



Baie-Saint-Paul  
Source: Photothèque Transports Québec

## Aménager les traversées des agglomérations en milieu de vie

Les photographies anciennes nous le rappellent, la route qui traverse le noyau du village ou le centre-ville a bien évolué au fil des ans. Étroite, tantôt sinueuse, légèrement pentue, bordée de clôtures ou de végétation, la route qui était plutôt charmante a perdu bien de ses attributs pour répondre aux nouvelles exigences liées à un trafic automobile sans cesse croissant. Dans bien des cas, on a supprimé l'aspect pittoresque ainsi que la sécurité de certains usagers, notamment les piétons et les cyclistes, en plaidant la prédominance de la fonctionnalité alors que toutes ces préoccupations sont parfaitement compatibles. La rue principale qui traverse l'agglomération, qu'elle soit ville ou village, constitue non seulement une voie de transit mais aussi un milieu de vie puisque qu'elle est bordée le plus souvent de commerces de détail, d'établissements de services publics, de parcs, de places publiques et de résidences. Elle fait donc l'objet d'un achalandage important et diversifié. Les traversées des agglomérations sont des vitrines du dynamisme local et les interventions sur l'artère principale doivent concilier des fonctions diverses et des utilisateurs variés.

Comment préserver la rue comme milieu de vie tout en assurant une saine cohabitation avec les conducteurs, les piétons et les cyclistes dans un espace routier limité? Comment aménager les entrées des municipalités pour contraindre le conducteur à réduire sa vitesse afin de rendre plus sécuritaires les déplacements dans l'agglomération? Comment satisfaire les nouvelles exigences de la circulation sur des artères construites au début du XX<sup>e</sup> siècle tout en respectant le milieu bâti? Pour atteindre ces objectifs, l'approche doit privilégier la concertation du milieu.



L'aménagement d'une traversée d'agglomération doit privilégier une échelle humaine où le piéton est priorisé et le partage de l'espace entre les divers usagers est valorisé.

En collaboration avec



## Aménager les traversées des agglomérations en milieu de vie



AVANT

### A L'approche à adopter

Quant la rue principale devient la « route principale », la situation requiert d'être abordée dans une perspective de concertation. À titre d'exemple, le processus Rues principales privilégie une approche qui fait appel à la concertation, la collaboration et l'engagement de tous les acteurs locaux dans le développement de leur destinée. De plus, puisqu'un milieu de vie est composé de plusieurs aspects, la démarche se préoccupe autant des volets organisation du milieu, animation et promotion, développement commercial et amélioration physique pour établir les bases du développement des localités avec lesquelles elle travaille. La convivialité d'une rue principale dépend autant de l'aménagement des abords de la rue et des activités qui s'y déroulent que de la rue en soi.

### B Le diagnostic

Un travail de mobilisation où les intervenants locaux, élus, gens d'affaires, citoyens seront consultés afin de connaître leur préoccupations et leurs attentes permettra de poser un premier diagnostic basé sur leurs perceptions, d'établir la problématique du tronçon à aménager et de trouver des solutions qui tiennent compte des aspects techniques du réaménagement de l'artère principale. On se préoccupera également de la sécurité des usagers et de la réglementation d'urbanisme qui soutient le projet, par exemple les usages permis et leur diversification ou le type d'affichage privilégié. Le diagnostic apportera aussi un éclairage sur les aménagements urbains à prévoir tels que les stationnements hors rue, les places publiques, les façons de mettre en valeur les attraits naturels et bâtis, les mesures de protection du patrimoine ainsi que la tenue d'activités urbaines. Tous ces aspects concourent au succès du réaménagement physique d'une rue principale, en tant que lieu d'échange social en créant un centre dynamique, attrayant et vivant.

On devrait systématiquement envisager l'aménagement d'une route adaptée au milieu traversé plutôt que la voie de contournement du noyau urbain ou villageois et ce, afin de maintenir la vitalité économique de la rue. Toutefois, seul un diagnostic précis relevant les diverses problématiques à résoudre permettra d'identifier les solutions les plus adaptées à chaque cas.

### C La conception

La conception d'un projet de réaménagement d'une rue principale comporte six grandes étapes :

- Le découpage en séquences de l'itinéraire de la traversée de l'agglomération;
- La définition des objectifs par séquence : il s'agit de la dimension longitudinale.
- L'élaboration du concept;
- L'élaboration du profil en travers ou la dimension transversale.
- Le modelage des volumes et des perspectives (dimension verticale);
- La production des plans d'aménagement.

Lors du découpage en séquences, on cherchera à définir les tronçons d'aménagement selon des éléments signaux reconnus, par exemple un bâtiment historique, un parc, une intersection importante afin de mettre en valeur les particularités et l'originalité des lieux. En somme, cette étape permet de mettre en image l'ensemble des solutions envisagées.



### D Des principes d'aménagement

En matière d'aménagement routier dans les villages ou noyaux urbains, on doit privilégier une réorganisation de l'artère principale qui concilie circulation, sécurité, protection du patrimoine et environnement. En ce sens, les solutions d'aménagement visent donc à :

- agir sur la perception du conducteur pour qu'il adapte son comportement au milieu traversé (modération de la vitesse);
- et à assurer un partage de l'espace entre les différents usagers.

Différents principes de réaménagement existent pour solutionner des problématiques vécues dans la traversée des agglomérations. Voici comment ils se présentent :

#### 1. Les voies de circulation et le stationnement sur rue

L'approche conseillée suppose une adaptation des normes de conception routière selon l'espace ou l'emprise disponible dans les milieux. Des normes fixent la dimension des voies selon la classe de la route ou le débit de circulation. Toutefois, dans certains villages ou cœur de villes, le respect des normes de largeur des voies de circulation limite l'espace pour intégrer des voies cyclables, des trottoirs ou des plantations. Généralement, pour solutionner ce problème, on optera pour la réduction de la largeur des voies de circulation. Ce choix tend à avoir un effet positif sur l'accroissement de la sécurité par le contrôle et la réduction de la vitesse. On notera toutefois qu'avec la forte présence de véhicules lourds, cette option n'est généralement pas recommandée.

Quant au stationnement sur rue, il constitue l'une des caractéristiques de la route en milieu urbanisé et est indispensable au dynamisme des commerces et services implantés le long de l'artère principale.



## PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT

Le choix des matériaux doit renforcer la lisibilité de l'espace par les usagers.



APRÈS

pour effet d'attirer l'attention des automobilistes, d'éveiller leur vigilance sur une zone où la prudence est de mise et de rompre la monotonie qui a pu s'installer au cours de leur déplacement. De plus, le recours à des matériaux contrastants participe à la valorisation d'espaces destinés à des usages multiples et permet de rehausser la qualité et le design de l'aménagement par l'ajout de couleur, de motif et de texture. Toutefois, l'emploi d'une grande

variété de matériaux n'est pas conseillé, car il nuit à la lisibilité de l'aménagement.

Le mobilier urbain, notamment les lampadaires d'ambiance, peut jouer le même rôle. Sa contribution à la signature visuelle d'une artère principale est déterminante, c'est pourquoi il est souhaitable, lors du choix des divers éléments, de penser à long terme et de préférer un design de mobilier assez classique qui traversera le temps avec brio, sans perdre son éclat.

## 5. L'éclairage

Il contribue à structurer l'espace, à créer des ambiances, à définir les séquences et à assurer la sécurité des usagers. Il requiert d'être modulé aux différents besoins : éclairage des chaussées, des abords, des trottoirs, des voies cyclables, des passages piétons, etc. Dans les milieux urbanisés, il est fondamental d'installer des lampadaires à l'échelle des piétons et des cyclistes.

## 6. Les aménagements cyclables

Deux types d'aménagement peuvent répondre à une utilisation de l'artère principale par les cyclistes : la bande cyclable et la piste cyclable. La première est une portion de la voie de circulation séparée soit par un



Au gré des saisons, le stationnement sur rue se transforme en espace pour piéton délimité par des bollards, un agréable compromis!

Leur présence contribue à signaler une zone d'activités intenses, produit un effet de ralentissement chez le conducteur et sert de zone tampon entre la circulation et les piétons. De plus, cette alternative contribue à réduire la demande en stationnement hors rue et favorise la construction et la densification.

## 2. Les intersections

Les intersections sont des lieux d'échanges centraux ayant souvent un caractère historique et culturel par la présence de bâtiments institutionnels (église, école, centre communautaire). Leur aménagement devrait comporter l'utilisation de matériaux distinctifs et pourrait intégrer des avancées de trottoirs afin de faciliter la traversée par les piétons. Leur traitement devra viser une bonne lisibilité par les différents usagers qui partagent l'espace.

Le carrefour giratoire fait partie des techniques de réaménagement d'une intersection. En raison de son caractère marquant dans le paysage et de ses bénéfices en matière de réduction des vitesses, il est particulièrement adapté aux entrées d'agglomération. En milieu urbain, l'aménagement d'un carrefour giratoire doit être particulièrement soigné pour maintenir les conditions de confort et de sécurité adéquates pour les piétons et les cyclistes. À cet égard, la vitesse de conception du carrefour est un facteur clé. Ce type d'aménagement nécessite donc une bonne analyse de son milieu d'insertion.

## 3. Les aménagements piétonniers

La marche, à titre de mode de déplacement, doit être considérée au même titre que le transport motorisé lors du réaménagement d'une traversée d'agglomération. L'élargissement du trottoir présente plusieurs avantages dont celui d'offrir l'espace nécessaire à l'aménagement de plantation ou de mobilier urbain. Enfin, l'avancée de trottoir produit un effet de rétrécissement de la chaussée et contribue à améliorer la sécurité des piétons en réduisant la largeur de chaussée à traverser et ce, sans nuire à la circulation. À ce titre, l'îlot central ou de refuge offre le même avantage pour la traversée de rues plus larges. Évidemment, les aménagements doivent être accessibles aux clientèles spécifiques, notamment les personnes à mobilité réduite et les enfants.

## 4. Les matériaux

L'utilisation de matériaux distinctifs pour le traitement des intersections, des trottoirs, des bandes cyclables ou des passages piétonniers aura



Source: Photothèque Transports Québec

marquage au sol, un revêtement de couleur, une bordure de béton ou des pieux tubulaires. La piste cyclable comporte un espace tampon qui la sépare de la voie de circulation motorisée et nécessite pour sa réalisation la présence d'un espace approprié. À ce titre, une fiche conseil, réalisée par la Fondation Rues principales en collaboration avec Vélo Québec, permet de se familiariser avec les critères d'aménagement. Notons tout de même que pour favoriser l'utilisation par les cyclistes, les aménagements cyclables doivent prévoir des itinéraires continus, sécuritaires et confortables qui présentent un réel avantage face à l'utilisation de la voiture.

### 7. La végétation et le mobilier urbain

Le réaménagement de la traversée d'une agglomération doit viser l'intégration et la sauvegarde des végétaux existants qui, dans bien des cas, représentent des éléments repères dans la communauté. D'une part, la végétation permet de séquencer les tronçons de rue, de tempérer le climat, d'harmoniser la signature visuelle; et d'autre part de conférer aux lieux un sentiment de calme et de repos, rythmé par les saisons. Elle participe à l'embellissement de l'espace mais également à créer des écrans, des scènes ou des corridors visuels. En ce sens, les aménagements paysagers peuvent contribuer à rétrécir le champ visuel des automobilistes, et à induire une réduction de leur vitesse de circulation aux abords et au cœur des agglomérations.



Le réaménagement d'une artère principale devrait être valorisé en mettant en place des programmes connexes pour rehausser l'apparence des façades de bâtiments, pour recruter des commerces spécifiques qui diversifient l'offre commerciale, pour mieux promouvoir le milieu ou pour améliorer la qualité des habitations. L'espace social que représente la rue et ses abords est régi par un ensemble de règles d'urbanisme qui jouent un rôle primordial dans la vitalité d'un centre. Par exemple, le règlement de zonage peut permettre de préserver l'usage commercial au rez-de-chaussée des bâtiments, favorisant ainsi une concentration commerciale et une vitalité par la présence de vitrines animées.

### E Des fondements inspirants

1. Pour maintenir la vitalité du cœur et contribuer véritablement à améliorer la qualité de vie des résidents, le développement commercial ne doit pas être autorisé au-delà de l'agglomération et le long de la voie de contournement car cette pratique amène inévitablement un déplacement des activi-

tés qui nuit au cœur de village ou de ville et à l'activité commerciale.

2. L'entrée de l'agglomération doit recevoir un traitement distinctif qui indiquera à l'utilisateur, notamment l'automobiliste, qu'il entre dans une zone d'achalandage intense où diverses fonctions se côtoient et qu'il doit redoubler de vigilance. L'entrée doit inviter le visiteur à s'arrêter et lui donner davantage le goût de découvrir l'endroit.

3. Le village ou le cœur de ville constitue une vitrine de la vitalité du milieu. Dans l'élaboration du concept de réaménagement, on doit tenir compte de la présence de bâtiments patrimoniaux, de monuments ou œuvres d'art, de l'entretien des bâtiments et des abords des bâtiments commerciaux de même que les espaces privés autour des habitations (fleurissement, entretien des façades, etc.) car tous ces éléments contribuent à l'image positive du milieu.

C'est pourquoi la revitalisation d'une rue principale est l'affaire de tous, tant de la municipalité, des commerçants que des gens d'affaires qui peuvent apporter leur contribution à la qualité du projet.

4. Le caractère de l'agglomération doit prôner une échelle humaine plus que véhiculaire car on y trouve une rue principale animée de commerces, des équipements urbains créant une atmosphère conviviale et des gens qui habitent le noyau urbain et circulent à pied sur les trottoirs.

5. Les interventions visent à maintenir une certaine fluidité dans la traversée des agglomérations. Toutefois, une réduction de la vitesse pratiquée contribue à la participation des automobilistes à un cœur de ville en santé et donne l'occasion d'apprécier toute la qualité de vie du milieu, de remarquer la richesse des bâtiments et des aménagements, et de découvrir la diversité de l'offre commerciale.

6. La multiplication d'enseignes commerciales et de panneaux publicitaires peut nuire à la visibilité et la lisibilité de la signalisation. Dans un objectif de contrôle du nombre d'affiches, de leur localisation, de leur dimension et de leur style, il est essentiel de travailler en concertation avec le milieu et de sensibiliser la municipalité et les commerçants aux bonnes pratiques en la matière.

Des travaux bien conçus et planifiés de concert avec les intervenants locaux offrent une occasion unique de mettre en valeur les atouts du milieu tout en répondant à des normes de sécurité et de confort.

**Ayez une vision globale de votre milieu, vous n'en récolterez que des bénéfices, à commencer par un grand sentiment de fierté!**

Pour plus d'informations sur l'aménagement de la traversée des agglomérations, consultez le document informatif et de sensibilisation : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La gestion des corridors routiers. Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations*, 2<sup>ème</sup> édition, 1997.