Chapitre 7

AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉGIONAL ET RESTRUCTURATION DES COLLECTIVITÉS

Le présent chapitre se concentre sur l'aménagement des collectivités selon deux échelles, soit celle des agglomérations et celle des quartiers (des milieux de vie et de travail).

Suite à des notions théoriques (illustrées par des exemples), l'accent sera mis sur les stratégies et les actions de restructuration (ou de transformation) des milieux urbanisés existants. Celles-ci représentent un moyen important par lequel les collectivités peuvent se renouveler, se redynamiser, s'améliorer, bref, évoluer vers une forme plus durable tout en limitant leur étalement territorial.

7.

L'aménagement de la région, de l'agglomération

La forme régionale viable optimale

La région et l'agglomération «multipolaire»

Qu'il soit planifié ou non, le développement d'aujourd'hui tend à s'effectuer selon un modèle multipolaire, c'est-à-dire selon un modèle caractérisé par le développement de pôles secondaires en périphérie du centre-ville traditionnel (nouveaux pôles commerciaux et d'emplois, services, équipements pour les loisirs et la culture, complexes résidentiels à haute densité, etc.). Le mouvement de décentralisation des agglomérations est présent depuis au moins la seconde moitié du XX^e siècle, surtout avec le développement des infrastructures autoroutières et la motorisation des ménages. Aujourd'hui, cette décentralisation est facilitée et accélérée par le développement rapide des nouvelles technologies de télécommunication qui favorisent le télétravail ainsi que la dispersion des bureaux. Bien planifié, le modèle multipolaire peut être très positif et favoriser l'utilisation du transport en commun, le rapprochement entre les lieux de résidences, de services et d'emplois.

Le chapitre en un coup d'œil :

- XY L'aménagement de la région, de l'agglomération
 - La forme régionale viable optimale
 - La gestion de l'urbanisation
- X' L'aménagement urbain des quartiers, des milieux de vie et de travail
 - La forme urbaine viable ou le design général du quartier
 - Des principes et des critères de design urbain
- ** Des actions pour la restructuration des collectivités
 - La restructuration des centres-villes et des quartiers centraux
 - La restructuration des sites industriels et portuaires obsolètes
 - La restructuration des premières banlieues et autres aires périphériques

PAGE 255

CHAPITRE VII

Le concept multipolaire «contrôlé» et viable

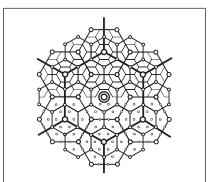
Le modèle particulier d'aménagement proposé dans cette section est multipolaire «contrôlé » et «viable » :

Contrôlé: la localisation des divers pôles est déterminée selon une planification rationnelle et intégrée, à l'échelle de l'agglomération (logique de complémentarité entre les vocations et l'échelle des divers pôles et logique d'intégration avec les réseaux structurants de transport en commun). Viable: fait ici référence à la nature et à la morphologie des pôles: un design, des facilités et une organisation spatiale qui favorisent les piétons et les transports viables, la proximité des services, la synergie et la vitalité du pôle, etc.

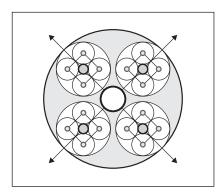
Le concept de multipolarité peut s'appliquer aux régions rurales comme urbaines, la différence se situant évidemment dans la proportion d'espaces verts et urbanisés, la distance entre les pôles, la nature et la densité des pôles et la nature des axes structurants de transport.

Un des principaux défis, dans le contexte rural, est de conserver et de renforcer les pôles qui sont déjà en place — ceux des noyaux villageois et des petites et moyennes collectivités — en visant à accroître leur vitalité et en préservant leur identité, les espaces verts et les paysages ruraux environnants.

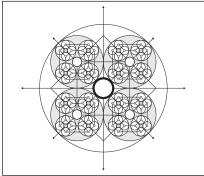
A. Les pôles et leur zone d'influence : une hiérarchie de pôles (diagramme de Christaller).



B. Le quartier en tant qu'agglomération de plus petits pôles.



C. La ville en tant qu'agglomération de quartiers.



D. L'agglomération ou « ville région ».

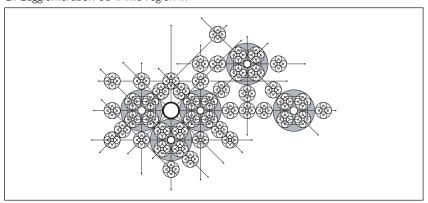


Figure adaptée de FREY, Hildebrand. Designing the City: Towards a More Sustainable Urban Form, 1999, pp. 40, 44, 67.

Différents degrés de compacité de la région multipolaire : du contexte rural au contexte métropolitain dense.

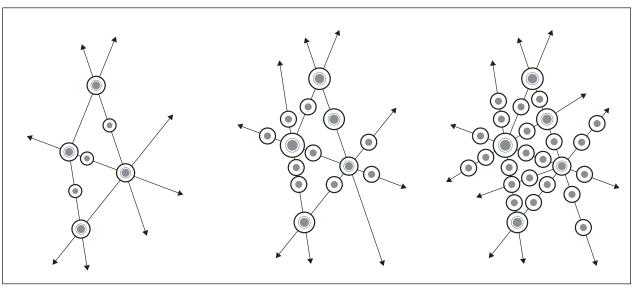
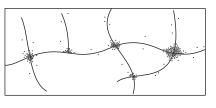


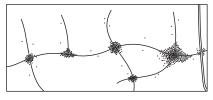
Figure adaptée de FREY, Hildebrand. Designing the City: Towards a More Sustainable Urban Form, 1999, p. 68.

La forme régionale - contexte rural

- A. État actuel hypothétique : plusieurs localités (pôles) séparées par des espaces naturels et agricoles.
- B. Forme moins viable : le développement est diffus et s'étire le long des axes de transport.
- C. Forme plus viable, multipolaire et «ramassée » : les noyaux villageois sont renforcés, les paysages et espaces naturels et agricoles davantage conservés, un pôle régional se distingue







Routes principales

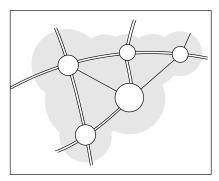
Nouvelle autoroute

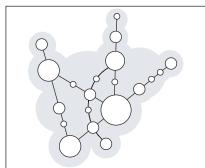
Urbanisation

PAGE 257 CHAPITRE VII

La forme régionale - contexte métropolitain, de l'agglomération

- A. Forme moins viable : le développement est généralement étendu, diffus et caractérisé, outre le centreville, par seulement quelques pôles majeurs placés près des autoroutes.
- B. Forme plus viable, multipolaire: un développement plus ramassé, structuré autour d'une hiérarchie et d'une diversité de pôles qui sont principalement reliés par des axes de transport en commun.





Axes majeurs de transport public

Autoroute

À titre d'exemple, le Vermont protège des paysages ruraux en augmentant le contrôle du développement le long des autoroutes et à leurs carrefours. La petite localité de Manchester y protège le caractère de son noyau villageois ainsi que les paysages environnants. (Voir cet exemple dans le chapitre 5 sur la planification spatiale.)

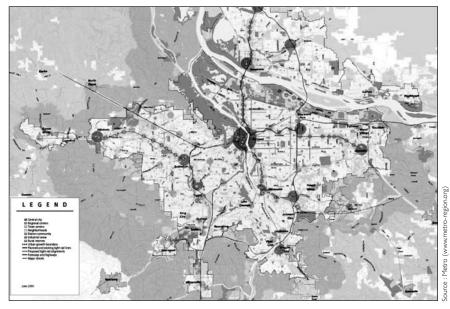
Dans le contexte urbain et métropolitain, le défi réside surtout dans la restructuration et la polarisation d'une agglomération qui est, la plupart du temps, caractérisée par une organisation spatiale centrée sur l'utilisation massive de l'automobile, la présence de grandes zones

homogènes à faible densité et la séparation accrue des fonctions. (Voir notamment la section sur les actions de restructuration, un peu plus loin dans ce même

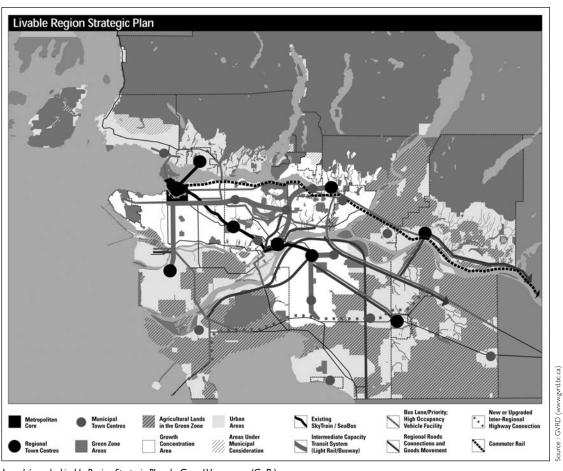
Le plan stratégique de développement du gouvernement régional de Portland (Oregon), le 2040 Growth Management Concept, favorise le développement d'une structure hiérarchique comprenant divers pôles compacts et mixtes : un pôle métropolitain fort - le centre-ville, qui garde un caractère distinct - , des pôles régionaux, des pôles municipaux et des pôles plus locaux (cœur des quartiers, rues principales, etc.). Ils sont situés le

long des axes du nouveau système léger sur rail et des axes majeurs du réseau d'autobus. Le plan favorise aussi la protection permanente d'une superficie très importante d'espaces verts. Un autre exemple est le Livable Region Strategic Plan mis de l'avant par le Greater Vancouver Regional District. Il vise lui aussi une agglomération multipolaire, progressivement plus compacte, organisée autour d'un réseau amélioré de transport en commun, et la protection permanente d'importants espaces verts. (Voir aussi les chapitres 5 et 8 pour d'autres exemples.)

Exemples de plans favorisant une agglomération multipolaire contrôlée et viable



Le schéma du 2040 Growth Management Concept du Metro de Portland (Oregon).



Le schéma du Livable Region Strategic Plan du Grand Vancouver (C.-B.).

Tableau 7.1:

Synthèse des caractéristiques d'une région multipolaire viable

La vitalité de chacun des pôles :

implique un minimum acceptable de densité et de mixité fonctionnelle pour chacun d'eux, un design urbain approprié de même que l'application d'une logique de complémentarité et de hiérarchie des pôles à l'intérieur de la région.

À cet effet, l'importance d'un pôle métropolitain ou régional fort est à considérer car il est le premier à procurer l'identité urbaine de la région. Sa vitalité repose, comme pour les autres pôles, sur la mixité des usages qu'on y retrouve — incluant l'habitation et les services aux résidants – mais aussi sur une stratégie claire quant au rôle spécifique qu'il doit jouer (fonctions spéciales et exclusives comme les grands équipements régionaux culturels et sportifs, les grandes institutions, les sièges sociaux, etc.).

L'efficacité des déplacements entre chacun des pôles :

rapidité des déplacements et l'efficacité des modes de transports; priorité aux modes non polluants et à ceux qui minimisent les congestions; confort et sécurité des gens qui se déplacent; abordabilité des déplacements; complémentarité et arrimage entre les divers modes (choix entre plusieurs modes, intermodalité).

La viabilité du système d'espaces verts et « bleus » :

symbiose entre la protection des espaces verts et celle des cours d'eau et des espaces riverains; choix éclairés et stratégiques quant à la sélection des espaces verts protégés; caractère multifonctionnel et complémentaire de ces mêmes espaces (espaces naturels, paysages ruraux, terres agricoles, usages récréatifs et éducatifs, etc.); grande connectivité entre eux de façon à créer un réseau le plus étendu et le plus continu possible; des mécanismes adéquats de gestion et de protection leur procurant un caractère permanent (voir à ce sujet le chapitre 9 sur les collectivités vertes).

La gestion de l'urbanisation

La mise en œuvre d'un tel modèle structuré de développement, à l'échelle de la région, requiert des efforts et des moyens importants, notamment en ce qui concerne la localisation des phases de développement urbain et la forme qu'elles prennent.

L'étalement urbain comme obstacle majeur au développement durable des collectivités

« L'expansion urbaine incontrôlée est

probablement le plus grand obstacle au

développement durable en Amérique. [...]

Un nouveau développement avec des

maisons solaires, situé en périphérie d'une

agglomération, est de loin plus domma-

geable pour l'environnement que le même

nombre de maisons, construites de façon

normale mais situées dans un secteur

urbain existant.» 1

L'espace en tant que ressource non renouvelable

L'urbanisation est une action irréversible car même si on peut réhabiliter certains sites (voire les renaturaliser), on peut rarement revenir à l'état d'origine. En ce sens, l'espace non urbanisé peut être considéré comme étant une ressource non renouvelable.

L'abondance de la « ressource espace » en Amérique du Nord favorise la perception générale selon laquelle on peut étendre l'urbanisation de façon quasi illimitée sans graves conséquences. Pourtant, en plus de détruire inutilement des écosystèmes naturels, de bonnes terres agricoles ou d'altérer les paysages ruraux, cela favorise directement le développement de nos villes et agglomérations selon des modèles inefficaces. La consommation d'énergie et les rejets de polluants atmosphériques des villes occidentales (particulièrement nordaméricaines) sont très élevés2: longs trajets en automobile pour aller travailler ou subvenir aux besoins quotidiens, niveaux croissants de congestion autoroutière, etc., sans parler des coûts collectifs et individuels importants de l'étalement urbain. (À cet effet, voir le chapitre II sur les aspects économiques.)

CHAPITRE VII PAGE 260

Jonathan BARNETT. « Sustainable Development: How to Make It Work », Architectural Record, juin 1993, p. 32. (Traduction libre.)

Voir notamment Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence, où Newman et Kenworthy montrent une corrélation évidente entre la consommation d'essence et la densité de plusieurs agglomérations à travers le monde.

De plus, les espaces verts préservés peuvent remplir plusieurs fonctions au sein des agglomérations, augmentant de façon générale la viabilité et la qualité de vie des résidants, en plus d'assumer des fonctions environnementales et écologiques importantes. (Voir le chapitre 9 sur les collectivités saines et vertes.)

Bien plus que de préserver des espaces naturels ou agricoles, la gestion viable de l'espace représente un élément essentiel de toute stratégie d'aménagement du territoire qui vise des formes urbaines plus viables.

Définition de la nature et des impacts du problème de l'étalement urbain

« Il est aujourd'hui impossible de parler de développement durable sans aborder l'enjeu de l'étalement urbain. En fait, on doit à ce phénomène une contribution très importante aux problèmes macroécologiques de notre planète, du moins dans les pays industrialisés. » 3

L'étalement urbain est un phénomène complexe, généré par de multiples forces et facteurs socioéconomiques, géopolitiques et sociétaux, et dénoncé par un très grand nombre d'observateurs comme étant un modèle de développement néfaste et à éviter. Il est sans doute trop complexe pour être traité en détail dans ce chapitre et il serait de toute façon inopportun de le faire : d'innombrables recherches et ouvrages traitent déjà

spécifiquement du sujet sous de multiples facettes. Malgré ces écrits et ces études, en raison de la complexité du phénomène, on peut aisément soupçonner que l'on mesure encore mal tous les impacts réels, directs ou indirects, de l'étalement urbain sur la société en général, sur l'état de l'environnement, sur la santé des individus, etc.

Du point de vue plus spécifique de l'aménagement du territoire et du développement urbain, les avis des experts sont presque unanimes et les convergences sont nombreuses: l'étalement urbain représente le principal obstacle au développement durable des agglomérations nord-américaines et de celles des pays occidentaux en général. Il représente, en fait, un modèle de développement totalement opposé au concept de collectivité viable.

«L'étalement urbain signifie différentes choses pour différentes personnes. Pour certains, c'est l'expression honnête de qui nous sommes – individualistes, libres et consommateurs. Pour d'autres, c'est un virus qui affecte le territoire et notre culture. Nous croyons qu'il s'agit d'un modèle de développement qui n'est tout

La complexité de l'étalement urbain, les nombreuses sphères d'activité et les

sim-plement plus de son temps. »4

champs d'étude qu'il touche font que sa définition peut varier substantiellement. Mais, d'un point de vue «aménagiste». l'étalement urbain peut se définir par une utilisation irrationnelle de l'espace de l'agglomération causée par une urbanisation diffuse et incontrôlée. Aux États-Unis, on tend de plus en plus à caractériser l'étalement urbain (*urban sprawl*) non seulement par l'expansion spatiale incontrôlée mais aussi par la nature et la forme des aménagements et des développements urbains qui y prennent place: des lieux où l'espace réservé à la voiture est prédominant, où les considérations pour les autres types de déplacements sont minimaux et où la qualité des espaces du domaine public laisse généralement à désirer.

Deux caractéristiques majeures

- urbanisation de secteurs périphériques alors que d'autres opportunités de développement ou de redéveloppement s'offrent dans des secteurs moins éloignés (expansion spatiale incontrôlée, en sauts-de-mouton);
- ø développement organisé autour de la ségrégation des fonctions urbaines et, surtout, autour de l'utilisation de l'automobile.

Principales composantes physiques, ou éléments fonctionnels de base :

- l'autoroute et ses voies de services;
- l'implantation linéaire commerciale typique;
- le centre commercial campé au centre d'un vaste îlot couvert de stationnements:
- le lotissement de maisons à faible densité (rues résidentielles larges, marges de recul importantes) et situé dans de grandes zones exclusivement résidentielles;
- e le parc à bureaux avec des édifices campés eux aussi sur de vastes îlots ayant de nombreux stationnements.
- 3 Jean-François LEFEBVRE, Yves GUÉRARD, Jean-Pierre DRAPEAU, (GRAME). L'autre écologie: économie, transport et urbanisme: une perspective macroécologique, Sainte-Foy, Éditions MultiMondes, GRAME, 1995. p. 162.
- 4 Peter Calthorpe et William Fulton. The Regional City: Planning for the End of Spraw, Washington, Island Press, 2001, p. 2. (Traduction libre.)

«La plupart des villes nordaméricaines se sont construites en assumant que l'énergie et l'espace seraient peu chers et toujours abondants. Les collectivités se sont alors développées de façon inefficiente, devenant dépendante de longs systèmes de distribution. L'accès à l'énergie à de faibles coûts a influencé la construction de bâtiments spacieux, a forgé notre dépendance envers l'automobile et a accentué la séparation entre nos lieux d'emploi et de résidence. [...] L'étalement urbain est l'un des héritages des énergies fossiles abondantes et de notre perception de pouvoir utiliser l'automobile sans aucune restriction, en dépit des coûts sociaux et autres conséquences. » 5

Il est presque impossible de dresser une liste exhaustive des impacts négatifs de l'étalement urbain tellement ceux-ci sont variés. Mais on peut tout de même en évoquer quelques uns, parmis les plus importants :

- Il favorise, collectivement, la consommation élevée de ressources et contribue de façon significative à la dégradation de l'environnement et à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (il engendre donc un disfonctionnement structurel des agglomérations).
- Il accroît le nombre et la longueur des déplacements « résidence – travail » et « résidence – commerces/services », et favorise la dépendance envers l'utilisation de l'automobile.
- Il favorise le dédoublement des infrastructures et des services, entraîne la concurrence entre les secteurs périphériques et les secteurs centraux (et même entre les secteurs périphériques) et porte atteinte à la vitalité des quartiers existants.
- Il favorise la ségrégation spatiale des classes et des modes de vie à l'intérieur d'une même agglomération.
- Il porte atteinte à la qualité et à la spécificité des paysages (urbains, périurbains et ruraux) et les uniformise.
- Il induit un mode de vie très coûteux : on estime à environ 20% la part moyenne du budget des ménages américains dédiée au transport⁶, sans compter le temps perdu dans les congestions et les frustrations engendrées pour les automobilistes.

Il est à souligner que le phénomène d'étalement ne concerne pas uniquement les moyennes et les grandes agglomérations. Pour les collectivités rurales, les conséquences et les problèmes engendrés n'auront pas la même ampleur, certes, mais elles peuvent aussi subir certains désavantages dûs à un type de développement étalé et incontrôlé. Par exemple, la vitalité d'un noyau villageois peut souffrir de nouveaux projets commerciaux périphériques; ceux-ci peuvent aussi altérer le paysage et l'image à l'entrée du village, empiéter sur des terres agricoles, etc. Toute forme d'incohérence dans les choix de localisation et dans les types d'aménagement préconisés peut être rattachée, d'une certaine manière, au phénomène global d'étalement urbain. Peu importe la taille de la collectivité.

En résumé, toute collectivité qui aura réussi à assurer efficacement, à long terme, une gestion viable de son territoire et de son urbanisation aura accompli un grand pas, peut-être le plus difficile, vers une forme de développement plus durable.

Principes d'une gestion viable de l'urbanisation

Une stratégie de gestion viable de l'espace (métropolitain ou municipal) devrait se baser sur deux principes majeurs:

- De La maximisation des infrastructures, des services et des équipements existants et, par conséquent, l'utilisation des secteurs déjà urbanisés à leur plein potentiel (qu'il ne faut pas confondre avec une densification à l'extrême) et leur amélioration dans l'optique d'une plus grande efficience et d'une plus grande qualité de vie pour leurs résidants.
- La préservation des espaces verts qui présentent un intérêt particulier et qui ne méritent pas d'être inutilement urbanisés.

Les éléments de contexte sont évidemment uniques pour chaque région et chaque collectivité. Mais, de façon générale, la logique du développement durable commande aux collectivités un développement « de l'intérieur vers l'extérieur, qui pense d'abord à rebâtir la collectivité « sur elle-même » et la « guérir » — le cas échéant — avant de penser à l'étendre davantage...

Concernant les nouveaux quartiers, on doit les planifier et les construire selon des critères spécifiques de viabilité pour ne pas perpétuer la forme urbaine caractéristique de l'étalement urbain (Voir la section sur le design des quartiers dans ce même chapitre).

⁵ Mark Roseland. Toward Sustainable Communities – Resources for Citizens and their Governments, Gabriola Island BC, New Society Publishers, 1998, p. 15. (Traduction libre.)

⁶ Peter Calthorpe. The next American metropolis: ecology, communities, and the American dream, New York, Princeton Architectural Press, 1993, s.p.

Par exemple, la Ville de Calgary (Alberta), qui connaît une forte croissance démographique depuis quelques années, a mené une étude dans le but de favoriser la conception et l'aménagement de ses futurs développements périphériques selon de nouveaux critères de viabilité («Sustainable Suburbs Study: Creating More Fiscally, Socially and Environmentally Sustainable Communities»). Une des premières applications de cette démarche est le nouveau développement de McKenzie Towne (www.mckenzietowne.com); celui-ci comprend notamment une plus grande diversité d'habitations, une certaine mixité de fonctions et une organisation spatiale basée autour de divers pôles desservis par le transport en commun.

Quelques éléments à considérer pour une gestion viable de l'urbanisation :

« La gestion viable de l'urbanisation est

le fait de délibérément contenir, influencer

ou diriger le développement urbain en des

endroits spécifiques par la réglementation

des usages du sol, par l'achat

de territoires par le domaine public

et par les choix concernant les

investissements en infrastructures.» 7

- Question cruciale de la gouvernance régionale ou métropolitaine: des choix stratégiques en matière d'aménagement et de développement doivent d'abord être faits à l'échelle de l'agglomération, échelle critique en matière de gestion de l'espace et d'urbanisation. Une structure régionale adéquate s'impose pour coordonner une telle maîtrise de l'urbanisation.
- L'importance de critères précis de viabilité pour l'évaluation et le ciblage d'aires prioritaires de développement ou de redéveloppement. De tels critères devraient prendre en compte deux types de facteurs :
 - les facteurs de localisation, tels la proximité du secteur avec l'aire urbanisée actuelle, la préservation des espaces verts de valeur, la facilité avec laquelle on peut relier le secteur au réseau de transport en commun, la présence d'infrastructures et d'équi-

pements déjà en place ou les coûts engendrés pour les nouveaux, etc.

 les facteurs de temps: est-ce le bon temps, actuellement, pour développer ce secteur en particulier ou devrait-on donner la priorité à d'autres secteurs?

Enfin, l'instrument privilégié et le plus complet pour orchestrer une stratégie de gestion viable de l'espace est le plan stratégique d'aménagement et de développement d'une collectivité. (Pour des exemples et pour en savoir davantage, voir le chapitre 5 sur la planification spatiale.)

Des outils pour la gestion viable de l'urbanisation

En complément à un plan global d'aménagement, plusieurs outils plus spécifiques peuvent être utilisés par les autorités responsables pour gérer l'urbanisation. Il peut s'agir d'outils d'aménagement ou à caractère économique. Pour qu'une stratégie soit la plus complète et efficace possible, tous les outils potentiels devraient être utilisés simultanément et de façon complémentaire.

Avant même de se demander où devraiton développer, il peut être plus utile et plus facile de commencer en se posant la question inverse: où devrait-on absolument préserver les espaces naturels et non urbanisés?

Une des premières étapes devrait être l'établissement d'une stratégie régionale de préservation permanente des espaces verts et ruraux d'intérêt. Il s'agit d'abord de s'entendre pour identifier les espaces qui méritent prioritairement d'être protégés :

@ les espaces agricoles viables pour

 $l'exploitation\,;$

- les espaces naturels présentant un intérêt écologique certain (espaces riverains, marais, boisés et espaces abritant une certaine biodiversité);
- les espaces ruraux et patrimoniaux particuliers offrant des paysages d'intérêt, des endroits historiques, etc.

Par la suite, il est avantageux d'identifier les secteurs qui permettraient de relier tous ces espaces afin de créer un véritable réseau continu d'espaces verts multifonctionnels (ou corridors verts). Des mécanismes de préservation et de gestion doivent par la suite être mis en place. (Voir le chapitre 9 sur les collectivités vertes pour plus de détails.)

Par exemple, la région du Grand Vancouver protège du développement plus des deux tiers de son territoire sous forme de

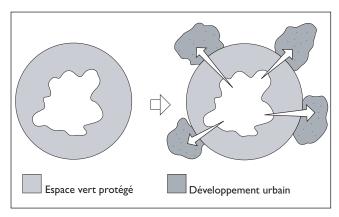
zones vertes permanentes. Ces zones remplissent des fonctions multiples et complémentaires. (Voir le chapitre 9 sur les collectivités vertes et le chapitre 5 sur la planification spatiale pour plus de détails.)

Un piège à éviter est celui d'étouffer le développement de la ville ou de l'agglomération avec une ceinture verte continue et «trop serrée», qui aurait pour effet de reporter le développement dans des secteurs encore plus éloignés. Un exemple historique est la ceinture verte de Londres, qui a généré de fortes pressions de développement dans des collectivités éloignées et en périphérie de la grande région. De telles ceintures vertes rigides, issues d'un modèle théorique, sont artificielles car elles sont appliquées sur le territoire sans tenir compte de la réalité biophysique des lieux.

PAGE 263 CHAPITRE VII

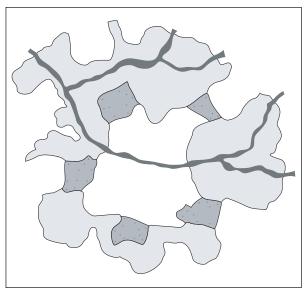
⁷ Rolf PENDALL, Jonathan MARTIN, et William FULTON. Holding the Line: Urban Containment in the United States, Washington, The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2002, p.5.

Parallèle entre la ceinture verte continue et rigide et la « constellation » d'espaces verts.



A Ceinture verte rigide : issue d'une conception abstraite et théorique.

Pressions de développement reportées artificiellement loin (allongement des déplacements, empiètements plus marqués dans l'espace rural périphérique, etc.).



B La constellation verte: réseau d'espaces verts interconnectés, protégés et ciblés en se basant sur des critères rationnels (qualité des terres agricoles par exemple) et biophysiques (aires inondables, biodiversité, espaces riverains, etc.). De plus, les aires de développement urbain sont davantage contiguës aux quartiers existants.

ÉTUDE DE CAS

LES RÉSULTATS MITIGÉS DE LA CEINTURE VERTE DE BOULDER (COLORADO): MANQUE DE COORDINATION RÉGIONALE

La Ville de Boulder, au Colorado, a pris des dispositions depuis plus d'une quarantaine d'années pour gérer de façon serrée son urbanisation et protéger une ceinture verte autour de son aire urbanisée. La Ville a notamment procédé à l'achat de nombreux espaces naturels.

Cependant, au fur et à mesure que Boulder devenait un pôle d'emplois important, de nouvelles collectivités satellites se sont développées à l'extérieur de la ceinture verte, dans d'autres comtés que celui de Boulder. Ces développements, qui n'étaient de toute évidence pas planifiés – voire voulus – dans la gestion de l'urbanisation de Boulder, sont principalement des banlieues dortoirs et amènent, aujourd'hui, une croissance et un allongement des déplacements quotidiens qui passent à travers la ceinture verte.

Cette situation serait due, simultanément, à l'action unilatérale de Boulder et au fait que les lois de l'état ne requierent pas de coordination régionale. Récemment, cette situation a mené à la création d'un nouveau comté à partir de territoires de quatre comtés, dont celui de Boulder. 8

Rolf PENDALL, Jonathan MARTIN, et William FULTON. Holding the Line: Urban Containment in the United States, Washington, The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2002, p. 18-20.

B-

Les périmètres d'urbanisation et les aires prioritaires d'intervention:

La seule présence d'un périmètre d'urbanisation ne garantit pas la gestion efficace de l'espace. Celle-ci dépend plutôt de la nature du tracé et des autres caractéristiques du périmètre; celui-ci peut en effet être tellement « lâche » qu'il ne remplit aucun rôle significatif quant à la gestion de l'urbanisation et peut même cautionner l'étalement urbain.

Selon Peter Calthorpe, urbaniste américain de renom et spécialiste des questions métropolitaines, le périmètre d'urbanisation devrait être établi en fonction de trois types conjoints d'analyses 9:

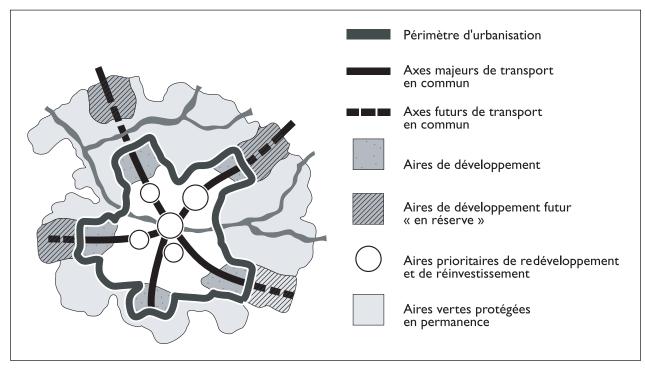
environnementales (si l'étape de la préservation permanente des espaces verts régionaux est enclenchée ou réalisée, un pas important a déjà été franchi);

- économiques (les coûts des nouvelles infrastructures et des services);
- démographiques (la croissance de la région, les besoins réels en espace à court, moyen et long terme).

Toujours selon Calthorpe, le processus par lequel le périmètre est établi revêt une importance presque aussi grande que le périmètre lui-même car il peut permettre à l'ensemble de la collectivité d'aborder et de débattre sur la façon dont se fera le développement à l'intérieur du périmètre. Il suggère l'utilisation de scénarios alternatifs et d'analyses comparatives.

À l'intérieur du périmètre, des éléments comme les aires prioritaires d'intervention et les axes de transport en commun doivent contribuer à hiérarchiser, dans l'espace et le temps, la séquence de développement ou de redéveloppement de l'agglomération.

Pour certaines municipalités où il serait jugé inopportun, sur une base métropolitaine et dans l'intérêt collectif, de procéder à de nouveaux développements urbains, la logique pourrait mener à leur imposer des moratoires sur toute forme d'expansion urbaine. Pour compenser les municipalités visées et surtout leur faire accepter plus facilement une telle situation, la mise en place d'un système de partage des revenus fonciers à l'échelle de l'agglomération peut s'avérer très appropriée, voire indispensable. (Voir l'exemple de l'agglomération de Minneapolis – Saint Paul, un peu plus loin dans ce chapitre).



Ensemble d'éléments qui structurent et guident l'urbanisation et l'espace d'une agglomération.

⁹ Peter Calthorpe et William Fulton. The Regional City: Planning for the End of Spraw, Washington, Island Press, 2001, p. 64. (Traduction libre.)

<u>_</u>

Les instruments d'urbanisme qui favorisent les formes urbaines plus viables :

Le zonage conventionnel est souvent mentionné parmi les obstacles à l'aménagement de tissus urbains compacts et mixtes, en imposant des normes rigides de faible densité et de séparation des fonctions. Les développements urbains compacts et mixtes, aussi appelés villages urbains, représentent pourtant un élément important d'une stratégie de gestion de l'espace. Certains nouveaux outils de zonage, de même qu'une façon créative

d'utiliser le zonage conventionnel, peuvent être utilisés par les municipalités pour palier à la rigidité du zonage existant et favoriser l'émergence de villages urbains sous forme de pôles ciblés. (Pour en savoir plus sur les outils flexibles de zonage, voir le chapitre 5 sur la planification spatiale.)

\square -

Les mécanismes fiscaux pour une plus grande équité d'agglomération et des instruments économiques pour stimuler le développement de zones cibles :

Les problèmes d'inégalité fiscale et de compétition entre les municipalités pour attirer le développement sont bien connus. Pris ensemble, en ajoutant la fragmentation municipale et le manque de diversification des revenus et des moyens de financement pour certaines municipalités, ces facteurs constituent peut-être le moteur le plus important pour l'étalement urbain.

Pour lutter efficacement contre ce phénomène, une variété d'outils économiques

existe et de nouveaux peuvent sans doute être inventés et implantés. Un des plus connus est la répartition foncière d'agglomération, soit le partage des bénéfices de la croissance économique entre les municipalités d'une même agglomération. L'exemple le plus connu et probablement le plus concluant est celui de l'agglomération des *Twin Cities*, au Minnesota, où elle est implantée depuis 1971.

ÉTUDE DE CAS

LE TAX BASE SHARING DE MINNEAPOLIS – SAINT-PAUL (MINNESOTA): UN SYSTÈME DE PÉRÉQUATION À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

L'agglomération des *Twin Cities* (Minneapolis et Saint-Paul, au Minnesota), compte environ 2,5 millions d'habitants et près de 200 municipalités.

Établit dès 1971 par le gouvernement du Minnesota, le programme *Twin Cities Fiscal Disparities Plan* assure la redistribution d'une partie des revenus fonciers de la région métropolitaine. Chaque année, 40 % de l'augmentation de la valeur foncière commerciale et industrielle de toutes les municipalités sont mis en commun et redistribués par le *Conseil métropolitain*. La formule de péréquation tient compte de la valeur foncière commerciale et industrielle *per capita* de chaque municipalité et la compare avec la moyenne régionale. Par la suite, les collectivités les moins riches reçoivent une part du fonds plus grande que leur contribution, alors que les collectivités plus riches contribuent davantage au fonds qu'elles en reçoivent.

En 1995, le fonds a amassé environ 241 millions \$US, soit 27% de tous les impôts fonciers commerciaux et industriels. Quelques 140 municipalités en recevaient des gains financiers, alors que 47 autres municipalités étaient plutôt contributrices. Celles qui contribuaient davantage étaient principalement les municipalités périphériques riches où de gigantesques centres commerciaux, des tours à bureaux et des parcs industriels ont surgi près des autoroutes nationales.

Pour en savoir plus : www.metrocouncil.org/ metroarea/fiscaldisp.htm

Par exemple, le *Mall of America*, situé dans la municipalité de banlieue de Bloomington, est le plus grand centre commercial aux États-Unis avec ses 2,5 millions de pieds carrés. Il génère chaque année plusieurs millions de dollars pour l'ensemble des municipalités, les sept comtés et la centaine de commissions scolaires de la région.

Le programme des *Twin Cities* permet de diminuer la disparité fiscale entre les collectivités. On estime qu'avec lui, elle est passée d'une proportion de 17/1 à 4/1 entre les plus riches et les plus pauvres. Il diminue ainsi de façon significative les

CHAPITRE VII

PAGE 266

compétitions intermunicipales pour attirer le développement, diminue les pressions pour l'étalement et encourage une utilisation plus rationnelle de l'espace. ■

ÉTUDE DE CAS

LE LOCATION EFFICIENT MORTGAGE (LEM), CHICAGO (ILLINOIS): FACILITER L'ACCÈS À LA PROPRIÉTÉ DANS LES QUARTIERS URBAINS ET PRÈS DES TRANSPORTS EN COMMUN

Les études ont démontré que les gens qui vivent dans des quartiers urbains mixtes et bien desservis par le transport en commun possèdent moins de voitures et conduisent moins que ceux qui vivent dans les secteurs périurbains ou ruraux. Ils ne dépendent pas autant de l'automobile et peuvent davantage subvenir à leurs besoins à pied.

Les gens qui décident de vivre dans les quartiers urbains centraux savent aussi que, quand vient le temps de négocier un prêt hypothécaire, les banques ne considèrent aucunement le fait qu'il puisse être plus économique de vivre près des services et du transport en commun. Pourtant ces économies peuvent atteindre plus de 300 \$ par mois.

À Chicago, le *Center for Neighborhood Technology*, en collaboration avec le *Natural Resources Defense Council* et le *Surface Transportation Policy Project*, ont eu cette idée: pourquoi ne pas faciliter l'accès à la propriété dans les quartiers centraux, surtout pour les ménages à revenus faibles ou moyens, en tenant compte de ces économies?

Le Location Efficient Mortgage (LEM) est le projet élaboré en réponse à cette question. Il s'agit, concrètement, d'un nouveau type d'hypothèque qui peut s'appliquer uniquement pour l'achat de maisons situées dans les quartiers urbains bien desservis par les services et le transport en commun.

Le *LEM* fonctionne de la façon suivante : pour chaque soumission, un logiciel sophistiqué calcule les économies potentielles reliées à des facteurs de localisation comme la proximité et la fréquence du transport en commun, la proximité et la nature des services du secteur, etc. Cela peut signifier pour l'acheteur une augmentation significative de son pouvoir d'achat pour la maison.

Pour être éligible, en plus des considérations de localisation, l'acheteur doit s'engager d'une certaine façon à utiliser le transport en commun et à consommer localement le plus possible. Il doit aussi se présenter à une entrevue personnalisée et à une séance d'information sur le $L\mathcal{E}M$ et se prêter à un rapport annuel. Si le projet vise plus spécifiquement les ménages à revenus faibles et moyens, n'importe quel utilisateur du transport en commun résidant dans un quartier urbain peut aussi en profiter pour augmenter son pouvoir d'achat. Tous les types de propriétés sont éligibles.

Pour en savoir plus : http://locationefficiency.com

En plus de faciliter l'accès à la propriété dans les quartiers centraux — et de favoriser par conséquent leur vitalité — le $L\mathcal{E}M$ peut avoir les bénéfices directs ou indirects suivants :

- favoriser l'utilisation du transport en commun;
- supporter les services, commerces et autres biens locaux;
- réduire la consommation d'énergie;
- améliorer la qualité de l'air;

PAGE 267 CHAPITRE VII

Le projet est le résultat d'une étude qui a duré trois ans, menée par les trois organismes mentionnés précédemment et financée en partie par des organismes fédéraux comme le U.S. Department of Energy, la Federal Transit Administration et la U.S. Environmental Protection Agency ainsi que par certaines fondations privées. Un des défis majeurs consistait à faire accepter le concept par les banques. La période d'essai a été commanditée par Fannie Mae, la plus grande entreprise étasunienne de prêts hypothécaires, en collaboration avec quatre banques. En plus de Chicago, le LEM est maintenant disponible à Seattle, dans la région de la baie de San Francisco et dans le comté de Los Angeles. Une étude de faisabilité pour Portland, en Oregon, est aussi en cours.

Dans la région métropolitaine des *Twin Cities*, au Minnesota, un nouveau programme similaire s'inspire du *LEM*: le *Smart Commute Mortgage*. Avec ce programme, l'acheteur d'une maison dans un rayon de moins d'un quart de mile d'une station de transport en commun peut obtenir une plus grande hypothèque, une mise de fond de 3% et un laisserpasser d'autobus gratuit pour 2 ans.

«Le concept de "localisation efficiente" correspond au fait de vivre

dans un quartier où les services sont à distance de marche ou facilement

accessibles par le transport en commun.

Cette efficience peut être mesurée et convertie en économies. »¹0 ■

Synthèse de certaines conditions favorables à la gestion viable de l'urbanisation

- La gestion de l'urbanisation doit pouvoir se faire à l'échelle de l'ensemble de la région pour veiller à ne pas engendrer des développements en sauts-de-mouton et à favoriser un développement logique et hiérarchisé qui concilie urbanisation et consolidation urbaine.
- Une politique de gestion viable de l'urbanisation devrait être un ensemble complet d'outils complémentaires, pas seulement le périmètre d'urbanisation.
- 💇 Une telle politique devrait émaner d'une vision régionale globale, partenariale et à long terme.
- Des politiques nationales (ou provinciales, dans le cas du Canada) qui sont explicites et qui mettent en place des structures régionales fortes sont une condition essentielle.

7.2

L'aménagement urbain des quartiers, des milieux de vie et de travail

La forme urbaine viable ou le design général du quartier

Le mouvement néotraditionnel en aménagement urbain et la critique de la ville fonctionnaliste moderne

Le néotraditionalisme en aménagement urbain constitue un mouvement de fond, enclenché au moins depuis les années 1960, qui repose principalement sur le rejet et la remise en question des principes de l'urbanisme moderne et sur la redécouverte et la promotion des valeurs urbanistiques traditionnelles. Il met donc en opposition des idées comme la ségrégation des fonctions et leur mixité, la spécialisation des voies de déplacement et leur caractère multifonctionnel, les méga-îlots et les tissus urbains fins, le bâtiment comme objet autonome, le bâtiment comme élément structurant de la forme urbaine, etc. Parmi les premiers à sonner l'alarme à propos des impacts négatifs et des excès de l'urbanisme moderne, notons Jane Jacobs aux États-Unis et Léon Krier en Europe. Aux États-Unis, le mouvement a plus récemment pris l'appellation spécifique de « nouvel urbanisme ».

Le mouvement néotraditionnel est plus que jamais actuel et fait l'objet — quant à ses principes urbanistiques — d'un consensus grandissant des deux côtés de l'Atlantique. Il rejoint le mouvement des villes durables qui tend également à faire ressortir l'importance de reconsidérer les qualités premières des formes urbaines traditionnelles à l'aide de critères d'aménagement urbain et régional renouvelés et actualisés. Les critères d'aménagement présentés dans ce guide relèvent donc explicitement de ce mouvement. (Voir l'Annexe A pour plus de détails sur le Nouvel urbanisme.)

Il faut cependant souligner l'importante distinction entre les principes urbanis-

tiques généraux véhiculés par le néotraditionalisme et le vocabulaire et le traitement architectural parfois utilisés. L'intérêt est clairement du côté de l'organisation spatiale des développements et des notions relevant du régionalisme plutôt que du côté des résultats et des projets architecturaux à proprement parler. (Autrement dit, une architecture actuelle et contemporaine peut très bien s'insérer dans une planification spatiale et un aménagement des espaces publics qui empruntent les principes du néotraditionalisme.)

En Amérique du Nord, la mise en pratique du nouvel urbanisme se fait dans la plupart des cas selon trois concepts majeurs: le TND (traditional neighborhood district), le TOD (transitoriented development) et le village urbain. Les trois concepts mettent tous l'accent sur la compacité et la mixité des quartiers, mais le premier insiste sur des caractéristiques de l'architecture traditionnelle, le second sur l'efficacité du transport public et le dernier sur l'identité locale. L'expression la plus appropriée pour dénommer le concept d'aménagement présenté dans les prochaines sections est celle de village urbain, mais il doit cependant être compris ici comme étant également un TOD (c'est-à-dire que la préoccupation pour des transports viables y est aussi omniprésente).

Le concept du village urbain

L'agglomération se compose essentiellement d'une multitude de quartiers et de voisinages distincts, ayant chacun des caractéristiques, une structure sociale et une identité qui leurs sont propres. À l'échelle régionale, ces entités devraient idéalement être reliées entre elles par des systèmes efficaces de transports en commun et alternatifs. Cependant, pour que le plus grand nombre de personnes possible soient tentées d'utiliser de tels modes de transport, un ensemble de

critères de design urbain doivent aussi être pris en compte. (Voir dans le chapitre 8 la relation entre la forme urbaine et les choix des modes de transport.)

Ce même ensemble de critères amène de nombreux autres avantages à l'échelle locale: des espaces publics d'une plus grande qualité, une vitalité et une synergie au cœur du quartier, une plus grande diversité et une plus grande flexibilité de l'environnement bâti, de nouveaux développements urbains moins coûteux aux plans individuel et collectif, etc.

Le concept de village urbain représente le modèle d'application par excellence de ces critères viables d'aménagement; il tire son essence des principes urbanistiques traditionnels qui « font l'urbanité » et qui caractérisent de très nombreux quartiers construits, pour la majorité, avant la seconde moitié du XX^e siècle. Ces principes sont aujourd'hui repris dans la planification spatiale et le développement de nombreuses agglomérations. (Voir notamment le chapitre 5 qui présente un nouveau modèle de planification spatiale durable.)

Exemples de quartiers urbains traditionnels qui incarnent l'urbanité et la forme urbaine viable: l'intégration harmonieuse d'une diversité de fonctions et d'architectures dans des milieux compacts et vivants, aux rues et aux espaces agréables pour les piétons.









Le quartier Montcalm, Québec.

CHAPITRE VII

PAGE 270









Outremont et Plateau Mont-Royal, Montréal.





Quartier des Beaches, Toronto.

Photos .Viv

PAGE 271

CHAPITRE VII

Tableau 7.2 : La non-dépendance aux voitures de deux secteurs de l'île de Montréal					
Secteur	ménages sans automobile	déplacements générés en MNM (modes non motorisés)	déplacements générés en automobile		
Centre-ville	61%	31%	42%		
Plateau Mont-Royal	52%	30%	39%		
Montréal	41%	21%	51%		

Tableau tiré de : Christian BOULAIS. «Réalisez à quel point Montréal est "sans voitures"!», le Monde à Bicyclette, vol. XXI, n° 2, été-automne 1996.

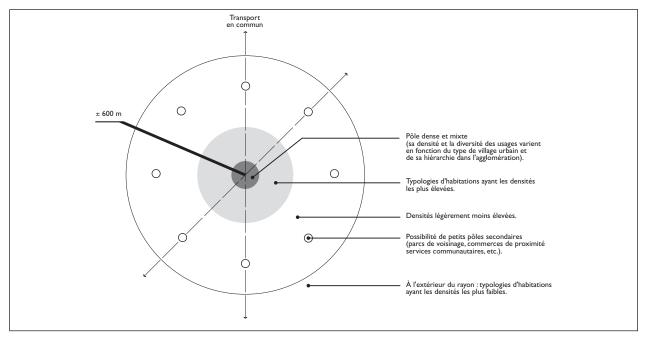
Tableau 7.3: Synthèse des éléments du concept de village urbain

- présence d'un pôle multifonctionnel et reconnaissable au sein du quartier (habituellement autour d'une place publique ou le long d'une rue commerçante);
- 👁 coïncidence du pôle avec un nœud de transport en commun;
- o présence d'une diversité de typologies résidentielles intégrées harmonieusement;
- hiérarchisation des densités urbaines en plaçant les typologies les plus denses près du pôle, de façon à y créer une synergie et à favoriser sa vitalité;
- répartition de pôles secondaires au sein du quartier (essentiellement des parcs de voisinage et parfois quelques services de proximité);
- perméabilité du réseau de rues et parfois convergence de celui-ci vers le pôle;
- ø prise en compte d'un rayon de 500 m à 600 m

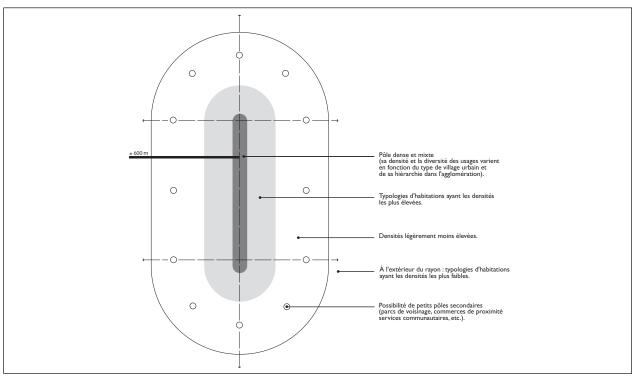
 à partir du pôle (correspondant à 5 à 6 minutes de marche) dans la planification de l'ensemble;
- la qualité du design et de l'aménagement des espaces du domaine public collectif.

¹¹ On considère qu'une personne partant à pied de sa maison située à l'extrême limite du voisinage devrait pouvoir se rendre au pôle central de son quartier, c'est-à-dire par exemple à l'arrêt d'autobus, à l'école ou à la pharmacie, en une marche approximative de cinq minutes. Un village urbain peut-être constitué d'une ou plusieurs de ces unités de voisinages dont la taille approximative est mesurée grâce à un rayon d'environ 600 mètres (équivalent plus ou moins à cinq minutes de marche) du cœur à la périphérie.

Organisation spatiale générale du village urbain : répartition logique des fonctions, des typologies d'habitations et des densités.



Village urbain avec un pôle central.



Village urbain avec un pôle linéaire (rue principale).

Le village urbain est un concept flexible, avec des densités, des typologies, des usages et des vocations variables. La plupart des agglomérations ont d'ailleurs des plans qui prévoient l'utilisation de divers types de villages urbains en une hiérarchie de pôles. (Voir le plan stratégique de la ville de Seattle dans le chapitre 5 sur la planification spatiale.)

Évidemment, il est impossible que tous les résidants d'une agglomération vivent au plus à cinq minutes de marche d'un pôle mixte et d'une station de transport en commun, mais la création, le renforcement et la multiplication de ce type de pôles et de quartiers, leur interconnexion efficiente, leur design adéquat et la concentration des opérations de développement et de redéveloppement urbain à proximité de ceux-ci est certainement de nature à favoriser un transfert modal global (et progressif) en

faveur de la marche, du vélo et du transport en commun.

À propos des densités et de la notion de ville compacte

Une certaine polémique existe à l'effet que les tenants du développement durable proposent des villes denses, composées très majoritairement d'habitations multifamiliales, etc. La réalité est souvent tout autre; par exemple, les notions de compacité et de collectivité viable présentées dans cet ouvrage n'excluent pas, d'emblée, les maisons unifamiliales détachées – ce serait renier une réalité culturelle importante en Amérique du Nord. Ce que ces notions proposent, c'est plutôt une hausse globale des densités de nos collectivités par un plus grand équilibre et une plus grande diversité dans l'offre des typologies d'habitations.

On estime qu'une densité globale d'au moins 30 à 35 unités d'habitation à l'hectare est nécessaire pour assurer la viabilité du transport en commun et des services de proximité.12

De façon générale, les densités présentes dans les développements de banlieue typiques se situent entre 10 et 20 unités par hectare. Ceci dit, il est possible et relativement aisé d'atteindre des densités moyennes de 30 à 35 u./ha principalement:

- @ en mixant, au sein d'un même développement, plusieurs typologies d'habitations;
- o en révisant certains standards d'aménagement concernant les espaces publics et les lots privés afin de rationaliser l'utilisation de l'espace.

Tableau 7.4: Densités minimales approximatives requises pour la viabilité du transport en commun

Arrêts d'autobus à 1 km de distance:	Densité minimale:

Passant aux heures 10 unités d'habitation par hectare

Passant aux demi-heures 17 unités par hectare

37 unités par hectare (le long du parcours) Fréquent

Express passant aux 5 min. (heures de pointe) 30 unités par hectare et plus (mais sur un hectare au complet,

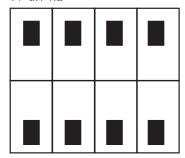
à proximité de la station)

Typologies : Densité brute * (unités / hectares) calculée sur un îlot hypothétique de 0,3 ha (60 m \times 50 m)

* On ajoute ici au calcul la moitié de la largeur de la rue, soit 5 m de chaque côté de l'îlot. (La vrai densité brute serait légèrement plus basse car elle devrait aussi inclure la proportion de tous les espaces non résidentiels prévus : espaces verts, commerciaux, institutionnels, etc.).

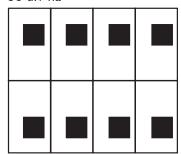
Maisons détachées :

19 u. / ha



Duplex:

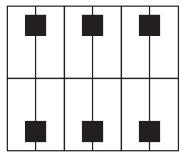
38 u. / ha



Dans de nombreux cas, les ensembles résidentiels de moyenne à haute densité ne font que très peu pour promouvoir la popularité des formes urbaines plus compactes.

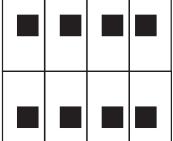
Maisons jumelées :

28 u. / ha



Triplex et quadruplex :

57 u. / ha à 76 u. / ha

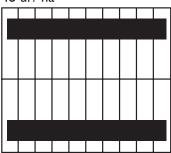




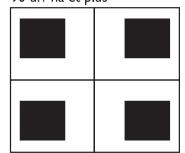
et de piètre qualité architecturale), semblent disposés de manière presque aléatoire sur le site, les extensions extérieures (balcons) sont petites et peu intimes, les espaces extérieurs sont mal définis, également peu intimes, peu aménagés et, surtout, dominés par les stationnements.

Maisons en rangée :

48 u./ha



Appartements, condos: 90 u. / ha et plus





Environnement et espace extérieur dominés également par les stationnements.

PAGE 275

CHAPITRE VII

Des bâtiments et des ensembles résidentiels denses de piètre qualité ne font que renforcer l'idée que seuls les milieux résidentiels à faible densité peuvent être attrayants pour la majorité des gens. Par contre, des critères architecturaux et de design adéquats ainsi que des mesures simples d'aménagement sont de nature à influer positivement sur la perception qu'ont les

gens de leur milieu et à atténuer des effets négatifs potentiels d'une plus haute densité.

Divers projets compacts, denses, diversifiés et offrant un milieu de vie de qualité à leurs résidants et favorisant la marche (ces projets comportent des fonctions urbaines mixtes ou sont à proximité de pôles de services).





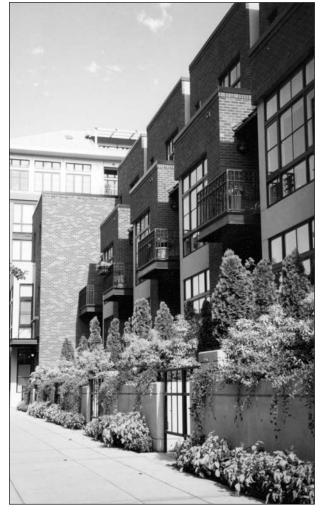






Le projet de redéveloppement urbain de Angus, Montréal. Les types d'habitations sont diversifiés (immeubles multifamiliaux, maisons en rangée, maisons jumelées, etc.) et les bâtiments, au design soigné, encadrent de façon intéressante les rues et quelques petits parcs. De nombreux arbres ont été plantés et l'environnement n'est pas dominé par les stationnements, ceux-ci étant intégrés de diverses façons sous les bâtiments. Enfin, de nombreux balcons arrières sont particulièrement grands et donnent sur des espaces semi-privés aménagés.





Le redéveloppement du Pearl District, Portland (Oregon). Recyclage de nombreux bâtiments et cadre urbain très agréable pour les piétons.





Des stationnements sous les habitations, accessibles par une ruelle.









Le développement urbain de Hammarby Sjöstad (Stockholm) sur un ancien site industrialo-portuaire. Architecture « nautique » sobre mais diversifiée et grande qualité des espaces extérieurs (cours intérieures, axes piétonniers, etc.).









Le développement Bo01 (Malmö, Suède) est également un ancien site industrialo-portuaire. Promenade, espaces récréatifs et bâtiments les plus imposants donnant sur le front de mer. L'intérieur du développement est protégé des vents marins. Architecture et typologies d'habitations particulièrement diversifiées.

PAGE 279

CHAPITRE VII









Rénovations urbaines dans le quartier de Vesterbro (Copenhague). Une particularité : d'immenses cours intérieures bien aménagées et des bâtiments restaurés, sobres, complémentaires mais variés.

CHAPITRE VII

PAGE 280



Le redéveloppement du GWL-Terrein (Amsterdam). Architecture beaucoup plus sobre (voire austère), mais assurément une plus grande mixité sociale, un immense îlot urbain complètement piétonnier et recyclage de bâtiments (notamment un magnifique restaurant dans une ancienne usine).



V. 20+040

PAGE 281

CHAPITRE VII

Tableau 7.5:

Principales conditions d'atténuation de la densité perçue 13

- ne pas être entouré de bâtiments uniformes;
- avoir vue sur des arbres ou des espaces verts;
- one pas entendre les voisins à travers les murs;
- one pas être dérangé par les activités extérieures des voisins;
- @ être à l'abri des regards indiscrets;
- ne pas avoir l'impression de vivre dans un « projet »;
- 👁 avoir la possibilité de personnaliser la façade de son domicile;
- avoir un logement un peu différent de celui du voisin;
- one pas se battre pour une place de stationnement.

Cette position concernant la hausse globale des densités et la diversification des typologies d'habitation au sein des agglomérations s'appuie sur les idées suivantes :

- D'abord, des collectivités plus diversifiées et compactes sont plus viables à plusieurs égards: minimisation de l'étalement urbain, rapprochement des habitations, des lieux de travail et des lieux de service, plus grande efficacité énergétique, rentabilité du transport en commun, moins d'émissions polluantes, plus de mixité sociale, plus de vitalité, etc.
- Des développements plus compacts sont plus économiques pour les collectivités et les individus : des lots moins larges abaissent de façon significative le nombre de mètres (par ménage) de rue, d'égout et d'autres infrastructures. Une étude américaine évaluait à 26 000 \$US (1987) les coûts en capitaux par ménage pour un développement ayant une densité de 12 unités par hectare; ces coûts chutaient à 20 000 \$US et 17 000 \$US pour des densités respectives de 25 et

37 unités par hectare. 4 Des investissements moins importants en capitaux peuvent favoriser des coûts plus abordables pour les habitations et même des taxes municipales moins élevées. (Voir aussi le chapitre II sur les aspects économiques pour plus de détails sur les économies potentielles relatives à des formes urbaines plus compactes.)

- La diversification de l'offre en habitation répond à une tendance lourde concernant des besoins diversifiés des ménages (impératifs démographiques et socioéconomiques en faveur d'une telle diversification : vieillissement de la population, ménages reconstitués ou monoparentaux, célibataires, etc.).
- Une hausse substantielle des densités est possible, même dans des secteurs composés majoritairement de maisons détachées ou jumelées, grâce à des mesures simples d'aménagement touchant autant les espaces du domaine public (largeurs de rue révisées à la baisse, etc.) que ceux du domaine privé (lots moins larges et espaces avant moins importants, cours arrière plus petites mais mieux aménagées et donc plus intimes, etc.).

- les maisons jumelées et mêmes les maisons en rangées (bien conçues, comportant une cour privée intime et situées dans des milieux stimulants) peuvent représenter des alternatives fort intéressantes à la maison détachée (encore une fois, sans vouloir l'exclure).
 - « Des développements plus compacts sont possibles, ayant une densité globale plus élevée que les développements conventionnels, tout en comprenant majoritairement des maisons détachées, jumelées et en rangée. »¹⁵

¹³ Clare COOPER MARCUS et Wendy SARKISSIAN. Housing as if People Mattered, Berkeley, University of California Press, 1988.

¹⁴ URBAN LAND INSTITUTE, sous la direction de James E. FRANK. The Costs of Alternative Development Patterns, 1989 (tiré de Ministère des Affaires municipales et du logement de l'Ontario, Making Choices: Alternative Development Standards, Toronto, Publications Ontario Bookstore, 1995, p.7).

¹⁵ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DU LOGEMENT DE L'ONTARIO. Making Choices: Alternative Development Standards, Toronto, Publications Ontario Bookstore, 1995, p.7.

Les toits-terrasses offrent des espaces extérieurs privés ou semi-privés exceptionnels et devraient être aménagés et planifiés partout ou cela est possible.



Les toits verts (entièrement végétalisés) ajoutent à l'attrait visuel et aux caractéristiques écologiques du projet (efficacité énergétique du bâtiment, réduction de l'eau de ruissellement, etc.).





hotoe Winne

Des principes et des critères de design urbain

La présente section ne prétend pas présenter de façon exhaustive et détaillée des directives pour l'aménagement urbain. On souhaite plutôt y présenter certaines idées et lignes directrices, issues de la théorie mais aussi de visites et d'observations, qui pourront aider à adopter une conception globale de l'aménagement urbain en fonction d'objectifs de viabilité.

Les espaces du domaine public

La qualité des espaces publics — bien que cette notion intègre toujours une part de subjectivité – est un facteur déterminant d'une forme urbaine viable et contribue largement à l'urbanité et à la vitalité d'une collectivité. Dans la présente section, ces espaces sont regroupés en deux grandes catégories : les rues et le système viaire et les espaces publics d'exception que sont les places, parcs urbains et espaces riverains linéaires.

Les rues et le système viaire

« Si les rues d'une ville sont attrayantes, la ville est attrayante. » 16

Cette phrase de Jane Jacobs, même si elle apparaît évidente, sert à nous rappeler que l'ensemble des rues d'une collectivité (appelé système viaire) constitue la base, l'ossature des espaces du domaine public et que, conséquemment, leur design et leur aménagement revêtent une importance capitale pour la création d'une forme urbaine viable.

La perméabilité du système viaire et les implications pour l'îlot urbain

La perméabilité du système viaire est un des critères essentiels pour espérer favoriser la marche ou tout autre forme de transport viable dans un secteur donné. Cette notion correspond à la capacité de se rendre à destination en empruntant le plus court trajet. Ceci implique une bonne connectivité entre les rues ainsi que l'absence de barrières urbaines¹⁷ qui entraveraient ce même trajet.

La trame de rue des quartiers urbains traditionnels (intersections rapprochées, îlots urbains relativement petits) présente le plus haut niveau possible de perméabilité. Les «puristes» du mouvement néotraditionnel feront la promotion d'un tel type de trames pour les nouveaux développements (peut-être pas en conservant un caractère aussi rigide que certains quadrillés répétitifs des quartiers traditionnels nord-américains mais. à tout le moins, en conservant la très haute connectivité par la présence de nombreuses intersections, la prohibition des culs-de-sac, etc.).

Le niveau le plus faible de perméabilité correspond au modèle de rues en culs-desac et en quasi «labyrinthe» de certains développements de banlieue. l'absence de sentiers piétons qui coupent à travers certains îlots, il peut être très décourageant pour un piéton de se rendre à une destination précise car il peut être obligé de faire de nombreux détours.

Pour certains secteurs résidentiels, il peut être intéressant et pertinent de restreindre l'accès automobile à l'intérieur d'un périmètre donné : ceci permet une plus grande quiétude, une plus grande sécurité pour les enfants et, surtout, le dégagement possible d'un espace central public ou semi-public réservé aux piétons et aux cyclistes. L'important, en supposant la présence de culs-de-sac pour les automobilistes, est d'assurer la perméabilité pour les piétons et les cyclistes à l'aide d'un réseau connecté de voies cyclables et de sentiers piétonniers qui relient les habitations aux principales destinations du voisinage (espaces publics, services, stations de transport en commun, etc.).

Traiter de la perméabilité du système de rues amène aussi à traiter des îlots urbains puisqu'ils sont le résultat direct du tracé des rues. L'on comprendra facilement que la taille des îlots influe directement sur le niveau de perméabilité du tissu urbain. Par exemple, la présence de mégas îlots au sein d'un tissu urbain en réduit considérablement la perméabilité car ils deviennent des barrières urbaines qui allongent les distances de marche (en supposant, évidemment, que ces îlots ne peuvent être traversés par le public en général).

À proximité d'un pôle d'activité, il sera de mise de privilégier des îlots de plus petite taille afin d'assurer un grand choix de trajets, de réduire encore davantage les distances de marche et de créer une convergence naturelle de la trame vers le pôle. Ceci favorise aussi une certaine synergie maximisant les façades des bâtiments sur rue et augmentant ainsi le nombre de commerces possibles dans un rayon restreint. D'ailleurs, traditionnellement, les tissus urbains dans les quartiers centraux et à proximité des pôles ont toujours été composés d'îlots plus petits.

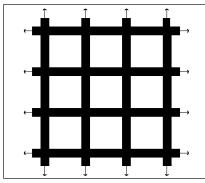
Il existe cependant une taille optimale pour l'îlot urbain qui, en plus de permettre une bonne perméabilité du système viaire, favorise sa flexibilité et sa capacité à s'adapter à d'éventuelles transformations (morcellement des lots, densification, etc.). En effet, des dimensions optimales permettent à un îlot de pouvoir accommoder un grand nombre de typologies d'habitation. Panerai et Mangin (1988) fixent ces dimensions à une largeur d'environ 60 mètres et à une longueur d'un peu plus de 100 mètres.

En résumé, l'utilisation d'une trame de rue perméable (prioritairement pour les piétons et les cyclistes) et d'îlots flexibles, que ce soit pour un nouveau développement ou pour la réhabilitation d'un secteur, est un élément fondamental d'une forme urbaine durable

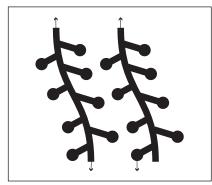
¹⁶ Jane JACOBS. The Death and Life of Great American Cities, New York, Modern Library, 1961, p. 41. (Traduction libre.)

¹⁷ Voir le glossaire.

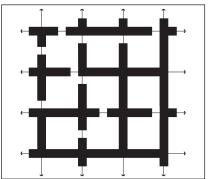
Illustrations de trois types différents de trame avec des niveaux distincts de perméabilité.

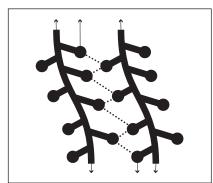


A Grille traditionnelle très perméable.



B Trame en cul-de-sac non perméable.





C Une alternative : restreindre l'accès véhiculaire pour certains espaces mais assurer la perméabilité piétonne et cycliste par des sentiers.

Le caractère multifonctionnel de la rue et son aménagement :

« En plus de leur fonction de base qui est de permettre aux gens de se déplacer d'un lieu à un autre, les rues peuvent et doivent remplir d'autres rôles : rassembler les gens, contribuer à bâtir la cohésion sociale, favoriser l'interaction, etc. [...]
Les rues sont les principales composantes

publique ou sous contrôle public. L'opportunité de les aménager pour

du domaine public. Elles sont de propriété

qu'elles répondent à divers objectifs

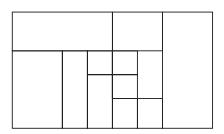
collectifs est stimulant. Si nous

réussissons nos rues, nous contribuons

dans une large mesure à la qualité de la

ville dans son ensemble. » 18

Pour arriver à créer des rues qui remplissent plusieurs rôles et contribuent à la vitalité de la collectivité, certains critères physiques d'aménagement même s'ils n'assurent pas à eux seuls le succès d'une rue – doivent être pris en considération. Dans un ouvrage phare intitulé Great Streets, Allan B. Jacobs analyse et compare le design d'un très grand nombre de rues remarquables présentes dans plusieurs collectivités à travers le monde. Jacobs recense certains critères généraux d'aménagement relatifs à de telles rues (en soulignant, toutefois, qu'il y aura toujours une part de subjectivité quand vient le temps d'évaluer la qualité d'une rue).



La polarité induite par la trame: un «resserrement» de la trame de rues tend à créer naturellement un pôle d'activité plus intense en facilitant et en augmentant les interactions.

18 Allan B. JACOBS, Great Streets, London, MIT Press, 1996, pp. 312, 314. (Traduction libre.)

PAGE 285	CHAPITRE VII

Tableau 7.6:

Critères généraux d'aménagement concernant la qualité d'une rue en milieu urbain

- @ lieux attirants et stimulants pour les piétons : les gens peuvent marcher à divers rythmes et plusieurs types d'activités leur sont offerts;
- @ confort physique des piétons : assurer un bon degré d'ensoleillement, mais aussi une possible protection contre les intempéries, le vent et le soleil (arbres, auvents de commerces et d'édifices publics, arcades, etc.);
- 🔊 bonne définition de l'espace : limites claires qui créent le sentiment d'une place ou d'un parcours (alignement de façades et d'arbres – la hauteur des bâtiments variant selon la largeur de la rue);
- @ éléments qui captent l'attention visuelle : richesse visuelle des bâtiments, des aménagements et des éléments paysagers, etc.;
- 🐵 un certain degré de transparence entre la rue et les espaces du domaines privé qui la bordent : éviter les murs aveugles au rezde-chaussée des rues commerciales, éviter la prédominance des garages dans les rues résidentielles, etc.;
- 🔊 la diversité mais aussi la complémentarité entre les bâtiments d'une même rue (en termes de hauteur, de morphologie et d'intégration architecturale);
- définition d'un « début » et d'une « fin » (place, monument, édifice).

Source: Allan B. JACOBS. Great Streets. Cambridge, MIT Press, 1996.

La question de la largeur des rues est un élément de design important qui influe directement sur leur caractère et leur rôle dans le tissu urbain. Comme les rues devraient le plus souvent favoriser un équilibre entre les divers usagers, un bon dosage entre les portions dédiées aux automobilistes, au transport en commun, aux vélos et aux piétons est primordial.

Diverses mesures correctrices sont entreprises dans de multiples collectivités à travers le monde pour rééquilibrer le rapport de force entre les divers usagers de la rue et la réduction de la largeur des rues – ou du moins de la portion dédiée aux véhicules - est une stratégie fréquemment utilisée. Cette réduction peut, par exemple, aider à abaisser les coûts de construction et d'entretient. permettre de nouveaux aménagements qui améliorent le caractère et la vitalité de la rue ou encore augmenter la sécurité des piétons en favorisant une diminution de la vitesse des véhicules (voir aussi le chapitre 8 sur les transports viables pour des mesures complètes de mitigation de la circulation).

Dans les secteurs à prédominance résidentielle, par le passé et encore

aujourd'hui, on a tendance à construire les rues inutilement très larges (même quand le stationnement sur rue est interdit).

De nombreuses collectivités commencent à remettre en question les standards rigides qui obligent des largeurs de rues importantes, même pour celles qui sont strictement résidentielles. Pour ce faire, une réforme ou un assouplissement des règlements et des outils d'urbanisme est souvent indispensable (Voir le chapitre 5 sur la planification spatiale pour plus d'information sur le zonage flexible.)



Souvent, les rues dans les secteurs résidentiels sont inutilement très larges.

MAKING CHOICES : ALTERNATIVE DEVELOPMENT STANDARDS GUIDELINE, ONTARIO

Ce guide, réalisé en 1995 pour le ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario, visait à favoriser une réforme de la planification urbaine. Il présente les éléments importants permettant de donner une nouvelle orientation aux standards de planification et de prendre en compte des critères de performance, de durabilité, d'efficacité économique, de flexibilité, de sécurité, etc. Il insiste particulièrement sur les avantages de développer des collectivités de manière plus compacte. Making Choices énumère diverses possibilités d'aménagements de rues plus étroites (emprise des bâtiments, stationnements, trottoirs, services d'adduction, éclairage, etc.). On y traite aussi des éléments visuels importants tels que la distance entre les façades des deux côtés de la rue.

Grâce à une panoplie de nouveaux standards inclusifs, les rues y sont considérées comme des espaces multifonctionnels servant non seulement au transport piéton, cycliste et automobile mais aussi au stationnement des voitures et à l'entreposage de la neige, comme un moyen d'accès, de définition et d'identification pour chaque bâtiment et chaque résidence, comme site privilégié pour l'acheminement des services tels que l'électricité, les égouts, le téléphone, etc. Dans le guide *Making Choices*, on reconnaît aussi que les rues servent souvent de terrain de jeux pour les enfants et qu'une rue bien aménagée renforce des comportements civiques et sociaux positifs.

Pour en savoir plus : www.mah.gov.on.ca

Pionniers à l'œuvre, Ontario:

Pionner à l'œuvre est un recueil, préparé par le même ministère, qui présente des exemples de normes d'aménagement alternatives dans de nouvelles collectivités en Ontario. Des principes de souplesse, de respect de l'environnement, de diminution des coûts et d'amélioration de la qualité de vie sont visés dans ces aménagements. Deux de ces projets, *Angus Glen* et *Oak Park*, sont particulièrement intéressants pour la qualité du design de leurs rues.

Le projet *Angus Glen* à Markham (Ontario) couvre une superficie de 130 hectares pour 1500 unités d'habitations. Ses directives détaillées d'aménagement des rues ont favorisé l'implantation de ruelles pour la majorité des lots et ont relégué le stationnement à l'arrière des habitations. Avec une marge de recul avant de 3 m à 4,5 m (éliminée pour les maisons en rangée) et une largeur de lot de maison individuelle de 8,2 m, les densités résidentielles y ont été augmentées de 28% par rapport au reste de Markham.

« Dans sa conception, le projet des Villages de Angus Glen tient compte de l'incidence des normes alternatives d'aménagement sur l'efficience de l'utilisation des sols. On a reconnu que, par le biais de politiques et de règlements d'urbanisme pertinents, combinés à des normes moins strictes, il est possible de parvenir à un bon équilibre entre les objectifs d'une urbanisation plus compacte et plus efficiente et l'aménagement d'un quartier attrayant et adapté au marché.

PAGE 287 CHAPITRE VII

[...] Toutes les facettes du projet, y compris les politiques, les plans d'utilisation du sol, les normes d'urbanisme et l'architecture des maisons ont évolué simultanément.

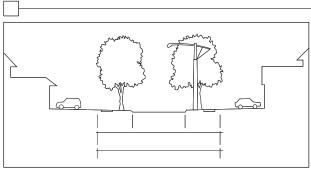
L'étroite collaboration entre le promoteur, l'équipe d'experts-conseils et la Ville de Markham en vue de mettre en œuvre des objectifs communs pour l'aménagement du

quartier ont grandement facilité cette démarche globale. »19

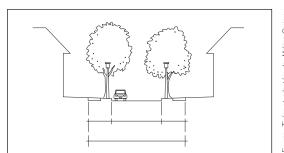
Le projet d'Oak Park, aussi appelé le Centre urbain du nord (Oakville, Ontario), atteint une haute densité résidentielle grâce à ses 4600 unités d'habitations prévues sur 100 hectares. C'est aussi l'un des premiers projets ontariens à faire admettre des ruelles arrières dans un nouveau développement en insistant sur la qualité du design et sur leur aménagement aussi intéressant que sécuritaire. Cette amélioration a permis notamment de réduire la marge de recul avant des maisons à 3 m et de retirer les voies d'accès de stationnement à l'avant des résidences. Dans cet ensemble axé sur les piétons, on a aménagé des itinéraires agréables dans la trame quadrillée des rues et on a prévu du mobilier urbain pour le confort des promeneurs.

Éléments d'aménagement des rues	Le village urbain d'Angus Glen	Le village urbain d'Oak Park
Typologie et hiérarchie	Rues collectrices mineures Carrefour giratoires Rues locales Allées	7 catégories de rues principales et secondaires Allées
Largeur et emprise	Emprise des rues locales de 15.5 m avec une chaussée de 8 m Ruelles de 7.5 m	Emprise des rues diminuée, allant de 16 m à 30 m Ruelles de 7.5 m
Trottoirs et stationnements	Trottoirs des deux côtés de la rue et rangées d'arbres Garages à l'arrière accessibles par les ruelles	Trottoirs des deux côtés de la rue et rangées d'arbres Garages à l'arrière accessibles par les ruelles Stationnement d'un seul côté de la rue
Services et mobilier urbain	Gaz, câble, téléphone et électricité souterrains Éclairage de rue au design homogène Plan des intersections resserré pour les piétons (rayons de courbure moins importants)	Transformateurs et boites à lettres sur les rues plus larges Éclairage des rues et des ruelles

¹⁹ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DU LOGEMENT DE L'ONTARIO. Pionniers à l'œuvre : Exemples de normes d'aménagement alternatives dans les nouvelles collectivités de l'Ontario, [Ontario], Queen's Printer for Ontario, 1997, pp. 4-5.



Emprise standard minimale de 20 m d'une rue résidentielle.



Emprise diminuée, façades rapprochées et accès aux stationnements par l'arrière. Selon le guide du gouvernement de l'Ontario, même avec une largeur de voie réduite à 8 m, le stationnement sur un côté de la rue est possible pour optimiser la chaussée et ralentir la circulation.

ÉTUDE DE CAS

MAKING STREETS THAT WORK : NEIGHBORHOOD PLANNING TOOL, SEATTLE

Making streets that work est une initiative de la Ville de Seattle (Washington) qui se présente comme une boîte à outil, composée d'un livre et d'une vidéocassette, pour la planification des voisinages. Elle est basée sur les politiques énoncées dans le Seattle Comprehensive Plan (1994) qui admet la limite du déploiement routier dans Seattle et la nécessité d'organiser et de planifier de façon cohérente et efficiente la hiérarchie des rues, leurs capacités et fonctions respectives, leur sécurité, le développement du transport en commun ainsi que l'approvisionnement en bien et en services.

Dans la vision de Seattle, la qualité de l'aménagement des rues est un facteur primordial de qualité de vie des gens et de durabilité, de vitalité et de personnalité de leur environnement. Une rue, si petite soit-elle, fait partie intégrante du grand système régional de transport et c'est pourquoi chaque rue doit être planifiée avec soin afin que puisse être maintenu un équilibre entre les différents modes de transport.

Ce guide, préparé par la Ville, s'adresse d'abord aux citoyens pour les informer des enjeux et des opportunités d'améliorer les rues de leur quartier, mais est aussi fort intéressant pour toute collectivité qui souhaite bénéficier de l'expérience de la Ville en la matière. À noter qu'elle procure aux regroupements de citoyens, par l'entremise d'un programme de son département des quartiers, certains moyens financiers pour réaliser des projets d'amélioration des milieux de vie.

Making Streets that Work commence par bien définir la composition d'une rue et ses diverses catégories. Ensuite, il se penche sur les symptômes d'un mauvais aménagement de rue et propose une série de solutions pouvant être utilisées dans le quartier d'intervention. Finalement, il facilite le passage de l'étude vers l'action et présente des exemples concrets de rues réussies.

Méthode suggérée dans le guide :

- réer une vision commune du voisinage et établir des objectifs consensuels;
- 👁 dresser un portrait global des rues à améliorer en regard de l'ensemble du réseau;
- ø identifier les problèmes des rues (trafic nuisible? dépendance automobile? mauvaises conditions piétonnes?);

Pour en savoir plus : www.cityofseattle.net/td/mstw.asp

PAGE 289 CHAPITRE VII

De nouvelles normes d'emprise de rue certaines exigences techniques (il est mètres pour être accessible aux voitures, sont basées, aujourd'hui, sur des principes de viabilité tout en respectant

incontestable que la rue doit présenter une largeur minimale d'au moins six

mais surtout aux véhicules d'urgence).

Caractère multifonctionnel de la rue et préséance aux activités autres que la circulation automobile : exemples néerlandais.



Le concept néerlandais du woonerf : une rue étroite, en chicane, où l'automobiliste n'a d'autre choix que de ralentir.





Toujours aux Pays-Bas, une particularité du projet néotraditionnel de Ecolonia : les rues ne comportent pas de trottoirs; plutôt, l'espace en entier est aménagé et considéré comme étant prioritairement dédié aux piétons, aux cyclistes et aux enfants!



Alors que les normes actuelles prescrivent un minimum de 20 m d'emprise pour les rues locales et résidentielles, il peut être intéressant de diminuer ces standards selon les besoins réels en chaussée et les objectifs de design. Par exemple, avec des ruelles de 4 m à 6 m de large, des petites rues résidentielles de 6 m à 8 m de surface asphaltée

(dépendamment si l'on permet le stationnement d'un seul ou des deux côtés) et des rues locales de 8 m à 10 m de chaussée, on favorise des quartiers plus sécuritaires, plus intéressants et toujours praticables pour les services d'urgences. L'emprise comme telle des rues peut varier de 6 m à 20 m dépendamment de la largeur des trottoirs et de la présence de

mobilier urbain, d'arbres plantés le long de la rue et de services souterrains. Bien que courantes en Europe, ces normes avant-gardistes sont maintenant intégrées aux nouvelles politiques de plusieurs villes nord-américaines. Le tableau qui suit en présente la synthèse.

Tableau 7.7 :
Ordre de grandeur pour les nouvelles normes de largeur des rues

	Standards actuels pour l'emprise de rue :	Nouvelles normes : chaussée (surface asphaltée) :	Vitesse permise
Boulevard	jusqu'à 60 m	4 voies maximum (et îlot central)	60 km/h
Rue principale	jusqu'à 30 m	10 m à 26 m + arbres et trottoirs	30-40 km/h
Rue secondaire	20 m minimum	8 m à 10 m + arbres et trottoirs	20-30 km/h
Petite rue	20 m minimum	6 m à 8 m de chaussée (stat. I ou 2 côtés) + trottoir	20 km/h
Ruelles	20 m minimum	4 m à 6 m asphaltés	minimale

La hiérarchie du réseau et sa coïncidence avec la forme bâtie

Souvent, la hiérarchisation du système de voies se fait uniquement sur la base des volumes de circulation des véhicules motorisés. Elle se fait aussi la plupart du temps au détriment de la perméabilité du système; par exemple, les rues locales en cul-de-sac aboutissent sur des rues collectrices qui drainent la circulation sur des voies commerciales qui, elles, sont connectées aux autoroutes.

En tenant compte de la perméabilité et de la multifonctionnalité du système, la hiérarchisation des voies devrait se faire avant tout selon l'intensité de leurs diverses utilisations et les rôles multiples qu'elles sont appelées à jouer dans le tissu urbain. Ainsi, tout en visant un équilibre entre les usages (piétons, vélos, transports en commun, automobiles), les divers aménagements des rues permettent de doser l'importance de chacun des usages. En milieu urbain, les voies peuvent généralement être classées selon les grandes catégories suivantes: boulevards, rues principales et commerçantes, rues secondaires, rues locales, ruelles, etc. Les autoroutes devraient idéalement être exclues des milieux urbains denses – donc demeurer «extra-urbaines» et assurer principalement les liaisons entre les régions - car elles représentent des axes diviseurs importants dans le tissu urbain et des éléments perturbateurs majeurs pour la qualité de vie.

Une unité morphologique est l'élément de base pour la compréhension et la composition de la forme urbaine. La planification et l'aménagement de la collectivité selon la bonne unité morphologique favorise une relation logique et harmonieuse entre les bâtiments et la rue (ou n'importe quel autre espace public). Cela amène à considérer la relation entre la rue et les bâtiments qui la bordent, plutôt que de considérer l'îlot comme étant une unité indépendante et homogène. Une telle considération devrait donc avoir des répercussions dans le zonage.

L'unité morphologique comme base de compréhension et de composition de la forme urbaine.

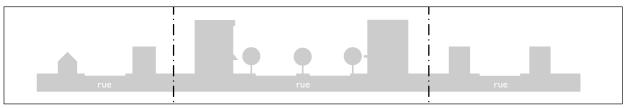
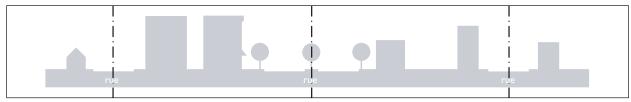


Schéma en coupe d'une unité morphologique correcte : la rue au centre, les bâtiments adjacents de chaque côté.



Coupe d'une unité morphologique déficiente : mauvais rapport entre certains bâtiments et la rue, incohérence..

Les espaces publics d'exception – les places, les parcs urbains et les espaces riverains

Dans le tissu urbain, les rues relient entre eux certains endroits publics qui sortent de l'ordinaire de par leur configuration, leur position ou leur aménagement particuliers. Ces endroits d'exception que représentent les places, les parcs urbains et les espaces riverains linéaires ont un pouvoir d'attraction sur les gens et constituent ainsi des pôles particuliers d'activité et de vitalité urbaines. Il n'existe évidemment pas de recette pour

la conception de ces espaces et l'intérêt vient justement de leur diversité et de l'unicité de chacun d'eux. Mais certaines caractéristiques physiques communes à ces lieux peuvent être observées et nous éclairer sur leur aménagement.

La flexibilité des parcs urbains et des places

La flexibilité des lieux publics optimise leurs impacts positifs potentiels sur le milieu et permet une grande diversité dans leur utilisation: activités de contemplation et de repos, activités physiques et jeux collectifs, lieux de rassemblements et d'événements publics, etc. Un design trop rigide — et parfois un espace trop chargé ou encombré - est de nature à limiter le nombre d'usages possibles de l'espace et à en limiter ainsi les retombées possibles. Une combinaison et un équilibre entre des espaces ouverts (grandes surfaces gazonnées ou pavées) et des espaces plus spécialisés et/ou aménagés (arrangements floraux, bancs et tables, sculptures, fontaines et plans d'eau, kiosques, etc.) est souhaitable.

Pioneer Square, Portland (Oregon) : un ancien espace de stationnement qui est devenu un espace urbain flexible et très fréquenté (le cœur de l'activité du centre-ville).





Le grand espace central est libre et permet une foule d'activités (jeux, rassemblements importants).

CHAPITRE VII PAGE 292





Les marches servent de sièges et parfois de véritable amphithéâtre extérieur.



Les pourtours de la place sont davantage aménagés et comportent : arbres, qui protègent du soleil, bancs, kiosques de nourriture, etc.



i/V: sotot



L'eau, également un élément de confort lors des chaudes journées d'été.

La définition spatiale des espaces publics

La notion de définition de l'espace est subjective car elle touche à la perception qu'ont les gens qui se trouvent dans un espace donné. Elle correspond à la présence de limites visuelles et physiques claires qui aident à la compréhension et à la lecture de l'espace et qui procurent aux gens le sentiment d'être «à l'intérieur» d'un lieu précis (les places réussies sont souvent décrites comme étant des «chambres extérieures»).

Les bâtiments sont les principaux éléments qui contribuent à une telle définition spatiale. Outre leur alignement en bordure de l'espace, un autre critère est important à considérer dans leur relation avec l'espace public : la transparence (ou la perméabilité: portes, fenestrations, contacts visuels possibles entre espaces intérieurs et extérieurs) et la présence d'activités au rez-de-chaussée des bâtiments. Ceci contribue à animer l'espace extérieur et à optimiser la relation entre ce dernier et le bâtiment. Des alignements d'arbres peuvent aussi ajouter à la définition de l'espace.

Ian Bentley, architecte et urbaniste anglais reconnu, dans un ouvrage intitulé Responsive Environments, insiste sur l'importance du périmètre des espaces publics car c'est là où on retrouve la plupart du temps le plus d'activités et où le chevauchement entre espaces intérieurs, espaces abrités (terrasses) et espaces extérieurs procure l'animation caractéristique des espaces urbains attrayants.

Le confort des personnes : la protection contre les intempéries et l'équilibre entre ensoleillement et zones ombragées :

Une place ou un petit parc urbain devrait offrir la possibilité aux gens d'être à l'ombre ou au soleil en fonction des conditions climatiques ou de leur préférence. La protection contre les vents dominants devrait aussi être considérée; une place balayée par de fort vents risque de ne pas attirer autant d'activité qu'elle le pourrait. L'utilisation d'éléments architecturaux ou, plus simplement, de végétaux peut améliorer substantiellement le confort des personnes dans les espaces publics.

La définition spatiale des places.





Ici, un marquage particulier au sol unifie l'espace et envoie un message clair aux automobilistes : attention aux piétons, zone spéciale, etc. (Seattle)







Définition par les bâtiments : sentiment d'être dans une «pièce» extérieure (Copenhague).





Périmètres très animés d'un espace public. Hasselt (Belgique).

L'accessibilité, la flexibilité et la continuité des espaces riverains:

Les espaces riverains ont un potentiel important et varié au sein des collectivités. Ils peuvent en effet aider à forger une identité et une image particulière d'une ville en procurant des percées visuelles et des paysages exceptionnels en maximisant la présence de l'eau dans le tissu urbain.

L'aménagement des rues, des espaces et des bâtiments qui bordent les cours d'eau devrait donc prendre avantage de ces potentiels en favorisant l'accès public et en les mettant en valeur. De plus, la présence d'un espace continu à caractère public le long des cours d'eau ainsi que de nombreux ponts contribue à changer la nature des espaces riverains: une rivière, fondamentalement barrière urbaine naturelle, devient ainsi un élément intégrateur entre deux secteurs et un pôle linéaire d'activité (élément attracteur). La privatisation systématique des espaces riverains — souvent pour des projets

Exemples d'espaces riverains publics exceptionnels en milieu urbain qui contribuent beaucoup à la vitalité, à l'image et à l'identité de ces villes.



Amsterdam (Pays-Bas)



Copenhague (Danemark)







Stockholm (Suède)

Leiden (Pays-Bas)

PAGE 295

CHAPITRE VII

d'habitation haut de gamme – est donc à éviter. Plutôt qu'un accès privé et exclusif, les habitations devraient être le plus souvent séparées du plan d'eau par un espace public attrayant et suffisamment vaste pour leur assurer l'intimité et la privauté. Un tel espace public vert et bien aménagé – même s'il prive les

propriétaires d'un accès privé et direct à l'eau – n'est certainement pas de nature à diminuer la valeur potentielle des propriétés, au contraire, car il enrichit les espaces du domaine public et la collectivité toute entière.

Les aménagements riverains peuvent

aussi permettre une grande diversité d'activités; leur configuration linéaire peut particulièrement les aider à jouer le rôle de corridors multifonctionnels: contemplation et repos, corridors récréatifs, espaces verts, corridors pour les transports alternatifs etc.

Le Sentier de la Capitale, dans la région d'Ottawa (tant du côté du Québec que de l'Ontario), avec ses 170 km, est l'un des plus importants réseaux de sentiers récréatifs en Amérique du Nord. Le réseau relie les espaces verts et les cours d'eau ainsi que les attractions naturelles et culturelles de la région.

(Source: Commission de la capitale nationale du Canada.)



Un parc linéaire multifonctionnel de chaque côté de la rivière des Outaouais : sentiers récréatifs, panneaux d'interprétation de la faune (en l'occurrence les canards, nombreux le long de la rive) et même des plages.









Des habitations haut de gamme qui profitent de la proximité du parc linéaire et de la rivière.

Le corridor vert permet aussi la circulation des autobus en site propre. Les stations sont reliées par des sentiers à des zones d'habitation de haute densité situées le long du corridor vert.







Le parc linéaire Tom McCall, au cœur de Portland (Oregon) et le long de la rivière Willamette, est le résultat du démantèlement d'une ancienne autoroute qui longeait la rivière. Il est le théâtre de nombreux événements publics, dont le Festival annuel de la bière. De plus, de l'autre côté de la rivière, même si d'autres voies rapides demeurent, les autorités ont entrepris le même type de réaménagement et de réappropriation publique des abords de la rivière.

CHAPITRE VII

Les espaces du domaine privé

L'aménagement des espaces du domaine privé relève des particuliers et des entreprises, mais un certain encadrement peut être assuré par les autorités publiques dans le but de préserver le bien-être collectif et d'assurer une qualité de la forme urbaine générale. Les bâtiments et les aménagement sur les lots privés (résidentiels, commerciaux ou mixtes) influent directement sur la viabilité des espaces du domaine public adjacents (rues, places, parcs, etc.). Cet encadrement se fait par la réglementation et l'usage des instruments d'urbanisme. Un type d'encadrement flexible qui met l'accent sur des critères de viabilité plutôt que sur des normes rigides (notamment le « zonage basé sur le rendement ») est possible, voire souhaitable. (Voir à ce sujet le chapitre 5 sur la planification spatiale qui présente les types de zonage flexibles.)

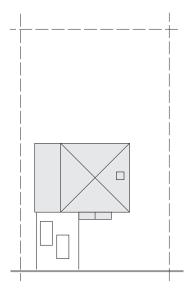
Si un aménagement adéquat des lots et des bâtiments privés est important pour la collectivité, les gains pour les particuliers et les entreprises sont aussi appréciables : utilisation optimale de l'espace, meilleure image et plus grande intégration dans le milieu, plus grande valeur et plus grande facilité pour la mise en marché, etc. Les exemples de mesures d'aménagement qui suivent peuvent servir aux municipalités, aux planificateurs, aux urbanistes, aux promoteurs, aux constructeurs de même qu'aux individus.

Exemples de mesures pour les lots résidentiels

Optimiser l'utilisation de l'espace :

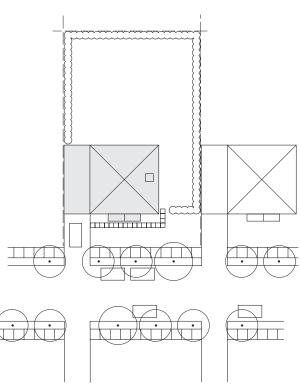
Une optimisation de l'utilisation de l'espace sur les lots résidentiels amène des gains collectifs en termes de hausse globale des densités et d'amélioration du caractère et de la convivialité de la collectivité. La figure qui suit tente de démontrer que même des maisons unifamiliales détachées, placées sur des lots légèrement plus petits que la norme mais bien aménagés (comprenant des haies, de nombreux arbres ou des clôtures pour procurer une bonne intimité), peuvent contribuer à une telle optimisation de l'espace.

L'importance de l'aménagement judicieux des parcelles et de la rue : optimiser l'espace et gagner en qualité de vie.



Α

- Lot assez grand mais espace peu aménagé et mal utilisé (et peu d'intimité).
- Marge avant considérable, marges latérales peu utilisables.
- Beaucoup d'espace utilisé pour le stationnement (stationnement sur rue interdit).
- Densité brute (en comptant la moitié de la largeur de la rue): approx. 13 u./ha.



В

- Lot plus petit mais espace aménagé (intimité).
- Marge avant réduite, maison tassée complètement d'un côté (garage), une marge latérale réappropriée et utilisable.
- Moins d'espace utilisé pour le stationnement (stationnement sur rue permis) et caractère de la rue amélioré (trottoirs et banquettes de plantation).
- Densité brute: approx. 17 u./ha.

La figure de la page précédente montre l'utilisation du concept de la «ligne latérale o » où la maison est placée, d'un côté, directement sur la ligne de lot. Contrairement aux dispositions habituelles où les marges latérales sont souvent inutilisées (voire inutilisables), cette disposition permet de récupérer en entier un des espaces latéraux du lot. La contrainte de ce concept est que, la plupart du temps, les fenêtres sont interdites du côté de la ligne de lot, en raison des codes du bâtiment et du feu. Une réponse simple à cette contrainte est de placer de ce côté soit le garage (comme sur le figure précédente), soit les espaces utilitaires et plus fermés de la maison. Une variation du concept, qui est aussi

une autre solution à cette contrainte, est de reculer de 1 m ou 2 m la maison de la ligne latérale, ce qui permet une fenestration, qui demeure limitée (pour des raisons d'intimité), mais qui permet un meilleur éclairage naturel. Dans les faits, les quelques mètres d'espace extérieur de ce côté sont tout de même utilisés par les voisins.

À noter que les marges avant des lots, en étant légèrement réduites, peuvent aussi jouer un rôle substantiel dans la rationalisation et l'optimisation de l'espace. Ici encore, les marges avant conventionnelles sont très rarement utilisées par les gens, même si elles sont parfois importantes, ne jouant très

souvent que des rôles de parure et de recul par rapport à la rue. Le rapprochement des façades des maisons plus près de la rue (idéalement combiné à un alignement d'arbres le long du trottoir) contribue à améliorer le caractère convivial de la rue. Une dénivellation du terrain, si légère soit-elle, peut contribuer à préserver davantage l'intimité des habitations. Enfin, la minimisation ou le remplacement de la pelouse à l'avant par des aménagements paysagers peut aussi avoir divers bénéfices, en plus de l'embellissement: moins de surface à tondre donc moins de bruit pour les voisins, relativement moins d'entretien et, possiblement, moins de pesticides.



Quartier de Seattle où l'on compte de nombreuses cours avant fleuries.

Atténuer l'impact visuel des garages sur la rue :

La prédominance des garages et des stationnements sur les rues résidentielles est un des héritages les plus marquants du développement résidentiel depuis les années 1950. Dans une société qui doit aujourd'hui diminuer sa dépendance envers l'automobile et promouvoir des formes plus viables de transport, on se doit d'exiger, ou du moins de promouvoir, des designs soignés qui intègrent – voire camouflent – davantage les garages et les stationnements, diminuant leur importance visuelle au sein de l'environnement bâti.

Garages qui dominent la façade et l'espace; exemples parmi tant d'autres.







notos:Vivre en V

PAGE 301

CHAPITRE VII

Des mesures de design créatives, plus appropriées pour optimiser l'espace et pour minimiser l'impact des garages sur le caractère de la rue.

Des variations dans la disposition des garages et leur accès peuvent aussi aider à minimiser leur importance sur la rue. Certains nouveaux développements éliminent même complètement la présence de garages et d'entrées sur les rues en préconisant le retour à des ruelles arrières traditionnelles de desserte pour accéder aux garages. Dans ce dernier cas, particulièrement au Canada, la question relative au déneigement de ces ruelles doit être prise en compte dès le début de la planification et des négociations (coûts additionnels de construction et d'entretien, qui assurera le service : la ville, le promoteur ou les usagers?).









Le projet Angus, Montréal : le design, le rapprochement des maisons et surtout l'absence de garage en façade contribuent à l'image conviviale de la rue. Les garages sont accessibles par le côté et sont situés sous les maisons et sous les terrasses.



Ruelle d'accès aux garages de l'intérieur de l'îlot dans un nouveau développement de la région de Portland, Oregon.

CHAPITRE VII

Assurer une diversité visuelle des bâtiments résidentiels:

Même dans les développements planifiés et développés par un seul promoteur, on ne devrait jamais retrouver une rue remplie de maisons ou de bâtiments tout à fait identiques. Dans le cas des maisons en rangée, il est même possible de créer un minimum de variation d'une maison à l'autre, en prévoyant trois ou quatre modèles légèrement différents (en façade: changement de couleurs, de matériaux; en plan: variations mineures, etc.) et en alternant de modèle d'une maison à l'autre (séquence du genre: 1-2-3-4-1-2-3-4...).









Beaucoup de projets urbains européens (dont les maîtres d'œuvre sont les autorités municipales car se sont elles qui, souvent, sont propriétaires des terrains) font appel à divers architectes ou, du moins, à divers types d'habitations et divers modèles dans le but de créer un environnement plus diversifié. Un bon exemple est le projet de Bo01 à Malmö (Suède). (Ceci dit, ces projets ne sont pas tous aussi high tech et dispendieux que Bo01.)

PAGE 303

CHAPITRE VII

La diversité enrichit visuellement l'environnement construit et favorise le sentiment d'appartenance des personnes à leur habitat.

L'utilisation d'îlots flexibles et une variété de typologies de bâtiment au sein de chacun de ces îlots favorisent grandement la diversité et la richesse visuelles. Idéalement, une plus grande mixité sociale peut aussi être atteinte. Une telle mixité, en plus de favoriser les liens entre les générations et entre des ménages de revenus différents, permet

surtout à un secteur d'accommoder à long terme des ménages ayant des besoins et des modes de vie qui évoluent. Ceci favorise le développement d'un sentiment d'appartenance et le caractère particulier d'une communauté car les gens peuvent changer d'habitation mais demeurer dans le même quartier.

Exemples de mesures pour les lots commerciaux et mixtes

Le positionnement adéquat des stationnements et l'encadrement de la rue par les bâtiments :

Des telles considérations font souvent la différence entre un environnement urbain à échelle humaine et agréable pour les piétons (parfois même « mémorable ») et un environnement urbain dominé par les stationnements que l'on doit traverser pour atteindre les commerces.

Des mesures d'intégration des stationnements aux tissus urbains.



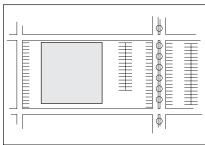
Stationnements commerciaux « dissimulés » à l'intérieur de l'îlot, Orenco Station, Portland (Or.).



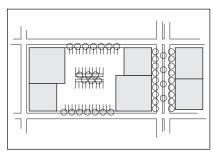
Stationnements commerciaux intégrés à l'intérieur de l'îlot, Orenco Station, Portland (Or.).



Un bâtiment de stationnements étagé qui, par des moyens de design, s'intègre davantage au tissu urbain environnant : rez-de-chaussée commercial (secteur du marché By, Ottawa).



Α



Disposer les stationnements commerciaux de manière à ce qu'ils ne dominent pas l'environnement bâti (en A) et encadrer l'espace public adéquatement à l'aide des bâtiments (en B).

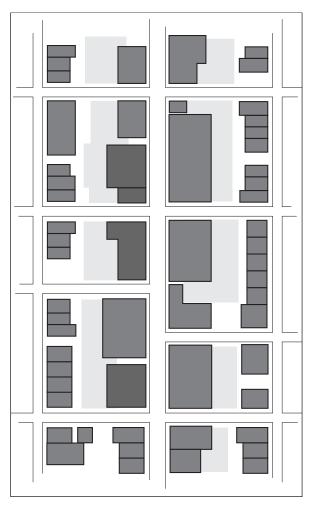
hotos :Vivre en Vil

CHAPITRE VII

Le design adéquat des pôles commerciaux et d'emploi :

Ce même type de considérations concernant le design et l'aménagement du cadre bâti, de même que l'accessibilité et la mixité des fonctions, devrait être appliqué à l'échelle des pôles commerciaux et d'emploi en entier.

La nature et l'aménagement des pôles de commerces et d'emplois ont aussi une incidence importante sur la marche et l'utilisation du transport en commun. Deux exemples forts différents:





- Les surfaces de stationnement dominent l'environnement.
- Bâtiments pour la plupart monofonctionnels (centres commerciaux, tours à bureaux, etc.).
- Les lieux d'habitation sont reportés en pourtour du pôle commercial et d'emploi, et l'accessibilité du pôle par la marche est difficile, voire pénible.

Α

- Les stationnements sont à l'arrière des bâtiments, en souterrain ou étagés.
- Bâtiments alignés près d'une rue principale (étagés et ayant une mixité verticale).
- Intégration fine des diverses fonctions urbaines (commerces, bureaux, habitations).

PAGE 305 CHAPITRE VII

mieux bâtiir nos milieux de vie pour le XXIº siède, 2001, p175.

Adapté de Fluon, dans Vivre en Ville, Vers des collectivités viables...

Deux types opposés de mégas pôles commerciaux: l'un monofonctionnel et centré sur l'utilisation de l'automobile (cidessous), l'autre mixte et davantage centré sur les transports viables (page suivante).









Récent méga pôle commercial situé près d'une autoroute; l'immense surface asphaltée – rarement utilisée à pleine capacité – est entourée de bâtiments commerciaux divers (Ouest de l'île de Montréal).

L'important pôle commercial, résidentiel et d'emplois de North York (Toronto), situé le long de la rue Younge et à proximité d'une station de métro.









.....

La mixité (y compris la mixité verticale) est un facteur primordial pour la viabilité urbaine. Elle permet, bien sûr, de rapprocher – voire d'imbriquer – diverses fonctions urbaines entre-elles, mais aussi

de favoriser l'animation des rues et des milieux de vie, de loisir et de travail. Ainsi, sur les rues commerciales, de plus en plus de nouveaux projets reprennent le modèle traditionnel des rez-de-

chaussée commerciaux coiffés d'habitations et/ou de bureaux. Diverses intégrations créatives peuvent être effectuées au sein d'un même bâtiment.

Exemples frappants de grande mixité verticale.





Rez-de-chaussée commercial, étages de stationnements, bureaux et, enfin, habitations (centre-ville de Seattle).



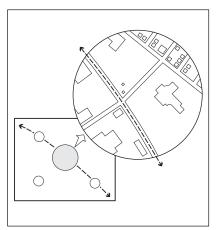


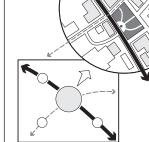
Rez-de-chaussée commercial, bureaux et habitations (Portland).

Les pôles existants peuvent être progressivement transformés en utilisant, par exemple, divers outils de planification, des projets ponctuels et progressifs de réaménagement et des améliorations aux services de transport

en commun. (Voir des exemples concrets dans la section sur la restructuration des collectivités, un peu plus loin dans **ce chapitre**.)

Exemples de restructuration progressive d'un pôle commercial.





Situation existante.

Situation projetée.

Le concept du *Shared-parking* : l'utilisation optimale des espaces de stationnements et la réduction de leur nombre :

La plupart des aires de stationnement sont utilisées par un seul propriétaire, un seul type de commerce, un employeur, une industrie, etc. Les stationnements s'en trouvent, la plupart du temps, utilisés pendant seulement une partie de la journée ou de la semaine. L'idée des stationnements partagés est de jumeler deux ou plusieurs utilisateurs potentiels qui ont des profils et des besoins en stationnement différents. En d'autres termes, il s'agit d'une entente entre différents utilisateurs, situés évidemment à proximité les uns des autres, pour partager le même espace de stationnement selon des horaires variables et complémentaires.

Ce concept peut être une façon efficace de réduire les besoins en stationnement dans un secteur donné et d'en maximiser l'utilisation afin de permettre notamment plus de bâtiments ou d'espaces verts et publics. Les instruments d'urbanisme peuvent encourager l'utilisation de tels types de stationnements, dans les secteurs propices, et les municipalités peuvent même se charger elles-mêmes de la construction et de la gestion de stationnements partagés, louant les espaces à des usagers complémentaires.

Des exemples d'usages qui peuvent faire l'objet de jumelages :

Usages qui requierent des stationnements de jour:

- les bureaux (banques, bureaux gouvernementaux, entreprises, cabinets de professionnels, etc);
- les cliniques médicales privées;
- les détaillants, les services et les commerces à heures d'ouverture limitées;
- les industries à heures d'ouverture limitées;
- les écoles.

Usages qui requierent des stationnements de soir ou de nuit :

- les restaurants (ont souvent besoin de places de stationnement additionnelles en soirée);
- 👁 les bars et les boîtes de nuit;
- les théâtres;
- les auditoriums, cinémas et salles de spectacle (qui pourraient aussi bénéficier de places additionnelles en soirée).

Restructuration du pôle à long terme. Exemples de mesures ayant été prises :

- fragmentation des mégas îlots, continuation de la trame et ajouts de bâtiments près de la rue;
- les stationnements « perdus » ont été repris en partie – dans des structures (souterraines ou étagées);
- aménagement de liens piétonniers intéressants et sécuritaires (alignement du bâti, ajout ou élargissement des trottoirs, rangées d'arbres, traverses piétonnes surélevées, etc.);
- investissement dans une nouvelle technologie de transport en commun et aménagement d'un axe majeur qui dessert le secteur; ajout de lignes secondaires (augmentation de la fréquence, etc.);
- création d'un espace public à proximité de la nouvelle station de transport en commun (où convergent les trajets piétonniers);
- utilisation de mesures fiscales incitatives et d'outils de planification (plan d'ensemble, zonage incitatif, zonage de superposition, etc.) pour stimuler le développement du secteur.

À noter que le jumelage peut aussi se faire sur la base des jours d'utilisation (semaine / fin de semaine) plutôt que simplement sur la base des heures d'utilisation. Ainsi, un édifice à bureau, qui a des besoins les jours de semaine, pourrait partager un nombre «x» de places de stationnement avec un ou plusieurs restaurants et avec un cinéma, par exemple, car ceux-ci ont leurs besoins les plus importants en stationnement les soirs et les fins de semaine.

Le gouvernement régional de Portland (*Metro*), en Oregon, a élaboré un guide sur les stationnements partagés à l'intention des municipalités et des entreprises (le *Shared Parking Handbook*). (Pour plus d'informations ou pour le commander: www.metro-region.org/growth/main/parking.html

Autre ressource fort pertinente sur les stationnements partagés et la gestion des stationnements : le Victoria Transport Policy Institute (VTPI), organisme canadien basé à Victoria, en Colombie-Britannique : www.vtpi.org/ tdm/tdm89.htm)

PAGE 309 CHAPITRE VII

7.3

Des actions pour la restructuration des collectivités

« Réhabiliter la ville représente un vaste défi aux multiples facettes. L'enjeu le plus important sera d'accroître la densité résidentielle tout en améliorant sensiblement la qualité de vie des citadins. La réhabilitation urbaine comporte deux facettes complémentaires : il faut réaménager les quartiers existants et repenser totalement les nouveaux développements. »²⁰

La restructuration des tissus urbains existants — selon les critères généraux d'aménagement précédents — est un aspect primordial du développement durable des agglomérations. Elle implique :

- @ des changements positifs sur la nature, la forme, le design et des milieux;
- ø des opportunités de densification et d'augmentation de la mixité des fonctions au sein des quartiers.

En raison de leurs multiples avantages, ces actions de restructuration devraient être prioritaires par rapport aux actions d'expansion spatiale; de plus, la majorité des agglomérations et des collectivités d'aujourd'hui offrent plusieurs opportunités de restructuration, que ce soit dans les quartiers centraux, les sites industriels et portuaires obsolètes ou certains sites de la banlieue.

La restructuration des centres-villes et des quartiers centraux

Depuis déjà plusieurs décennies, un mouvement de décentralisation des emplois et des fonctions commerciales ou industrielles se produit au sein des agglomérations. Ce phénomène a amené certains observateurs à prédire la mort des centres-villes nord-américains. Au contraire, les expériences récentes montrent que ce n'est pas la mort des centres-villes qui est en train de se

produire mais plutôt leur mutation, leur redéfinition et même le renforcement de leur rôle et de leur importance dans la nouvelle économie.

En effet, comme la mondialisation induit une économie et une compétitivité basées davantage sur les centres urbains que sur les nations (voir, à cet effet, le chapitre 4 sur l'émergence du régionalisme), les centres-villes se voient consolidés dans un rôle distinct, soit celui d'abriter les fonctions de prestige et les fonctions exclusives, régionales et métropolitaines, voire internationales.

C'est le caractère unique du centre-ville, en quelque sorte redécouvert et revalorisé aujourd'hui (sa grande fébrilité, son caractère hautement urbain et sa grande mixité), qui contribue à y créer une vitalité et une synergie qui lui sont propres et qui, à leur tour, contribuent à attirer toujours plus de fonctions exclusives (sièges sociaux, condos de luxe, tourisme, activités récréatives et culturelles d'ampleur régionale — pensons par exemple aux équipements culturels et sportifs majeurs qui reviennent de plus en plus au centre-ville).

²⁰ Jean-François LEFEBVRE, Yves GUÉRARD, Jean-Pierre DRAPEAU (GRAME). L'autre écologie : économie, transport et urbanisme: une perspective macroécologique, Sainte-Foy, Éditions MultiMondes, GRAME, 1995, p. 246.

La décentralisation, qui se poursuit par ailleurs en parallèle, toucherait plus particulièrement certains types de fonctions commerciales et d'emplois. Elle serait donc sélective, c'est-à-dire que les fonctions de premier plan auraient tendance à se localiser dans le centreville alors que les fonctions commerciales plus courantes et les fonctions administratives de second plan (succursales, bureaux secondaires) se localiseraient ailleurs dans l'agglomération. La logique de rentabilité joue également un rôle dans cette sélection naturelle (seuls les fonctions qui en valent vraiment la peine peuvent se permettre de payer le prix, généralement beaucoup plus élevé, d'une localisation au centre-ville).

Plutôt que de disparaître, les centres-villes d'aujourd'hui et de demain seraient appelés à se tailler une place et une fonction particulières au sein des agglomérations. Ils deviennent de plus en plus des lieux offrant une très grande diversité d'activités et de fonctions, dont la fonction résidentielle qui y ressurgit. C'est d'ailleurs un des traits importants des « nouveaux » centres-villes et quartiers

centraux : de plus en plus de nouveaux résidants viennent s'y établir. Ici aussi, la fonction résidentielle est différente de celle qui prévaut en périphérie. La nouvelle clientèle est, en général, composée de jeunes professionnels, de personnes retraitées, de célibataires, de jeunes couples sans enfants, etc. Tous sont attirés par la diversité et la proximité des diverses fonctions du centre-ville, par la commodité qu'il procure et, surtout, par le caractère et le mode de vie urbains qui y prévalent et qui sont aujourd'hui revalorisés.

Un des exemples les plus spectaculaires de redéfinition et de renforcement d'un centre-ville est celui de Seattle, où de nombreuses nouvelles habitations, de nombreux nouveaux édifices publics, bureaux et équipements culturels et sportifs métropolitains s'y installent. (Voir le chapitre 2 sur les collectivités viables pour plus de détails sur les efforts et les initiatives de la Ville de Seattle pour mener à bien cette mutation.)

Cette mutation peut aussi vouloir dire un certain dérangement — c'est le moins que l'on puisse dire — pour les résidants actuels qui sont moins fortunés et qui

voient monter les coûts des loyers et de la vie en général. Des mesures spécifiques doivent être prises. les autorités publiques, pour contrer phénomène important, appelé embourgeoisement, et permettre aux gens qui vivaient déjà dans les quartiers centraux de pouvoir continuer à y vivre et à s'y loger à des prix abordables. Ces mesures et précautions sont essentielles sinon la revitalisation perd de son sens et se change plutôt en simple évacuation des classes moins aisées. (Voir le chapitre 10 sur le développement social pour des détails sur les mesures possibles à prendre pour contrer l'embourgeoisement.)

Il est cependant indéniable que sur le plan de l'efficacité structurelle des agglomérations et de la lutte à l'étalement urbain, la transformation et la densification des centres-villes et des quartiers centraux (l'idée métaphorique de rebâtir la ville « sur elle-même ») est une stratégie clé de développement durable, dans la mesure où, encore une fois, l'équité sociale prend une place importante, au même titre que les notions de qualité de vie et de qualité des aménagements.

ÉTUDE DE CAS

LA TRANSFORMATION DU QUARTIER SAINT-ROCH À QUÉBEC : UN CENTRE-VILLE EN DEVENIR

Jusque dans les années 1960, le quartier Saint-Roch était encore le cœur de l'activité économique de l'agglomération de Québec. Il a par la suite perdu plusieurs de ses travailleurs au profit de la colline Parlementaire, de ses résidants au profit de la banlieue et de sa vitalité économique au profit des grands centres commerciaux. Afin de relancer le quartier, des projets de tours à bureaux et de condos ont surgi à la fin des années 1980, dont le célèbre projet de Grande Place qui ne s'est jamais réalisé. Par contre, l'importante construction de la bibliothèque Gabrielle-Roy, dans les années 1980, a commencé à ramener de la vie dans le secteur.

Au début des années 1990, l'initiative et les actions d'un artiste peintre du quartier, Louis Fortier, ont ni plus ni moins amorcé un mouvement de revitalisation du secteur. Durant l'été de 1991, pour embellir un terrain abandonné, M.Fortier a commencé à planter des fleurs et à y ériger une sculpture. Des dizaines d'autres résidants et artistes l'ont alors suivi et le lieu autrefois vacant est devenu l'Îlot Fleurie, un véritable chantier communautaire et espace de création et de solidarité urbaine. En 1997, l'Îlot Fleurie a dû être déplacé sous les piliers de l'autoroute Dufferin-Montmorency, pour laisser place à la reconstruction du secteur. Une autre expérience d'art urbain y a cependant surgi : de grandes murales recouvrent aujourd'hui certains des piliers de l'autoroute, au plaisir des passants et des gens du coin.

PAGE 311 CHAPITRE VII

Le nouveau visage de Saint-Roch.



Le jardin Saint-Roch et, à l'arrière, des bâtiments qui ont été rénovés.

Pour en savoir plus :

www.ville.quebec.qc.ca/fr/affaires/

En 1992, la Ville de Québec a lancé le programme *RevitalisAction Saint-Roch*, une vaste stratégie visant à revitaliser l'ensemble du quartier. Cette stratégie misait sur la consolidation de la fonction résidentielle et l'implantation de projets de développements liés à la culture, à l'enseignement et aux technologies de l'information. Une véritable transformation en profondeur de Saint-Roch s'est alors mise en branle. Elle est toujours en cours.

L'aménagement d'un parc, en 1992, a été la première étape. Cela a été suivi par la rénovation d'une ancienne manufacture pour abriter des bureaux municipaux (le Centre de développement économique et urbain de la Ville de Québec) et, tout à côté, l'École des arts visuels de l'Université Laval. À la même époque, la rénovation de maisons et de bâtiments sur la Côte d'Abraham permettait de créer la projet Méduse, une coopérative de producteurs et de diffuseurs artistiques et culturels. La restauration d'une ancienne fonderie, toujours dans le quartier, allait abriter des équipements municipaux.

La revitalisation du quartier s'est poursuivie avec de nombreux autres projets comme l'implantation de l'École nationale d'administration publique (ÉNAP), l'arrivée de la Centrale de l'enseignement du Québec (CEQ), la réfection des infrastructures (dont le boulevard Charest, la côte d'Abraham et les rues Saint-Vallier Est, de la Couronne et Dorchester), des rénovations urbaines et des recyclages d'anciens bâtiments industriels en condominiums, en lofts et en ateliers d'artistes. Depuis 1992, plus d'une centaine d'ateliers d'artistes et 500 unités d'habitations ont ainsi été créés.

Plus récemment, *Télé-Université*, le siège social de l'*Université du Québec* et une station de télévision s'y sont installées. Le gouvernement du Québec a aussi choisi d'implanter son *Centre national des nouvelles technologies de Québec (CNNTQ)*, centre qui permettra au secteur de devenir la zone de création multimédia de Québec.

Projet majeur s'il en est un, la rénovation de la rue Saint-Joseph est un pilier de la relance du secteur. Une première étape a consisté à enlever une partie du toit qui recouvrait la rue (le *Mail Saint-Roch*), à réaménager la rue en y plantant des arbres, en y plaçant du mobilier urbain et des trottoirs et à rénover les façades des bâtiments. On a aussi, par le fait même, dégagé et mis en valeur la très belle et imposante façade de l'église Saint-Roch, adjacente à la rue. L'espace en face du parvis a été réaménagé, lui aussi, en place publique.



grands_projets.shtml

Encore le jardin; au fond: l'église Saint-Roch; à droite, les récents bâtiments de « nouveaux arrivants » importants dans le quartier, notamment l'École nationale d'administration publique (ÉNAP) et l'Université du Québec.



Le nouveau bâtiment d'une station de télé qui a déménagé dans le quartier.

CHAPITRE VII



L'enlèvement d'une partie du mail a amélioré la perméabilité du tissu urbain et permet de nouvelles perspectives visuelles sur la Haute-Ville.

Les nouveaux arrivants dans le quartier seraient, semble-t-il, des jeunes, des professionnels ou des personnes liées au monde des arts. Qu'arrive-t-il, cependant, avec les résidants qui y sont depuis longtemps? Certains observateurs, organismes et résidants du quartier soulèvent le problème de la embourgeoisement, phénomène par lequel la revitalisation d'un secteur finit par évacuer les anciens résidants qui n'arrivent plus à supporter les coûts croissants des logements et des services. Doit-on s'en inquiéter? L'incroyable transformation du quartier permettra-t-elle aux plus anciens résidants du quartier de continuer à y vivre de façon abordable? Les organismes du milieu réclament entre autres davantage de logements sociaux, de coopératives d'habitations et d'espaces verts. Dans sa récente politique d'habitation de 2001, la Ville a pris l'engagement de favoriser l'accès à la propriété et au logement pour les ménages à faibles et moyens revenus dans les quartiers centraux. C'est certainement à espérer et à suivre.

Reste néanmoins que les efforts pour la revitalisation et la transformation du quartier Saint-Roch sont exceptionnels. Le processus qui consolidera le secteur et en fera le véritable centre-ville de Québec se poursuit. ■



L'imposante façade de l'église Saint-Roch et le nouveau visage de la rue Saint-Joseph, tous deux redécouverts en raison de l'enlèvement du toit du Mail Saint-Roch.



L'édifice de la Fabrique: depuis déjà quelques années, la Ville de Québec y a aménagé son Centre de développement économique et urbain.

5.

PAGE 313

CHAPITRE VII

La transformation des voies rapides dans des secteurs urbains : cicatriser des tissus urbains et corriger des erreurs passées

Les autoroutes dans les milieux urbains (surtout centraux) représentent incontes-

tablement des coupures et des nuisances importantes. Aujourd'hui, un nombre grandissant de collectivités réaménagent ou, même, font disparaître de telles voies. Elles comprennent que leur place n'est pas dans les secteurs centraux et que ces voies, pourtant conçues pour une circulation

rapide des véhicules, n'échappent de toute façon aucunement aux embouteillages. Aussi bien en faire des boulevards ou des voies plus urbaines qui s'intègrent davantage dans leur milieu et qui laissent plus de place pour divers modes de transport alternatifs à l'automobile.

ÉTUDE DE CAS

Le projet du Big Dig, Boston.



L'autoroute surélevée qui divise le centre de la ville (photo de 1999).



Maquette du projet montrant l'autoroute enfouie et le réaménagement probable en surface : un boulevard urbain et un corridor vert.

UN MOUVEMENT POUR L'ENLÈVEMENT OU LA TRANSFORMATION DES AUTOROUTES EN MILIEU URBAIN, MÊME EN AMÉRIQUE DU NORD

Aux États-Unis, un nombre croissant de villes ont entrepris le démantèlement ou la transformation d'autoroutes dans leur centre-ville, ou projettent de le faire (des villes comme Boston, Buffalo, Chattanooga, Cincinnati, Fort Worth, Hartford, Milwaukee, Portland, San Francisco et Seattle). Ces actions se situent dans un mouvement nord-américain plus large de revitalisation des centres-villes.

Le projet du Big dig, à Boston :

À Boston, le *Central Artery / Tunnel Project* (mieux connu sous le nom du *Big dig*), mené par la *Massachusetts Turnpike Authority*, est considéré comme l'un des projets d'infrastructure urbaine les plus ambitieux et les plus complexes de l'histoire des États-Unis. Il consiste en deux éléments majeurs :

- le remplacement d'un tronçon de l'autoroute I-93 (tronçon surélevé qui traverse le centre-ville) par un tunnel, directement sous l'emplacement actuel de l'autoroute. Une fois le tunnel complété, la structure surélevée sera démontée et l'espace en surface sera vraisemblablement réutilisé pour des espaces publics et des espaces verts (3/4 de la surface). À noter que des consultations publiques et des débats assez virulents ont lieu, présentement, concernant la nature exacte du projet d'aménagement des espaces libérés en surface;
- Ø la construction de nouvelles connections souterraines, du centre-ville vers l'aéroport international de Logan (un tunnel a déjà été complété en 1995).

L'autoroute surélevée qui traverse le centre-ville et qui est présentement enfouie, appelée *Central Artery*, avait été ouverte en 1959. Elle recevait alors 75 000 véhicules par jour. De nos jours, jusqu'à 200 000 véhicules l'empruntent quotidiennement et elle est devenue l'une des autoroutes les plus congestionnées aux États-Unis. On estime que la circulation y est « pare choc à pare choc » en moyenne durant six à huit heures chaque jour. La congestion du trafic n'est pas le seul problème, loin de là : l'autoroute (dont la construction avait amené l'expropriation de 20 000 résidants) enclavait et coupait littéralement du centre-ville les secteurs riverains et Nord-Est. Les travaux de construction du *Big Dig* ont débuté en 1991 et l'ouverture du tunnel au centre-ville a eu lieu en mars 2003. Le projet sera terminé en entier en 2004.







itos reproduites ery/Tunnel Proje

Illustrations « avant » et « après ».

Regard sur quelques collectivités canadiennes :

Au Canada, la Ville de Vancouver a la particularité (pour ne pas dire l'exclusivité) de ne jamais avoir admis la construction d'autoroutes sur son territoire. En effet, les autoroutes ne pénètrent pas le territoire de la municipalité. Ceci relève de décisions qui ont été prises à ce sujet il y a plusieurs années. À Toronto, on parle depuis longtemps d'enlever la Gardiner Expressway, l'autoroute surélevée qui borde le lac Ontario et qui le sépare du centre-ville. Et l'idée est toujours bien vivante. À Montréal, le récent débat public concernant le réaménagement de l'avenue Notre-Dame a fait des vagues. Le développement dans ce projet est à surveiller, en espérant qu'on ne verra pas l'aménagement d'un nouveau tronçon autoroutier dans le secteur. À Québec, la Ville a fait des efforts importants, ces dernières années, pour éliminer – du moins minimiser – certaines coupures dans les quartiers centraux occasionnées par des voies importantes de circulation, dont le réaménagement du boulevard René-Lévesque et, plus récemment encore, celui de l'avenue Dufferin.

Le nouveau visage de l'artère Dufferin, dans la Haute-Ville de Québec: plus de considérations pour les piétons et les autobus et un nouvel aménagement paysager.





PAGE 315

CHAPITRE VII

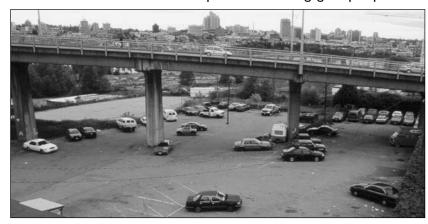
La récupération de micro espaces urbains, marginaux et autrement perdus

Certaines initiatives et idées originales

peuvent avoir un impact positif non négligeable, même à plus petite échelle, sur la qualité de certains sites urbains spécifiques et sur la vitalité des secteurs environnants. Ces idées concernent la

récupération créative d'espaces négligés et abandonnés que représentent, inévitablement, les dessous de ponts et d'autoroutes, les stationnements déserts la fin de semaine, etc.

Réutilisation et amélioration d'espaces urbains négligés; quelques exemples.



La situation habituelle.

Grandville Island, Vancouver : tout un secteur près et sous un pont a été redéveloppé. Les anciens bâtiments industriels et de nouveaux bâtiments abritent des commerces, des restaurants, un marché et de petites industries (dont une brasserie locale). Des espaces verts et des sentiers récréatifs sont aussi présents. Le milieu, même à proximité des piliers de béton dont certains sont recouverts de plantes grimpantes - est très animé.









CHAPITRE VII



Le Saturday Market de Portland (Oregon) : un marché public, ouvert les week-ends, situé à travers les piliers d'un pont, est très animé et amène beaucoup d'activités dans le secteur.

Le même site, la semaine.







Un stationnement d'entreprises, qui serait vide le week-end, se transforme en marché public (Seattle).

La restructuration des sites industriels et portuaires obsolètes

Les changements profonds dans l'économie d'aujourd'hui, dite post-industrielle, amènent plusieurs agglomérations du monde à ajuster et même à redéfinir complètement leur base économique et leurs emplois. Le phénomène est très répandu dans toutes les nations industrialisées, où certaines

agglomérations perdent grandement ou en partie de leur vocation industrielle au profit de nouvelles vocations axées sur les secteurs du tertiaire, comme les nouvelles technologies, le tourisme, etc.

En ce qui a trait à la gestion viable de l'espace, cette situation représente souvent une opportunité sans pareil pour les agglomérations de revitaliser et de densifier certains secteurs centraux où se trouvent d'anciens espaces industriels,

aujourd'hui disponibles pour être récupérés et redéveloppés. Dans certains cas, ces anciens secteurs peuvent même devenir de nouveaux quartiers mixtes, très *in* et recherchés en raison de leur grande diversité et de leur caractère spécifique — les anciens bâtiments industriels qui peuvent être conservés et recyclés offrent des espaces intérieurs spacieux et souvent très particuliers.

D'anciens secteurs industriels devenus très in.



Le secteur résidentiel très recherché du Pearl District, Portland (Oregon).



arijy, sotodo



Le secteur très mixte et très vivant du Marché By, Ottawa.





Photos

La problématique de la contamination des sols

Un des freins possible à la récupération et à la conversion des anciens sites industriels en nouveaux espaces urbains est la contamination des sols et les coûts importants que représente leur décontamination.

Ces coûts sont, de façon générale, si élevés qu'ils ne peuvent être assumés par les propriétaires et les gouvernements locaux. En ce sens, la participation et l'appui des gouvernements provinciaux et nationaux semble essentielle pour surmonter l'obstacle des sols contaminés.

La contribution des gouvernements centraux à la problématique des sols contaminés peut prendre plusieurs formes, par exemple :

- des appuis financiers (subventions ou prêts liés à des programmes, avantages fiscaux) pour faciliter les études de faisabilité, la décontamination ou les deux;
- des changements législatifs qui visent à minimiser les incertitudes et les risques juridiques associés au redéveloppement des sites contaminés (dégager et sécuriser les nouveaux développeurs);
- d'investissement direct dans la recherche et le développement de techniques novatrices et efficientes de décontamination et dans les projets pilotes d'expérimentation et de démonstration.

Selon un rapport de l'OCDE, la majorité des pays membres ont des programmes qui appuient financièrement les municipalités et les promoteurs, et ces appuis stimulent effectivement les projets de redéveloppement.

Aux États-Unis, l'aide fédérale remonte à plus de 50 ans et presque tous les états ont eux aussi des programmes spécifiques reliés à cette problématique. Au New Jersey, un des états qui en fait le plus dans ce domaine, un récent programme permet une entente entre les développeurs privés et le gouvernement, préalable à la décontamination et au projet de redéveloppement, qui garantit le remboursement de 75 % des frais de décontamination. Dans ce cas, ce sont les revenus fiscaux générés par le nouveau projet de redéveloppement qui seront utilisés pour le remboursement (allègement fiscal rétroactif).

Au Canada, le gouvernement n'a aucun programme dédié à la décontamination des sites, sauf en ce qui concerne les terres sous juridiction fédérale. Deux organismes ont produit des rapports sur la situation canadienne et recommandent des actions gouvernementales à ce sujet. Ces rapports et les recommandations peuvent être consultés via Internet :

 Ia Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE): www.nrtee-tmee.ca/eng/programs/ArchivedPrograms /Brownfields/brownfields_e.htm la Fédération canadienne de municipalités (FCM): www.fcm.ca

Au Québec, le ministère de l'Environnement a sa Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés produit des guides techniques pour les municipalités (www.menv.gouv.qc.ca/sol/terrains/index.htm). Le ministère compte également Revi-Sols, le Programme de réhabilitation des terrains contaminés en milieu urbain.

Voici trois autres sites Internet procurant des informations sur les techniques et les moyens de décontamination:

- © Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites (CEMRS); nouveau centre situé au canal de Lachine qui a ouvert ses portes en 2002 et dont la mission « est de promouvoir, soutenir et contribuer à la mise en œuvre de projets de recherche, développement et démonstration (RDD) de décontamination des sols ou de réhabilitation des sites »: www.cemrs.qc.ca
- About Remediation (nouveau site canadien complet): www.aboutremediation. com/default2.htm
- EPA Grows Solutions to Clean-Up Problems at Toxic Sites (site étasunien): www.epa.gov/epahome/ other_031501.htm

ÉTUDE DE CAS

LE PROGRAMME REVI-SOLS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

En 1998, le *ministère de l'Environnement du Québec* a lancé *Revi-Sols*, un programme pour aider à la réhabilitation des terrains contaminés en milieu urbain. La première phase du programme était destinée aux terrains contaminés des villes de Québec et de Montréal. De 1998 à 2003, 40 millions de dollars ont été disponibles pour contribuer à la décontamination de terrains localisés dans ces villes.

Les travaux admissibles comprennaient: les études reliées au choix du scénario de restauration, l'élaboration des plans et devis, la réalisation des travaux de réhabilitation, la surveillance des travaux, la réalisation du rapport final et le suivi environnemental pour la durée du programme.

Pour chaque projet, la participation gouvernementale était fixée à 50 % des coûts réels admissibles. La participation financière d'un promoteur privé ou d'un organisme

paramunicipal réduisait prioritairement la quote-part de la municipalité. La contribution du gouvernement à ce programme s'est effectuée au moyen de subventions directes et de subventions au service de la dette (ou équivalant).

Une bonification de 20 % de l'aide gouvernementale était possible pour les travaux liés aux technologies éprouvées de décontamination.

Pour en savoir plus: www.menv.gouv.qc.ca/sol/terrains/ programme-rehabilitation/index.htm En 2000, le gouvernement a annoncé le lancement de la deuxième phase du programme, avec 50 millions de dollars supplémentaires, pour étendre l'aide financière aux projets de réhabilitation des sols à l'ensemble des municipalités du Québec, et ce jusqu'en 2005.

ÉTUDE DE CAS

LE SITE ANGUS ET SON TECHNOPÔLE: PROJET REMARQUABLE DE REDÉVELOPPEMENT URBAIN À MONTRÉAL

Depuis quelques années, un important projet de redéveloppement urbain et de développement économique a lieu sur un ancien site en friche de Montréal: le site Angus. Situé dans le quartier Rosemont, dans l'Est de la ville, le site doit son nom aux anciens Ateliers Angus. Propriété du Canadien Pacifique, ces ateliers servaient à la construction, l'entretien et à la réparation du matériel roulant. En déclin depuis les années 1960, ils ont fermé complètement en 1992.

La grande superficie du site *Angus* (à l'époque une des plus importantes superficies disponibles de Montréal) et son emplacement lui procurent plusieurs avantages qui le rendaient très attrayant. Il allie les avantages de la proximité d'un quartier résidentiel bien établi et de la proximité du centre-ville. Il est bordé de plusieurs voies majeures de circulation et, surtout, est très bien desservi par le transport en commun.

Dans la partie est du site, depuis les années 1980, la ville de Montréal et ses partenaires procèdent à un projet de redéveloppement urbain, aux 2900 ménages qui y habitent déjà, 1200 autres viendront s'ajouter d'ici 2007. Plusieurs parcs seront aménagés, dont un central de 25000 m². À l'extrémité ouest du site, le *Canadien Pacifique* a prévu d'aménager un parc linéaire de 800 m qui s'intégrera au *Réseau vert de Montréal*.

Le développement résidentiel et commercial de *Angus*.



Son caractère est très urbain et convivial. Il comporte divers types d'habitations: maisons jumelées, en rangée, « plex » et immeubles à appartements ou condos.





otos :Vivre en Vi

PAGE 321

CHAPITRE VII



Les stationnements et garages privés sont discrets, ce qui ajoute au caractère convivial de la rue; ceux-ci sont placés sous les bâtiments ou à l'arrière, sous des terrasses.





Des murs de l'ancien bâtiment, en partie évidés, rappellent le passé industriel. Avec une rangée d'arbres, la structure sert surtout à dissimuler quelque peu le stationnement du supermarché du côté de la rue résidentielle.



Un des nombreux bâtiments rénovés et recyclés.

Pour en savoir plus: www.technopoleangus.com



Les transports en commun et des commerces (dont un important supermarché aménagé dans un bâtiment industriel recyclé [au fond à droite]) sont adjacents au secteur résidentiel. Beaucoup de gens qui sortent du supermarché marchent vers leur résidence.

Dans la partie ouest du site, en 1995, un projet de création d'emplois et de relance économique a été officiellement lancé. Il s'agit du *Technopôle Angus*, un parc pour les entreprises de pointe œuvrant dans le domaine de l'environnement et des nouvelles technologies. Un des objectifs majeurs du projet est de relancer l'économie locale d'un secteur qui en a bien besoin. L'Est de Montréal, où le chômage est toujours assez élevé, a en effet été particulièrement affecté par la désindustrialisation.

C'est la Société de développement Angus (SDA), organisme issu du milieu (créé en 1995 par la Corporation de développement économique et communautaire Rosemont-Petite-Patrie) qui est propriétaire des espaces industriels du site et qui a le mandat de développer le Technopôle. L'aménagement et la promotion du site industriel Angus est parmi les responsabilités de la SDA. Les gouvernements fédéral et provincial ont procuré un appui financier important, notamment par le Programme de réhabilitation des sols du ministère de l'Environnement du Québec pour l'exécution des travaux de nettoyage industriel, de gestion des sols et de l'eau souterraine.

Le *Technopôle*, qui s'étend sur une superficie totale de 2,4 millions de pi², est adjacent à un projet domiciliaire offrant une grande diversité de produits résidentiels et pouvant accueillir plus de 4 000 nouveaux résidants (tel que présenté précédemment). Le projet vise la création, d'ici 2009, de 2000 emplois. L'ouverture du mail industriel en juin 1999 dans la partie ouest du *Locoshop*, l'ancien bâtiment principal des *Ateliers Angus*, a marqué la première phase de développement du *Technopôle*.

Le *Locoshop*, bâtiment centenaire rénové, est actuellement le seul bâtiment industriel érigé. Ses 103 000 pi² d'espace locatif accueillent déjà, en plus de la *SDA*, cinq entreprises qui occupent près de 60% de sa superficie. L'édifice comporte un immense volume intérieur, une rue intérieure, un réseau de fibre optique assurant des télécommunications de la plus haute qualité, des espaces aménagés selon les besoins de l'entreprise, de l'éclairage et de la ventilation naturels en abondance. Des critères écologiques ont été appliqués tout au long de sa conversion et de sa modernisation. Il a été reconnu par *Travaux publics Canada* comme étant le premier bâtiment industriel écologique au pays. Il a aussi été sélectionné pour représenter le Canada dans le cadre d'une conférence internationale sur les bâtiments écologiques qui a eu lieu au Pays-Bas en 2000.

Le plan prévoit aussi la construction de nouvelles rues et l'aménagement de parcs et d'espaces verts entre le site industriel et les secteurs résidentiels qui l'entourent. Le projet doit aussi s'assurer que les bâtiments qui seront construits s'intégreront de façon harmonieuse aux quartiers environnants. Avec la deuxième phase de développement, la SDA entreprend maintenant d'attirer des projets d'entreprises sur le site du Technopôle afin de couvrir son potentiel de deux millions de pi² de superficie locative.

Les sites portuaires et riverains réaménagés et redéveloppés

Plusieurs sites portuaires à travers le monde font l'objet d'une transformation et d'une certaine «reconquête» par la

Ville et la population. Ces lieux deviennent souvent riches et multifonctionnels, fréquentés et appréciés par l'ensemble des citoyens.

De telles interventions peuvent aider à

revitaliser les quartiers urbains adjacents, à reconnecter les espaces riverains avec le reste de la ville et à cicatriser, d'une certaine façon, le tissu entre les fonctions urbaines et les fonctions industrialo-portuaires.

Le redéveloppement urbain des *Eastern Docklands*, Amsterdam. Le caractère nautique du projet est palpable et a bien été exploité dans les aménagements.





Cependant, cette reconquête doit absolument considérer un élément important: prendre garde à ne pas hypothéquer l'avenir et la viabilité économique de l'ensemble des zones portuaires. En effet, il semble que les rôles joués par ces zones seront renforcés dans le futur en raison de deux éléments majeurs :

- d'une part, par la mondialisation qui a conduit à une croissance exponentielle des échanges commerciaux internationaux (multipliés par 17 depuis 1950)²¹;
- d'autre part, par l'impératif du développement durable des territoires qui peut – et devrait – tirer avantage du développement du transport des marchandises par bateau.

21 ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS (AIVP), 2002. www.aivp.com

PAGE 323 CHAPITRE VII

Une cohabitation entre les fonctions portuaires traditionnelles et le redéveloppement de certains secteurs obsolètes en espaces publics et urbains animés semble donc être possible et souhaitable. Plus largement, les actions d'aménagement (et de réaménagement) de ces secteurs doivent impérativement s'inscrire dans des plans globaux à long terme, élaborés en concertation aux échelles locale et régionale, voire provinciale et nationale.

L'Association Internationale Villes et Ports, située au Havre, en France, est une ressource incontournable pour la problématique des villes portuaires et des sites riverains. Elle est « la seule structure de niveau international à favoriser les contacts et les échanges d'informations entre le monde des villes et celui des ports. »



Eastern Docklands, Amsterdam.

«Les villes portuaires sont, chaque jour davantage, impliquées dans la globalisation de l'économie qui détermine les stratégies adoptées dans les modes de production et d'acheminement des marchandises. Ces stratégies, orientées vers la recherche des gains de productivité dans la chaîne du transport, privilégient certaines portes d'entrée continentales au détriment du développement durable des territoires. Celles-ci ne pourront gérer à long terme une concentration excessive des flux et des centres de production sans risques majeurs sur l'environnement et sur leur contexte économique et social. Par ailleurs, d'autres places portuaires sont en passe d'être marginalisées dans la mise en place de ces flux et risquent de voir disparaître à terme leur fonction portuaire avec ses potentialités économiques et sociales. [...]

La fonction portuaire en tant qu'élément concourrant au développement durable des régions ou espaces continentaux fût par ailleurs avancée à plusieurs reprises. Le trafic maritime et fluvial contribue fortement à désengorger les grands axes terrestres et les aires urbaines. En ce sens, la ville portuaire contribue au respect des équilibres environnementaux. Il semble toutefois que cette fonction ne soit pas reconnue comme telle. »²²



Réaménagement et redéveloppement du secteur du canal de Lachine.



Sentier récréatif le long du canal et une des nombreuses vues sur le centre-ville de Montréal.

ÉTUDE DE CAS

À MONTRÉAL ET À TORONTO : DEUX INITIATIVES MAJEURES DE RÉHABILITATION RIVERAINE ET DE REDÉVELOPPEMENT URBAIN

La réhabilitation et le redéveloppement des abords du canal de Lachine, Montréal²³:

Le canal de Lachine a été inauguré en 1825. Considéré comme le berceau de l'industrialisation au Canada, il a permis à Montréal de jouer un rôle majeur sur le plan économique, en s'imposant comme porte d'entrée du continent nord-américain. Plusieurs industries se sont installées le long du canal et les quartiers avoisinants se sont développés. En 1959, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent a marqué un tournant pour l'avenir du canal. Dans les années qui ont suivi, plusieurs entreprises ont fermé et, en 1970, le canal a été définitivement fermé à la navigation. Après sa fermeture, le gouvernement fédéral y a créé un parc linéaire longeant des rives.

Aujourd'hui, plus de trente ans après sa fermeture, le canal est le théâtre de plusieurs actions de redéveloppement urbain et est réouvert à la navigation de plaisance. Annoncé en 1997 par la Ville de Montréal, en partenariat avec le gouvernement fédéral, le plan de mise en valeur et de relance du canal prévoit des investissements conjoints de plus de 80 millions de dollars. Le plan s'inscrit dans une initiative plus vaste de relance économique et de revitalisation du secteur Sud-Ouest de la ville. Depuis 1997, le projet a déjà suscité l'annonce d'investissements privés de plus de 75 millions de dollars. Le secteur connaît d'ailleurs une croissance économique (le nombre d'emplois a augmenté de 24% entre 1997 et 2000) et un véritable boom résidentiel (notamment 500 condos mais aussi 125 logements sociaux). Et le potentiel immobilier est loin d'avoir été atteint, selon une étude qui l'estime à plus de 450 millions de dollars sur 20 ans²⁴.

VILLE DE MONTRÉAL, 2002.
 www2.ville.montreal.qc.ca/canallachine/canallachine.htm
 Marie-Ève MAILLÉ. « Traitement de Canal », Géographica, juillet – août 2002, p. 11.



Un site archéologique où ont lieu des activités d'information et de l'animation publique.

Plusieurs travaux publics sont en cours pour améliorer l'accès public aux rives et favoriser le développement commercial, industriel, résidentiel et récréotouristique. On procèdera aussi à la restauration des infrastructures de navigation et à la remise en état des écluses. Le projet contribuera sans doute à donner un second souffle au secteur et profitera aussi à tous les Montréalais et visiteurs en faisant connaître une page importante de l'histoire industrielle de Montréal et en mettant en valeur le patrimoine industriel du site.

Grâce à la réouverture du canal (de ses cinq écluses), en 2002, les bateaux de plaisance peuvent maintenant circuler du lac Saint-Louis au Vieux-Port et bénéficier des quais et des autres équipements nautiques prêts à les accueillir. Voici d'autres éléments spécifiques du projet, prévus ou en cours de réalisation :

- des bâtiments seront rénovés et de nouvelles constructions aux abords du canal abriteront des projets à vocations multiples;
- ø le réseau actuel de promenades et de pistes cyclables en bordure du canal sera amélioré (nouvelles passerelles piétonnes et cyclables, notamment);
- plusieurs parcs et places publiques situés à proximité du canal seront créés ou réaménagés;
- le site comporte plusieurs bâtiments et autres éléments patrimoniaux. Le gouvernement du Canada a agrandi en 1997 les limites du lieu historique national du Canal de Lachine;
- e les accès et les vues du canal depuis les quartiers avoisinants seront préservés et améliorés;
- les projets assureront le respect des caractéristiques des secteurs industriels et résidentiels qui se distinguent tant par le mode d'implantation que par la forme des bâtiments. La forme et le traitement architectural des nouveaux bâtiments seront appelés à s'harmoniser avec le design urbain;
- la présence de boutiques, de restaurants et d'équipements culturels et communautaires aux rez-de-chaussée des bâtiments en bordure du canal favorisera l'appropriation publique des rives, ainsi que l'animation et la sécurité des lieux;
- 👁 de nouveaux alignements d'arbres seront créés le long des rues avoisinant le canal.

Pour en savoir plus: www2.ville.montreal.qc.ca/ canallachine/canallachine.htm





hotos:Vivre er

Un des nombreux bâtiments industriels qui sont en train d'être convertis en habitations; au premier plan, les écluses et deux des nombreux ponts piétonniers et cyclables.

CHAPITRE VII

La réhabilitation et le redéveloppement du secteur riverain de Toronto :

Depuis déjà plus d'une dizaine d'années, la région de Toronto se penche sur la revitalisation et le redéveloppement de son secteur riverain. Cet ancien secteur industriel et portuaire en déclin bordant le lac Ontario comptait plusieurs sites vacants ou abandonnés à réhabiliter, disponibles pour une réutilisation. En 1988, suite à des débats publics concernant le redéveloppement de propriétés fédérales, le gouvernement provincial crée la *Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto*.

Il crée, quatre ans plus tard, le *Waterfront Regeneration Trust* pour mettre en œuvre les recommandations de la commission, issues de consultations publiques. L'une de ces recommandations des plus importante concerne la création d'un sentier récréatif continu le long du lac Ontario. En 1997, en collaboration avec l'architecte du paysage et urbaniste bien connu Michael Hough, l'organisme publie le rapport *Greening Toronto's Port Lands*, un document qui propose une stratégie à long terme pour le développement et la restauration du secteur riverain. Il a été adopté plus tard par le conseil de ville comme cadre de référence pour la planification du secteur. Depuis 1999, le *Waterfront Regeneration Trust* est un organisme indépendant sans but lucratif menant divers projets et regroupant les intervenants intéressés dans la réhabilitation et le redéveloppement du littoral du lac Ontario.

Ces dernières années, plusieurs transformations et projets concrets de développement ont eu lieu dans le secteur riverain de Toronto. Une nouvelle trame urbaine est en train de s'y former, composée de nouveaux parcs et espaces publics, d'habitations de haute densité, d'activités récréatives et culturelles, dont le *Harbourhront Center*. Ces espaces deviennent de plus en plus le lieu de sociabilité par excellence de la ville. Leur redéveloppement a d'ailleurs joué un rôle dans la densification et la redynamisation de tous les secteurs centraux de la ville.



Nouvelles constructions résidentielles de haute densité dans le secteur riverain et nouveau théâtre dans une ancienne centrale d'énergie.





os:Vivre en Ville

Il reste encore beaucoup à faire pour achever la réhabilitation et le redéveloppement du secteur riverain à son plein potentiel et le connecter véritablement au centre-ville. En 1999, la Ville de Toronto annonçait, en partenariat avec les gouvernements fédéral et provincial, des ententes pour de nouveaux réaménagements et de nouveaux développements pour le secteur (ententes qui totalisent environ 1,5 milliard de dollars). Au printemps 2001, la Ville a créé un comité consultatif pour coordonner les actions et plusieurs consultations publiques ont lieu, depuis, pour entendre les idées de la population et des groupes intéressés.

À l'automne de la même année, la ville a lancé officiellement le plan *Making Waves: Principles for Building Toronto's Waterfront*. Ce plan précise les investissements et les actions de redéveloppement pour la partie adjacente aux secteurs centraux de la ville, longue d'une dizaine de kilomètres. Il propose notamment le réaménagement des voies publiques bordant le lac Ontario ainsi que la création d'espaces publics et d'une série de nouveaux développements urbains riverains.

Un autre plan plus global ($Wave \ of the future$) englobe, lui, les quelques 46 kilomètres du littoral torontois. Il prévoit, à long terme, plusieurs transformations et ajouts dont :

- ∅ le renforcement du transport en commun dans l'axe du littoral;
- la réhabilitation des affluents et des marais;
- le développement de plus de 1 000 acres de terrains vacants dans le port en quartiers urbains mixtes;
- « l'aménagement de nouveaux espaces verts (dont un corridor vert tout le long du littoral) et de nouveaux espaces publics (dont un très vaste parc pouvant accueillir jusqu'à 200 000 personnes), ainsi que la plantation de plusieurs milliers d'arbres;
- ø de nouvelles activités récréatives et culturelles (nouvel aquarium et nouveau musée) ainsi que la mise en valeur du patrimoine;
- le développement de l'hôtellerie et du tourisme;
- le développement de l'habitation;
- Ø l'enlèvement progressif de l'autoroute qui longe le littoral et l'isole du reste de la ville, le Gardiner Expressway. ■

Pour en savoir plus : www.city.toronto.on.ca/waterfront/ index.htm www.towaterfront.ca

La restructuration des premières banlieues et autres aires périphériques

Plus de la moitié des Nord-Américains vivent aujourd'hui en banlieue, et cette proportion est croissante. Réaménager et densifier certains secteurs déjà urbanisés et stratégiques des banlieues, en y dirigeant la croissance et des projets spécifiques de redéveloppement, est sans contredit un moyen efficace d'augmenter la viabilité d'une agglomération.

Plusieurs secteurs périphériques sont propices à de tels changements et peuvent même être transformés en véritables pôles de quartier mixtes et compacts, offrant des opportunités intéressantes pour le renforcement du transport en commun et pour l'ajout de divers types d'habitations, d'emplois, de commerces et de services communautaires, récréatifs et culturels, etc. Ces nouveaux pôles peuvent aussi offrir un nouveau cadre de vie plus diversifié et intéressant pour le piéton.

Les secteurs propices à une restructuration sont:

- les rues ou implantations commerciales linéaires typiques des banlieues;
- les grands centres commerciaux périurbains et leurs grandes surfaces de stationnement;
- les grands parcs de bureaux et d'emplois (grandes zones monofonctionnelles ayant aussi de grands espaces dédiés uniquement à l'automobile):
- les tissus résidentiels à faible densité situés à proximité des secteurs décrits ci-dessus afin de concentrer davantage de résidants à proximité des futurs pôles de services.

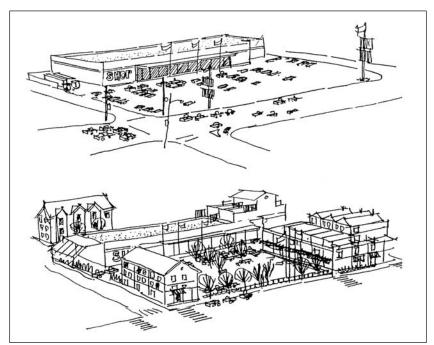
Plusieurs de ces secteurs potentiels sont déjà — ou ont été — des endroits achalandés pour le commerce et l'emploi. On y retrouve donc souvent une concentration importante de bâtiments commerciaux et beaucoup d'espace disponible en raison des stationnements souvent surdimensionnés. (Sans éliminer les stationnements — composante souvent essentielle pour la viabilité commerciale

aujourd'hui — ceux-ci n'ont pas à dominer l'espace; leur nombre peut être diminué et rationalisé.)

Il s'agit essentiellement de changer la nature de ces secteurs en opérant graduellement certains changements fondamentaux :

- remodeler leur cadre physique pour qu'ils soient plus accueillants et sécuritaires pour les piétons;
- densifier le tissu urbain et y augmenter la mixité des activités par de nouvelles constructions encadrant l'espace public et prennant avantage des nombreux espaces perdus en stationnements. Le cas échéant, des actions pour améliorer la desserte en transport public devraient accompagner la diminution du nombre de stationnements. Ceux-ci peuvent aussi faire l'objet d'un regroupement et d'une relocalisation souterraine, en étages ou à l'arrière des bâtiments.

Illustration « avant » et « après ».



Reproduction autorisée par Richard UNTERMANN. tirée de « Center-ing Our Suburbs », Planning Commissioners Journal, n° 22, printemps 1996, p. 7.

« Le réaménagement des banlieues n'est certes pas une solution rapide – plusieurs années de développements

non viables ne peuvent être corrigés instantanément. Mais en diminuant les besoins de la ville pour des extensions

périphériques et en encourageant des modes de transport plus viables, le réaménagement des banlieues sera un élément

de plus en plus important du développement durable des collectivités. » 25

ÉTUDE DE CAS

LA MUNICIPALITÉ DE RICHMOND, DANS LE GRAND VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE), ET LA DENSIFICATION D'UNE BANLIEUE

La municipalité de Richmond est située juste au sud de Vancouver. Autrefois située en périphérie, Richmond se trouve aujourd'hui davantage au centre de l'agglomération. Depuis maintenant une dizaine d'années, la Ville densifie son centre et se développe selon des principes d'aménagement plus viables.

Dans son plan de 1980, le GVRD (Greater Vancouver Regional District) avait déjà identifié Richmond comme étant une «aire stratégique de développement». La forte croissance prévue dans la région forçait les autorités régionales à considérer la densification des premières couronnes de banlieue comme une option clé de développement. Un tel statut pour Richmond la rendait éligible à l'allocation de fonds provinciaux pour le transport en commun.

Richmond compte également plusieurs aires agricoles de grande qualité; afin d'éviter d'empiéter inutilement sur celles-ci, la Ville n'a pas voulu croître sans planification. C'est ainsi qu'elle a adopté, dans son plan officiel de 1989, une stratégie de développement axée sur la densification plutôt que l'étalement en périphérie. Cette stratégie comprenait deux éléments complémentaires:

- la création d'un centre mixte à plus haute densité;
- l'augmentation graduelle de la densité dans les secteurs résidentiels situés aux alentours du futur centre.

Le secteur d'intervention choisi était caractérisé par une implantation commerciale linéaire, des centres commerciaux et autres bâtiments commerciaux de faible hauteur, de grands stationnements et des lotissements de maisons unifamiliales détachées situées sur de grands terrains. Le plan y prévoyait la création d'un centre d'intense activité par le développement de bâtiments de densité moyenne à élevée et avait pour but d'attirer une plus grande variété d'entreprises et de résidants dans le secteur. Le verdissement était aussi prévu, en plus de la densification et de la restructuration du cadre bâti.

La stratégie incluait aussi un autre plan pour les quartiers adjacents au futur pôle. Des consultations publiques ont permis de savoir quels types de développements les résidants étaient prêts à accepter.

Depuis l'adoption du plan en 1989, le développement d'un cœur mixte à moyenne et haute densité s'est effectivement produit. Le nombre de commerces et d'entreprises a augmenté de façon significative et la population du secteur est passée de 25 000 à 100 000. Ce nombre rend aujourd'hui envisageable la création d'un lien rapide de transport en commun vers Vancouver.

²⁵ Zinnia CLARK. « Retrofitting Suburbia : Transforming car-dependent subdivision into transit – and pedestrian - friendly neighborhoods sounds like a miracle - and it is! », Alternatives Journal, vol. 26, n° 3, été 2000, p. 20. (Traduction libre.)

La densification et la transformation progressive de Richmond.





Richmond dans les années 1970.

Pour ce qui est de la densification des quartiers adjacents, elle a été rendue possible en permettant aux propriétaires de scinder leur lot en deux. Quand un secteur est intéressant pour cette stratégie, un processus d'information et de consultation publique est entrepris. Une fois adoptées, les nouvelles règles sont d'abord en vigueur pour une période limitée de cinq ans. Depuis le début, ces mesures de densification ont été acceptées dans la majorité des zones de maisons unifamiliales détachées.

Aujourd'hui, la croissance démographique et le développement urbain continuent dans le centre de Richmond, non sans poser toutefois de nouveaux défis pour diminuer la circulation automobile locale qui a inévitablement augmenté dans le secteur. Le plan de développement de la ville le plus intéressant (le *Otficial Community Plan* de 1995) continue à localiser la plus grande part de croissance dans le centre tout en y favorisant des aménagements et des styles de vie davantage axés sur les modes de transport viables (marche, vélo et transport en commun). Il rejoint aussi les objectifs du plan régional de développement durable du *GVRD* qui sont, notamment, de favoriser une aire métropolitaine compacte, la protection d'une zone verte et la création de quartiers mixtes. (Voir le chapitre 5 sur la planification spatiale pour plus de détails sur le *Livable Region Strategic Plan* du *GVRD*.)

Le récent plan de transport pour le centre-ville cherche à assurer une plus grande mobilité tout en favorisant, lui aussi, une plus grande qualité de vie et une gestion viable des déplacements automobiles. De plus, le plan prépare le terrain pour l'introduction future d'un système léger sur rail et d'un lien rapide avec Vancouver.









La constitution d'un pôle mixte: densification et réaménagement, verdissement et amélioration du transport en commun.

Pour en savoir plus: www.city.richmond.bc.ca/ planning/planning_index.htm

PAGE 331

CHAPITRE VII

Les implantations linéaires commerciales

Les implantations linéaires commerciales typiques des banlieues comportent, dans la très grande majorité des cas, une proportion très grande de surfaces nonbâties (la plupart du temps des stationnements) et de bâtiments à un seul étage. Cela en fait des secteurs de choix pour mener graduellement un remodelage et une densification.

En menant simultanément des interventions physiques et réglementaires en certains points stratégiques (particulièrement autour des stations actuelles ou futures de transport en commun, à l'image d'un «collier de perles»), elles peuvent devenir de véritables corridors de développement urbain plus compacts, plus diversifiés et orientés davantage vers l'utilisation du transport en commun et la marche.







La firme californienne Urban Advantage (www.urban-advantage.com) se spécialise dans la création d'images simulées par ordinateur qui montrent les possibilités de transformation graduelle des tissus urbains existants. Ici, une implantation linéaire commerciale de boulevard est progressivement densifiée et réaménagée.

CHAPITRE VII

PAGE 332

LE LONG BRANCH MAINSTREET PILOT PROJECT À TORONTO²⁶

Depuis quelques années, un projet pilote de réaménagement d'une avenue commerciale de banlieue a lieu à Etobicoke, ancienne municipalité faisant aujourd'hui partie de la grande ville de Toronto. Le but du projet est de transformer l'avenue en «rue principale», plus sécuritaire et attrayante pour les piétons, tout en revitalisant le secteur environnant.

Intitulée *Long Branch Mainstreet Pilot Project*, l'initiative concerne une partie du boulevard Lakeshore et certaines rues adjacentes. L'état actuel du boulevard, avec ses six voies de circulation et ses commerces d'un seul étage — dont plusieurs sont vacants — décourage la marche.

Malgré ces problèmes, le secteur comporte plusieurs atouts qui peuvent laisser espérer une revitalisation réussie et l'arrivée de résidants et d'entreprises: la proximité de la rive du lac Ontario et du centre-ville de Toronto ainsi que la bonne desserte en transport public.

C'est dans ce contexte qu'a été formé, en 1994, le *Long Branch Mainstreet Pilot Project Working Group*, un comité de travail composé de nombreux intervenants de la communauté, dont des ONG et des politiciens municipaux, responsables d'élaborer une vision pour la création d'une véritable rue principale viable économiquement.

Suite aux travaux du groupe, basés sur une collaboration constante entre les secteurs public et privé, le boulevard a commencé à être réaménagé. On y a vu apparaître des trottoirs élargis, des pistes cyclables, des îlots d'embarquement pour le tramway et du stationnement en parallèle. Un secteur commercial adjacent au boulevard est aussi transformé pour laisser place à un redéveloppement urbain mixte à plus grande densité. Des condominiums sont en construction. Des commerces prendront place au rez-de-chaussée et des services et espaces publics seront aménagés. D'autres propositions du comité sont en cours de révision.

Les centres commerciaux obsolètes

Les centres commerciaux obsolètes et leurs grands stationnements à moitié vides offrent eux aussi d'immenses espaces potentiels pour le redéveloppement. Ils sont déjà pourvus en infrastructures et souvent assez bien desservis par le transport en commun. Ils sont parmi les opportunités les plus intéressantes de revitalisation ou de densification urbaine et périurbaine sous la forme de nouveaux cœurs de quartier mixtes et compacts. Plusieurs projets de cette nature, menés en partenariat entre

les secteurs public, privé et la population, sont en cours aux États-Unis où une étude montre que près de 20 % de tous les grands centres commerciaux du pays ont ce statut d'obsolescence (dénommées greyfields, en faisant sans doute référence aux grandes surfaces asphaltées délaissées).²⁷

²⁶ Zinnia CLARK. « Retrofitting Suburbia : Transforming car-dependent subdivision into transit – and pedestrian – friendly neighborhoods sounds like a miracle – and it is! », Alternatives Journal, vol. 26, n° 3, été 2000, p. 20. (Traduction libre.)

²⁷ NATIONAL GOVERNORS ASSOCIATION & NGA CENTER FOR BEST PRACTICES, 2002. www.nga.org/center/divisions/1,1188,C_ISSUE_BRIEF^D_2487,00.html

LA RENAISSANCE DU *EASTGATE MALL* OU LA TRANSFORMATION D'UN CENTRE COMMERCIAL OBSOLÈTE EN CŒUR DE QUARTIER MIXTE

Construit dans les années soixante, le <code>Eastgate Mall</code>, un centre commercial situé dans une des premières banlieue de Chattanooga, au Tennessee, était presque mort il y a de cela quelques années. Plus de $80\,\%$ de ses espaces étaient vacants et son grand stationnement, désert. Un nouveau centre commercial, dans un secteur périphérique plus éloigné, l'avait remplacé comme pôle commercial majeur.

En 1997, un groupe mené par le maire de la ville et l'agence régionale d'aménagement a décidé de commander une étude pour la revitalisation du vieux centre commercial et de tout le secteur environnant. La firme d'aménagement urbain *Dover, Kohl & Partners*, reconnue pour son expertise récente dans ce genre de projet, a été choisie pour conduire le processus d'élaboration d'un plan global de redéveloppement.

Ce plan audacieux propose la transformation graduelle du Eastgate Mall et de son grand stationnement en véritable pôle de quartier mixte où l'on retrouvera de nouvelles fonctions urbaines (résidentielles, commerciales, civiques et autres) et des espaces publics. Le projet servira aussi à reconnecter le site avec un parc de bureaux adjacent et les voisinages environnants.

Adopté par la Ville en 1998, le plan a reçu une reconnaissance presque immédiate et a rapidement fait consensus. Les développeurs, les propriétaires et les autorités locales se sont rapidement mis à la tâche. Déjà, la transformation du site est en cours et des constructions sont complétées. La façade d'un ancien magasin à rayon est transformée et un centre de télémarketing y prendra place. Trois nouveau bâtiments étagés, comprenant des fonctions mixtes, sont construits autour du nouveau *Town Square*.

Plusieurs commerces et entreprises ont déjà loué les nouveaux espaces. Durant les 9 premiers mois du processus, le taux de location du site est passé de 25 % à plus de 90 %. La propriété, achetée à 30 millions \$US, est maintenant évaluée à environ 52 millions \$US suite au projet. Des milliers de nouveaux emplois ont déjà été créés sur le site. Et le processus de transformation continue.

La démarche et les caractéristiques du projet

Le concept consiste, d'une part, à transformer les parois du vieux centre commercial de façon à l'orienter vers l'extérieur, plutôt qu'uniquement vers l'intérieur et, d'autre part, à densifier les alentours en construisant de nouveaux bâtiments et en prenant avantage des espaces potentiels que représentent les grands stationnements.

Les principaux éléments de design qui matérialiseront le concept :

- un nouveau réseau de rues et d'îlots interconnectés;
- des bâtiments qui font face aux rues et aux autres espaces publics (avec les stationnements à l'arrière);
- des bâtiments multifonctionnels;
- 👁 des connections piétonnières sécuritaires et agréables vers les voisinages adjacents;
- o des corridors verts qui rejoignent le réseau principal;
- 🚳 un design qui pourra s'adapter et prendre avantage d'une desserte en transport en commun améliorée dans le futur.

Au début de la démarche, les autorités de la Ville ont réussi à convaincre les gens d'affaires du centre commercial et des alentours de contribuer financièrement au processus d'étude et de planification. Ce processus a impliqué au total près de 300 personnes, dont des résidants et gens d'affaires du secteur. Plusieurs sessions publiques de travail ont conduit au plan final. Une charrette publique a notamment été tenue, pendant une semaine, à l'intérieur du vieux centre commercial. Des analyses d'experts en commerce au détail, en design urbain et en transport ont aussi contribué à enrichir le projet et à éclairer tous les acteurs impliqués.

Un aspect important du plan est qu'il a été conçu pour être réalisé à long terme, selon plusieurs étapes successives et selon les demandes du marché. Il n'y a pas d'échéance précise pour la réalisation complète.

La première étape du projet a consisté en une nouvelle rue qui scinde littéralement le centre commercial en deux. Les façades seront refaites et le stationnement servira progressivement à de nouveaux usages. À terme, une nouvelle grille complète de rues et d'espaces publics ainsi que plusieurs bâtiments finiront de transformer cet ancien site commercial désuet en véritable centre de quartier mixte.

Transformation progressive du Eastgate Mall telle que planifiée et proposée par Dover, Kohl & Partners.



Situation initiale.

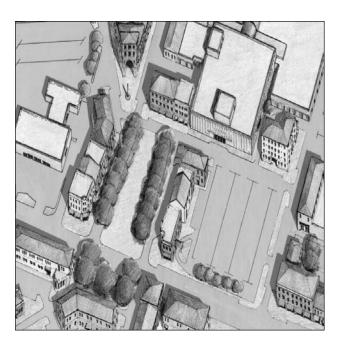


À moyen terme.

Images : gracieuseté de D

PAGE 335 CHAPITRE VII

L'expérience du ${\it Eastgate Mall}$ peut être reprise dans plusieurs autres collectivités pour aider à restructurer et revitaliser des secteurs en déclin. Elle inspire, Pour en savoir plus : | effectivement, plusieurs autres projets de ce type qui ont présentement cours aux



Zoom sur le cœur.



À beaucoup plus long terme.

Principales références utilisées pour ce chapitre:

- ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS, 2002. www.aivp.com
- BENTLEY, Ian, ALCOCK, Alan, MURRAIN, Paul, McGLYNN, Sue, SMITH, Graham. Responsive Environments: A manual for designers. Oxford, Architectural Press. 1985.
- BLAIS, Pierre. «Tendances émergentes dans les agglomérations américaines», Revue Municipalité, Québec, août-septembre 2000.
- BROCK STEELE, Jeni. « Mall Envisioned as Town Center », The Tribune of St. Lucie County, Fort Pierce (Floride), 20 juin 2000.
- Calthorpe, Peter. The next American metropolis: ecology, communities, and the American dream, New York, Princeton Architectural Press, 1993.
- CALTHORPE, Peter et FULTON, William. The Regional City: Planning for the End of Sprawl, Washington, Island Press, 2001.
- CENTER FOR NEIGHBORHOOD TECHNOLOGY (CNT). Location Efficient Mortgages, 2002. www.cnt.org/index.cfm?FuseAction=Project&ProjectID=1
- CONGRESS FOR THE NEW URBANISM (CNU). CNU Releases First Phase of Greyfield Mall Study, communiqué de presse, 2001. www.cnu.org
- CORBETT, Michael, CORBETT, Judy. Designing Sustainable Communities: Learning from Village Homes, Washington, Island Press, 2000.
- CITY OF CHATTANOOGA. Agency Chosen to Study Eastgate Redevelopment Plan, Communiqué de la ville, 1997. www.chattanooga.gov
- CITY OF RICHMOND. Site Internet sur le Official Community Plan (OCP), 2002. www.city.richmond.bc.ca/ocp/ocp98/ocp98_index.htm
- CITY OF TORONTO. Site Internet sur le Waterfront, 2002. www.city.toronto.on.ca/waterfront/index.htm
- CLARK, Zinnia. « Retrofitting Suburbia : Transforming car-dependent subdivision into transit and pedestrian friendly neighborhoods sounds like a miracle and it is!», Alternatives Journal, vol. 26, n° 3, été 2000.
- DALE, Gregory C. « Parking Lots : Storm Water Runoff & Shared Parking », Planning Commissioners Journal, n° 15, été 1994.
- DOVER, KOHL & PARTNERS. Eastgate Mall Redevelopment: Brainerd's New Town Center, 2002. www.doverkohl.com/redevelop.html
- ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID. Ciudades para un futuro mas sostenible : Revitalización de las calles mayores de la Metro Toronto: el Proyecto Piloto Long Branch en Toronto (Canadá), 2000. http://habitat.aq.upm.es/bpn/bp062.html
- ÉTAT DU NEW JERSEY. New Jersey Brownfields Redevelopment Program (Office of Planning), 2002.www.state.nj.us/osp/brownfld/brownrtf.htm
- FADER, Steven W. Density by Design: New Directions in Residential Development. Washington, Urban Land Institute, 2000.
- FREY, Hildebrand. Designing the city: towards a more sustainable urban form, London, New York, E & FN Spon, 1999.
- GAGNÉ, Jean-Simon. « Québec a bien changé », Journal Le Soleil, Québec, samedi le 6 octobre 2001. www.cyberpresse.ca/soleil/dossiers/0110/dos_201100022073.html

- GROUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉE EN MACROÉCOLOGIE (GRAME), 2002. www.grame.qc.ca
- JACOBS, Allan B. Great Streets. Cambridge, MIT Press, 1996.
- JACOBS, Jane. The Death and Life of Great American Cities, nouvelle édition, New York, Vintage Books, 1992.
- KRIER, Léon. Choice or Fate, Windsor (UK), Andreas Papadakis Publisher, 1998.
- LEFEBVRE, Jean-François, GUÉRARD, Yves et DRAPEAU, Jean-Pierre (GRAME).

 L'autre écologie: économie, transport et urbanisme: une perspective
 macroécologique, Sainte-Foy, Éditions MultiMondes, GRAME, 1995.
- LOCATION EFFICIENT MORTGAGE, 2002. http://locationefficiency.com
- MAILLÉ, Marie-Ève. « Traitement de canal », Géographica, juillet août 2002.
- MASSACHUSETTS TURNPIKE AUTHORITY. Site du *Big dig.* Boston, 2002, www.bigdig.com
- McMahon, Edward. « Stopping Sprawl by Growing Smarter », Planning Commissioners Journal, n° 26, printemps 1997.
- METROPOLITAN COUNCIL OF THE TWIN CITIES. Smart Commute Mortgage, 2002. www.metrocouncil.org/housing/smart_commute.htm
- METROPOLITAN COUNCIL OF THE TWIN CITIES. Tax Base Sharing, 2002. www.metrocouncil.org/metroarea/fiscaldisp.htm
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. Revi-Sols, 2002. www.menv.gouv.qc.ca/sol/terrains/programme-rehabilitation/index.htm
- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DU LOGEMENT DE L'ONTARIO.

 Making Choices: Alternative Development Standards Guideline,
 Toronto, Publications Ontario Bookstore, 1995.
- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DU LOGEMENT DE L'ONTARIO.

 Pionniers à l'œuvre: Exemples de normes d'aménagement alternatives dans les nouvelles collectivités de l'Ontario, [Ontario], Queen's Printer for Ontario. 1997.
- NATURAL RESOURCES DEFENSE COUNCIL. How Smart Growth Solves Sprawl Smart Suburbs: A Dying Mall Gets a New Life, New York, 2001. www.nrdc.org/cities/smartGrowth/solslide/solslide5.asp
- NEWMAN, Peter. « Greening the City: the Ecological and Human Dimensions of the City can Be Part of Town Planning », Alternatives Journal, vol. 22, n° 2, avril-mai 1996.
- NGA CENTER FOR BEST PRACTICES. Growth Tool Kit: Convert Dead Suburban Malls into Town Centers, Washington (DC), 2001. www.nga.org/center/divisions/1,1188,C_ISSUE_BRIEF^D_2487,00.html
- Organisation de coopération et de développement (OCDE), 2002. www1.oecd.org/tds/bis/brownfields.htm
- PENDALL, Rolf, MARTIN, Jonathan, FULTON, William. Holding the Line:

 Urban Containment in the United States, Washington, The Brookings
 Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2002.
- ROBERGE, Pascal. « Centres-villes et banlieues nord américaines : vers un nouvel équilibre? », Revue Municipalité, février-mars 1995.
- ROSELAND, Mark. Toward Sustainable Communities Resources for Citizens and their Governments, Gabriola Island BC, New Society Publishers, 1998.

RUSK, David. « Twin Cities Tax-Base Sharing ». Tiré du Rusk Report, 1997. www.ydr.com/projects/rusk/1ruskz.shtml

SIERRA CLUB. Eastgate Town Center (Chattanooga): Smart Growth Revives an Ailing Mall, 2002.

www.sierraclub.org/sprawl/50statesurvey/print/tennessee.asp

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ANGUS (SDA), 2002. www.sda-angus.com

SPRAWLWATCH. Location Efficient Mortgages, 2002. www.sprawlwatch.org/locationmortg.html

Sprawlwatch. *Tax Base Sharing*, 2002. www.sprawlwatch.org/taxbase.html

UNTERMANN, Richard. «Center-ing Our Suburbs», Planning Commissioners Journal, n° 22, printemps 1996.

VILLE DE MONTRÉAL. Canal Lachine, 2002. www2.ville.montreal.qc.ca/canallachine/canallachine.htm

VILLE DE QUÉBEC. Site Internet sur la Revitalisation de Saint-Roch, 2001. www.ville.quebec.qc.ca/fr/decouvrir/dossiers/st-roch/st-roch.html

VIVRE EN VILLE, (Coll.) Vers des collectivités viables... mieux bâtir nos milieux de vie pour le XXI^e siècle, Sillery, Les Éditions du Septentrion, 2001.

WATERFRONT REGENERATION TRUST, 2002. www.waterfronttrail.org

Witsil, Frank. «Chattanooga mall recovered from brink of extinction», Augusta Chronicle, 5 juillet 1999. www.augustachronicle.com/stories/070599/abc_chatt.shtml

CHAPITRE VII PAGE 338