



MIEUX INTERVENIR DANS LES TERRITOIRES DE LA GRANDE RÉGION DE QUÉBEC

GUIDE EN DESIGN URBAIN ET EN
AMÉNAGEMENT DES PAYSAGES

ÉQUIPE DE RÉDACTION

Erick Rivard, chargé de projet

Architecte (MOAQ) et designer urbain, Groupe A/Annexe U

Karine Marchand, responsable du contenu

Stagiaire en architecture et designer urbain, Groupe A/Annexe U

Lydia Lavoie

Stagiaire en architecture et designer urbain, Groupe A/Annexe U

Guillaume Drouin Chartier

Stagiaire en architecture et designer urbain, Groupe A/Annexe U

COMITÉ DIRECTEUR

Annie Caron, Communauté métropolitaine de Québec

Erick Rivard, Groupe A/Annexe U

Patrice Routhier, Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale

COMITÉ CONSULTATIF

Isabelle Boucher, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Pierre Boulanger, Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

Annie Caron, Communauté métropolitaine de Québec

Pierre-Alexandre Côté, MRC La Côte-de-Beaupré

Louis Desrosiers, Municipalité des Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury

Geneviève Dion, Ministère de la Culture et des Communications

Benoît Fillion, Ville de Donnacona

France Lavoie, MRC de Charlevoix-Est

Stéphane Lavoie, Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec

David Paradis, Vivre en Ville

Michel Rochefort, Communauté métropolitaine de Québec

Patrice Routhier, Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale

Audrey Tessier, Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec

MIEUX INTERVENIR DANS LES TERRITOIRES DE LA GRANDE RÉGION DE QUÉBEC

GUIDE EN DESIGN URBAIN ET EN AMÉNAGEMENT DES PAYSAGES



Sources images de la page couverture de gauche à droite :

<http://www.archdaily.com/220740/update-zhome-david-vandervort-architects/>

www.rousseau-lefebvre.com/regional-2.php

www.motellevacancier.com

Source image de la 4^{ème} couverture :

http://www.centrevilledejoliette.qc.ca/_home

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	2
Introduction	4
Les échelles d'intervention	10



<i>Index paysage</i>	12
01 Corridor routier	14
02 Réseau et structure	16
03 Entrée de ville/d'agglomération	18
04 Terrain en attente de vocation	20
05 Affichage	22
06 Aménagements paysagers des corridors routiers	24
<i>Références et ressources</i>	28



<i>Index ville et village</i>	30
07 Coeur villageois	32
08 Rue principale	34
09 Boulevard	36
10 Patrimoine	38
11 Cohabitation des activités	40
12 Mise en lumière	42
<i>Références et ressources</i>	46



<i>Index quartier/lotissement</i>	48
13 Nouveau lotissement	50
14 Développement orienté sur les déplacements	52
15 Quartier viable	54
16 Milieux sensibles	56
17 Gestion des eaux de pluie/ruisselement	58
18 Diversité des espaces publics	60
19 Industrie et grande surface	62
20 Corridor vert	64
21 Agriculture de proximité	66
<i>Références et ressources</i>	70



<i>Index rue et place publique</i>	74
22 Implantation & gabarit	76
23 Sécurité	78
24 Mobilier urbain	80
25 Éclairage	82
26 Stationnement	84
27 Place publique	86
28 Conditions hivernales	88
<i>Références et ressources</i>	92

<i>Approches et outils réglementaires</i>	96
<i>Lexique illustré</i>	104

INTRODUCTION

PRÉMISSE

Au cours des 20 dernières années, les pratiques en architecture, en aménagement du territoire et en urbanisme ont évolué rapidement pour tenir compte, notamment, des principes associés au développement durable. Ces pratiques renouvelées cherchent, entre autres, à concevoir des aménagements plus respectueux de l'environnement bâti, naturel et paysager, à créer des milieux de vie de qualité et diversifiés, ainsi qu'à offrir des solutions innovantes aux problèmes de sécurité, d'accessibilité, d'animation de l'espace urbain, etc.

Les élus et les fonctionnaires municipaux ont un rôle clé à jouer dans l'élaboration et la mise en place d'un projet de développement et dans l'application des objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Ce guide vise à mieux les outiller pour leur permettre de poser un regard critique visant l'amélioration des projets et l'explication des objectifs et des enjeux qui en découlent tant à l'échelle municipale, locale, régionale que métropolitaine.

Chaque municipalité évolue dans un contexte d'intervention distinct. De plus, en milieu périurbain, plusieurs municipalités ne se sont pas encore dotées de critères qui encadrent les processus d'aménagement, notamment les négociations avec les promoteurs de projets de développement. Il importe

de définir des outils adressant plusieurs problématiques et pouvant s'appliquer sur plusieurs types de territoire. Des exemples sont fournis à titre indicatif pour illustrer les pistes de réflexion qui sous-tendent le projet de design urbain. Une attention particulière est donnée aux exemples québécois et étrangers pouvant inspirer les municipalités du milieu périurbain, lesquelles n'ont pas toujours les ressources financières et humaines nécessaires pour développer une expertise en ce domaine.

Sans laisser pour compte des concepts davantage associés aux plus grandes agglomérations, le guide en design urbain et en aménagement des paysages s'adresse d'abord aux municipalités où la culture urbanistique est moins établie. Le contenu du guide a été élaboré en fonction des problématiques d'aménagement rencontrées par les acteurs œuvrant dans ce domaine sur la scène municipale et identifiées par ceux-ci lors de rencontres participatives.

OBJECTIFS DU GUIDE

- *Informers les principaux acteurs qui interviennent sur l'aménagement urbain et paysager (élus, aménagistes, promoteurs et autres acteurs pertinents) à propos des principes clés entourant le design urbain;*
- *Guider ces principaux acteurs vers les critères de design urbain les plus susceptibles de favoriser des aménagements durables et ce, à différentes échelles (paysage, ville et village, quartier, rue et espace public);*
- *Identifier les outils disponibles pour évaluer un projet de développement;*
- *Fournir des références (guides, site Internet, etc.) permettant d'évaluer la qualité d'un projet de développement.*

COMMENT UTILISER CE GUIDE

Ce guide présente 28 fiches illustrant différentes problématiques. Celles-ci sont regroupées en quatre thèmes ou échelles d'intervention : le paysage, la ville ou le village, le quartier ou le lotissement et la rue ou la place publique.

Chaque **fiche** décrit la problématique à l'aide de constats, définit des pistes de solution et illustre, par des exemples concrets, des solutions exemplaires. Il est à noter que pour les fiches axées sur des concepts d'aménagement globaux, les constats et solutions sont remplacés par des critères de conception.

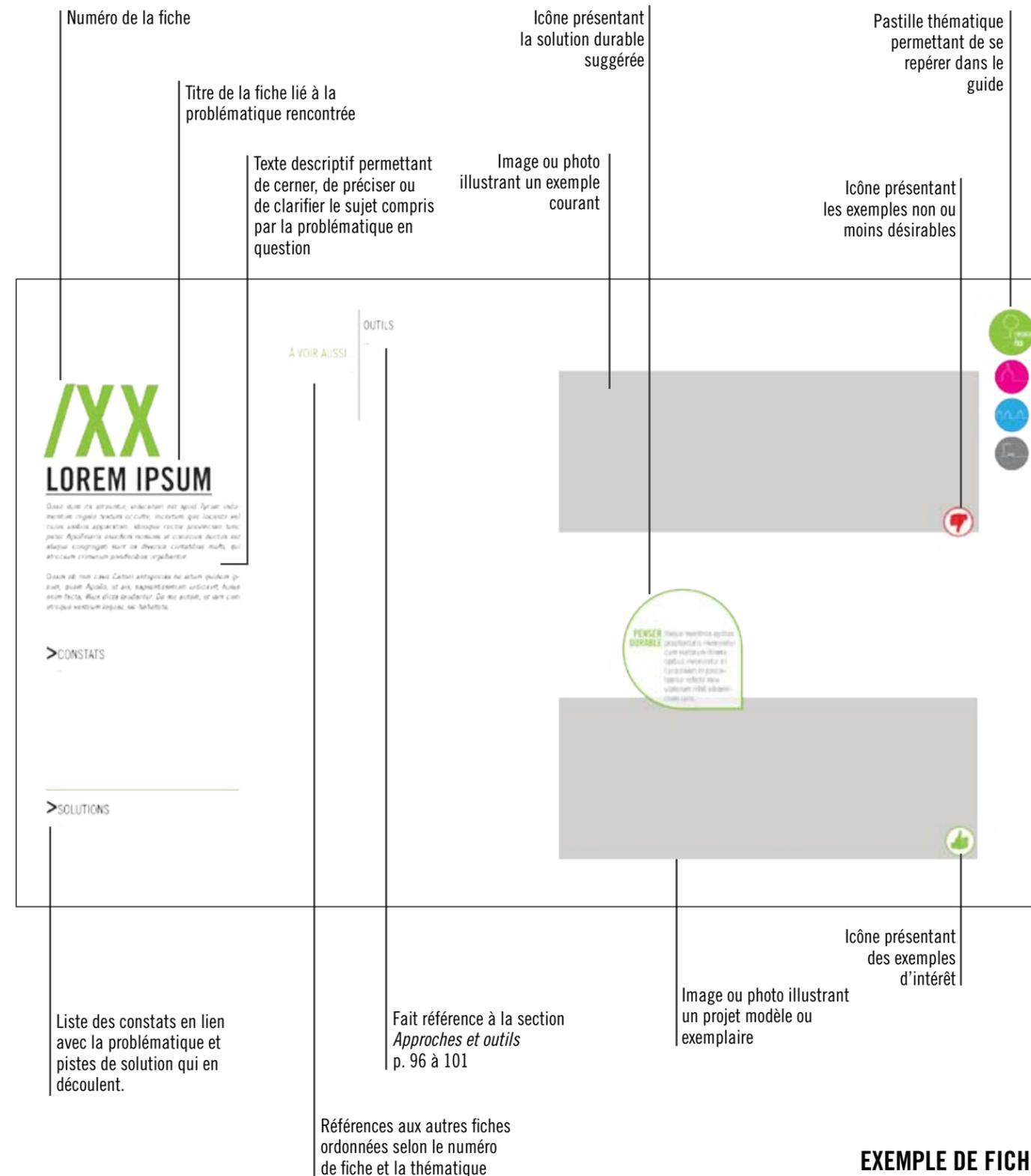
Ce guide n'est pas conçu pour être consulté de façon linéaire. Il est conçu en fonction de l'imbrication des échelles d'intervention : on considère qu'un projet de développement ou d'infrastructure à une échelle donnée aura automatiquement des répercussions sur les autres échelles. Toutes les fiches sont donc liées entre elles et, en fonction d'une problématique spécifique, le lecteur sera invité à consulter d'autres fiches.

À la fin de chaque thème, une courte bibliographie thématique regroupe les principales **Références et ressources** utilisées pour l'élaboration des fiches. Cette portion du guide permet au lecteur d'approfondir ses recherches.

Deux autres sections complètent ce guide :

La section **Approches et outils réglementaires** vise à utiliser les intervenants vers des méthodes de prise en charge et de planification des territoires à diverses échelles.

Le **lexique illustré** permet d'approfondir certains concepts de base utilisés dans le guide afin de favoriser la compréhension des grands enjeux et des principes fondamentaux du design urbain.



EXEMPLE DE FICHE

QU'EST-CE QUE LE DESIGN URBAIN ?

Le design urbain est une discipline qui constitue une charnière entre l'architecture et l'urbanisme. Dans cette optique, le design urbain requiert une approche multidisciplinaire pour composer l'**espace public** tridimensionnel. Il fait intervenir ensemble les spécialités de l'aménagement (transport, paysage, architecture, ingénierie, environnement, etc.) dans une vision cohérente et en tenant compte des objectifs qualitatifs qui contribueront à rendre les espaces publics agréables pour tous les types d'usagers. De fait, au-delà de l'implantation d'un bâtiment sur un site donné, il est primordial de réfléchir à la contribution d'un projet à l'échelle du paysage urbain pour faciliter l'interaction entre la forme et la vie.

Cette façon de composer l'interface entre les bâtiments et la rue et de créer ou de requalifier des espaces publics (rues, parcs, places publiques) a pris son essor en réaction aux erreurs de la planification urbaine fonctionnaliste des années 1960. Ainsi, ces dernières années ont été marquées par de nombreux projets de requalification d'autoroutes, de berges fluviales, de boulevards, d'entrées de ville et de revitalisation de quartiers entiers. Beaucoup reste à faire à l'échelle du paysage, de la ville et des villages, mais la réflexion que propose le design urbain gagne aussi du terrain chez les promoteurs soucieux de donner une plus-value à leur projet de quartier et de lotissement et d'assurer leur contribution à la ville durable de demain.

Pour tout projet, le portrait de la situation demande implicitement un décloisonnement des disciplines. Or, le designer urbain possède les outils et la formation multidisciplinaire

qui touche à la fois à l'architecture, à l'urbanisme, à la géographie, à l'environnement et à la sociologie. Encore mieux, dans sa pratique, il favorise la mise en place d'une approche participative où tous les acteurs qui ont un intérêt dans le projet sont impliqués dès le départ. Cette démarche favorise les consensus, facilite l'adhésion au projet en plus de représenter des économies de temps et d'argent pour le promoteur.

LA DÉFINITION DE L'ESPACE PUBLIC

La culture anglo-saxonne appelle « public realm » les espaces libres de la ville ou d'une communauté dédiés à la collectivité au quotidien. Aujourd'hui, la qualité et le succès d'un projet passent par la qualité des espaces extérieurs qu'il définit : rues, trottoirs, parvis, parcs de proximité, places publiques, arrêts de transport en commun, etc. Peu importe l'échelle, ces espaces deviennent la clé de l'arrimage avec le milieu urbain environnant et constituent la plus-value recherchée par le voisinage entre un projet d'architecture mal implanté et un autre soucieux de contribuer au milieu. Tout repose dans l'innovation et la créativité émanant de la réflexion qu'il importe de se donner au moment de la conception. Un projet réfléchi devrait minimalement favoriser la perception de la hiérarchie des espaces : public, semi-public, semi-privé et privé. Les aménagements devraient appuyer l'utilisation du site et permettre son appropriation.

La qualité d'un espace public ou privé ne passe pas nécessairement par son prix ou la quantité d'éléments qui le composent. Il doit tout simplement être conçu en étroite relation avec le projet immobilier qui le borde, favorisant son arrimage avec le milieu. Ainsi, par exemple, on accordera un

souci au positionnement du mobilier urbain et aux végétaux qui définiront des espaces et leur lisibilité selon les clientèles visées. La programmation et l'animation de ce lieu pourront à la fois découler d'extensions de fonctions du bâtiment, telles les terrasses, ou être prises en charge par des activités urbaines. Encore plus sensible, tout espace public devrait posséder la qualité de réversibilité qui permet à un espace de s'adapter aux différents utilisateurs et aux différents événements du quartier au fil des saisons.

Il existe une corrélation directe entre la vocation d'un site et son utilisation. L'aménagement d'un espace et les rapports entre les constructions déterminent l'utilisation d'un site. Le foisonnement et le type d'activités extérieures sont grandement influencés par leur environnement physique. Le design urbain favorise l'adéquation entre l'espace et l'encadrement de l'espace, tout en contribuant à créer des lieux significatifs en lien avec l'identité du lieu.

QUALITÉ, VIABILITÉ ET DURABILITÉ

Les interventions d'aujourd'hui doivent être pérennes. La viabilité à long terme d'un projet est un critère de qualité incontournable. Les espaces doivent être conçus afin de limiter les infrastructures et l'énergie requises pour les mettre en œuvre. De plus, le souci d'adaptabilité doit permettre de faire évoluer leur rôle dans le temps sans avoir à faire table rase chaque fois que se présente une nouvelle donnée quant à l'usage qu'on compte en faire.

Les qualités et la viabilité supposent aussi que tout projet a été réfléchi et intégré à des échelles qui dépassent les limites d'intervention du site. Sur le plan du paysage, un bâtiment

doit préserver les percées visuelles et participer à une séquence urbaine. En ce qui concerne une ville ou un village, le même projet doit permettre une intensification des activités et des fonctions. Sur le plan du quartier, le projet favorisera le transport actif, minimisera les îlots de chaleur et contribuera à définir un espace public de qualité. Finalement, en ce qui concerne la rue, les nouvelles interventions participeront au caractère de l'artère et faciliteront l'animation de l'espace de la rue.

L'IDENTITÉ DU LIEU

En intervenant dans un milieu existant, il est important de tenir compte de « l'esprit du lieu ». Cette notion, qui est intimement liée à l'appropriation ou à l'appartenance d'un lieu, s'articule autour des concepts de culture (partie importante de l'identité collective d'une communauté), de paysage, d'historicité du lieu, et de matérialisation de l'espace. Par exemple, une place publique au cœur d'un quartier doit être conçue en respect avec les événements marquants du site, être imprégnée de la culture locale et mettre en valeur le paysage. Consulter la communauté dans le processus de conception est d'autant plus important, puisque ce lieu éveillera des sentiments ou des souvenirs chez les citoyens qui aideront à intervenir avec justesse pour mettre en valeur le lieu. Ils en retireront ainsi un sentiment d'appartenance et seront davantage en mesure de s'approprier l'espace.

LES ÉCHELLES D'INTERVENTION

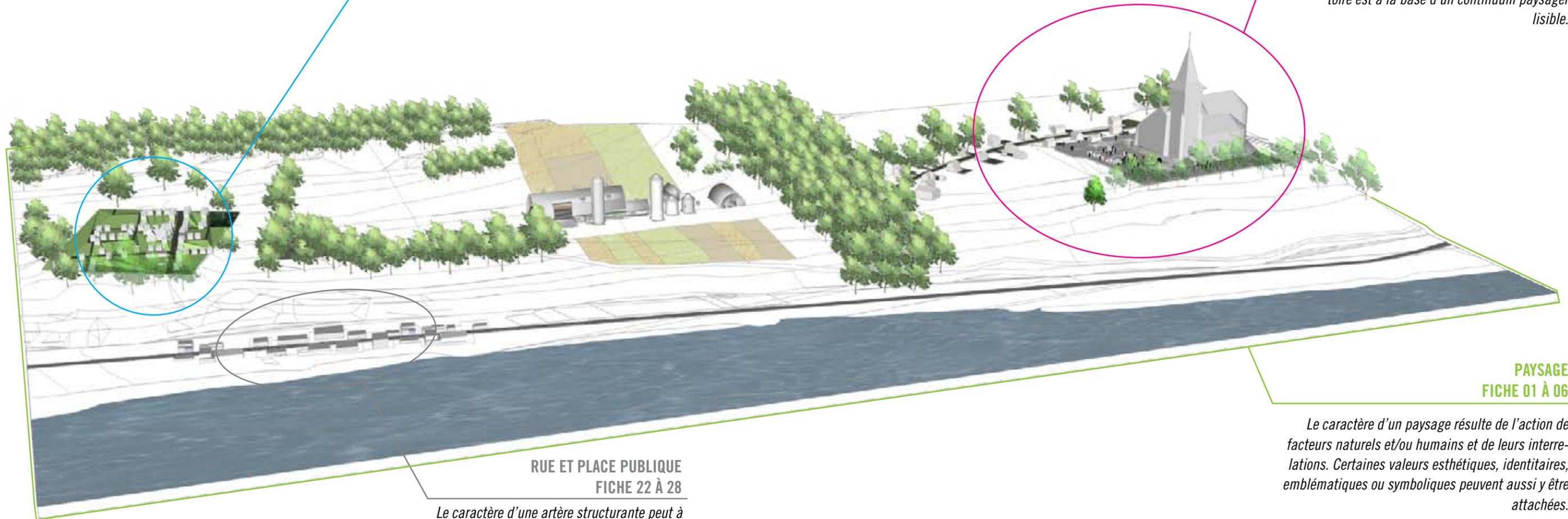
Conçu pour mettre en lumière plusieurs constats découlant de l'aménagement du territoire, le guide cherche à souligner les répercussions des décisions à toutes les échelles de lecture. Ainsi, une mauvaise planification d'un lotissement peut avoir des répercussions sur un paysage, alors que la requalification d'une artère peut modifier la perception d'un village. Les quatre échelles d'intervention illustrées dans ce guide regroupent plusieurs thèmes qui doivent être abordés en les croisant avec les autres échelles.

QUARTIER/LOTISSEMENT FICHE 13 À 21

Les quartiers et les nouveaux lotissements ont un large impact sur la perception globale du paysage.

VILLE ET VILLAGE FICHE 07 À 12

Au-delà du nombre d'habitants ou de l'étendue sur le territoire, la ville ou le village est caractérisé par un habitat plus concentré qu'en territoire exclusivement rural et possède des services de première nécessité dont l'ampleur varie d'une agglomération à l'autre. La lecture des agglomérations en opposition aux espaces non bâtis du territoire est à la base d'un continuum paysager lisible.

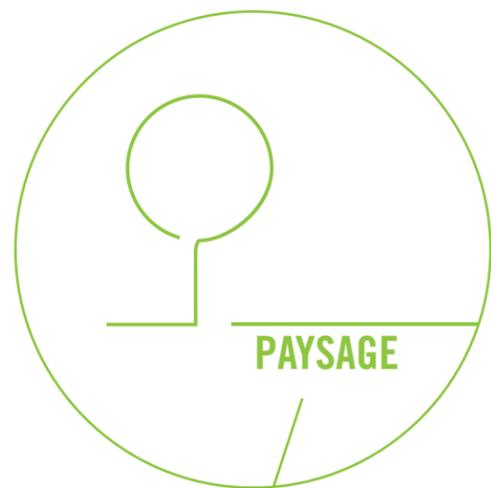


RUE ET PLACE PUBLIQUE FICHE 22 À 28

Le caractère d'une artère structurante peut à lui seul définir une séquence paysagère.

PAYSAGE FICHE 01 À 06

Le caractère d'un paysage résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations. Certaines valeurs esthétiques, identitaires, emblématiques ou symboliques peuvent aussi y être attachées.



PAYSAGE

01 CORRIDOR ROUTIER

04 TERRAIN EN ATTENTE DE VOCATION

03 ENTRÉE DE VILLE/
D'AGGLOMÉRATION

06 AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

02 STRUCTURE

02 RÉSEAU

05 AFFICHAGE

- 01 Corridor routier
- 02 Réseau et structure
- 03 Entrée de ville/d'agglomération
- 04 Terrain en attente de vocation
- 05 Affichage
- 06 Aménagements paysagers des corridors routiers

/01 CORRIDOR ROUTIER

C'est souvent lors des déplacements en voiture, tout au long des corridors routiers, que nous percevons le paysage en mouvement. Ce paysage dynamique doit faire émerger les particularités locales et révéler sa valeur : les espaces boisés, les terres agricoles, les villages, les percées visuelles vers les repères locaux ou régionaux et la mise en scène des éléments naturels remarquables sont autant de facteurs qui contribuent à l'expérience du paysage. L'homogénéité des corridors routiers rend illisibles les particularités locales.

> CONSTATS

- Uniformité de l'aménagement des corridors routiers créant une banalisation du paysage
- Absence de lecture des limites visuelles du lieu
- Absence de points de repère
- Déboisement massif en bordure de route
- Présence importante de friches et de terrains non qualifiés
- Encombrement visuel (affiches, bâtiments, publicités, infrastructures, etc.)

> SOLUTIONS

- Mettre en évidence les qualités spatiales du paysage. (ex. : repères, vues, attraits touristiques, panoramas, percées visuelles)
- Aménager le corridor routier en préservant la végétation aux abords de celui-ci
- Créer des séquences paysagères
- Aménager en tenant compte de l'identité et des particularités du lieu (histoire, culture locale, etc.)
- Tenir compte de la présence des espaces dégagés d'intérêt (vides)
- Aménager en tenant compte des espèces végétales typiques d'un lieu

À VOIR AUSSI...

- Entrée de ville 03
- Réseau et structure 04
- Terrain en attente de vocation 05
- Aménagement paysager 06
- Rue principale 08
- Boulevard 09

OUTILS

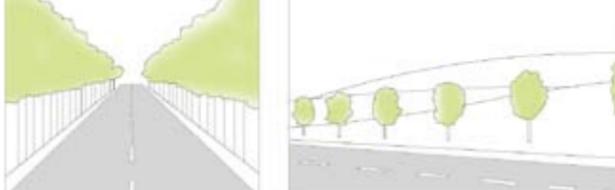
Plan d'aménagement
d'un corridor routier

MOYENS DE CRÉER DES SÉQUENCES PAYSAGÈRES À L'AIDE DE LA VÉGÉTATION

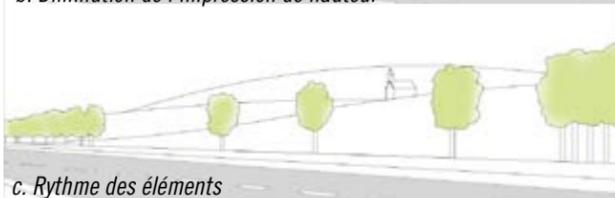
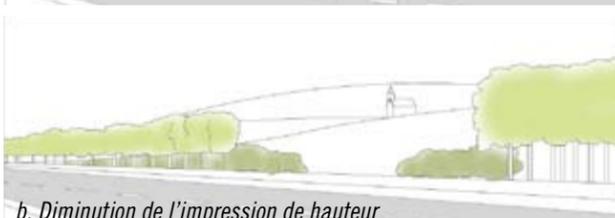
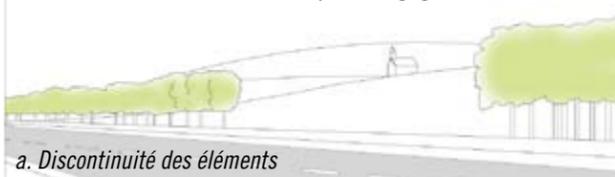
1. Limiter l'horizon



2. Jouer avec l'effet d'optique



3. Encadrer les vues, définir les espaces dégagés



La vue est encadrée d'un côté par de la végétation et, de l'autre côté, elle s'ouvre sur un paysage marqué par certains repères, soit l'église du village de Saint-Michel-de-Bellechasse, l'île d'Orléans et la silhouette des Laurentides.

PENSER DURABLE

Aménager les corridors routiers en préservant la biodiversité et une partie de la végétation existante.



La vue est encadrée de part et d'autre par une végétation dense. Ainsi la silhouette de la ville de Québec devient le point focal de la vue.

EXEMPLES DE CORRIDORS ROUTIERS D'INTÉRÊT

/02

RÉSEAU ET STRUCTURE

Omniprésents dans les paysages, les équipements d'utilité publique (tours de télécommunication, pylônes électriques, etc.) et les ouvrages de transport ont un grand impact sur la lecture globale du paysage. Par leur importante emprise au sol ou leur grand impact sur la végétation, ces équipements peuvent eux-mêmes définir des limites, des barrières ou des séquences paysagères. La conception de ces structures devient un enjeu fondamental de la réflexion sur les paysages.

> CONSTATS

- Structures non intégrées au paysage (pylône hydroélectrique, viaduc autoroutier, tour de télécommunication, etc.)
- Structures causant des ruptures paysagères et des friches (espaces non aménagés)
- Absence de rapport à l'échelle humaine
- Uniformisation des éléments (viaduc, éclairage, pylône, etc.) : manque de lien avec l'esprit du lieu ou le caractère local
- Manque de relation avec la topographie

> SOLUTIONS

- Choisir judicieusement l'emplacement des structures
- Enfouir les réseaux à petite échelle, là où c'est possible (ex. : cœur villageois)
- Traiter les structures comme des éléments significatifs, qualifier les espaces nécessaires à leur implantation
- Mettre en relation les structures avec les corridors routiers, les séquences paysagères et les lignes de force du paysage (relief, cadastre, etc.)
- Intégrer les tours de télécommunication aux éléments verticaux déjà présents dans le paysage (silo, clocher, église, etc.)
- Requalifier les espaces d'accueil au sol

À VOIR AUSSI...

- Corridor routier 01
- Entrée de ville 03
- Cœur villageois 07

OUTILS

Plan directeur de paysage



01



02



03



01. *Traité comme une véritable porte d'entrée, le viaduc peut marquer une séquence paysagère.*

Viaduc autoroute Duplessis, Québec
image : Google Streetview, 2009

02. *En construisant les infrastructures comme de véritables ouvrages d'art, ces éléments deviennent de riches stimuli perceptuels et des repères dans le paysage.*

Viaduc prolongement autoroute 73,
image : D. Béchar, Ministère des Transports du Québec



03. *Les nouveaux pylônes qu'Hydro-Québec a installés ont un impact visuel différent sur le paysage.*

Pylône Hydro-Québec, Québec
<http://www.quebecurbain.qc.ca/2006/03/15/scenes-urbaines-nouveaux-plones-dhydro-quebec/>

04. *D'autres innovations avec les pylônes électriques sont possibles.*

« Le pays des géants », Choi + Shine, Islande
<http://www.larevuedudesign.com/2010/08/26/land-of-giants-by-choi-shine-architects/>



04

DES STRUCTURES QUI CONTRIBUENT À LA QUALITÉ DU PAYSAGE

/03

ENTRÉE DE VILLE / D'AGGLOMÉRATION

L'entrée d'une ville ou d'une agglomération est intimement liée aux séquences du paysage perçues en mouvement, elle ne correspond pas nécessairement aux limites administratives d'une entité, pas plus qu'à un évènement précis ou isolé comme un rond-point ou un repère. C'est la création de nouveaux parcours de restructuration ou de contournement, qui a transformé la manière dont on approche les villes et villages. L'aménagement de ces routes, non lié à l'histoire ou à l'identité du lieu, a apporté une banalisation du parcours d'entrée. Par conséquent, réfléchir sur les entrées de ville implique la mise en place d'un continuum qui rend lisible la progression entre la campagne, la région et la ville ou le village, entre le paysage ouvert et le tissu urbain continu.

À VOIR AUSSI...

- Corridor routier 01
- Terrain en attente de vocation 04
- Aménagements paysagers 06
- Cœur villageois 07
- Cohabitation des activités 11
- Implantation et gabarit 22

OUTILS

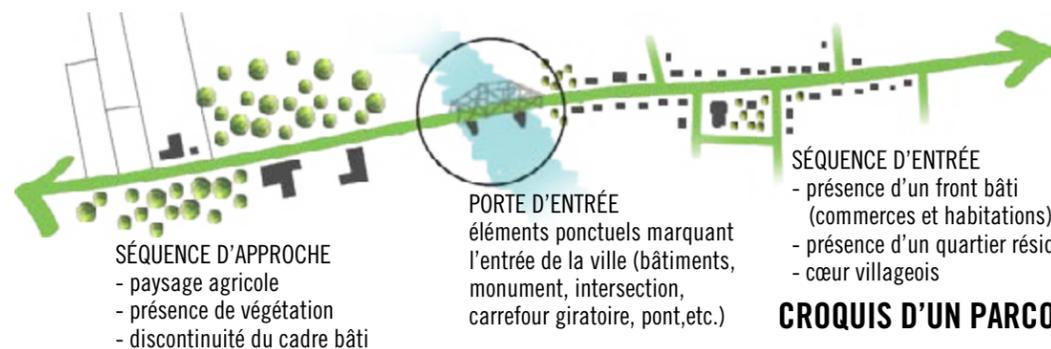
Plan d'aménagement de l'entrée de la ville

> CONSTATS

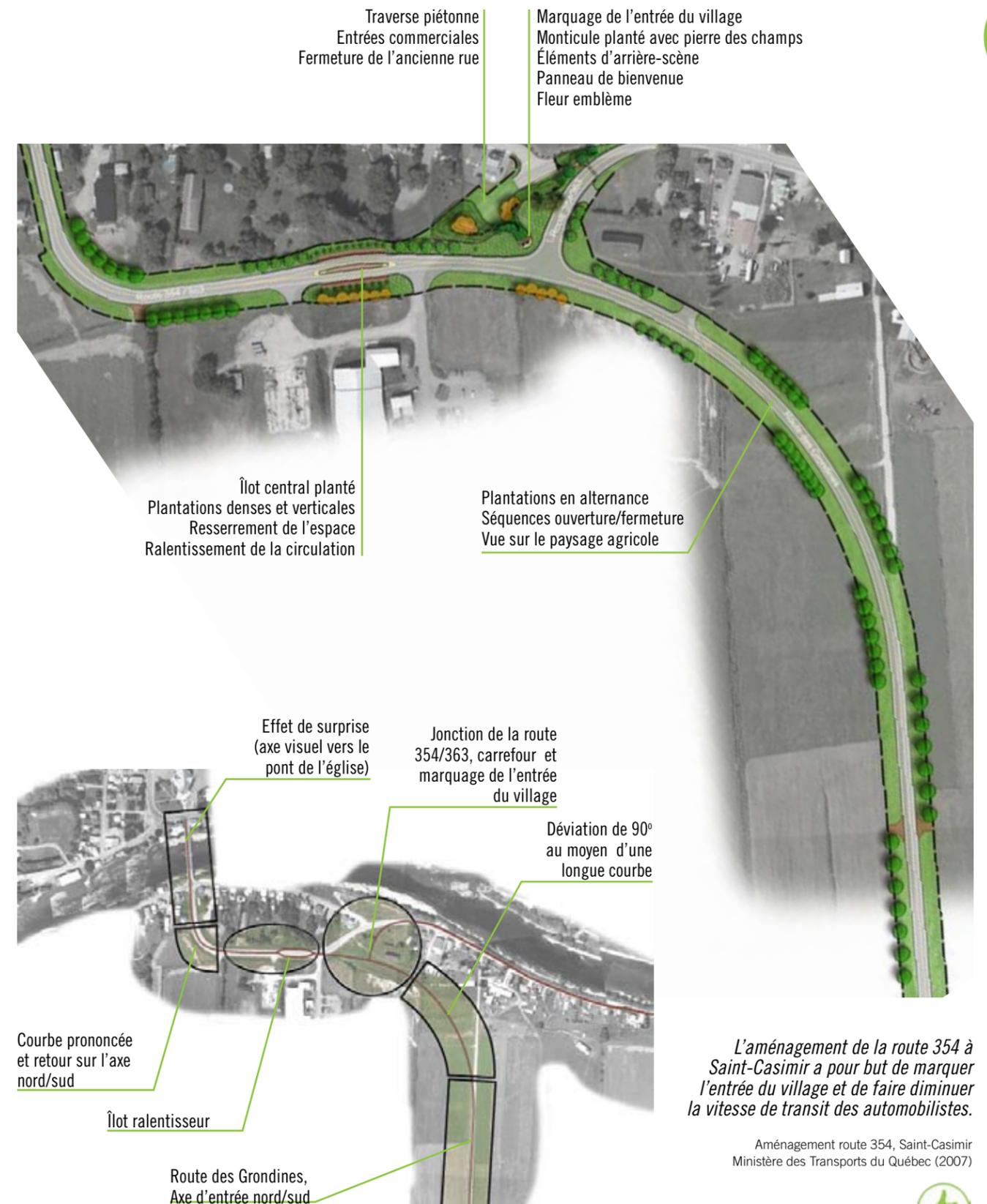
- Absence d'aménagement de l'entrée de ville (banalisation, absence d'identité du lieu, etc.)
- Absence de séquences claires et définies qui créent une transition vers l'entrée de ville
- Encombrement visuel (affiches, luminaires, infrastructures, publicités, etc.) qui nuit à la lecture claire du lieu
- Abondances de friches et de terrains non qualifiés
- Présence de commerces types (concessionnaires automobiles, grandes surfaces, services à l'auto et grands stationnements) qui participent au manque d'encadrement de la voie de circulation

> SOLUTIONS

- Marquer l'entrée de la ville/du village/de la municipalité par des aménagements à l'image de la communauté, maintenir les vues et les relations vers le clocher ou les repères
- Utilisation de végétaux pour créer une ambiance, encadrer les vues et définir les vitesses
- Créer des séquences paysagères claires qui permettent une transition entre le paysage régional et celui de la municipalité
- Utiliser l'interface agricole et le couvert forestier pour marquer des transitions claires
- Délimiter des zones de développement concentrées et limiter le développement linéaire le long d'une voie principale

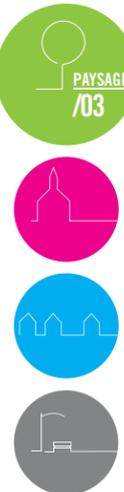


CROQUIS D'UN PARCOURS D'ENTRÉE



L'aménagement de la route 354 à Saint-Casimir a pour but de marquer l'entrée du village et de faire diminuer la vitesse de transit des automobilistes.

Aménagement route 354, Saint-Casimir
Ministère des Transports du Québec (2007)



/04

TERRAIN EN ATTENTE DE VOCATION

Le terrain en attente de vocation peut-être de deux types : le terrain vacant «naturel» ou le terrain désaffecté à requalifier, aussi nommé friche. De nombreux terrains naturels comme les terres en jachères peuvent contribuer au paysage en créant des espaces dégagés ou des zones tampons. Par contre, les terrains qui ne sont pas qualifiés, ou qui sont laissés à leur état de friche, ne contribuent pas toujours à la qualité ou à la compréhension des paysages. Plus souvent qu'autrement, ils le fragmentent et nuisent à sa lecture en tant qu'ensemble continu. Par contre, lorsqu'ils sont mis à profit pour leur apport paysager, ils contribuent à la mise en place et à la lisibilité du paysage dans son ensemble.

> CONSTATS

- Surabondance de terrains vagues/non qualifiés/abandonnés en bordure des corridors routiers
- Fragmentation du paysage (certaines séquences difficile à définir ou incohérente)
- Espace pris d'assaut par l'affichage, détritiques, entreposage extérieur temporaire, etc.

> SOLUTIONS

- Requalifier une partie des terrains en friche en créant des séquences paysagères claires et définies
- Favoriser la construction sur les sites désaffectés ou contaminés de façon prioritaire en tenant compte du zonage existant
- Planifier les périodes d'attente (phasage)
- Utiliser ces espaces comme des zones tampons/de transition
- Intégrer des installations servant à la gestion des eaux de pluie (marais, bassins, jardins d'eau, etc.)
- Interdire les stationnements de surface
- Requalifier en utilisant la densification bâtie
- Évaluer les possibilités de remise en culture des friches agricoles ou les mettre en valeur pour leur potentiel paysager
- Favoriser des solutions d'aménagement passant par l'agriculture et/ou favorisant un apport à la biodiversité
- Entretien des espaces libres pour éviter la progression des friches

À VOIR AUSSI...

Corridor routier 01

Entrée de ville 03

Aménagements paysagers 06

Cohabitation des activités 11

Agriculture proximité 21

OUTILS

Mettre en place des conditions pour utiliser/occuper les terrains de façon temporaire



Autoroute 40, Québec
Bing 2011

Certains parcs industriels sont construits en bordure immédiate de l'autoroute. Ainsi, une grande quantité d'espace vide (stationnements, cours d'entreposage, etc.) et la présence de certaines industries désaffectées nuisent à la continuité du paysage.



Autoroute 40, Québec
Bing 2011

Anciennement en friche, cet espace en bordure de l'autoroute, à la jonction entre l'autoroute 40 et la route Jean-Gauvin (Québec), a été replanté et sert maintenant de zone tampon avec les quartiers résidentiels voisins.



Boulevard Sainte-Anne,
Google Streetview, 2009

Les friches agricoles, même en jachère, contribuent à créer des espaces dégagés. Leur mise en valeur est souhaitable.



Jean Cazes, 2011.
<http://blog.monlimoilou.com/>

Réaménagement d'un terrain en attente de vocation, situé à l'est de la Baie de Beauport et en bordure de l'autoroute Dufferin-Montmorency, en un marais d'épuration.

/05 AFFICHAGE

Les abords des corridors routiers sont utilisés comme de grands espaces pour l'affichage. La surabondance d'affiches commerciales ajoutées aux panneaux de transport, aux inscriptions touristiques et aux signaux de sécurité et l'absence de contrôle le long des voies participent à la banalisation et à la détérioration du paysage naturel et bâti. Certains types d'affiches (ex. : signalisation et touristique) sont davantage souhaitables, voire nécessaires, pour la sécurité des usages de la route. Toutefois, pour ce qui est de l'affichage commercial, le pré-affichage, ainsi que l'affichage publicitaire, ils peuvent être limités et même éliminés puisque leur présence surcharge le paysage.

> CONSTATS

- Surabondance des affiches de toutes sortes
 - signalisation routière (MTQ)
 - affichage touristique
 - affichage municipal
 - affichage commercial
 - pré-affichage et publicité
- Effet de chaos qui détourne l'attention des repères d'intérêt local ou régional
- Présence d'affiches lumineuses ou éclairées (pollution lumineuse)
- Présence d'affichage électronique/sur téléviseur géant

> SOLUTIONS

- Favoriser une approche d'intervention globale
- Mettre en place une réglementation qui traite du type d'affiche et de son implantation. (ex. : Zonage, mesures d'intégration, PIIA, etc.)
- Déterminer les critères de qualité liés à l'identité et au sens du lieu
- Favoriser l'affichage intégré aux bâtiments plutôt que l'affichage isolé sur pylône
- Proscrire l'affichage dans les milieux naturels
- Mettre en place des politiques globales qui régissent l'ensemble du mode d'implantation de l'affichage

À VOIR AUSSI...

- Corridor routier 01
- Terrain en attente de vocation 04
- Cœur villageois 07
- Rue principale 08

OUTILS

Réglementations sur l'affichage

Dans le cas de l'affichage, il est possible de réglementer sans égard aux droits acquis.

Affichage de type autoroutier

Affichage de type commercial surabondant et de grandes dimensions



Boulevard Taschereau, Brossard, Québec.
<http://www.rivesudexpress.ca/Economie/Achats-et-Services/2010-11-19/article-1976141/Boulevard-Taschereau%3A-une-force-commerciale-pour-la-Rive-Sud/1>

Sur le boulevard Taschereau à Brossard l'encombrement visuel est attribuable à l'abondance d'affichage de tous types et de grandes dimensions qui s'ajoutent aux structures de transport d'électricité.



Autoroute 40, Portneuf, Québec Google streetview 2009

Une présence accrue d'affichage en bordure d'autoroute peut créer une surcharge d'information et brouiller la lecture d'une séquence paysagère. De fait, l'intervalle trop rapproché entre les affiches les rend illisibles et génère une image négative du milieu.



Autoroute 55, MRC du Val-Saint-François, Québec Google streetview 2009

Depuis 2010, la MRC du Val-Saint-François a adopté un règlement visant à interdire l'affichage industriel et commercial sur une partie de l'autoroute 55 dans le but de préserver les paysages de la région.



/06

AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DES CORRIDORS ROUTIERS

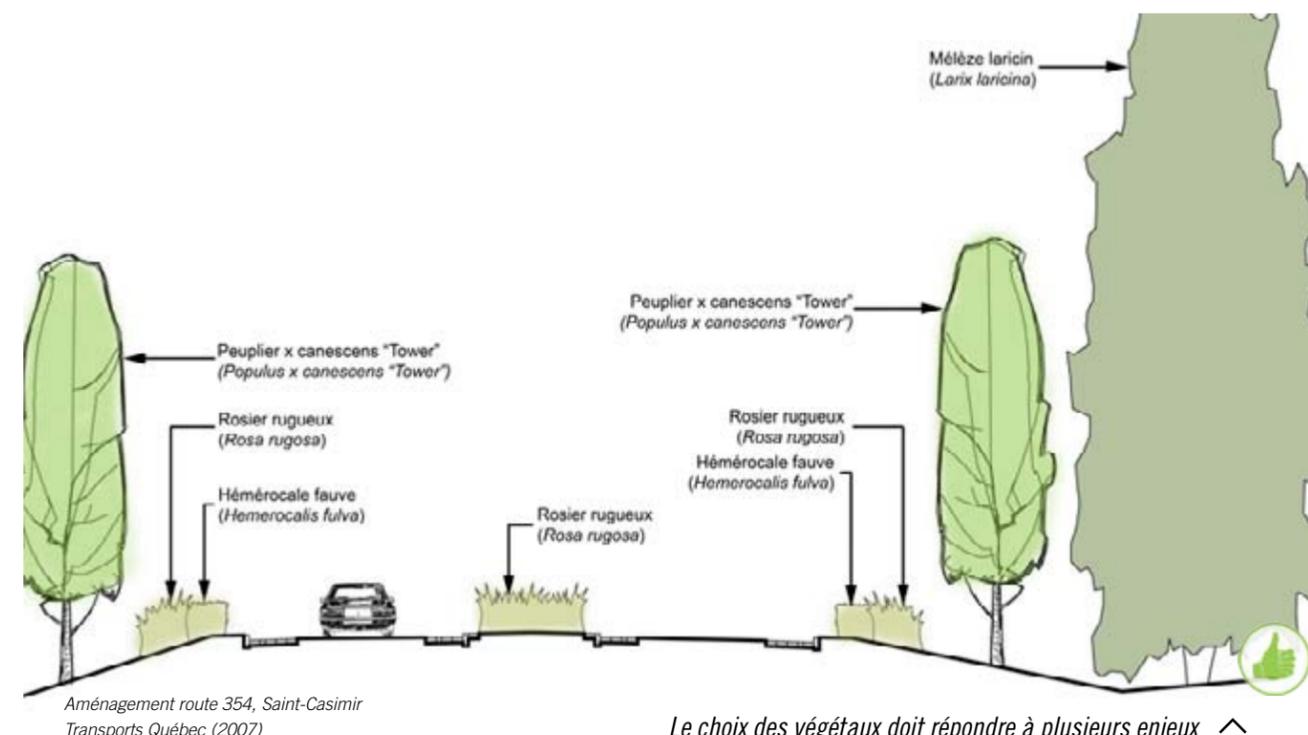
La mise en place d'un continuum paysager le long des corridors routiers implique une réflexion paysagère importante qui ne porte pas uniquement sur les vues et les percées visuelles. Un intérêt particulier doit être porté à l'utilisation des végétaux et aux choix des bons types de végétaux. La mise en valeur d'espaces végétalisés déjà présents (boisés, marais, terres agricoles, fossés et autres) contribue à caractériser le paysage et à mettre en valeur l'identité du lieu. Avec l'hiver et les normes de sécurité routière, la stratégie d'aménagement paysager le long d'une voie dépasse les enjeux esthétiques et doit aussi permettre des aménagements durables dans le temps. Les aménagements paysagers ont aussi des fonctions utilitaires : dissimuler des indésirables, atténuer des conditions d'inconfort et encadrer des percées visuelles. Ces principes d'aménagements peuvent être pris en compte à diverses échelles, autant en ce qui concerne la route régionale, que la rue de quartier ou la place publique.

>CONSTATS

- Implantation de la végétation en bordure des corridors routiers déterminée uniquement en fonction de normes de sécurité routière
- Esthétique négligée au détriment du confort et de la sécurité des usagers de la route
- Facilité d'entretien des structures est prioritaire dans les décisions d'aménagements (priorité aux types d'arbres ou de plantes sans entretien, faciliter le déneigement des chaussées et le passage de la machinerie d'entretien, etc.)
- Abondance de friches qui ne sont pas prises en compte pour leur potentiel paysager
- Présence de servitudes (Ministère des Transports du Québec, Hydro-Québec, Canadien National ou Canadien Pacifique) qui restreignent les choix d'aménagement paysager
- Choix des végétaux sans égard aux conditions hivernales, ce qui met en péril la durabilité des aménagements

>SOLUTIONS

- Favoriser les espèces adaptées au milieu qui sont résistantes aux vents, aux conditions hivernales et qui nécessitent peu d'entretien
- Utiliser des végétaux qui contribuent à atténuer l'effet des vents aux abords des corridors routiers
- Planter les végétaux de manière à encadrer les percées visuelles où à créer des séquences paysagères d'intérêt
- Utiliser les végétaux pour cacher les équipements non désirables et pour créer des interfaces (ex. : parc industriel, quartier résidentiel, etc.)
- Choisir les espèces d'arbres en fonction du gabarit des artères et de l'effet paysager recherché



Aménagement route 354, Saint-Casimir
Transports Québec (2007)

Le choix des végétaux doit répondre à plusieurs enjeux (climat, entretien, esthétique, etc.).

COUPE DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS EN BORDURE DE LA ROUTE 354



Promenade Samuel-De Champlain, Québec
Google streetview 2009

L'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain a été réalisé avec des espèces d'arbres et d'arbustes résistant au climat côtier, aux forts vents et aux conditions hivernales.

EXEMPLE D'AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

À VOIR AUSSI...

- Corridor routier 01
- Entrée de ville 03
- Terrain en attente de vocation 04

OUTILS

Repertoire des arbres et arbustes ornementaux d'Hydro-Québec

NOTES

A rectangular page with a tab on the top left corner. The page is filled with horizontal dashed lines for writing.

A rectangular page with a tab on the top right corner. The page is filled with horizontal dashed lines for writing.

RÉFÉRENCES & RESSOURCES

/01 PAYSAGE

01 CORRIDOR ROUTIER

BELLALITE L. (2000). «L'aménagement des traversées d'agglomération en Europe». Dans *Conférences Routes et Paysages villageois*. Section 4. 11p. [En ligne]. http://www.paysage.qc.ca/activ/routes/rp_pdf/rp4.pdf

Comité des paysages de Charlevoix et de la Côte-de-Beaupré (2006). La traversée d'agglomération : Cas de Beaupré. 2p. [En format pdf]. <http://www.crecn.qc.ca/fichiers-contribute/fiche-beaupre.pdf>

Fondation Rues principales (2008). «Aménager les traversées des agglomérations en milieu de vie». Fiche-conseil, n°19. 4p. [En ligne]. <http://fondationruesprincipales.qc.ca/fr/publications/fiches/default.aspx>

Gouvernement du Canada. *Transports Canada*. [En ligne]. <http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm>. (Consulté le 23 novembre 2011)

Gouvernement du Québec. «Grand Projet». *Ministère des Transports du Québec*. [En ligne]. http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet. (Consulté le 12 janvier 2012).

Gouvernement du Québec. *Ministère des Transports du Québec*. [En ligne]. <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil>. (Consulté le 23 janvier 2012).

Gouvernement du Québec. «Les routes touristiques». *Québec: site touristique officiel du gouvernement du Québec*. [En ligne]. <http://www.bonjour-quebec.com/qc-fr/routescircuits.html>. (Consulté le 23 novembre 2011)

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer. Certu: Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. [En ligne]. <http://www.certu.fr/>. (Consulté le 23 janvier 2012)

Province du Nouveau-Brunswick. «Régions et routes panoramiques». *Tourisme Nouveau-Brunswick* [En ligne]. <http://www.tourismenouveaubrunswick.ca/>. (Consulté le 23 novembre 2011)

Table de concertation sur les Paysages de la MRC de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et Charlevoix-Est. *Notre projet, Notre panorama*. [En ligne]. <http://www.notrepanorama.com/>. (Consulté le 16 décembre 2011).

02 RÉSEAU ET STRUCTURE

BEGIN N. (2008). «Ligne d'alimentation d'Hydro-Québec: Saint-Augustin approuve un tracé». Dans Québec HEbdo. Édition 14 février. [En ligne]. <http://www.quebechebdo.com/Actualites/Politique/2008-02-14/article-1578239/Ligne-d%26rsquo%3Balimentation-d%26rsquo%3BHydro-Quebec-%3A-Saint-Augustin-approuve-un-trace/>

BOUCHER I. (2007). *Intégration des tours de télécommunication dans le paysage*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. 6p. [En format pdf]. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/tours_telecommunications.pdf

CAZAVANT A., C. BRUXELLE et al. (2011). *Guide à l'intention des élus concernant les infrastructures municipales*. 42p. [En format pdf]. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/infrastructures/documentation/guide_infra_elus.pdf

MILLS J. (2010). «Land of Giants by Choi +Shine Architects». *Dezeen Magazine*. [En ligne]. <http://www.dezeen.com/2010/08/13/land-of-giants-by-choi-shine-architects/> (Consulté le 15 octobre 2011)

Gouvernement du Canada. *Transports Canada*. [En ligne]. <http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm>. (Consulté le 23 novembre 2011)

Gouvernement du Québec. «Énergie éolienne». *Ministère des Ressources naturelles et de la Faune*. [En ligne]. <http://www.mrnf.gouv.qc.ca/energie/eolien/index.jsp>

Gouvernement du Québec. *Ministère des Transports du Québec*. [En ligne]. <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil>. (Consulté le 23 janvier 2012).

Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (2007). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement: pour un développement durable de l'énergie éolienne*. Gouvernement du Québec. 20p. [En format pdf]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/orientations-gouvernementales/energie-eolienne/>

Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (2007). *Guide d'intégration des éoliennes au territoire: Vers de nouveaux paysages*. Gouvernement du Québec. 39p. [En format pdf]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/orientations-gouvernementales/energie-eolienne/>

Ministère du Transport du Québec (2005). Bienvenue dans la caravane: Information sur les travaux de l'axe routier 73/175. Publications du Québec. 36p. [En format pdf]. http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/grands_projets/axe_routier_73175/axe_routier73_175.pdf

Paysage estrien (2009). *Paysage du Québec: Manuel des bonnes pratiques*. Fiche «Tours et antennes de télécommunications / lignes et transport d'électricité / éoliennes». 2p.

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer. Certu: Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. [En ligne]. <http://www.certu.fr/>. (Consulté le 23 janvier 2012)

03 ENTRÉE DE VILLE/D'AGGLOMÉRATION

BELZILE C. (1997). *Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale : de la sensibilisation à la mise en œuvre*. Rapport de la Commission de la Capitale nationale. 35p. [En format pdf]. http://www.ccnq.org/medias/document/7_22_portes-d-entree-voies-d-acces-capitale.pdf

LESSARD M. & all. (2006). *Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine : Quelques expériences nord-américaines et européennes*. Environnement. Études et recherches en transport. Faculté d'Aménagement et Chaire en paysage et en environnement de l'Université de Montréal. 132p. [En format pdf]. <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/rtq0608.pdf>

PRATS M. «La problématique des entrées de ville». Ligue urbaine et rurale. 6p. [En format word].

Comité des paysages de Charlevoix et de la Côte-de-Beaupré (2006). L'entrée d'agglomération : Cas de Saint-Siméon. 2p. [En format pdf]. <http://www.crecn.qc.ca/fichiers-contribute/fiche-st-simeon.pdf>

Fondation Rues principales (2008). «Aménager les traversées des agglomérations en milieu de vie». Fiche-conseil, n°19. 4p. [En ligne]. <http://fondationruesprincipales.qc.ca/fr/publications/fiches/default.aspx>

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région de l'Île-de-France (2001). *Réhabilitation des entrées de villes : Contribution méthodologique à une réhabilitation des «points noirs» du paysage périurbain à partir de trois cas d'entrée de ville en Ile-de-France*. 121p. [En format pdf]. http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_557/Rehabilitation_des_entrees_de_villes_avec_signets.pdf

L'institut pour la ville et le commerce (2009). «Requalification des entrées de ville». [En ligne] 2p. <http://www.institut-ville-commerce.fr/les-conferences/requalification-dentrees-de-ville>

L'institut pour la ville et le commerce (2009). «Entrée de ville et qualité urbaine». [En ligne] 2p. <http://www.institut-ville-commerce.fr/les-conferences/entrees-de-ville>

04 TERRAIN EN ATTENTE DE VOCATION

CHAMPRES J. et E. BOUTEFEU (2011). Trame verte et bleue: Expériences de villes étrangères. CERTU. 27p. [En format pdf]. http://www.certu.fr/fr_Ville_et_environment-n29/Paysage_urbain-n141/IMG/pdf/TVB_ReseauPaysage8_JC_EB-2.pdf

VOULIGNY C. et S. GARIÉPY (2008). Les friches agricoles au Québec: État des lieux et valorisation. Agriculture et agroalimentaire Canada. [En format pdf]. http://www.agrireseau.qc.ca/Agroforesterie/documents/Rapport_friches_agricoles_QC_2007_Fr_Final.pdf

Conseil du Paysage Québécois (2000). *Charte du paysage Québécois*. [En format pdf]. <http://www.paysage.qc.ca/cpq/charte.pdf>

Paysage estrien (2009). «Zones tampons». *Paysage du Québec: Manuel des bonnes pratiques*. 3p.

Agri-réseau. *Agri-Réseau*. [En ligne]. <http://www.agrireseau.qc.ca> (Consulté le 23 janvier 2012)

05 AFFICHAGE

BEAUDET G. (juillet 2005). «Les commandités de l'affichage commercial extérieur». Dans *Urbanité*. Dossier : Affichage. P. 18-20. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2005-07.pdf>

BLANCHETTE J-P. (2006). «L'affichage au Québec et le patrimoine paysager : À quand un véritable débat?». Dans Formes. Vol 2, No°3, p. 10-12. [En format pdf]. http://www.paysagesestriens.qc.ca/affichage_formes.pdf

BRESLAW J. (juillet 2005). «À la défense de l'affichage : Qu'ont en commun les panneaux-réclame et la margarine ?». Dans *Urbanité*. Dossier : Affichage. P. 15-17. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2005-07.pdf>

COURCIER S. (juillet 2005). «Paysage et affichage : comment légiférer? Expérience internationales et regard critique sur les lois québécoises». Dans *Urbanité*. Dossier : Affichage. P. 21-23. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2005-07.pdf>

DESLONGCHAMPS F. (juillet 2005). «À la défense de l'affichage : La vision d'un gestionnaire des réseau publicitaire». Dans *Urbanité*. Dossier : Affichage. P. 12-14. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2005-07.pdf>

LACASSE P. (juillet 2005) «Affichage 101». Dans *Urbanité*. Dossier : Affichage. P. 6-10. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2005-07.pdf>

LANGLOIS M. (juillet 2005). «Entrevue avec François Varin : Reflet de la fierté d'une collectivité». Dans *Urbanité*. Dossier : Affichage. P. 34-37. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2005-07.pdf>

LAPERRIÈRE H. (juillet 2005). «À la défense de l'affichage : Qu'ont en commun les panneaux-réclame et la margarine ?». Dans *Urbanité*. Dossier : Affichage. P. 38-40. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2005-07.pdf>

MARTEL D. (juillet 2005). «Pré-enseigne autoroutière». Dans *Urbanité*. Dossier : Affichage. P. 11. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2005-07.pdf>

SAINT-HILAIRE C. (2011). «Affichage publicitaire et préservation des paysages: inaccessible rêve?». Dans *Immobilier commercial*. Hiver. 1p.

Comité des paysages de Charlevoix et de la Côte-de-Beaupré (2006). Le paysage rural : Cas de Baie Saint-Paul. 2p. [En format pdf]. <http://www.crecn.qc.ca/fichiers-contribute/fiche-BSP.pdf>

La Fondation Rues principales (2008). «Les enseignes». Fiche-conseil, n°1. 2p. [En ligne]. <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/fr/publications/fiches/default.aspx>

(2011). «Encadrer l'affichage». Dossier: Val-Saint-François en vedette. Dans *QUORUM*. vol.36, n°6. p. 41.

06 AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

LESSARD M. & all. (2006). *Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine : Quelques expériences nord-américaines et européennes*. Environnement. Études et recherches en transport. Faculté d'Aménagement et Chaire en paysage et en environnement de l'Université de Montréal. 132p. [En format pdf]. <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/rtq0608.pdf>

CLD des Laurentides (2009). *Concept de mise en valeur du corridor routier de l'autoroute 15 et de la route 117*. 76p. [En format pdf]. http://www.cldlaurentides.org/node/doc/PLACEE2010/environnement/GGBB_Concept_mise_en_valeur_A15_117_avril_2009.pdf

Hydro-Québec (1998). *Repertoire des arbres et arbustes ornementaux*. 2e édition. Québec. 745p.

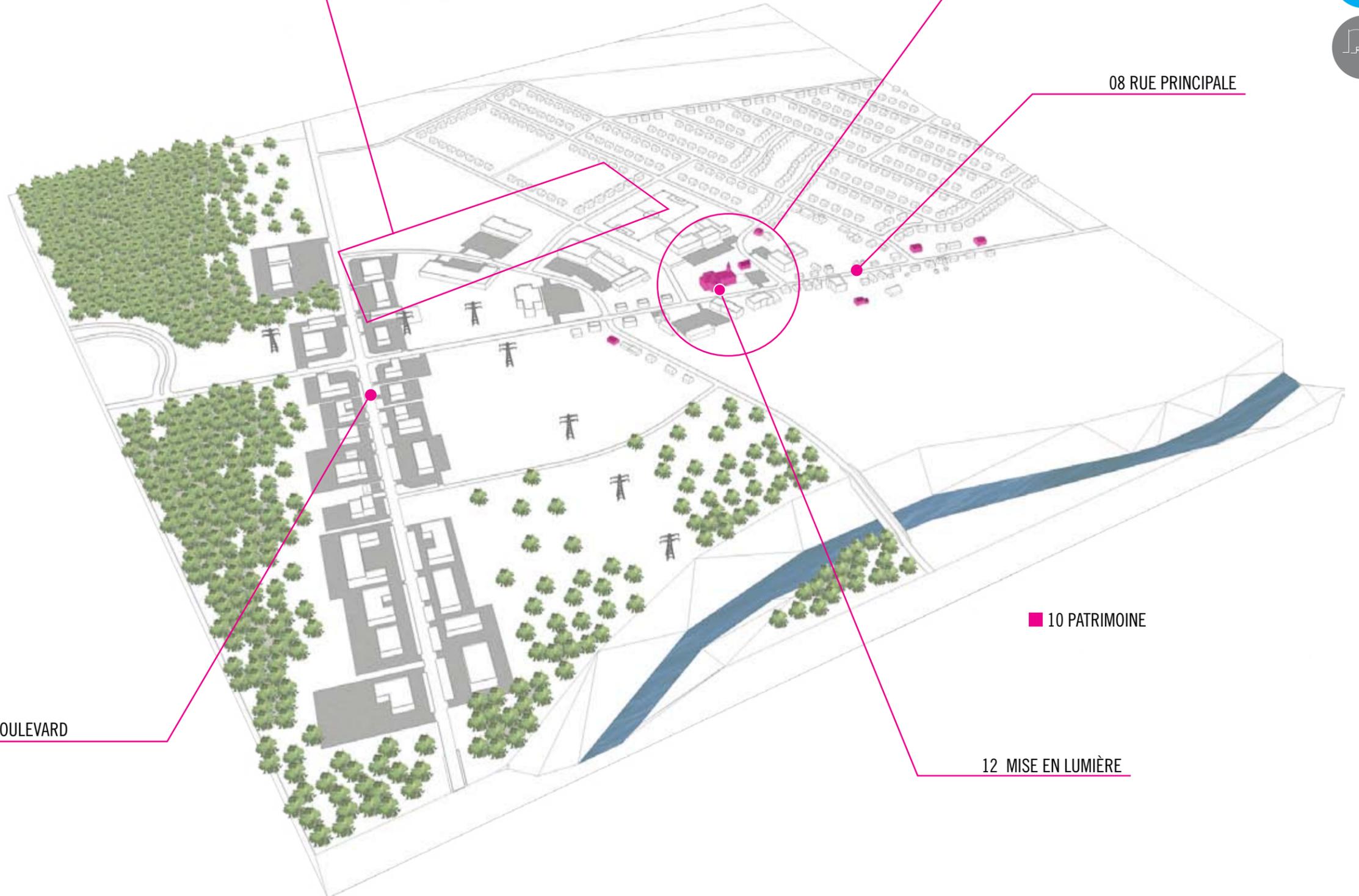
Windsor Essex Mobility Group (2011). «Atelier sur le plan directeur de l'aménagement paysager et des sentiers». *The Windsor-Essex Parkway*. [En format pdf]. http://www.weparkway.ca/pdfs/LAUD_PRES_2011%2004%2005_WKSHF_FRENCH_FINAL.pdf



11 COHABITATION DES ACTIVITÉS

07 CŒUR VILLAGEOIS

08 RUE PRINCIPALE



- 07 Cœur villageois
- 08 Rue principale
- 09 Boulevard
- 10 Patrimoine
- 11 Cohabitation des activités
- 12 Mise en lumière

■ 10 PATRIMOINE

09 BOULEVARD

12 MISE EN LUMIÈRE



/07

CŒUR

VILLAGEOIS

Au-delà des composantes patrimoniales des cœurs villageois, ce sont avant tout les notions de centralité et de convivialité qui sont mises de l'avant pour stimuler et relancer ces espaces qui sont aujourd'hui désinvestis. De fait, le cœur villageois était jadis le lieu d'appartenance et d'animation d'une municipalité, mais il fait désormais face à la concurrence des centres commerciaux et des grandes surfaces implantés en périphérie. Même si de manière naturelle les cœurs villageois ont été conçus de façon compacte et favorisant les déplacements actifs, la voiture a pris beaucoup de place avec le temps et il est maintenant nécessaire de les revitaliser pour leur redonner leur caractère identitaire. L'implication de la population par l'information et l'animation peut contribuer à mettre en relief l'importance de ces espaces dans la vie quotidienne en plus de stimuler l'attractivité de ces milieux touristiques.

> CONSTATS

- Déclin du cœur villageois qui est en concurrence avec les nouveaux pôles créés près des voies de circulation
- Perception déficiente du caractère identitaire et du caractère de centralité
- Incohérence et discontinuité entre le tissu ancien et les développements plus récents
- Implantation de nouveaux commerces sans égard au mode d'implantation traditionnel (marge de recul, stationnement, gabarit, etc.)
- Présence de nombreux terrains vacants
- Milieux aménagés en fonction de la voiture
- Manque d'espace public, d'espace piéton et d'aménagements à l'échelle humaine

> SOLUTIONS

- Favoriser la mise en relation des nouveaux développements avec l'existant et le recyclage des bâtiments comme outil de revitalisation et de consolidation des cœurs villageois
- Mettre en place un milieu de vie animé par diverses activités et une variété de fonctions
- Favoriser l'implantation des fonctions compatibles
- Mettre en valeur et préserver le patrimoine culturel bâti (intégration nouveau/ancien)
- Respecter les modes d'implantation, les gabarits et les volumes traditionnels pour la construction de nouveaux commerces
- Aménager et sécuriser la rue en tant qu'espace public partagé, en laissant une place prioritaire aux piétons et vélos
- Créer un espace public de qualité pour animer les cœurs villageois
- Éviter la concurrence et/ou le déplacement des zones commerciales

À VOIR AUSSI...

- Rue principale 08
- Patrimoine 10
- Nouveau lotissement 13
- Mobilier urbain 24
- Stationnement 26
- Place publique 27

OUTILS

PIIA

Aménagement d'espace public



Photo: Tourisme Rimouski

L'intégration de nouveaux bâtiments dans un tissu ancien doit être fait en tenant compte des bâtiments et des aménagements antérieurs

Théâtre Rimouski :

<http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/affaires/zone/zone-rimouski/>



La présence de parcs, de places et de promenades qui permettent la tenue d'événements festifs et d'activités de tous genres favorisent l'animation du cœur villageois

Place publique du Vieux Saint-Jean, Saint-Jean-sur-Richelieu : <http://www.regiondesaint-jean-sur-richelieu.com/fr/Place-publique-du-Vieux-Saint-Jean.php>



Avant



Après



Avant



Après

HAUT : Le secteur de l'église et de la gare au cœur de Charny (avant/après)

Concept: J. Lafferrière et P.-L. Perron, LDU, 2010

BAS : Place de l'Église, avant et après consolidation (avant/après)

Concept: J. Lafferrière et P.-L. Perron, LDU, 2010

La mise en valeur des cœurs passe par des aménagements favorisant la vitalité de ces lieux. La mise en place d'un plan d'ensemble constitue les prémices de leur pérennité.

EXEMPLE DE RÉHABILITATION D'UN NOYAU VILLAGEOIS À CHARNY



VILLE ET VILLAGE /07



/08

RUE PRINCIPALE

À VOIR AUSSI...

- Affichage 05
- Cœur villageois 07
- Patrimoine 10
- Implantation et gabarit 22
- Sécurité 23
- Mobilier urbain 24
- Stationnement 26
- Place publique 27

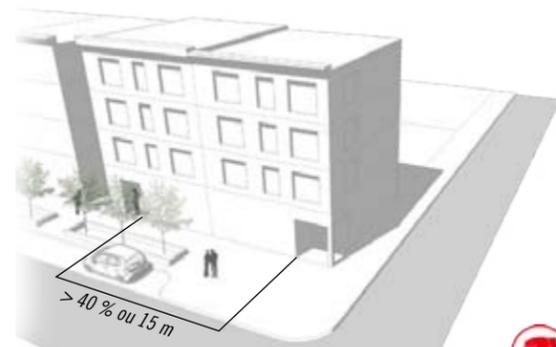
OUTILS
PIIA

La rue principale fait référence à une artère qui évoque l'identité locale et où se concentrent les commerces et la vie sociale. Son échelle varie d'une agglomération à l'autre. La dévitalisation de ces artères au profit de nouveaux secteurs entraîne souvent une perte de vitalité et d'attrait touristique pour une municipalité. La mise en place d'une stratégie de valorisation constante de la rue principale assure une cohérence sur le plan de l'aménagement du territoire en définissant clairement les lieux centraux et structurant.

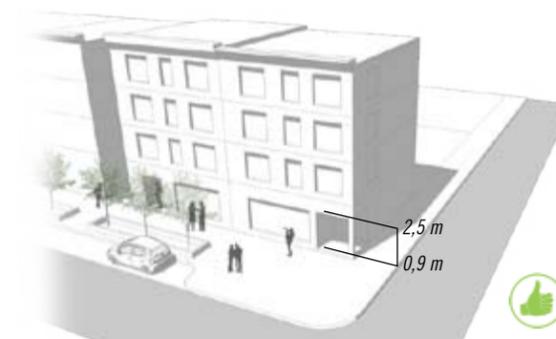
> CONSTATS

- Absence de lisibilité et d'identité du lieu (banalité)
- Manque d'encadrement bâti (espaces de stationnement abondants en façade)
- Bâtiment manquant d'intérêt architectural
- Implantation de nouveaux commerces sans égard au mode d'implantation traditionnel (marge de recul, stationnement, gabarit, etc.)
- Affichage abondant et surdimensionné
- Aménagement de la rue non sécuritaire pour les piétons et les cyclistes

RÈGLE DE COMPOSITION D'UNE FAÇADE ANIMÉE



Aucun mur aveugle de plus de 40 % de la façade ou de plus de 15 m le long d'un trottoir



Façade animée 60 % de la façade en verre entre 0,9 m et 2,5 m

> SOLUTIONS

- Viser une mixité des fonctions
- Aménager en gardant une vue d'ensemble
- Favoriser des bâtiments de qualité qui participent à l'encadrement de la rue
- Respecter les modes d'implantation traditionnels pour la construction de nouveaux commerces
- Aménager de manière sécuritaire pour la cohabitation de tous les utilisateurs et en favorisant les piétons
- Prévoir des espaces publics en lien avec la rue
- Planifier l'intégration de mobilier urbain de qualité
- Contrôler l'affichage et enfouir les réseaux



Certaines façades aveugles donnant sur la rue ou étant visibles de la rue peuvent être utilisées pour mettre en place des fresques qui participent autant à l'animation de la rue qu'à faire connaître l'histoire du lieu. Ces fresques doivent par contre démontrer l'excellence en art visuel.

Circuit des fresques, Les Murmures de la ville, Ville de Mont-Joli : <http://www.patrimoine.bassaintlaurent.ca/>



Favoriser la venue des commerçants locaux, des restaurants, cafés, galerie d'art, etc. qui participent à l'animation de la rue.

Chocolats Favoris Vieux-Lévis : <http://www.tourismelevis.com/fr/galerie-photos/>



Les espaces libres entre et devant les bâtiments peuvent être utilisés pour des espaces de rencontre : petites cours, jardins, places, terrasses, etc.

Concours « Façades fleuries rue King Est », Ville de Sherbrooke, 2010 : <http://rues-principales.com/>

Espaces de stationnement sur rue pour réduire la largeur de la rue et limiter la vitesse de circulation

Espace terrasse en lien avec la rue

Préservation, restauration ou reconstitution des bâtiments ancestraux

L'affichage est à l'échelle humaine, intégré au bâtiment et conserve l'identité historique de la rue

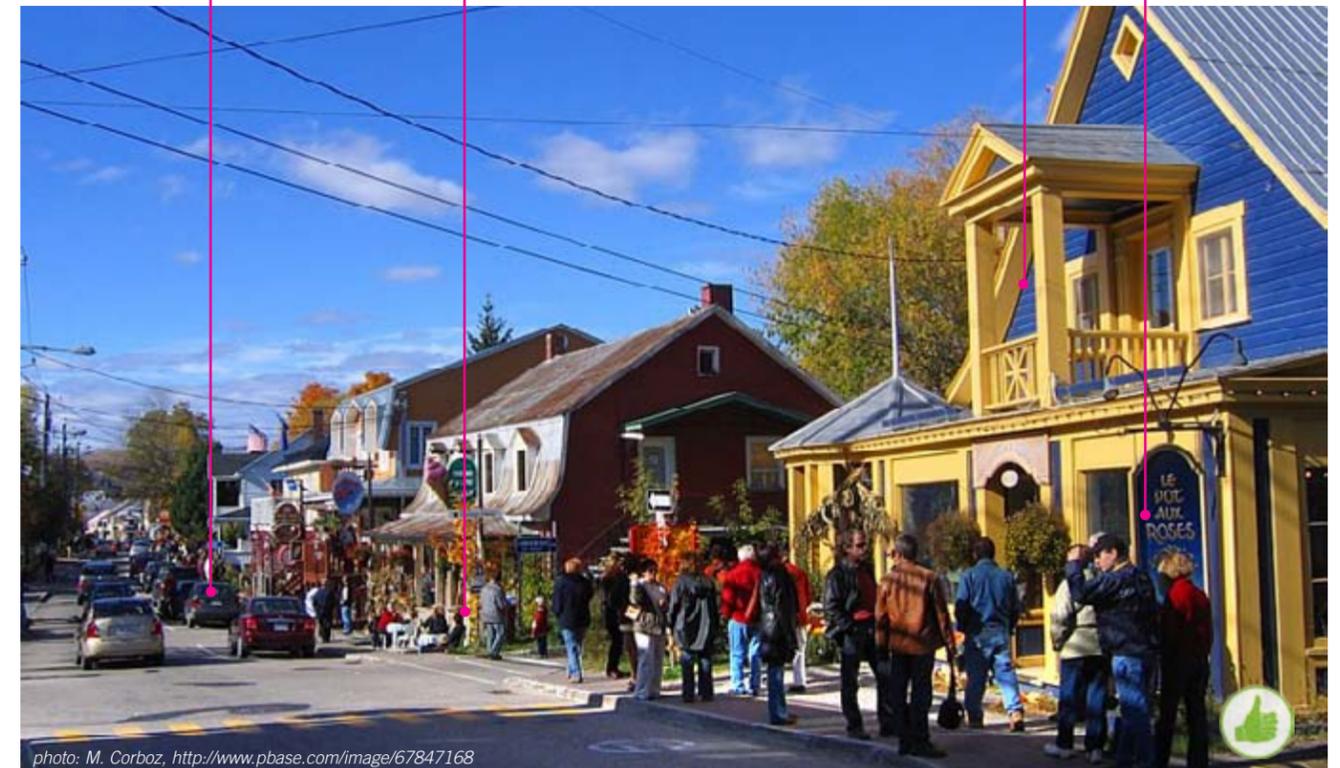


photo: M. Corboz, <http://www.pbase.com/image/67847168>

La rue Saint-Jean-Baptiste à Baie-Saint-Paul est un bon exemple de rue réaménagée en préservant l'identité du lieu.

EXEMPLE DE RUE PRINCIPALE ANIMÉE



/09 BOULEVARD

Les artères appelées « boulevards » bénéficient d'un traitement facilitant l'utilisation de plusieurs modes de transport (transport en commun, marche, vélo et voiture). Ce type de voie ne se retrouve pas dans tous les milieux et n'est pas applicable partout. Au Québec, la plupart des « boulevards » n'en sont pas puisqu'ils sont conçus exclusivement pour la voiture (vitesse de déplacement). Le défi est donc d'identifier les voies qui devraient devenir de véritables artères multimodales et de traiter leurs abords de façon à rendre les cheminements agréables et sécuritaires.

> CONSTATS

- Uniformisation des aménagements/manque de caractère, d'identité du lieu
- Abondance de commerces types (ex. : concessionnaires, grandes surfaces, etc.) dont les bâtiments manquent d'intérêt architectural
- Aménagement de la rue non-sécuritaire
- Affichage abondant/surdimensionné
- Manque d'encadrement (espaces de stationnement abondants en façade)
- Absence de végétation

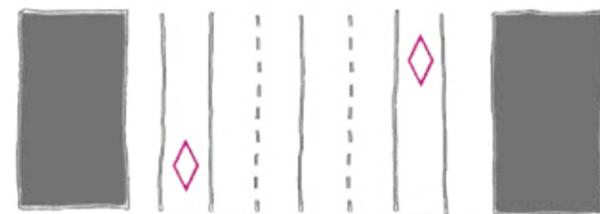
> SOLUTIONS

- Viser une mixité des fonctions
- Aménager en gardant une vue d'ensemble (PIIA)
- Aménager de manière sécuritaire pour la cohabitation de tous les utilisateurs et en favorisant les piétons
- Favoriser des bâtiments de qualité qui participent à l'encadrement de la voie
- Planifier l'intégration de mobilier urbain de qualité
- Limiter la présence des espaces de stationnement en façade et diminuer le nombre d'entrées charnières et non-charnières pour favoriser la mise en commun d'espaces de stationnement
- Limiter au minimum les marges de recul
- Mettre en place une stratégie d'aménagement paysager
- Contrôler l'affichage et enfouir les réseaux

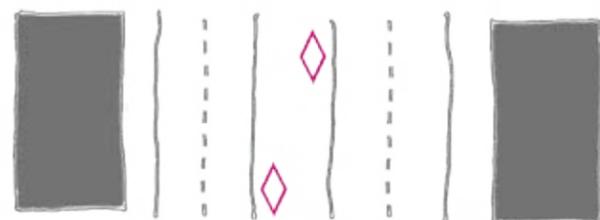
À VOIR AUSSI...

- Affichage 05
- Aménagements paysagers 06
- Rue principale 08
- Industrie et grande surface 19
- Implantation et gabarit 22
- Sécurité 23
- Mobilier urbain 24
- Stationnement 26

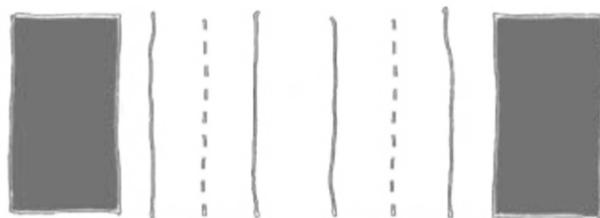
OUTILS
PIIA



TYPE 1 : Boulevard avec voies de transport en commun en site propre latéral



TYPE 2 : Boulevard avec voies de transport en commun en site propre central

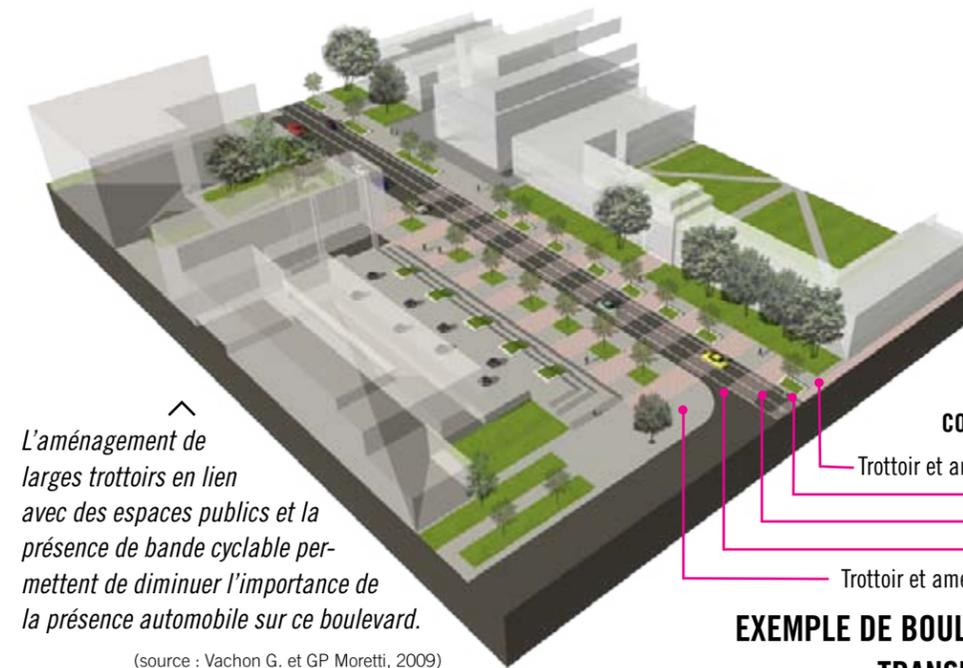


TYPE 3 : Boulevard sans voie de transport en commun

(source : Vachon G. et GP Moretti, 2009)

Pour les municipalités ne profitant actuellement pas d'un service de transport en commun, les boulevards de type 1 et 3 seront à prioriser.

TYPES DE BOULEVARD EXISTANTS



L'aménagement de larges trottoirs en lien avec des espaces publics et la présence de bande cyclable permettent de diminuer l'importance de la présence automobile sur ce boulevard.

(source : Vachon G. et GP Moretti, 2009)

PENSER DURABLE 25% à 50% de l'emprise d'un boulevard est conservé pour les piétons

CONFIGURATION DE LA VOIE

- Trottoir et aménagements paysagers (6,9 m)
- Bande cyclable (1,7 m)
- 2 voies automobiles (6 m)
- Bande cyclable (1,7 m)
- Trottoir et aménagements paysagers (11,5 m)

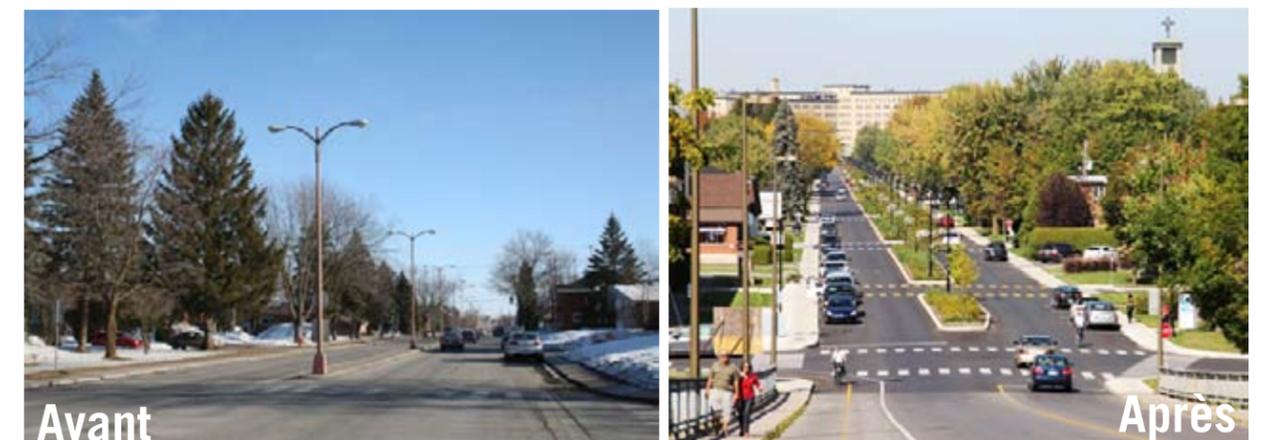
30,5 m

EXEMPLE DE BOULEVARD CONÇU SANS VOIE DE TRANSPORT EN COMMUN RÉSERVÉE



Le traitement de la rue qui se poursuit à travers l'espace piéton, la largeur des trottoirs, l'utilisation d'un mobilier urbain adapté à l'échelle humaine, ainsi que la présence d'un front végétal permettent une distinction entre l'espace piéton/cyclable et l'espace automobile, en donnant toutefois un confort pour tous les usagers.

Revitalisation de St. George Street, Toronto ; Brown + Storey Architects : <http://www.browndstorey.com/projects/stgeorgestreet/T-projectframes.htm>



Avant

Après

À l'échelle d'une plus petite communauté, le réaménagement du boulevard Sainte-Anne à Joliette est un autre exemple où les piétons, cyclistes et automobilistes peuvent cohabiter sur une même voie de circulation

Boulevard Sainte-Anne, Ville de Joliette : <http://www.ville.joliette.qc.ca/index.jsp?p=175>



/10 PATRIMOINE

En design urbain, l'approche au patrimoine s'intéresse davantage à la cohérence des ensembles jugés historiques ou possédant une valeur historique, qu'à la conservation d'un objet patrimonial isolé. Cette position repose sur le constat qu'un élément patrimonial doit être inscrit en cohérence avec son environnement et qu'il peut perdre sa raison d'être lorsque son milieu est en profonde mutation. Ainsi, suivant cette définition, le patrimoine n'est pas qu'une affaire de « vieux bâtiments », mais aussi de paysages remarquables, de percées visuelles, d'espaces naturels ou d'ensemble contemporain exemplaire.

Par ailleurs, le patrimoine fait appel à la notion de recyclage. De fait, il faut non seulement voir à restaurer les bâtiments anciens, mais il faut également voir à leur attribuer une nouvelle vocation qui peut ou non être reliée à la fonction passée, mais qui doit être en accord avec la forme et l'organisation du celui-ci. Il s'agit donc de donner une seconde vie au bâtiment et de garder les traces du passé au lieu de tout démolir.

> CONSTATS

- Manque de sensibilité ou méconnaissance de l'histoire du lieu et des valeurs patrimoniales
- Destruction/altération des bâtiments patrimoniaux et des éléments caractéristiques du paysage patrimonial
- Manque de lisibilité des ensembles patrimoniaux
- Absence de mise en valeur
- Manque d'intégration des nouveaux bâtiments au milieu d'accueil

À VOIR AUSSI...

- Cœur villageois 07
- Rue principale 08
- Mise en lumière 12

OUTILS

Programme de sensibilisation selon les régions

Loi sur les biens culturels

Inventaire des bâtiments et biens patrimoniaux par régions

> SOLUTIONS

- Favoriser une approche d'ensemble
- Respecter l'esprit du lieu dans toutes interventions (aménagement, nouvelle construction, recyclage, etc.)
- Favoriser une approche globale à tout type de patrimoine (patrimoine industriel, naval, agricole, naturel, etc.)
- Préserver/conservier les bâtiments et les ensembles patrimoniaux en enrichissant et en bonifiant leur environnement
- Mettre en valeur les éléments patrimoniaux (mise en lumière, interprétation, parcours, etc.) et respecter leur gabarit, leur volume et leur mode d'implantation
- Intégrer toutes les interventions et/ou nouveaux bâtiments dans un souci de mise en relation, de dialogue avec les éléments patrimoniaux
- Mettre en place des programmes de sensibilisation de la population et des programmes d'aide à la restauration ou tout autre entente pouvant appuyer les citoyens dans leurs démarches de restauration
- Adopter des outils réglementaires (ex. : PIIA) ou législatifs (ex. : Loi sur les paysages culturels) permettant de protéger et mettre en valeur le patrimoine

EXEMPLE DE CONSERVATION D'UN BÂTIMENT



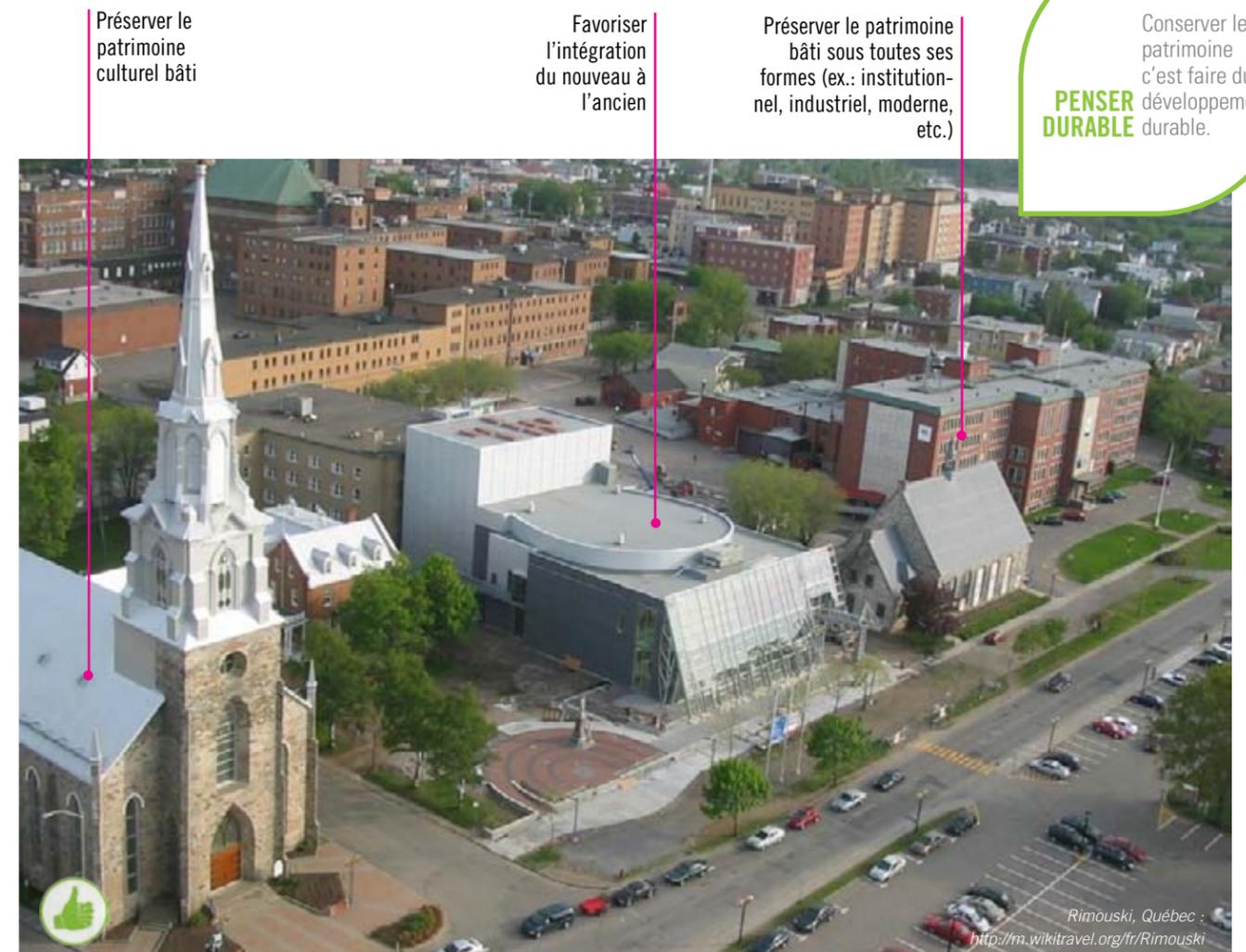
C. Lapointe, Centre local de développement de la MRC de Charlevoix-Est

Patrimoine agricole : Conservation d'une grange
Inventaire du Patrimoine de Charlevoix, 2011



L'Anglicane est une salle de spectacle qui est construite dans une ancienne église. Ancien et contemporain se conjuguent pour donner un tout cohérent.

EXEMPLE DE RECYCLAGE DE BÂTIMENT



Préserver le patrimoine culturel bâti

Favoriser l'intégration du nouveau à l'ancien

Préserver le patrimoine bâti sous toutes ses formes (ex.: institutionnel, industriel, moderne, etc.)

Conserver le patrimoine c'est faire du développement durable.
PENSER DURABLE

Rimouski, Québec : <http://m.wikitravel.org/fr/Rimouski>

EXEMPLE DE NOYAUX VILLAGEOIS DE BÂTIMENT



/11

COHABITATION DES ACTIVITÉS

Longtemps régies par un zonage fonctionnel, plusieurs municipalités ont vu se développer côte à côte des zones aux usages non compatibles (ex. : grandes surfaces/quartier résidentiel, industries/quartier résidentiel, etc.). Entre ces zones, l'interface créée doit être configurée adéquatement pour favoriser la cohabitation, les échanges et l'interaction entre deux fonctions distinctes. Il ne suffit pas seulement de mettre en place des moyens d'atténuation qui sont davantage des barrières (butte, mur écran, rue, etc.).

Les interfaces doivent contribuer à tisser des liens (physiques et visuels) entre les entités. Par exemple, un nouveau quartier résidentiel construit sur d'anciennes terres agricoles, un secteur industriel adossé à un cours d'eau ou la construction d'un méga-centre aux abords d'un secteur de maisons pavillonnaires.

EXEMPLE DE COHABITATION D'USAGE NON RÉUSSIE



Les terres agricoles de la Côte-de-Beaupré sont interrompues par un quartier et des industries. Aucun élément n'est présent afin de permettre une transition adéquate entre les différentes fonctions.

À VOIR AUSSI...

- Terrain en attente de vocation 04
- Aménagements paysagers 06
- Nouveau lotissement 13
- Industrie et grande surface 19

OUTILS
PPU

> CONSTATS

- Absence de planification d'ensemble, approche par projet
- Zones non définies et manque de perméabilité entre les secteurs monofonctionnels
- Transition entre les séquences paysagères mal définies et interruption du couvert forestier
- Transition public/privé non définie (ex. : arrière-cours de maison qui font face à des espaces publics)
- Création d'une barrière physique ou visuelle

> SOLUTIONS

- Établir une planification globale et une croissance par phasage du secteur pour éviter les incohérences et favoriser l'arrimage avec l'existant
- Mettre en valeur le rôle paysager des espaces agricoles
- Favoriser l'interpénétration entre les espaces verts et les espaces bâtis (ou l'harmonisation entre les deux)
- Favoriser les développements mixtes pour limiter les secteurs monofonctionnels et favoriser la cohabitation harmonieuse entre les milieux de travail et les milieux de vie
- Mettre en place des réseaux collecteurs et de transport en commun
- Favoriser la préservation des boisés existants



Le méga-centre et le quartier résidentiel voisin sont adossés l'un à l'autre. L'interface entre les zones de débarcadères des commerces et les résidences est marquée par un bouton (écran visuel et sonore) qui ne suffit pas à contrer les effets indésirables.

En plus des locaux pour les entreprises technologiques, le technopôle Angus offre une diversité de services. Un CLSC, des restaurants et un centre sportif sont consacrés non seulement aux travailleurs, mais aussi aux habitants des quartiers à proximité. Un parc sert de zone tampon entre le quartier de densité moyenne et les terrains encore disponible pour de nouvelles constructions d'entreprises.



PENSER DURABLE La végétation entre deux usages non compatibles est une bonne manière de créer une zone tampon



Plantation de différentes espèces végétales au Parc industriel de Rivière-du-Loup

Espaces de stationnement sur rue

Axe structurant de transport en commun

Mixité verticale (commerces, bureaux, logements, etc.)

Écran végétal entre les bâtiments et l'autoroute (fonction utilitaire et esthétique)

Conservation et mise en valeur d'espaces verts et de plans d'eau



Le Metz Métropole, en France, regroupe une mixité d'activités, de services et de logements dans un même bâtiment, favorisant ainsi une meilleure cohabitation des usages. De plus, des espaces verts font office de zone tampon entre les fonctions.

EXEMPLE DE COHABITATION D'USAGE RÉUSSIE



VILLE ET VILLAGE /11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

/12

MISE EN LUMIÈRE

La mise en lumière des villes et des villages s'inscrit dans une volonté nouvelle de faire du paysage nocturne un espace attractif. Plus qu'une simple stratégie d'éclairage, elle permet de mettre en valeur de manière originale l'architecture, les sites naturels et les espaces publics incitant à une redécouverte de particularités urbaines par la contemplation de tableaux lumineux. Cependant, ces projets de mise en lumière sont trop souvent introduits de manière ponctuelle par une approche de cas par cas, plutôt que de s'insérer dans une politique d'aménagement globale et bien encadrée.

Attention : L'idée n'est pas d'illuminer la ville ou le village en entier et de générer de la pollution lumineuse, mais bien de mettre en valeur seulement les bâtiments qui ont un intérêt, patrimonial ou culturel, et qui agissent comme des repères.

À VOIR AUSSI...

Cœur villageois 07

Patrimoine 10

Éclairage 25

OUTILS

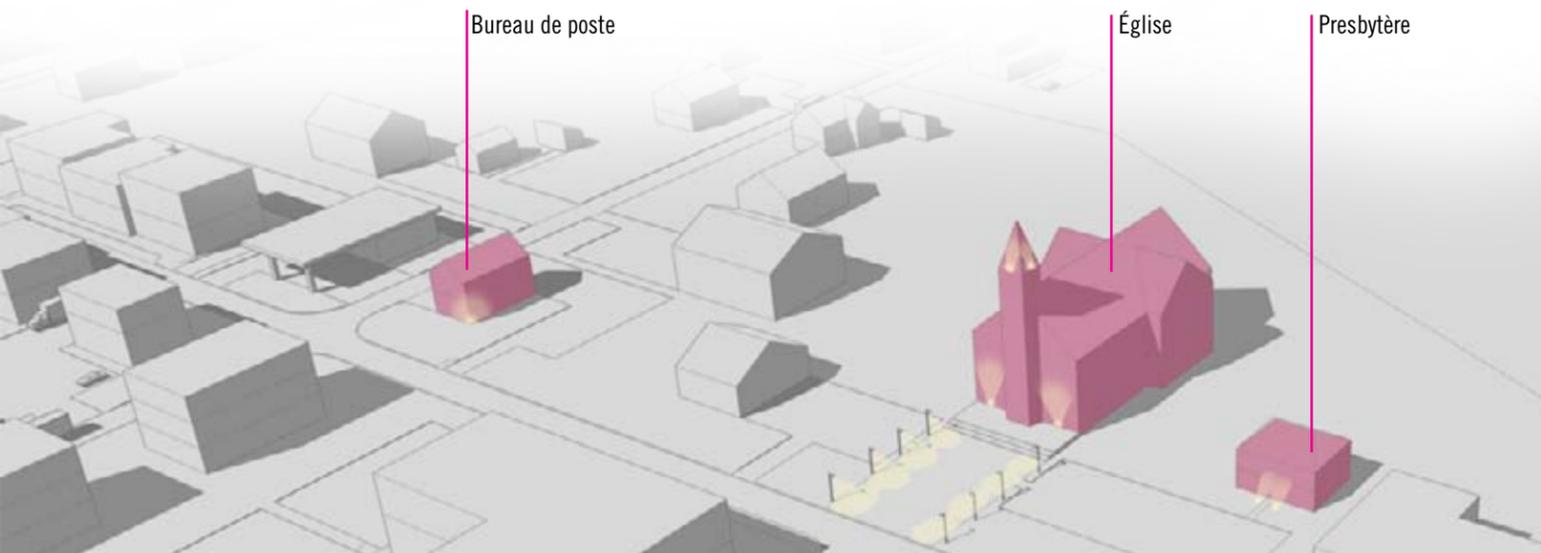
Plan lumière
Réglementation
municipale

> CONSTATS

- Pollution lumineuse : éclairage qui dépasse les limites du bâtiment lui-même
- Uniformisation du paysage nocturne en raison de l'abondance des bâtiments patrimoniaux, industriels et commerciaux mis en lumière
- Perte des repères identitaires dans le paysage nocturne
- Absence d'espace vierge, sans lumière

> SOLUTIONS

- Mettre en place une réglementation sur l'éclairage
- Réserver la mise en lumière aux éléments emblématiques de la ville, proscrire les effets lumineux qui transforment les immeubles en panneaux-réclames
- Régir l'affichage lumineux et la mise en lumière des bâtiments commerciaux et industriels (quantité, temps d'éclairage, type d'éclairage utilisé, etc.)
- Adopter des plans lumière pour réfléchir à une stratégie globale de mise en lumière
- Utiliser les appareils de qualité avec protection du ciel nocturne



DIVERS EXEMPLES DE MISE EN LUMIÈRE

Certains bâtiments d'une ville ou d'un village ont plus intérêt à être mis en lumière que d'autres. Par exemple, les bâtiments à valeur historique ou patrimoniale (église, bureau de poste, presbytère, ancienne gare, etc.) ou encore les bâtiments publics contemporains (musée, bibliothèque, hôtel de ville), sont des repères tant le jour que la nuit. Il est important de doser l'éclairage en fonction de l'échelle de la ville, du lieu ou du bâtiment à éclairer.

Certains parcs, certaines places ou certains espaces naturels peuvent également bénéficier d'une mise en lumière. Toutefois, en ce qui concerne les espaces extérieurs, il doit être pensé judicieusement pour éviter une surabondance d'éclairage brouillant la lecture des repères.

Le plan-lumière permet de réfléchir à une mise en lumière cohérente d'une municipalité et d'éviter la surcharge lumineuse.

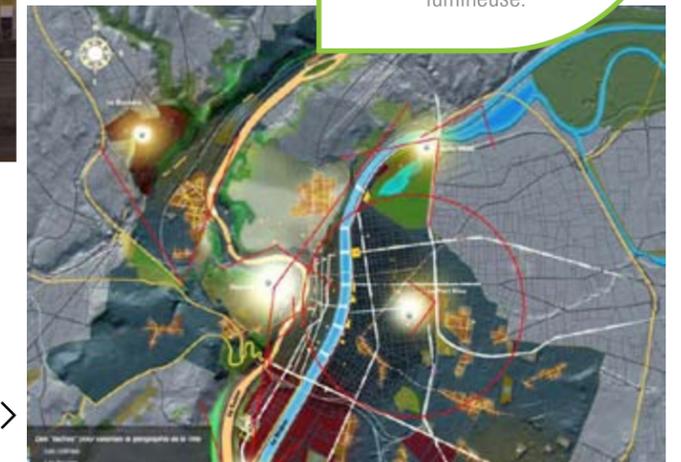
PENSER DURABLE

Haut : Théâtre du Vieux-Terrebonne
<http://www.theatreduvieuxterrebonne.com/fr/>

Centre : Église Saint-Félix de Cap-Rouge
J.-P. Servant. CCNQ : <http://www.ccnq.org/realisations/duel-fondateurs/2008-04-16-laurentien.html>

Bas : Promenade Samuel-De Champlain, Qc J. Robert. CCNQ : <http://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/promenade-samuel-champlain/>

Ci-contre : Extrait du Plan-lumière, Ville de Lyon, France >
<http://www.lyon.fr/page/projets-urbains/plan-lumiere.html>



NOTES

A rectangular page with a tab on the top left corner. The page is filled with horizontal dashed lines for writing.

A rectangular page with a tab on the top right corner. The page is filled with horizontal dashed lines for writing.

RÉFÉRENCES ET RESSOURCES

/02 VILLE ET VILLAGE

07 CŒUR VILLAGEOIS

GAUVIN M. et F. HAINS (2009). «Le croissant culturel de chicoutimi: Un projet original de mise en valeur du centre-ville». Dans *Urbanité*. Printemps, p.25-26. [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite_Printemps_2009.pdf

GOULET F. (2008). «Un coup de pouce à la revitalisation du centre-ville d'Alma». Dans *Urbanité*. automne, p.8. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2008-09.pdf>

LAFLAMME G. (2007). «Matane remporte un prix pour la revitalisation de son centre-ville». Dans *Urbanité*. décembre, p. 8. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite%20Dec%202007%20V5.pdf>

SAINT-GELAIS V. (2011). «Revitalisation du centre-ville de La Tuque: Objectif ambiance». Dans *Continuité*. no° 128, p.18-20.

Comité des paysages de Charlevoix et de la Côte-de-Beaupré (2006). Le paysage rural : Cas de Baie Saint-Paul. 2p.

Paysage estrien (2009). Fiche «Noyau villageois». Dans *Paysage du Québec: Manuel des bonnes pratiques*. 35p.

08 RUE PRINCIPALE

ARMAND M.-H. et A. ROCHETTE (2011). «Réaménager la ville, un quartier à la fois : L'initiative Quartiers verts, actifs et en santé». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.33-37 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver_2011.pdf

BOUCHER I. (2005). *Une nouvelle façon de concevoir les voies de circulation*. Ministère des Affaires municipales, du Sport et du loisir. 4p. [En format pdf]. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/nouvelle_facon_concevoir_voies_circulation.pdf

GEHL J. (2011). «La vie, l'espace, les bâtiments- dans cet ordre». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.28-29 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver_2011.pdf

HAMILTON-BAILLIE B. (2011). «Pratiques émergentes pour concilier les gens, les espaces et la circulation». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.23-26 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P. (2011). «L'interaction sociale». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.32 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P. (2011). «L'importance des détails». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.38 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P. (2011). «La rue raconte une histoire». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.39 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P., GUIDON S.-M. & HORNY C. (2011). «Quand la rue redevient espace public». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.21-22 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P., GUIDON S.-M. & HORNY C. (2011). «12 critères de qualité de l'espace piéton». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.30 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P., GUIDON S.-M. & HORNY C. (2011). «La ville à la hauteur des yeux». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. P.31 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LEWIS P. (2011). «La rue appartient aussi aux jeunes». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. P.40-41. [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

Fond Municipal Vert. «Des collectivités en mouvement : le transport actif pour la vie». 14p. [En format pdf]. http://www.fcm.ca/Documents/tools/GMF/Communities_in_motion_fr.pdf

La Fondation Rues principales (2008). «Intégration du vélo dans nos milieux». Fiche-conseil, no°10. 4p. [En ligne]. <http://www.fondationrues-principales.qc.ca/fr/publications/fiches/default.aspx>

La Fondation Rues principales (2008). «Intégration du vélo dans nos milieux». Fiche-conseil, no°13. 4p. [En ligne]. <http://www.fondationrues-principales.qc.ca/fr/publications/fiches/default.aspx>

La Fondation Rues principales (2008). «Aménager des rues conviviales». Fiche-conseil, no°18. 4p. [En ligne]. <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/fr/publications/fiches/default.aspx>

Vivre en Ville (2010). La sécurité routière : Prioriser les environnements favorables. Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement. 10p.

(2010). «Pour revitaliser la rue principale ou le centre-ville repenser les intersections». *URBA*. Union des municipalités du Québec. mai-juin, vol 31, no°2. p.48. [En format pdf]. http://www.umq.qc.ca/uploads/files/magazine_urban/urba_vol31no2.pdf

09 BOULEVARD

BÉLANGER M. (2009). «Réduire l'impact de l'automobile grâce au partage des espaces de stationnement». Dans *Urbanité*. printemps, p.48-50. [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite_Printemps_2009.pdf

TAHCHIEVA G. (2010). «Urban Sprawl Repair Kit: Repairing The Urban Fabric». Dans Re-Burbia : A Suburban Design Competition. [En ligne] <http://www.re-burbia.com/2009/08/04/sprawl-building-types-repair-toolkit/>

VACHON G. et GP Moretti (2009). Recueil de boulevards en milieux urbains. École d'architecture de l'Université Laval. Étude réalisé pour le compte de la Ville de Québec. 179p. [En format ppt]

Certu (1998). *Les boulevards urbains: Des voies qui permettent de réconcilier vie locale et circulation*. Fiche technique no°28. 12p. [En format pdf]. <http://www.certu-catalogue.fr/?p=7>

10 PATRIMOINE

BROCHU J. (2005). «Le patrimoine urbain entre conservation et devenir». Dans *Urbanité*. mars, p. 10-13. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/patrimoine.pdf>

BOUCHER D. (2005). «Culture et urbanisme: un mariage prometteur». Dans *Urbanité*. mars, p.19-21. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/patrimoine.pdf>

CYR P. (2005). «Le projet Angus: Genèse d'une réincarnation urbaine à grande échelle». Dans *Urbanité*. mars, p.35-37. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/patrimoine.pdf>

GAMELIN A. (1985). «Revitalisation, Une question de Style: À Trois-Rivières, la revitalisation joue de bien mauvais tour ». Dans Continuité. No°27. P.36-37. [En format pdf]. <http://www.erudit.org/culture/continue/1050475/continue1051224/18401ac.pdf>

GOULET F. (2004). «La revitalisation à Trois-Rivières: L'approche programmée». Dans *Urbanité*. novembre, p. 23-27. [En ligne]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/urb_rui1104.pdf

LEFEBVRE C. (2005). «Un nouveau manuel pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada». Dans *Urbanité*. mars, p.28-30. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/patrimoine.pdf>

VANLAETHEM F. (2005). «Le patrimoine moderne un domaine toujours connu et menacé». Dans *Urbanité*. mars, p. 14-16. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/patrimoine.pdf>

Conseil des monuments et sites du Québec. *Fondation québécoise du patrimoine*. [En ligne]. <http://cmsq.qc.ca/fondation/>. (Consulté le 15 novembre 2011)

Culture et Patrimoine de la Côte de Beaupré. *Patrimoine*. [En ligne]. http://www.culturecotedebeaupre.com/fr/02_bati.html. (Consulté le 15 novembre 2011)

Lieux patrimoniaux du Canada (2010). *Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada*. 2e édition. 300p. [En format pdf]. <http://www.historicplaces.ca/media/18081/81468-parks-s-g-fre-web2.pdf>. (Consulté le 15 novembre 2011)

Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine. *Patrimoine: Fond du patrimoine culturel québécois*. [En ligne]. <http://www.mcccf.gouv.qc.ca/index.php?id=2287>. (Consulté le 15 novembre 2011)

Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine. *Patrimoine: Guide de restauration en patrimoine bâti*. [En ligne]. <http://www.mcccf.gouv.qc.ca/index.php?id=3356>. (Consulté le 15 mars 2012)

Municipalité régionale du comté de Charlevoix (2006). *La Matériauthèque de la MRC de Charlevoix*. [En ligne]. <http://materiautheque-charlevoix.com/>. (Consulté le 8 novembre 2011)

Service d'aide-conseil en rénovation patrimoniale. *SARP: Service d'aide-conseil en rénovation patrimoniale*. [En ligne] <http://www.sarp.qc.ca/listeCapsules.php>. (Consulté le 8 novembre 2011)

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal. *Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal*. [En ligne]. <http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php>. (Consulté le 15 novembre 2011)

Tourisme patrimonial du bas Saint-Laurent. *Les traces du passé*. [En ligne]. <http://www.patrimoine.bassaintlaurent.ca/> (Consulté le 16 mars 2012)

11 COHABITATION DES ACTIVITÉS

COUTURE M.-S. (2007). «La mixité des usages en milieu urbain: Qui veut être un pionnier?». Dans *Urbanité*. décembre, p.36-37. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite%20Dec%202007%20V5.pdf>

DRAPEAU C. (2007). «L'industrie à l'heure du développement durable: La stratégie de développement éco-industriel». Dans *Urbanité*. décembre, p.13-15. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite%20Dec%202007%20V5.pdf>

HOLDER D. et P. LEGENDRE (2007). «Le défi Montréalais: Respecter et intégrer les milieux naturels». Dans *Urbanité*. décembre, p.29-30. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite%20Dec%202007%20V5.pdf>

LANGLOIS M. (2007). «De la conformité à l'analyse réglementaire: Du bon usage des usages». Dans *Urbanité*. décembre, p.20-23. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite%20Dec%202007%20V5.pdf>

LE CHASSEUR M.-A. (2007). «Zonage et critères de performance». Dans *Urbanité*. mars, p.24-28. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite%20Dec%202007%20V5.pdf>

MARQUIS M. (2007). «Plantation de plus 1000 arbres: La Ville de Rivière-du-Loup densifie la zone-tampon du parc industriel». Dans *Urbanité*. décembre, p.38. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite%20Dec%202007%20V5.pdf>

(2010). «Sherbrooke: Plan d'aménagement durable du parc industriel régional de la ville de Sherbrooke». *URBA*. Union des municipalités du Québec. mai-juin, vol 31, no°2. p.23. [En format pdf]. http://www.umq.qc.ca/uploads/files/magazine_urban/urba_vol31no2.pdf

Paysage estrien (2009). *Paysage du Québec: Manuel des bonnes pratiques*. Fiche «Grandes surfaces ». 3p.

12 MISE EN LUMIÈRE

BARRIAULT S. (2007). «La mise en lumière urbaine». Dans *Urbanité*. octobre, p. 27-29. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Oct2007.pdf>

BESSIÈRE L. «Quartiers lumières : Conception et scénographie lumière». [En ligne]. <http://www.quartierslumieres.com/pl.htm>

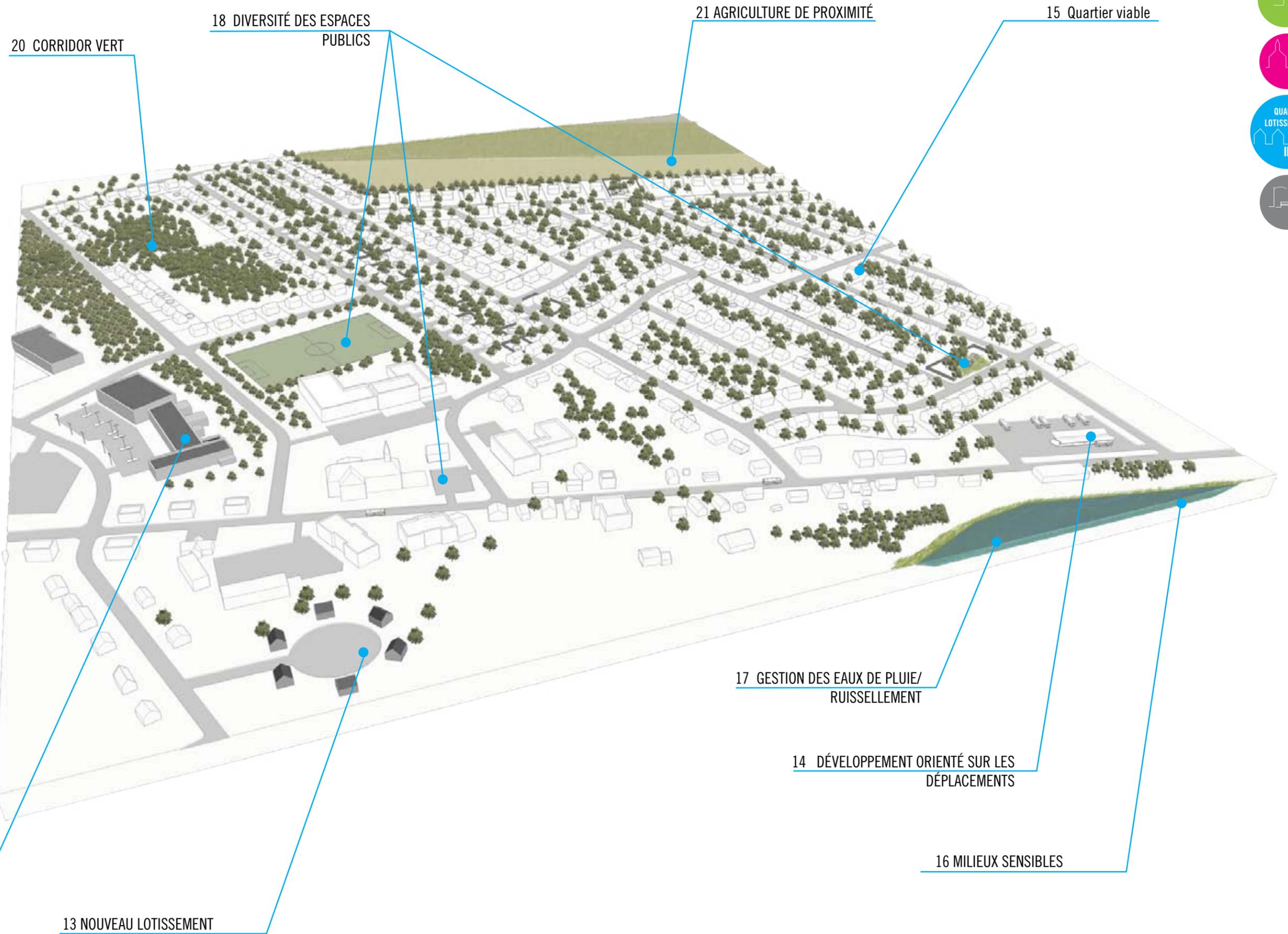
BOUCHER I. (2005). « Pollution lumineuse et urbanisme lumière ». Dans Réseau de Vielle intégrée sur les politiques publiques. Clip no° 5040. 6p. [En format word].

JUNIUS M. (2005). «D'une architecture déguisée à un ciel nocturne effacé». Dans *Urbanité*. mars, p.6-8. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/patrimoine.pdf>

LEGRIS C. (2008). *Protection du ciel étoilé: Patrimoine paysager, naturel, culturel et scientifique*. Mémoire en consultation publique au Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine. 18p. [En format pdf]. http://www.mcccf.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/consultation-publique/memoires/sh_ASTRO.pdf

LE GUÉ A. (2009). « Un nouveau concept de réserve pour tous les paysages: La Réserve Starlight ». Dans Licoriness: 3e congrès pour la protection du ciel et de l'environnement nocturne. [En format pdf]. http://astrosurf.com/licoriness/Congres09/Commission-Amenagement-du-territoire/AT5-Licoriness-Reserve-Starlight_A_Legue.pdf

Commission de la capitale nationale. Un plan lumière pour la Capitale. 8p. [En format pdf]. http://www.capitale.gouv.qc.ca/medias/document/7_25_plan-lumiere.pdf



18 DIVERSITÉ DES ESPACES PUBLICS

21 AGRICULTURE DE PROXIMITÉ

15 Quartier viable

20 CORRIDOR VERT

- 13 Nouveau lotissement
- 14 Développement orienté sur les déplacements
- 15 Quartier viable
- 16 Milieux sensibles
- 17 Gestion des eaux de pluie
- 18 Diversité des espaces publics
- 19 Industrie et grande surface
- 20 Corridor vert
- 21 Agriculture de proximité

17 GESTION DES EAUX DE PLUIE/ RUISSELLEMENT

14 DÉVELOPPEMENT ORIENTÉ SUR LES DÉPLACEMENTS

16 MILIEUX SENSIBLES

19 INDUSTRIE ET GRANDE SURFACE

13 NOUVEAU LOTISSEMENT



/13 NOUVEAU LOTISSEMENT

Peu importe la ville ou le village, la préoccupation à l'échelle du paysage doit se refléter dans la planification du lotissement. Ainsi, le lotissement pour des fins résidentielles d'une terre agricole au milieu d'un paysage agricole aura des impacts irrémédiables sur la qualité du paysage et sur sa compréhension, mais aussi sur la viabilité de la trame urbaine à long terme. Des critères stricts de mise en place du lotissement doivent guider les choix pour plusieurs années.

>CONSTATS

- Interface de quartier qui se termine sur des façades de côté ou des cours arrières
- Développements homogènes et monofonctionnels sans personnalité (usage résidentiel séparé des autres usages)
- Discontinuité de la trame, manque de connexions entre les développements
- Éloignement des services de proximité (tout à l'auto)

- À VOIR AUSSI...
- Terrain en attente de vocation 04
 - Cœur villageois 07
 - Cohabitation des activités 11
 - Quartier viable 15
 - Milieux sensibles 16
 - Implantation et gabarit 22
 - Place publique 27

OUTILS

PPU

Réglementation municipale

Le développement domiciliaire en milieu bois

>SOLUTIONS

- Inscrire un nouveau développement à l'intérieur ou près des agglomérations existantes (favoriser les sites qui remplissent un vide entre deux développements), « boucher les trous »
- Favoriser des sites déjà desservis par les infrastructures d'eau potable
- Permettre d'atteindre à pied, en moins de 5 minutes (400 m), les services de proximité (dépanneur, école et toute autre activité communautaire pertinente)
- Consolider les espaces vacants (les sites contaminés ou les friches laissées à l'abandon) pour aménager les nouveaux développements
- Favoriser la continuité de la trame urbaine (arrimer au maillage existant) et planifier cette continuité
- Mettre en place un gradient de densité (typologie variée) à partir du noyau ou d'un pôle
- Éviter la formation de cul-de-sac
- Encourager le transport en commun
- Éviter les approches projet par projet
- Être proactif en tant que décideur ou aménagiste et non seulement réactif
- Éviter la privatisation des points de vue remarquables
- Favoriser la mise en commun de l'espace collectif (la rue) avec le paysage

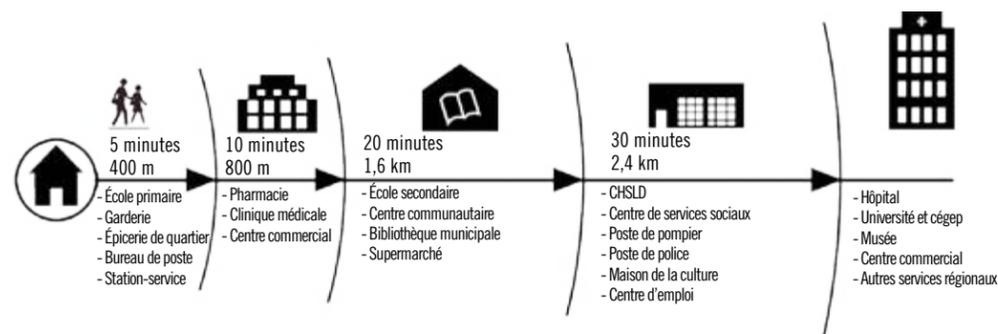
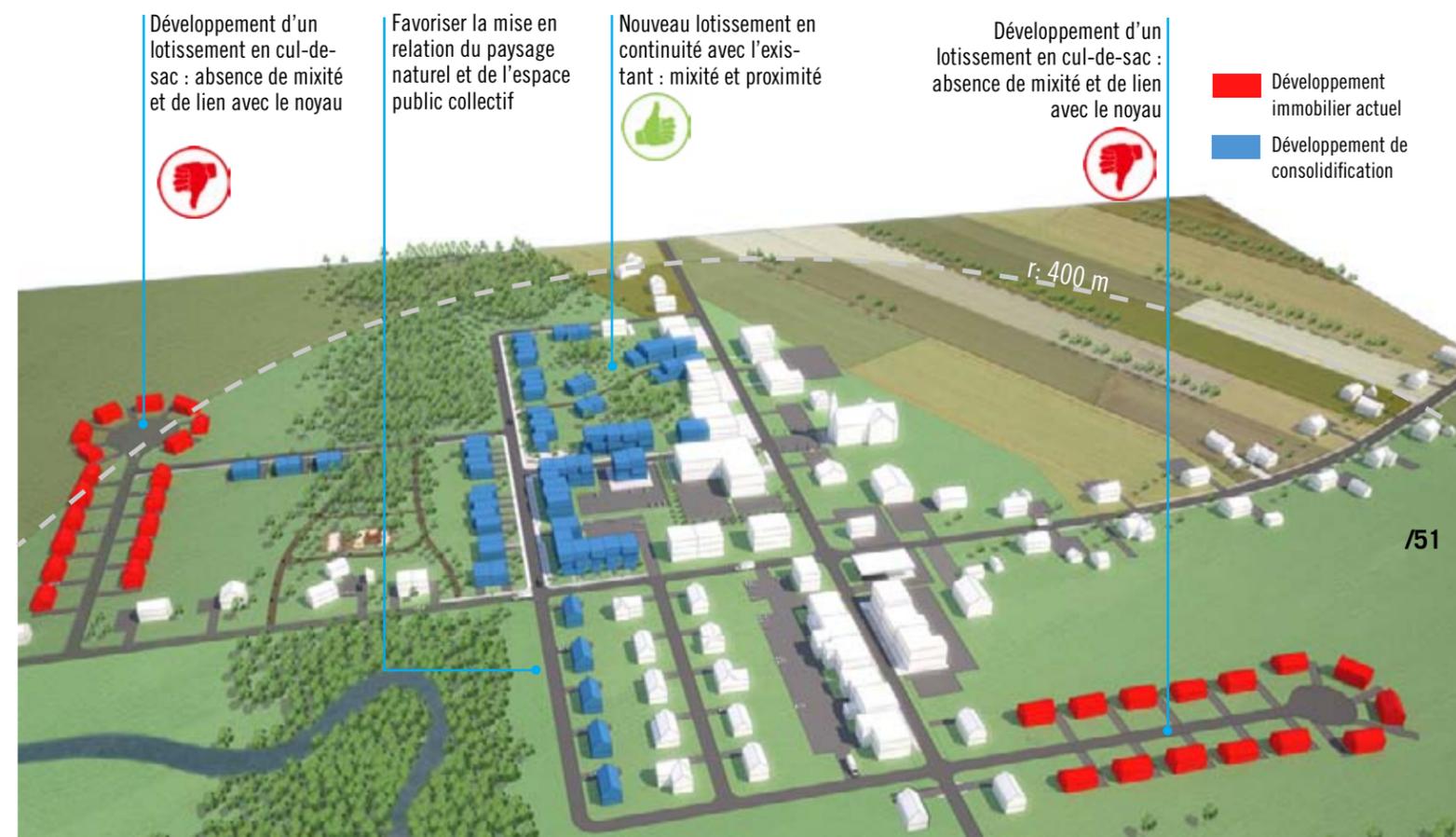


SCHÉMA DE LA RÉPARTITION DES FONCTIONS ET DE LA MIXITÉ SELON LES DISTANCES DE MARCHÉ



^ Plusieurs développements résidentiels sont réalisés comme des entités indépendantes qui ne tiennent pas vraiment compte du contexte ou des autres projets. Ici, le long du boulevard Sainte-Anne, on perçoit deux développements qui ont été réalisés en même temps par des promoteurs différents mais qui n'ont aucun lien l'un avec l'autre.

EXEMPLE DE DÉVELOPPEMENT



QUARTIER/LOTISSEMENT /13



/14

DÉVELOPPEMENT ORIENTÉ SUR LES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

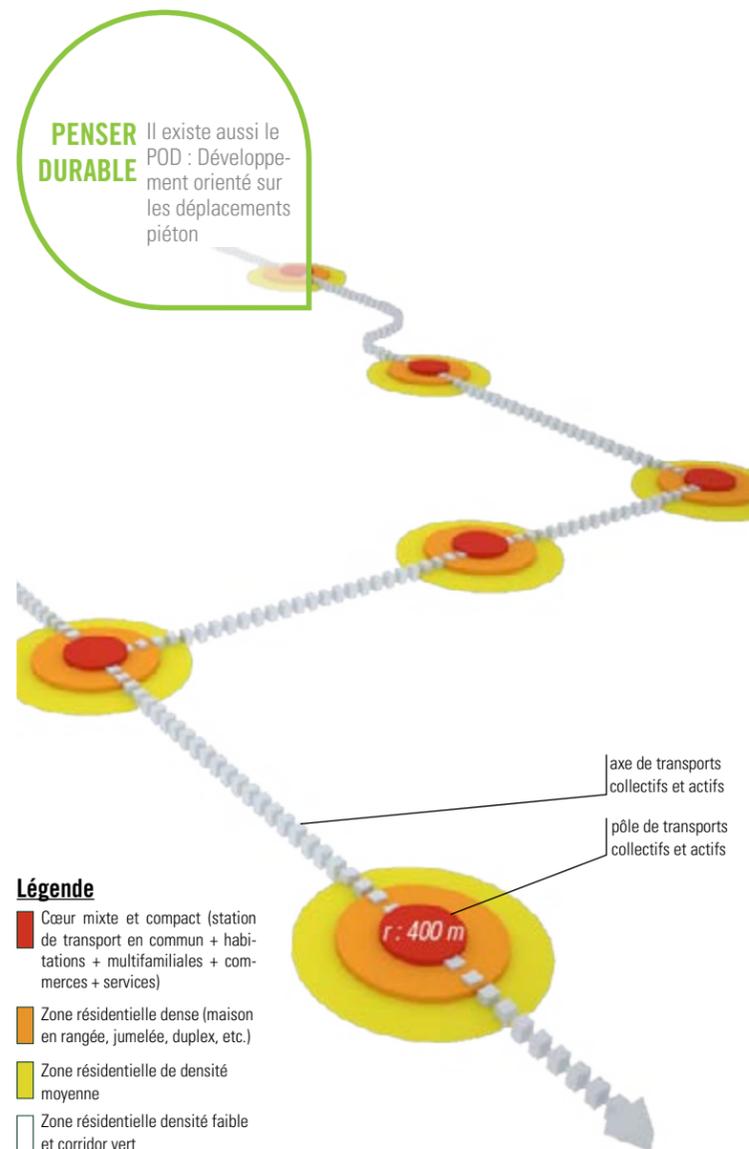
À VOIR AUSSI...

- Corridor routier 01
- Nouveau lotissement 13
- Quartier viable 15
- Implantation et gabarit 22
- Sécurité 23
- Stationnement 26
- Place publique 27

Connu sous l'abréviation TOD pour «Transit-oriented development», le développement orienté sur le transport en commun est une stratégie d'aménagement qui favorise l'accès aux transports collectifs et actifs en passant par l'aménagement de milieux de vie multifonctionnels et diversifiés autour d'un pôle de transports. Cette stratégie peut non seulement être employée pour l'aménagement d'un nouveau quartier, mais elle peut également servir lors d'un projet de requalification ou de revitalisation de certains secteurs à proximité des métropoles.

> CRITÈRES DE CONCEPTION

- Inscrire le développement à proximité d'un axe de transport collectif et utiliser cet axe comme épine dorsale du projet
- Mettre en place un gradient de densité (typologie) à partir du noyau ou du pôle
- Créer une centralité de moyenne à forte densité offrant diverses opportunités de logement, d'emploi, de commerce et d'activité
- Densifier de manière ciblée et cohérente
- Mettre en place une mixité des usages organisée et équilibrée
- Permettre d'atteindre à pied, en moins de 5 minutes (400 m), une station de transport collectif et l'ensemble des services, des emplois et des commerces
- Favoriser les déplacements piétons et les déplacements actifs efficaces (perméabilité/trame de rue orthogonale) qui deviennent plus avantageux que la voiture
- Renouveler et/ou optimiser le tissu urbain existant



STRUCTURE FONCTIONNELLE DU TOD



Mithun : http://mithun.com/projects/type/mixed_use_tod/

L'implantation d'un axe de transport collectif, d'espaces piétons conviviaux et de bâtiments où l'on retrouve à la fois des commerces et des habitations, fait du Historic Pearl District un bon exemple de quartier orienté sur les déplacements.



Collingwood Joyce Sky train station, Vancouver : <http://vancouver/en/craigslist/cavanapa3042096556.html>

À Vancouver, l'aménagement d'espaces verts et collectifs qui sont centraux et accessibles est d'une grande importance pour le fonctionnement du quartier.



https://papyrus/bib/umontreal/cajspuibitstream/186631582Schiff_Sarah_2009_memoire.pdf

Les espaces publics aménagés à Sainte-Thérèse favorisent les transports actifs.



EXEMPLE DE PÔLE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS À SAINTE-THÉRÈSE, EN BANLIEUE DE MONTRÉAL



/15

QUARTIER VIABLE

Le terme quartier viable fait référence à certaines notions du quartier durable, dans le sens où il est conçu dans une vision globale et axé sur les principes de gestion durable des ressources (eau, ensoleillement, énergie, matériaux et rebuts). Cette manière de construire était d'ailleurs celle utilisée ancestralement lors de l'établissement de plusieurs villes et villages. Cependant, il ne s'agit pas que d'un simple quartier où les bâtiments sont construits en fonction des principes écologiques et des technologies environnementales dernier cri. Il s'agit également de concevoir des milieux de vie compacts (d'une certaine densité), multifonctionnels et variés où il est possible de se déplacer à pied et où il est possible de vivre, de travailler et de se récréer. Une attention particulière est portée à l'environnement et à sa préservation, mais c'est entre autres la création d'espaces publics variés, de rues conviviales, la mixité bâtie et l'offre diversifiée de logements qui permettront la viabilité du lotissement et par le fait même celle du quartier.

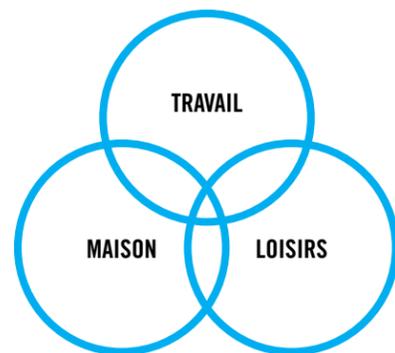
À VOIR AUSSI...

- Nouveau lotissement 13
- Développement orienté sur les déplacements 14
- Milieux sensibles 16
- Gestion des eaux de pluie 17
- Diversité des espaces publics 18
- Implantation et gabarit 22
- Place publique 27

OUTILS
LEED et LEED ND

> CRITÈRES DE CONCEPTION

- Prévoir la mixité des fonctions sur l'îlot et dans le bâtiment
- Créer des quartiers compacts (tout est à proximité)
- Offrir un choix varié en transport
- Grande variété de types bâtis
- Favoriser la croissance à partir de l'existant
- Préserver nature/environnement/écologie
- Protéger/conservier les terres agricoles
- Concevoir des bâtiments plus sensibles à leur environnement (ensoleillement, vent, caractéristiques du terrain, vues, etc.)
- Impliquer les citoyens dans le processus de décision
- Intégrer des mesures d'économie d'énergie
- Planifier et intégrer les principes de gestion des eaux de pluie
- Favoriser une ambiance de quartier par des espaces publics de qualité



La cour et la ruelle peuvent être transformées en jardin permettant autant l'agriculture que la gestion des eaux de pluie.

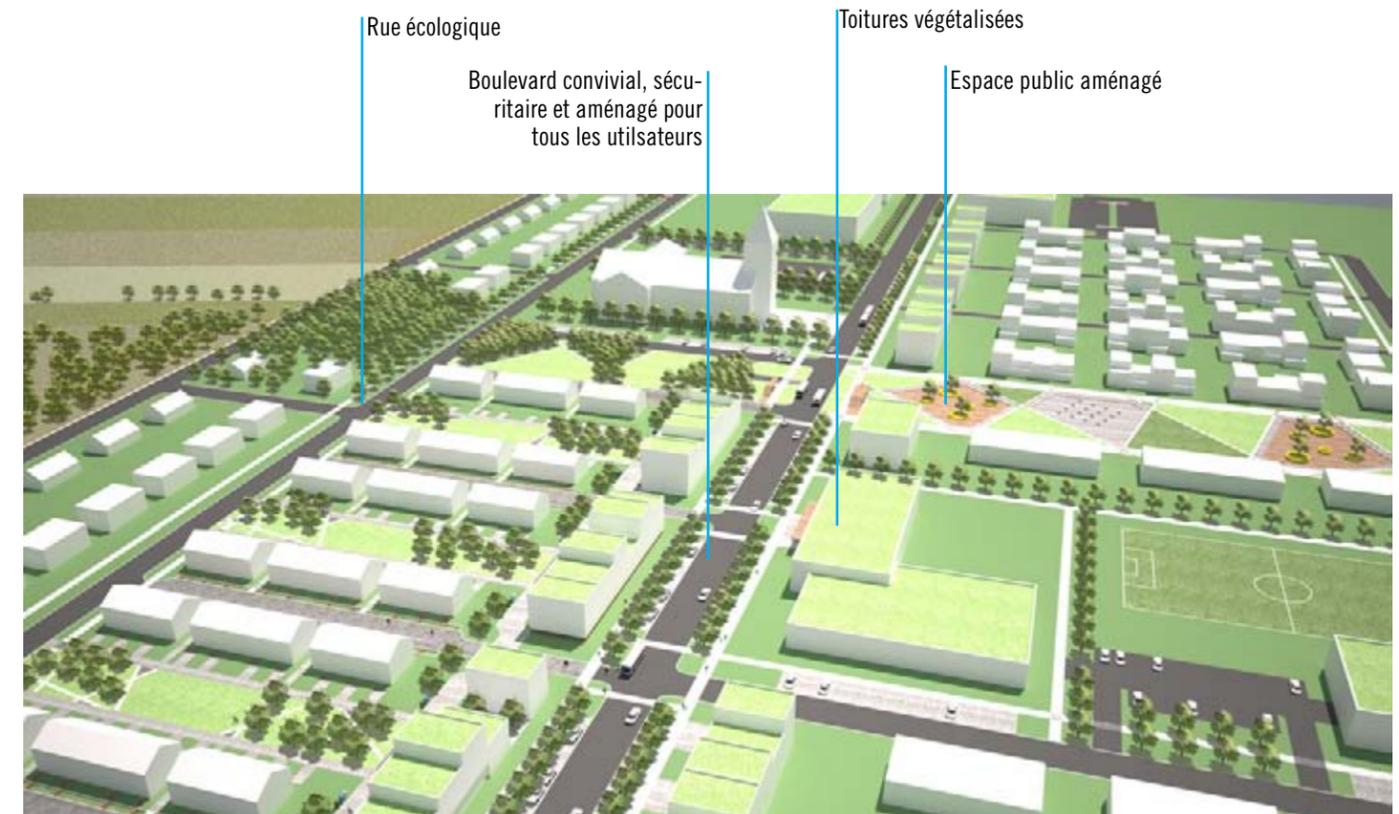
Aménagement d'une cour écologique, Montréal
: <http://www.ecologieurbaine.net/projet/cour-ecologique>



Les places, les placettes et les parvis peuvent être animés par toutes sortes de manifestations et regroupements.



Le marché public devient un véritable événement et un lieu de rencontre.



EXEMPLE DE QUARTIER VIABLE



/16 MILIEUX SENSIBLES

Les milieux sensibles sont définis par leur importance dans le paysage et pour la biodiversité. A priori, les milieux sensibles devraient être exclus des zones de développement et préservés pour leur apport à la biodiversité. De fait, il s'agit de terrains qui présentent des caractéristiques particulières et qui sont peu propices au développement conventionnel. Toutefois, pour diverses raisons, ils sont convoités pour la construction de certains quartiers ou de certaines installations de villégiature. Les terrains accidentés, les milieux humides (marais, marécages, tourbières, terres inondables, abords de lac, de rivière, etc.) ou encore les boisés sont autant d'exemples de ces milieux convoités. Il faut donc s'assurer que les interventions dans ces milieux tiennent compte de leur grande fragilité et soient réalisées de manière judicieuse, méticuleuse et selon des techniques particulières.

> CONSTAT

- Sensibilité des milieux mal prise en compte (fragilité des sols, biodiversité, topographie, etc.)
- Lotissements résidentiels non adaptés (typologie résidentielle/forme des quartiers)
- Privatisation des berges, des vues ou des accès à certains milieux d'intérêt (ex. : lac, rivière, pente de ski, etc.)
- Infrastructures coûteuses et difficiles d'entretien (route et services d'utilité publique)

À VOIR AUSSI...
Nouveau lotissement 13
Quartier viable 15
Gestion des eaux de pluie 17

OUTILS

Réglementation municipale
Développement domiciliaire en milieu boisé

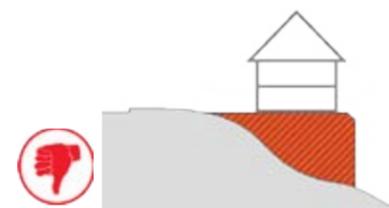
> SOLUTIONS

- Encadrer le développement de la municipalité par une réglementation claire
- Conserver la biodiversité du milieu en limitant le déboisement (végétation, milieux humides, etc.)
- Réduire l'impact du projet sur le site et minimiser les interventions (excavation ou remblai dans une montagne, drainage des marais/étangs naturels, etc.)
- Laisser des accès et des vues publiques aux divers points d'intérêt naturels
- Développer des quartiers uniques et réfléchis selon le site
 - + lotissement adapté à la forme du terrain (topographie)
 - + construction sur pilotis
 - + dimensions du terrain
- Réduire les emprises de rue et les orienter parallèlement par rapport à la pente
- Gérer les eaux de pluie/ruissellement sur le site
- Prévoir des aménagements extérieurs en harmonie et en continuité avec l'aspect naturel du terrain environnant
- Maintenir la prédominance du couvert forestier sur le sommet des montagnes et sur les versants boisés et éviter d'y ériger des constructions
- Adapter les dimensions des terrains à la topographie et à la présence des arbres



EXEMPLE DE ZONE RIPARIENNE

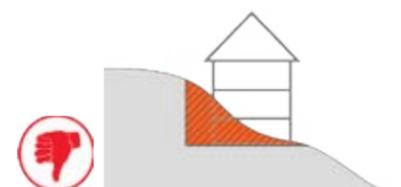
Une zone riparienne agit comme un tampon et un filtre naturel près des cours d'eau. Ces zones sont donc à conserver ou à réintégrer selon le cas.



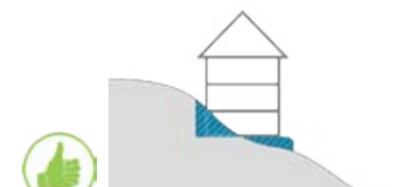
Remblayage



Construction sur pilotis



Excavation

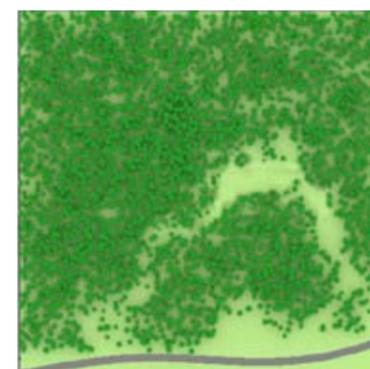


Récupération des matériaux

SOLUTIONS TRADITIONNELLES

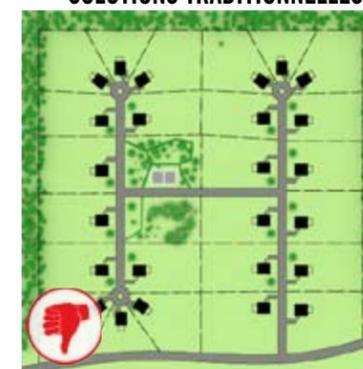
SOLUTIONS DURABLES

PENSER DURABLE Favoriser la réutilisation des matériaux du site.



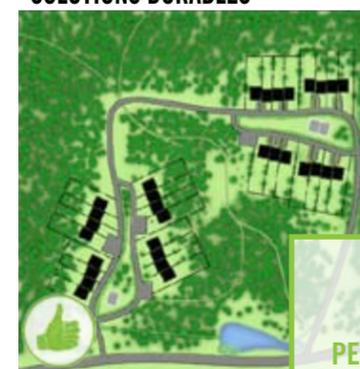
100% conservation

SOLUTIONS TRADITIONNELLES



10% conservation

SOLUTIONS DURABLES



75% conservation
lotissement en grappes

PENSER DURABLE Préservation d'au moins 75 % de la végétation existante sur le site.



17

GESTION DES EAUX DE PLUIE/ RUISSELLEMENT

La gestion des eaux de pluie est incontournable pour définir un milieu de vie durable. Dans un développement conventionnel, les eaux de surface sont directement acheminées vers les égouts pluviaux des municipalités, nécessitant le surdimensionnement des équipements et des réseaux et des charges de traitement considérables, ce qui engendre des coûts importants. Les stratégies de gestion des eaux de ruissellement sont multiples et visent principalement à gérer en amont et ainsi minimiser les quantités d'eau acheminées vers les réseaux.

> CONSTAT

- Présence de grandes surfaces pavées imperméables (routes/stationnements) aménagées de manière purement utilitaire (déneigement, normes, etc.)
- Modification des pentes et des conditions hydrologiques naturelles des terrains
- Diminution ou absence de végétation
- Surcharge du réseau pluvial
- Risque de pollution de l'eau/nappe phréatique
- Faible qualité des installations pour retenir les eaux de pluie

À VOIR AUSSI...

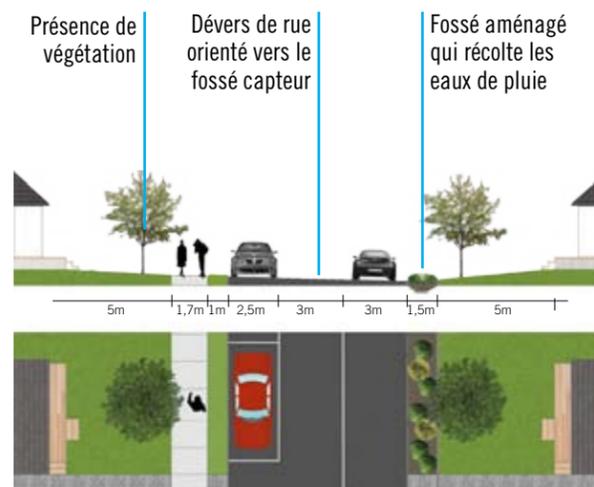
- Aménagements paysagers 06
- Nouveau lotissement 13
- Quartier viable 15
- Agriculture de proximité 20
- Place publique 27
- Stationnement 28

OUTILS

- Réglementation municipale
- LEED

> SOLUTIONS

- Limiter les surfaces imperméables (réseaux de rues efficaces, largeur de rue plus petite, station plus petite, etc.)
- Concevoir des aménagements paysagers qui retiennent et filtrent les eaux de pluie (ex. : bassin, fossé, marais, jardin de pluie, toiture végétalisée)
- Augmenter les surfaces perméables (ex. : stationnement planté, pavé alvéolé)
- Préserver et mettre en valeur les milieux humides naturels (ex. : parcs, lacs, rivières, fleuve)
- Planifier des installations qui permettent une diminution de l'utilisation de l'eau potable
- Prendre en compte les toitures comme méthode de gestion des eaux

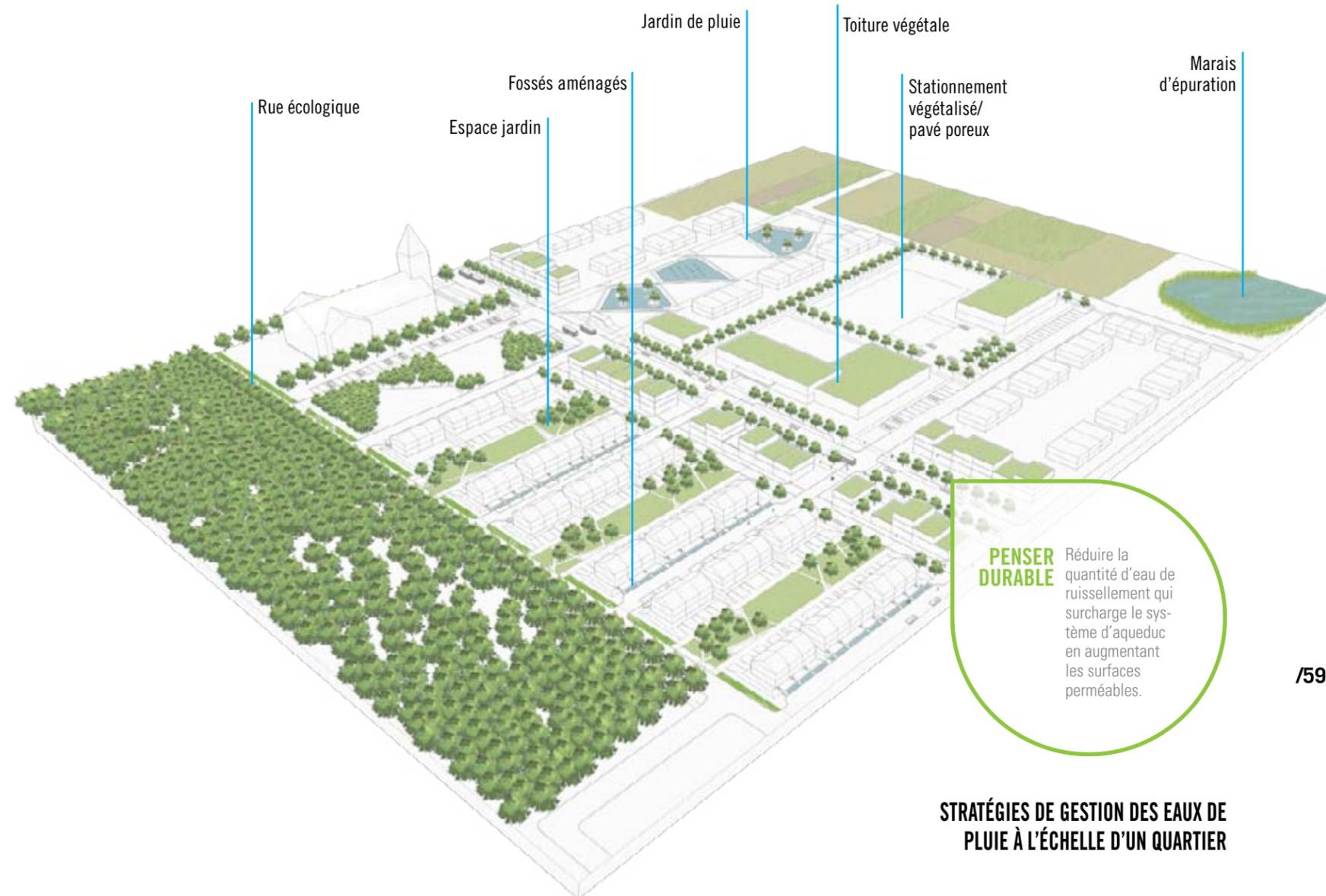


COUPE DE RUE ÉCOLOGIQUE



Le nouveau centre multifonctionnel de Boucherville est construit près d'un lac artificiel qui capte les eaux de ruissellement des quartiers limitrophes (photo de gauche). On y retrouve également des aménagements paysagers de qualité qui permettent de récolter les eaux de pluie et de ruissellement.

Centre multifonctionnel, Boucherville, Québec : <http://www.sdklbb.com/fr/services/struc/struc-pub/struc-pub-02.html>



PENSER DURABLE Réduire la quantité d'eau de ruissellement qui surcharge le système d'aqueduc en augmentant les surfaces perméables.

STRATÉGIES DE GESTION DES EAUX DE PLUIE À L'ÉCHELLE D'UN QUARTIER



/18

DIVERSITÉ DES ESPACES PUBLICS

Reflet de notre mode de vie actuel, les espaces publics sont les catalyseurs de l'animation communautaire. Ces espaces sont la clé de l'arrimage avec le milieu environnant et constituent une plus-value recherchée par le voisinage. Tout projet d'aménagement devrait minimalement favoriser la perception de la hiérarchie et la mise en relation des espaces : public, semi-public, semi-privé et privé. Les aménagements devraient appuyer l'utilisation du site et permettre son appropriation.

Ainsi, on accordera un souci particulier au positionnement du mobilier urbain et aux végétaux qui définiront des espaces et leurs lisibilités selon les clientèles visées. La programmation et l'animation de ces lieux pourront découler d'extensions de fonctions du bâtiment, telles les terrasses, ou être prises en charge par des activités urbaines.

À VOIR AUSSI...

- Terrain en attente de vocation 04
- Aménagements paysagers 06
- Coeur villageois 07
- Nouveau lotissement 13
- Quartier viable 15
- Milieus sensibles 16
- Gestion des eaux des pluies 17
- Corridor vert 20
- Implantation et gabarit 22
- Mobilier urbain 24
- Place publique 27
- Conditions hivernales 28

> CONSTAT

- Peu de variété dans les types d'espaces publics
- Espace public difficile à s'approprier et peu accessible (enclavé ou derrière les maisons)
- Mobilier de parc souvent laissé à l'abandon et peu invitant (banc, bloc de jeux, etc.)

> CRITÈRES DE CONCEPTION

- Mettre les espaces en réseau entre eux et avec les équipements collectifs (centre communautaire, centre sportif, bibliothèque, etc.)
- Mettre en place une variété de types d'espaces publics (promenade, parc, place, sentier, terrain de jeux, installations sportives, etc.)
- Mettre en valeur les qualités paysagères et naturelles
- Favoriser les endroits accessibles à pied/vélo
- Utiliser certains parcs pour intégrer des installations permettant la rétention des eaux de pluie
- Favoriser l'accès à des lieux qui ont un intérêt pour la collectivité (patrimoine, ruisseau, lac, montagne, etc.)
- Intégrer l'art dans les espaces publics
- Mettre en place des espaces publics de qualité qui répondent aux besoins et à l'image des différents utilisateurs
 - Aînés** : prévoir des bancs près des entrées, des arrêts de transport en commun et des stations d'exercices et de jeux
 - Handicapés** : prévoir l'accessibilité universelle
 - Adolescents** : limiter les interdits, prévoir des aménagements robustes et résistants
 - Jeunes enfants** : intégrer des équipements éloignés des artères automobiles
- Penser les espaces publics en fonction de l'adaptation hivernale

Parcours d'activités physiques, >
parc multi-générationnel
Lille, France



Jeux pour enfant

gauche : parc de Gerland, Lyon, France
droite : parc de quartier, New York, É.-U



gauche : Espace de détente,
St-James Park, Londres

droite : Jeux d'eau, art et
espace de détente, Baie de
Beauport, Québec

Promenade qui permet aux
cyclistes et aux piétons
de profiter d'un accès au
fleuve. Promenade Samuel-
De Champlain, Québec >



/19

INDUSTRIE ET GRANDE SURFACE

Souvent relégués en périphérie des noyaux villageois et urbains, les industries et les commerces de grande surface ont pourtant un rôle à jouer dans la création de milieux viables et dans le traitement des interfaces entre diverses fonctions de la ville. L'implantation de ces fonctions devrait favoriser l'encadrement de la voie, permettre l'accès aux piétons et aux cyclistes et offrir une architecture de qualité qui participe à l'amélioration du paysage construit.

> CONSTAT

- Standardisation de l'architecture sous forme de boîte (magasin entrepôt et grande chaîne commerciale)
- Grande surface de stationnement en façade
- Bâtiment hors de l'échelle humaine
- Parc industriel construit sans phasage
- Absence d'espace pour les piétons
- Espaces complètement vides et inutilisés après les heures d'ouverture
- Aménagement non-sécuritaire pour les piétons
- Aménagement et architecture non durable
- Déboisement mur à mur

> SOLUTIONS

- Aménager les bâtiments de manière à les rendre accessibles et conviviaux aux piétons et aux cyclistes
- Préserver les éléments (qualités/potentiels) du site
- Conserver des espaces tampons naturels
- Favoriser les bâtiments en front de rue avec les espaces de stationnement à l'arrière ou sur le côté
- Favoriser le partage des espaces de stationnement avec d'autres fonctions complémentaires ou compatibles
- Travailler avec les grandes chaînes commerciales afin de viser une architecture durable qui s'harmonise au contexte

À VOIR AUSSI...

- Aménagements paysagers 06
- Cœur villageois 07
- Patrimoine 10
- Cohabitation des activités 11
- Éclairage 21

OUTILS PPU

PENSER DURABLE

Certaines installations peuvent être mises en place pour faciliter les déplacements piétons dans les stationnements



Dans le stationnement de ce commerce, la priorité de déplacement est accordée aux piétons.



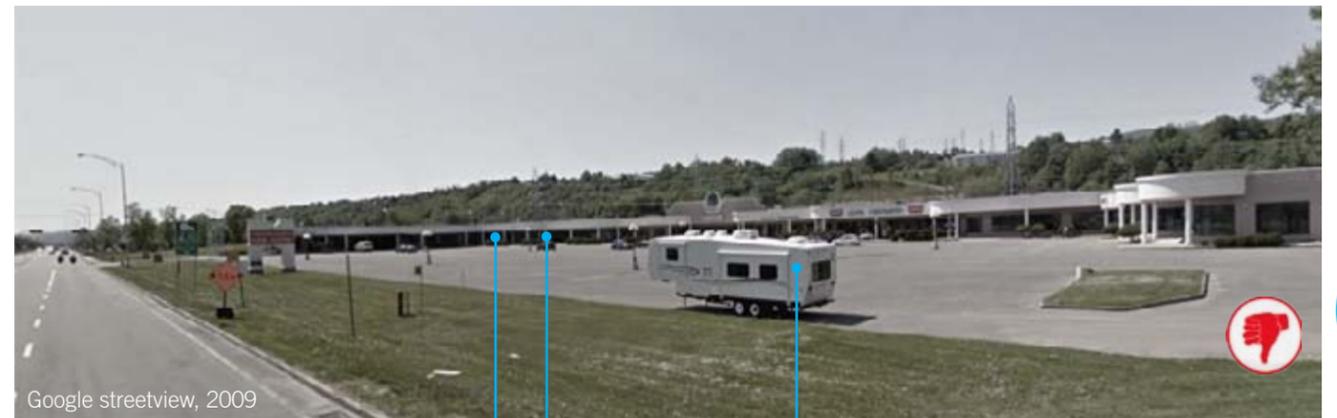
Google streetview, 2009

Exemple de bâtiment industriel, de type «boîte» dépourvu d'intérêt architectural, implanté avec stationnement en façade et sans égard à la conservation des végétaux du site.



Pictometry Bird's Eyes, Bing, 2012

Comme dans la plupart des parcs industriels, dans le Parc Colbert à Québec on retrouve des bâtiments sans intérêt architectural, peu de végétation et de grands stationnements de surface.



Google streetview, 2009

Bâtiment sans intérêt architectural en fond de lot

Surabondance d'appareils d'éclairage

Stationnement en front de rue



CMQ 2011

Aux promenades Sainte-Anne, implantées le long du boulevard Sainte-Anne, le grand stationnement situé en façade du bâtiment, l'éclairage de type autoroutier ainsi que l'absence d'installations piétonnes favorisent davantage les déplacements automobiles.



photo: F. Bastien

L'Institut national d'optique, situé dans le Parc technologique du Québec métropolitain, a porté une attention particulière à l'intégration et l'implantation architecturale du bâtiment.



Pictometry Bird's Eyes, Bing, 2012

En plus de retrouver des bâtiments d'intérêt architectural dans le parc technologique du Québec métropolitain, certaines normes y encadrent la conservation d'arbres sur les lots.



/20 CORRIDOR VERT

La dispersion de divers lotissements sur le territoire a pour effet direct de fragmenter le paysage naturel. La conservation de corridors naturels peut permettre de créer des interfaces vertes entre les quartiers en plus de préserver des espaces fauniques de qualité. La mise en valeur de ces corridors par la création d'espace public collectif d'envergure permet de maximiser leur présence sur le territoire. La mise en place de corridors verts continus doit être planifiée à plusieurs échelles du territoire.

> CONSTATS

- Absence de continuité (de lien) entre les divers espaces publics
- Abondance d'espaces urbains libres/en friches
- Discontinuité du réseau vert sur le territoire causant des perturbations écologiques et un affaiblissement de la biodiversité

> SOLUTIONS

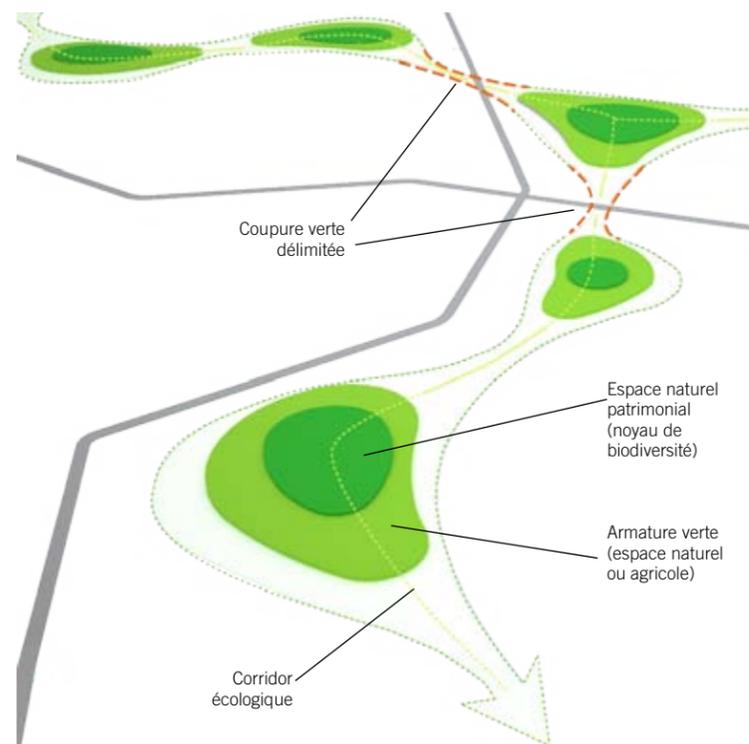
- Planifier et aménager selon une vision globale du territoire
- Préserver des espaces naturels, agricoles et forestiers qui améliorent l'ambiance et la qualité des milieux de vie, qui contribuent à la préservation de la biodiversité locale et régionale et qui participent à l'aménagement des paysages
- Créer un réseau/maillage d'espaces verts publics et multifonctionnels (pratique d'activité publique)
- Viser une stratégie de reboisement/verdissement de certains espaces urbains libres (ex. : cours, terres-pleins, emprises routières, cours d'école, toitures, murs, etc.)
- Créer un équilibre entre l'habitat humain et l'habitat naturel
- Protéger certaines espèces végétales et animales
- Utiliser les liaisons vertes comme zone tampon aux endroits nécessaires

À VOIR AUSSI...

Terrain en attente de vocation 04

Cohabitation des activités 11

Diversité des espaces publics 18



Inspiré de SCOT 2030, Lyon
SCHÉMA DE CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE



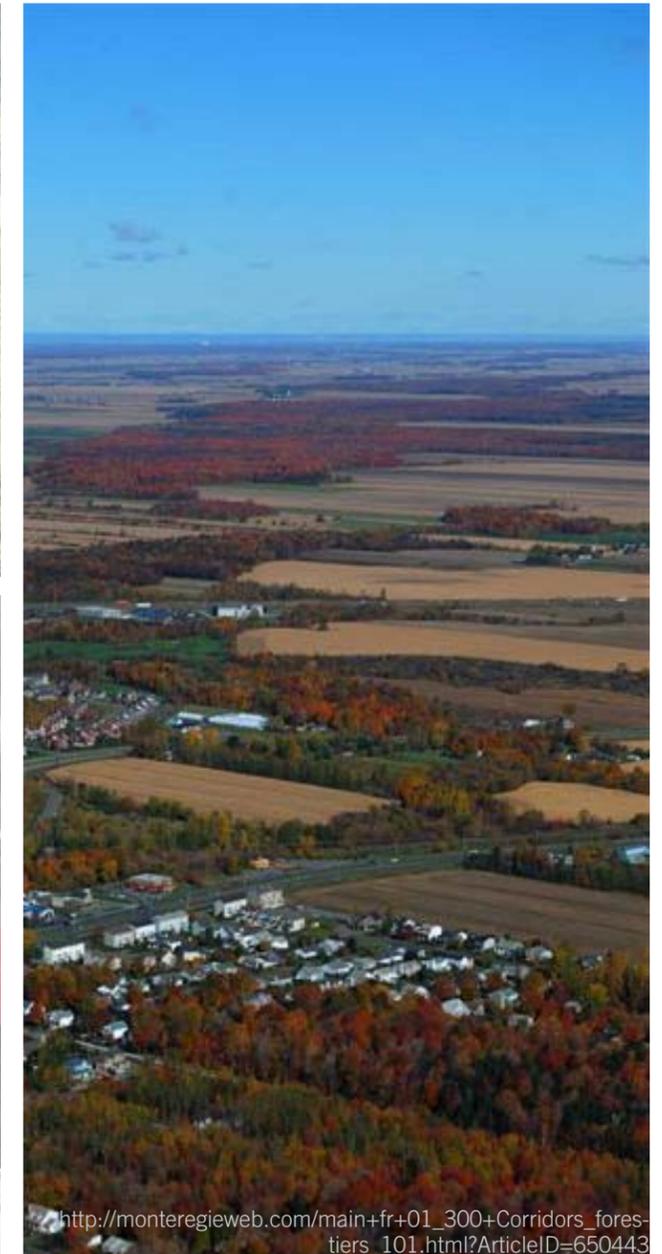
Éco-duc, Pays-Bas, 2004



PENSER DURABLE

Mettre à profit les corridors verts pour en faire des espaces publics récréatifs.

Parc national du Mont Saint-Bruno
http://www.quebecvacances.com/randonnee-pedestre_monteregie



Les corridors naturels qui sont conservés en milieux urbanisés, ont un grand potentiel.
Corridor forestier, Montérégie

EXEMPLE DE CORRIDOR ÉCOLOGIQUE



/21

AGRICULTURE DE PROXIMITÉ

À VOIR AUSSI...

Terrain en attente de vocation 04

Nouveau lotissement 13

Quartier viable 15

Gestion des eaux de pluie 17

Stationnement 26

OUTILS

Réglementation
municipale

En plus de contribuer à la gestion efficace des eaux de pluie, l'agriculture en milieu bâti peut permettre de diminuer la distance entre les lieux de production et le lieu de consommation des aliments et de réduire la création d'îlots de chaleur. Entre la terre vouée à l'agriculture et le jardin d'arrière-cours, il existe actuellement peu d'espace en milieu urbanisé où il se fait de l'agriculture. Les jardins communautaires sont de bons exemples de lieux de culture citadine, mais ils se font souvent timides dans le paysage urbain. Il existe cependant de nombreuses possibilités de lieux qui pourraient être exploités à cette fin. Ainsi, il est possible de réutiliser certains terrains abandonnés, en friche ou en attente d'une nouvelle vocation, des toitures de bâtiments, des balcons, des terres-pleins ou encore des plates-bandes comme lieux d'agriculture. Ces lieux permettraient notamment d'animer les quartiers, multiplier les lieux de rencontre, briser l'isolement et permettre aux nouveaux arrivants de s'intégrer dans la communauté.



AMÉNAGEMENT MONTRANT LE POTENTIEL D'UNE TOITURE
COMME ESPACE D'AGRICULTURE



<http://alexandrebert.com/tag/montreal/>

Ruelle verte, Montréal
AMÉNAGEMENT MONTRANT LE POTENTIEL DES RUELLES COMME
ESPACE VERT ET ESPACE D'AGRICULTURE



<http://www.altergroup.com/blog/index.php/tags/city-farms/>

Ferme «urbaine» en banlieue de Chicago, É.-U. : ^

AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE D'AGRICULTURE SUR UNE PARCELLE EN BANLIEUE



Paris, France. ^

EXEMPLE DE MUR VÉGÉTAL



<http://thlandscapedesign.blogspot.com/2010/05/countdown-to-chelsea-flower-show-5.html>

Jardin expérimental, Chelsea Flower Show 2011, R.-U. : ^

EXEMPLE DE JARDIN AIDANT À LA GESTION DES EAUX DE PLUIE



QUARTIER/
LOTISSEMENT
/21



NOTES

A rectangular page with a tab on the top left corner. The page is filled with horizontal dashed lines for writing.

A rectangular page with a tab on the top right corner. The page is filled with horizontal dashed lines for writing.

RÉFÉRENCES ET RESSOURCES

/03 QUARTIER/ LOTISSEMENT

13 NOUVEAU LOTISSEMENT

AUBÉ, P. (2000). *Aménager le territoire: Critères, méthodes et applications. Un guide de planification et d'aménagement urbain*. Ordre des arpenteurs-géomètres du Québec. P.240-250.

BLAIS J.-S. et M.-F. ST-LAURENT (2008) « Les paysages de la MRC de Lotbinière de la connaissance vers l'aménagement ». Dans *Urbanité*, juin, Dossier : Plein la vue. p. 29-30. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2008-06.pdf>

LEFÈVRE P. (2010). *Habiter la campagne... sans la détruire*. Groupe de production et d'action sur le paysage et le patrimoine. 73p. [En format pdf].

Partie 1 : http://grapp.ca/pdf/habiter_la_campagne_1.pdf

Partie 2 : http://grapp.ca/pdf/habiter_la_campagne_2.pdf

Partie 3 : http://grapp.ca/pdf/habiter_la_campagne_3.pdf

Partie 4 : http://grapp.ca/pdf/habiter_la_campagne_4.pdf

Communauté métropolitaine de Québec (2010). Guide de référence des façons de faire innovantes et durables pour aménager l'espace métropolitain. 10 p. [En format pdf]. <http://www.cmquebec.qc.ca/pmad/index.aspx>

Communauté métropolitaine de Québec (2010). *Milieux périurbains : exemples de développement d'ici et d'ailleurs*. 18p. [En format pdf]. http://www.cmquebec.qc.ca/centre-documentation/documents/Milieux_Periurbains.pdf

Groupe de réflexion et d'actions sur le patrimoine et le paysage (2007). *Développer en conservant les principes du «Growing Greener»*. 4p. [En format pdf]. <http://grapp.ca/pdf/growinggreener.pdf>

Municipalité des Cantons unis de Stoneham-Twekesbury. « Pour développer dans un environnement différent : Guide à l'intention des promoteurs ». 125p. [En format pdf]

14 DÉVELOPPEMENT ORIENTÉ SUR LES DÉPLACEMENTS

BOUCHER I. et N. FONTAINE (2011). *L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », 234p. [En format pdf]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca>

LE COLLETTIER E. (2002). « Transit-Oriented Development: Principes et potentiels pour la région de Montréal ». 68p. [En format pdf]. http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/du_vallon/documents/DD2.pdf

ROULOT-GANZMANN H. (2011). « Le Transit-Oriented Development expliqué ». Dans *Le Devoir*.com. [En ligne]. <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/332067/le-transit-oriented-development-explique>

American Planning Association (2008). « Pedestrian Oriented Development ». Chapitre 3.2. Dans *Innovative Land Use Planning Techniques: A Handbok for Sustainable Development*. New Hampsire of Environmental Services. 20p. [En format pdf]. http://des.nh.gov/organization/divisions/water/wmb/repp/documents/ilupt_chpt_3.2.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal (2011). Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit-Oriented Development). 84p. [En format pdf]. http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf

CMHC-SCHL. « Transit-Oriented Development: Case Studies ». [En ligne]. http://www.cmhc.ca/en/inpr/su/sucopl/sucopl_007.cfm

Les Cochères de la Gare, Sainte-Thérèse, Québec: <http://http://www.cmhc.ca/en/inpr/su/sucopl/upload/63409-w.pdf>

Village de la Gare, Mont Saint-Hilaire, Québec: <http://www.cmhc.ca/en/inpr/su/sucopl/upload/65514-W.pdf>

Forum urba 2015.com (2006). «Transit-Oriented Development». Dans URBATOD2006. 10p. [En format pdf]. http://www.forumurba2015.com/4_urbatod/4.2_urbatod_2006/tod/Transit_Oriented_Development.pdf

Ville de Calgary. (2004). « Transit-Oriented Development: Best practice Handbook ». 20p. [En format pdf]. <http://www.calgary.ca/PDA/LUPP/Documents/Publications/tod-handbook.pdf>

ForumUrba2015.com, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM : URBATOD, Étude de cas http://www.forumurba2015.com/4.2.1_urbatod_2006.html

Ville de Sainte-Thérèse: http://www.forumurba2015.com/4_urbatod/4.2_urbatod_2006/etudes_cas/terrain/Ville%20de%20Sainte-Thérèse_Québec.pdf

Mont Saint-Hilaire: http://www.forumurba2015.com/4_urbatod/4.2_urbatod_2006/etudes_cas/terrain/Mont-Saint-Hilaire_Québec.pdf

15 QUARTIER VIABLE

BOUCHER I., BLAIS P. et VIVRE EN VILLE (2010). Le bâtiment durable : Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. Ministère des affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. «Planification territoriale et développement durable». 89p.

BOUCHER I. (2010). Éco-quartier ou quartier durable?. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire. 13p. [Consulté en format pdf]

BLESER J., C. CORRIVEAU, J.-F. DORION et T. OSTIGUY (2007). Étude comparative des différents outils de développement résidentiel écologique. Association de conservation du Mont Écho et Groupe de réflexion et d'action sur le patrimoine et le paysage. 80p. [En format pdf]. <http://grapp.ca/pdf/developpementecologique.pdf>

BLESER J., C. CORRIVEAU, J.-F. DORION et T. OSTIGUY (2007). Outils pratiques pour un développement résidentiel écologique, à l'intention des municipalités, MRC, promoteurs, groupes communautaires et groupes environnementaux. Association de conservation du Mont Écho et Groupe de réflexion et d'action sur le patrimoine et le paysage. 80p. [En format pdf]. <http://grapp.ca/pdf/developpementecologiqueSE.pdf>

BROWN G.Z. & M. De KAY (2001). *Sun, Wind and Light: Architectural Design Strategies*. 2e Édition. New York: John Wiley & Sons, Inc. 382p.

CARON A. (2009). Les outils d'urbanisme au service du «quartier durable». Publié par le Ministère des Affaires municipales, régionales et Occupation du territoire. [En format pdf]. 8p. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca>

KALLENBACH L. & K. WALLACE (2008). «America's Top 10 Green Housing Developments». Dans *Natural Home & Garden*. [En ligne]. http://www.naturalhomeandgarden.com/Inspiration/2008-01-01/Top_10.aspx

RITCHIE A. & R. THOMAS (2009). *Sustainable Urban Design : An Environmental Approach*. 2e édition. New York : Taylor & Francis. 241p.

SAVARD D. (2006) . Le concept de conservation du lotissement: À la recherche de la collectivité durable. [En ligne]. http://www.elements.nb.ca/theme/CertPlan/Daniel/daniel_fr.htm

SUSSKIND L., S. McKEARNAN et J. THOMAS-LARMER (1999). *The Consensus Building Handbook*. Londres : SAGE Publications. 42p. [En format pdf]. http://www.mediate.org/wp-content/uploads/org-dev_collaborative-prob-solve.pdf

Conseil régional des élus de la Capitale nationale. *Imaginer le Québec autrement*. [En ligne]. <http://www.imaginerlequebecautrement.org/albums-photo/>. (Consulté le 13 décembre 2011)

16 MILIEUX SENSIBLES

DESROSIERS L. (2008). « Stoneham-été-Tewkesbury : PAE pour encadrer le développement domiciliaire ». Dans *Urbanité*, juin, Dossier : Plein la vue. P. 40-41. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2008-06.pdf>

GAGNON B. (2008). « MRC des Laurentides : Le contrôle des implantations en montagne ». Dans *Urbanité*, juin, Dossier : Plein la vue. p.32-34. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2008-06.pdf>

LAMBERT Y. (2008). « Saint-Jérôme : Un bassin de rétention comme projet de paysage ». Dans *Urbanité*, juin, Dossier : Plein la vue. p.35-37. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2008-06.pdf>

Ville de Québec(2005).Développement domiciliaire en milieu boisé. Service de l'environnement et Service de l'aménagement du territoire.12p. [Consulté en format pdf]

Paysage estrien (2009). *Paysage du Québec: Manuel des bonnes pratiques*. Fiche « Développement en milieu naturel ». 3p.

17 GESTION DES EAUX DE PLUIE/RUISSELLEMENT

BOUCHER I. (2009). La gestion écologique des eaux de pluie : des résultats concluants. Publié par le Ministère des Affaires municipales, régionales et Occupation du territoire. [En format pdf]. 4p. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca>

BOUCHER I. (2007). Une pratique d'urbanisme durable : la gestion écologique des eaux de pluie. Publié par le Ministère des Affaires municipales, régionales et Occupation du territoire. [En format pdf]. 8p. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca>

BOUCHER I. (2010). La gestion durable des eaux de pluie : Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. Ministère des affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. «Planification territoriale et développement durable». 118p.[En format pdf] <http://www.mamrot.gouv.qc.ca>

LAMBERT Y. (2008). « Saint-Jérôme : Un bassin de rétention comme projet de paysage ». Dans *Urbanité*, juin, Dossier : Plein la vue. p.35-37. [En format pdf]. <http://www.ouq.qc.ca/documents/URB2008-06.pdf>

OTTO I. (2009). «Une coulée verte qui gère les eaux pluviales du nouveau quartier des Trois-Rivières». Dans *Mise en œuvre d'une gestion alternative des eaux de pluie : la ville s'adapte à l'inondation avec des espaces plurifonctionnels et des ouvrages à ciel ouvert*. 2e Forum national sur la gestion des eaux pluviales. [En format pdf] 18p. http://www.eauxpluvialesdurables.com/forum_gestion_durable_eaux_pluviales/res/i_otto_quartier_3_rivieres_stains.pdf

PIRE M. (2009). «La création d'espaces publics inondables, comme ponctuation de l'aménagement des 3,5 kilomètres de la voie structurante

RD28P, de Villeteuse à Saint-Denis». Dans Mise en œuvre d'une gestion alternative des eaux de pluie : la ville s'adapte à l'inondation avec des espaces plurifonctionnels et des ouvrages à ciel ouvert. 2e Forum national sur la gestion des eaux pluviales. [En format pdf]. 33p. http://www.eauxpluvialesdurables.com/forum_gestion_durable_eaux_pluviales/res/m_pire_creation_espace_public_inondable.pdf

Groupe de travail régional sur la prise en compte des eaux pluviales à l'échelle des bassins versants (2009). Guide pour la prise en compte des eaux pluviales dans les documents de planifications et d'urbanisme. 81p. [En format pdf].

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. *Guide de gestion des eaux pluviales : Stratégies d'aménagement, principes de conception et pratiques de gestion optimales pour les réseaux de drainage en milieu urbain*. Partie 1. 86p.

Région Rhône et Alpes (2006). Pour la gestion des eaux pluviales : Stratégie et solutions techniques. 30p. [En format pdf]. <http://www.eaurmc.fr/espace-dinformation/guides-acteurs-de-leau/lutter-contre-la-pollution-domestique/gestion-des-eaux-pluviales.html>

Ville de Québec (2011). «L'eau autour de la maison, faire plus avec moins!». 4p. [Consulté en ligne]. www.ville.quebec.qc.ca/environnement

Ideal Connaissance (2009). *2e forum national sur la gestion durable des eaux pluviales*. [En ligne] http://www.eauxpluvialesdurables.com/forum_gestion_durable_eaux_pluviales/co/Edito.html

Ideal Connaissance (2010). 3e forum national sur la gestion durable des eaux pluviales. [En ligne]. <http://www.eauxpluvialesdurables.com/2010/co/Accueil.html>

Agence de l'eau. *Agence de l'eau Rhône-Méditerranée et Corse*. Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. [En ligne]. <http://www.eaurmc.fr/>

18 DIVERSITÉ DES ESPACES PUBLICS

BASSAND M. (2001). *Vivre et créer l'espace publique*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes. 229p.

Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine et Communauté urbaine de Bordeaux (2009). *Espaces publics: Guide de conception des espaces publics communautaires*. Bordeaux: CUB. 235p. [En format pdf]. <http://www.aurba.org/Etudes/Themes/Projet-urbain/Guide-de-conception-des-espaces-publics-communautaires>

London Borough of Richmond Upon Thames. *Public Space Design Guide*. 47 p. [En format pdf]. http://www.richmond.gov.uk/psdg2_4.pdf

Project ofr Public Space. *PPS: Project for Public Space*. [En ligne]. <http://www.pps.org/>. (Consulté le 23 janvier 2012)

19 INDUSTRIE ET GRANDE SURFACE

DRAPEAU C. (2007). L'industrie à l'heure du développement durable: Les stratégies de développement éco-industriel. Document de veille. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. 8p. [En format pdf]. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/strategie_developpement_eco-industriel_kalundborg.pdf

Appel: Réseau éco-entreprise Rhône-Alpes (2010). Zone d'activité: Comment aménager durablement?. 20p. [En format pdf]. http://www.eco-entreprises-appel.com/bdd_documents/rubriques/actions_35_1.pdf

Kalundborg Symbiosis. *Kalundborg Symbiosis is the world's first working industrial symbiosis*. [En ligne]. <http://www.symbiosis.dk/en>. (Consulté le 1 février 2012)

Ville de Sherbrooke (2010). *Parc industriel régional de Sherbrooke :Harmoniser l'établissement d'entreprises industrielles prospères avec la protection d'un milieu naturel fragile tout en développant le tissu social environnant*. Guide d'aménagements. 37p. [En format pdf]. <http://www.ville.sherbrooke.qc.ca/webconcepteurcontent63/000023300000/upload/Guided'amenagement.pdf>

20 CORRIDOR VERT

BENTRUP, G. (2008). *Zones tampons de conservation : lignes directrices pour l'aménagement de zones tampons, de corridors boisés et de trames vertes*. Gen. Tech. Rep. SRS-109. Asheville, NC: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Southern Research Station. 115 p. [En format pdf] http://www.unl.edu/nac/bufferguidelines/docs/GTR-SRS-109_French.pdf

BOUCHER, I. et N. FONTAINE (2010). *La biodiversité et l'urbanisation, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. «Planification territoriale et développement durable», 178 p. [En format pdf]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca>

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. (2010). «Orientation pour pour la préservation de la biodiversité». Dans *SCOT 2030: Agglomération lyonnaise*. p.93-94. [En format pdf]

Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs. (Mise à jour en 2002). «La définition de corridor écologique». Dans Section jeunesse: Le coin de Rafale. [En ligne]. <http://www.mddep.gouv.qc.ca/jeunesse/chronique/2008/0803-corridors-definition.htm>. (Consulté le 24 janvier 2012).

Ministère des Transports du Québec. *Écosystème*. [En ligne]. http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/environnement/gestion_ecologique_vegetation/projets_experimentaux/ecosysteme#vegetation. (Consulté le 24 janvier 2012)

Ontario Association of Landscape Architects. «RED: Reaserch Evolve Design». Dans 2011 Awards. New Directions. [En ligne]. <http://oala.ca/red-research-evolve-design/>. (Consulté le 24 janvier 2012)

19 AGRICULTURE DE PROXIMITÉ

BOUCHER I. (2009). D'agriculture urbaine à urbanisme agricole : Une participation au développement durable, une contribution à la participation alimentaire. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. 7p. [En format pdf]. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/agriculture_urbaine.pdf

BÉLAND, G (2011). «20e ruelle verte dans la Petite-Patrie». Dans Cyberpresse.ca. [En ligne]. <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201105/26/01-4403144-une-20e-ruelle-verte-dans-la-petite-patrie.php>

DUCHEMIN E., WEGMULLER F. & LEGAULT A.-M. (2008). «Urban agriculture : multi-dimensional tools for social development in poor neighbourhoods». Dans Field Actions Science Reports. Vol 1, 15p. [En format pdf]. <http://factsreports.revues.org/113>.

HARVEY R. (2005). «Des jardins urbains, communautaires et biologiques». Dans Le Devoir.com. [En ligne]. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/83797/des-jardins-urbains-communautaires-et-biologiques>

SMITH B. & S. HAID (2004). «The Rural-Urban Connection: Growing Together in Greater Vancouver». Dans Plan. Vol. 44, no°1. p.36-39 [Consulté en format pdf]. http://www.agf.gov.bc.ca/resgmt/st/publications/rural_urban.pdf

Alternatives (2007). Des jardins sur les toits. Guide pour réaliser son jardin alimentaire sur le toit. 80p. [En format pdf]. http://rooftopgardens.ca/files/racines_EN_web_final-1.pdf

Green Alley Competitions (2011). <http://www.greatcity.org/2010/02/08/green-alleys-competition/>

Market to Market. (2004) « Detroit Urban Agriculture ». Iowa Public Television [En ligne]. http://www.iptv.org/mtom/story.cfm/feature/6759/mtom_20041008_3005_feature

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (2010). «Programme pilote d'appui à la multifonctionnalité de l'agriculture». Gouvernement du Québec. 2p. [En format pdf]. <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Formulaires/ProgrMultifonctionnalite.pdf>

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. «Multifonctionnalités de l'agriculture». Gouvernement du Québec. 5p. [En format pdf]. http://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/DeveloppementRegional/Multifonctionnalite/definition_multifonctionnalite.pdf

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. «Multifonctionnalités de l'agriculture : Exemples de projets». Gouvernement du Québec. 2p. [En format pdf]. <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/DeveloppementRegional/Multifonctionnalite/Fiche-exemple.pdf>

Agriurbain. Réseau francophone : Réfléchir l'agriculture urbaine et périurbaine. [En ligne]. <http://agriurbain.ning.com/>. (Consulté le 23 janvier 2012)

Agri-réseau. [En ligne]. <http://www.agrireseau.qc.ca/>. (Consulté le 23 janvier 2012)

Agriculture et agro-alimentaire Canada. [En ligne]. http://www.agr.gc.ca/index_f.php (Consulté le 23 janvier 2012)

Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation. (Mise à jour 2011). «Multifonctionnalité». [En ligne]. <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Productions/developpementregional/Pages/Multifonctionnalite.aspx>

Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation. (Mise à jour 2011). «Programme pilote d'appui à la multifonctionnalité de l'agriculture ». [En ligne]. <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Productions/md/Programmes/Pages/multifonctionnalite.aspx>

Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation. (Mise à jour 2011). «Agrotourisme ». [En ligne]. <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Productions/agrotourisme/Pages/agrotourisme.aspx>

Regroupement des jardins collectifs du Québec : Semer, cultiver et récolter les fruits de la solidarité. [En ligne]. <http://www.rjqc.ca/>



26 STATIONNEMENT

24 MOBILIER URBAIN

27 PLACE PUBLIQUE

200m

200m

- 22 Implantation et gabarit
- 23 Sécurité
- 24 Mobilier urbain
- 25 Éclairage
- 26 Stationnement
- 27 Place publique
- 28 Conditions hivernales



25 ÉCLAIRAGE

23 SÉCURITÉ

22 IMPLANTATION ET GABARIT



/22 IMPLANTATION ET GABARIT

L'apport de l'architecture pour la qualité de l'espace villageois ou urbain est primordial. L'implantation et le gabarit des immeubles le long de la voie déterminent grandement le caractère de celle-ci et l'encadrement qui permet d'animer l'espace et de procurer un sentiment de sécurité. De fait, un bâti de petit gabarit implanté à une grande distance de la voie donne l'impression d'un espace désert, tandis qu'un bâti en hauteur le long d'une voie étroite laisse une impression inconfortable de vertige. Ainsi, tout est une question de proportions et de rapport entre le bâti et l'espace de la rue. Il est à noter que, le manque d'encadrement bâti peut être comblé par une importante présence de végétation afin de procurer le confort aux piétons face aux conditions de la météo (vent, soleil, intempéries, neige, etc.), ainsi qu'aux automobilistes.

> CONSTATS

- Manque d'encadrement et d'animation de la voie publique
- Rues peu conviviales et invitantes pour la marche (inconfort visuel, inconfort climatique, insécurité, etc.)
- Installations qui favorisent un accroissement de la vitesse de transit automobile

> SOLUTIONS

- Concevoir des rues conviviales (trottoir large, encadrement bâti ou végétal, animation, mobilier et luminaire adapté, etc.) qui invitent à la marche plus qu'à la voiture
- Favoriser des façades animées plutôt que des façades aveugles
- Limiter les marges de recul
- Favoriser la mixité bâtie
- Prévoir des espaces de stationnements sur rue

À VOIR AUSSI...

- Coeur Villageois 07
- Rue principale 08
- Boulevard 09
- Patrimoine 10
- Nouveau lotissement 13
- Développement orienté sur les déplacements 14
- Quartier viable 15
- Sécurité 23
- Place publique 27



EXEMPLES D'ENCADREMENT DE LA VOIE EN MILIEU URBANISÉ



Une rue avec une voie de circulation dans chaque sens peut prendre des formes variées selon la manière dont le bâti y est implanté et selon la hauteur du bâti. Ainsi, elle peut devenir une rue résidentielle ou une rue commerciale/avenue du centre-ville. À chaque typologie de voie de circulation correspond un type d'encadrement bâti ou végétal qui est idéal pour rendre cette voie viable et sécuritaire pour tous les utilisateurs.

PRISE EN COMPTE DES RAPPORTS D'ÉCHELLE DU BÂTI ET DU VÉGÉTAL DANS LA CONCEPTION DES RUES



/23 SÉCURITÉ

La cohabitation des divers utilisateurs des axes routiers devrait être prise en compte dans la conception des quartiers. Plusieurs moyens peuvent être utilisés pour favoriser le piéton et le cycliste dans la conception des artères. La hiérarchisation du système routier permet aussi une meilleure compréhension et une meilleure cohabitation.

> CONSTATS

- Prédominance de la voiture
- Typologie des voies de circulation ambiguë (rue et boulevard traités de la même manière)
- Largeur excessive des voies de circulation et configuration en ligne droite (vitesse de transit favorisée)
- Absence d'installation adéquate pour le piéton, créant de l'insécurité et de l'inconfort (ex. : trottoir et mobilier urbain)
- Uniformité dans le traitement de la rue (texture et dénivellation)

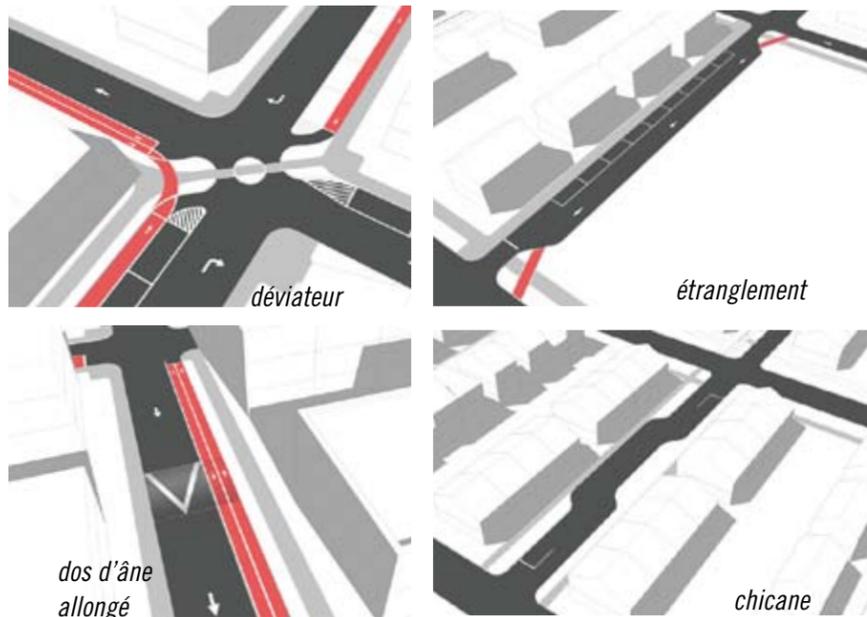
À VOIR AUSSI...

- Aménagements paysagers 06
- Boulevard 09
- Nouveau lotissement 13
- Développement orienté sur les déplacements 14
- Quartier viable 15
- Mobilier urbain 24

> SOLUTIONS

- Concevoir un réseau viaire hiérarchisé comprenant une variété de types de voies qui permettent une coexistence de la voiture, des piétons et des vélos (ex. : rue partagée, rue à sens unique, boulevard, avenue, ruelle, etc.)
- Concevoir des installations sécuritaires pour le piéton et le vélo (espaces protégés et dédiés)
- Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation (*traffic calming*) pour diminuer la vitesse de circulation
- Concevoir la rue comme une extension de la place publique
- Utiliser des textures au sol et des dénivellations permettant de réduire la vitesse de déplacement des automobilistes
- Porter une attention aux intersections pour favoriser les traversées piétonnes

EXEMPLES DE MESURES D'ATTÉNUATION DE LA CIRCULATION



Les mesures d'atténuation impliquent des déviations des voies de circulation et/ou trottoirs ou des obstacles visant à réduire la vitesse de circulation des automobilistes.



Rue verte, Portland, Oregon : <http://pruned.blogspot.com/2008/02/hyperlocalizing-hydrology-in-post.html>

L'aménagement de trottoirs séparés de la rue par une bande végétalisée est davantage sécuritaire et confortable pour les piétons. En plus de donner aux piétons une protection, les arbres créent une voûte donnant l'impression d'un tunnel qui tend à faire ralentir les automobilistes.

Arbres matures encadrant la voie

Stationnement sur rue

Bande plantée en bordure du trottoir

Trottoir large

Rétrécissement de la voie à l'intersection



Living Street, Chelsea, Grande-Bretagne
<http://pavingexpert.com/news210.htm>



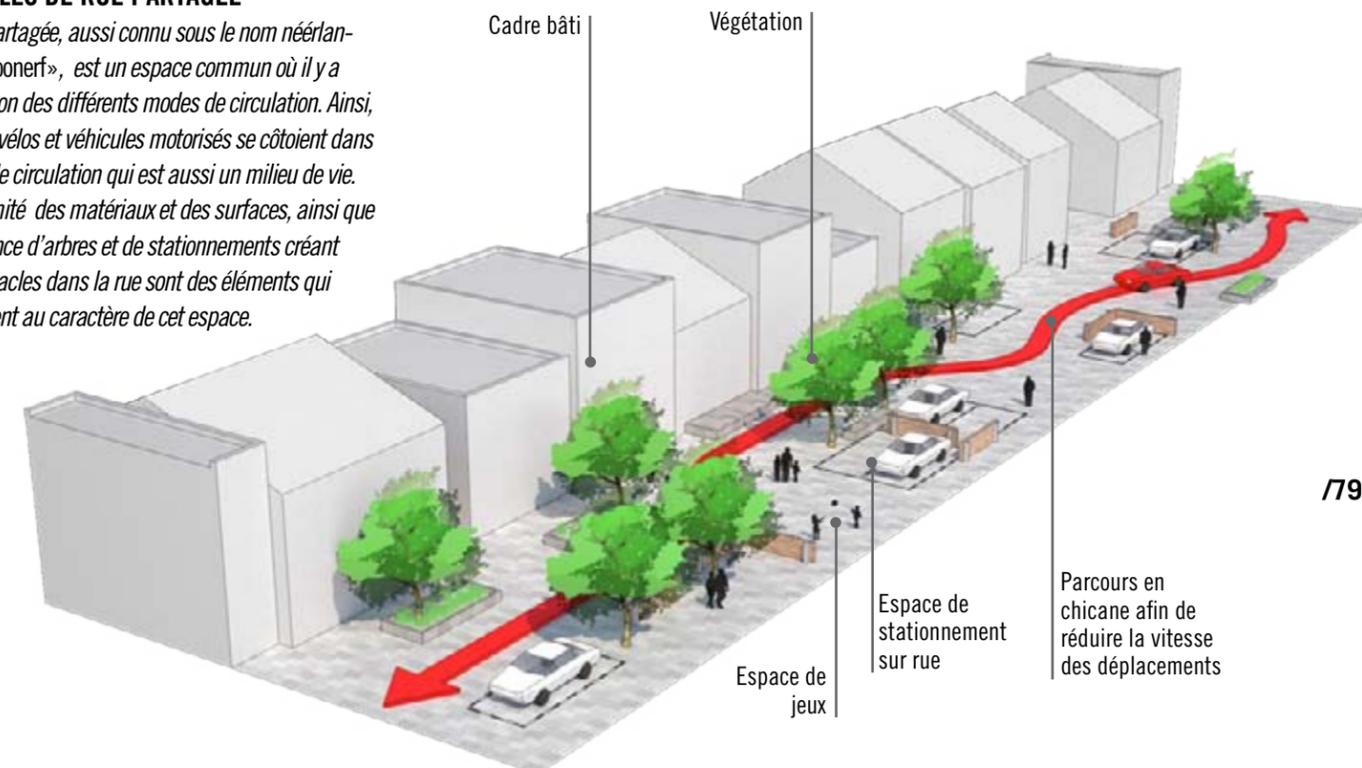
rue Richelieu, Chambly, Québec
N. Fontaine. Aménagement et écomobilité (2011)



New Road, Brington, Grande-Bretagne
Gehl Architects, <http://gehlcitiesforpeople.dk/2010/06/20/shared-space-for-real/>

EXEMPLES DE RUE PARTAGÉE

La rue partagée, aussi connu sous le nom néerlandais «woonerf», est un espace commun où il y a intégration des différents modes de circulation. Ainsi, piétons, vélos et véhicules motorisés se côtoient dans un lieu de circulation qui est aussi un milieu de vie. L'uniformité des matériaux et des surfaces, ainsi que la présence d'arbres et de stationnements créant des obstacles dans la rue sont des éléments qui participent au caractère de cet espace.



/24 MOBILIER URBAIN

La multiplicité des objets présents sur l'espace public est symptomatique du manque de planification globale du mobilier urbain. Ce mobilier doit être cohérent avec le milieu où il est implanté, viser une réduction de l'encombrement de l'espace et être distinctif afin de participer à la signature et l'identité locale. Il est important de mettre l'emphase sur la durabilité et la qualité des installations. Le choix de matériaux durables tels que le métal ou le bois est prioritaire.

> CONSTATS

- Encombrement et monotonie de l'espace public causés par la multiplicité des objets installés en bordure des rues (poubelle, banc, lampadaire, support à vélo, parcour-mètre, abribus, fontaine, feu de circulation, panneau de signalisation, etc.)
- Mobilier à fonction unique, absence d'esthétisme et d'unité ne donnant pas un caractère identitaire à la rue/ place
- Absence d'installation adaptée à la période hivernale
- Mobilier peu adapté à l'échelle humaine
- Courte durée de vie

> SOLUTIONS

- Concevoir le mobilier urbain de manière cohérente avec le milieu, sans le surcharger
- Concevoir un mobilier qui reste en place durant la période hivernale
- Voir à la pérennité des installations (choix des matériaux)
- Concevoir du mobilier urbain regroupant plusieurs fonctions afin d'en limiter la quantité
- Opter pour un mobilier urbain distinctif participant à la signature et à l'identité du milieu de vie

Bancs sur le Highline,
New York, É.-U.



Support à vélo
Promenade Samuel-De
Champlain, Québec



Conteneur à déchets

Bancs sur le Highline,
New York, É.-U.

gauche : Abri pour vélo, Montréal, Québec
droite : Pocket Park, New York, É.-U.



À VOIR AUSSI...

- Rue principale 08
- Boulevard 09
- Diversité des espaces publics 18
- Sécurité 23
- Éclairage 25
- Stationnement 26
- Place publique 27
- Conditions hivernales 28



/25 ÉCLAIRAGE

Trop longtemps, des appareils d'éclairage standardisés sans égard au milieu, sans considération à la pollution lumineuse ou sans contrôle de l'impact dans le paysage nocturne ont été installés. Les nouvelles stratégies d'éclairage permettent la mise en place d'appareils dédiés aux tâches pour lesquelles ils sont implantés. Ainsi, les mats de plusieurs mètres de hauteur sont remplacés par des appareils de qualité intégrés au mobilier urbain, aux bandes de plantation et orientés pour le confort des piétons.

> CONSTATS

- Surabondance des divers types d'appareils d'éclairage, créant de la pollution lumineuse et encombrant l'espace
- Appareils surdimensionnés par rapport à l'échelle humaine (ex. : lampadaires autoroutiers)
- Multiplication des appareils d'éclairage sur l'espace public
- Intensité lumineuse éblouissante ou nuisible de certains appareils
- Éclairage produit durant la nuit entière sans véritable fonction

> SOLUTIONS

- Mettre en place une réglementation sur l'éclairage pour lutter contre la pollution lumineuse
- Concevoir des systèmes d'éclairage efficaces et dirigés vers les surfaces à éclairer uniquement pour éviter les problèmes d'éblouissement, de lumière intrusive ou d'éclairage inutile vers le ciel
- Installer des luminaires adaptés à l'échelle humaine et qui répondent aux besoins réels
- Installer des appareils moins énergivores et dont l'intensité lumineuse est moindre (ex. : lampes au sodium ou LED)
- Installer des détecteurs de mouvements permettant d'activer l'éclairage lorsque nécessaire
- Utiliser la végétation pour contrôler l'éblouissement indirect
- Intégrer les dispositifs d'éclairage au mobilier urbain et autres équipements déjà présents sur l'espace public

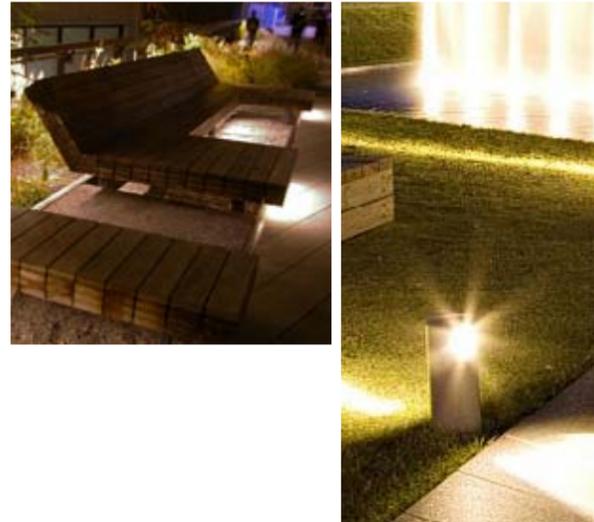
À VOIR AUSSI...

- Affichage 05
- Rue principale 08
- Boulevard 09
- Mise en lumière 12
- Stationnement 26
- Place publique 27

OUTILS

- Réglementation municipale
- Réserve internationale du ciel étoilé du Mont-Mégantic

EXEMPLES D'APPAREILS LUMINEUX INTÉGRÉS



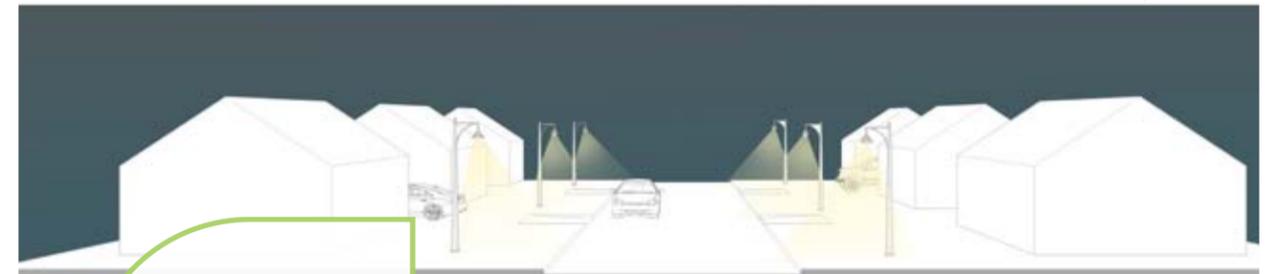
zone a : Pollution lumineuse (au-delà de la ligne d'horizon)
zone b : Éclairage éblouissant (15° sous l'horizon)
zone c : Éclairage utile (75°)

ÉCLAIRAGE DANS UNE RUE RÉSIDENIELLE



Éclairage dans une rue résidentielle typique : Lumière qui se dirige inutilement vers le ciel, large spectre de certains types d'appareils qui éclairent plus que nécessaire.

Éclairage dans une rue résidentielle : Éclairage orienté vers le bas et limité à la surface nécessaire.



PENSER DURABLE Utiliser des appareils qui détectent les mouvements pour éviter qu'ils éclairent inutilement durant toute la nuit.

PENSER DURABLE Utiliser des appareils munis d'ampoules moins énergivores et dont l'intensité lumineuse est réduite.



Éclairage d'un stationnement de centre commercial typique : Appareils de type autoroutier qui éclairent de plus grandes surfaces que nécessaire, surabondance d'appareils.

Éclairage d'un stationnement : Éclairage limité à la surface nécessaire, éclairage approprié pour les piétons



ÉCLAIRAGE DANS UNE AIRE DE STATIONNEMENT COMMERCIALE



/26 STATIONNEMENT

La présence des espaces de stationnement dans le paysage est importante. En plus de créer des vides dans la trame bâtie, ces espaces contribuent à l'augmentation des îlots de chaleur et à l'imperméabilisation du sol. La localisation de ces espaces à l'arrière des bâtiments peut favoriser l'encadrement de la voie, alors que les choix de revêtement de surface ont un grand impact environnemental. Le partage de ces espaces entre plusieurs fonctions complémentaires peut aussi réduire le nombre de cases de stationnement.

> CONSTATS

- Abondance des espaces de stationnement qui participent à la création d'îlot de chaleur
- Stationnements directement en façade des bâtiments commerciaux et industriels (ne contribuent pas à l'encadrement de la voie publique)
- Espaces de stationnement monofonctionnels et de taille démesurée, mal intégrés à l'environnement
- Uniformité dans le traitement du stationnement (texture, éclairage)
- Surfaces entièrement imperméables

> SOLUTIONS

- Favoriser le stationnement sur rue et le stationnement partagé entre les divers occupants
- Réduire la taille des cases de stationnement
- Réserver des cases de stationnement pour les petits véhicules, les véhicules écoénergétiques et les vélos
- Concevoir des stationnements qui ont des usages variés (place publique, marché, etc.)
- Implanter les espaces de stationnement sur le côté ou à l'arrière des bâtiments, plutôt qu'en façade
- Concevoir des espaces de stationnement plantés avec une surface davantage perméable (biorétention)

À VOIR AUSSI...

- Cœur villageois 07
- Boulevard 09
- Gestion des eaux de pluie 17
- Industrie et grande surface 19
- Implantation et gabarit 22
- Éclairage 25
- Place publique 27
- Conditions hivernales 28

OUTILS

Réglementation municipale

PENSER DURABLE Intégrer des bornes de chargement des véhicules électriques



Bornes de recharge électrique, station de métro Montmorency, Montréal. Alarie Photo. <http://www.courrierlaval.com/Actualites/2011-10-17/article-2779692/Covoiturage-branche%3A-c%26rsquo%3Best-parti/1>



À l'intérieur de l'îlot central du technopôle Angus à Montréal, on retrouve des stationnements «verts» aménagés avec des surfaces perméables. Saule d'osier : <http://ruemasson.com/p=3536>

DIVERS EXEMPLES D'AIRE DE STATIONNEMENT

Aménagement d'un stationnement vert avec système de biorétention au complexe municipal de Mont-Saint-Hilaire



photo: Option aménagement

Végétation qui permet l'assainissement et la filtration des eaux de ruissellement



photo: Option aménagement

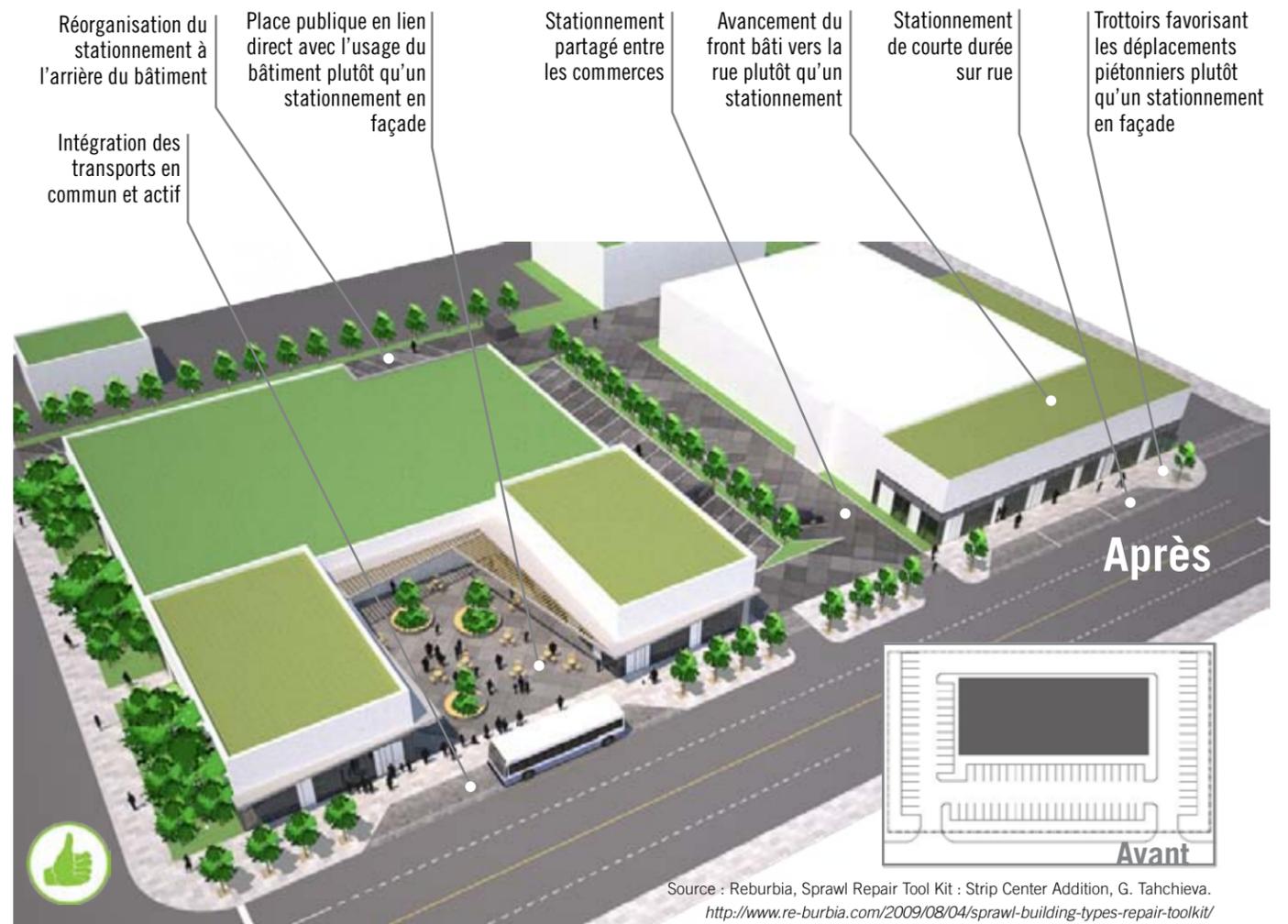
Absence de bordure pour faciliter l'écoulement des eaux vers les fossés capteurs



<http://www.fihq.qc.ca/media/Systemedebiorretention-MelanieGlorieux.pdf>

Fossé aménagé pour récolter les eaux de pluie

EXEMPLES D'UNE AIRE DE STATIONNEMENT AVEC SYSTÈME DE BIORÉTENTION À LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE



Source : Reburbia, Sprawl Repair Tool Kit : Strip Center Addition, G. Tahchieva. <http://www.re-burbia.com/2009/08/04/sprawl-building-types-repair-toolkit/>

EXEMPLES DE RÉAMÉNAGEMENT D'UNE AIRE DE STATIONNEMENT ENTRE DEUX COMMERCES EXISTANTS



127

PLACE PUBLIQUE

Les places publiques sont des milieux de vie privilégiés. Aménagés de façon flexible, ces espaces peuvent être occupés par diverses activités, au gré des saisons. Il existe une corrélation directe entre la vocation d'un site, son utilisation et le cadre bâti; la place publique est le lien entre ces composantes. De fait, pour obtenir une place publique fonctionnelle il est nécessaire d'avoir une certaine densité bâtie. Par ailleurs, il est primordial de créer des espaces de qualité où un design novateur fait appel au sentiment d'appartenance de la population.

> CONSTATS

- Place mal encadrée et mal définie
- Manque ou absence d'interaction avec les bâtiments voisins
- Place peu accessible à pied ou en vélo ou perdue à travers les installations conçues pour l'automobile
- Espaces peu adaptables et réversibles
- Espaces peu aménagés, sans identité et difficiles à s'approprier

> SOLUTIONS

- Inscrire la place au cœur d'un quartier et la rendre accessible à pied ou en vélo
- Favoriser un encadrement bâti et une interaction directe avec l'architecture
- Concevoir un espace qui peut s'adapter à divers types d'activités
- Aménager la place avec une variété de matériaux/ végétation/mobilier afin de l'enrichir
- Faire en sorte que la place reflète l'identité/caractère du lieu/communauté
- Planifier des places variées : différentes configurations, différentes tailles, différentes fonctions, etc.
- Concevoir des espaces où le centre est dégagé afin d'augmenter la flexibilité du lieu
- Utiliser des matériaux riches et variés

À VOIR AUSSI...

- Coeur villageois 07
- Quartier viable 15
- Gestion des eaux de pluie 17
- Diversité des espaces publics 18
- Éclairage 21
- Implantation et gabarit 22
- Mobilier urbain 24
- Éclairage 25

OUTILS

Concours de design

Large espace ouvert, plat et pavé qui s'adapte à diverses activités comme des spectacles



Place du Marché, Shawinigan
photo: Stéphane Daoust, 2011

EXEMPLE DE PLACE PUBLIQUE MULTIFONCTIONNELLE



Photo: Ville de Joliette
<http://www.ville.joliette.qc.ca/index.jsp?p=90>

Place Bourget, Joliette, 2009

EXEMPLE DE PLACE PUBLIQUE INTÉGRÉE AU QUARTIER



L'UTILISATION DE MATÉRIAUX RICHES ET VARIÉS PERMET DE CRÉER DES AMBIANCES DIVERSIFIÉES



/28 CONDITIONS HIVERNALES

L'aménagement de nos milieux de vie doit répondre aux impératifs locaux. La prise en compte des conditions et des activités hivernales et du confort peut permettre l'appropriation des espaces publics à l'année et même offrir un pouvoir d'attraction pour certains villages.

> CONSTATS

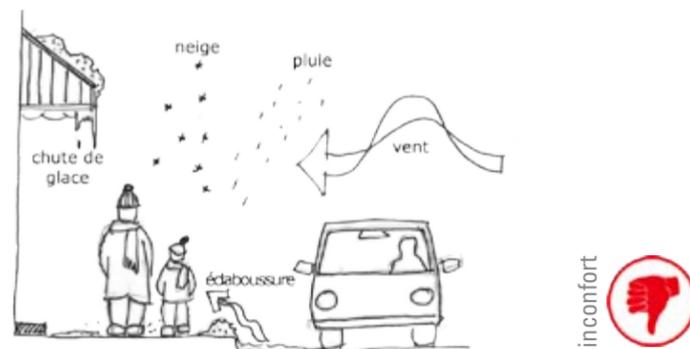
- Aménagement de la rue conçu en fonction de l'été et des dimensions de l'équipement d'entretien
- Mobilier urbain prévu uniquement pour l'été, enlevé pour l'hiver
- Absence d'endroit protégé extérieur (vent/précipitations)
- Manque d'espaces animés/aménagés pour profiter de l'hiver
- Présence de corridor de vent créant des inconforts

> SOLUTIONS

- Aménager des rues qui sont conviviales à l'année (quatre saisons)
- Aménager des espaces publics (quatre saisons) avec des zones protégées qui peuvent recevoir des activités variées ou temporaires
 - + patinoire
 - + sentier (ski, raquette, patin)
 - + labyrinthe de glace
- Prévoir des espaces pouvant recevoir la tenue d'événements d'hiver (ex. : Carnaval, hôtel de glace, course de chiens de traîneaux, course en raquettes, etc.)
- Concevoir un mobilier qui reste en place à l'année (quatre saisons)
- À plus grande échelle, créer des corridors blancs continus permettant la pratique des sports hivernaux
- Planifier l'implantation du bâti en fonction des vents dominants

À VOIR AUSSI...

- Rue principale 08
- Diversité des espaces publics 18
- Sécurité 23
- Mobilier urbain 24
- Stationnement 26
- Place publique 27



L'élargissement du trottoir, l'ajout d'une bande de végétation, le stationnement sur rue, la construction d'une rue avec un dévers inversé sont autant de solutions qui permettent de rendre les trottoirs plus confortables en hiver.



L'ajout d'arbres, de bosquets ou d'une butte peut permettre de créer des endroits protégés du vent.



L'aménagement de parcs et de sentiers utilisables à l'année devient essentiel pour créer des milieux durables. Les pistes de raquette et de patin aménagés, ainsi que les abris qui les accompagnent sont d'un grand intérêt.



Installation temporaire pour les artisans locaux ou des villages de Noël créant de l'animation.



Cet abri tempéré du Réseau de transport de la Capitale est un exemple de mobilier urbain adapté aux conditions hivernales.

NOTES

A rectangular page with a tab on the top left corner. The page is filled with horizontal dashed lines for writing.

A rectangular page with a tab on the top right corner. The page is filled with horizontal dashed lines for writing.

RÉFÉRENCES ET RESSOURCES

/04 RUE ET PLACE PUBLIQUE

22 GABARIT ET IMPLANTATION

BROWN G.Z. & M. De KAY (2001). Sun, Wind and Light: Architectural Design Strategies. 2e Édition. New York: John Wiley & Sons, Inc. 382p

HADJ-HAMOU D. (2010). «Le rue idéale, un espace pour tous». Dans *Urbanité*. Été. p.42-45 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Ete2010.pdf

23 SÉCURITÉ

ARMAND M.-H. et A. ROCHETTE (2011). «Réaménager la ville, un quartier à la fois : L'initiative Quartiers verts, actifs et en santé». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.33-37 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

BOUCHER I. (2005). Une nouvelle façon de concevoir les voies de circulation. Conçu pour le Ministère des Affaires municipales, du Sport et du loisir. 4p. [En format pdf]. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observation_municipal/veille/nouvelle_facon_concevoir_voies_circulation.pdf

BOUCHER I. et N. FONTAINE (2011). *Aménagement et écomobilité : Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Conçu pour le Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. [En format pdf]. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/amenagement_ecomobile.pdf

FONTAINE N. (2012). «La rue complète : accessibilité universelle qui fait du chemin». Dans *Urbanité*. Dossier Milieux accessibles. Printemps. p.18-20. [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Printemps_2012.pdf

GEHL J. (2011). «La vie, l'espace, les bâtiments- dans cet ordre». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.28-29 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

HAMILTON-BAILLIE B. (2011). «Pratiques émergentes pour concilier les gens, les espaces et la circulation». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.23-26 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P. (2011). «L'importance des détails». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.38 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P. (2011). «La rue raconte une histoire». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.39 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P. (2010). «Différentes formes de partage de l'espace public». *Colloque 2010: Aménagez vos transports*. Fondation rue principale. Atelier 2: Comment aménager la rue afin d'assurer une meilleure cohabitation des divers usagers?. Coll. B. Hamilton-Baillie. 33p. [En format pdf]. <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/fr/colloques/precedent/>

LACASSE P., GUIDON S.-M. & HORNY C. (2011). «Quand la rue redevient espace public». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.21-22 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P., GUIDON S.-M. & HORNY C. (2011). «12 critères de qualité de l'espace piéton». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. p.30 [Consulté en pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LACASSE P., GUIDON S.-M. & HORNY C. (2011). «La ville à la hauteur des yeux». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. P.31 [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

LEWIS P. (2011). «La rue appartient aussi aux jeunes». Dans *Urbanité*. Dossier la rue. Hiver. P.40-41. [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf

POTTER J. (2011). «Darby Street shared space Open». Dans Boffa Miskell News. Issue no°26, hiver. P.4. [En format pdf]. <http://www.boffamiskell.co.nz/news/downloads/Boffa-Miskell-Newsletter-26.pdf>

Comité populaire Saint-Jean-Baptiste. *Rue partagée: tous les documents*. [En ligne]. <http://www.compop.net/rue>. (Consulté le 12 décembre 2011)

La Fondation Rues principales (2008). «Intégration du vélo dans nos milieux». Fiche-conseil, no°10. 4p. [En format pdf]. <http://www.fondation-ruesprincipales.qc.ca/fr/publications/fiches-conseils-rues-principales/>

La Fondation Rues principales (2008). «Aménager des rues conviviales». Fiche-conseil, no°18. 4p. [En format pdf]. <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/fr/publications/fiches-conseils-rues-principales/>

Street Film.org. *Moving beyond the Automobile*. [En ligne]. <http://www.streetfilms.org/moving-beyond-the-automobile/> (consulté le 12 décembre 2011)

Vivre en ville (2010). La sécurité routière : Prioriser les environnements favorables. Mémoire présenté à Commission des transports et de l'environnement. 19p. [En format pdf].

24 MOBILIER URBAIN

TUAL B. (2011). «Ville: Milieux de vie». Dossier Spécial: Mobilier urbain. ÉGOdesign. [En ligne] http://www.egodesign.ca/fr/article.php?article_id=390

(2011). «Meubler le dehors». Dans Magazine Continuité. No°128.

Équiparc. Equiparc: Manufacturier de mobilier urbain depuis 1982. [En ligne]. <http://www.equiparc.com/Home.html> (Consulté le 31 janvier 2012)

25 ÉCLAIRAGE

BESSIÈRE L. «Quartiers lumières : Conception et scénographie lumière». [En ligne]. <http://www.quartierslumieres.com/pl.htm>

BOUCHER I. (2005). «Pollution lumineuse et urbanisme lumière». Dans Réseau de Vieille intégrée sur les politiques publiques. Clip no° 5040. 6p. [En format word].

LEGRIS C. (2008). *Protection du ciel étoilé: Patrimoine paysager, naturel, culturel et scientifique*. Mémoire en consultation publique au Ministère de la Culture, des Communications et de la condition féminine. 18p. [En format pdf]. http://www.mcccf.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/consultation-publique/memoires/sh_ASTRO.pdf

LE GUÉ A. (2009). «Réserve Starlight». Dans Starlight: A Common Heritage the Right to Starlight. 36p. [En format pdf]. <http://www.starlight2007.net/pdf/ReserveStarlightfr.pdf>

LE GUÉ A. (2009). «Un nouveau concept de réserve pour tous les paysages: La Réserve Starlight». Dans Licorress: 3e congrès pour la protection du ciel et de l'environnement nocturne. [En format pdf]. http://astrosurf.com/licorress/Congres09/Commission-Amenagement-du-territoire/AT5-Licorress-Reserve-Starlight_A_Legue.pdf

LONGCORE T. & C. RICH (2004). «Ecological Light Pollution». Dans Frontiers in Ecology and the Environment. Vol. 2, no°4. p.191-198. [En format pdf]. <http://www.urbanwildlands.org/Resources/LongcoreRich2004.pdf>

RICHARD S. G. (2008). «Health Effects of Light at Night». International Dark-sky Association. 7p.

Association Nationale pour la Protection du Ciel et de l'Environnement Nocturne. «ANPCEN: Préservons la nuit». France. [En ligne]. http://www.anpcen.fr/WD140AWP/WD140Awp.exe/CONNECT/ANPCEN_site14?_WWRE-FERER_=&_WWNATION_=5

Astrolab du Parc National du Mont Mégantic (2008). «Conseils et directives pour l'éclairage extérieur». Ville de Sherbrooke. 2p. [En format pdf]. http://astrolab-parc-national-mont-megantic.org/fr/pollution_lumineuse.centre_documentation.nos_documents_sensibilisation.htm

Astrolab du Parc National du Mont Mégantic (2006). «Guide pratique de l'éclairage: Pour réduire la pollution lumineuse et le gaspillage d'énergie». 20 p. [En format pdf]. http://astrolab-parc-national-mont-megantic.org/fr/pollution_lumineuse.centre_documentation.nos_documents_tech-niques.htm

Astrolab du Parc National du Mont Mégantic (2006). «Guide technique et réglementaire sur l'éclairage extérieur». 62 p. [En format pdf]. http://astrolab-parc-national-mont-megantic.org/fr/pollution_lumineuse.centre_documentation.nos_documents_tech-niques.htm

Astrolab du Parc National du Mont Mégantic (2006). «Le Projet de lutte contre la pollution lumineuse». Dépliant destiné aux MRC du Granit et du Haut Saint-François. 4p. [En format pdf]. http://www.astrolab-parc-national-mont-megantic.org/files/ssparagraph_f23736694/depliant_lutte_pollution_lumineuse_2006.pdf

Astrolab du Parc National du Mont Mégantic (2003). «Plan d'action : Projet de lutte contre la pollution lumineuse dans la région de Mont-Mégantic». Version 2. 29p. [En format pdf]. http://www.astrolab-parc-national-mont-megantic.org/files/ssparagraph/f75983594/2003_08_plan_d_action_version2.pdf

Astrolab du Parc National du Mont Mégantic. «Pollution Lumineuse». Dans Site de la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic. [En ligne]. http://www.astrolab-parc-national-mont-megantic.org/fr/pollution_lumineuse.htm

Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs. (Mise à jour en 2008). «La pollution lumineuse: Mettons les choses au clair!». Dans Section jeunesse: Le coin de Rafale. [En ligne]. <http://www.mddep.gouv.qc.ca/jeunesse/chronique/2005/0503-pollution-lum.htm>

Réserve internationale de Ciel étoilé du Mont-Mégantic. «La lumière: une forme de pollution?». 37 p. [En format ppt]

Réserve internationale de Ciel étoilé du Mont-Mégantic. «Projet de lutte contre la pollution lumineuse dans la région de Mont-Mégantic». 36p. [En format ppt].

Réserve internationale de Ciel étoilé du Mont-Mégantic. «Comment limiter la pollution lumineuse: Quelques notions pratiques d'éclairage». 37p. [En format ppt].

Paysage estrien (2009). Fiche «Éclairage». Paysage du Québec: Manuel des bonnes pratiques

26 STATIONNEMENT

BÉLANGER M. (2009). «Réduire l'impact de l'automobile grâce au partage des espaces de stationnement». Dans *Urbanité*. printemps. p.48-50. [En format pdf]. http://www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite_Printemps_2009.pdf

GLORIEUX M. (2011). *Stationnement municipal à Mont Saint-Hilaire avec système de biorétention*. 6e forum pour l'environnement: Pour l'environnement... pensons au verdissement!.. 15 p. [En format pdf]. <http://www.fihq.qc.ca/medias/D1.1.33B.pdf>

GLORIEUX M. (2010). *Gestion de l'eau de pluie en milieu urbain : Intégration des arbres dans le système de biorétention*. Mémoire de maîtrise en Génie. École des technologies supérieures de Université du Québec à Montréal. 127p. [En format pdf]. http://espace.etsmtl.ca/641/1/GLORIEUX_M%C3%A9lanie.pdf

ST-AMOUR S. (2011). «Covoiturage branché: c'est parti». Dans *Courrier Laval*. [En ligne]. <http://www.courrierlaval.com/Actualites/2011-10-17/article-2779692/Covoiturage-branche%3A-c%26rsquo%3Best-parti/1>

TAHCHIEVA G. (2010). «Urban Sprawl Repair Kit: Repairing The Urban Fabric». Dans *Reb-Urbia : A Suburban Design Competition*. [En ligne] <http://inhabitat.com/urban-sprawl-repair-kit-offers-simple-plans-to-fix-suburbia/>

(2011). «Un stationnement vert pour mieux gérer les eaux de ruissellement». Dans *Élites Magazine*. v.2, no^o2. p.23.

(2010). «Mont Saint-Hilaire : Stationnement municipal vert». *URBA*. Union des municipalités du Québec. mai-juin, vol 31, no^o2. p.37. [En format pdf]. http://www.umq.qc.ca/uploads/files/magazine_urba/urba_vol31no2.pdf

27 PLACE PUBLIQUE

BEAUDET A. (2011). «Visite virtuelle de la Place Bourget à Joliette» Dans *L'Action.com*. [En ligne]. <http://www.laction.com/Actualites/MRC-Joliette/2011-10-07/article-2769564/Visite-virtuelle-de-la-place-Bourget-a-Joliette/1> . (Consulté le 1 février 2012)

VEILLETTE G. (2011). «Shawinigan: La place du Marché inaugurée». Dans *Le Nouvelliste*. Cyberpresse.ca. [En ligne] <http://www.cyberpresse.ca/le-nouveliste/vie-regionale/centre-de-la-mauricie/201106/17/01-4410024-shawinigan-la-place-du-marche-est-inauguree.php>. (Consulté le 9 janvier 2012)

Société de développement du Centre-ville de Joliette. *Société de développement du Centre-ville de Joliette*. [En ligne]. http://www.centreville-dejoliette.qc.ca/_commerce/cat/tri_nom/lettre/B. (Consulté le 12 février 2012).

Ville de Joliette. *Ville de Joliette: Nature, travaille, culture*. [En ligne]. <http://www.ville.joliette.qc.ca/index.jsp?p=90>. (Consulté le 12 février 2012).

Ville de Shawinigan. *Ville de Shawinigan*. [En ligne]. <http://www.shawinigan.ca/>. (Consulté le 9 janvier 2012).

28 CONDITIONS HIVERNALES

BERTHOD C. (2011). « Modération de la circulation en condition hivernale ». Colloque annuel 2011 de Rue Principale. Ministère du Transport du Québec. 21p. [Consulté en format pdf] <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/media/misc/File/Colloque%202011/MTQ.pdf>

BILODEAU N. (2011). « Comment se réappropriier l'espace urbain l'hiver en favorisant des activités sociales, récréatives et culturelles riches et diversifiées ». Colloque annuel 2011 de Rue Principale. Kino-Québec. 19p. [Consulté en format pdf] http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/media/misc/File/Colloque%202011/Plaisirs_dhiver_28-09-11_VF.pdf

COLEMAN P. (2011). « Planning and Design for the Winter City! ». Colloque annuel 2011 de Rue Principale. Michigan: Winter Cities Institute. 58p. [Consulté en format pdf] http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/media/misc/File/Colloque%202011/PM.fondation%20rue%20principales_2.pdf

COLEMAN P. J. (2009). « Pedestrian Mobility in Winter». Vancouver: Physical Activity Strategy. 5p. Colloque annuel 2011 de Rue Principale. [Consulté en format pdf] http://www.physicalactivitystrategy.ca/pdfs/BEAT/Pedestrian_Mobility_Winter.pdf

DION J. (2011). « Vivre sa ville l'hiver: Critères de conception et d'adaptation de quartiers durables ». Colloque annuel 2011 de Rue Principale. Société canadienne d'hypothèques et de logements . 37p. [Consulté en format pdf]. <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/media/misc/File/Colloque%202011/SCHL.pdf>

GAGNON J. (2011). « Village sur glace de Roberval ». Colloque annuel 2011 de Rue Principale. Ville de Roberval . 47p. [En format pdf]. <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/media/misc/File/Colloque%202011/Village-sur-glace-2.pdf>

JAQUARD A. (2011). « Vivre sa ville l'hiver ». Colloque annuel 2011 de Rue Principale. Suisse: Infrastructure communale. 35p. [En format pdf]. <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/media/misc/File/Colloque%202011/Vivre-sa-ville-lhiver-Suisse.pdf>

LEFEVRE D. (2011). « Avons-nous de vraies villes d'hiver au Québec ? ». Colloque annuel 2011 de Rue Principale. Groupe Rousseau Lefebvre. 27p. [En format pdf]. <http://www.fondationruesprincipales.qc.ca/media/misc/File/Colloque%202011/GRL%20-%20Présentation-red.pdf>

McGUIRE R. (2009). «Winter Cities Guidelines and Snow Policies ». Vancouver: Physical Activity Strategy. [En format pdf]. <http://www.physicalactivitystrategy.ca/pdfs/BEAT/Winter%20City%20Guidelines%20and%20Snow%20Policies.pdf>

Winter Cities Institute. *Winter Cities Institue*. [En ligne]. <http://www.wintercities.com/>. (Consulté le 12 décembre 2012)

APPROCHES ET OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Cette section s'attarde aux divers outils et aux différentes approches utilisés en urbanisme, en design urbain, en architecture du paysage ou en architecture lors de l'élaboration d'un projet. Il s'agit davantage d'une liste de possibilités, exposant avec une courte description celles qui sont le plus souvent employées, que d'une recherche exhaustive.

Dans un premier temps, il est question des outils réglementaires, autant normatifs que qualitatifs, aidant à la prise en charge et à la planification des territoires à diverses échelles. Par la suite, certaines des approches utilisées pour la réflexion et l'élaboration de projet de design urbain, d'architecture du paysage ou d'architecture seront présentées.

/01 OUTILS RÉGLEMENTAIRES, NORMATIFS ET DISCRÉTIONNAIRES

98-99

*Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)
Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)
Programme particulier d'urbanisme (PPU)
Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)
Zonage*

OUTILS D'ANALYSE, DE DESIGN ET DE PRÉSENTATION

100-103

*Plan image
Plan lumière
Études des percées visuelles
LEED ND : LEED Neighborhood development
Charette participative ou charette de design
Concours de design
Projet pilote*



/01 OUTILS RÉGLEMENTAIRES NORMATIFS ET DISCRÉTIONNAIRES

Zonage

Le règlement de zonage est un outil normatif qui permet à chaque municipalité de développer son territoire de manière ordonnée ou d'en contrôler le développement. Le règlement de zonage est accompagné d'un plan de zonage, où l'ensemble du territoire de la collectivité est découpé en différentes zones. Ce découpage permet le regroupement de constructions ou d'usages selon différents critères (environnementaux, fonctionnels, esthétiques et socio-économiques) afin d'éviter les inconvénients de voisinage entre des fonctions difficilement compatibles. De plus, à chacune de ces zones est associée une grille descriptive sur laquelle on retrouve l'ensemble des usages qui sont permis ou proscrits ainsi que l'ensemble des normes et des exigences de construction liées au secteur (dimension des lots, marge de recul, hauteur, exigences relatives au stationnement, aux matériaux, etc.).

CARON, Alain (2009). « Guide de la prise de décision en urbanisme ». Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. [En ligne]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/index-alphabetique/>. (Consulté le 7 février 2012)

PPU

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du plan d'urbanisme. Le plan d'urbanisme réfère à la planification de l'ensemble du territoire municipal tandis que le PPU permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière de la part du conseil municipal. Il peut s'agir, par exemple, du développement d'un nouveau secteur résidentiel, industriel ou d'un centre-ville.

Un PPU peut comprendre : l'affectation détaillée du sol, le tracé projeté et le type des voies de circulation, la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures, la nomenclature des travaux prévus, les règles de zonage, de lotissement et de construction proposées, la séquence de construction, la durée, etc.

CARON, Alain (2009). « Guide de la prise de décision en urbanisme ». Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. [En ligne]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/index-alphabetique/>. (Consulté le 7 février 2012)

PIIA

Le PIIA ou plan d'implantation et d'intégration architecturale permet à une municipalité d'identifier les territoires, les portions de territoires ou les catégories de projets pour lesquels un intérêt particulier est porté à la conservation du caractère, de l'identité ou de la qualité architecturale/naturelle du lieu. Qu'il s'agisse d'un milieu dense, d'un cœur villageois, d'un parc industriel historique, d'une ancienne gare de triage ou simplement d'un lieu naturel, le PIIA permet de conserver et de mettre en valeur leur histoire, leur mémoire, leur caractère. Il est donc question de régir, à l'aide d'une série de critères qualitatifs, l'implantation et l'intégration d'un projet, tout en tenant compte des particularités de chaque situation lors d'une demande de permis ou de certificat. Il s'agit d'une méthode d'évaluation qualitative de projet qui permet à la municipalité d'assurer la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale tout en tenant compte des particularités de chaque situation.

CARON, Alain (2009). « Guide de la prise de décision en urbanisme ». Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. [En ligne]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/index-alphabetique/>. (Consulté le 7 février 2012)

PAE

Les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) sont demandés par les municipalités aux propriétaires désirant développer certaines zones délimitées qui ne sont pas encore loties ou développées. La municipalité aura déterminé au préalable certains critères d'évaluation objectifs afin de définir de façon générale la nature et les caractéristiques souhaitées pour le développement en tenant compte, par exemple, de caractéristiques particulières du site ou de préoccupations relatives à la qualité des constructions de l'aménagement des terrains. Les municipalités doivent, dans un premier temps, adopter un règlement général sur les PAE, puis, les PAE devront être soumis à l'avis d'un comité consultatif d'urbanisme (CCU).

CARON, Alain (2009). « Guide de la prise de décision en urbanisme ». Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. [En ligne]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/index-alphabetique/>. (Consulté le 7 février 2012)

PPCMOI

Le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) vise à permettre, à certaines conditions, qu'un projet soit réalisé malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la municipalité. C'est un instrument de choix pour les projets de grande envergure ou encore présentant des complexités inhérentes à leurs caractéristiques particulières. Les critères énoncés dans le règlement encadrant l'application du PPCMOI et qui seront validés par un CCU peuvent porter, entre autres, sur la qualité d'intégration du projet, les conséquences sur l'environnement ou les avantages pour la conservation ou la mise en valeur d'éléments architecturaux originaux.

CARON, Alain (2009). « Guide de la prise de décision en urbanisme ». Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. [En ligne]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/index-alphabetique/>. (Consulté le 7 février 2012)

/02 OUTILS D'ANALYSE, DE DESIGN ET DE PRÉSENTATION

PLAN IMAGE

Outil conceptuel et de réflexion, le plan image est utilisé en design urbain pour réfléchir à l'avenir d'un secteur en vue de sa consolidation, de sa mise en valeur ou de son futur développement. Souvent présenté comme un outil prospectif, le plan image représente à la fois un scénario plausible et idéalisé qui permet de comprendre graphiquement le but à atteindre. Cette vision peut être très utile pour encadrer ou déterminer les balises pour les outils réglementaires spécifiques cités précédemment. Par exemple, le plan image peut permettre de fixer les densités à atteindre, les espaces de conservation et leur localisation, les espaces publics et leur mise en réseau, le gabarit des futurs bâtiments, etc.



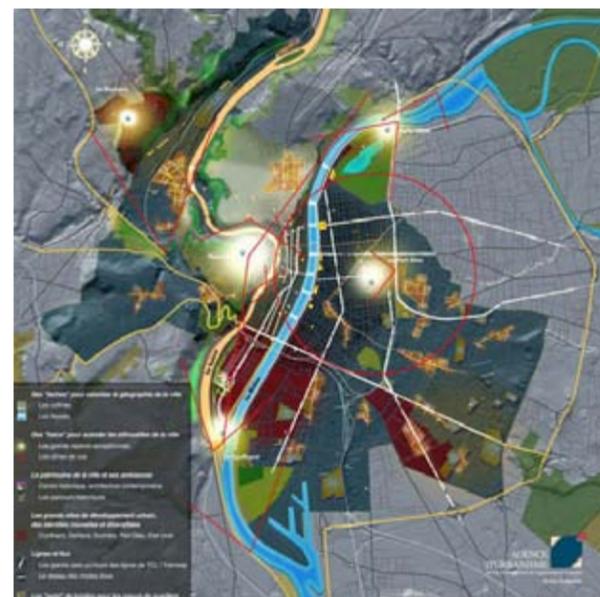
Projet PACTE Myrand, GIRBa, Université Laval

POUR PLUS D'INFORMATIONS

+ Groupe de recherche interdisciplinaire sur les banlieues. *Projet PACTE Myrand. Université Laval.* [En ligne]. http://www.cameo.ulaval.ca/projets_et_realisations/chantiers/secteur_myrand/projet_pacte_myrand/. (Consulté le 7 février 2012)

PLAN LUMIÈRE

Le plan lumière est un plan d'organisation de la mise en lumière du paysage nocturne. Il peut s'avérer utile à l'échelle des noyaux villageois, d'un site touristique, d'une zone d'activité spécifique et même d'un élément naturel. Il permet de fixer des objectifs à la fois urbanistiques (lisibilité des espaces, cohérence avec les parcours), scénographiques (mise en scène, mise en valeur) et environnementaux (réduction de la pollution lumineuse). La mise en place d'un plan lumière est basée sur une bonne connaissance du milieu visé (diagnostic) et sur l'identification des objectifs dans la concertation des principaux acteurs (touristiques, économiques, municipaux et autres).



Plan Lumière Ville de Lyon, France : <http://lyon-urbanisme.superforum.fr/t162-evolution-du-plan-lumiere>

POUR PLUS D'INFORMATIONS

+ Commission de la capitale nationale du Québec. *La mise en lumière.* [En ligne]. <http://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/mises-lumiere.html>. (Consulté le 7 février 2012)

+ Vieux-Montréal. *Le plan lumière.* [En ligne]. http://www.vieux-montreal.qc.ca/planlum/lu_intr.htm (Consulté le 7 février 2012)

ÉTUDES DES PERCÉES VISUELLES

Les études sur les percées visuelles visent à identifier les lieux sur les espaces publics à partir desquels le paysage peut être saisi dans sa globalité ou par une particularité précise. L'identification des panoramas, des percées visuelles et des repères visuels permet de saisir l'impact de l'environnement bâti et de la topographie sur la perception d'un lieu et vise à émettre des recommandations pour encadrer le développement d'un milieu en conservant les points de vue d'intérêt. Des analyses paysagères plus globales peuvent aussi être un outil utile.



Inventaire des perspectives visuelles Arrondissement historique du Vieux-Québec, Bélanger Beauchemin Montrency Architectes, 2008

LEED ND : LEED NEIGHBORHOOD DEVELOPMENT

Le système LEED ND pour l'aménagement de quartiers durables est un processus d'évaluation indépendant qui permet de valider la réalisation d'un quartier orienté sur les principes de la durabilité à partir d'une grille d'analyse rigoureuse. Cette grille de pointage permet de valoriser la mise en place de quartiers à proximité des espaces déjà construits, la mise en réseau de ces développements par divers modes, l'accès à plusieurs services et espaces publics, la gestion efficace de l'eau et de l'énergie dans le quartier, la gestion des déchets et la mise en place de bâtiments écoresponsables.

LEED FOR NEIGHBORHOOD DEVELOPMENT

SMART LOCATION & LINKAGE 27 POSSIBLE POINTS

- PREREQ 1: Smart Location 8/8
- PREREQ 2: Impedance System and Logical Connections 8/8
- PREREQ 3: Water and Waste Water Connections 8/8
- PREREQ 4: Agricultural Land Connections 8/8
- PREREQ 5: Proximity to Transit 8/8
- CRREDIT 1: Protected Locations 10/10
- CRREDIT 2: Greenfield Redevelopment 10/10
- CRREDIT 3: Location of Industrial/Commercial/Residential 10/10
- CRREDIT 4: Single Network and Storage 10/10
- CRREDIT 5: Housing and Site Planning 10/10
- CRREDIT 6: Smart Site Planning 10/10
- CRREDIT 7: Site Design for Water/Stormwater & Waste Body Connections 10/10
- CRREDIT 8: Separation of Access/Walkways and Waste Bodies 10/10
- CRREDIT 9: Long-Term Climate, Regen, or Stormwater/Waste Water Bodies 10/10

NEIGHBORHOOD PATTERN & DESIGN 44 POSSIBLE POINTS

- PREREQ 1: Walkable Streets 8/8
- PREREQ 2: Transit Development 8/8
- PREREQ 3: Connected and Open Community 8/8
- CRREDIT 1: Walkable Streets 10/10
- CRREDIT 2: Transit Development 10/10
- CRREDIT 3: Mixed-Use Neighborhood Centers 10/10
- CRREDIT 4: Mixed-Use Density Connections 10/10
- CRREDIT 5: Reduced Parking Footprint 10/10
- CRREDIT 6: Street Network 10/10
- CRREDIT 7: Transit Facilities 10/10
- CRREDIT 8: Transportation System Management 10/10
- CRREDIT 9: Access to City and Public Spaces 10/10
- CRREDIT 10: Access to Recreational Facilities 10/10
- CRREDIT 11: Usability and Street Design 10/10
- CRREDIT 12: Community Benefits and Investment 10/10
- CRREDIT 13: Local Food Production 10/10
- CRREDIT 14: Tree-Lined and Shaded Streets 10/10
- CRREDIT 15: Neighborhood Safety 10/10

GREEN INFRASTRUCTURE & BUILDINGS 22 POSSIBLE POINTS

- PREREQ 1: Certified Green Building 8/8
- PREREQ 2: Minimum Building Energy Efficiency 8/8
- PREREQ 3: Minimum Building Water Efficiency 8/8
- PREREQ 4: Sustainable Security Features Installation 8/8
- CRREDIT 1: Certified Green Building 10/10
- CRREDIT 2: Building Energy Efficiency 10/10
- CRREDIT 3: Building Water Efficiency 10/10
- CRREDIT 4: Water Efficient Landscaping 10/10
- CRREDIT 5: Cooling Building Use 10/10
- CRREDIT 6: Minimum Resource Preparation and Design Waste 10/10
- CRREDIT 7: Minimized Site Disturbance to Soils and Communities 10/10
- CRREDIT 8: Stormwater Management 10/10
- CRREDIT 9: Heat Island Reduction 10/10
- CRREDIT 10: Solar Orientation 10/10
- CRREDIT 11: On-Site Renewable Energy Sources 10/10
- CRREDIT 12: Green Roofs and Planting 10/10
- CRREDIT 13: Information Energy Efficiency 10/10
- CRREDIT 14: Waste Management 10/10
- CRREDIT 15: Recycled Content in Materials 10/10
- CRREDIT 16: Sustainable Management Practices 10/10
- CRREDIT 17: Light Pollution Reduction 10/10

INNOVATION & DESIGN PROCESS 4 POSSIBLE POINTS

- CRREDIT 1: Innovation and Exemplary Performance 4/4
- CRREDIT 2: LEED Accredited Professional 4/4

REGIONAL PRIORITY CREDIT 1 POSSIBLE POINT

- CRREDIT 1: Regional Priority 1/1

LEED for Neighborhood Development offers designers for many types of projects and phases of development. Projects may combine whole, partial, or portions of neighborhoods, and may be single- or mixed-use. A final design certification award corresponds to the phase of the development process.

Stage 1 - Conditionally Approved Plans: Projects that have not completed the certification, or design process can earn this designation, indicating to help gain support from the local government and the community.

Stage 2 - Pre-Certified Plans: Fully certified projects or projects under construction may earn this designation, which can help secure financing, expedite permitting, or attract tenants.

Stage 3 - Certified Neighborhood Development: Completed projects can verify that the final built project meets all identified performance and credits.

POUR PLUS D'INFORMATIONS

+ Conseil du bâtiment durable du Canada/Canada Green Building Council. [En ligne]. <http://www.cagbc.org/AM/Template.cfm?Section=Accueil&Template=/Templates/FrenchHome.cfm>

+ U.S. Green Building Council. *LEED for Neighborhood Development.* [En ligne]. <http://www.usgbc.org/DisplayPage.aspx?CMSPageID=2122>



Concours de l'auditorium de Trois-Rivières,
Image : Groupe A/Annexe U



Charrette participative dans le cadre du projet PACTE
Myrand, Girba : <http://www.pacte.ulaval.ca/>

CHARRETTE PARTICIPATIVE OU CHARRETTE DE DESIGN

La démarche participative vise à concevoir un plan image au terme d'un processus de collaboration fondé sur l'élaboration d'un diagnostic commun et sur la construction graduelle d'un consensus entre plusieurs acteurs concernés par ce projet. Ce processus préconise le croisement des différents types de savoirs que détiennent les acteurs impliqués dans le processus de planification : les savoirs scientifiques des chercheurs, les savoirs techniques des administrateurs et des fonctionnaires, les savoirs esthétiques des architectes et des designers et les savoirs éthiques de l'ensemble des citoyens.

De façon générale, une démarche participative s'articule en trois grandes étapes qui s'entrecroisent par moments et dans lesquelles sont impliqués, dès le départ, des acteurs qui détiennent et partagent ces quatre types de savoirs. L'étape du diagnostic vise à brosser un portrait des réalités spatiales, économiques et sociales d'un milieu afin d'identifier les principaux problèmes et enjeux du territoire d'intervention. Puis, des orientations et des objectifs généraux sont élaborés pour répondre à ces enjeux et soutenir une proposition d'aménagement. Enfin, l'élaboration d'un plan d'aménagement lors d'une session intensive de design participatif appelée aussi « charrette ». Ce plan matérialise le consensus graduellement atteint durant les étapes du processus.

POUR PLUS D'INFORMATIONS

+ BOUCHER I. (2010). *Les concours d'architecture et les charrettes de design*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. [En format pdf]. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/architecture_et_design.pdf

CONCOURS DE DESIGN

« Le concours d'architecture est un processus de nature démocratique qui permet d'améliorer la qualité des projets par la comparaison de plusieurs propositions concrètes. Cette procédure est utilisée au Canada depuis de nombreuses années. Au Québec, ce dispositif de sélection de projets est entre autres utilisé pour les édifices à vocation culturelle ».

(Boucher, 2010; p. 1)

« De plus en plus de chercheurs et d'historiens reconnaissent que la formule du concours est une situation favorisant la recherche et l'expérimentation et qu'elle stimule la conception de projets riches en solutions techniques et en pratiques esthétiques innovantes. En outre, la procédure du concours participe, dans son ensemble, à la construction d'un espace public de débat, et de définition, sur les valeurs d'une société. En ce sens, les concours contribuent à l'intensification des pratiques d'exploration architecturale et de médiation culturelle. »

(Laboratoire d'étude de l'architecture potentielle, consulté en 2012, <http://www.ccc.umontreal.ca/>)

POUR PLUS D'INFORMATIONS

+ BOUCHER I. (2010). *Les concours d'architecture et les charrettes de design*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. [En format pdf]. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/architecture_et_design.pdf

+ LEMIEUX D. (2008). *Cahier des bonnes pratiques en design. Cahier 2*. [En format pdf]. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5457,26619566&_dad=portal&_schema=PORTAL

+ Chaire de recherche sur les concours en architecture. [En ligne]. <http://www.crc.umontreal.ca/index.php?id=1&lang=fr> (Consulté le 7 février 2012)

+ Catalogue canadien des concours en architecture. [En ligne]. <http://www.ccc.umontreal.ca> (Consulté le 7 février 2012)

PROJET PILOTE

Le projet pilote a pour but d'expérimenter une décision ou une démarche afin de valider son bien-fondé ou ses résultats. Il peut s'avérer tout à fait judicieux de proposer cette approche lors de projets conflictuels, lors de projets s'inscrivant dans des milieux particulièrement sensibles ou lors d'une problématique récurrente. L'approche du projet pilote tire toutefois sa force dans la validation des attentes escomptées en regard des résultats obtenus.

LEXIQUE ILLUSTRÉ

/01 DENSITÉ BÂTIE <i>densité bâtie</i> <i>densification</i>	106-107
/02 DENSITÉ PERÇUE <i>densité perçue</i>	108-109
/03 TYPE DE FRICHES	110-111
/04 MIXITÉ <i>mixité verticale</i> <i>variété des typologies</i>	112-113
/05 LISIBILITÉ DU PAYSAGE <i>lisibilité</i> <i>percée visuelle</i> <i>repère visuel</i> <i>séquences visuelles ou séquences paysagères</i>	114-115
/06 TISSU URBAIN <i>îlot</i> <i>parcelle</i> <i>perméabilité (connexion)</i> <i>système viaire (réseau routier)</i> <i>variété</i>	116-117
/07 TYPOLOGIE <i>typologie bâtie</i>	118-119
/08 UNITÉS DE PAYSAGE	120-121



/01 DENSITÉ BÂTIE

Densité bâtie

C'est le nombre d'unités de logement érigées sur une superficie donnée de terrain. L'unité de mesure est en logement/hectare où un hectare correspond à 10 000 m². La densité bâtie est un outil de planification urbaine et un élément descripteur et analytique essentiel dans la prise de décision en design urbain, surtout en matière de conception des milieux de vie.

Faible densité

± 10 log./ha.

La « faible densité » représente des quartiers où le tissu est minimalement composé de maisons de type unifamiliale isolée ou parfois jumelée.

Moyenne à haute densité

± 35 log./ha.

La « moyenne densité » représente des quartiers où le tissu est minimalement composé de plex. La « haute densité » peut être associée à des immeubles multilatifs généralement construits en hauteur. Une plus forte densité d'occupation s'avère avantageuse pour rentabiliser les infrastructures et les coûts de transport en commun.

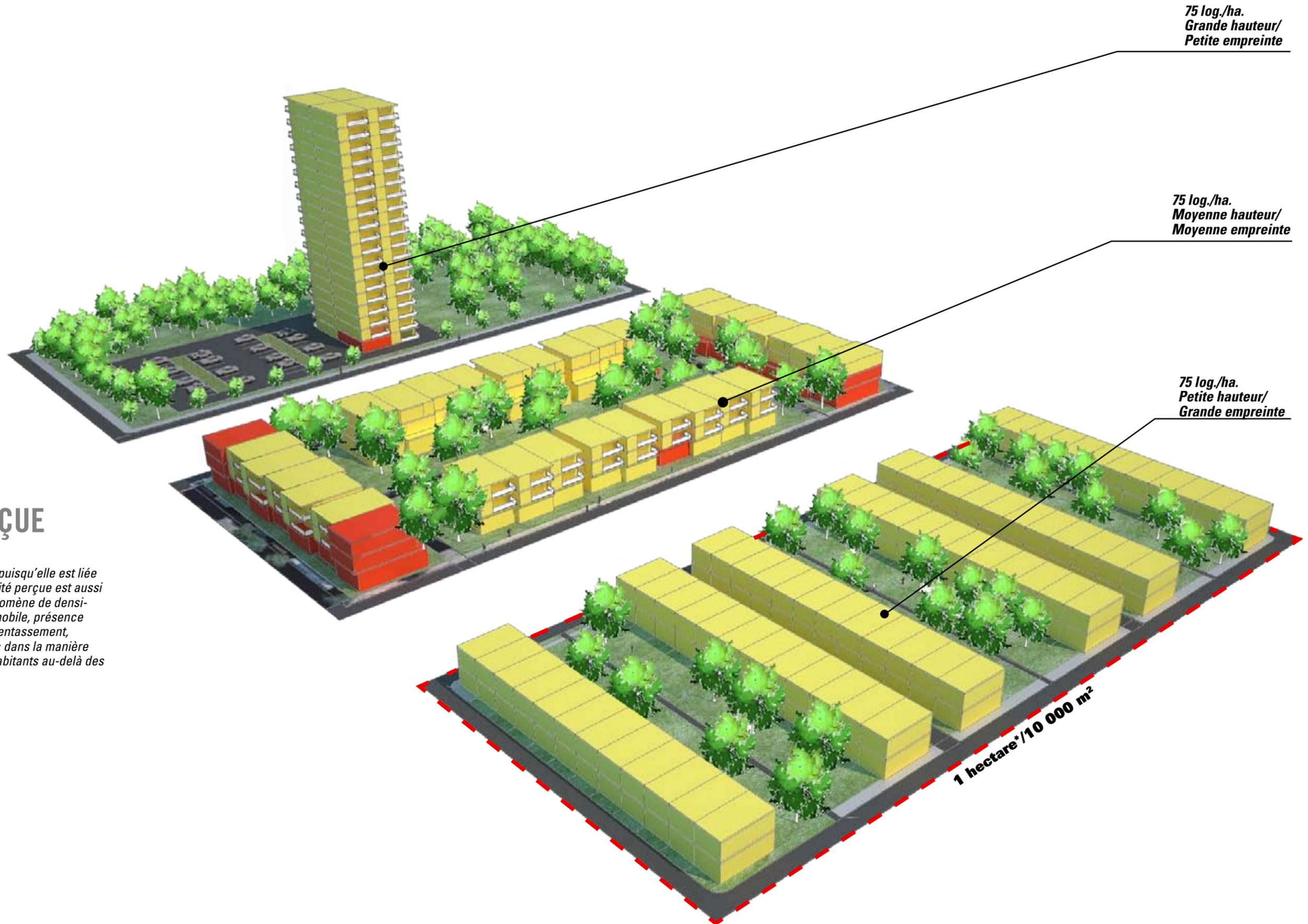
Densification

La densification est l'augmentation du nombre d'unités de logement dans un secteur donné. Elle peut être qualifiée de « douce » lorsqu'elle s'effectue principalement par ajout successif de logements au bâti déjà existant (maisons bigénérationnelles, transformation de résidences unifamiliales en duplex ou triplex, implantation de maisons en rangée).

/02 DENSITÉ PERÇUE

Densité perçue

La densification est un sujet sensible, puisqu'elle est liée à la perception des habitants. La densité perçue est aussi liée à tout ce qui accompagne le phénomène de densification : augmentation du trafic automobile, présence accrue de nuisances (bruits, odeurs), entassement, espaces verts, etc. La clé repose donc dans la manière de planifier la densification pour les habitants au-delà des calculs de densité.



**75 log./ha.
Grande hauteur/
Petite empreinte**

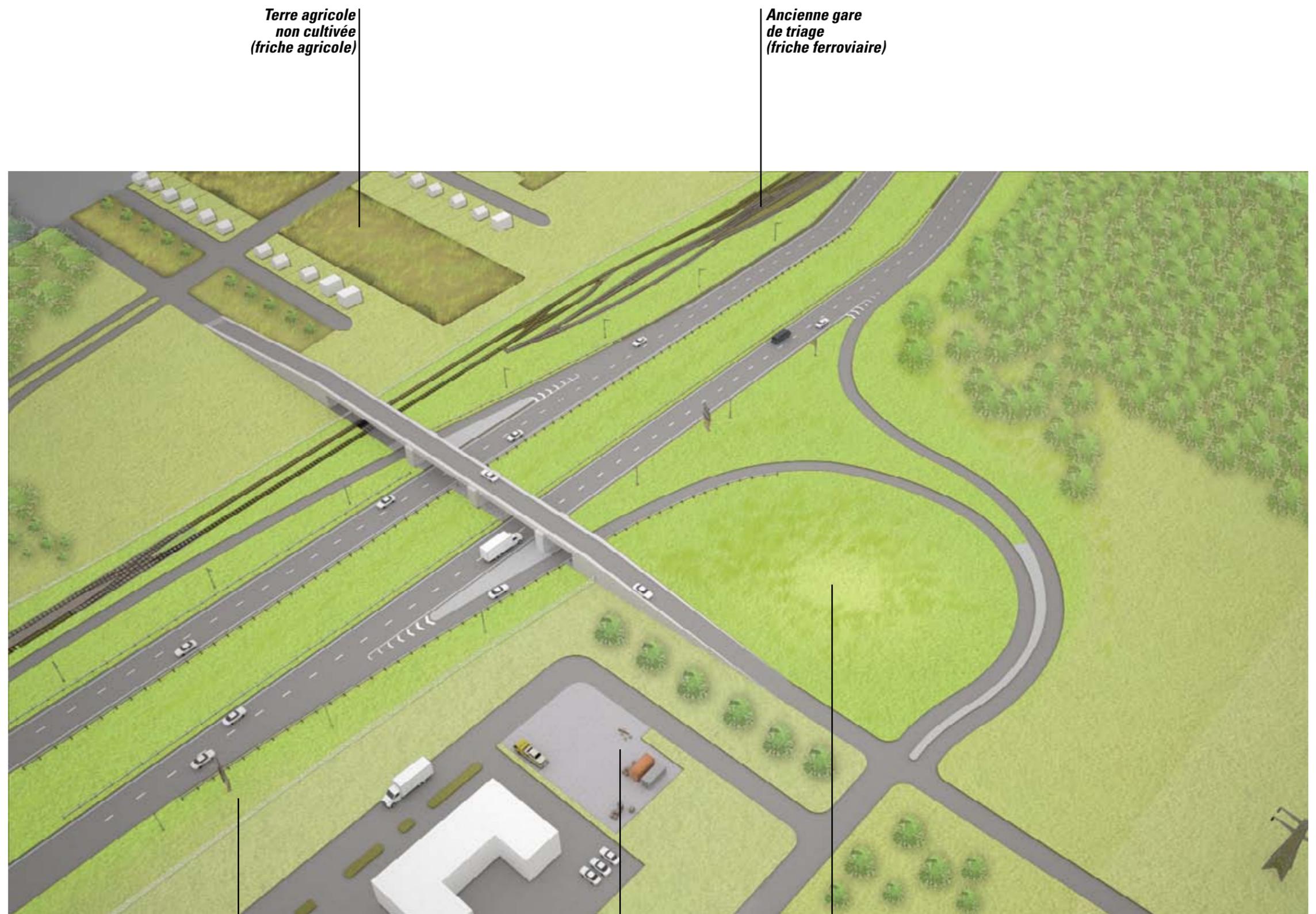
**75 log./ha.
Moyenne hauteur/
Moyenne empreinte**

**75 log./ha.
Petite hauteur/
Grande empreinte**

1 hectare*/10 000 m²

/03 TYPES DE FRICHES

La friche représente un terrain sans vocation précise, souvent à l'abandon ou en attente d'un redéveloppement ou d'une prise en charge. À l'échelle du paysage, les grandes infrastructures tels les lignes électriques, les autoroutes et les échangeurs sont la cause d'immenses friches non qualifiées. À l'échelle urbaine, les espaces ferroviaires et industriels amènent la création de ces espaces en attente, souvent contaminés, qui ont un grand impact sur la perception du cadre bâti. La friche peut donc être qualifiée selon son type d'appartenance : agricole, industrielle, navale, ferroviaire, autoroutière, etc.



Variété des typologies

Différents types de bâti allant des maisons unifamiliales, aux appartements et aux triplex, apportant une mixité d'usagers (enfants, parents, jeunes couple, personnes âgées, etc.)

Mixité verticale

Superposition des activités/usages aux divers étages d'un même bâtiment. De manière général, on retrouve des commerces aux premiers étages et de l'habitation sur les étages supérieur.

Variété de formes

Variété bâti versus variété d'espaces publics

Variété d'activités

/04 MIXITÉ

La mixité est un des fondements d'un espace urbain convivial. Cette qualité repose sur la variété de choix qu'offre l'espace en terme d'activités et d'usagers (commerces, bureaux, loisirs, etc.), en terme de typologie de bâtiment et en terme d'expérience. L'habitation est la prémisses d'un quartier mixte puisqu'elle permet l'extension de l'investissement de l'espace au-delà des heures de bureau. Concevoir des milieux de vie mixtes permet d'assurer une certaine proximité et limite les enclaves unifonctionnelles.



/05 LISIBILITÉ DU PAYSAGE

Séquences visuelles ou séquences paysagères

Succession de plans présentant une certaine homogénéité quant au sujet observé (le caractère de l'ensemble). La séquence est liée au déplacement sur une portion du parcours. On peut décrire la séquence par ses caractéristiques : linéaire, d'approche (avec un but : un point focal ou un repère), symétrique ou asymétrique, ouverte ou fermée, cadrée, etc., ou par l'image qui s'en dégage : séquence fluviale, séquence agricole, séquence industrielle, séquence hétérogène, etc. De même, il est possible de qualifier les transitions entre les séquences.

Lisibilité

La lisibilité du milieu influence la compréhension que les usagers en ont et leur facilité de s'y orienter. La cohérence de l'agencement des éléments entre eux soutient la lisibilité de l'espace.

Percée visuelle

Vue sur un élément d'intérêt, qui est limitée par un encadrement bâti, végétal ou un élément topographique.

Repère visuel

Élément généralement construit qui, de par sa nature exceptionnelle (par opposition aux éléments communs et récurrents du paysage), est reconnaissable, lisible et ponctue le parcours. Un élément naturel du paysage peut aussi constituer un repère. Les repères participent à la caractérisation des séquences.



/06 TISSU URBAIN

Perméabilité (connexion)

La perméabilité est la qualité d'un tissu urbain permettant les connexions physiques et visuelles par des parcours simples (en ligne droite et directs). Cette notion implique les notions de choix de parcours, d'orientation dans l'espace et d'anticipation du cadre physique (au cadre de l'expérience et de la perception). À toutes les échelles, la perméabilité va de pair avec la lisibilité des séquences visuelles d'un milieu.

Variété

La variété offre un éventail de choix en termes d'activités et d'usages pour plusieurs types d'usagers, en termes de formes (types de bâtiments et de lieux) et en termes d'expériences (vues, ambiances, etc.)



Îlot

L'îlot est un regroupement de parcelles construites mitoyennes, qui est délimité par des rues.

Système viaire (réseau routier)

C'est la base du tissu urbain. Il s'agit en fait du maillage conçu par la connexion de l'ensemble des voies : boulevard, collectrice, avenue, autoroute, ruelle. Les rues sont spécialisées en fonction de la desserte automobile et des artères commerciales.

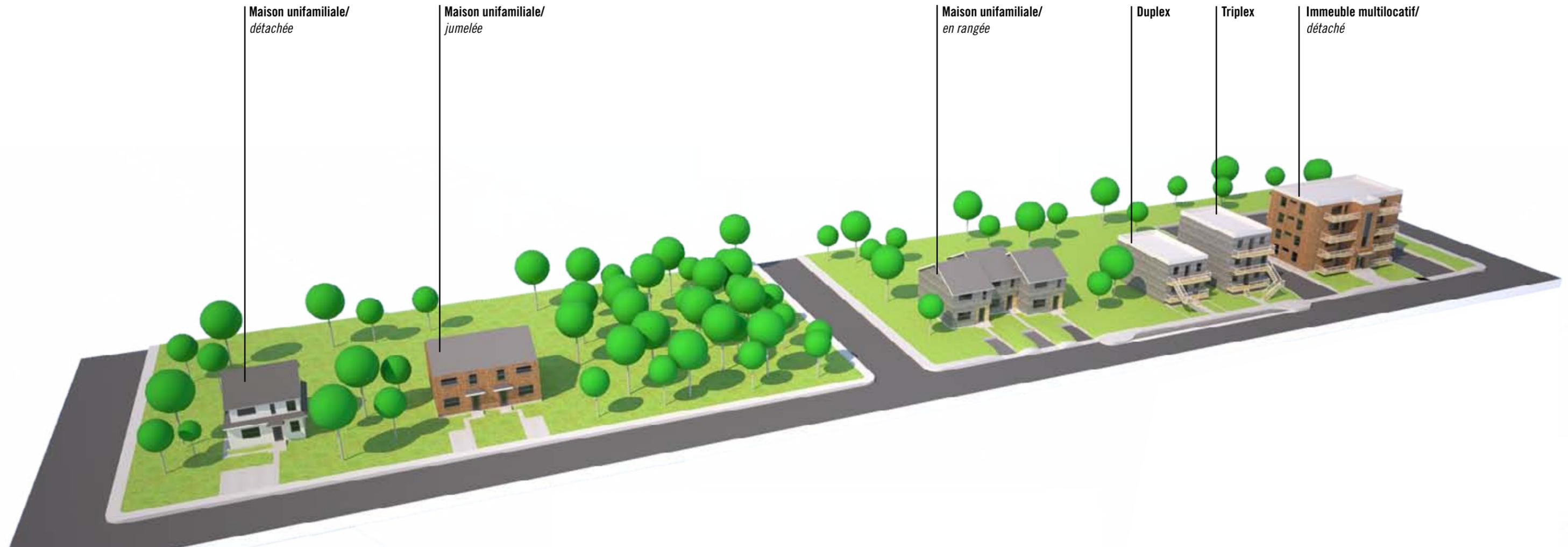
Parcelle

Système de découpage du territoire selon les limites de propriété (cadastre, foncier)

/07 TYPOLOGIE

Typologie bâtie

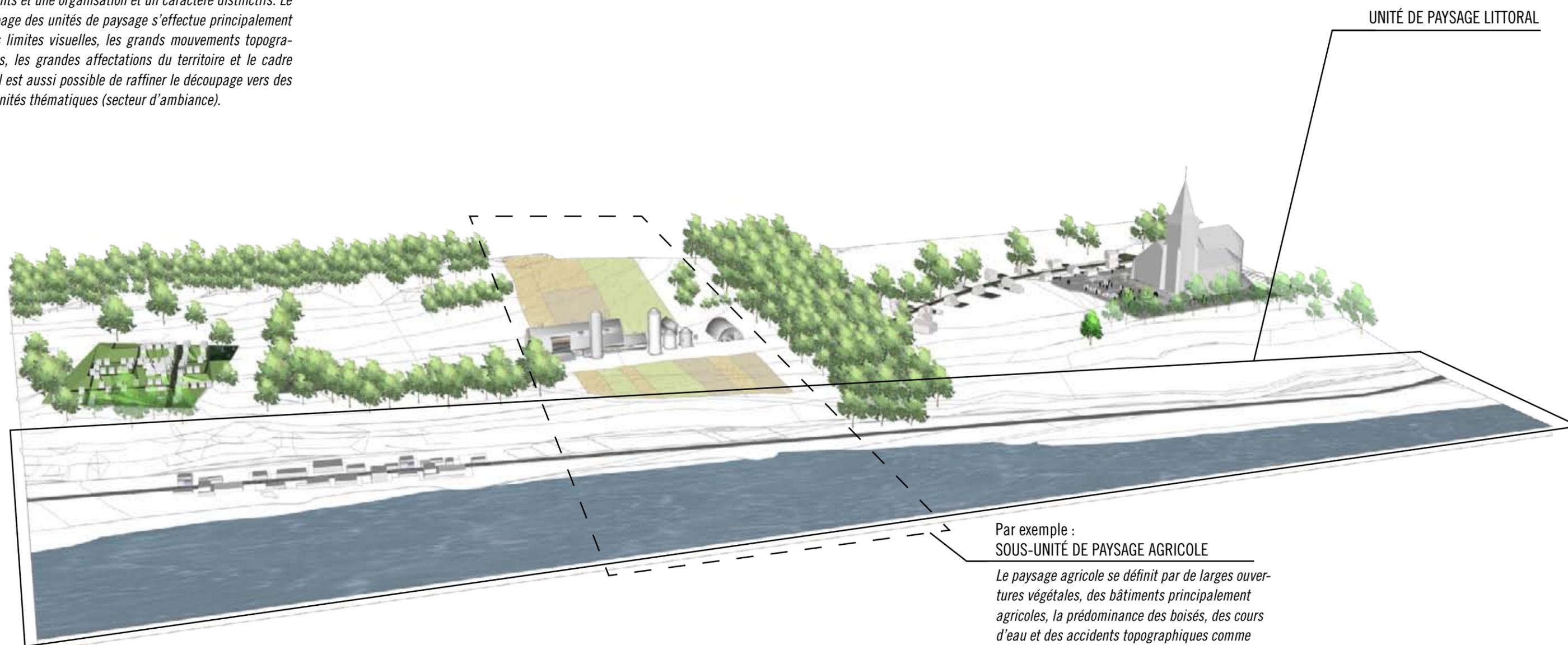
La typologie bâtie représente en fait l'étude des différentes caractéristiques morphologiques du bâti (il est ici question du bâti de base aussi nommé l'habitation) pour en faire ressortir les divers types.



/08 UNITÉS DE PAYSAGE

Unité de paysage

Pour intervenir à l'échelle du paysage, il importe de délimiter des unités de paysage qui permettent une lecture plus fine des territoires. Une unité de paysage possède des éléments récurrents et une organisation et un caractère distinctifs. Le découpage des unités de paysage s'effectue principalement par les limites visuelles, les grands mouvements topographiques, les grandes affectations du territoire et le cadre bâti. Il est aussi possible de raffiner le découpage vers des sous-unités thématiques (secteur d'ambiance).



UNITÉ DE PAYSAGE LITTORAL

Par exemple :
SOUS-UNITÉ DE PAYSAGE AGRICOLE

Le paysage agricole se définit par de larges ouvertures végétales, des bâtiments principalement agricoles, la prédominance des boisés, des cours d'eau et des accidents topographiques comme limites visuelles.



annexe U

architectes
designers urbains
urbaniste

819, avenue Moreau
Québec (Québec) G1V 3B5

www.groupea.qc.ca

© Annexe U / Novembre 2012

REPRODUCTION

Les reproductions partielles ou complètes de ce guide sont interdites sans le consentement écrit de Groupe A//Annexe U, de la CRÉ et de la CMQ

PHOTOGRAPHIES

Les droits sur chacune des photographies de ce guide appartiennent à leur créateur et leur reproduction est interdite.

