

CROÎTRE SANS S'ÉTALER

Leçons de trois expériences nord-américaines de reconstruction de la ville sur elle-même



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

CROÎTRE SANS S'ÉTALER

Leçons de trois expériences nord-américaines de reconstruction
de la ville sur elle-même



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Coordination

David Paradis, Directeur – Recherche, formation et accompagnement

Jeanne Robin, Directrice générale adjointe

Christian Savard, Directeur général

Recherche et rédaction

Catherine Boisclair, Conseillère – Aménagement du territoire et urbanisme

Vincent Galarneau, Conseiller – Environnement et agriculture

Collaboration à la recherche

Christian Petit, Conseiller stratégique à la direction générale

Amandine Rambert, Chargée de projets

Sébastien St-Onge, Chargé de projets – Verdissement et urbanisme végétal

Illustration

Alejandra de la Cruz, Conseillère – Design urbain et architecture

Michelle Ladd, Conseillère – Design urbain et architecture

CORSAIRE | Design | Communication | Web

Graphisme et édition

CORSAIRE | Design | Communication | Web

Partenaires financiers principaux

Ce document a été réalisé dans le cadre du projet Stratégies collectivités viables, rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier des partenaires suivants :



ISBN : 978-2-923263-17-5 (version imprimée)

ISBN : 978-2-923263-18-2 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2016

©Vivre en Ville (2016)

www.vivreenville.org

Remerciements

L'équipe de Vivre en Ville remercie sincèrement tous les intervenants qui, au Québec, en Ontario, en Colombie-Britannique et aux États-Unis, ont apporté leur pierre à l'édifice de ce projet, par leur disponibilité et leur passion à transmettre leurs connaissances et leur expérience.

Notice bibliographique recommandée

VIVRE EN VILLE (2016). *Croître sans s'étaler: leçons de trois expériences nord-américaines de reconstruction de la ville sur elle-même*, 129 p. (coll. Inspirer le Québec ; 8) [www.vivreenville.org].

Les reproductions à des fins d'étude privée ou de recherche sont autorisées en vertu de l'article 29 de la Loi sur le droit d'auteur. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation de Vivre en Ville qui détient les droits exclusifs de propriété intellectuelle sur ce document. Cette autorisation peut être obtenue en formulant une demande en écrivant un courriel à : info@vivreenville.org.

Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

PUBLICATIONS

Collection « Inspirer le Québec »

- Croître sans s'étaler : leçons de trois expériences nord-américaines de reconstruction de la ville sur elle-même (2016)
- Donner vie aux écoquartiers : leçons des collectivités viables du Baden-Württemberg en Allemagne (2014)
- Retisser la ville : leçons de cinq expériences de *transit-oriented development* (2013, rééd. 2014)

Collection « Outiller le Québec »

- Croître sans s'étaler : où et comment reconstruire la ville sur elle-même (2016)
- Villes nourricières : mettre l'alimentation au cœur des collectivités (2014)
- Verdir les quartiers, une école à la fois : le verdissement des cours d'école pour une nature de proximité (2014)
- Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables (2013)
- Réunir les modes : l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable (2013)
- Retisser la ville : [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun (2013, rééd. 2014)

Collection « Vers des collectivités viables® »

- Objectif écoquartiers : principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs | version 1.0 (2014)
- Guide Vers des collectivités viables® : de la théorie à l'action (2004)

Collection « L'Index »

- De meilleures villes pour un meilleur climat : pour une croissance urbaine à faible impact climatique (2015)
- Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain (2013)

RESSOURCES EN LIGNE

- Collectivitesviables.org | Mieux comprendre, planifier et construire nos milieux de vie
- Objectifecoquartiers.org | 33 principes pour mieux planifier les écoquartiers
- Vivreenville.org/videos

VIDÉOS

Disponibles sur Vivreenville.org/videos

- Vers la piétonnisation : le réaménagement de la rue Sainte-Catherine et l'exemple de Denver (2014)
- Le chemin de l'école (2014)
- Nouvel urbanisme et requalification des banlieues (2013)
- Densification des banlieues, l'exemple de Vancouver (2013)
- Retour vers la banlieue : construire la ville sur la ville (2013)
- La troisième voie : l'alternative de l'autopromotion (2013)
- Retisser la ville : le défi du TOD (2013)
- Saga Cité : nos collectivités face aux changements climatiques (2011)
- À la découverte des villes durables d'Europe (2004)
- Le rêve américain revu et corrigé (2004)
- Le tramway de Strasbourg (2003)

FORMATIONS ET CONFÉRENCES

Vivre en Ville offre également une gamme d'outils de formation, ainsi que des événements sur de nombreux thèmes liés aux collectivités viables.

Détails sur vivreenville.org/formation

CONSEIL ET ACCOMPAGNEMENT

L'équipe pluridisciplinaire de Vivre en Ville met ses compétences au service du développement de collectivités viables.

Notre offre variée permet aux municipalités, organisations publiques et entreprises de mettre en œuvre des projets d'avant-garde.

Détails sur vivreenville.org/conseil

Table des matières

SOMMAIRE	8
GLOSSAIRE	10
AVANT-PROPOS : PRINCIPES DES COLLECTIVITÉS VIABLES	11
CHAPITRE 1 – RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME AU SEIN DES CORRIDORS D’URBANISATION	15
1.1. Revoir le mode de développement urbain : un défi à relever	17
1.2. Où consolider et requalifier la ville ?	19
1.3. Une approche par corridors et centralités	22
1.4. Tirer des leçons des expériences étrangères	24
CHAPITRE 2 – ÉTUDES DE CAS	27
1. Corridor de la 16 th Street de LoDo-Highlands (Denver, Colorado, États-Unis)	28
Union Station District	38
Commons Sub-district	45
Highland	53
Highlands Garden Village	57
2. Corridor Broadway de Fairview-Kitsilano (Vancouver, Colombie-Britannique, Canada)	66
The Rise	81
Arbutus Walk	89
Portico	94
3. Corridor Rockville Pike de Bethesda-Rockville (Montgomery County, Maryland, États-Unis)	102
Bethesda Row	112
North Bethesda Market	119

Sommaire

L'étalement urbain fait pression sur les finances publiques, les terres agricoles et les milieux naturels, encourage le recours à des modes de déplacement énergivores et qui contribuent aux changements climatiques, et complique l'adoption de saines habitudes de vie par la population. La reconstruction de la ville sur elle-même constitue une alternative à l'étalement urbain qui permet d'accueillir la croissance démographique et économique en répondant à de multiples enjeux.

OÙ ET COMMENT CONSOLIDER ET REQUALIFIER LA VILLE ?

Quelle que soit leur taille, les collectivités québécoises disposent à peu près toutes, à l'intérieur même des secteurs déjà urbanisés, de nombreux espaces sous-utilisés et pourtant avantageusement situés. Une meilleure mise à profit de ces terrains et bâtiments permet d'améliorer les qualités du milieu bâti, en plus de protéger de l'urbanisation les espaces naturels et agricoles périurbains. Cette opportunité est précieuse tant pour les grandes agglomérations, qui peuvent ainsi croître sans pour autant s'étaler, que pour les collectivités villageoises qui se prémuniront ce faisant d'une certaine dévitalisation.

Reconstruire la ville sur elle-même nécessite toutefois de tenir compte des particularités de chaque milieu. Selon le contexte, certaines collectivités chercheront à se consolider, d'autres à se requalifier, ou encore à se revitaliser. Chacune est unique et requiert un projet et une stratégie élaborés sur mesure. Le projet urbanistique définissant les modalités de reconstruction pour chacune gagnera à être conçu comme un outil de dialogue entre les exercices de planification métropolitains (communauté métropolitaine et MRC) et locaux (municipalité, quartier, rue, bâtiment). Il pourra, par exemple, s'appuyer sur une échelle intermédiaire, celle du corridor d'urbanisation, permettant aux acteurs locaux d'appréhender plus facilement les enjeux métropolitains.

DES CAS INSPIRANTS DE RECONSTRUCTION EN AMÉRIQUE DU NORD

Afin d'illustrer comment la consolidation et la requalification urbaines peuvent être utilisées pour transformer une ville étalée en véritable collectivité viable, *Vivre en Ville* propose de porter un regard critique sur différentes expériences nord-américaines marquantes. S'inspirer de ces dernières n'a pas pour objectif de reproduire les quartiers étudiés en sol québécois. Cela vise plutôt à comprendre les démarches qui ont été suivies par ces collectivités pour atteindre leurs objectifs, et à en tirer des leçons afin d'améliorer la pratique urbanistique québécoise et de revoir, pour cela, la façon de concevoir les documents de planification municipaux : plans métropolitains et schémas d'aménagement et de développement, plans d'urbanisme, etc.

La présente publication fait état d'une dizaine d'interventions de consolidation et de requalification urbaines, observées dans les corridors d'urbanisation de trois agglomérations nord-américaines. L'étude de ces interventions permet de mettre notamment en évidence le rôle de premier plan que peuvent jouer les corridors urbains desservis par le réseau structurant de transport en commun comme ossature de l'urbanisation, les centralités comme articulations des milieux de vie, et les espaces sous-utilisés comme opportunités de croissance.

TROIS CORRIDORS, TROIS RÉALITÉS DISTINCTES

Le choix des corridors d'urbanisation dont il est question dans la présente publication reflète la diversité des milieux qu'on retrouve au sein d'une même agglomération métropolitaine. Chacun des corridors, de tailles variables, est représentatif d'environnements bâtis qui se distinguent par leur localisation, leur vocation et leur structure (centre-ville et quartiers péricentraux, banlieues de première couronne, banlieues périphériques, etc.). Ainsi, le corridor de la 16th Street de Denver (Colorado) s'étend du centre-ville aux banlieues pavillonnaires de Highland et West Highland. Pour sa part, le corridor Broadway de Vancouver (Colombie-Britannique) est circonscrit à l'intérieur des limites des anciennes *streetcar suburbs* de Fairview et Kitsilano, aujourd'hui quartiers péricentraux de l'agglomération. Enfin, le corridor Rockville Pike de Bethesda-Rockville traverse plusieurs banlieues périurbaines du Montgomery County (Maryland), en périphérie lointaine de Washington D.C. Chacune à leur manière, ces expériences montrent comment la consolidation et la requalification urbaines peuvent se produire dans des contextes présentant des opportunités et des contraintes qui leur sont propres.

La consolidation et la requalification urbaines de ces trois corridors, en bonne partie complétées, sont venues offrir une qualité de vie renouvelée aux résidents déjà établis, et non seulement des logements pour les nouveaux arrivants. La densité a été l'un des critères de sélection de ces corridors, mais pas le premier, et surtout pas le seul. C'est plutôt la qualité de vie offerte qui s'est avérée décisive : amélioration de l'accès aux emplois de même qu'aux commerces et services de proximité, déploiement d'espaces publics de qualité, augmentation du potentiel de « marchabilité », etc. Chacun de ces cas a été documenté au moyen de visites sur le terrain, de rencontres avec des intervenants et de la consultation de diverses publications et bases de données.

Corridor de la 16th Street de LoDo-Highlands : Denver, Colorado

Le corridor de la 16th Street (Denver, Colorado) a permis non seulement la reconstruction du centre-ville historique sur lui-même, mais aussi le redéveloppement des banlieues de première couronne en milieux de vie diversifiés et attrayants. Cette reconstruction de la ville sur elle-même s'appuie, d'une part, sur la création d'un important pôle régional d'échanges pour le transport en commun à proximité du centre-ville et, d'autre part, sur le déploiement d'un réseau de voies piétonnières et cyclables destiné à reconnecter le centre-ville avec ses banlieues, et à redonner à la population un accès aux rives de la Platte River. Ces investissements majeurs en mobilité durable encouragent aujourd'hui la mise en place de quartiers compacts maximisant l'utilisation de l'espace disponible tout en offrant une diversité de types de logements, de commerces et d'espaces verts publics accessibles à pied ou à vélo.

Corridor Broadway de Fairview-Kitsilano : Vancouver, Colombie-Britannique

Le corridor Broadway traverse les quartiers Fairview et Kitsilano situés au sud du centre-ville de Vancouver. Ce secteur, très recherché, regroupe la deuxième plus grande concentration d'emplois de la ville. La reconstruction de ce corridor, au caractère déjà très urbain, s'appuie sur une rue commerciale traditionnelle qui est également le principal vecteur du transport en commun en dehors du centre-ville. Sa transformation s'effectue par trois moyens principaux : une densification importante, mais à échelle humaine ; une mixité verticale accrue, parfois au sein de formes suburbaines réinventées ; ainsi qu'un vaste réseau d'espaces verts et piétonniers servant notamment d'ossature pour l'urbanisation de friches commerciales et industrielles.

Corridor Rockville Pike de Bethesda-Rockville : Montgomery County, Maryland

Le corridor de Rockville Pike fait partie de la région métropolitaine de Washington D.C. S'appuyant sur une *strip* commerciale, une ligne de Metrorail et une autoroute, ce corridor s'étire sur plus de 20 kilomètres à partir de la limite nord du District of Columbia. Il traverse plusieurs villes et territoires non municipalisés du *county* et est, de ce fait, le plus étendu des trois corridors étudiés. Les interventions de consolidation et de requalification urbaines qui y ont été menées ont permis d'accroître le potentiel de « marchabilité » des quartiers, notamment en transformant des secteurs commerciaux et industriels en des milieux de vie complets au caractère très urbain et à échelle humaine.

Glossaire

Externalisation ouverte (<i>Crowdsourcing</i>)	125
Parcelle aérienne	88
Parcelle résiduelle	88
Subdivision aérienne	88



PRINCIPES DES COLLECTIVITÉS VIABLES

Avant-propos

Avant-propos

Principes des collectivités viables

Croître sans s'étaler : leçons de trois expériences nord-américaines de reconstruction de la ville sur elle-même s'intègre dans la collection « Inspirer le Québec », une série qui documente, en vue d'inspirer les décideurs et les professionnels du Québec, les meilleures pratiques en matière de collectivités viables, partout dans le monde.

Qu'est-ce qu'une collectivité viable ?

C'est un milieu de vie qui répond aux besoins fondamentaux de ses résidents, est favorable à leur santé et assure leur qualité de vie. Son mode de développement favorise l'équité, respecte la capacité des écosystèmes et permet d'épargner les ressources naturelles, énergétiques et financières : elle peut se maintenir à long terme.

Une collectivité viable assure la protection de son patrimoine naturel, culturel et bâti. Aménagée à échelle humaine, elle se caractérise notamment par la compacité de sa forme urbaine, la mixité des activités, une offre de transport diversifiée et une bonne localisation des activités et des équipements. Elle rend ainsi accessibles à tous des espaces publics de qualité et des espaces verts abondants, une variété de services et un environnement riche en activités économiques, sociales, récréatives et culturelles.

Des principes transversaux

Le développement d'une collectivité viable implique de nombreux champs d'action : aménagement et urbanisme, transport, agriculture et verdissement, économie et fiscalité, politiques publiques, bâtiment et efficacité énergétique, santé, éducation, etc. Seule une approche intégrée des interventions variées qui en relèvent peut permettre d'assurer leur efficacité, de maximiser leurs bénéfices et de réduire leurs effets indésirables.

Vivre en Ville propose, pour guider cette approche intégrée, des principes transversaux.

PRINCIPES TRANSVERSAUX	QUELQUES EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES
Optimiser les équipements et les infrastructures de façon à en réduire les coûts de construction, d'utilisation, d'entretien et de remplacement.	Privilégier la réutilisation, la requalification et la revitalisation de l'existant. Définir des zones prioritaires d'urbanisation et des critères de localisation des activités. Assurer des densités résidentielles et d'activités suffisantes pour rentabiliser les équipements.
Viser l'équité et renforcer la démocratie dans les modes de gestion et de prise de décision, pour renforcer l'expertise publique et créer des collectivités à l'image de leurs habitants.	Renforcer les capacités et l'expertise des acteurs publics. Informar, consulter et favoriser la participation de chacun aux choix collectifs. Favoriser la mixité sociale, notamment en prévoyant des logements abordables. Éviter les situations de monopole dans la promotion immobilière et valoriser l'autopromotion.
Privilégier une approche écosystémique de l'aménagement pour minimiser les impacts du milieu bâti sur l'écosystème naturel et conserver ses effets régulateurs.	Limiter la consommation de ressources et la production d'externalités négatives. Minimiser les impacts sur l'environnement naturel. Restaurer et maintenir les trames vertes et bleues (ou trames écologiques). Valoriser les fonctions écologiques des espaces naturels, des sols et de la végétation. Remplacer ou compléter les infrastructures grises par des infrastructures vertes.
Favoriser la résilience et l'adaptabilité face aux changements démographiques et économiques et aux risques naturels et climatiques.	Prévoir et faciliter les changements de vocation. Assurer l'équilibre à long terme entre les revenus et les dépenses liés aux projets d'urbanisation. Développer des circuits courts en alimentation, notamment par l'agriculture urbaine et périurbaine. Privilégier les solutions qui ont les meilleures retombées à long terme aux solutions peu coûteuses à court terme.

Quatre échelles d'intervention complémentaires

Vivre en Ville distinguée, du bâtiment à l'agglomération, quatre échelles d'intervention à travers lesquelles se déclinent la vision et les principes des collectivités viables.

Ainsi, dans une collectivité viable :

L'AGGLOMÉRATION EST TISSÉE SERRÉE	LES QUARTIERS SONT DES MILIEUX DE VIE COMPLETS	LES RUES SONT CONVIVIALES, À ÉCHELLE HUMAINE	LES BÂTIMENTS SONT CONFORTABLES, ACCESSIBLES ET EFFICACES
Elle optimise l'utilisation de son territoire; l'urbanisation et la densification y sont articulées avec un réseau structurant de transport en commun; les équipements et activités y sont accessibles et bien localisés.	Ils assurent la proximité des commerces et des services du quotidien, sont accessibles par des modes de transport viables et offrent des espaces publics de qualité.	Elles sont davantage des espaces de vie que des voies de circulation; les cheminements y sont encadrés par les bâtiments et la végétation; les déplacements actifs y sont prioritaires.	Ils assurent le confort de leurs usagers, contribuent à la qualité de l'espace public et ont une faible empreinte écologique.
DES PRINCIPES AJUSTÉS À CHAQUE ÉCHELLE D'INTERVENTION			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Resserrement du périmètre d'urbanisation. ■ Consolidation et contiguïté de l'urbanisation. ■ Protection du territoire agricole. ■ Protection des milieux naturels. ■ Articulation de l'urbanisation et du réseau structurant de transport en commun. ■ Réduction des barrières, connexions et complémentarité entre les quartiers. ■ Définition et consolidation de centralités (axes et pôles d'activités). ■ Localisation stratégique et accessibilité des équipements majeurs. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compacité et densité. ■ Mixité des activités. ■ Proximité et diversité de l'offre commerciale et de services. ■ Diversité des types d'habitations. ■ Perméabilité de la trame urbaine. ■ Accessibilité du transport en commun. ■ Continuité et efficacité du réseau cyclable. ■ Variété et distribution stratégique des espaces publics (places et parcs). 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réduction de la largeur des rues de façade à façade. ■ Apaisement de la circulation. ■ Qualité des aménagements publics. ■ Mixité verticale des activités. ■ Priorité aux déplacements actifs (trottoirs, rues partagées, rues piétonnes, aménagements cyclables, stationnements à vélo, etc.). ■ Continuité du cadre bâti (marges de recul adaptées à la fonction de la rue; stationnements en structure ou à l'arrière des bâtiments). ■ Réduction des stationnements de surface. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Priorité au confort et à la qualité de vie des usagers (résidents, travailleurs, visiteurs). ■ Diversité architecturale et qualité du bâti. ■ Ouverture sur la rue. ■ Présence d'équipements favorables à la mobilité durable (abribus intégré, stationnements à vélo, vestiaires, etc.). ■ Sobriété et efficacité sur tous les plans (dimensions, énergie, matériaux, eau, etc.). ■ Priorité aux stratégies bioclimatiques (ventilation, éclairage, etc.). ■ Récupération et production d'énergie.

Ces principes doivent être compris comme complémentaires: ils se renforcent mutuellement. Bien que non exhaustifs, ils sont essentiels au développement de collectivités viables. Leur application contribue directement à répondre aux enjeux écologiques, sociaux et économiques auxquels font face les collectivités.

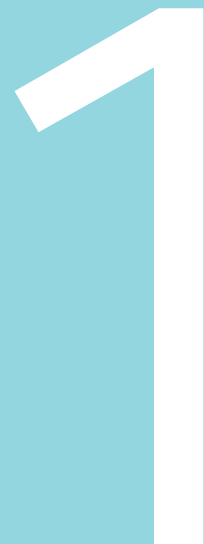
Dans **Croître sans s'étaler**, Vivre en Ville propose un mode de développement urbain qui évite l'étalement pour miser sur la reconstruction de la ville sur elle-même. Tirant profit du potentiel des milieux déjà urbanisés, cette approche contribue à améliorer leur qualité. Elle articule la plupart des principes des collectivités viables présentés dans le tableau ci-haut.

À l'échelle de l'agglomération, elle mise notamment sur la consolidation de l'urbanisation et son articulation avec le réseau structurant de transport en commun. À l'échelle du quartier, elle soutient la compacité du bâti et la mixité des activités, mais aussi la diversité des types d'habitations et la variété des espaces publics. Aux échelles de la rue et du bâtiment, elle contribue à l'échelle humaine, à la diversité architecturale et à la qualité du cadre bâti, entre autres.





RECONSTRUIRE
LA VILLE SUR
ELLE-MÊME AU SEIN
DES CORRIDORS
D'URBANISATION





Source : Vivre en Ville

Reconstruire la ville sur elle-même au sein des corridors d'urbanisation

La reconstruction de la ville sur elle-même est un mode de développement urbain qui permet aux collectivités de poursuivre leur croissance démographique et économique sans pour autant continuer à s'étaler sur leur territoire. Elle se présente donc comme une alternative à l'étalement urbain et une solution à de multiples enjeux métropolitains. Vivre en Ville étudie ici une dizaine d'interventions de consolidation et de requalification urbaines, observées dans trois régions urbaines nord-américaines. Ces interventions ont toutes pris place au sein de corridors d'urbanisation en consolidation, et invitent ainsi à revisiter cette échelle intermédiaire, entre l'agglomération et le quartier, souvent absente de la planification urbanistique québécoise.

1.1. REVOIR LE MODE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN : UN DÉFI À RELEVER

L'étalement urbain qui prévaut depuis des décennies dans la plupart des agglomérations nord-américaines génère son lot de problèmes : congestion routière, destruction des milieux naturels et agricoles, poids financier des réseaux de services publics, coût énergétique des transports, etc. (Vivre en Ville, 2016). Pour y remédier, nombreux sont les décideurs qui ont tenté de revoir le mode de développement urbain, avec plus ou moins de succès.

L'arrimage de l'urbanisme et de la planification des transports

Les transports jouent un rôle prédominant dans la structuration de la ville. Depuis environ 60 ans, l'arrivée de la voiture et son acquisition par un nombre croissant de ménages ont bouleversé le visage de nos milieux de vie. En moins d'une génération, on est passé d'un urbanisme qui favorisait la proximité à une planification favorisant l'éclatement de la ville et l'accroissement des distances à parcourir au quotidien (Vivre en Ville, 2014a). La dépendance à la voiture s'y consolide encore, au détriment des autres modes de transport.

La difficile réintroduction des transports collectifs dans la ville du tout-à-l'auto

En réaction au *car-oriented development*, de multiples concepts ont été imaginés pour refaire du transport en commun et des déplacements actifs une priorité au sein des villes nord-américaines. Ceux-ci ont cependant eu tendance à se concentrer sur l'une ou l'autre des échelles du territoire, au détriment de l'élaboration d'une vision d'ensemble multiscale :

- le *transit-supportive development*, à l'échelle de l'agglomération urbaine (Ontario. MTO, 2012) ;
- le *bull's eye development concept* (Dittmar et Ohland, 2004) et le *transit shed* (CNT, 2013) à l'échelle du corridor urbain ;
- le *transit-oriented development* (TOD) – voire le *transit-adjacent development* (TAD), un TOD qui a mal tourné (Vivre en Ville, s.d.a) – et le *pedestrian-oriented development* (POD), à l'échelle du quartier (Calthorpe, 1993) ;
- le *transit village*, à l'échelle du voisinage (New Jersey. Department of Transportation, 2009 ; North Central Texas Council of Governments, s.d.) ;
- la station intermodale, à l'échelle de la parcelle (Vivre en Ville et Accès transports viables, 2013).

Ces tentatives ont, plus souvent qu'autrement, eu tendance à produire des milieux bâtis déconnectés de leur contexte d'insertion, c'est-à-dire une ville où les activités, les services et les équipements sont dispersés çà et là sur le territoire et sont difficilement accessibles autrement qu'en voiture. La capacité de ces milieux à contribuer à l'atteinte d'objectifs collectifs, comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, est alors fortement limitée.

Figure 1.1.a RETISSER LA VILLE : LEÇONS ET BALISES



Dans la collection « Inspirer le Québec », Vivre en Ville (2014b) tire des leçons de cinq expériences de quartiers conçus selon les principes du TOD. Dans la collection « Outiller le Québec », Vivre en Ville (2014a) propose huit pierres d'assise qui s'appuient sur les meilleures pratiques, au Québec et à l'international, pour réarticuler urbanisation, densification et transport en commun.

La réarticulation de l'urbanisation, de la densification et du transport en commun

Face à ces résultats mitigés, plusieurs acteurs ont tenté de réintroduire l'humain au cœur de la réflexion et de faire de la qualité des milieux de vie la véritable finalité d'un meilleur arrimage entre l'urbanisme et la planification des transports, notamment avec :

- la *transit-oriented community* (TransLink, 2012) ;
- la *station community* (Metro, 1995 et 2000).

D'autres ont senti la nécessité de procéder à une réarticulation plus complète de l'urbanisation et des modes de transport à travers différents outils : guides sur l'écomobilité, politiques de mobilité durable, programmes de gestion intégrée des déplacements, etc. Ceux-ci n'ont cependant pas force de loi et leur application est tributaire de la volonté des décideurs. Or, une grande partie de la population et des autorités publiques reste réfractaire à réduire la place accordée à l'automobile au sein de nos villes, en raison de l'impression que cela pourrait entraîner un certain déclin économique, comme le prétend l'adage « *no car, no business* ». Pourtant, de nombreuses expériences étrangères prouvent aujourd'hui le contraire (Green, 2014), et l'attrait toujours aussi important des quartiers compacts du Québec construits au cours du premier quart du 20^e siècle – les *streetcar suburbs* (Vivre en Ville, 2014b) – ne se dément pas.

La révision du mode de développement urbain, à travers sa réarticulation avec le transport en commun (Vivre en Ville, 2014a), n'a d'ailleurs pas pour but de limiter la croissance des villes, mais bien de redéfinir les modalités selon lesquelles cette croissance pourrait désormais s'effectuer dans une optique de développement urbain durable.

L'écoquartier, une inspiration pour la ville en devenir

Face aux défis associés au mode de développement urbain, nombreux sont les promoteurs et les collectivités, au Québec et ailleurs, qui tentent de prendre un virage vers des milieux de vie écoresponsables, écoquartiers et autres quartiers verts (Vivre en Ville, 2014c).

Pour ces concepteurs, l'écoquartier se veut l'incarnation d'un mode de développement urbain durable. Hélas, il reste encore trop souvent un prétexte au *greenwashing* de nouveaux lotissements implantés en périphérie ou à distance des agglomérations, dernier avatar d'un étalement urbain à peine moins dommageable que la tendance historique (Vivre en Ville, 2016).

L'intégration de l'écoquartier dans la ville existante est pourtant un des éléments déterminants à prendre en compte lors de sa conception (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2009). Loin d'être obligatoirement un nouveau quartier, l'écoquartier par excellence est celui qui prend place à même le tissu urbain existant, notamment en réinvestissant les espaces urbanisés sous-utilisés ou laissés en friche (Vivre en Ville, 2014c). Le quartier de l'avenir est donc celui qui permettra aux villes et aux banlieues de croître sans pour autant s'étaler.

Toutefois, l'écoquartier n'est pas une finalité en soi. Il a plutôt vocation à servir de modèle pour la ville en devenir (Vivre en Ville, s.d.b). Il s'agit d'une opportunité unique pour :

- expérimenter de nouvelles approches urbanistiques, mettre en œuvre de nouvelles techniques d'aménagement, tester des technologies novatrices de construction ;
- permettre à tous de visiter, explorer et vivre au sein de milieux stimulants qui diffèrent des développements immobiliers conventionnels ;
- inciter la population, à la lumière d'un milieu de vie de qualité supérieure, à exiger la généralisation de telles mesures partout sur le territoire ;
- encourager les élus municipaux et les professionnels de l'aménagement (urbanistes, architectes, designers) à hausser leurs exigences ;
- convaincre les promoteurs et les constructeurs immobiliers que la viabilité des milieux de vie n'est pas une dépense, mais un investissement qui rapporte gros.

En d'autres termes, l'écoquartier d'aujourd'hui est voué à devenir le quartier commun de demain, c'est-à-dire la norme.

QUESTIONNER LES NORMES POUR CONCEVOIR DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ

En Amérique du Nord comme en Europe, les anciens noyaux villageois et urbains sont valorisés pour leurs qualités urbaines exceptionnelles. Les centres de villégiature, comme les stations balnéaires et de sports d'hiver, adoptent encore aujourd'hui des formes s'inspirant directement de ces milieux anciens. Or, bien que les qualités de ces derniers soient reconnues de tous, peu de collectivités osent les réinterpréter dans les milieux de vie de tous les jours.

En outre, certaines normes, établies dans une optique de santé et de sécurité publiques, rendent la chose impossible. Par exemple, maints règlements empêchent de construire sur des pentes aussi abruptes que celles de la ville fortifiée de Québec ou encore d'intégrer un ruisseau à un écoquartier sans l'encadrer de – trop – larges bandes riveraines. Réunie, une telle collection de normes pourrait conduire à un tissu urbain uniforme à la grandeur du territoire québécois. Heureusement, ces normes ont encore peu de prise sur les milieux anciens qui, bien qu'ils portent les cicatrices de grands projets de rénovation urbaine, résistent encore à leur homogénéisation.

1.2. OÙ CONSOLIDER ET REQUALIFIER LA VILLE ?

Les changements de pratiques expérimentés afin de mieux articuler l'urbanisme et la planification des transports, ou pour faciliter la conception d'écoquartiers, constituent autant de leçons applicables à la reconstruction de la ville sur elle-même. Cette approche consiste à combiner des interventions de consolidation et de requalification urbaines, pour mieux utiliser les milieux déjà urbanisés, mais sous-utilisés (Vivre en Ville, 2016).

Applicable avec profit à divers milieux, la reconstruction de la ville sur elle-même est facilitée, comme l'illustrent les études de cas présentées dans ce document, par un meilleur arrimage entre les échelles de planification territoriale.

Un défi tant urbain que villageois

Quelle que soit leur taille, les collectivités québécoises disposent à peu près toutes, à l'intérieur même de leurs secteurs déjà urbanisés, de nombreux espaces sous-utilisés et pourtant avantageusement situés :

- parcelles laissées vacantes ou sous-exploitées ;
- voirie surdimensionnée ;
- stationnements de surface ;
- friches urbaines liées à la fermeture d'une industrie locale ;
- bâtiments désaffectés (presbytère, école, édifice commercial, etc.).

Une meilleure mise à profit de ces terrains et bâtiments permet d'améliorer les qualités du milieu bâti, en plus de protéger de l'urbanisation les espaces naturels et agricoles périurbains. Cette opportunité est précieuse tant pour les grandes agglomérations, qui peuvent ainsi croître sans pour autant s'étaler, que pour les collectivités villageoises qui se prémuniront ce faisant d'une certaine dévitalisation.

Où, comment et quand intervenir ?

Reconstruire la ville sur elle-même implique de tenir compte des particularités de chaque milieu. Selon le contexte, certaines collectivités chercheront à se consolider, d'autres à se requalifier, ou encore à se revitaliser. Chacune est unique et requiert un projet et une stratégie élaborés sur mesure. Cependant, une même démarche peut être suivie pour y parvenir, basée sur la définition d'une vision de développement, elle-même traduite par un projet urbanistique définissant les modalités de la reconstruction.

Pour éviter les écueils d'interventions lacunaires qui discréditeraient la démarche de reconstruction – et la planification du territoire en général – cette dernière doit notamment prendre en compte :

- les caractéristiques des milieux de vie bâtis, ainsi que les besoins et aspirations de la population ;
- l'analyse des tendances sociodémographiques et économiques ;
- simultanément, les enjeux métropolitains et locaux, pour arrimer efficacement ces deux échelles au sein d'une vision d'ensemble ;
- pour, au final, élaborer un projet urbanistique sur lequel se baser pour faire des choix appropriés en matière de localisation des interventions (où), de formes urbaines (comment) et de mise en œuvre (quand, via quel financement et quels outils) (Vivre en Ville, 2016).

Figures 1.2.a-b DES OPPORTUNITÉS MULTIPLES DANS TOUS LES TYPES DE MILIEUX



Qu'elle prenne place au sein de quartiers résidentiels, de secteurs industriels ou commerciaux désinvestis (gauche), de centres-villes, de rues principales ou de noyaux villageois (droite), la reconstruction tire profit des nombreux espaces sous-utilisés pour améliorer les milieux de vie existants.

Travailler simultanément à toutes les échelles

La planification du territoire à l'échelle d'une agglomération – qu'il s'agisse d'une communauté métropolitaine ou d'une municipalité régionale de comté – permet de bien établir les grands patrons d'urbanisation et les principaux réseaux de déplacement. Cependant, les moyens proposés sont souvent soit trop généraux, et donc peu encadrants, soit trop précis, et privant les municipalités locales de marge de manœuvre dans l'élaboration de leur plan d'urbanisme.

La reconstruction de la ville sur elle-même requiert plutôt un dialogue véritablement fécond entre les exercices de planification réalisés aux différentes échelles du territoire.

Articuler les échelles de planification sans oublier l'échelle intermédiaire

Au Québec, la planification spatiale du territoire est souvent polarisée à deux échelles morphologiques, traitées tant bien que mal au travers du découpage administratif municipal.

L'échelle macro rassemble l'échelle métropolitaine, abordée par les plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) des communautés métropolitaines; et l'échelle régionale, abordée par les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des municipalités régionales de comté (MRC) et, depuis 2006, des agglomérations de municipalités reconstituées. Ces documents servent notamment à la planification des grands réseaux et équipements, des principales concentrations d'emplois et des territoires à ouvrir à l'urbanisation, dans une optique de développement socioéconomique et sur la base de tendances démographiques.

L'échelle micro rassemble les échelles de la ville et du quartier, couvertes par les plans d'urbanisme (PU) et les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) des municipalités locales; puis les échelles

du voisinage, du site et de la parcelle, couvertes notamment par la réglementation à caractère discrétionnaire comme les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) et les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Ces derniers visent notamment à encadrer les interventions locales: opérations de design urbain, conception architecturale et construction des bâtiments.

Cette polarisation est exacerbée par une professionnalisation de chaque échelle d'intervention: les aménagistes s'occupent des échelles métropolitaine et de la MRC, les urbanistes des échelles de la ville et du quartier, les designers urbains de celle du voisinage et du site, les architectes de celle de la parcelle.

L'échelle méso est, pour sa part, généralement évacuée de la réflexion, puisqu'elle s'attarde à un ensemble morphologique, celui du corridor d'urbanisation, dont les limites chevauchent celles du découpage administratif. Elle peut couvrir des portions de plusieurs municipalités, mais rarement leur totalité; elle est par conséquent difficile à appréhender, et à prendre en charge.

Une échelle intermédiaire qui fait cruellement défaut

Sur le terrain, l'absence de planification publique à une échelle intermédiaire se manifeste sous différentes formes.

Dans certains cas, la structure macro de la ville est la seule ossature à laquelle peuvent s'arrimer les interventions locales. Cela se traduit notamment par un tissu urbain réduit à une juxtaposition de lotissements conçus quasi indépendamment les uns des autres, et qui ne sont mis en relation que par les voies de communication, les concentrations commerciales et les équipements régionaux. Souvent privés de centralité locale à laquelle s'arrimer, ces lotissements peinent à former des

ensembles cohérents, comme les paroisses et quartiers historiques. Leur identité vacille alors entre celle du projet immobilier et celle de l'arrondissement ou de la municipalité auxquels ils appartiennent.

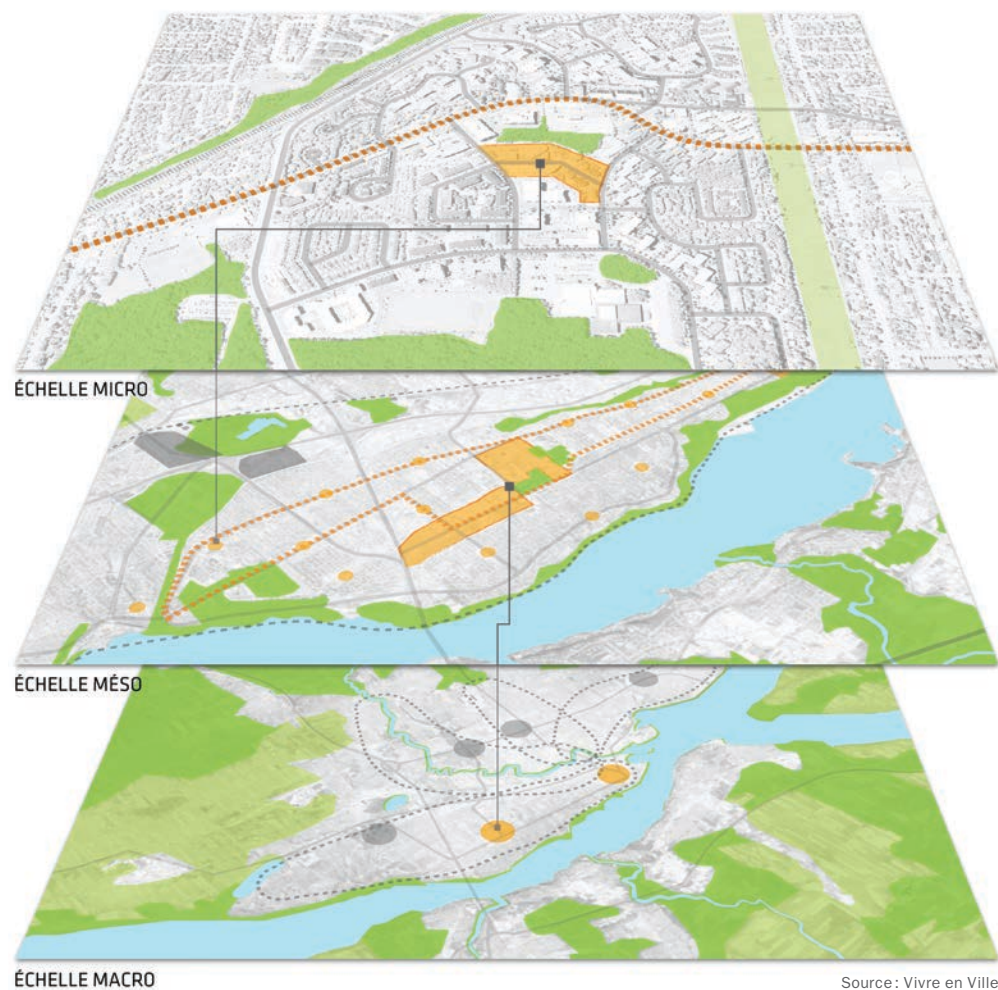
Dans d'autres cas, le design à l'échelle micro fait fi de la structure de la ville. Cela se traduit par des ensembles urbains d'envergure planifiés comme s'il s'agissait de systèmes autarciques, ignorant ce qui les entoure (Paradis, 2014a). Plusieurs de ces quartiers ou pôles d'activités, à l'identité sans contredit forte et aux bénéfices certains (Canada. SCHL, 2013), peinent toutefois à tenir leurs promesses, comme en témoignent certaines expériences (National Post, 2009), notamment en ce qui a trait :

- aux services offerts: les locaux commerciaux ne sont pas occupés à pleine capacité;
- à l'animation des espaces publics: souvent très nombreux, ils servent davantage à donner de la valeur foncière qu'à supporter différents usages;
- aux modes de déplacement qui y seront privilégiés: ils sont difficiles à desservir efficacement en transport en commun et souvent déconnectés du réseau cyclable municipal.

Vers une approche multiscale des milieux de vie

Reconstruire la ville sur elle-même exige d'identifier où, comment et quand intervenir afin d'appréhender de façon globale et simultanée les enjeux métropolitains, régionaux et locaux. En ce sens, une démarche misant sur l'identification, à l'échelle méso, de lieux d'intervention permettant d'arrimer l'une à l'autre les échelles macro et micro du territoire, plutôt que de les subordonner l'une à l'autre (Brochu, 2014; Anys et collab., 2011; Deshaies et collab., 2013; Bouchard et collab., 2014), se présente comme particulièrement prometteuse.

Figures 1.2.c-f LES ÉCHELLES DE LA PLANIFICATION



La polarisation de la planification aux échelles macro et micro du territoire est à la base de nombreuses incohérences et ruptures d'échelles, que l'on constate alors que de nombreux quartiers sont construits ou requalifiés sans à égard à leur position ni à leur rôle à l'échelle méso de la ville.



Il n'est pas rare de voir des milieux construits en ne considérant que l'échelle de l'agglomération: des *strips* commerciales regroupant maints commerces et services de proximité, mais qui sont difficiles d'accès pour les résidents qui habitent dans les quartiers voisins (en haut); des quartiers résidentiels connectés au réseau autoroutier et desservis par des voies conçues uniquement pour les déplacements automobiles (au centre); ou une densification résidentielle tellement éloignée des centralités et des services de transport en commun que tout espace ouvert est sacrifié pour aménager des stationnements (en bas).

1.3. UNE APPROCHE PAR CORRIDORS ET CENTRALITÉS

Reconstruire la ville sur elle-même pour en faire une collectivité viable est possible en suivant une démarche urbanistique s'appuyant sur une approche multiscalaire. Quatre échelles doivent alors être considérées : celles du bâtiment, de la rue, du quartier et de l'agglomération (cf. avant-propos).

L'identification de corridors d'urbanisation permet d'appréhender plus facilement l'échelle de l'agglomération, et de mieux l'arrimer aux échelles locales.

Figure 1.3.a CROÎTRE SANS S'ÉTALER



Dans cette publication complémentaire de la collection « Outils du Québec », Vivre en Ville propose une typologie de milieux et une série d'interventions de consolidation et de requalification urbaines pouvant être utilisées par une collectivité québécoise désirant se doter d'une stratégie de reconstruction de la ville sur elle-même.

Planifier la reconstruction de la ville à partir des corridors d'urbanisation

Les corridors d'urbanisation sont ces grands territoires qui s'étirent généralement, mais pas systématiquement, du centre de l'agglomération vers la périphérie, et qui sont desservis par une ou plusieurs routes régionales, plus ou moins parallèles, empruntées quotidiennement par un grand débit de déplacements pendulaires (Vivre en Ville, 2016; Québec. OQLF, s.d.). Il s'agit d'une sous-division morphologique de la ville, d'une échelle intermédiaire (méso) entre celle de l'agglomération (macro) puis celles de la ville, du quartier et du voisinage (micro).

Couvrant parfois des portions de plusieurs municipalités, mais rarement leur totalité, les corridors d'urbanisation peuvent être difficiles à saisir à première vue. Ils sont pourtant bien réels : ils influent par exemple sur les choix de localisation des concentrations commerciales (comme les mégacentres) et de certaines bannières (comme les marchés d'alimentation), notamment parce qu'ils correspondent grosso modo à leur zone de chalandise respective. Puisqu'ils rassemblent des milieux de vie partageant des infrastructures, des équipements et des services, les corridors d'urbanisation ont la capacité d'incarner les enjeux métropolitains (par exemple, la gestion de la demande en transport) à une échelle plus facile à appréhender pour les acteurs locaux : celle du morceau de ville ou d'agglomération (Vivre en Ville, 2016).

Concrètement, trois composantes urbaines peuvent servir, à l'intérieur d'un même corridor d'urbanisation, à arrimer la planification des échelles macro et micro du territoire :

- les corridors urbains, comme ossature de l'urbanisation ;
- les centralités, comme articulations des milieux de vie ;
- les espaces sous-utilisés, comme opportunités de croissance.

Les corridors urbains, comme ossature de l'urbanisation

Les corridors urbains sont ces étroites bandes de territoire desservies par une voie primaire ou une voie secondaire – que les ingénieurs en transport nomment artère et collectrice – et qui permettent de traverser et de relier entre elles les différentes parties d'une agglomération, d'une ville ou d'un quartier, et plus particulièrement leurs principales concentrations d'activités. La largeur des corridors urbains est variable, mais s'étend théoriquement sur 800 mètres de chaque côté des voies de desserte, soit une distance pouvant être franchie à pied en dix minutes (Vivre en Ville, 2014a).

En raison de leurs attributs, les corridors urbains constituent un support idéal pour un réseau structurant de transport en commun (Vivre en Ville, 2014a et s.d.c), et pour favoriser la reconstruction de la ville sur elle-même, notamment par la densification résidentielle et l'intensification des activités. Dans un monde idéal, un corridor d'urbanisation serait quadrillé par des corridors urbains espacés de 1,6 kilomètre et tous ses résidents bénéficieraient de l'accès à un réseau structurant de transport en commun.

Puisqu'une même municipalité – par exemple une ville-centre – peut se situer au croisement de deux corridors d'urbanisation distincts, elle peut s'en trouver traversée par des corridors urbains aux orientations opposées. La concertation des autorités des diverses entités municipales en place dans ces corridors d'urbanisation est donc essentielle pour développer une vision commune et cohérente du maillage de corridors urbains sur lesquels miser pour structurer l'urbanisation ou la reconstruction de leurs territoires respectifs. Cela implique, par exemple, de voir à la complémentarité des vocations qui seront attribuées aux différents types de milieux, notamment aux concentrations d'activités générant d'importants déplacements à l'échelle métropolitaine (Vivre en Ville, 2013a et 2014a).

Les centralités, comme articulations des milieux de vie

Une centralité désigne une concentration d'activités ayant un pouvoir structurant sur un territoire plus large. L'importance des activités (économiques, politiques, culturelles, etc.) et les caractéristiques physiques du lieu (emplacement, accessibilité, densité, etc.) renforcent à la fois l'effet d'attraction et de diffusion de la centralité. Toutes les centralités n'exercent pas un effet structurant à la même échelle : alors que certaines rayonnent à l'échelle métropolitaine ou régionale (centralité d'agglomération), d'autres ont une influence plus réduite (centralité locale : ville, quartier, voisinage). Ce rayonnement dépend non seulement des activités qu'elles accueillent, mais aussi de leur situation dans l'agglomération, de leur desserte en transport, de leur organisation, etc. (Vivre en Ville, 2013a).

Les milieux urbains et villageois s'organisent en fonction de centralités qui prennent différentes formes : un centre-ville, une rue commerciale traditionnelle, un noyau civique ou paroissial, une *strip* ou une intersection commerciale, etc. (Vivre en Ville, 2016). D'autres concentrations d'activités urbaines ont plutôt vocation à accueillir les activités incompatibles avec les milieux de vie. Ces zones spécialisées, qui n'ont pas de pouvoir structurant proprement dit, ne doivent pas être confondues avec les centralités. L'identification et la hiérarchisation des centralités et des zones spécialisées doivent s'effectuer sur la base du rayonnement des activités qui s'y trouvent, de même qu'à la lumière de la quantité de déplacements générés (Vivre en Ville, 2013a).

Mis en réseau, les corridors urbains (ossature) et les centralités (articulations) constituent un squelette solide à partir duquel reconstruire la ville sur elle-même. Les mesures choisies pour consolider ou requalifier les différents milieux différeront cependant d'un endroit à l'autre, selon le contexte particulier au sein duquel elles évoluent (Vivre en Ville, 2016).

Les espaces sous-utilisés, comme opportunités de croissance

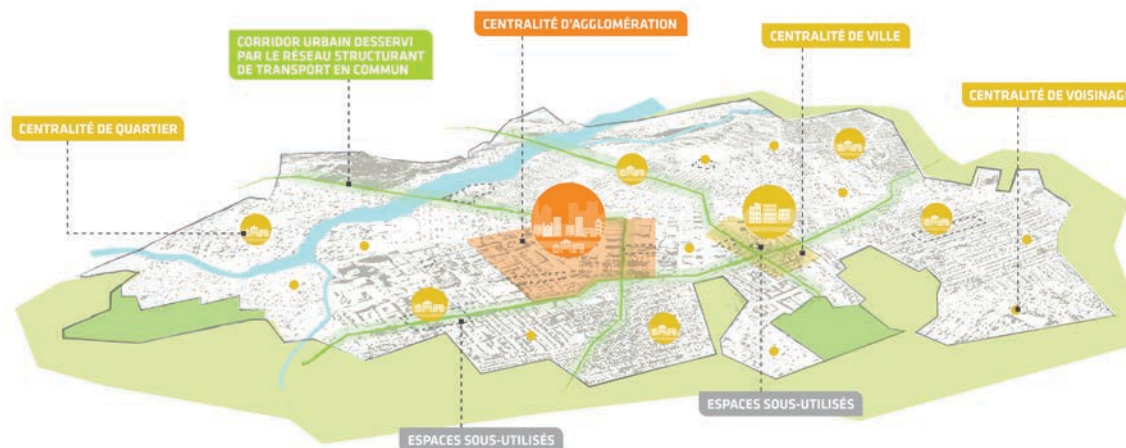
Les centralités, les milieux résidentiels et les zones spécialisées (commerciales, industrielles, institutionnelles, d'affaires, etc.) recèlent une multitude d'espaces sous-utilisés, comme des parcelles peu construites, des espaces en friche, des stationnements de surface, etc. (Vivre en Ville, 2015). Les opportunités de consolidation et de requalification urbaines sont donc multiples et diverses, ce qui permet d'envisager une transformation somme toute rapide de ces milieux.

En outre, les mesures pouvant être employées pour tirer profit de ces opportunités sont également diversifiées : amélioration de l'espace ouvert, modifications aux bâtiments existants et insertion de bâtiments dans la trame existante.

Articulées les unes aux autres au sein d'une stratégie de mise en œuvre d'un projet urbanistique considérant toutes les échelles du territoire, ces mesures permettent de :

- concevoir des projets aux objectifs divers : un pôle d'échanges intermodaux, un milieu de vie inspiré des principes du *transit-oriented development*, un écoquartier, un projet d'urbanisme agricole, pour ne nommer que ceux-là (Vivre en Ville et Accès transports viables, 2013 ; Vivre en Ville, 2014b, 2014c, 2014d et 2014e),
- structurer la croissance urbaine, connecter les ensembles urbains et intensifier les activités qu'on y trouve (Vivre en Ville, 2015) ;
- et finalement, faire éclore des collectivités viables en sol québécois.

Figure 1.3.b UN SQUELETTE DE CORRIDORS ET DE CENTRALITÉS COMME SUPPORT À LA RECONSTRUCTION DE LA VILLE SUR ELLE-MÊME



L'échelle du corridor d'urbanisation est celle qui permet le mieux aux autorités locales d'appréhender les enjeux métropolitains. Trois composantes peuvent servir à arrimer la planification des différentes échelles du territoire : les corridors urbains (ossature de l'urbanisation), les centralités (articulations des milieux de vie) et les espaces sous-utilisés (opportunités de croissance).

1.4. TIRER DES LEÇONS DES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES

Afin d'illustrer comment la consolidation et la requalification urbaines peuvent être utilisées pour transformer une ville étalée en véritable collectivité viable, *Vivre en Ville* propose de porter un regard critique sur différentes expériences étrangères marquantes. S'inspirer de ces dernières n'a pas pour objectif de reproduire les quartiers étudiés en sol québécois. Cela vise plutôt à comprendre les démarches qui ont été suivies par ces collectivités pour atteindre leurs objectifs, et à en tirer des leçons afin d'améliorer la pratique urbanistique québécoise, et de revoir la façon de concevoir les documents de planification municipaux : plans métropolitains et schémas d'aménagement et de développement, plans d'urbanisme, etc.

Bien comprendre les principes qui sous-tendent ces stratégies de consolidation et de requalification urbaines; discerner ce qui peut représenter des solutions efficaces et des options viables pour le Québec; envisager de quelle manière elles pourraient être mises en œuvre; puis développer une démarche de reconstruction de la ville sur elle-même adaptée à la réalité québécoise: voilà comment s'inspirer de ces expériences.

En étudiant les opérations de reconstruction de la ville sur elle-même réalisées ailleurs qu'au Québec, *Vivre en Ville* poursuit les objectifs suivants:

- hausser les attentes et les exigences en matière de développement urbain durable;
- montrer que la reconstruction de la ville sur elle-même est possible dès aujourd'hui au Québec;
- proposer des pistes de solution concrètes pour la mise en œuvre de collectivités viables au Québec.

La présente publication s'intéresse particulièrement à trois cas du Canada et des États-Unis:

Canada

- Vancouver, Colombie-Britannique: corridor Broadway de Fairview-Kitsilano;

États-Unis

- Denver, Colorado: corridor de la 16th Street de LoDo-Highlands;
- Montgomery County, Maryland: corridor Rockville Pike de Bethesda-Rockville.

Figure 1.4.a MIEUX CONSTRUIRE NOS MILIEUX DE VIE, DE L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION À CELLE DU BÂTIMENT



Vivre en Ville propose de nombreux outils utiles pour construire des milieux de vie durables au Québec. Les publications *Retisser la ville* s'intéressent aux corridors urbains, aux aires TOD et au réseau structurant de transport en commun; *Réunir les modes* traite d'intermodalité et de mobilité durable; et *Bâtir au bon endroit* aborde la localisation des activités et le rôle des centralités. De leur côté, *Objectif écoquartiers* et *Donner vie aux écoquartiers* traitent des écoquartiers d'ici et d'ailleurs; *Verdir les quartiers, une école à la fois* s'intéresse notamment à l'adaptation aux changements climatiques et aux environnements favorables aux saines habitudes de vie; et *Villes nourricières* aborde les atouts des systèmes alimentaires de proximité.

BIBLIOGRAPHIE

CHAPITRE 1

ANYS, Wahb, Akram BELBOUAB, Charles-Éric BERNIER, Maryam BESSIRI, Mathieu BOISSINOT, Bruno-Clément BOUDREAU, Anne-Flore FLUET, Louis-Benoît L'ITALIEN-BRUNEAU, Cynthia LABRECQUE, et Martin ST-HILAIRE, sous la supervision de Johanne BROCHU, David PARADIS et Philippe PLANTE (2011). « Des lieux d'arrimage pour passer de l'éclatement à la cohérence », *Perspecto*, vol. 2010-2011, p.24-35

BOUCHARD, David, Alejandro CALDERON QUINTERO, Sophie CARRIER, Andrée-Anne COLL, Shawn NOLAN, Pascale ROMPRÉ, Jean-Philippe SIMARD et Carolann ST-JEAN, sous la supervision de David PARADIS et Philippe PLANTE (2014). « Le village est dans le pré: pour une réaffirmation des cœurs villageois », *Perspecto*, vol. 2013-2014, p. 28-39.

BROCHU, Johanne (2014). « How to grow and still remain small? A workshop experience in urbanism for rural villages ». Communication présentée lors du colloque *Planning for the Possible*, Tufts University, Cambridge, États-Unis, 28 mars 2014.

CALTHORPE, Peter (1993). *The Next American Metropolis*, Princeton Architectural Press, 175 p.

CANADA. SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT [SCHL] (2013). « Comparaison de quartiers canadiens reflétant les principes du nouvel urbanisme avec des banlieues traditionnelles (nouvelle version) », *Le Point en recherche*, Série socio-économique, n° 13-002, février 2013 [PDF]. 18 p.

CENTER FOR NEIGHBORHOOD TECHNOLOGY [CNT] (2013). *Transit-Oriented Development in the Chicago Region: Efficient and Resilient Communities for the 21st Century*, Chicago [PDF]. 60 p.

CHARLOT-VALDIEU, Catherine et Philippe OUTREQUIN (2009). *L'urbanisme durable: concevoir un écoquartier*. Paris: Le Moniteur, 295 p.

DESHAIS, Noémie, Tristan GAGNON, Rayhane HAMROUNI, Élodie HUNDSBICHLER, Abir KRIFA, Martin LALIBERTÉ, Geneviève LANGLOIS, Frédéric LECLERC, Sarah ROBERT et Eliana VIVERO, sous la supervision de Johanne BROCHU, David PARADIS et Philippe PLANTE, (2013). « Passer du fragment au cœur: vers un nouveau dialogue entre ville et campagne », *Perspecto*, vol. 2012-2013, p.58-69.

DITTMAR, Hank et Gloria OHLAND (2004). *The New Transit Town: Best practices in transit-oriented development*, Island Presse, p.132-153.

GREEN, Jared (2014). « Jan Gehl: The City is Big », *The Dirt*, 10 février 2014. [<http://dirt.asla.org/2014/02/10/jan-gehl-the-city-is-big/>] (consulté le 7 janvier 2015).

METRO (1995, 2000). *The Nature of 2040: The region's 50-year plan for managing growth* [PDF]. 17 p.

NATIONAL POST (2009). « In Markham, the dream of a village that never was », *National Post*. [http://www.canada.com/story_print.html?id=765db6d3-979e-4db7-9ad7-4a4c1b6d5af8&sponsor=] (consulté le 7 janvier 2015).

NEW JERSEY. DEPARTEMENT OF TRANSPORTATION (2009). *Transit Village Initiative Overview*. [<http://www.state.nj.us/transportation/community/village/>] (consulté le 13 novembre 2013).

NORTH CENTRAL TEXAS COUNCIL OF GOVERNMENTS (s.d.). *Plano Transit Village – City of Plano*. [<http://www.nctcog.org/trans/sustdev/landuse/examples/plano.asp>] (consulté le 7 janvier 2015).

ONTARIO. MINISTÈRE DES TRANSPORTS [MTO] (2012). *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*, Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 218 p.

PARADIS, David (2014a). « Le design urbain, volet oublié de l'urbanisme », *Urbanité*, Hiver 2014, p.35-37.

QUÉBEC. OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE [OQLF] (s.d.). « Corridor d'urbanisation », *Office québécois de la langue française*. [http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=17055065] (consulté le 3 mars 2015).

TRANSLINK (2012). *Transit-Oriented Communities Design Guidelines. Creating more livable places around transit in Metro Vancouver*, Burnaby [PDF], 164 p.

VIVRE EN VILLE (s.d.a). « Transit-oriented development (TOD) », *Collectivitesviables.org*, Vivre en Ville [<http://collectivitesviables.org/articles/transit-oriented-development-tod/>] (consulté le 3 mars 2015).

VIVRE EN VILLE (s.d.b). « Écoquartiers », *Collectivitesviables.org*, Vivre en Ville [<http://collectivitesviables.org/articles/ecoquartiers/>] (consulté le 3 mars 2015).

VIVRE EN VILLE (s.d.c). « Réseau structurant de transport en commun », *Collectivitesviables.org*, Vivre en Ville [<http://collectivitesviables.org/articles/reseau-structurant-de-transport-en-commun/>] (consulté le 3 mars 2015).

VIVRE EN VILLE (2013a). *Bâtir au bon endroit: la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables*, 109 p. (coll. Outils le Québec ; 3) [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2014a). *Retisser la ville: [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun*, 2^e éd., 108 p. (coll. Outiller le Québec ; 1) [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2014b). *Retisser la ville: leçons de cinq expériences de transit-oriented development*, 2^e éd., 118 p. (coll. Inspirer le Québec ; 2) [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2014c). *Objectif écoquartiers: principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs*, 64 p. [<http://objectifecoquartiers.org/>].

VIVRE EN VILLE (2014d). *Donner vie aux écoquartiers: leçons des collectivités viables du Baden-Württemberg en Allemagne*, 133 p. (coll. Inspirer le Québec ; 5) [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2014e). *Villes nourricières: mettre l'alimentation au cœur des collectivités*, 141 p. (coll. Outiller le Québec ; 6) [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2016). *Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même*, 123 p. (coll. Outiller le Québec ; 7) [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE et ACCÈS TRANSPORTS VIABLES (2013). *Réunir les modes: l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable*, 107 p. (coll. Outiller le Québec ; 4) [www.vivreenville.org].



CROÎTRE SANS S'ÉTALER

Afin de freiner l'étalement urbain et de réduire la pression qu'il impose aux écosystèmes et aux finances publiques, plusieurs régions métropolitaines nord-américaines ont fait le choix de reconstruire la ville et la banlieue sur elles-mêmes. Vivre en Ville a étudié trois d'entre elles – Washington, Denver et Vancouver – afin de documenter comment se produit la consolidation et la requalification d'importants corridors urbains et suburbains.

Abondamment illustrées, les trois études de cas présentées dans cet ouvrage montrent, chacune à sa manière, comment cette reconstruction concourt à absorber une part de la croissance démographique tout en améliorant la qualité des milieux de vie existants. Sont ainsi mis en évidence les plans, les formes urbaines, les partenariats et les autres innovations ayant contribué à la mise en œuvre réussie de ces projets urbains inspirants.

INSPIRER LE QUÉBEC

La collection « Inspirer le Québec » documente, en vue d'inspirer les décideurs et les professionnels du Québec, les meilleures pratiques en matière de collectivités viables, partout dans le monde.

À PROPOS DE VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

T. 514.394.1125

■ GATINEAU

MAISON AUBRY

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4

T. 819.205.2053

ISBN : 978-2-923263-17-5 (version imprimée)

ISBN : 978-2-923263-18-2 (PDF)