Des principes d'aménagements ainsi que des référents seront également présentés.

Deux sites historiques

Quartier Fortissimo



Gare



Un projet à vocation résidentielle comme le quartier Fortissimo participe à cet effort de conjugaison de la forme et de la mobilité en densifiant le tissu urbain du centre-ville drummondvillois et en favorisant la mobilité active. Le principe de proximité est au cœur du projet. Les habitants de ce nouveau quartier pourront fréquenter les commerces, restaurants et parcs du centre-ville à pieds ou encore à vélo. Ces nouveaux résidents aux abords de la rivière pourront ainsi contribuer à l'essor de l'activité économique du centre-ville. Malgré un usage différent de celui de l'ère industrielle dont l'architecture conservera certains

repères visuels, le site de la Fortissimo se trouve au cœur de préoccupations économiques, tout comme l'a été l'usine qui l'a précédé.

Au centre de ces activités industrielles qui ont façonné le centre-ville, nous retrouvons la gare. En plein cœur du centre-ville, cette infrastructure permet un accès inégalé, en plus d'offrir des liaisons vers les villes de Montréal et de Québec. Dans un contexte où les besoins en mobilité sont grands, où les habitudes de transports sont appelées à changer et que des projets de trains à plus grande fréquence comme celui de Via Rail sont prévus, la gare de Drummondville constitue un atout indéniable en raison de son positionnement géographique avantageux. Riche en mémoire, le site qui l'entoure possède les attributs lui permettant de contribuer au redéveloppement du centre-ville tout en offrant aux Drummondvillois et aux voyageurs une infrastructure de transport s'inscrivant dans cette volonté de promouvoir la mobilité durable. Parallèlement à la rue des Forges, la gare représente également une porte d'entrée au centre-ville.

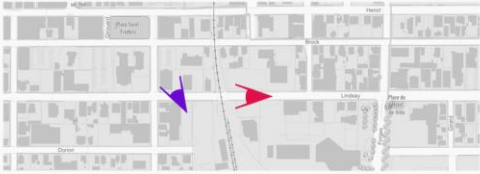
La localisation de la gare amène une réflexion sur les voies qui lui donnent accès. Son positionnement sur la rue Lindsay confère à cette voie de passage une importance toute particulière puisqu'elle permet aux différents usagers de cheminer vers des lieux de destination ou de résidence dans le centre-ville. Il importe donc de réfléchir la forme et les enjeux que pose cette rue.

L'ampleur du non bâti sur la rue Lindsay



Notre analyse a porté sur un tronçon central de la rue Lindsay, soit celui entre les rues Marchand et des Forges. Plusieurs éléments sur ce tronçon nuisent à l'expérience des passants sur la rue et de ceux qui ont à rejoindre ou à quitter la gare.

Le constat qui émerge est celui de la succession d'espaces non bâtis. En plus d'être chaque côté de la rue, ces espaces se font face en quelques endroits accentuant cette sensation de vide ressentie par celui ou celle qui s'y promène. Ceux-ci sont généralement des espaces utilisés comme stationnements.



Encadrement réduit de la rue



Relation faible entre bâti et non bâti



Cette suite d'ouvertures en bordure de la rue occasionne un relâchement dans le tissu urbain. Il en résulte un faible encadrement de la rue, et ce, malgré l'implantation de mobilier urbain (lampadaires) ou encore d'une rangée d'arbres. Ceux-ci ne parviennent pas à atténuer le vaste espace non bâti de cette portion de la rue Lindsay. De plus, il en résulte une faible relation entre certaines façades du cadre bâti et cet espace non bâti. Ce faisant, ce ne sont pas toutes les façades qui sont actives et qui contribuent à l'ambiance de la rue.

Principes pour le tronçon de la rue Lindsay



Afin de pallier cet effet de rupture dans le tissu, nous proposons comme principe de réduire ces nombreuses ouvertures par un encadrement visuel. Cet encadrement pourra être « opaque », c'est-à-dire correspondre à une surface ayant comme caractéristique l'opacité. Par exemple, un cadre bâti dont la façade avant du bâtiment donnerait sur la rue constituerait un encadrement que nous définissons comme étant opaque. L'intérêt d'un encadrement

opaque réside dans la continuité du cadre bâti, laquelle aurait pour effet d'atténuer les écarts de hauteur et de volumétrie entre les différents bâtiments, comme c'est le cas entre le Bistro de la Gare et le bâtiment où l'on trouve EXP. Cette forme d'encadrement permet aussi la création de nouveaux locaux pouvant combler et bonifier l'offre d'activités que l'on retrouve au long de Lindsay. De fait, ces espaces non bâtis peuvent à leur tour faire l'objet d'une requalification et offrir des espaces supplémentaires à développer.

Toutefois, la diminution de ces ouvertures ne doit pas conduire à un encadrement qui se voudrait oppressant pour l'utilisateur. La mise en valeur de la rue Lindsay par un meilleur encadrement nécessite la conservation de percées visuelles et physiques vers des lieux d'intérêt. Un encadrement « poreux » réfère à un aménagement qui permet au passant de voir ce qui se trouve derrière ou encore de passer entre les éléments physiques. À titre d'exemple, une rangée d'arbres ayant un espace entre chacun ou une série de lampadaires, permet un encadrement tout en laissant des ouvertures vers des lieux ou des bâtiments. Ce type d'encadrement est souhaitable si on ne souhaite pas cacher totalement ce qui se trouverait de l'autre côté.



Conservation des ouvertures vers des lieux clés



Ces lieux d'intérêts pouvant bénéficier d'un encadrement poreux sont la gare et les bâtiments évoquant le passé ferroviaire comme l'entrepôt de fruits et légumes E. Laroque & Fils. Ces bâtiments en raison de leur implantation en fond de cour ne doivent pas être cachés. Au contraire, ceux-ci doivent être visibles de la rue de manière à ne pas les isoler davantage.



La gare et ses abords, un espace d'accueil

Gare en retrait



Mur aveugle



Un lieu d'intérêt majeur est celui de la gare et de ses abords, soit le terrain de la gare lui-même et celui du cinéma Le Capitol. En effet, l'espace vide engendré par la succession des terrains crée une vaste ouverture qui réduit la relation entre la gare et la rue Lindsay. En raison de l'absence d'encadrement et du mur aveugle du cinéma, illustré sur la photo de droite, cet espace ne représente pas un lieu accueillant pour les usagers et les passants.

Par sa vocation, la gare représente un point d'arrivée et de départ de la ville. À cet égard, une requalification du site doit permettre l'articulation de sa fonction et de son rapport au centre-ville et notamment à la rue Lindsay. Un réaménagement permettra de réduire l'impression qu'elle est éloignée de la rue comme c'est le cas sur la photo de gauche.

Principes pour la gare et ses abords



Dans l'optique d'affirmer le centre-ville comme un lieu de fréquentation, ce site est un lieu d'accueil et nous considérons qu'il est important de guider le passage des usagers entre la gare et la rue Lindsay, soit par des encadrements végétaux ou par un cadre bâti. De plus, certaines percées visuelles doivent être définies, dont la vue entre le Bistro de la Gare et la gare et d'autre doivent être conservées dont celle depuis la rue Dorion sur la gare tout comme celle depuis la voie ferrée.

En effet, il faut profiter de ce corridor ferroviaire pour accéder au quai de la gare tout en considérant l'emprise du CN afin d'obtenir un passage adéquat et sécuritaire. Ces percées visuelles sont représentées sur la carte par une surface orangée transparente, le croisement des trois exprime un lieu propice pour un espace public. Cette espace réfère à une salle des pas perdus, qui était autrefois une aire d'attente dans les grandes gares.



Vue sur la gare depuis la rue Dorion



Terminus d'autobus



Dans une perspective de mobilité, nous souhaitons réunir les transports en commun dans un même espace afin de favoriser l'intermodalité dans le Drummondville de l'avenir. L'occasion de requalification du site de la gare représente une opportunité de déplacer le terminus d'autobus de la ville qui se situe sur la rue des Forges pour l'intégrer à la gare. Un premier avantage de ce déménagement serait celui de la transition plus aisée entre le train et l'autobus. De plus, il n'y aurait qu'une seule aire d'attente pour les usagers des différents modes de transport collectif. Cette aire commune atténuerait les désagréments occasionnés par les ruptures de charges entre les différents modes de transport en plus d'en faire un endroit convivial pour ceux qui n'utiliseraient pas le transport collectif. La photo prise depuis la rue Dorion illustre le point de rencontre des trois percées visuelles où nous envisageons l'aire d'attente proposée.

Relocalisation des stationnements



Afin de réaliser les principes de requalifications sur les sites identifiés tout en conservant les espaces de stationnement disponible au centre-ville, une relocalisation de ces espaces dans un stationnement étagé est requise. Le site identifié pour cette relocalisation est un terrain situé entre la patinoire réfrigérée et les terrains du Canadien National.

En fait, ce site est accessible aux usagers du transport motorisé qui emprunteront la rue des Forges pour se rendre au centre-ville. De plus, ce site est situé à proximité du cœur de centre-ville, il permet donc un cheminement piétonnier simple et efficace vers différents lieux de destination tels que l'aréna Marcel-Dionne, la place Saint-Frédéric, le quartier Fortissimo et le pôle institutionnel composé de l'Hôtel de Ville, de la bibliothèque et des bureaux administratifs de la CSDC.



Proximité au site d'accueil

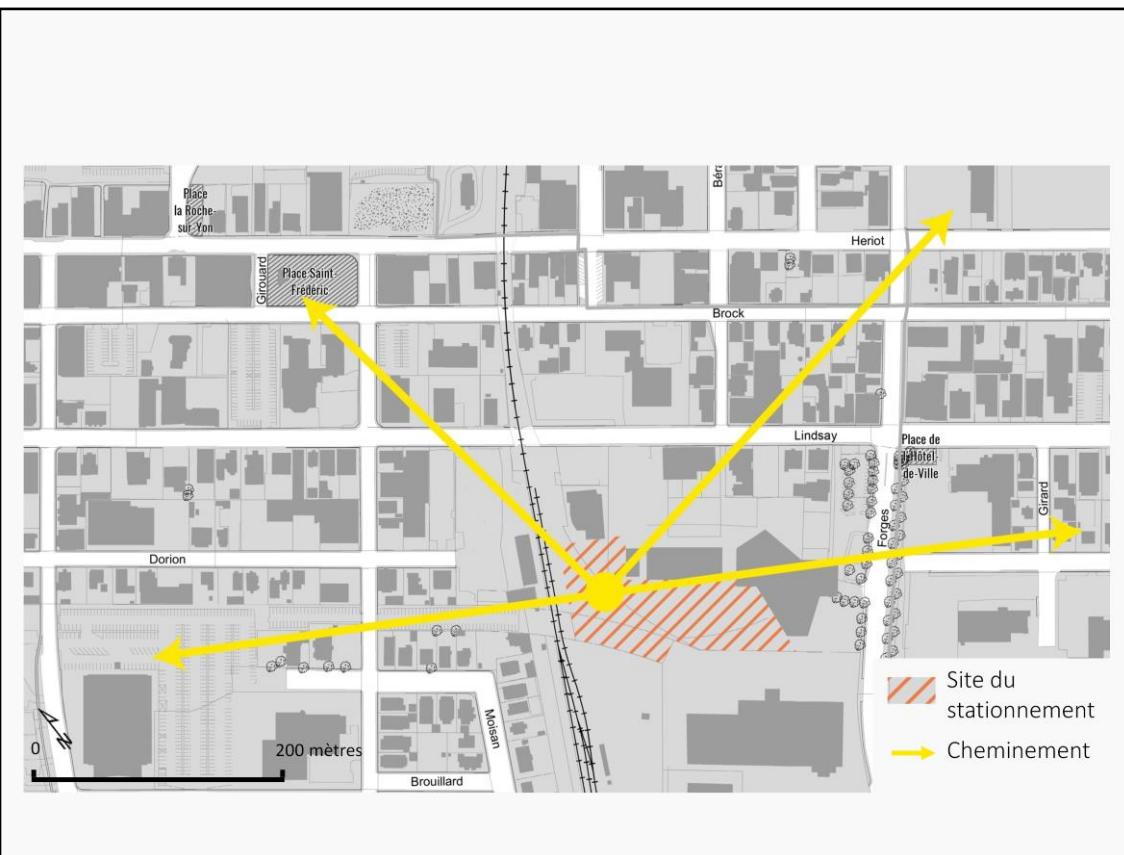


Espace vide à l'extérieur de l'emprise du Canadien National



Ce site est localisé à proximité de la gare de Drummondville, ce qui lui confère certains paramètres à respecter au niveau de l'aménagement. En effet, les principes d'aménagement incluent un soin porté à l'intégration architecturale et volumétrique du stationnement étagé dans le but d'assurer une harmonie dans le cadre bâti du secteur. De plus, les matériaux et la végétalisation doivent être choisis dans le but de réduire les îlots de chaleur dans le site.

Néanmoins, il est à noter que ce site est un espace vide situé à l'extérieur de l'emprise du Canadien National. Conséquemment, les contraintes posées par la compagnie ferroviaire seraient moins complexes et la municipalité aurait une plus grande marge de manœuvre dans l'aménagement du stationnement étagé.



Un cheminement direct vers les lieux de destination du bas centre-ville nécessite la traversée de la voie ferrée (flèches jaunes vers la gauche). Actuellement, un passage à niveau formel est présent sur la rue Lindsay. Son emprunt à partir du site du stationnement, pour accéder à la gare ainsi qu'aux lieux de destination situés plus près du boulevard Saint-Joseph, représente toutefois un détour.

La construction d'une passerelle en hauteur qui traverserait la voie ferrée à proximité de la gare pourrait remédier à ce problème d'accès. Cependant, il est à noter que ceci est un principe d'intervention optionnel et qu'un meilleur encadrement dans le cheminement vers Lindsay pourrait remédier à la distance perçue lors d'un éventuel détour.



Panorama sur le centre-ville



Actuellement, au niveau du sol, le site procure une vue sur le clocher de l'église Saint-Frédéric et le sommet de la cheminée subsistante sur le site de la Fortissimo. En plus de l'avantage fonctionnel tiré de la concentration géographique des espaces de stationnement, la construction de cette structure en hauteur permettrait l'ajout d'un observatoire offrant une vue panoramique sur le centre-ville de Drummondville.

Référents

Place des Canotiers – Ville de Québec



ODEON – Ville de Québec



Gallagher Transit Terminal – Lowell MA – États-Unis



Quant aux principes et concepts évoqués précédemment, nous présenterons trois référents afin de les illustrer. Il est important de retenir que ces exemples ne sont parfaitement pertinents que dans le contexte qui leur est propre. Notre propos n'est donc pas d'en proposer l'imitation, mais bien de souligner pourquoi ceux-ci constituent des exemples dont il est possible de s'inspirer.

Les deux images du haut présentent des stationnements étagés bien intégrés à leur milieu. Ces exemples, issus de la Capitale nationale, montrent qu'il est possible de joindre dans un projet ce qui est fonctionnel (le stationnement) et ce qui est esthétique (l'architecture et le design). Ces deux exemples sont situés à des endroits différents, respectivement dans un lieu historique de la Basse-Ville de Québec et dans le quartier Saint-Roch, présentent une intégration remarquable. Leur design, leurs couleurs, l'originalité de leur structure et des matériaux de façade rendent agréable à la vue une structure habituellement austère et participent de concert à la mise en valeur d'un lieu.

Quant aux gares d'une ville industrielle, l'exemple de Lowell au Massachusetts (photos du bas) présente une gare qui intègre une passerelle traversant la voie ferrée en rejoignant le quai d'embarquement. La brique rouge employée comme parement lui permettent de contribuer au paysage en empruntant un caractère patrimonial important des bâtiments industriels. Il s'agit d'une gare intermodale à partir de laquelle les usagers peuvent prendre des autobus. Cette gare apparaît comme un cas d'étude pertinent pour la requalification du site de la gare de Drummondville.

Stratégie d'intervention globale

Principes d'intervention nécessaires	Principes d'intervention optionnels
Rue Lindsay	
Consolidation de l'encadrement de la rue Lindsay par un encadrement opaque ou poreux selon le site.	
Conservation des ouvertures vers des lieux clés sur la rue Lindsay.	
Site de la gare et de ses abords	
Créer une percée visuelle et physique encadrée (poreux ou opaque) entre la gare et le bistro de la gare.	
Conserver la percée visuelle vers la gare à partir de la rue Dorion.	Consolider la percée visuelle entre la gare et la rue Dorion par un aménagement.
Conserver la percée visuelle vers la gare en suivant le corridor ferroviaire.	Aménager l'accès physique vers la gare à partir de la rue Lindsay suivant le corridor ferroviaire.
Aménager une place publique à la rencontre des trois percées visuelles en incluant/mettant la gare au centre de la place.	
Site du stationnement	
Intégration architecturale et volumétrique du stationnement étagé dans le but d'assurer une harmonie dans le cadre bâti.	

En conclusion, voici un récapitulatif de la stratégie d'intervention globale.

La stratégie d'intervention globale est séparée en deux catégories de principes d'intervention qui prennent place sur trois ensembles de sites. Les principes d'intervention qualifiés de nécessaires sont prioritaires pour l'articulation des mobilités au centre-ville avec la gare de Drummondville comme point névralgique.

Les principes d'interventions optionnels sont des principes qui pourraient potentiellement bonifier la stratégie, sans pour autant être indispensables à son succès. Conséquemment, ceux-ci sont considérés de second plan dans la réalisation de l'articulation des mobilités et dans la consolidation du centre-ville comme lieu de fréquentation convivial pour tous.