

Saint-Bruno, Lac Saint-Jean

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

Rue Melançon,
Saint-Bruno

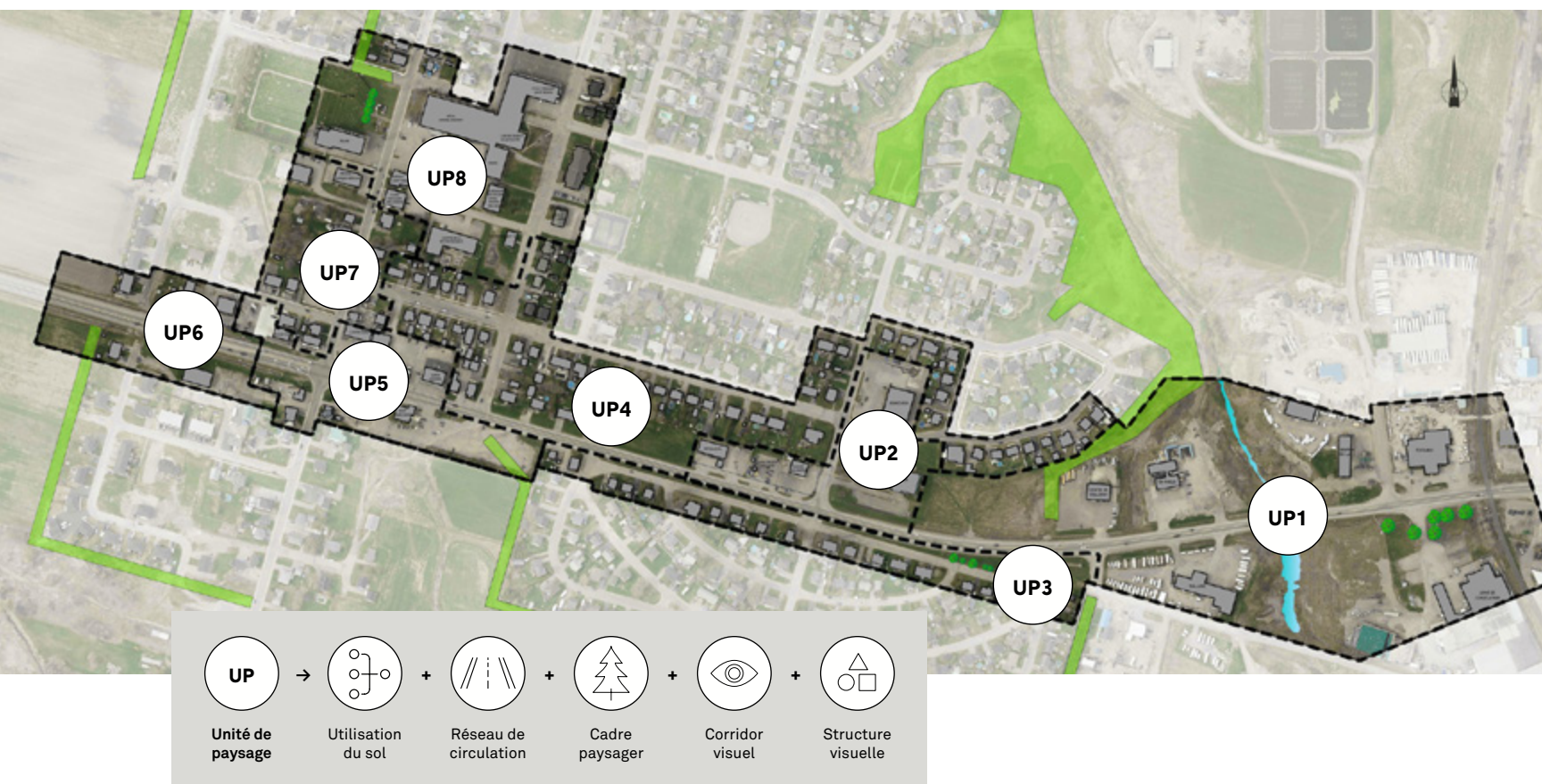


François Hains
Urbaniste et
architecte paysagiste



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 encaissement se refaçonnent également au gré des tronçons. →



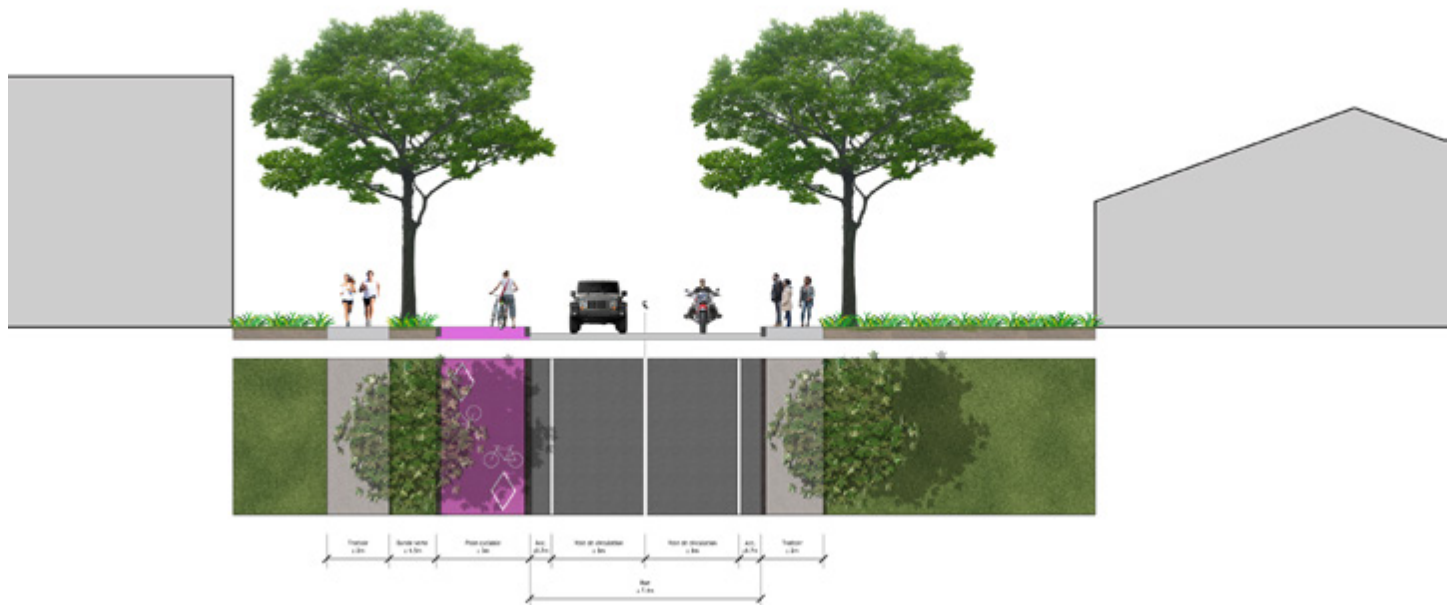
L'unité de paysage

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 modéliser 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 modéliser 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'esthétique 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. ©