

CROÎTRE SANS S'ÉTALER

Où et comment reconstruire la ville sur elle-même

7



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

CROÎTRE SANS S'ÉTALER

Où et comment reconstruire la ville sur elle-même



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

VIVRE EN VILLE

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

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

Coordination

David Paradis, Directeur – Recherche, formation et accompagnement

Jeanne Robin, Directrice générale adjointe

Christian Savard, Directeur général

Recherche et rédaction

Alejandra de la Cruz, Conseillère – Design urbain et architecture

Collaboration à la recherche

Catherine Boisclair, Conseillère – Aménagement du territoire et urbanisme

Vincent Galarneau, Conseiller – Environnement et agriculture

Thomas Gérardin, Conseiller – Législation et réglementation d'urbanisme

Michelle Ladd, Conseillère – Design urbain et architecture

Illustration

Alejandra de la Cruz, Conseillère – Design urbain et architecture

CORSAIRE Design | Communication | Web

Graphisme et édition

CORSAIRE Design | Communication | Web

Partenaires financiers principaux

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



ISBN : 978-2-923263-35-9 (version imprimée)

ISBN : 978-2-923263-36-6 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2016

©Vivre en Ville (2016)

vivreenville.org

Remerciements

L'équipe de Vivre en Ville remercie sincèrement tous les intervenants qui ont contribué à la publication par leur relecture et leurs suggestions, et notamment :

Louis Alexandre et **Guylaine Coutu**, membres du conseil d'administration – Conseil de quartier Saint-Louis, Ville de Québec

Rotem Ayalon, conseillère en alimentation et en aménagement – Québec en Forme

Isabelle Boucher, urbaniste, coordonnatrice du renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement du territoire – Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec

Johanne Brochu, urbaniste, professeure – École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional, Université Laval

Isabelle Gaudette, chargée de projet et développement – Centre d'écologie urbaine de Montréal

Yona Jébrak, professeure – Département d'études urbaines et touristiques, Université du Québec à Montréal

Vivianne Joyal, urbaniste, directrice adjointe aux opérations – Service d'aménagement et de développement du territoire, Ville de Repentigny

Marie-Josée Osmann, conseillère en aménagement du territoire – Direction de l'aménagement et des eaux souterraines, Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec

Juan Torres, urbaniste, professeur agrégé, vice-doyen aux études supérieures – Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Geneviève Vachon, architecte, professeure – École d'architecture, Université Laval

Notice bibliographique recommandée

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

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

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

PUBLICATIONS

Collection « Inspirer le Québec »

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

Collection « Outiller le Québec »

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

Collection « Vers des collectivités viables® »

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

Collection « L'Index »

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

RESSOURCES EN LIGNE

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

VIDÉOS

Disponibles sur Vivreenville.org/videos :

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

FORMATIONS ET CONFÉRENCES

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

Ces activités peuvent s'adapter à un public de citoyens, d'élus ou de professionnels et être réalisées sur mesure.

Détails sur vivreenville.org/formation

CONSEIL ET ACCOMPAGNEMENT

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

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

Détails sur vivreenville.org/conseil

Table des matières

SOMMAIRE	8
AVANT-PROPOS – PRINCIPES DES COLLECTIVITÉS VIABLES	11
CHAPITRE 1 – POURQUOI ET POUR QUI RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME ?	15
1.1 L'étalement urbain : de quoi s'agit-il ?	17
1.2 L'étalement urbain : un phénomène qui soulève des enjeux croisés	20
1.3 Vers un mode de développement urbain durable	24
1.4 Pour qui reconstruire la ville sur elle-même ?	31
CHAPITRE 2 – OÙ ET COMMENT INTERVENIR DANS LA VILLE EXISTANTE ?	33
2.1 Les espaces sous-utilisés : un support pour reconstruire la ville sur elle-même	35
2.2 Le projet urbanistique pour incarner la vision du devenir de la collectivité	39
2.3 Des interventions à adapter au milieu d'accueil	43
CHAPITRE 3 – UNE DIVERSITÉ D'INTERVENTIONS POUR CONSOLIDER ET REQUALIFIER LES MILIEUX DE VIE	55
Bloc 1: Réinventer l'espace public et les interfaces	60
1.a – Protection des milieux naturels et agricoles	62
1.b – Perméabilisation du milieu	64
1.c – Création et amélioration d'espaces publics	69
Bloc 2: Optimiser les bâtiments existants	75
2.a – Subdivision de bâtiments existants	77
2.b – Adaptations aux bâtiments pour ajout de superficie et d'occupants	78
2.c – Recyclage de bâtiments avec changement de vocation (conversion)	81
Bloc 3: Compléter le cadre bâti	84
3.a – Remplacement de bâtiments pour densification	86
3.b – Addition de nouveaux bâtiments	88
CHAPITRE 4 – METTRE EN ŒUVRE LA RECONSTRUCTION DE LA VILLE SUR ELLE-MÊME	95
4.1 Mobiliser les acteurs du territoire et obtenir leur engagement envers le projet urbanistique	97
4.2 Des outils pour mettre en œuvre la reconstruction de la ville sur elle-même	101
Étape 1: Traduire le projet urbanistique en un document de planification officiel	102
Étape 2: Identifier les interventions clés de la reconstruction	106
Étape 3: Exploiter les règlements d'urbanisme et les outils fiscaux à leur plein potentiel	112
BIBLIOGRAPHIE	117

Sommaire

Depuis plus d'un demi-siècle, les villes et les villages du Québec ont adopté un mode de développement urbain fortement consommateur de territoire, ressources et énergie, en plus d'être peu propice à l'éclosion de milieux de vie de qualité et pérennes. L'environnement bâti ainsi façonné possède cependant la clé de sa propre reconstruction : de nombreux espaces sous-utilisés pouvant servir de support à une multitude d'interventions de consolidation et de requalification urbaines.

Ce document s'adresse aux élus, aux professionnels de l'aménagement des différentes échelles du territoire, ainsi qu'aux promoteurs et propriétaires immobiliers qui souhaitent concevoir des projets contribuant non seulement à satisfaire les besoins de chacun, mais aussi à améliorer la qualité des milieux de vie dans l'intérêt collectif.

CROÎTRE SANS S'ÉTALER

L'étalement urbain est lourd de conséquences pour le Québec. Il entraîne la perte de nombreuses terres agricoles et d'importants milieux naturels. Il contribue directement à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre responsables des changements climatiques et complique l'adoption de saines habitudes de vie. Enfin, il est associé à d'importants problèmes financiers pour les ménages et budgétaires pour les municipalités, et compromet l'efficacité de réseaux de transport stratégiques.

Ces enjeux mettent en évidence la nécessité d'opter pour un mode de développement urbain qui soit, d'une part, plus économe en territoire et, d'autre part, plus apte à générer des milieux de vie de qualité.

L'optimisation du mode de développement urbain passe principalement par la mise à profit des nombreux espaces sous-utilisés pour reconstruire la ville sur elle-même. Quelques conditions préalables sont toutefois à réunir pour y parvenir : d'une part, adopter un état d'esprit favorable à la reconstruction, tant en matière de politiques de transport que d'urbanisme ; d'autre part, éviter les écueils des décisions précipitées ; et finalement dépasser la concurrence entre les territoires. En réunissant ces conditions, les décideurs pourront mieux reconnaître et saisir chacune des opportunités qui se présenteront pour faire en sorte que la croissance urbaine prenne les formes souhaitées.

UN PROJET URBANISTIQUE POUR INTERVENIR DANS LA VILLE EXISTANTE

Les milieux de vie situés tant dans les secteurs urbains centraux, suburbains que villageois présentent une multiplicité d'espaces à réinvestir : des parcelles sous-utilisées ou en mutation, des espaces en friche, des stationnements de surface et des discontinuités urbaines. Ces espaces constituent tous des opportunités et un support pour la reconstruction de la ville sur elle-même.

En tirant parti de ces possibilités, les municipalités peuvent éviter l'étalement, favoriser la transformation de leurs quartiers existants en des milieux de vie complets, et en tirer des bénéfices considérables. Cette reconstruction de la ville sur elle-même, misant sur la consolidation et la requalification urbaines pour accroître la proximité entre les différentes activités et améliorer leur accessibilité, répond principalement à trois besoins :

- Structurer : arrimer la croissance à celle des centralités existantes et des corridors urbains desservis par le réseau structurant de transport en commun.
- Connecter : atténuer les barrières et assurer la connexion des milieux de vie et la synergie des activités urbaines.
- Intensifier : augmenter la densité de ménages et d'activités à l'intérieur des milieux déjà urbanisés.

Les différentes interventions de reconstruction de la ville sur elle-même doivent s'articuler les unes aux autres au sein d'un projet urbanistique couvrant les différentes échelles du territoire. Ce projet, qui incarne une vision du devenir de la collectivité, prend la forme d'un plan indiquant clairement les formes et les activités envisagées, et précisant les modalités de mise en œuvre de la reconstruction : où, comment et quand intervenir. Il illustre les priorités, reflète la capacité d'accueil des milieux déjà urbanisés, et précise comment orienter et répartir la croissance sur le territoire. En cherchant à concilier les intentions des décideurs et les besoins et aspirations de la collectivité, le projet urbanistique a vocation à devenir un outil de dialogue entre les décideurs, les professionnels et la population.

UNE DIVERSITÉ D'INTERVENTIONS POUR CONSOLIDER ET REQUALIFIER LES MILIEUX DE VIE

Reconstruire la ville sur elle-même est le résultat d'une combinaison d'interventions variées. L'amélioration de l'espace ouvert, les modifications aux bâtiments existants et l'insertion de bâtiments dans la trame existante sont différentes façons de consolider et de requalifier les milieux urbanisés. Mises en œuvre avec une sensibilité pour le milieu d'accueil, de façon ponctuelle ou regroupées, ces interventions ont le potentiel de structurer et de connecter le milieu, ainsi que d'en intensifier les activités.

Afin d'illustrer l'étendue des possibilités, des exemples ont été sélectionnés pour illustrer chaque intervention dans des milieux variés. Ces courtes études de cas visent à mettre en lumière les stratégies employées pour leur mise en œuvre, le rôle des acteurs impliqués, ainsi que les enjeux et retombées liés à chaque projet.

Réinventer l'espace public et les interfaces

Les espaces ouverts urbains à caractère public ont une grande influence sur la qualité de vie d'un milieu : ils structurent le cadre bâti, servent de support à différentes activités et assurent la perméabilité urbaine. Qu'il s'agisse de protéger les milieux naturels ou agricoles, de créer de nouveaux espaces publics, tels que des parcs ou des places, ou d'améliorer les espaces existants, comme des voies publiques inhospitalières, ces interventions peuvent être bénéfiques, même à court terme, pour les ménages présents et à venir. Elles ont d'ailleurs le potentiel d'activer la consolidation et la requalification du cadre bâti environnant, le rendant plus attractif, et attirant l'investissement privé.

Optimiser les bâtiments existants

Le recyclage, l'adaptation et l'agrandissement de bâtiments existants sont des formes très concrètes de consolidation urbaine. Elles donnent l'occasion de rentabiliser des parcelles déjà bâties et desservies par les infrastructures publiques, dans des quartiers établis, et ainsi d'éviter de construire sur de nouveaux terrains et d'étendre l'urbanisation. Bien que ces stratégies soient du ressort du privé, les municipalités peuvent promouvoir la transformation graduelle du cadre bâti de certains milieux en adaptant les règlements d'urbanisme à cette volonté.

Compléter le cadre bâti

L'insertion de nouveaux bâtiments dans un quartier existant est l'occasion de compléter la trame et le cadre bâti en tirant profit des opportunités de redéveloppement qu'offrent les espaces urbains sous-exploités. Le remplacement ou l'addition de bâtiments peuvent aussi permettre de diversifier les activités au sein d'un milieu. La mise en œuvre de plusieurs interventions d'insertion dans un même secteur mènera à sa requalification par une transformation importante de son cadre bâti et, éventuellement, de sa forme urbaine et de ses activités.

METTRE EN ŒUVRE LA RECONSTRUCTION DE LA VILLE SUR ELLE-MÊME

La consolidation et la requalification urbaines se réalisent par le biais de multiples interventions, ponctuelles ou de plus grande envergure, portées par une grande variété d'acteurs privés et publics. Pour en tirer pleinement profit et assurer la synergie de ces interventions, les autorités municipales doivent mobiliser les différents acteurs du territoire et obtenir leur engagement envers le projet urbanistique. Ce dernier doit être porté avec détermination par les acteurs politiques et mener à une plus grande cohérence des décisions publiques. Un projet auquel adhèrent la population et les acteurs privés (promoteurs, commerçants, etc.) sera d'ailleurs plus facile à mener à terme, et à défendre par les décideurs.

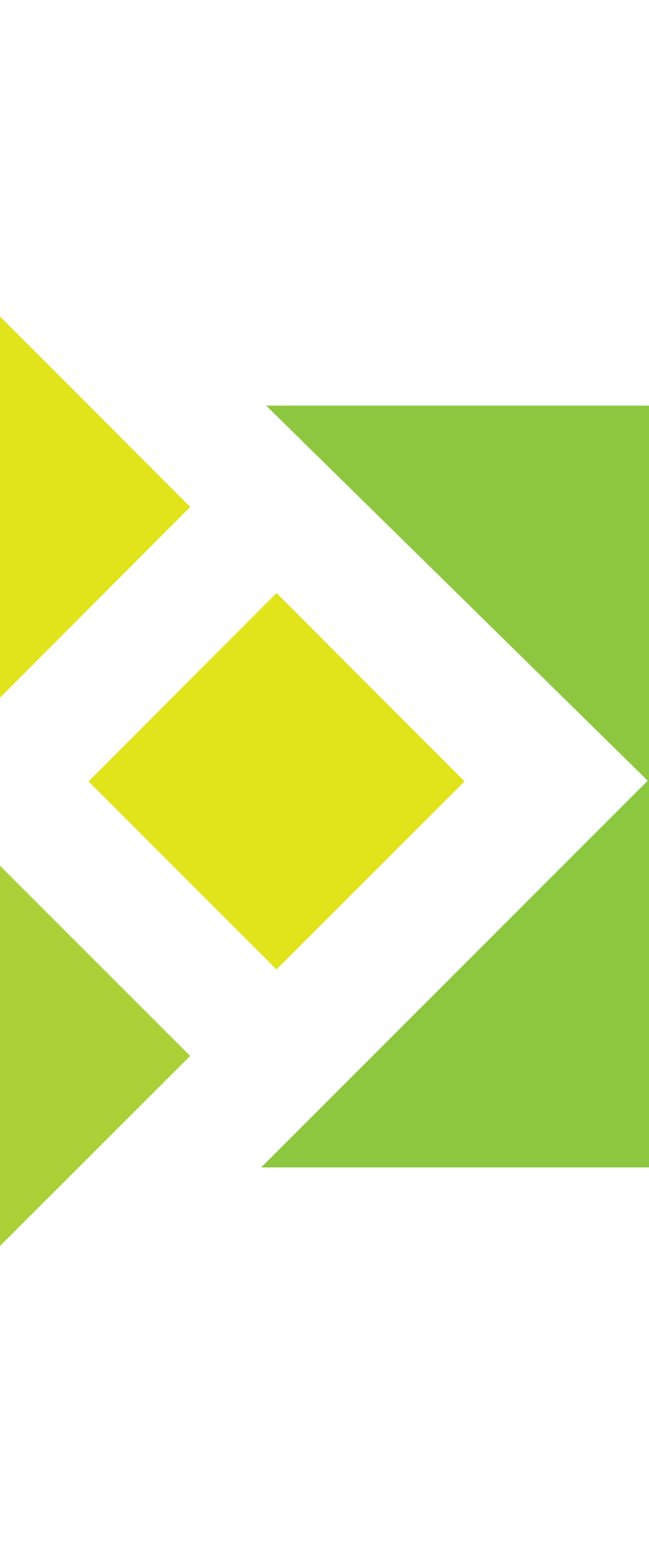
Afin de concrétiser leur vision, les autorités municipales doivent se doter d'outils pour mettre en œuvre la reconstruction. D'abord, elles auront à traduire le projet urbanistique dans leurs documents de planification de manière à refléter le caractère et la vocation des milieux souhaités. On devrait y voir apparaître une organisation du territoire composée de milieux de vie, et non de zones d'activité monofonctionnelles.

Dans un deuxième temps, les décideurs et professionnels devront aussi établir des priorités en matière de développement, de façon à ne pas éparpiller, mais plutôt concentrer leurs efforts et les investissements publics dans les endroits les plus stratégiques.

Enfin, les municipalités pourront s'assurer de l'adéquation entre les règlements d'urbanisme et le projet, initier la démarche de reconstruction par des investissements publics, et se doter d'incitatifs fiscaux pour susciter l'investissement privé. Menées à terme au sein du projet urbanistique, c'est l'ensemble de ces interventions qui permettra aux municipalités de se renouveler et de croître sans s'étaler.

Glossaire

Activité	103
Centralité	41
Centralité d'agglomération	41
Centralité locale	41
Consolidation	38
Corridor urbain desservi par le réseau structurant de transport en commun	41
Densification.....	18
Densité d'activités humaines.....	108
Échelle humaine.....	18
Environnement bâti.....	19
Fonction	103
Habitations en cœur d'îlot	90
Habitations et ateliers sur ruelle.....	90
Habitations sur cour	90
Requalification	38
Revitalisation.....	38
Suburbanisation	18
<i>Transit-oriented development</i> (TOD)	108
Usage	103
Zone prioritaire de réaménagement (ZPR).....	108



PRINCIPES DES COLLECTIVITÉS VIABLES

Avant-propos

Avant-propos

Principes des collectivités viables

Croître sans s'étaler : où et comment reconstruire la ville sur elle-même s'intègre dans la collection « Outiller le Québec », une série qui explore, en vue d'outiller les décideurs et les professionnels, les nombreuses approches susceptibles de concourir au développement de collectivités viables, partout au Québec.

Qu'est-ce qu'une collectivité viable ?

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

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

Des principes transversaux

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

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

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

Quatre échelles d'intervention complémentaires

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

Ainsi, dans une collectivité viable :

L'AGGLOMÉRATION EST TISSÉE SERRÉE	LES QUARTIERS SONT DES MILIEUX DE VIE COMPLETS	LES RUES SONT CONVIVIALES, À ÉCHELLE HUMAINE	LES BÂTIMENTS SONT CONFORTABLES, ACCESSIBLES ET EFFICACES
Elle optimise l'utilisation de son territoire ; l'urbanisation et la densification y sont articulées avec un réseau structurant de transport en commun ; les équipements et activités y sont accessibles et bien localisés.	Ils assurent la proximité des commerces et des services du quotidien, sont accessibles par des modes de transport viables et offrent des espaces publics de qualité.	Elles sont davantage des espaces de vie que des voies de circulation ; les cheminements y sont encadrés par les bâtiments et la végétation ; les déplacements actifs y sont prioritaires.	Ils assurent le confort de leurs usagers, contribuent à la qualité de l'espace public et ont une faible empreinte écologique.
DES PRINCIPES AJUSTÉS À CHAQUE ÉCHELLE D'INTERVENTION			
■ Resserrement du périmètre d'urbanisation. ■ Consolidation et contiguïté de l'urbanisation. ■ Protection du territoire agricole. ■ Protection des milieux naturels. ■ Articulation de l'urbanisation et du réseau structurant de transport en commun. ■ Réduction des barrières, connexions et complémentarité entre les quartiers. ■ Définition et consolidation de centralités (axes et pôles d'activités). ■ Localisation stratégique et accessibilité des équipements majeurs.	■ Compacité et densité. ■ Mixité des activités. ■ Proximité et diversité de l'offre commerciale et de services. ■ Diversité des types d'habitations. ■ Perméabilité de la trame urbaine. ■ Accessibilité du transport en commun. ■ Continuité et efficacité du réseau cyclable. ■ Variété et distribution stratégique des espaces publics (places et parcs).	■ Réduction de la largeur des rues de façade à façade. ■ Apaisement de la circulation. ■ Qualité des aménagements publics. ■ Mixité verticale des activités. ■ Priorité aux déplacements actifs (trottoirs, rues partagées, rues piétonnes, aménagements cyclables, stationnements à vélo, etc.). ■ Continuité du cadre bâti (marges de recul adaptées à la fonction de la rue ; stationnements en structure ou à l'arrière des bâtiments). ■ Réduction des stationnements de surface.	■ Priorité au confort et à la qualité de vie des usagers (résidents, travailleurs, visiteurs). ■ Diversité architecturale et qualité du bâti. ■ Ouverture sur la rue. ■ Présence d'équipements favorables à la mobilité durable (abribus intégré, stationnements à vélo, vestiaires, etc.). ■ Sobriété et efficience sur tous les plans (dimensions, énergie, matériaux, eau, etc.). ■ Priorité aux stratégies bioclimatiques (ventilation, éclairage, etc.). ■ Récupération et production d'énergie.

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

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

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





POURQUOI
ET POUR QUI
RECONSTRUIRE
LA VILLE SUR
ELLE-MÊME ?

1



Source: Vive en Ville

Pourquoi et pour qui reconstruire la ville sur elle-même ?

1

Depuis plus d'un demi-siècle, les villes et les villages du Québec ont adopté un mode de développement urbain fortement consommateur de territoire, ressources et énergie, en plus d'être peu propice à l'éclosion de milieux de vie de qualité et pérennes. L'environnement bâti qui en a résulté possède cependant la clé de sa propre reconstruction : de nombreux espaces sous-utilisés pouvant servir de support à une multitude d'interventions de consolidation et de requalification urbaines. Ce document s'adresse aux élus, aux professionnels de l'aménagement des différentes échelles du territoire, ainsi qu'aux promoteurs et propriétaires immobiliers souhaitant concevoir des projets qui, en plus de satisfaire les besoins individuels, contribueront significativement à améliorer la qualité des milieux de vie dans l'intérêt collectif.

1.1. L'ÉTALEMENT URBAIN : DE QUOI S'AGIT-IL ?

La croissance urbaine, qui n'est pas un problème en soi, peut prendre différentes formes. Elle peut, pour ne nommer que quelques exemples, prendre la forme d'une suburbanisation, d'une densification, d'une requalification, etc. Chaque établissement urbain, qu'il s'agisse d'un village, d'une ville ou d'une agglomération, peut croître simultanément de différentes manières, souvent même en entre-mêlant ces dernières.

L'étalement urbain est un phénomène qui ne peut être réduit ni opposé directement à aucune de ces formes de croissance. Il se distingue d'un mode de développement urbain durable (cf. avant-propos) du fait qu'il :

- génère une urbanisation éparpillée ;
- se traduit par une occupation urbaine diluée ;
- produit des formes urbaines qui ne sont pas à échelle humaine ;
- entraîne une modification des rapports entretenus avec le territoire et les espaces.

Fondée sur les observations de terrain de l'équipe de Vivre en Ville et de sa pratique auprès des municipalités, cette esquisse de définition sera développée dans le présent chapitre. Elle met de côté les théorisations pour se concentrer sur les possibilités d'action. C'est à partir de cette esquisse que Vivre en Ville propose aux intervenants québécois un cadre de réflexion destiné à les guider dans l'élaboration de paramètres pour les projets de reconstruction de la ville sur elle-même.

Figure 1.1.a UN ÉTALEMENT URBAIN QUI PREND DIFFÉRENTS VISAGES



L'étalement urbain ne se résume pas aux seules formes de la banlieue d'après-guerre : il fait plutôt référence aux rapports qu'entretiennent les milieux urbanisés – qu'il s'agisse d'un milieu dense ou non – avec les autres parties de la ville, notamment ses centralités et les zones spécialisées.

Une urbanisation de plus en plus éparpillée

L'étalement urbain est un phénomène marqué par un éparpillement des activités sur le territoire et une suburbanisation résidentielle s'effectuant non seulement à l'échelle locale, mais aussi à l'échelle métropolitaine. Il est entre autres soutenu par les faibles valeurs foncières à la périphérie ou en dehors des villes-centres, par une approche strictement routière de l'accessibilité – misant sur les modes motorisés individuels – et par un urbanisme s'appuyant notamment sur des principes fonctionnalistes.

L'urbanisation effectuée en contexte d'étalement urbain suit ses propres règles; elle permet rarement de renforcer la cohérence, le dynamisme et la vitalité des entités urbaines ou villageoises périurbaines auxquelles elle se greffe, mais cherche plutôt à profiter de leurs attraits (qualités paysagères, etc.) et de leur abordabilité (faibles coûts du sol, taux de taxation et frais d'utilisation des services, équipements et infrastructures, etc.) (Vivre en Ville, s.d.a).

L'étalement urbain se caractérise par une utilisation peu intensive d'un territoire toujours plus grand, des formes urbaines peu efficaces et la perte de l'échelle humaine des lieux.

Une occupation urbaine du territoire qui se dilue

Depuis la Seconde Guerre mondiale, l'urbanisation des villes québécoises en est une de faible densité. Encore aujourd'hui, la densité moyenne brute des nouveaux quartiers n'atteint, dans les communautés métropolitaines, que 9,6 log./ha (CMQ, 2011) et 18,1 log./ha (CMM, 2011). Cela s'accompagne d'un éparpillement des activités, marqué par la multiplication des zones spécialisées le long des voies rapides, l'éclatement des centres-villes traditionnels et l'affaiblissement, voire la disparition, des centralités de quartier et de voisinage.

Cet étalement urbain a d'importantes répercussions sur l'occupation du territoire québécois: les villes s'y étalent à un rythme sans commune mesure avec celui de la croissance démographique. Ainsi, en 2001, la superficie urbanisée des régions métropolitaines de recensement (RMR) du Québec s'était accrue de 137 % en 30 ans, tandis que la population n'avait, elle, augmenté que de 82 % en 50 ans (Québec. ISQ, 2013b dans Vivre en Ville, 2014b). Ce phénomène semble même s'être accéléré par la suite, notamment dans la RMR de Québec où, entre 2000 et 2008, la croissance de la superficie urbanisée a été de 8 %, alors que celle de la population n'a été que de 1 % (CMQ, 2011).

Certes, les changements sociodémographiques jouent un rôle significatif dans ce phénomène. La réduction de la taille des ménages, par exemple, accroît la demande en logements: en 2011, 32 % des ménages ne comptaient qu'une seule personne, et 25 % n'en comptaient que deux (Statistique Canada, 2013). Malgré cette diminution du nombre de personnes par logement, leur superficie moyenne n'a cessé de croître, passant de 116 à 128 m² entre 1990 et 2008 (Québec. SHQ, 2010). Néanmoins, ces tendances ne suffisent pas à expliquer à elles seules les formes de l'étalement urbain.

L'étalement urbain se manifeste également par la diminution, lente, mais continue depuis 20 ans, du poids démographique relatif des villes-centres, la population des banlieues augmentant plus rapidement. À titre d'exemple, malgré un taux d'accroissement annuel positif, l'agglomération de Montréal a vu son poids démographique au sein de sa grande région passer de 42,4 % en 1996 à 40,4 % en 2012 (Québec. ISQ, 2013a). Une situation similaire s'observe à Québec, dont le taux d'accroissement annuel moyen, quoique positif, a été inférieur à celui des MRC voisines dans les 15 dernières années.

GLOSSAIRE

SUBURBANISATION

La suburbanisation consiste en l'urbanisation de la périphérie d'une agglomération urbaine ou villageoise, où les résidents effectuent des déplacements quotidiens vers un des centres principaux de l'agglomération, généralement aux fins du travail. Ainsi, chaque ville ou village peut générer sa propre banlieue, indépendamment des forces qui façonnent celle de la ville voisine.

La suburbanisation peut prendre différentes formes. La banlieue d'après-guerre est la plus connue. Elle est caractérisée par une ségrégation systématique des activités, une densité résidentielle brute beaucoup plus faible que dans les quartiers centraux, et des voies conçues d'abord et avant tout en fonction du mode de transport automobile, voire sans considération pour les autres modes de déplacement.

Source: Vivre en Ville.

DENSIFICATION

Tout comme la suburbanisation, la densification est un mode de croissance de la ville. Cependant, plutôt que d'entraîner une extension de la ville, la densification consiste à accroître le nombre de logements ou d'habitants au sein d'un milieu déjà urbanisé, permettant ainsi d'éviter la perte de terres agricoles et le prolongement coûteux des infrastructures urbaines.

Source: Vivre en Ville.

ÉCHELLE HUMAINE

L'échelle humaine est une qualité de l'environnement physique qui reflète une relation proportionnelle harmonieuse par rapport à la dimension humaine, et qui contribue à la perception et à la compréhension des citoyens aux bâtiments ou à d'autres éléments de l'environnement bâti. Un milieu de vie à échelle humaine est un milieu propice aux déplacements à pied et aux interactions humaines quotidiennes, confortable, attrayant et stimulant pour la vie urbaine.

Sources: Vivre en Ville, d'après Gehl, 2010 et City of Toronto, 2013.

Des formes qui ne sont pas à échelle humaine

Le visage classique de l'étalement urbain est celui des banlieues d'après-guerre, notamment caractérisées par une densité résidentielle brute beaucoup plus faible que celle des quartiers centraux. Cependant, l'étalement prend aussi la forme d'ensembles immobiliers de plus forte densité, aux visages multiples. Les diverses formes de l'étalement urbain, quelle que soit leur densité, concourent à créer un tissu urbain aux grandes caractéristiques suivantes :

Trame :

- des rues mal hiérarchisées qui, résultant souvent de la juxtaposition de lotissements conçus indépendamment les uns des autres, génèrent une importante circulation véhiculaire sur les rues locales ;
- une trame de rues alambiquée qui, bien qu'elle ait été conçue pour assurer la tranquillité des milieux de vie, a accru les distances à parcourir, favorisé la voiture aux dépens des autres modes, et compromis les possibilités de partage de la rue ;
- une absence de trottoir le long de la rue ;
- des emprises de rues et des chaussées surdimensionnées.

Cadre bâti :

- un environnement bâti de moins en moins à échelle humaine ;
- un environnement urbain (types bâtis, architecture, aménagements paysagers) homogène et de qualité appauvrie ;
- une panoplie d'espaces ouverts sous-utilisés : de vastes parcelles privées sans vocation précise ; une prolifération des aires de stationnement de surface hors rue.

Les territoires de l'étalement urbain sont généralement aménagés selon une vision fonctionnaliste, les activités étant séparées les unes des autres au sein de grands ensembles monofonctionnels : ici un parc d'affaires, là un lotissement résidentiel, ailleurs une zone commerciale. N'offrant plus la proximité des services nécessaires au quotidien, l'environnement bâti y est peu favorable aux déplacements actifs.

Une modification des rapports entretenus avec le territoire et entre les espaces

L'étalement urbain se manifeste aussi par une mutation des comportements de déplacement et des relations entre les divers espaces. Les milieux qui en sont issus entretiennent peu de liens avec leur voisinage immédiat. Leurs occupants parcourent de plus grandes distances et fréquentent davantage les lieux d'emploi, services et commerces éloignés de leur lieu de résidence.

Ce phénomène se remarque particulièrement dans les milieux ruraux situés en périphérie des grandes agglomérations, où les résidents des nouveaux développements entretiennent moins de relations avec les noyaux villageois qu'avec le cœur de l'agglomération et ses couronnes, dont l'aire de rayonnement s'étend (Mailhot, 2014).

GLOSSAIRE

ENVIRONNEMENT BÂTI

L'environnement bâti est le produit de l'articulation des aménagements effectués à différentes échelles (agglomération, quartier, rue et bâtiment) en lien avec l'occupation humaine du territoire. Pour le caractériser, on doit appréhender simultanément différents éléments.

Le tissu urbain, qui se définit par la trame et le cadre bâti.

La trame se caractérise par :

- les voies, définies par leur tracé (ce qu'elles relient et traversent), leur largeur, leur vocation ;
- les îlots, dont la taille et la forme sont définies par l'assemblage des différentes voies ;
- les parcelles, qui découpent l'îlot en morceaux destinés à accueillir des bâtiments.

Le cadre bâti se caractérise par :

- l'implantation des bâtiments sur les parcelles : sur rue, sur cour, sur stationnement ;
- le gabarit des bâtiments, soit le rapport d'échelle entre la hauteur des constructions et la largeur des voies ;
- la volumétrie des bâtiments.

La densité s'attarde au rapport entre le nombre de logements ou d'activités d'un site et la superficie de ce dernier, et la **compacité** s'attarde au rapport entre les surfaces bâties et non bâties du site.

Les réseaux, qui s'ajoutent aux voies qui composent la trame : réseaux autoroutiers, ferroviaires ou maritimes ; réseaux d'espaces naturels et renaturalisés ; réseaux de gestion des eaux (aqueduc, égouts, systèmes de gestion des eaux de surface, etc.) ; réseaux d'alimentation en énergie, etc.

Le patron de localisation des activités et des équipements, qui varie aussi selon les époques (mixité verticale, mixité horizontale, ségrégation par zone fonctionnelle, etc.) et permet l'éclosion de centralités plus ou moins fortes rayonnant ou non à différentes échelles.

L'environnement bâti se reflète enfin dans les modes de vie qu'il génère (consommation, déplacements, etc.) et la qualité de vie qu'il offre.

Source : Vivre en Ville, 2013a.

1.2. L'ÉTALEMENT URBAIN : UN PHÉNOMÈNE QUI SOULÈVE DES ENJEUX CROISÉS

Bien qu'en apparence profitable pour les municipalités qui le supportent, l'étalement urbain est lourd de conséquences pour le Québec. Il entraîne, par exemple, la perte de nombreuses terres agricoles et d'importants milieux naturels. Il contribue directement à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre responsables des changements climatiques et complique l'adoption de saines habitudes de vie. Enfin, il est associé à d'importants problèmes financiers pour les ménages et budgétaires pour les municipalités, et compromet l'efficacité de réseaux de transport stratégiques.

Ces problèmes ne doivent pas être appréhendés à la pièce : leur origine commune et les liens qui les unissent les uns aux autres exigent de les considérer globalement, d'un seul tenant.

Ces enjeux croisés mettent en évidence la pertinence, la nécessité, voire l'urgence, d'opter pour un mode de développement urbain qui soit, d'une part, plus économe en territoire et, d'autre part, plus apte à générer des milieux de vie de qualité.

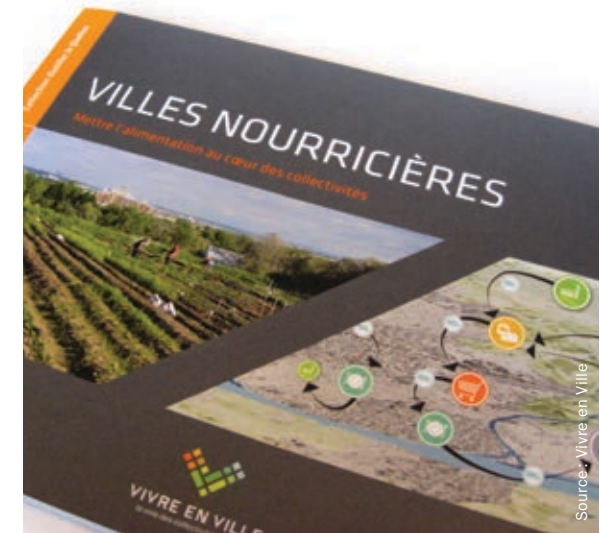
La protection des espaces naturels et des terres agricoles

Malgré l'adoption de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (Québec, 2014c), qui a constitué la Commission (CPTAQ) chargée de délimiter la zone agricole permanente et de veiller à sa protection, et malgré celle de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (Québec, 2014d), qui a obligé les municipalités régionales de comté (MRC) à définir les périmètres d'urbanisation de leur territoire au sein des schémas d'aménagement et de développement, force est de constater que l'étalement urbain se poursuit sur les meilleures terres agricoles du Québec.

Cette perte d'espace productif est d'autant plus dommageable que les terres périurbaines présentent un potentiel important en vue de la création de systèmes alimentaires de proximité. Partout dans le monde, les terres agricoles sont convoitées pour alimenter une population en pleine croissance, et pour de nombreux usages non alimentaires. Elles sont également menacées par les changements climatiques et divers risques industriels. La sécurité alimentaire du Québec pourrait donc, à moyen terme, dépendre en partie de la disponibilité d'un territoire productif local (Vivre en Ville, 2014c). Y faire « pousser des maisons » reviendrait à amputer le garde-manger potentiel des villes québécoises.

Pour leur part, les milieux naturels sacrifiés au profit de l'étalement urbain privent la collectivité québécoise de services écologiques de l'ordre de plusieurs milliards de dollars par année, dont la réduction des îlots de chaleur et la mitigation des risques d'inondation (Fondation David Suzuki, 2013).

Figure 1.2.a DES VILLES NOURRICIÈRES, POUR DES SYSTÈMES ALIMENTAIRES DE PROXIMITÉ



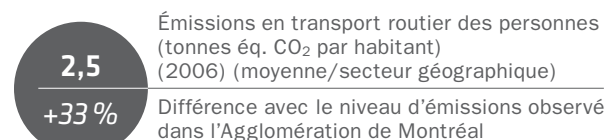
La sécurisation de l'assise foncière est un préalable *sine qua non* à la mise en place de systèmes alimentaires durables : il ne peut être question de production alimentaire sans espaces convenables pour la pratiquer. À proximité du milieu urbanisé, les activités agricoles font face à une forte concurrence pour l'usage des terres. Dans *Villes nourricières : mettre l'alimentation au cœur des collectivités*, Vivre en Ville propose une approche, ancrée localement, consistant à réunir cinq ingrédients – à commencer par la protection du territoire productif – afin de créer autour des villes et des villages québécois des systèmes alimentaires de proximité.

L'efficacité énergétique et la lutte contre les changements climatiques

L'étalement urbain s'accompagne d'un accroissement de la consommation énergétique de la collectivité. Tant les longues distances de navettage automobile que la consommation énergétique de bâtiments isolés accroissent l'empreinte écologique des résidents des banlieues. Aux États-Unis, par exemple, elle est le triple de celle des résidents des milieux urbains (Dunham-Jones, 2010).

Limiter l'étalement urbain contribue directement à la lutte contre les changements climatiques : en rapprochant les lieux de résidence des commerces et des services, on réduit les distances de déplacement et incidemment, les distances à parcourir en automobile. Dans la région de Toronto, par exemple, les habitants des banlieues consomment 3,7 fois plus d'énergie (essence) pour se déplacer que les habitants des zones urbaines à plus forte densité (Norman et collab., 2006).

Rappelons qu'au Québec, le domaine des transports génère désormais, à lui seul, 44,7 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire québécois (Québec. MDDELCC, 2015).



Au-delà des déterminants individuels, le bilan carbone des ménages est largement dépendant du milieu dans lequel ils résident. Dans un milieu urbain issu de l'étalement, éloigné des commerces et services et mal desservi en transport en commun, la voiture aura forcément une part modale prédominante, et les ménages un bilan carbone aggravé.

L'équilibre budgétaire des ménages

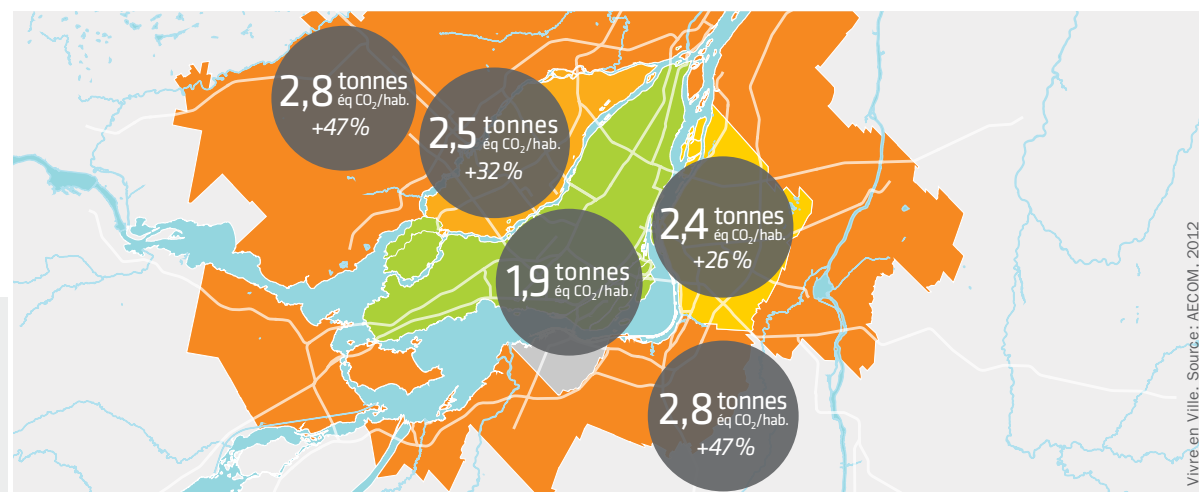
La dépendance à la voiture coûte cher. En 2012, les coûts de transport représentaient 17,7 % des dépenses des ménages québécois, soit à peine moins que le logement (23,4 %) (CIRANO, 2014). Plus précisément, on estime que l'utilisation d'une voiture compacte coûte en moyenne 9500 dollars par année (CAA-Québec, 2013a; 2013b). Le report de l'achat d'une voiture, qu'il s'agisse de la première ou de la seconde, rendrait ainsi possible de payer jusqu'à 165 000 dollars de plus pour une propriété située dans un quartier moins dépendant de l'automobile (Ducas, 2013; 2014). Bref, choisir une localisation résidentielle en se basant uniquement sur la faible valeur foncière, sans tenir compte des coûts de transport, contribue insidieusement à l'endettement des ménages québécois.

L'efficacité et le coût des réseaux de transport

Les déplacements domicile-travail et domicile-commerces générés par l'étalement urbain causent une congestion croissante sur le réseau routier supérieur, compromettant son efficacité pour le transport des marchandises et les déplacements interurbains – pourtant ses missions premières. À cette baisse du niveau de service, les autorités répondent généralement par l'augmentation de la capacité routière. L'ajout de nouvelles voies, la construction de nouvelles routes et l'aménagement d'échangeurs pèsent alors lourd sur les finances publiques (Vivre en Ville, 2013b).

En outre, dans une ville qui mise principalement sur les autoroutes pour structurer sa croissance, le transport en commun peine à être efficace. Les parcours doivent y couvrir de longues distances pour desservir des populations éparses, souvent situées loin des secteurs d'emplois et de services qui sont dispersés, donc difficiles à desservir (ATUQ, 2009).

Figure 1.2.b DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE QUI AUGMENTENT AVEC L'ÉTALEMENT URBAIN



L'équilibre des finances municipales

Pour de nombreuses petites municipalités situées dans l'ombre des grandes villes, l'étalement urbain apparaît comme une opportunité de revitaliser leur noyau villageois. En effet, les villages connaissant un important vieillissement de leur population sont confrontés à des choix déchirants. Des écoles, qui comptent de moins en moins d'écoliers, sont menacées de fermeture ou contraintes de fusionner (Saint-Laurent, s.d.), ce qui oblige les commissions scolaires à déplacer les écoliers vers les municipalités voisines. Des industries, en manque de main-d'œuvre, ferment leurs portes ou se relocalisent ailleurs dans la région (Poulin, 2012). L'attrait de ces villages ruraux, en raison de leur bonne accessibilité automobile et du faible coût de vente des terrains, apparaît donc, notamment depuis l'assouplissement des règles de la Commission de protection du territoire agricole du Québec en 2010 (Québec, 2014a), comme une solution alléchante pour ces municipalités qui cherchent à relancer leur économie (En Beauce.com, 2012).

Cependant, une croissance ne misant que sur la suburbanisation à faible densité du territoire ne fait généralement pas bon ménage avec le maintien à long terme de budgets municipaux équilibrés.

D'une part, comme le révèle une étude réalisée par le Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale (2011), les coûts en infrastructures publiques associés à l'urbanisation d'une banlieue contemporaine québécoise peuvent être – sur la base de critères comme la densité résidentielle, la largeur des rues, et la diversité des types bâtis – jusqu'à neuf fois plus élevés que ceux associés à la construction d'un quartier dense et compact comme le quartier Vauban, un des premiers quartiers modèles allemands, situé à Freiburg im Breisgau au Baden-Württemberg (Vivre en Ville, 2014b).

D'autre part, le développement urbain, tel qu'il se pratique depuis des décennies au Québec, s'apparente étonnamment à une chaîne de Ponzi, l'intention criminelle en moins. Celle-ci prend forme lorsque, afin de faire face à des responsabilités budgétaires accrues, sans avoir à augmenter les taxes de leurs habitants, les municipalités élargissent leur assiette fiscale en ouvrant des terrains vierges à l'urbanisation pour accueillir de nouveaux lotissements résidentiels. Puisque, de façon générale, une bonne partie du coût de construction des infrastructures de ces nouveaux secteurs est assumée par les contributions des promoteurs et le recours à l'emprunt (Deloitte & Touche, 2012), les taxes des nouveaux résidents sont en grande partie disponibles pour payer le renouvellement des infrastructures des quartiers plus anciens. Si cette méthode permet d'obtenir plus d'entrées d'argent à court terme, elle représente aussi un endettement à long terme, puisque les municipalités prennent ainsi la responsabilité d'infrastructures supplémentaires dont elles devront assumer le renouvellement en fin de cycle de vie. Ainsi, selon le modèle actuel, il leur faudra alors ouvrir de nouveaux secteurs au développement pour avoir de nouveaux revenus « disponibles » (Vivre en Ville, 2014d).

Enfin, accueillir un nombre croissant de résidents au sein d'une municipalité périphérique à une ville centre ne garantit nullement la pérennité des commerces et services de proximité de la première. Au contraire, maints commerces de proximité sont soumis à une concurrence croissante en raison de l'agrandissement des zones de chalandise des grandes surfaces régionales, peinent à survivre et doivent restreindre leurs activités (heures d'ouverture, diversité des produits, etc.), obligeant la population résidente à se déplacer vers les centralités régionales pour répondre à ses besoins quotidiens (Mailhot, 2014).

Figures 1.2.c-d **DES VILLAGES QUI SERVENT DE SUPPORT À L'ÉTALEMENT URBAIN**



Source: Pierre-Yves Chapin



Source: Vivre en Ville

Si l'arrivée sur leur territoire de ménages provenant des agglomérations voisines paraît, a priori, profitable pour les villages ruraux en quête de revenus et de vitalité, cet étalement représente pourtant un endettement à long terme. Les coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures publiques devront en effet être assumés, à terme, par ces petites municipalités.

L'adoption de saines habitudes de vie

La sédentarité – un des principaux facteurs de surpoids, avec une alimentation déséquilibrée – est associée à plusieurs graves problèmes de santé : cancers, maladies cardiovasculaires, diabète, etc. Or, la vie dans les milieux étalés et dépendants de la voiture est peu favorable à la pratique spontanée d'activité physique utilitaire ou récréative, comme la marche, le vélo et le jeu libre.

D'une part, la dispersion des activités et des habitations sur le territoire a fait de la marche un mode de déplacement peu efficace en raison des grandes distances à parcourir. Ainsi, au Québec, 55% des adultes marchent moins d'une heure par semaine (Québec. DSP. ASSS de Montréal, 2006). Entre 1971 et 2008, la part des écoliers montréalais et trifluviens se rendant à l'école à pied est passée de 80% à seulement 30% (Lewis et collab., 2008).

D'autre part, à l'opposé des quartiers centraux qui disposent de trottoirs et de ruelles aptes à accueillir le jeu libre des enfants, les milieux étalés sont desservis par des rues qui sont, pour la majorité, dédiées exclusivement à la voiture, les rendant ainsi peu propices à une telle activité physique spontanée, du moins en apparence (Veille Action, 2013). Cette perception est appuyée par le Code de la sécurité routière du Québec (Québec, 2014b) qui interdit le jeu dans la rue de façon implicite. Pourtant, une étude révèle que les enfants qui peuvent utiliser la rue comme terrain de jeu jouent beaucoup plus longtemps que ceux qui sont confinés à l'intérieur, voire dans un jardin, et qui ne peuvent sortir qu'accompagnés d'un adulte (Commission européenne, 2002).

Enfin, la ségrégation des activités participe directement à appauvrir l'offre alimentaire des milieux issus de l'étalement urbain. Localisées sur les grands boulevards, voire le long des autoroutes et dans les mégacentres, les grandes surfaces alimentaires obligent les suburbains à se déplacer systématiquement hors de leurs quartiers pour s'approvisionner, en voiture plus souvent qu'autrement. On évalue d'ailleurs à 45,5% la part de la population québécoise bénéficiant d'une accessibilité limitée aux commerces alimentaires, et à 5,7% celle vivant dans un désert alimentaire (Québec. INSPQ, 2013; Vivre en Ville, 2014c).

La diversification de l'offre résidentielle

La poursuite de l'étalement urbain est fortement alimentée par l'attrait que génère la banlieue sur les ménages, et plus particulièrement les jeunes familles. Cet attrait réside parfois dans la représentation qu'on s'en fait (GIRBa, 2002; 2011), parfois dans ce qu'on peut ou s'imaginer y trouver (grands logements, espaces de rangement, intimité, sécurité, espaces de jeu, écoles, autres familles, etc.). Cette popularité des banlieues ne peut être prise à la légère : elle souligne au contraire la nécessité de comprendre les besoins et aspirations profondes de ces résidents, afin de pouvoir y répondre de façon tout aussi satisfaisante, du moins pour une partie de la population, dans les milieux qui résulteront de la reconstruction de la ville sur elle-même, et ce, grâce à une offre résidentielle renouvelée.

La consolidation et la réappropriation des banlieues vieillissantes

La poursuite de l'étalement urbain, toujours plus loin en périphérie, peut avoir un impact néfaste non seulement sur la vitalité des centres urbains, mais également sur les banlieues plus anciennes (première et deuxième couronnes) qui ceinturent les quartiers centraux. Construites dans les années 1950 à 1970, ces banlieues sont dotées d'habitations et d'équipements publics vieillissants. « Si on continue de s'étaler loin en périphérie, on risque un effet de vases communicants. Les banlieues plus âgées vont se vider au profit des plus récentes » (Vachon dans Fréchette-Lessard, 2012).

Or, ces banlieues constituent bien souvent des milieux de vie d'intérêt. Elles sont généralement bien connectées aux principales centralités de la ville, notamment par des parcours efficaces de transport en commun, disposent déjà d'équipements publics d'importance (écoles, centres communautaires, aires de loisir, etc.) ainsi que de très nombreux arbres matures, et recèlent quelquefois les traces d'anciens noyaux villageois qui leur confèrent un caractère distinctif recherché. Il s'agit là de caractéristiques dont disposent rarement les nouvelles banlieues périphériques, mais dont certaines pourraient à terme être exigées par leur population croissante, à grands frais pour la collectivité.

1.3. VERS UN MODE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

L'optimisation du mode de développement urbain passe principalement par la mise à profit des nombreux espaces sous-utilisés pour reconstruire la ville sur elle-même (cf. chapitre 2, section 1). Quelques conditions préalables sont toutefois à réunir pour y parvenir :

- Adopter une approche favorable à la reconstruction, c'est-à-dire :
 - Revoir les priorités en matière d'urbanisation
 - Éviter le piège des approches immobilières dites écologiques
 - Appréhender conjointement l'urbanisme et la mobilité durable
 - Opter pour une approche urbanistique sensible aux milieux de vie bâtis
- Éviter une mise en œuvre plus rapide que la planification
- Dépasser la concurrence entre les territoires

En réunissant ces conditions, il sera possible aux décideurs de mieux reconnaître et saisir chacune des opportunités qui se présenteront à eux pour inciter la croissance urbaine à prendre d'autres formes.

Condition n°1

Adopter une approche favorable à la reconstruction

Revoir les priorités en matière d'urbanisation

Les villes et les villages québécois façonnés par l'étalement urbain regorgent d'espaces sous-utilisés. Ceux-ci constituent autant d'opportunités pour permettre aux collectivités de croître sans pour autant s'étaler. En faisant les choix nécessaires, les décideurs peuvent faire de la reconstruction de la ville sur elle-même un choix attrayant pour les promoteurs.

Un territoire périurbain précieux

Au Québec, la majeure partie des terres agricoles se situe dans la vallée du Saint-Laurent, là où se trouve également la majorité des villes d'importance. C'est donc sur ces terres que se produit l'étalement urbain : en 2013-2014, 73 % des demandes d'exclusion à la zone agricole étaient des demandes d'agrandissement de périmètre d'urbanisation (Québec. CPTAQ, 2014). Plus de la moitié de ces demandes ont été autorisées en partie ou en totalité, pour un total de 1826 hectares exclus. À cela, il faut ajouter toutes les autres demandes d'exclusion : utilité publique, énergie, transport, tourisme, etc.

Il serait pourtant dangereux de considérer le territoire agricole québécois comme une simple réserve foncière en attente d'urbanisation, et l'agriculture comme une forme temporaire d'utilisation des sols. Pour redonner à l'agriculture la place qui lui revient, il importe de reconnaître les opportunités foncières présentes à même les milieux urbanisés, avant même de considérer l'agrandissement des périmètres d'urbanisation. En plus de garantir la pérennité des terres agricoles du Québec, cette stratégie permet de préserver les milieux naturels qui bordent les milieux urbains.

Des logiques individuelles à dépasser

Le contexte dans lequel évoluent les municipalités québécoises explique en partie le sacrifice du territoire et des activités agricoles à des fins d'urbanisation :

- les municipalités locales tirent leur principale source de revenus des taxes foncières, et donc typiquement, de l'urbanisation ;
- les municipalités locales et les MRC cherchent à se positionner avantageusement par rapport à leurs voisines en attirant d'importantes concentrations d'activités commerciales et industrielles sur leur territoire ;
- les promoteurs immobiliers tirent leurs revenus de la construction et gagnent à acheter et à laisser en friche des terres agricoles dans une optique de spéculation foncière.

La poursuite de l'urbanisation sur les terrains vierges au pourtour des milieux urbanisés est donc aussi une tendance soutenue par les intérêts de plusieurs acteurs. L'intérêt collectif commande pourtant de dépasser ces logiques.

En effet, tirer profit des opportunités de reconstruction de la ville sur elle-même est également une façon, pour les municipalités, de réinvestir sur leur territoire, d'en augmenter la valeur, et d'en tirer des taxes foncières supplémentaires. Si cette opération demande plus d'effort que l'urbanisation de milieux naturels ou de terres agricoles, elle offre pourtant une plus-value qui n'est pas à négliger : l'amélioration des milieux de vie existants ainsi que la rentabilisation de terrains de faible valeur et des infrastructures déjà en place.

Éviter le piège des approches immobilières dites écologiques

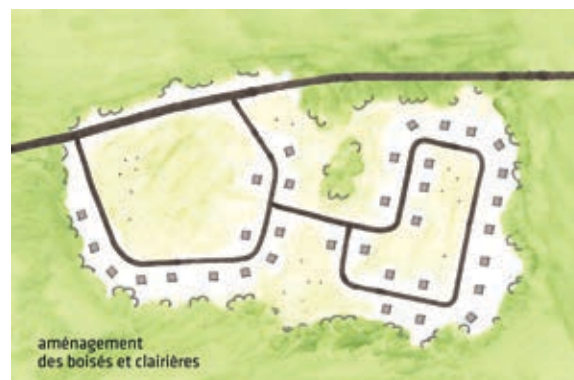
Par définition, urbaniser les milieux naturels et les terres agricoles revient à les détruire. L'urbanisation entraîne systématiquement la perte ou l'altération des caractéristiques du territoire d'accueil, lesquelles ne peuvent pas être rétablies dans leur intégralité, et ce, même si des travaux à grands frais sont effectués. Les projets immobiliers dits écologiques qui prennent la place d'un boisé ou d'un champ ne font pas exception à cette réalité.

Dans l'absolu, la seule stratégie qui permette de préserver les milieux naturels dans leur intégralité n'est pas de les urbaniser différemment, mais plutôt de ne pas y habiter. Cela exige de diriger en priorité la croissance urbaine vers les milieux qui sont déjà urbanisés, en limitant l'étalement urbain.

Dans les rares cas où cette avenue s'avère impossible, les stratégies de conservation et de mise en valeur des milieux naturels ont toutefois avantage à être considérées afin de diminuer les retombées négatives de l'ouverture de ces terrains à l'urbanisation.

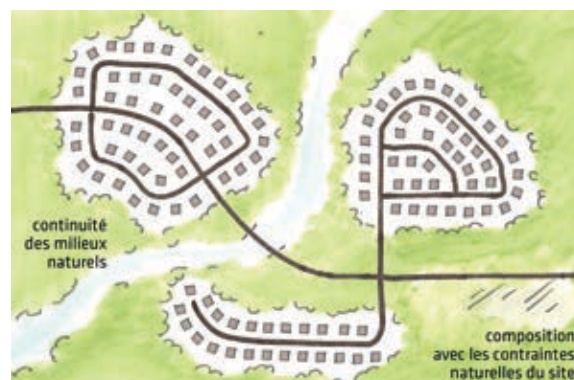
La plupart des mesures de conservation du caractère naturel des milieux mis à profit pour de nouveaux développements immobiliers ne sont que différentes déclinaisons de l'étalement urbain. Loin de suffire à protéger l'intégrité de la biodiversité ou la vocation agricole du territoire, et bien qu'elles témoignent d'un certain souci écologique, il s'agit trop souvent d'arguments visant à faciliter l'acceptabilité des projets, voire d'une stratégie publicitaire destinée à attirer la clientèle, plutôt que d'une remise en question significative des pratiques urbanistiques.

Figures 1.3.a-c UNE URBANISATION DITE VERTE QUI PERPÉTUE POURTANT L'ÉTALEMENT URBAIN



Source : Vivre en Ville

Un lotissement éparpillé de maisons individuelles ceinturant un pré, ou limité à la clairière d'un boisé, participe à la fragmentation des milieux naturels, à l'éparpillement de la population sur le territoire, et accroît la dépendance à la voiture.



Source : Vivre en Ville

Une collection de grappes urbaines, modelées de façon à éviter ou mettre en valeur les saillies (relief, cours d'eau, etc.) d'un milieu resté jusque-là rural, ne permet pas de mettre en place des milieux de vie suffisamment denses et continus pour rentabiliser les infrastructures (p. ex. des routes non bordées de bâtiments) et les services publics (p. ex. un réseau structurant de transport en commun) ni pour assurer l'efficacité des modes de déplacement actifs.



Source : Vivre en Ville

Un quartier de maisons en rangée ou d'immeubles à logements réduisant une forêt périurbaine à un mince corridor boisé entraîne néanmoins le sacrifice de milieux naturels qui aurait pu être évité en recourant à la reconstruction de la ville sur elle-même.

Appréhender conjointement l'urbanisme et la mobilité durable

L'urbanisme fonctionnaliste a contribué à dissocier la conception fine du réseau viaire (fonction «circuler») de celle des milieux de vie qu'il dessert (fonctions «habiter, travailler, se récréer»), et ce, bien que l'accessibilité routière soit à la base même du déploiement de la ville fonctionnaliste. Autrement dit, si l'infrastructure de transport reste essentielle à l'urbanisation, il ne s'agit plus d'un espace public, mais uniquement d'un vecteur de déplacement donnant accès aux ensembles.

De nombreuses municipalités québécoises se sont d'ailleurs dotées d'équipes distinctes pour l'urbanisme et les transports, ancrant ainsi profondément cette dissociation. L'absence de vision d'ensemble entre mode de développement urbain, d'une part, et besoins et infrastructures de transport, de l'autre, tend à réduire les agglomérations à une simple juxtaposition de secteurs (quartiers, anciens villages, pôles spécialisés) connectés les uns aux autres par le réseau routier, difficilement accessibles autrement qu'en voiture, et entre lesquels les ménages sont pourtant forcés de se déplacer pour réaliser l'ensemble des activités de la vie quotidienne.

Cette dépendance à l'automobile s'accompagne d'une forte consommation d'espace dans les milieux urbanisés, tant aux fins de circulation que de stationnement. Ainsi, dans les agglomérations conçues en fonction de l'automobile, l'espace qui lui est dédié atteint jusqu'à 50% de la surface des centres-villes (Bergeron, 2010). Cette consommation d'espace concurrence directement la consolidation des espaces urbanisés. Pourtant, rapprocher les services des ménages et les ménages des services en utilisant l'espace jusqu'ici consacré au stationnement et à la circulation, loin de nuire à l'accessibilité, la renforcerait. Cette approche implique toutefois de penser l'accès non seulement en termes automobiles, mais aussi via les modes de transport actifs et collectifs.

Revoir l'organisation des transports en fonction du mode de développement urbain souhaité est aussi un impératif, dans l'optique de la reconstruction de la ville sur elle-même, car la consolidation urbaine entraîne une densification des activités et une intensification des usages. Ce faisant, elle accroît le nombre de déplacements réalisés dans, vers et depuis un secteur donné. Pour éviter une congestion paralysante, il est essentiel de pouvoir répondre à cette demande de déplacement par des modes plus efficaces et plus économes en espace que la voiture. L'effet des projets immobiliers sur la circulation et sur le stationnement figure d'ailleurs souvent parmi les préoccupations majeures des résidents.

La révision du mode d'urbanisation en vigueur, à travers sa réarticulation avec le transport en commun (Vivre en Ville, 2014a), consiste à redéfinir les modalités selon lesquelles cette croissance peut s'effectuer dans une optique de développement urbain durable :

- Où, comment et quand reconstruire la ville existante pour se sortir de la dépendance à l'automobile et favoriser le recours au transport en commun et aux déplacements actifs ?
- Comment articuler le déploiement de la ville nouvelle à cette ville en transformation pour ne pas contrecarrer les efforts effectués ailleurs sur le territoire ?

Figures 1.3.d-e **RÉARTICULER URBANISATION, DENSIFICATION ET MOBILITÉ DURABLE**



Les choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire sont intimement liés aux systèmes de transport. Dans *Retisser la ville*, Vivre en Ville propose huit pierres d'assise qui s'appuient sur la documentation des meilleures pratiques, au Québec et à l'international. Dans *Réunir les modes*, Vivre en Ville et Accès transports viables proposent de mettre l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable.

Opter pour une approche urbanistique sensible aux milieux de vie bâtis

Pour bien se préparer à exploiter les potentialités offertes par la ville existante, il faut oser questionner, voire mettre de côté lorsque cela est possible, les approches qui, une fois croisées, alimentent l'étalement urbain et rendent difficile la reconstruction de la ville sur elle-même.

Aucune approche urbanistique n'est responsable, à elle seule, de l'étalement urbain. Ce dernier résulte plutôt du croisement d'un ensemble de pratiques qui ont cours depuis plusieurs décennies, mais qui ne sont pas pour autant immuables.

Afin de favoriser la transformation des quartiers monofonctionnels en milieux de vie complets, les collectivités auraient tout avantage à privilégier une approche urbanistique prenant davantage en compte et de façon fine les formes urbaines (existantes et potentielles) et les activités qu'elles peuvent supporter : une approche permettant plus facilement d'établir les paramètres selon lesquels ces formes et activités peuvent participer à la reconstruction d'un milieu existant.

De plus, afin de créer des milieux de vie et des concentrations d'activités plus structurants pour le territoire, les exercices de planification, aujourd'hui polarisés entre les échelles macro (région) et micro (municipalité, quartier, rue, bâtiment), gagneraient à être enrichis par une réflexion à l'échelle méso (corridor d'urbanisation) : une échelle plus représentative du territoire vécu par la population, et permettant aux acteurs locaux d'appréhender plus facilement les enjeux régionaux.

Enfin, pour abattre les obstacles normatifs à la reconstruction de la ville sur elle-même, les collectivités gagneraient à opter pour des instruments de contrôle (réglementation, etc.) davantage au service d'une vision du devenir d'un milieu (cf. chapitre 2, section 2.2.) et de l'atteinte des objectifs que cette dernière incarne.

Planifier des milieux de vie et non des lieux d'activité

L'interprétation fonctionnaliste de la ville amène à résumer « les activités humaines en quatre fonctions (travailler, habiter, circuler, se recréer) devant chacune recevoir un traitement rationnel spécifique » (Merlin et Choay, 2009). En urbanisme, le fonctionnalisme s'est plus souvent qu'autrement traduit par l'assimilation de chacune de ces fonctions à des catégories précises d'activités, et à leur ségrégation en zones distinctes pour éviter les nuisances que chacune pourrait générer pour les autres.

À l'échelle de l'agglomération, l'approche fonctionnaliste conduit à séparer et à éloigner les résidences (habiter) des bureaux, industries, commerces et services (travailler et se recréer), de même qu'à distinguer les espaces publics destinés au divertissement (se recréer) de ceux supportant les déplacements (circuler). À l'échelle locale, elle contrecarre la création de milieux de vie complets, et va jusqu'à ségréguer les activités au sein d'un même bâtiment, au détriment de la mixité fonctionnelle et sociale des quartiers. Plus concrètement, cette approche conduit à la mise en place :

- **Fonction habiter :** de quartiers composés d'un seul type bâti à la fois, typiquement vides le jour (soit des maisons individuelles, soit des immeubles multilogements) ;
- **Fonction travailler :** de concentrations dédiées en exclusivité à des activités soit commerciales, soit industrielles, soit de bureau, typiquement désertées le soir ;
- **Fonction circuler :** d'infrastructures séparant les divers modes de transport (autoroute, piste cyclable, passerelle piétonne, etc.), par opposition à un partage de l'ensemble du réseau de rues ;
- **Fonction se recréer :** d'espaces commerciaux privés interdisant le flânerie et d'espaces publics restreignant les échanges commerciaux (vendeurs itinérants, restauration mobile, etc.).

Les conséquences de la ségrégation fonctionnaliste sont nombreuses : perte de proximité entre les activités, diminution de l'accessibilité aux commerces et aux services du quotidien, accroissement des besoins en déplacements motorisés, dévitalisation des centralités, etc.

Il est pourtant possible d'éviter ces écueils en optant pour une approche urbanistique prenant davantage en compte les formes urbaines et les activités qu'elles supportent. Plutôt que de s'attarder simplement aux fonctions urbaines et à leur compatibilité, une telle approche suppose de penser conjointement et finement la forme des bâtiments et des espaces publics, incluant la rue, et la localisation des activités à l'intérieur de cette structure. Cette démarche pourrait être assimilée à un *form-based* code (Fontaine, 2013), alors que l'on cherche à planifier des milieux de vie, et non des lieux d'activité. À l'échelle des ensembles urbains, différents milieux de vie portent ainsi différentes vocations (centre-ville, milieu de vie résidentiel, etc.), en adéquation avec les caractéristiques du milieu et la population qui y évolue.

Concrètement, une telle approche peut conduire, comme cela est proposé dans la présente publication, à appréhender le territoire à partir d'une typologie de milieux existants (cf. chapitre 2, section 2.3), puis à planifier son devenir à partir de l'élaboration d'un projet urbanistique (cf. chapitre 2, section 2.2). Ce dernier est par la suite destiné à se traduire, dans les différentes composantes des documents de planification officiels, par une typologie de milieux en devenir (cf. chapitre 4, section 4.2) aisée à comprendre tant pour les décideurs, les professionnels, les promoteurs que la population en général.

Planifier le territoire à toutes les échelles, dont celle du corridor d'urbanisation

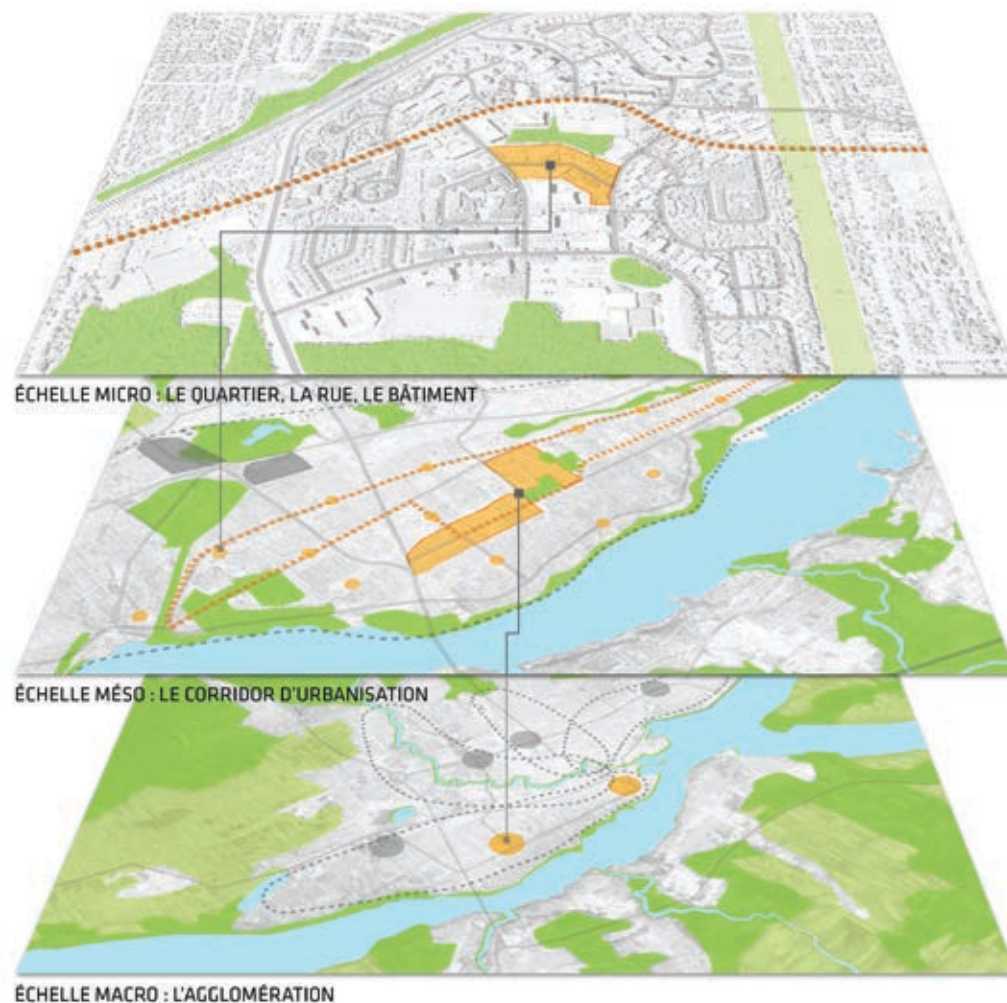
Aborder la ville à l'échelle des ensembles urbains exige un dialogue entre les exercices de planification réalisés aux différentes échelles du territoire. Or, au Québec, on a jusqu'ici plutôt observé une polarisation des exercices de planification entre deux échelles du territoire :

- macro (région), sous la responsabilité des aménagistes des communautés métropolitaines, des MRC et des agglomérations ;
- et micro (municipalité, quartier, rue, bâtiment), sous la responsabilité des urbanistes des municipalités locales, des designers urbains et des architectes.

L'échelle intermédiaire (méso), celle du corridor d'urbanisation, est généralement évacuée de la réflexion, d'autant plus qu'elle peut couvrir des portions de plusieurs municipalités, et est par conséquent difficile à appréhender et à prendre en charge par les autorités (Vivre en Ville, 2015). La reconstruction de la ville sur elle-même passe par la reconnaissance du fait que les milieux de vie concordent rarement, si ce n'est jamais, avec les découpages administratifs.

Mettant en relation des enjeux propres aux échelles macro et micro, l'échelle du corridor d'urbanisation permet à la fois de procéder à des interventions adaptées à chaque secteur et de participer activement à l'atteinte des objectifs régionaux (cf. section 1.2). Une démarche se penchant également sur cette échelle, pour penser conjointement et faire le pont entre les interventions locales et métropolitaines (Brochu, 2014; Anys et collab., 2011; Deshaies et collab., 2013; Bouchard et collab., 2014), serait en ce sens une façon prometteuse de réfléchir à la reconstruction de la ville sur elle-même.

Figure 1.3.f LES ÉCHELLES DE PLANIFICATION



Source : Vivre en Ville

La polarisation de la planification aux échelles macro et micro du territoire est à la base de nombreuses incohérences et ruptures d'échelle, que l'on constate alors que de nombreux quartiers sont construits ou requalifiés sans égard à leur position ni à leur rôle à l'échelle méso de la ville. L'échelle du corridor d'urbanisation permet de mieux appréhender les interactions au sein des milieux de vie : partage des infrastructures, des équipements, des services, etc.

Élaborer un projet urbanistique sur lequel appuyer les outils d'urbanisme

Reconstruire la ville sur elle-même demande de s'émanciper de l'approche instrumentale de l'urbanisme, où la forme urbaine est le résultat de l'application d'une norme réglementaire, pour se tourner vers une approche par projet, où la norme est un outil élaboré sur mesure pour une forme jugée souhaitable. Pour y parvenir, les municipalités ne doivent plus se contenter de gérer l'adoption de réglementation et l'émission de permis, mais se réappropriar la responsabilité de concevoir les plans des milieux de vie qu'elles souhaitent offrir à la population, et en faire la base de leurs documents de planification, tout particulièrement des plans d'urbanisme (cf. chapitre 4, section 4.2, étape 1).

En ce sens, l'élaboration d'un projet urbanistique aux différentes échelles du territoire (cf. chapitre 2, section 2.2) gagne à devenir la pièce maîtresse de tout exercice de planification d'une MRC ou d'une municipalité. En effet, en prenant la forme de plans d'aménagement précis, mais flexibles, le projet urbanistique incarne, afin de la rendre tangible et compréhensible pour tous, la vision stratégique de la collectivité. Il permet ainsi, aux décideurs, de prendre des décisions éclairées en matière de politiques publiques et d'évaluer la qualité des projets qui leur sont soumis (p. ex. écoquartiers) ; aux promoteurs, de cerner les attentes des autorités à leur endroit ; et aux citoyens, de comprendre les tenants et aboutissants des transformations qui ont cours dans leur ville.

Figure 1.3.g BÂTIR AU BON ENDROIT POUR RÉINTÉGRER LES ACTIVITÉS DANS LES MILIEUX DE VIE



L'offre d'activités diversifiées dans un quartier est une condition essentielle de son attractivité et de sa vitalité. Dans *Bâtir au bon endroit*, Vivre en Ville propose aux municipalités québécoises une stratégie de localisation des activités et des équipements qui contribuera à créer des milieux de vie complets, tout en favorisant les synergies économiques et urbaines, la mobilité durable et l'optimisation des finances publiques.

Figure 1.3.h L'ÉCOQUARTIER POUR INSPIRER LA VILLE EN DEVENIR



L'écoquartier est l'aboutissement d'une réflexion urbanistique appréhendant d'un seul tenant les environnements bâtis et naturels, les acteurs socioéconomiques qui les façonnent, et les modes de vie qui en résultent. C'est une opportunité unique pour expérimenter de nouvelles approches urbanistiques, mettre en œuvre de nouvelles techniques d'aménagement, tester des technologies novatrices de construction. Il a vocation à servir de modèle : l'écoquartier d'aujourd'hui est voué à devenir le quartier commun de demain, c'est-à-dire la norme.

Dans *Objectifs écoquartiers* et *Donner vie aux écoquartiers*, Vivre en Ville présente des balises et des études de cas pour inspirer un modèle à venir d'écoquartier québécois.

Condition n°2

Éviter une mise en œuvre plus rapide que la planification

Pour les décideurs municipaux, il n'est pas toujours facile de coordonner la planification urbanistique et la mise en œuvre des interventions. Par exemple, afin de ne pas manquer une opportunité de développement économique qui se présente à lui, un conseil municipal pourrait être tenté de donner le feu vert à un projet immobilier de façon précipitée. Or, si un exercice de planification a lieu en simultané dans cette municipalité (p. ex. la révision d'un plan d'urbanisme, ou l'élaboration d'un concept détaillé d'aménagement devant guider la rédaction d'un programme particulier d'urbanisme, etc.), mais que celui-ci n'est pas encore terminé, ledit projet immobilier pourrait, en ignorant les balises en voie d'élaboration, fragiliser ou compromettre la planification en cours. Le risque est alors grand que les citoyens qui suivent ou participent à cette planification interprètent la hâte des décideurs comme un manque de considération à leur égard.

De même, la crainte qu'un ralentissement de l'économie ne compromette la mise en œuvre d'un quartier en cours de planification (p. ex. un écoquartier, une aire TOD, ou un projet de redéveloppement d'une vaste propriété) ne devrait pas non plus justifier une mise en œuvre hâtive. Une telle appréhension devrait plutôt conduire à l'établissement de priorités d'intervention : une municipalité ne peut envisager de reconstruire les milieux de vie bâtis de son territoire partout à la fois sans courir le risque de ruiner ses propres efforts.

Condition n°3

Dépasser la concurrence entre les territoires

La mise en œuvre rapide d'un projet découle parfois du désir d'éviter que les promoteurs intéressés par un milieu le délaissent au profit d'une municipalité voisine, d'une ville concurrente de même taille, ou encore, dans le cas de la ville centre, d'une de ses banlieues. Pourtant, comme le laisse entendre l'adage « localisation, localisation, localisation » souvent utilisé dans le milieu des affaires, tous les lieux ne sont pas équivalents. Lorsqu'un investisseur convoite un lieu, c'est qu'il offre des avantages par rapport aux autres. Mieux vaut alors travailler avec cet investisseur pour qu'il trouve sa place dans le projet urbanistique élaboré par la collectivité (cf. chapitre 2, section 2.2), plutôt qu'accéder à ses demandes en abdiquant tout droit de regard.

En outre, depuis les réorganisations municipales qui ont eu lieu au début des années 2000, de nombreuses municipalités québécoises ont gagné en superficie. Elles disposent désormais d'un argument de taille : les projets des promoteurs n'auront pas le même attrait s'ils sont réalisés une dizaine de kilomètres plus loin, dans la municipalité voisine. La compétition municipale est donc beaucoup moins forte qu'elle ne l'était auparavant.

Lorsque, pour une raison ou pour une autre, la compétition municipale subsiste, il revient aux communautés métropolitaines et aux municipalités régionales de comté (MRC) de voir à ce que les initiatives d'une municipalité locale (p. ex. un projet de mégacentre commercial) ne viennent pas saboter celles d'une autre (p. ex. la revitalisation d'une rue commerciale traditionnelle ou d'un centre commercial), et ce, pour le bien de la collectivité. Travailler en étroite collaboration avec ces instances supramunicipales, par exemple lors de l'élaboration du plan métropolitain et du schéma d'aménagement et de développement, constitue une façon efficace de coordonner les efforts de chacun et d'éviter, en amont, que de tels problèmes ne surviennent.

Ainsi, il ne s'agira pas d'empêcher une municipalité de banlieue d'accueillir de nouveaux résidents, mais plutôt d'éviter que cette croissance se fasse sous la forme d'étalement. De même, il ne s'agira pas d'empêcher l'offre de services commerciaux à portée régionale dans les chefs-lieux ruraux, mais plutôt de s'assurer qu'ils puissent également desservir le milieu d'accueil, notamment en étant aisément accessibles pour les piétons et les cyclistes.

1.4. POUR QUI RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME ?

La variété et la gravité des enjeux soulevés par l'étalement urbain (cf. section 1.2) donnent une idée des bénéfices potentiels associés à la transformation des milieux déjà urbanisés. Ces bénéfices peuvent profiter à un grand nombre de collectivités, partout au Québec. La reconstruction de la ville sur elle-même est une approche qui répond aux objectifs de nombreux acteurs et permettra, qui plus est, de mieux satisfaire les besoins et les aspirations des ménages québécois.

Une stratégie bénéfique pour plusieurs types de milieux

La reconstruction de la ville sur elle-même ne s'adresse pas uniquement aux quartiers centraux des grands centres urbains. Les banlieues, les petites et moyennes villes ainsi que les villages sis au cœur des régions rurales ont, eux aussi, tout à gagner à opter pour la reconstruction.

Ainsi, la consolidation d'un noyau villageois, en permettant l'arrivée de nouveaux ménages à proximité immédiate, soutiendra beaucoup plus efficacement les services et commerces locaux que l'ouverture d'un nouveau développement immobilier excentré. La requalification, à la suite du départ d'une industrie locale, d'une friche urbaine jouxtant le centre d'une ville moyenne, permettra d'accueillir de nouveaux habitants ou de nouvelles activités sur des terrains déjà desservis, réduisant ainsi les investissements publics nécessaires. La densification d'un secteur de banlieue vieillissant pourra éviter la fermeture d'une école.

Le chapitre 2 détaille les milieux les plus propices à la reconstruction de la ville sur elle-même.

Une approche qui répond aux objectifs de nombreux acteurs

Réinvestir en priorité les milieux déjà urbanisés est une façon efficace de s'attaquer aux divers enjeux auxquels les collectivités sont confrontées.

Les élus, les commissaires au développement économique et les spécialistes de la fiscalité municipale y trouveront une solution pour réduire les dépenses publiques, puisque cette approche permet de rentabiliser les infrastructures, les équipements et les services publics en misant sur la consolidation de l'existant – plutôt qu'en procédant, par exemple, à la relocalisation d'établissements ou d'activités dans de nouveaux développements.

Les professionnels de l'aménagement – qu'ils soient aménagistes régionaux, urbanistes municipaux, designers urbains, architectes, etc. – y verront la possibilité d'améliorer la qualité des milieux de vie existants, et notamment d'offrir des logements, des espaces publics et des services adaptés aux attentes de la population.

Les experts en environnement, santé et sécurité publique, en transport et en ingénierie y trouveront une façon de réduire les pressions diverses qui sont exercées sur le territoire (cf. section 1.2).

Les promoteurs et les gestionnaires immobiliers – tant ceux du domaine public (Société québécoise des infrastructures, commissions scolaires, etc.) que privés (propriétaires de centres commerciaux, d'édifices à bureaux, etc.) – y trouveront une opportunité d'offrir, à leurs acheteurs ou locataires, des habitations ou des locaux au sein de milieux de vie attrayants en raison des services qui y sont déjà offerts, de leur caractère distinct et de l'animation qu'on y retrouve.

Des besoins et des aspirations à satisfaire

Accueillir de nouveaux résidents est tout à l'avantage des municipalités québécoises, qui en tireront des revenus sous forme de taxe foncière, ainsi qu'une vitalité accrue.

Or, les maisons individuelles et les immeubles à condos classiquement proposés dans les nouveaux développements immobiliers sont loin de répondre à l'ensemble des besoins et aspirations des ménages québécois, et notamment des jeunes familles. En témoigne la prise de valeur, dans les dernières années, des duplex et triplex érigés dans les quartiers péricentraux du premier quart du 20^e siècle : bien desservis en transport en commun, en écoles et en commerces de proximité, offrant de vastes logements et disposant d'espaces extérieurs privés, ces derniers répondent visiblement bien aux besoins tant des jeunes familles que des ménages plus âgés.

La reconstruction des milieux déjà urbanisés contribue, d'une part, à consolider ces secteurs déjà attractifs et à y assurer le maintien des services qui font leur qualité et, d'autre part, à diversifier l'offre immobilière. Elle permet ainsi aux municipalités d'offrir des types bâtis qui concourent à la fois à atteindre les objectifs (environnementaux, économiques et sociaux) de la collectivité, et à satisfaire les aspirations et les besoins individuels.





OÙ ET COMMENT
INTERVENIR
DANS LA VILLE
EXISTANTE ?

2



Source: Vivre en Ville

Où et comment intervenir dans la ville existante ?

2

Reconstruire la ville sur elle-même, en procédant à la consolidation des ensembles urbains ou à la requalification de leurs composantes, favorise l'atteinte d'objectifs multiples, dont le renforcement des synergies urbaines et économiques, la rentabilisation des infrastructures urbaines et du transport en commun, ainsi que l'amélioration de l'accès aux commerces et aux services pour l'ensemble de la population. En plus de contribuer à limiter l'étalement urbain, la reconstruction permet d'apporter des changements significatifs aux milieux déjà bâtis, et d'améliorer la qualité de vie des résidents actuels et à venir.

2.1 LES ESPACES SOUS-UTILISÉS : UN SUPPORT POUR RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME

La consolidation des territoires urbanisés cherche à optimiser l'occupation de l'espace et l'utilisation des infrastructures, des équipements et des services publics, par le (ré)aménagement de quartiers plus compacts, supportant une diversité d'activités et de modes de transport.

Les milieux de vie situés tant dans les secteurs urbains centraux, suburbains que villageois présentent une multiplicité d'espaces à réinvestir : des parcelles sous-utilisées ou en mutation, des espaces en friche, des stationnements de surface et des discontinuités urbaines. Ces espaces constituent tous, d'une manière ou d'une autre, des opportunités et un support pour reconstruire la ville sur elle-même.

En tirant parti de ces opportunités, les municipalités peuvent éviter l'étalement, favoriser la transformation de leurs quartiers existants en des milieux de vie complets, et en tirer des bénéfices considérables. Pour y parvenir, les mesures de reconstruction de la ville sur elle-même visent notamment, à l'échelle locale, à accroître la proximité entre les différentes activités, ainsi qu'à améliorer leur accessibilité.

Les objectifs de la reconstruction

La reconstruction de la ville sur elle-même répond principalement à trois besoins :

STRUCTURER

ARRIMER LA CROISSANCE À CELLE DES CENTRALITÉS EXISTANTES ET DES CORRIDORS URBAINS DESSERVIS PAR LE RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

CONNECTER

ATTÉNUER LES BARRIÈRES ET ASSURER LA CONNEXION DES MILIEUX DE VIE BÂTIS ET LA SYNERGIE DES ACTIVITÉS URBAINES

INTENSIFIER

AUGMENTER LA QUANTITÉ DE LOGEMENTS ET D'ACTIVITÉS À L'INTÉRIEUR DES MILIEUX DÉJÀ URBANISÉS

Pour répondre à ces besoins, la consolidation et la requalification urbaines doivent prendre place aux bons endroits. Il est ainsi essentiel d'identifier les espaces appropriés sur lesquels intervenir afin de tirer profit des opportunités que recèlent les milieux urbanisés.

Les espaces sous-utilisés : des opportunités à saisir, des potentialités à exploiter

Tirer profit des espaces urbains qui se libèrent

La ville est le théâtre de mouvements qui en viennent à libérer de nombreux espaces.

Suivant les dynamiques sociales, économiques et technologiques, certaines activités ont été relocalisées ailleurs sur le territoire, si ce n'est dans d'autres pays. Plusieurs sites stratégiques ont ainsi été désinvestis, voire abandonnés. Il en a résulté l'apparition de friches qui, déjà desservies par des infrastructures et des services publics, constituent aujourd'hui des lieux aux potentialités multiples et offrant des avantages importants.

De même, avec la disparition de certaines activités, des bâtiments de grande qualité ont été libérés et constituent, une fois recyclés, une alternative concurrentielle à la construction de bâtiments neufs.

Intensifier l'usage des espaces sous-utilisés

Maints espaces déjà occupés, qu'il s'agisse d'espaces ouverts ou de bâtiments, ne sont pas exploités à leur plein potentiel. En faire abstraction au profit de l'urbanisation de nouveaux secteurs entraîne donc une dispersion des efforts, et notamment des investissements publics, sur le territoire.

Enfin, si la décontamination nécessaire de plusieurs de ces espaces apparaît comme un obstacle à leur requalification, l'intensification des usages sur ces espaces s'avère d'autant plus essentielle pour justifier les coûts importants qu'une telle opération pourrait engendrer.

Figures 2.1.a-e DES ESPACES SOUS-EXPLOITÉS QUI SONT LÉGION



Les espaces urbains et suburbains sous-exploités sont nombreux et présentent des potentialités multiples pour la reconstruction de la ville sur elle-même. La redistribution de l'espace alloué à l'automobile dans la voirie (A) ou les aires de stationnement de surface (B), la construction de parcelles en friche ou laissées vacantes (C), le recyclage de bâtiments désaffectés (D) et le potentiel de densification de parcelles désormais jugées sous-exploitées en raison des transformations produites aux alentours (E) constituent autant de façons de récupérer les espaces sous-utilisés des villes et des banlieues.



Les espaces ouverts urbains : les catalyseurs de la reconstruction

Les espaces ouverts urbains désignent tout ce qui n'est pas bâti, donc tout l'espace qui se situe entre les bâtiments. D'évidence, on les retrouve dans tous les types de milieux, centraux ou suburbains. De propriété publique ou privée, ils prennent la forme d'interstices entre les bâtiments, de voirie, d'espaces publics et d'espaces non construits sans vocation précise (Carmona et collab., 2003). En règle générale, ils assurent la perméabilité du tissu urbain, notamment lorsqu'ils sont interconnectés.

Qu'il s'agisse d'espaces publics à valoriser, ou d'espaces résiduels à requalifier, les espaces ouverts urbains représentent un des plus grands potentiels de reconstruction de la ville sur elle-même, sur des espaces jusque-là vacants ou sous-exploités.

Des espaces d'activité à conserver

Les espaces ouverts urbains constituent un réseau qui peut faciliter la transition et l'arrimage entre les différents milieux, de même que la cohésion des formes bâties de ces derniers. Ce réseau est un «entre-milieux» sur lequel appuyer la consolidation et la requalification des ensembles voisins.

Théâtre de l'activité urbaine, les espaces ouverts à caractère public contribuent grandement à la perception positive de l'environnement urbain et à la qualité de vie (Gehl, 2010). Accessibles, ils forment un lieu d'interactions sociales et d'appropriation citoyenne. Les espaces ouverts publics doivent répondre aux différents besoins d'un milieu et à ceux des usagers qui s'y rendent ou y transitent : un milieu de vie complet comprendra une diversité d'activités, mais aussi une diversité d'espaces ouverts dont des rues appropriables, des parcs abondamment végétalisés, des places publiques polyvalentes, des jardins communautaires et des terrains de jeu.

Des espaces résiduels à requalifier

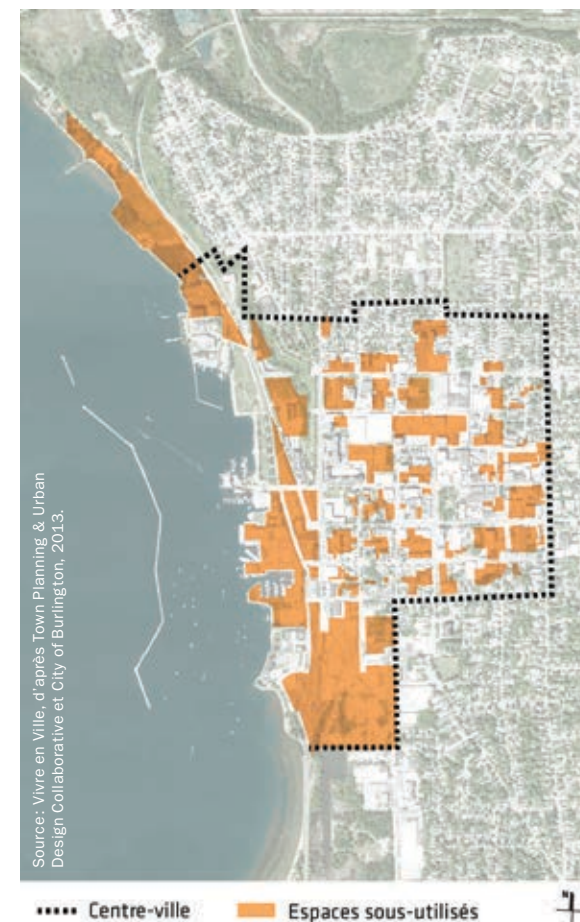
Tous les espaces ouverts ne jouent toutefois pas ces rôles. Beaucoup d'entre eux ne participent pas à la vitalité urbaine et constituent même parfois des fractures qui nuisent à la cohérence des milieux de vie et à leur connectivité. Plutôt que participer à la structure de la ville, ils sont perçus comme des résidus. C'est le cas de nombreux espaces sous-utilisés, sans vocation précise ou laissés en friche. Les rues trop larges, les parcelles vacantes et les stationnements de surface en sont aussi de bons exemples. Pouvant être transformés de barrières en liants, ils sont porteurs d'opportunités pour la consolidation et la requalification des milieux urbanisés.

Étant donné les rôles qu'ils peuvent jouer, les espaces ouverts ont avantage à être traités comme catalyseurs de la reconstruction urbaine. Ceux qui ont vocation à jouer un rôle dans l'espace public sont généralement de propriété publique. Les décideurs municipaux sont alors les premiers à pouvoir intervenir et amorcer la transformation des milieux environnants. Leur requalification est essentielle à toute transformation urbaine. Elle permet aux réseaux qu'ils forment de devenir véritablement structurants pour la ville, notamment en établissant des liens entre les différents milieux qui la composent.

L'espace public joue un rôle clé dans la structure et la vie urbaine, devenant un élément privilégié de la cohésion territoriale. [...] Il a une capacité naturelle à créer et maintenir la qualité de l'environnement, la compétitivité économique et le sens civique.

Borja et Muxi, 2003

Figure 2.1.f DES ESPACES OUVERTS AU FORT
POTENTIEL DE REQUALIFICATION



Dans le plan de redéveloppement de son centre-ville, la Ville de Burlington (Vermont) identifie tous les espaces ouverts sous-utilisés offrant un potentiel de requalification : cela inclut les parcelles vacantes, les stationnements de surface, mais aussi les cours avant de certains bâtiments, ainsi que certaines rues et ruelles. Ces espaces de propriété publique et privée peuvent servir de support à la densification et à la création de nouveaux espaces publics nécessaires à la revitalisation des centralités.

Deux stratégies de reconstruction : la consolidation et la requalification urbaines

Réinvestir les espaces sous-utilisés du territoire québécois ne peut s'effectuer selon une seule et unique recette. Les enjeux diffèrent selon les milieux, ce qui se répercutera nécessairement sur les objectifs poursuivis et les stratégies employées pour les atteindre.

Par exemple, certaines collectivités y verront la possibilité de consolider les milieux existants. D'autres saisiront plutôt cette occasion pour se transformer plus radicalement, notamment en requalifiant certains ensembles.

Sans s'y substituer, les programmes de revitalisation économique ou culturelle peuvent s'avérer une stratégie complémentaire bénéfique à la consolidation et à la requalification urbaines.

Alors que la croissance sous forme d'étalement fait fi de la structure urbaine existante, si ce n'est pour profiter de l'accessibilité offerte par les routes qu'on y retrouve, la consolidation et la requalification urbaines tirent profit des espaces sous-utilisés des villes de façon à renforcer et améliorer les milieux déjà urbanisés.

Figures 2.1.g-i TROIS FORMES DE CROISSANCE



GLOSSAIRE

REVITALISATION

La revitalisation consiste à réanimer les activités et à régénérer un milieu ayant connu un déclin, un objectif atteignable via des interventions urbanistiques de consolidation ou de requalification. Une certaine revitalisation – quoique plus fragile – peut également être obtenue **sans avoir recours à une intervention urbanistique**, par exemple à l'aide de programmes économiques ou culturels, comme des incitatifs financiers à l'établissement d'entreprises ou d'artistes dans un quartier.

Source : Vivre en Ville.

CONSOLIDATION

La consolidation urbaine consiste à remodeler ou rapiécer un tissu urbain détérioré, ou à optimiser l'utilisation d'un espace sous-utilisé, afin de s'assurer du maintien des qualités et de la pérennité de l'occupation du milieu. **N'entraînant pas de changement de vocation du milieu**, la consolidation peut, par exemple, faire appel au réaménagement des espaces ouverts (rues, places, parcs, etc.), à la réhabilitation de bâtiments abandonnés, à la subdivision ou à l'agrandissement de résidences existantes, à l'insertion dans le tissu urbain de bâtiments similaires à ceux déjà présents, ou encore à des interventions plus importantes.

Sources : Vivre en Ville, d'après Sokoloff, 1999.

REQUALIFICATION

La requalification urbaine consiste à modifier les qualités physiques d'un tissu urbain pour favoriser l'accueil d'activités et d'usages complémentaires ou de remplacement qui, en retour, permettront aux lieux de jouer le rôle voulu au sein de la ville. **Entraînant un changement de vocation du milieu**, la requalification peut, par exemple, faire appel à une reconfiguration significative de la trame viaire, à l'ajout d'espaces publics qui faisaient défaut, à la densification importante du cadre bâti, à la diversification des activités, etc.

Source : Vivre en Ville, d'après Paradis, 2014a.

2.2 LE PROJET URBANISTIQUE POUR INCARNER LA VISION DU DEVENIR DE LA COLLECTIVITÉ

Un plan pour éviter l'incohérence des interventions à la pièce

Consolider et requalifier la ville n'est pas uniquement une stratégie s'appuyant sur de grands projets. Des interventions de moindre envergure, réalisées ponctuellement dans la ville, au gré des opportunités qui se présentent, sont tout à fait possibles. Celles-ci gagnent cependant à s'inscrire dans une vision d'ensemble cohérente aux différentes échelles du territoire (cf. avant-propos).

Traduire cette vision par un projet urbanistique illustrant clairement les formes envisagées permettra de définir les modalités de la reconstruction : où, comment et quand intervenir. Ainsi, on évitera, par exemple, les écueils de la densification sauvage, de l'altération des caractéristiques identitaires des milieux, et de l'opposition citoyenne.

Le projet urbanistique prend la forme d'un plan – et non d'un simple schéma – qui définit le cadre, ou du moins l'esprit, auquel doit se conformer toute intervention ponctuelle de reconstruction. Il illustre les formes que peuvent prendre et les activités que peuvent supporter les espaces et les bâtiments publics et privés à la lumière d'un devenir souhaitable de la ville.

Sous cette forme, le projet urbanistique constitue un outil pouvant faire partie prenante d'un énoncé de vision stratégique, et sur lequel appuyer tout document de planification officiel (cf. chapitre 4, section 4.2, étape 1) tels qu'un schéma d'aménagement et de développement ou un plan d'urbanisme.

Une illustration des choix souhaitables pour la collectivité

Parmi les espaces sous-utilisés pouvant être mis à profit lors de la reconstruction de la ville sur elle-même, tous ne sont pas également propices à la consolidation et à la requalification urbaines. Dans le cadre d'un projet urbanistique à l'échelle de l'agglomération ou de la ville, la transformation de certains secteurs apparaît plus pertinente que d'autres en raison des besoins et des bénéfices escomptés. En outre, il est peu réaliste, malgré les opportunités, de penser consolider et requalifier l'ensemble du territoire sans établir des priorités. Afin d'identifier les secteurs dont la consolidation est à privilégier, il convient de s'attarder aux besoins du milieu et à ce qu'il offre en matière d'espace et d'infrastructures, mais aussi à sa localisation et à ses qualités urbaines.

Différents facteurs peuvent peser dans la balance :

- une localisation avantageuse, à l'intérieur ou à proximité d'un corridor urbain desservi par le réseau structurant de transport en commun ou d'une centralité ;
- un potentiel de transformation considérable, soit un grand nombre d'espaces vacants ou sous-utilisés à aménager ou à construire, ou de bâtiments désuets à agrandir, remplacer ou recycler ;
- un besoin d'améliorer les conditions socio-économiques, environnementales ou physiques (cadre bâti) d'un milieu par des interventions de consolidation ou de requalification urbaine.

Le reflet de la capacité d'accueil des milieux déjà urbanisés

Les prévisions sociodémographiques nationales de l'Institut de la statistique et du ministère des Transports du Québec ne servent pas qu'à identifier le nombre de nouveaux terrains à ouvrir à l'urbanisation : elles peuvent aussi servir à évaluer, pour toute une agglomération ou des portions de celle-ci, la capacité d'accueil des milieux déjà urbanisés. Une telle évaluation doit prendre en considération tous les espaces pouvant supporter la reconstruction des quartiers existants : les parcelles vacantes à construire, les espaces sous-utilisés à densifier, les bâtiments désuets à recycler, etc. En évaluant les superficies disponibles, il est possible d'estimer, en fonction des densités jugées nécessaires pour consolider chaque secteur et acceptables au regard des spécificités du milieu, le nombre de logements et d'activités pouvant y être insérés.

En parallèle, les réseaux d'infrastructures (aqueduc, égouts pluviaux et sanitaires, etc.) et d'utilité publique (électricité, téléphone, câblodistribution, etc.) doivent être caractérisés afin de déterminer leur état et leur capacité à supporter la croissance attendue. Il s'agit là de données nécessaires qui permettent de moduler la consolidation du tissu urbain dans l'espace et dans le temps, notamment en prévoyant les secteurs où les réseaux devront être mis à niveau au moment de leur réfection.

Une réflexion sur le bon emploi et la répartition de la croissance

La reconstruction de la ville sur elle-même se concrétise par un ensemble d'interventions locales, dont la somme peut contribuer à enrayer l'étalement urbain et à améliorer la qualité de vie des milieux existants. Il s'agit d'un projet qui se planifie à l'échelle de l'agglomération et qui se construit à l'échelle locale, soit celle des milieux de vie.

Renforcer les centralités et les corridors urbains desservis par le réseau structurant de transport en commun

À l'échelle de l'agglomération, les secteurs prioritaires de consolidation et de requalification urbaines doivent être identifiés en s'attardant aux centralités (Vivre en Ville, 2013c) ainsi qu'aux corridors urbains desservis par un réseau structurant de transport en commun (Vivre en Ville, 2013a). En y concentrant la croissance et en misant sur la notion de proximité, on y favorise les synergies économiques, l'accessibilité par tous les modes et surtout, on renforce leur attractivité. Cette façon de structurer le territoire se répercutera bien au-delà des centralités et des corridors urbains mêmes, puisqu'elle a la capacité de répondre à des problématiques métropolitaines, telles que la congestion routière et l'accessibilité des services, des commerces et des emplois pour tous les résidents.

Consolider la ville des paroisses

À l'échelle locale, les efforts de consolidation et de requalification urbaines ont avantage à prendre place là où le milieu d'accueil présente déjà certaines qualités de base, sur lesquelles appuyer sa transformation. En plus des centralités et des corridors urbains desservis par le réseau structurant de transport en commun, les banlieues construites entre 1900 et 1990, aménagées en paroisses, possèdent également des qualités formelles et expérientielles pouvant servir d'assise au projet de requalification :

- une localisation avantageuse, en continuité ou à proximité d'un centre urbain et bénéficiant de son pouvoir d'attraction ;
- la présence d'une centralité locale ;
- une trame de rues relativement perméable et hiérarchisée, maillant le quartier aux autres secteurs de la ville ;
- une desserte en transport en commun et, dans certains cas, des aménagements supportant les déplacements actifs.

En parallèle, ces milieux présentent parfois des lacunes qui peuvent devenir des opportunités dans le cadre de leur transformation :

- un tissu urbain distendu, de faible densité et accordant une large place aux infrastructures de transport et aux stationnements. Ces espaces constituent de larges espaces à requalifier ;
- un cadre bâti et des infrastructures vieillissants, à rénover ou à renouveler, ou qui ne répondent parfois plus aux besoins actuels, renforçant la pertinence d'investir dans leur reconstruction.

Décloisonner et reconnecter la ville des autoroutes

Bien que la suburbanisation amorcée au cours de l'après-guerre se poursuive encore aujourd'hui, celle-ci s'effectue, depuis le début des années 1990, selon des modalités quelque peu différentes. Ainsi, les secteurs monofonctionnels résidentiels et commerciaux, s'étirant jusqu'alors en continu le long des grands boulevards, se déploient désormais indépendamment les uns des autres, uniquement reliés par les échangeurs autoroutiers et les routes qui y conduisent.

Comme les centres urbains et les milieux suburbains plus anciens, cette banlieue contemporaine offre de multiples espaces propices à la consolidation du cadre bâti. Toutefois, sa localisation excentrée et l'enclavement des différents secteurs qui la composent en font un milieu moins propice à la densification et à la requalification urbaines. Amener plus de résidents dans un milieu éloigné des services, et où les déplacements actifs et l'accès aux modes de transport collectifs demeurent pénibles, pourrait même amplifier les problèmes liés à l'étalement, notamment l'augmentation des distances parcourues en voiture et la congestion routière. Enfin, l'investissement et l'effort de requalification sont moins justifiables dans ces banlieues récentes, dans la mesure où leurs infrastructures sont encore en bon état.

Si leur consolidation n'est pas à prioriser, leur mise en réseau avec les milieux environnants est, quant à elle, essentielle. À terme, cette première intervention pourra mener à des transformations plus importantes en ce qui concerne le cadre bâti et la diversification des activités.

GLOSSAIRE

CENTRALITÉ

Une centralité désigne une concentration d'activités ayant un pouvoir structurant sur un territoire plus large. L'importance des activités (économique, politique, culturelle, etc.) et les caractéristiques physiques du lieu (emplacement, accessibilité, densité, etc.) renforcent à la fois l'effet d'attraction et de diffusion d'une centralité.

De par son caractère, elle a le potentiel d'attirer une diversité d'usagers, sur une large amplitude horaire et pour différents motifs (emploi, loisir, éducation, magasinage, etc.).

CENTRALITÉ D'AGGLOMÉRATION

Une centralité d'agglomération a un pouvoir structurant tant à l'échelle du quartier qu'à l'échelle de l'agglomération. Les centres-villes et les centres secondaires rayonnent à ces échelles.

La centralité d'agglomération a vocation à recevoir tant des activités structurantes (cégep, hôpital, siège social, etc.) que de proximité (école primaire, épicerie, bureau de poste, etc.).

CENTRALITÉ LOCALE

Une centralité locale a un pouvoir structurant à l'échelle du voisinage, du quartier, voire, en milieu peu densément urbanisé, à l'échelle d'un territoire plus vaste. Les noyaux villageois, les rues principales et les cœurs de quartiers forment des centralités locales. Ces dernières ont vocation à recevoir des activités de proximité (école primaire, épicerie, etc.).

CORRIDOR URBAIN DESSERVI PAR LE RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

Un corridor urbain désigne une bande de territoire qui s'étend à 800 mètres de part et d'autre d'une voie primaire ou secondaire, reliant des centralités et diverses concentrations résidentielles et d'activités, aptes à supporter un réseau structurant de transport en commun.

Un réseau de transport en commun est dit structurant lorsqu'il offre une desserte à haut niveau de service; en tout temps; à fréquence élevée; vers une multitude de destinations; et qu'il assure les déplacements d'une part significative de la population.

Sources: Vivre en Ville, 2013c et 2014a.

Un outil de dialogue entre les décideurs, les professionnels et la population

Puisqu'il cherche à illustrer, à l'aide des formes et des activités, le devenir souhaitable de la ville pour la collectivité, le projet urbanistique se veut un outil de dialogue pour les différents intervenants concernés par l'aménagement du territoire: d'une part, les décideurs et la population; d'autre part, les professionnels municipaux et les acteurs de la mise en œuvre, dont les promoteurs immobiliers.

En confrontant le projet urbanistique aux attentes des acteurs, on s'assure que les impératifs et les préoccupations des citoyens, des entreprises, des travailleurs, des étudiants, des visiteurs et de la municipalité ont été bien compris, puis convenablement interprétés lors de sa conception. L'adhésion des différents acteurs en présence est essentielle à l'acceptabilité du projet. Il est compréhensible que ces derniers se questionnent sur les transformations envisagées et souhaitent exprimer leurs attentes, tout particulièrement lorsque les changements risquent de bouleverser leur cadre, leur milieu, leur mode et leur qualité de vie. Un projet rassembleur subira peu d'opposition, verra le jour plus rapidement, et sera rapidement approprié par le milieu.

Mettre au jeu, confronter, questionner, remanier et confronter le projet urbanistique est un exercice itératif certes exigeant, mais nécessaire pour garantir que sa réussite et, ultimement, celle de sa mise en œuvre grâce à la participation de tous.

Une occasion de concilier les intentions municipales aux besoins et aspirations de la population

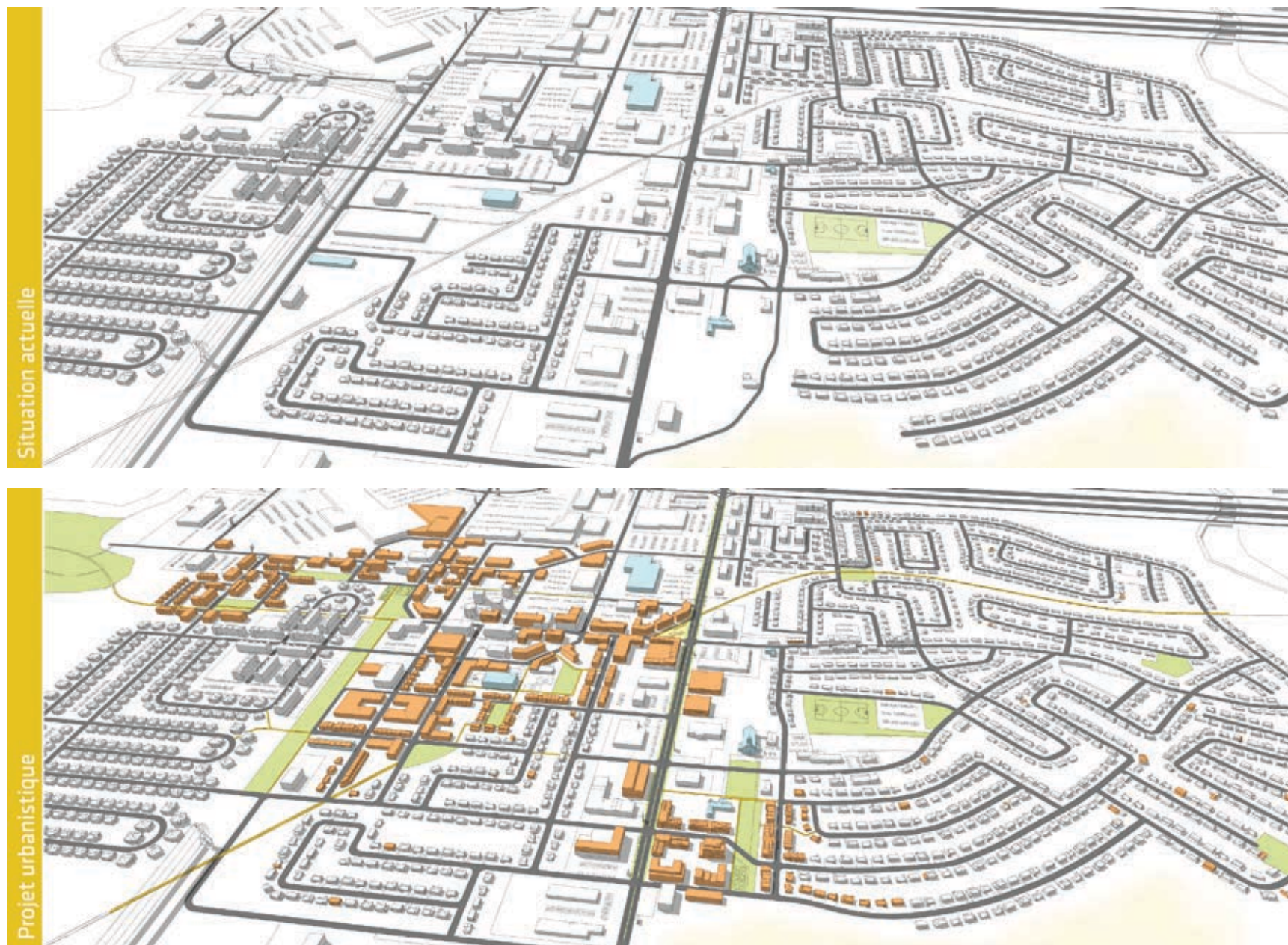
L'expertise citoyenne, ou ce savoir d'usage, réfère à une connaissance concrète du territoire, de ses qualités, et des problèmes qui y sont vécus. Sonder les besoins de la population, des groupes d'intérêt et des gens d'affaires impliqués dans un quartier permet de tirer profit de leur connaissance du milieu et d'approfondir la réflexion sur ses contraintes et ses potentiels de transformation (Lefranc, 2013).

Faire appel à cette expertise au fur et à mesure de la conception du projet urbanistique est une façon d'identifier les appréhensions, les attentes et les aspirations individuelles et collectives en ce qui a trait aux développements à venir, et de les considérer à leur juste valeur. Il sera ensuite possible et beaucoup plus facile pour les autorités municipales, sur la base dudit projet :

- d'évaluer si les propositions d'interventions qui lui sont soumises par les promoteurs sont à la hauteur des attentes de la collectivité;
- d'identifier de quelles manières elles contribueront à améliorer la qualité de vie dans le milieu visé;
- et d'en informer la population, à titre d'activité de suivi du projet.

La participation citoyenne ne doit cependant pas se limiter à l'élaboration de la vision du devenir de la ville, mais également se poursuivre à chacune des étapes de la mise en œuvre du projet urbanistique (cf. chapitre 4, section 4.1). Les autorités municipales s'assureront ainsi de préciser les préoccupations de la population à des échelles d'intervention plus fines, notamment celles du voisinage, de la rue et du bâtiment.

Figures 2.2.a-b UN PROJET URBANISTIQUE INCARNANT, GRÂCE AUX FORMES ET AUX ACTIVITÉS, LE DEVENIR SOUHAITABLE DES MILIEUX DE VIE POUR LA COLLECTIVITÉ



Source: Vivre en Ville.

2.3 DES INTERVENTIONS À ADAPTER AU MILIEU D'ACCUEIL

Les interventions de reconstruction de la ville sur elle-même, mises en œuvre dans un milieu donné, doivent répondre aux spécificités de ce milieu d'accueil et être compatibles avec ses besoins. Cependant, le territoire urbanisé à consolider et à requalifier est composé d'une diversité de milieux qui dépendent les uns des autres. Ceux-ci ne peuvent donc pas être conçus ni requalifiés isolément, puisqu'ils ont chacun un rôle à jouer au sein de la municipalité.

Le projet urbanistique doit veiller à la mise en relation et au maillage des différents milieux de la ville, en facilitant les déplacements de l'un à l'autre et en misant sur la complémentarité de leurs activités. Leur tissu urbain doit autant que possible être interconnecté, à l'exception de quelques ensembles spécialisés regroupant les activités incompatibles avec les milieux de vie. Au final, ces milieux doivent en venir à composer une ville finement articulée aux centralités et aux corridors urbains desservis par le réseau structurant de transport en commun du territoire.

Ces milieux sont ici présentés en quatre grands types, qui se distinguent par leur forme et leur rôle :

Milieu 1

LES CENTRALITÉS AVÉRÉES ET EN DEVENIR

Milieu 2

LES MILIEUX RÉSIDENTIELS

Milieu 3

LES MILIEUX SPÉCIALISÉS

Milieu 4

LES MILIEUX NATURELS ET AGRICOLES

Tableau 2.3.a LE RÔLE ET LA FORME DE CHAQUE MILIEU INFLUENT LES MODALITÉS D'INTERVENTION DANS LA VILLE EXISTANTE

MILIEU 1 CENTRALITÉS AVÉRÉES ET EN DEVENIR	MILIEU 2 MILIEUX RÉSIDENTIELS	MILIEU 3 MILIEUX SPÉCIALISÉS	MILIEU 4 MILIEUX NATURELS ET AGRICOLES
Définition / Rôle Une centralité désigne une concentration d'activités ayant un pouvoir structurant sur un territoire plus large. De par la concentration d'activités qu'on y trouve, elle a le potentiel d'attirer une diversité d'usagers, sur une large amplitude horaire et pour différents motifs (emploi, loisir, éducation, magasinage, etc.).	Définition / Rôle Les milieux résidentiels sont composés principalement d'habitations et forment des ensembles bâtis relativement homogènes.	Définition / Rôle Les ensembles spécialisés sont des regroupements de bâtiments accueillant uniquement ou très majoritairement des activités commerciales, industrielles ou des bureaux. De par la concentration d'activités qu'on y retrouve, ces ensembles forment souvent des pôles d'emploi d'importance.	Définition / Rôle Les milieux naturels et agricoles composent les territoires non urbanisés. Ces derniers peuvent être aménagés ou exploités, mais se caractérisent par une faible densité d'occupation du territoire. Ces milieux sont multifonctionnels, d'où leur richesse: ils jouent autant un rôle écologique qu'économique et identitaire.
Forme urbaine / Activités ■ Concentration de commerces et d'équipements qui peut inclure, pour les centralités d'agglomération, des équipements publics d'envergure (p. ex. hôpital) ainsi que des institutions et des bureaux d'importance (p. ex. siège social) ■ Espaces publics dans les centralités plus anciennes ■ Aires de stationnement dans les centralités plus récentes	Forme urbaine / Activités ■ Milieu monofonctionnel ■ Habitations isolées et regroupées généralement par types: maisons individuelles, jumelées, plex et conciergeries ■ L'espace privé prédomine	Forme urbaine / Activités ■ Milieu monofonctionnel ■ Bâtiments isolés de grande superficie et de faible hauteur ■ Forme urbaine issue d'une logique interne (p. ex. desserte ferroviaire, camionnage, etc.), en rupture avec son contexte ■ Vastes aires de stationnement, de débarcadère et de livraison	Forme urbaine / Activités ■ Activités agricoles et récréotouristiques Formes très diversifiées, dont : ■ de vastes étendues continues, entre les villes ■ des corridors verts, une trame verte ■ des îlots déstructurés
Sous-types de milieux ■ Centralités d'agglomération ■ Rues commerciales traditionnelles ■ Noyaux civiques ou paroissiaux ■ <i>Strips</i> commerciales ■ Intersections commerciales	Sous-types de milieux ■ Habitations éparses ■ Habitations pavillonnaires ■ Habitations à paliers ■ Habitations mitoyennes	Sous-types de milieux ■ Centres commerciaux ■ Grandes surfaces commerciales ■ Mégacentres commerciaux ■ Parcs d'affaires ■ Campus institutionnels ■ Parcs industriels et technologiques	Sous-types de milieux ■ Zones de production agricole ■ Zones riveraines ■ Forêts et boisés ■ Milieux humides

Source : Vivre en Ville.

Figure 2.3.a UNE DIVERSITÉ DE MILIEUX À CONSOLIDER ET À REQUALIFIER



Le territoire urbanisé est composé de milieux qui se jouxtent sans nécessairement former un tout connecté et cohérent. Consolider et requalifier ce territoire nécessite une approche globale, qui se décline en une multiplicité de projets à l'échelle de chacun des milieux qui le composent : les centralités avérées et en devenir, les milieux résidentiels, les milieux spécialisés et les milieux naturels et agricoles.

ACTIVITÉS

Commerces Habitations Institutions Bureaux Industries

TYPES DE MILIEUX

Centralités avérées et en devenir Milieux résidentiels Milieux spécialisés Milieux naturels et agricoles



MILIEU 1 CENTRALITÉS AVÉRÉES ET EN DEVENIR

DÉFINITION ET CARACTÈRE

Des lieux structurants aux différentes échelles

Une centralité désigne un secteur défini dans lequel on retrouve une diversité d'activités et une intensité d'usages ayant un pouvoir structurant sur un territoire plus large. De par ses caractéristiques, elle constitue une destination d'importance qui doit être facile d'accès pour tous les usagers, tous modes de transport confondus.

Les centralités peuvent prendre une diversité de formes et, selon leur localisation et les activités qu'elles accueillent, rayonner à l'échelle :

- d'une ville, voire d'un ensemble de villes voisines et de leur région, comme le font les centralités d'agglomération ;
- d'un village, d'un quartier ou d'un voisinage, comme le font les centralités locales que sont, par exemple, les rues commerciales traditionnelles et les noyaux civiques ou paroissiaux.

Des centralités avérées ou en devenir

Les centralités avérées correspondent à cette définition idéale, formant un milieu de vie animé, attirant une diversité d'usagers à tout moment et accueillant une variété d'usages : emploi, étude, magasinage, loisir, etc. De ce fait, une centralité ne désigne pas une simple concentration d'activités. Ainsi, bien que les milieux spécialisés, comme les centres d'affaires et les mégacentres, puissent former des zones d'activités importantes et des « pôles » d'un point de vue économique ou culturel, ils ne constituent pas des centralités *ipso facto*.

En réalité, peu de concentrations d'activités forment aujourd'hui des centralités avérées fortes et structurantes. Si nombre d'entre elles ont pu jouer ce rôle par le passé, la relocalisation et la dispersion des activités sur le territoire en ont dilué l'attractivité. Généralement, les centralités avérées telles qu'on les retrouve aujourd'hui présentent :

- une concentration d'activités minimalement diversifiées, incluant des commerces et des bureaux, des équipements publics et des établissements institutionnels ;
- des résidences à proximité ou à l'intérieur même de leur aire d'influence ;
- dans les centralités plus anciennes, des espaces publics plus ou moins structurants ;
- dans les centralités plus récentes, de vastes espaces de stationnement en façade avant.

Les centralités en devenir désignent des concentrations d'activités qui, sans former des centralités à proprement parler, présentent des atouts favorables à leur renforcement, leur attractivité et leur rayonnement. Il peut s'agir, par exemple, d'une accessibilité ou d'une situation avantageuse, le long d'un corridor urbain desservi par le réseau structurant de transport en commun ou au cœur d'un bassin d'usagers. Les *strips* et les intersections commerciales en milieu résidentiel constituent des centralités potentielles, ou « en devenir ».

Figures 2.3.b-d DES CENTRALITÉS
À CONSOLIDER



Source : Vivre en Ville.

LES TRANSFORMATIONS NÉCESSAIRES

Des centralités qui ne parviennent pas toujours à jouer leur rôle

Que ce soit en raison de leur forme urbaine ou de la faible diversité des activités qu'elles accueillent, certaines concentrations d'activités peinent à jouer un rôle structurant dans leur milieu. Ce rôle peut être renforcé par une opération de consolidation ou de requalification urbaine qui aura elle-même un effet d'entraînement sur les secteurs environnants.

D'une part, les attributs qui réduisent l'attractivité et la compétitivité de certaines centralités devront être modérés par des interventions visant à corriger :

- une forme urbaine distendue, laissant souvent trop de place à l'automobile et dont le cadre bâti participe peu à la structuration du lieu ;
- un manque d'espaces publics fédérateurs ;
- un manque de continuité et de connexions physiques avec les milieux adjacents, ce qui réduit l'accessibilité vers et dans la centralité ;
- une offre commerciale et de services peu diversifiée, n'ayant pas le pouvoir d'attirer une population à différents moments de la journée et de l'année, pour des motifs variés ;
- une densité résidentielle trop faible, ne permettant pas de soutenir l'offre commerciale et de services à l'échelle locale.

D'autre part, la multiplication des milieux spécialisés entre en concurrence avec les centralités et dilue leur pouvoir structurant. Dans les dernières décennies, l'éparpillement des activités a grandement nui à leur vitalité. La formation de ces nouveaux « pôles » s'est rarement produite en augmentant le nombre de commerces ou d'équipements d'une municipalité, mais bien en les déplaçant au détriment des centralités existantes. Le renforcement des centralités commence donc par la décision de cesser de créer de nouvelles concentrations d'activités.

Quelles centralités cibler en priorité ?

La requalification des centres-villes en dévitalisation devrait constituer une première étape dans un projet de consolidation à l'échelle d'une agglomération. Leur renforcement peut insuffler des transformations qui, bien au-delà de leur propre périmètre, peuvent s'étendre le long des corridors urbains desservis par le réseau structurant de transport en commun, du centre vers la banlieue (Vivre en Ville, 2014a).

La consolidation des centralités locales peut, quant à elle, permettre de restructurer un corridor d'urbanisation (par une centralité de ville) ou une de ses parties (par une centralité de quartier), et stimuler la transformation des voisinages qui les composent. S'attarder à ce niveau de centralité est un moyen d'améliorer la qualité d'un milieu de vie et donc le quotidien des résidents. À cette échelle, la rue commerciale traditionnelle, le noyau civique ou paroissial et la *strip* commerciale constituent des opportunités uniques de reconstruction, particulièrement lorsqu'ils possèdent :

- une localisation centrale, au cœur d'un milieu de vie et d'un bassin d'usagers éventuels ;
- une concentration de commerces, de services et d'équipements performants ;
- une accessibilité par différents modes de transport.

ENJEUX DE MISE EN ŒUVRE

Concilier les enjeux d'agglomération et de quartier

Une centralité n'est pas qu'une simple concentration d'activités ; elle est le lieu d'animation d'une collectivité et elle porte une valeur symbolique et utilitaire qui lui est propre. Son caractère relève de sa situation au sein de l'agglomération, de son rayonnement, des activités qu'elle accueille et de ses dimensions esthétiques, expérientielles et identitaires.

Les centralités d'agglomération sont aussi des milieux de vie

Les centralités d'agglomération sont des destinations d'importance du territoire. En parallèle, elles constituent le cadre de vie de travailleurs et de résidents, pour qui ce milieu joue également le rôle de centralité locale. L'articulation entre ces deux vocations doit être prise en compte dans tout projet de consolidation ou de requalification.

À chaque centralité son identité et sa vocation

Considérant le double rôle qu'ont à jouer les centralités d'agglomération, elles gagnent à être complémentaires, sans quoi la consolidation de l'une pourrait nuire à l'autre. La transformation des centralités doit miser sur leurs particularités. Alors qu'elles doivent constituer un milieu de vie complet à l'échelle locale, elles peuvent malgré tout se démarquer les unes des autres par une identité qui leur est propre. Toutes les centralités ne sont pas vouées à jouer le même rôle : leur vocation peut varier en fonction de leur contexte et favoriser, s'il y a lieu, des synergies en formant, par exemple, un pôle culturel, académique, etc. Localement, chaque centralité répond aux besoins de son milieu, alors qu'à l'échelle de l'agglomération, ou d'un corridor d'urbanisation, elles se complètent sans se concurrencer les unes les autres.



MILIEU 2 LES MILIEUX RÉSIDENTIELS

DÉFINITION ET CARACTÈRE

Des cadres de vie aux potentialités multiples

Les milieux résidentiels s'étendent sur tout le territoire, des centres urbains jusqu'aux milieux ruraux. Dans les quartiers anciens ou traditionnels, les secteurs résidentiels se mêlent davantage avec les centralités, alors que dans les quartiers plus récents, ils forment de vastes étendues monofonctionnelles. Dans ce dernier cas, ils sont parfois juxtaposés à des centralités ou à des zones spécialisées, mais n'ont généralement que peu ou pas de connexions avec elles.

Le type de tissu urbain (caractérisé par le réseau viaire, le découpage des îlots et le parcellaire, ainsi que par l'implantation, le gabarit et la volumétrie des bâtiments) varie grandement selon l'époque de construction du milieu résidentiel.

Sur la base des types bâtis et des densités d'occupation, les milieux résidentiels peuvent être classés en ensembles d'habitations de quatre types :

- éparées, comme dans les milieux composés de maisons individuelles implantées sur de vastes parcelles (moins de 8 log./ha) ;

- pavillonnaires, comme dans les milieux composés de maisons individuelles, isolées ou jumelées, implantées sur des parcelles étroites (entre 8 et 15 log./ha) ;
- à paliers, comme dans les milieux composés d'immeubles à logements multiples isolés de type plex et de conciergeries (entre 15 et 30 log./ha) ;
- mitoyennes, comme dans les milieux composés d'immeubles à logements multiples en rangée, majoritairement formés de plex (plus de 30 log./ha).

Dans ces milieux, les interventions de consolidation et de requalification urbaines doivent s'adapter au contexte et à l'échelle des bâtiments qui les composent. Chacun de ces milieux présente des opportunités et pose des défis distincts, autant en ce qui concerne sa forme que sa population. On peut supposer, par exemple, que des interventions qui prennent place dans un milieu où la variété et la diversité sont courantes, comme dans les quartiers de plex, susciteront peu d'opposition de la part des résidents, alors que les transformations dans des milieux plus homogènes, comme les quartiers de maisons individuelles, ne passeront pas inaperçues.

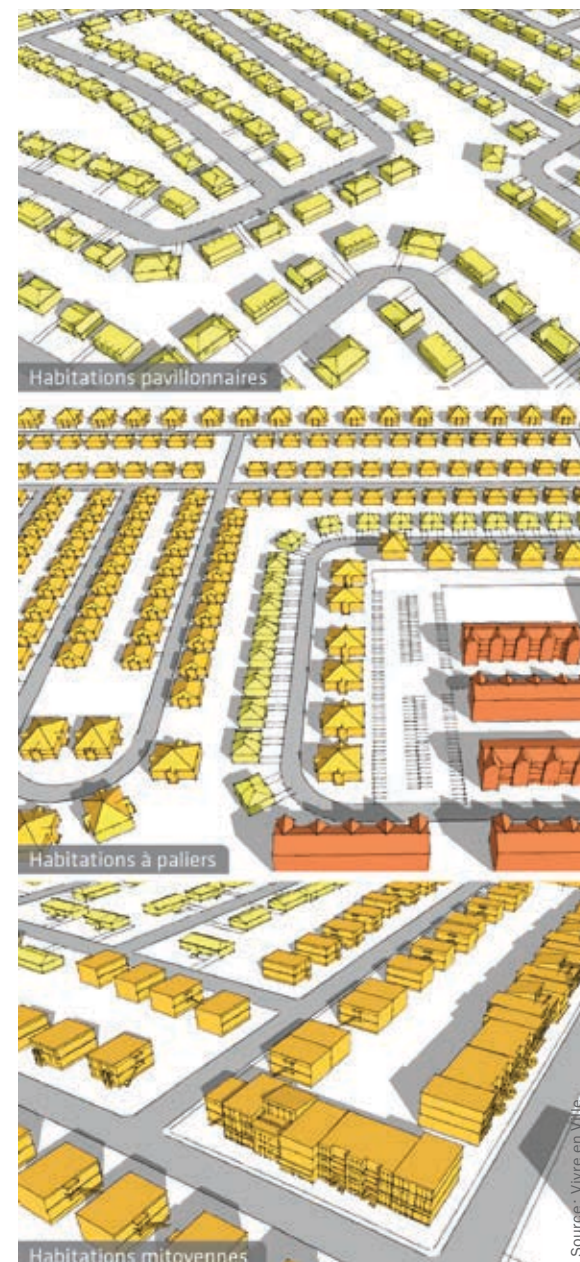
UN MILIEU RÉSIDENTIEL FAVORABLE AU TRANSPORT EN COMMUN

Les quartiers résidentiels dont la forme est favorable au transport en commun répondent à certaines caractéristiques qui en facilitent la desserte :

- une densité résidentielle brute suffisante pour assurer l'achalandage (au moins 40 log./ha) ;
- une trame de rues hiérarchisée pour les déplacements véhiculaires et un tissu urbain perméable aux déplacements actifs ;
- une desserte qui traverse le quartier plutôt que de le contourner.

Source : Vivre en Ville.

Figures 2.3.e-g DES MILIEUX HOMOGÈNES À COMPLÉTER



Source : Vivre en Ville.

LES TRANSFORMATIONS NÉCESSAIRES

De banlieue-dortoir à milieu de vie

Les quartiers à vocation exclusivement résidentielle sont fortement dépendants des centralités et des milieux spécialisés où se trouvent les commerces, les services et les emplois. Leur transformation vise notamment à y amener de nouvelles activités et à faciliter les déplacements et interactions avec les milieux voisins, réduisant alors cette dépendance et, conséquemment, la nécessité pour les résidents de se déplacer sur de longues distances pour satisfaire leurs besoins quotidiens.

Pour faire de ces banlieues-dortoirs des milieux de vie complets, la transformation doit s'attarder à plusieurs caractéristiques problématiques :

- leur faible densité, peu rentable sur le plan des infrastructures, du transport en commun et d'une offre commerciale et de services;
- une absence ou un manque conséquent de commerces de proximité, d'équipements et d'espaces publics;
- une trame urbaine peu perméable, allongeant les distances à parcourir;
- un tissu urbain souvent marqué par des ruptures et des discontinuités;
- les nuisances aux déplacements actifs, dont les grandes distances à parcourir, l'absence d'aménagements spécifiques, les trames discontinues et les obstacles physiques.

Prioriser la consolidation et la requalification des banlieues compactes et d'après-guerre

Bien que plusieurs milieux résidentiels méritent d'être consolidés ou requalifiés, tous ne présentent pas les caractéristiques nécessaires pour soutenir une telle transformation. La consolidation et la requalification urbaines s'accompagnent souvent d'une densification, et cela est d'autant plus vrai dans le cas des milieux résidentiels. L'ajout de

logements permet d'apporter une masse critique de résidents qui pourra soutenir plus de commerces et rentabiliser les infrastructures et les services.

Les milieux résidentiels offrant le meilleur potentiel de transformation sont ceux :

- dont la localisation est adjacente à une centralité ou à un corridor urbain desservi par le réseau structurant de transport en commun;
- déjà desservis par le transport en commun et dont la densification n'induirait pas un dépassement de la capacité routière et de stationnement;
- où les changements sociodémographiques demandent une nouvelle offre résidentielle et de services.

En grande majorité, les quartiers résidentiels qui répondent à ces caractéristiques sont ceux construits avant les années 1990, notamment les milieux résidentiels mitoyens et à paliers de la première moitié du 20^e siècle et les banlieues pavillonnaires de l'après-guerre.

ENJEUX DE MISE EN ŒUVRE

Changer les milieux sans bouleverser les modes de vie

Les milieux résidentiels sont ceux dont la transformation est la plus délicate. Il s'agit de milieux sensibles, porteurs d'une grande valeur sentimentale; chaque quartier est l'expression d'une certaine qualité d'habiter, qui correspond aux valeurs communes des résidents d'un quartier, qui y demeurent parfois depuis plus de soixante ans. Dans ces circonstances, il est facile de comprendre que bon nombre de résidents aient développé un fort sentiment d'appartenance à leur quartier. Si plusieurs se battent pour le maintien de leur caractère, voire leur conservation intégrale, c'est qu'ils y voient le reflet de leurs valeurs individuelles et collectives.

Intervenir dans ces milieux nécessite un travail de concertation entre décideurs, promoteurs et résidents actuels, voire futurs. Les transformations souhaitées doivent s'inscrire dans le cadre d'un projet urbanistique cohérent, où les interventions s'effectueraient là où elles s'avèreraient les plus structurantes pour le milieu, tout en s'assurant de préserver ce qui, dans le quartier, mérite de l'être.

Consolider, donc densifier, pour soutenir l'amélioration des milieux de vie

La consolidation par la densification n'est pas une fin en soi, mais bien un moyen d'atteindre de nouveaux standards de qualité de vie; elle est un projet d'intérêt général. Si pour chaque individu elle a peu de sens, il en est autrement à l'échelle du quartier où elle permet de poser les bases de l'éclosion de milieux de vie complets, agréables et viables. De fait, le « pas dans ma cour » peut être tempéré en rassurant la population en place sur le fait que la transformation d'un quartier s'inscrit bel et bien dans une vision d'ensemble élaborée en réponse à une problématique collective (le projet urbanistique). Sans cette vision, la densification risque plutôt d'être perçue comme le résultat direct de la spéculation foncière et des pressions exercées par les promoteurs.

L'homogénéité de certains milieux résidentiels peut laisser place à une plus grande variété de types bâtis et conséquemment d'activités, et à une mixité sociale et intergénérationnelle. En parallèle, cette diversification doit s'accompagner d'améliorations locales aux espaces publics, aux rues et autres espaces ouverts. Ces transformations doivent apporter des bénéfices concrets et visibles, et participer à l'amélioration de la qualité de vie.

Les opérations de consolidation urbaine peuvent s'échelonner sur une longue période, favorisant alors des formes qui s'intègrent dans le cadre bâti existant et une transformation progressive du milieu.



MILIEU 3 LES MILIEUX SPÉCIALISÉS

DÉFINITION ET CARACTÈRE

Des sous-ensembles monofonctionnels isolés de leur contexte

Les milieux spécialisés sont des concentrations d'activités remplissant une fonction unique, que celle-ci soit institutionnelle, commerciale, de bureau ou industrielle. Généralement situés en milieu suburbain et aux abords d'une voie de transit majeure, ils se distinguent des centralités non seulement par leur caractère monofonctionnel, mais aussi eu égard à leur forme urbaine :

- composée majoritairement de bâtiments isolés de très grande superficie et de faible hauteur ;
- issue d'une logique interne et en rupture avec les milieux environnants, tant en ce qui a trait à la voirie qu'au parcellaire ;
- laissant une grande place à l'automobile, sous forme de stationnements, ainsi que de larges espaces dédiés à la livraison, voire à l'entreposage de marchandises.

En fonction des activités qu'on y retrouve et du mode d'organisation de ces dernières, les milieux spécialisés prennent diverses formes :

- les centres commerciaux, rayonnant à diverses échelles allant du quartier à la région ;
- les grandes surfaces commerciales, généralement regroupées ;
- les mégacentres commerciaux ;
- les parcs d'affaires ;
- les campus institutionnels (hospitaliers, universitaires, collégiaux) ;
- les parcs industriels et technologiques.

Des destinations d'importance à requalifier

De par la concentration d'activités qu'on y trouve, ces ensembles forment souvent des destinations commerciales et de services, ainsi que des pôles d'emploi d'importance. Leur rayonnement, qui peut s'étendre à l'échelle de la région, attire une clientèle et des employés qui parcourent souvent de très longues distances pour fréquenter les établissements qu'on y trouve.

Bien que ces milieux présentent de grandes opportunités de requalification, leur localisation entraîne des défis importants de planification quant à leur arrimage aux tissus environnants. Leur participation à la reconstruction de la ville dépend du travail réalisé pour contrecarrer leur éloignement ou leur enclavement, et pallier les lacunes de leur desserte par le réseau structurant de transport en commun et les réseaux supportant les déplacements actifs.

Figures 2.3.h-j DES ESPACES OUVERTS
À MIEUX METTRE À PROFIT



LES TRANSFORMATIONS NÉCESSAIRES

Un projet global de requalification

L'objectif des interventions sur les milieux spécialisés diffère selon le contexte :

- pour certains milieux, il s'agira de confirmer leur rôle, c'est-à-dire de concentrer les activités incompatibles avec les milieux de vie ;
- pour d'autres, il s'agira d'en faire de nouveaux quartiers complets maillés au reste de la ville. Leur transformation misera alors sur leur caractère attractif, en termes d'activités et d'emplois, pour en faire de nouvelles centralités supportant des activités diversifiées et accessibles par une diversité de modes de transport.

Si leur forme distendue présente des opportunités majeures de consolidation, seuls les milieux spécialisés les mieux localisés peuvent être requalifiés en centralités, avec succès. Il s'agit de ceux :

- ayant été « englobés » par l'urbanisation et n'occupant donc pas une localisation excentrée ;
- dont la localisation et la vocation peuvent être complémentaires à celle des centralités existantes, permettant de renforcer leur dynamisme respectif ;
- déjà desservis en transport en commun, ou en voie de l'être ;
- qui pourraient être le plus facilement reconnectés aux milieux environnants, par un travail sur la trame urbaine.

Cette ambition appelle des changements majeurs, tant dans les vocations que dans les formes urbaines. Dans le cas des milieux spécialisés, la consolidation seule n'est pas suffisante. Leur requalification suppose de repenser ces sous-ensembles, initialement conçus comme des morceaux de ville indépendants et avec une visée purement économique, dans leurs fondements mêmes.

DÉFIS DE LA MISE EN ŒUVRE

Requalifier sans compromettre la vitalité des centralités existantes

La requalification d'un milieu spécialisé peut avoir un fort impact sur la consolidation de l'ensemble d'une municipalité en générant une centralité structurante et vivante à partir d'un site initialement déstructurant et, dans plusieurs cas, dévitalisé ou en perte de vitesse.

Tout cela doit cependant tenir compte des centralités existantes et de leurs rôles complémentaires. En effet, qu'ils soient excentrés ou non, les milieux spécialisés constituent souvent des concentrations d'activités économiques et d'emplois aussi achalandées que les centralités voisines, voire parfois davantage. Leur influence sur la viabilité commerciale de ces centralités, qui sont habituellement plus denses, plus compactes et soumises à davantage de contraintes quant à leur croissance, est donc importante. Leur requalification peut ainsi être une opération risquée, en particulier pour les municipalités de taille modeste. Elle ne devrait donc se faire que dans le cadre d'un projet urbanistique global, prévoyant en priorité le renforcement des centralités, et tenant compte du potentiel de croissance économique et démographique.

Les acteurs privés, joueurs clés de la requalification

Les enjeux liés à la transformation des milieux spécialisés ont peu à voir avec les besoins de la population et du « pas dans ma cour », mais bien avec des enjeux de vitalité économique et de retour sur l'investissement.

Les terrains à requalifier appartiennent en grande majorité, si ce n'est exclusivement, à des acteurs privés. La transformation des milieux spécialisés dépend de leur adhésion au plan de redéveloppement de la municipalité et de la possibilité de rentabiliser les interventions nécessaires à la requalification. Les municipalités doivent être en mesure d'amener les acteurs privés à participer à l'effort de requalification et d'encadrer les interventions à venir à l'aide de différents outils de planification, réglementaires et d'incitatifs à la construction (Dunham-Jones et Williamson, 2009).

CONCENTRER LES ACTIVITÉS INCOMPATIBLES AVEC LES MILIEUX DE VIE

Il convient de distinguer deux formes de milieux spécialisés : ceux qui sont simplement issus d'une planification monofonctionnelle et ceux visant à regrouper des activités incompatibles avec les milieux de vie. Étant donné leurs vocations distinctes, ces milieux doivent être traités différemment (cf. chapitre 4, section 4.2, étape 1).

En raison des nuisances qu'elles génèrent (bruit, camionnage, pollution, risque d'explosion, etc.) certaines activités doivent être tenues à l'écart des milieux habités. Leur regroupement dans des milieux spécialisés est pertinent et nécessaire. Toutefois, bon nombre de milieux spécialisés sont composés d'activités qui pourraient facilement être relocalisées dans des centralités en faveur de leur renforcement : des commerces, des bureaux, des services publics et des établissements d'enseignement. Cette dernière forme de concentrations d'activités est à proscrire puisqu'elle entre en compétition avec les centralités.

Source : Vivre en Ville, 2013c.



MILIEU 4 LES MILIEUX NATURELS ET AGRICOLES

DÉFINITION ET CARACTÈRE

Des espaces verts au service de la qualité de vie et de l'environnement urbain

Les milieux naturels et agricoles composent les territoires non urbanisés. Ces derniers peuvent être aménagés ou exploités, mais se caractérisent avant tout par une faible densité d'occupation du territoire. Ils peuvent prendre la forme de vastes étendues continues, entre les villes et autour de celles-ci, mais aussi s'y insérer sous la forme de corridors verts ou forestiers, ou d'enclaves agricoles ou naturelles.

Par exemple, ils peuvent être constitués :

- des zones agricoles ;
- des zones riveraines ou littorales ;
- des forêts et boisés ;
- des milieux humides.

Des milieux multifonctionnels à préserver

La richesse des espaces naturels et agricoles réside dans leur caractère multifonctionnel. D'un point de vue écologique, ils constituent des écosystèmes et maintiennent la biodiversité, en plus de rendre de nombreux services à la population. Entre autres, ils participent à la régulation du climat et à la qualité de l'air et de l'eau, ainsi qu'à la mitigation des risques d'inondation (Groupe AGÉCO, 2013 ; Ouranos, 2013).

D'un point de vue économique, ces milieux peuvent accueillir des activités agricoles, incluant l'exploitation forestière, ainsi que des activités de loisir et de plein air qui peuvent jouer un rôle d'importance dans l'économie d'une municipalité ou d'une région.

Enfin, les milieux naturels et agricoles peuvent avoir une forte connotation patrimoniale et identitaire liée à des paysages exceptionnels ou au sentiment d'appartenance d'une population à ces milieux (France. Agglomération de Bayonne et du sud des Landes, 2013).

Figures 2.3.k-l DES INTERFACES À REPENSER



Source: Vivre en Ville

LES TRANSFORMATIONS NÉCESSAIRES

Valoriser et donner accès aux milieux naturels et agricoles

Si les milieux naturels et agricoles ne constituent pas une opportunité de reconstruction de la ville sur elle-même, ils font toutefois partie des milieux de vie complets à l'échelle de la ville ou de la région : tous les quartiers ne comportent pas de tels milieux, mais une agglomération, elle, en compte plusieurs qu'elle doit chercher à conserver.

En plus des parcs urbains, les espaces naturels au cœur ou en bordure des milieux urbanisés peuvent contribuer à la santé et au bien-être général des résidents (White et collab., 2013). De leur côté, les milieux agricoles en périphérie et à l'intérieur de la ville peuvent être mis à profit par l'économie locale et participer à la promotion et à une meilleure accessibilité des aliments frais et locaux pour les citoyens.

Les espaces naturels d'intérêt et les terres agricoles de première qualité sont irremplaçables : il sera toujours plus facile de les protéger que de compenser leur perte. Leur valorisation passe par leur protection, mais également par leur mise en réseau et, dans certains cas, par l'accroissement de leur accessibilité pour la population.

La transformation des milieux enclavés

Il est assez facile de concevoir qu'il faille protéger des espaces naturels et agricoles autour des villes, menacés par la croissance et l'étalement urbain. Mais qu'en est-il de ceux qui ont déjà été englobés par l'urbanisation ? S'il s'agit d'espaces enclavés, constituant des limites ou des fractures qui nuisent à la mise en relation des milieux adjacents, leur requalification pourrait être souhaitable. Ce pourrait être le cas, par exemple, d'un boisé séparant un quartier résidentiel d'une centralité.

La proximité entre un espace naturel ou agricole et un milieu habité peut aussi être un atout à exploiter dans le cadre de la reconstruction de la ville sur elle-même, en accroissant leur accessibilité et leur appropriation par les résidents. Leur transformation passe d'abord par leur reconnexion aux milieux adjacents, donc par leur ouverture au public puis, s'il est nécessaire, par leur réaménagement. Dans quelques cas particuliers, leur urbanisation pourrait même être privilégiée.

Dans ce cas de figure, le boisé mentionné précédemment pourrait être requalifié de façon à ce que des sentiers le traversent, reliant un quartier résidentiel à la centralité qui le dessert, et des petits espaces publics pourraient être aménagés à ses abords, de façon à le décloisonner. Ce pourrait également être le cas d'une terre agricole isolée, dans un milieu urbanisé, dont la vocation primaire pourrait être conservée en l'adaptant toutefois à son nouveau contexte. Il pourrait s'agir, alors, de passer d'une exploitation traditionnelle à une plus compatible avec les milieux adjacents.

La mise en réseau des espaces naturels et agricoles, au sein d'une trame verte, peut elle aussi apporter une plus-value environnementale et récréative à ces espaces en permettant la consolidation de corridors écologiques et de loisir.

ENJEUX DE MISE EN ŒUVRE

Les milieux naturels et agricoles comme composantes urbaines à part entière

Qu'ils se situent à l'intérieur ou en périphérie du territoire habité, les milieux naturels et agricoles sont trop souvent perçus comme des espaces en attente d'urbanisation. En tant que composantes urbaines, de valeur égale aux milieux bâtis ou constructibles, leur mise en valeur doit faire partie prenante des objectifs de planification urbaine.

Qu'il s'agisse de protéger ou de mettre en valeur des milieux naturels ou agricoles, les acteurs publics sont les premiers joueurs à pouvoir assurer leur pérennité. Le Gouvernement du Québec, les communautés métropolitaines, les MRC et les agglomérations, ainsi que les municipalités disposent de nombreux outils pour les préserver de l'urbanisation. En parallèle, la revalorisation des activités agricoles et des services écologiques rendus par les milieux naturels doit également être mise de l'avant : leur protection et leur mise en valeur nécessitent la reconnaissance de leur apport aux collectivités sur les plans environnemental, économique et social.

Repenser l'interface nature-urbanité

L'étalement urbain, et par conséquent l'empiètement sur les milieux naturels et agricoles, est un choix paradoxal : en voulant se rapprocher de la nature et de la campagne, les nouveaux résidents participent à leur destruction. Cet attrait pour « la nature » à proximité des lieux de résidence ajoute à la pertinence de préserver ces milieux et de travailler à leur intégration avec les quartiers voisins, par un travail plus fin sur l'interface nature-urbanité. En effet, l'urbanisation ne devrait pas tourner le dos aux milieux naturels et agricoles, mais plutôt les faire cohabiter. Dans cet ordre d'idées, il importe également de trouver le moyen le plus adéquat d'aménager cette interface en fonction du contexte et des enjeux spécifiques au milieu d'accueil et, réciproquement, d'assurer la compatibilité avec les milieux habités des activités agricoles implantées à proximité.





UNE DIVERSITÉ
D'INTERVENTIONS
POUR CONSOLIDER
ET REQUALIFIER
LES MILIEUX DE VIE

3



Source: Vivre en Ville

Une diversité d'interventions pour consolider et requalifier les milieux de vie

3

Reconstruire la ville sur elle-même est le résultat d'une combinaison d'interventions variées. L'amélioration de l'espace ouvert, les modifications aux bâtiments existants et l'insertion de bâtiments dans la trame existante représentent différentes façons de consolider et de requalifier les milieux urbanisés. Mises en œuvre avec une sensibilité pour le milieu d'accueil, de façon ponctuelle ou regroupées, ces interventions ont le potentiel de structurer et de connecter le milieu, ainsi que d'en intensifier les activités.

Trois façons d'intervenir dans la ville existante

Les interventions regroupées dans le présent chapitre offrent un aperçu de ce qui peut être fait par les municipalités, les promoteurs et les propriétaires immobiliers, afin d'initier et de prendre part à la valorisation progressive des centralités, des milieux résidentiels, spécialisés, naturels et agricoles.

La reconstruction de la ville sur elle-même est l'occasion de répondre aux besoins et aspirations des résidents, en apportant des améliorations aux espaces publics, en diversifiant le cadre bâti et en attirant de nouvelles activités au sein des milieux de vie.

Si chacune des interventions peut être mise en œuvre de façon isolée, au gré des opportunités, il convient de préciser que l'articulation de plusieurs d'entre elles, au sein d'un même milieu, aura un effet plus structurant et porteur pour le quartier, voire pour l'agglomération. Il importe, pour y parvenir, que ces interventions – qu'elles soient uniques ou groupées – s'inscrivent au sein d'un projet urbanistique d'ensemble, identifiant les paramètres que les municipalités comptent suivre pour satisfaire à la fois les préoccupations de la collectivité et les besoins individuels (cf. chapitre 2, section 2.2).

Des exemples pertinents ont été sélectionnés pour illustrer chaque intervention dans des milieux variés. Ces courtes études de cas visent à mettre en lumière les stratégies employées pour leur mise en œuvre, le rôle des acteurs impliqués, ainsi que les enjeux et retombées liés au projet.

Les interventions sont divisées en trois blocs, qui s'attardent à différentes façons d'intervenir dans la ville existante :

- 1 RÉINVENTER L'ESPACE PUBLIC ET LES INTERFACES
- 2 OPTIMISER LES BÂTIMENTS EXISTANTS
- 3 COMPLÉTER LE CADRE BÂTI

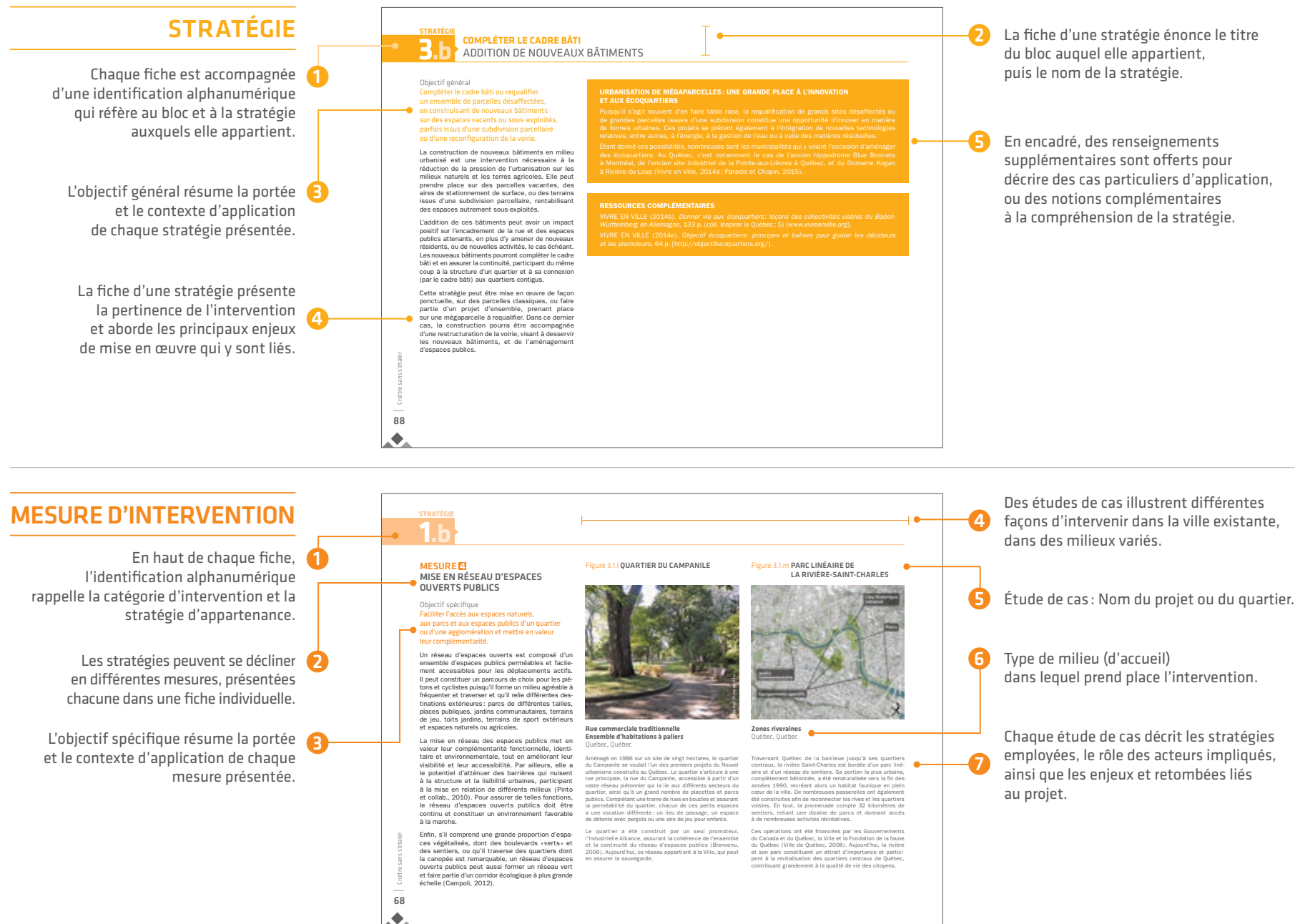
Les trois blocs regroupent, ensemble, une vingtaine d'interventions distinctes classées selon l'intensité des impacts prévus (paysagers, symboliques, socioéconomiques, etc.) et le niveau d'effort exigé pour leur mise en œuvre. Selon les besoins du milieu, une collectivité pourra juger du caractère plus ou moins prioritaire de ces diverses mesures.

Afin de faire de la consolidation et de la requalification urbaines des opérations réussies, les mesures les moins invasives, mais permettant d'atteindre le plus rapidement les cibles visées, devraient toujours être privilégiées, en particulier lorsqu'elles prennent place dans des milieux de vie établis. Par exemple, dans les tissus résidentiels et certaines centralités, la magnitude des impacts de l'intervention doit être questionnée au regard du niveau de valorisation, par la population, de l'espace à requalifier.

Figure 3.0.a **SOMMAIRE DES STRATÉGIES ET DES MESURES D'INTERVENTION**



Figure 3.0.b COMMENT LIRE LES FICHES D'INTERVENTION ?



L'espace ouvert comme élément structurant du milieu bâti

Les espaces ouverts urbains à caractère public prennent diverses formes – les parcs, les places, les rues, etc. – et jouent un rôle d'importance dans la qualité de vie qu'offre un milieu. Conçus en amont du cadre bâti, ils deviennent des éléments de structure de la ville organisant les activités urbaines, les constructions et les usages qui en découlent : déplacements, séjours, rencontres, etc.

Ces espaces assurent la perméabilité urbaine, facilitant l'accès, les échanges et les rencontres entre deux milieux de vie, de façon à assurer leur vitalité et leur dynamisme, autant sur le plan social qu'économique. Servant de support à diverses activités quotidiennes, ils ont le potentiel de stimuler le sentiment d'appartenance à un quartier et de lui attribuer un caractère distinctif et attractif.

Des espaces ouverts qui répondent aux multiples besoins des résidents

Dans un milieu de vie compact, où les espaces privés extérieurs sont limités, les espaces ouverts publics doivent être en mesure de répondre aux besoins des résidents et offrir tant des espaces de jeu, que de jardinage ou de sport, entre autres. La consolidation urbaine gagne donc à pallier la réduction des espaces extérieurs privés par leur mutualisation et leur diversification.

L'interdépendance des investissements publics et privés

L'amélioration et la création d'espaces à caractère public sont des stratégies qui peuvent initier, ou accompagner, la requalification du cadre bâti d'un milieu, et qui peuvent être bénéfiques tant pour les ménages présents que ceux à venir.

En effet, la qualité, la diversité et la distribution spatiale des espaces publics contribuent à l'attractivité d'un milieu. Le travail à effectuer sur ces espaces relève essentiellement des instances publiques, qui peuvent ainsi améliorer la qualité d'un quartier et, corollairement, attirer des investissements privés, des activités et des ménages dans le milieu, qui justifieront à leur tour l'amélioration des infrastructures et des espaces publics existants.

STRATÉGIE 1.a

PROTECTION DES MILIEUX NATURELS ET AGRICOLES

Assurer la protection et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt et des terres agricoles en périphérie et à l'intérieur des secteurs urbanisés, en tant que composantes essentielles de collectivités viables.

STRATÉGIE 1.b

PERMÉABILISATION DU MILIEU

Faciliter les déplacements des habitants et des visiteurs d'un milieu à un autre, réduire les distances de déplacement et améliorer l'accessibilité des commerces et des services, ainsi que du réseau de transport en commun.

STRATÉGIE 1.c

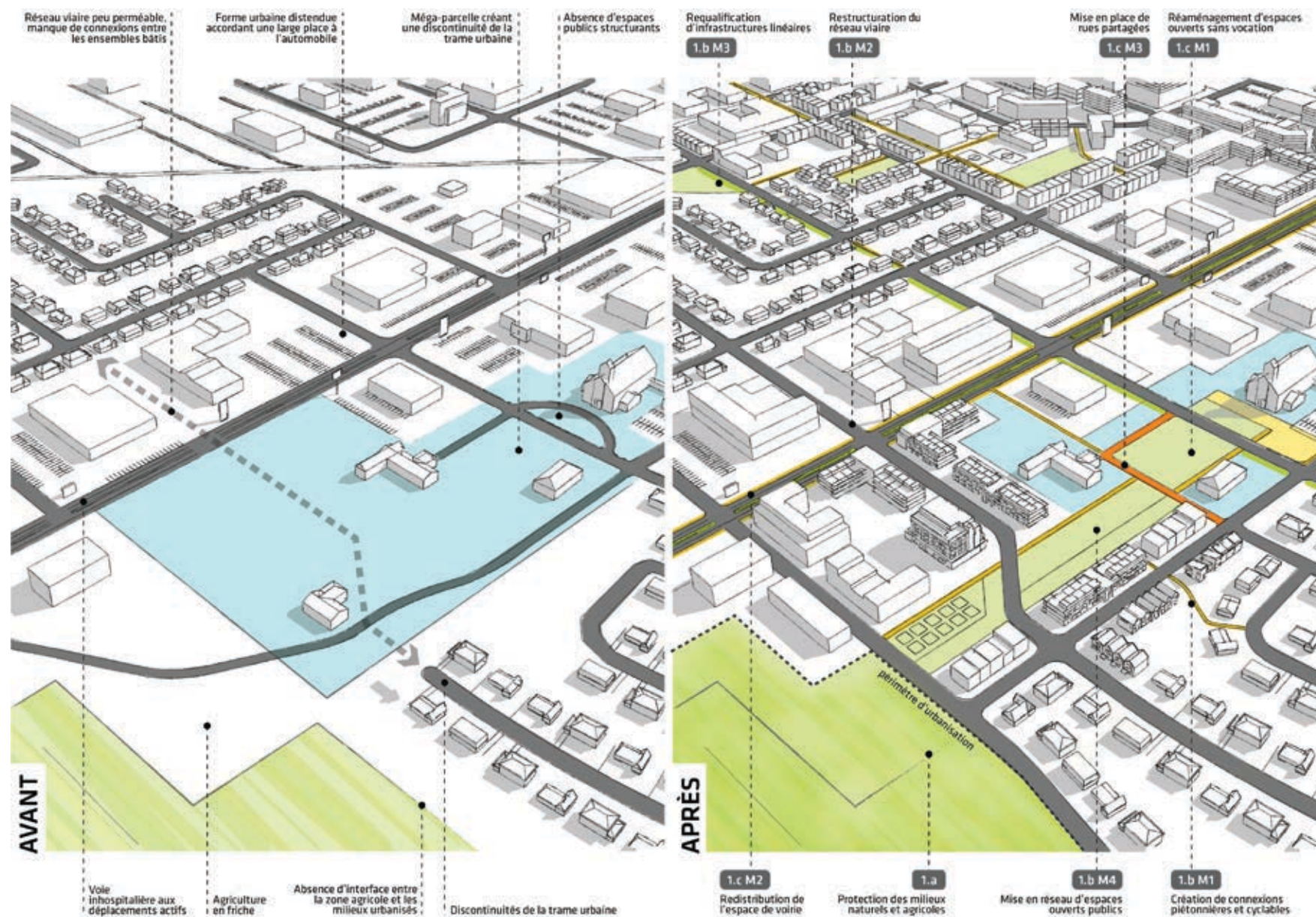
CRÉATION ET AMÉLIORATION D'ESPACES PUBLICS

Faire participer des espaces sans vocation ou déstructurants, ainsi que des voies publiques inhospitalières, à l'enrichissement des milieux de vie.

« La vie, les espaces publics et le cadre bâti... dans cet ordre. »

Gehl, 2010

Figure 3.1.a RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME PAR L'AMÉLIORATION DE L'ESPACE OUVERT



RÉINVENTER L'ESPACE PUBLIC ET LES INTERFACES

PROTECTION DES MILIEUX NATURELS ET AGRICOLES

Objectif général

Assurer la protection et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt et des terres agricoles en périphérie et à l'intérieur des secteurs urbanisés, en tant que composantes essentielles de collectivités viables.

La première et la plus évidente des interventions possibles visant à assurer la présence d'espaces naturels et agricoles à l'échelle des agglomérations consiste à protéger ceux qui existent déjà. Puisqu'il est ardu, voire impossible, de recréer de tels milieux, leur conservation est essentielle à la construction de collectivités viables. C'est tout particulièrement le cas des terres agricoles en marge des périmètres d'urbanisation qui, malgré la pression immobilière, doivent être protégées afin d'assurer la pérennité de la base agricole, le sol étant une ressource non renouvelable. C'est également le cas des milieux humides et des boisés urbains affichant une grande biodiversité.

« La protection de la qualité de l'environnement sous toutes ses formes est certes une responsabilité collective, mais, à l'évidence, l'autorité publique est appelée à jouer un rôle déterminant [sic] et incitatif en ce domaine. On peut donc prétendre aisément que les municipalités du Québec n'échappent pas à cette responsabilité grandissante. »

Québec. Cour d'appel, 2011.

Quels espaces naturels conserver ou réinvestir en milieu urbain ?

L'évaluation de la pertinence de conserver un milieu naturel en milieu urbain dépend tant de son rôle écologique qu'urbanistique. Tous les espaces naturels n'ont pas la même valeur et conséquemment, l'intérêt de les conserver n'est pas égal d'un milieu à l'autre. Chacun a cependant le potentiel, a priori, de jouer un rôle significatif en matière de biodiversité et de services écologiques. Ces derniers peuvent représenter des bénéfices considérables pour les secteurs urbanisés qui les jouxtent, surtout lorsque les milieux naturels sont accessibles et profitent au quotidien des résidents.

Plusieurs facteurs peuvent aider à déterminer si un espace ouvert doit être conservé, ou s'il doit être réinvesti pour participer à la requalification d'un quartier :

- Permet-il de structurer un quartier, par exemple en servant d'espace public ou d'interface avec un autre milieu ?
- Forme-t-il une barrière ou, au contraire, sert-il de lien entre deux milieux ?
- Joue-t-il un rôle important dans la régulation du climat, dans la gestion de l'eau, dans la protection de la biodiversité ?
- Fait-il partie d'un corridor écologique ?
- Y a-t-il d'autres espaces naturels de valeur plus importante à proximité, ou s'agit-il d'un site unique, seul îlot de verdure à proximité d'un milieu habité ?

En ce qui concerne les terres agricoles, peu importe leur localisation à l'intérieur ou en bordure du territoire urbanisé, elles gagnent à être conservées et être mises au profit de l'agriculture de proximité, dont la pratique est compatible avec les milieux de vie adjacents (Vivre en Ville, 2014c).

Le rôle déterminant du Gouvernement et des municipalités en matière de protection des espaces naturels et agricoles

Les acteurs publics sont les premiers joueurs à pouvoir assurer la pérennité des espaces ouverts naturels, agricoles ou urbains. Ils disposent de nombreux outils juridiques permettant de les protéger, mais aussi de freiner l'étalement urbain en réduisant la pression de l'urbanisation sur ces milieux. Implicitement, cela se traduit par la consolidation du territoire déjà urbanisé.

Au niveau québécois, différentes mesures de protection peuvent être mises en place, qu'il s'agisse d'assurer une meilleure protection du territoire et des activités agricoles par un resserrement de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (Québec, 2014f), ou des espaces naturels par le biais de réserves ou de parcs, ou en s'assurant de leur sauvegarde dans le cadre de la Loi sur la qualité de l'environnement (Québec, 2014g).

Au niveau régional et municipal, les communautés métropolitaines, les MRC et les municipalités disposent de nombreux outils permettant de concrétiser des intentions de protection des milieux humides et boisés. Elles intégreront ces préoccupations dans leurs plans et schémas d'aménagement, qui devront se traduire *ipso facto* dans la réglementation d'urbanisme. En restreignant les usages permis dans les milieux sensibles à protéger et, parallèlement, en exerçant un contrôle serré du périmètre d'urbanisation, les municipalités peuvent influencer les valeurs foncières des espaces concernés et ainsi y réduire la pression de l'urbanisation (Girard, 2014).

Figure 3.1.b CEINTURE VERTE DU GREATER GOLDEN HORSESHOE

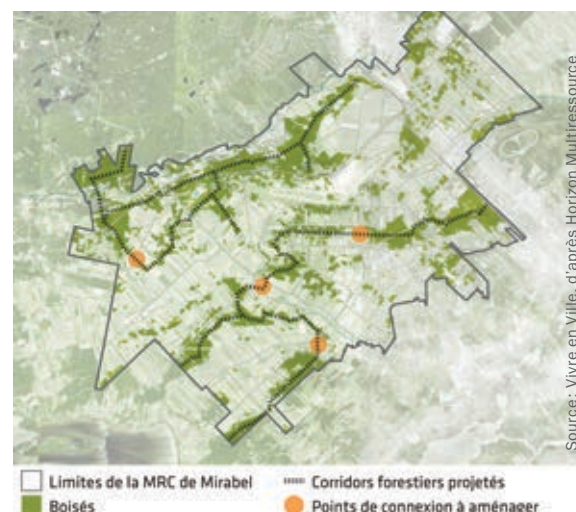


Milieux naturels et agricoles

Région du Greater Golden Horseshoe, Ontario

En réponse à des enjeux de croissance démographique et de pression grandissante sur les milieux agricoles et naturels du Greater Golden Horseshoe (GGH), le Gouvernement de l'Ontario a adopté en 2005 les politiques conjointes *Places to Grow Act* et *Greenbelt Act*. Visant à diriger la croissance et contenir l'étalement des municipalités du sud de l'Ontario, la ceinture verte du GGH doit protéger des terres agricoles de première qualité ainsi qu'un patrimoine naturel et géologique d'exception sur près de 730 000 hectares. Toute urbanisation est proscrite à l'intérieur de cette zone, qui exclut les milieux naturels et agricoles ayant déjà été identifiés comme des zones de croissance par les municipalités concernées. Ces derniers forment la zone blanche, où leur protection n'est pas assurée. L'efficacité du plan devait être évaluée en 2015, date prévue pour la révision du *Greenbelt Plan* (Tomalty et Komorowski, 2011).

Figure 3.1.c CORRIDORS FORESTIERS DE LA VILLE DE MIRABEL



Milieux naturels

Mirabel, Québec

Afin de faire face à la fragmentation de son territoire forestier et à la perte de biodiversité qui lui est associée, la MRC de Mirabel s'est dotée en 2004 d'un plan directeur des corridors forestiers. L'objectif du plan était de faire un diagnostic et de proposer des solutions visant ultimement à conserver des corridors forestiers continus et le paysage de la MRC. La stratégie retenue mise entre autres sur la conservation privée de boisés ciblés. Bien que ce projet de corridors n'ait pas été retenu dans le cadre de la Trame verte et bleue du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, il constitue néanmoins un précédent intéressant de planification et de protection des territoires naturels au niveau régional (Horizon Multiressource, 2004).

Figure 3.1.d TRAME NATURELLE ET AGRICOLE À EKO-VIIKKI



Milieux naturels et agricoles

Noyau civique

Helsinki, Finlande

Eko-Viikki est un quartier de banlieue qui est structuré par une trame naturelle, dont une portion forme un parc scientifique universitaire. Ces corridors naturels, qui relient différents secteurs du quartier entre eux, prennent la forme de prairies, de champs agricoles et de boisés sillonnés de sentiers. Ces bandes de verdure offrent des espaces de récréation aux résidents et pénètrent jusqu'aux centralités locales, formant alors des espaces publics appropriables.

Le plan d'aménagement du quartier a fait l'objet d'un concours dans le cadre duquel les propositions ont été évaluées sur la base d'«écocritères», incluant des préoccupations de biodiversité, de conservation des ressources naturelles et de production alimentaire (COST, s.d.).

Objectif général

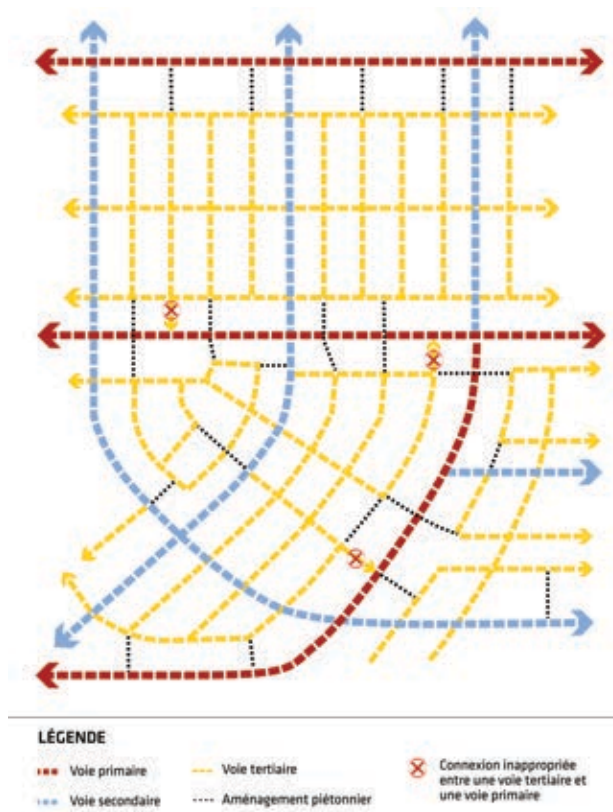
Faciliter les déplacements des habitants et des visiteurs d'un milieu à un autre, réduire les distances de déplacement et améliorer l'accessibilité des commerces et des services, ainsi que du réseau de transport en commun.

La perméabilité est un terme général désignant l'aptitude d'un matériau ou d'un lieu à se laisser traverser. Pour le tissu urbain, la perméabilité réfère à la possibilité de traverser un îlot ou un quartier de façon directe et efficace, par une diversité de modes de déplacement. La perméabilité résulte de la trame de rues, de sa hiérarchie et de sa forme, ainsi que de l'absence de barrières physiques entre les milieux.

La perméabilisation d'un milieu est le remède à son enclavement : elle facilite les déplacements des habitants et des visiteurs d'un milieu à un autre, réduit les distances de déplacement, et améliore l'accessibilité des commerces, des services et du réseau de transport en commun.

Cette stratégie est essentielle à la requalification de milieux mal connectés à leur entourage, ou difficiles à traverser. Ce peut être le cas, par exemple, de milieux spécialisés, conçus comme des enclaves indépendantes, ou de milieux résidentiels desservis par une trame de rues en boucles. La restructuration du réseau viaire, l'aménagement de nouveaux liens piétonniers et cyclables, ainsi que la mise en place d'espaces ouverts perméables représentent différents moyens de perméabiliser un milieu.

Figure 3.1.e **UN RÉSEAU DE VOIES HIÉRARCHISÉES POUR ASSURER LA PERMÉABILITÉ D'UN MILIEU**



Source : Vivre en Ville

Outre les autoroutes, on distingue dans les milieux urbains trois types de voies :

- les voies primaires, qui traversent et structurent la ville, notamment en reliant différents quartiers entre eux ;
- les voies secondaires, qui traversent et structurent un quartier ou une de ses parties ;
- les voies tertiaires, qui servent uniquement à desservir les bâtiments qui les bordent.

Des connexions piétonnières et cyclables peuvent compléter ce réseau, devenant entièrement perméable aux déplacements actifs.

L'articulation entre ces types de voies assure la lisibilité du tissu urbain et sa perméabilité. La hiérarchie des voies permet également de structurer les activités sur le territoire de façon cohérente, en relation au niveau d'accessibilité du type de voie. Par exemple, les activités structurantes se trouvent typiquement sur les voies primaires et secondaires, car elles offrent une meilleure accessibilité et visibilité.

Dans certains secteurs récemment urbanisés, on observe un manque de voies secondaires, ce qui a deux conséquences majeures : d'une part, compliquer l'accès au quartier et créer une congestion locale et, d'autre part, rabattre la circulation de transit sur les voies tertiaires, au détriment de la qualité de vie de leurs résidents.

Source : Vivre en Ville, 2014a.

MESURE 1 CRÉATION DE CONNEXIONS PIÉTONNIÈRES ET CYCLABLES

Objectif spécifique

Raccourcir et faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes par l'aménagement de passages désignés.

Certains secteurs urbanisés souffrent d'un manque de perméabilité causé par une trame de rues organique ou en boucles, ou par la présence de barrières physiques telles qu'une autoroute, une voie ferrée ou une rivière. Aménager des passages piétonniers et cyclables est une façon efficace de franchir ces obstacles et de réduire les distances de déplacement pour accéder aux équipements, aux commerces de quartier et aux stations ou arrêts de transport en commun.

Les connexions piétonnières et cyclables peuvent prendre différentes formes : des voies désignées, des sentiers, des passerelles et même des remontrées mécaniques. Conçus à échelle humaine, confortables, sécuritaires et adaptés à toute saison, ces aménagements peuvent former un réseau de déplacements actifs qui se superpose à la trame de rues et la complète.

En parallèle d'une restructuration du réseau viaire (1.b, Mesure 2) ou d'une redistribution de l'espace de voirie (1.c, Mesure 2), la création de connexions piétonnières et cyclables ponctuelles peut participer au déploiement d'un réseau de déplacements actifs à plus grande échelle. D'ailleurs, ces interventions peuvent faire partie d'un plan structurant, comme un plan d'urbanisme, ou d'une politique publique, comme un plan de mobilité durable, un plan vert et bleu, ou un plan directeur de réseau cyclable.

Figure 3.1.f PASSAGE CHARLOTTE



Centralité d'agglomération Montréal, Québec

Situé en plein centre-ville de Montréal, ce petit passage piétonnier a été aménagé à partir de deux parcelles vacantes, en continuité de la rue Charlotte. Sa réalisation est le fruit d'un travail de concertation entre la Ville, l'Arrondissement et les résidents du secteur (Design Montréal, 2008).

Le passage est conçu non seulement comme lieu de transit, mais aussi comme un espace vert et de détente. De parcelle vacante asphaltée à rue piétonne pavée et plantée, ce projet de requalification participe à la perméabilité du quartier, ainsi qu'à la réduction des îlots de chaleur et à la gestion naturelle des eaux de pluie (AAPQ, 2007).

Figure 3.1.g RÉSEAU CYCLO-PIÉTONNIER DU
SECTEUR OUEST DE BROSSARD



Ensemble d'habitations pavillonnaires Brossard, Québec

Le secteur ouest de Brossard est composé de deux réseaux qui se superposent. À une trame de rues en boucles, généralement bien hiérarchisée, se joint un réseau de déplacements actifs, formant un maillage efficace pour les déplacements des piétons et des cyclistes. Cette trame cyclo-piétonnière relie des îlots résidentiels, qui autrement se retrouveraient isolés, ainsi que de nombreux parcs et équipements publics.

Des travaux récents se sont attardés aux intersections entre la trame piétonne et la trame viaire, facilitant et sécurisant le passage des piétons et des cyclistes, par un marquage au sol, une signalisation adéquate et la présence de zones de refuge sur les terre-pleins.

MESURE 2 RESTRUCTURATION DU RÉSEAU VIAIRE

Objectif spécifique

Perméabiliser les secteurs enclavés,
ou mal connectés, en ouvrant ou prolongeant
des voies de circulation.

Lorsqu'il est question de requalification, l'ouverture de nouvelles rues n'a pas spécifiquement pour but d'améliorer la fluidité du trafic, mais bien d'accroître la perméabilité et la cohérence du réseau viaire. L'ouverture de nouvelles rues vise, d'une part, le désenclavement d'un milieu dont la trame serait peu perméable, et d'autre part, à clarifier le rôle d'une voie au sein d'un réseau logiquement hiérarchisé.

La restructuration du réseau viaire est une étape préalable à la consolidation ou à la requalification de certains milieux, notamment des campus institutionnels et des mégacentres commerciaux. La perméabilisation de ces milieux, desservis par un nombre limité de rues et parfois mal connectés à leur entourage, passe nécessairement par l'ouverture de nouvelles rues, alors que de simples connexions piétonnières et cyclables ne suffisent pas à les rendre accessibles. En parallèle, ces nouveaux tracés posent les bases de la densification en donnant accès à de nouvelles parcelles constructibles.

Figures 3.1.h-i AVENUE DE LA MÉDECINE



Campus institutionnel

Université Laval, Québec, Québec

Le prolongement de l'avenue de la Médecine s'inscrit dans une démarche d'amélioration de la desserte en transport en commun de l'Université Laval. Le nouveau tronçon, ouvert exclusivement aux autobus, aux piétons et aux cyclistes, crée un nouveau point d'accès au campus à partir du chemin des Quatre-Bourgeois, optimise le parcours des autobus et facilite l'accès aux stations pour les usagers. Par ailleurs, le tracé reprend celui d'une piste cyclable par laquelle piétons et cyclistes transitaient déjà entre le campus et un centre commercial à proximité.

Le projet est issu du Plan directeur d'aménagement et de développement du campus de l'Université Laval (Université Laval, CAMUL, 2005), et a été mis en œuvre grâce à une collaboration entre l'Université, la Ville de Québec et le Réseau de transport de la Capitale (RTC).

MESURE 1 REQUALIFICATION D'INFRASTRUCTURES LINÉAIRES

Objectif spécifique

Relier différents secteurs d'une agglomération, traversés par une friche linéaire, par sa transformation en espace connecteur.

Différentes infrastructures linéaires sillonnent le territoire, créant des barrières parfois infranchissables : les corridors de lignes électriques, les chemins de fer et les autoroutes forment tous des coupures urbaines d'importance. Toutefois, lorsque désuètes, ces infrastructures sont porteuses d'un énorme potentiel de requalification. Leur tracé linéaire et continu, traversant des agglomérations ou des régions entières, peut éventuellement être requalifié en boulevards, en corridors de déplacements actifs ou en parcs linéaires susceptibles de reconnecter une diversité de milieux entre eux.

S'étalant sur de grandes superficies, la requalification des infrastructures linéaires n'est pas simple et nécessite souvent la collaboration de plusieurs acteurs, des instances fédérales aux autorités municipales, en passant par les sociétés publiques et privées comme Hydro-Québec et les compagnies nationales de chemins de fer.

Figure 3.1.j PLACE SIMON-VALOIS ET PROMENADE LUC-LARIVÉE



Rue commerciale traditionnelle
Montréal, Québec

Rendu désuet par le déménagement de l'industrie Lavo, un accès ferroviaire offrait une opportunité unique de redéveloppement dans le secteur Ontario-Valois du quartier Hochelaga-Maisonneuve. La requalification de l'infrastructure a agi comme levier du développement économique et urbain du secteur, incluant l'aménagement de la place Simon-Valois, un square bordé de commerces; l'aménagement de la promenade Luc-Larivée sur l'ancienne emprise ferroviaire; et la construction d'immeubles à logements multiples. Le projet amène une nouvelle perméabilité dans le secteur, en plus de renforcer une centralité locale.

Mises en œuvre dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) et encadrées par un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), ces interventions d'une grande qualité architecturale, urbanistique et paysagère sont le fruit d'une collaboration entre plusieurs acteurs, dont la Ville, l'Arrondissement, la Société de développement commercial locale et le Collectif en aménagement de Hochelaga-Maisonneuve (Goulet, 2009).

Figure 3.1.k SOUTHWEST CORRIDOR



Centralité d'agglomération
Ensembles d'habitations divers
Boston, Massachusetts

Le Southwest Corridor de Boston occupe le tracé d'une autoroute de douze voies dont la construction avait été planifiée dans les années 1950. En 1969, l'État abandonne le projet à la suite d'une contestation populaire soutenue. Les fonds afférents sont alors réinvestis dans l'aménagement d'un parc linéaire, puis d'une ligne de métro.

De propriété étatique, ce tracé de 7,5 kilomètres constitue l'épine dorsale d'un réseau de déplacements actifs des plus importants à Boston, liant quatre quartiers résidentiels et s'étalant du centre vers la banlieue. De nombreuses aires de jeu, des plateaux sportifs et des jardins communautaires bordent le parcours, qui accueille autant de déplacements utilitaires que récréatifs (Commonwealth of Massachusetts, Energy and Environmental Affairs, 2014).

MESURE 4 MISE EN RÉSEAU D'ESPACES OUVERTS PUBLICS

Objectif spécifique

Faciliter l'accès aux espaces naturels, aux parcs et aux espaces publics d'un quartier ou d'une agglomération et mettre en valeur leur complémentarité.

Un réseau d'espaces ouverts est composé d'un ensemble d'espaces publics perméables et facilement accessibles pour les déplacements actifs. Il peut constituer un parcours de choix pour les piétons et cyclistes puisqu'il forme un milieu agréable à fréquenter et traverser et qu'il relie différentes destinations extérieures : parcs de différentes tailles, places publiques, jardins communautaires, terrains de jeu, toits jardins, terrains de sport extérieurs et espaces naturels ou agricoles.

La mise en réseau des espaces publics met en valeur leur complémentarité fonctionnelle, identitaire et environnementale, tout en améliorant leur visibilité et leur accessibilité. Par ailleurs, elle a le potentiel d'atténuer des barrières qui nuisent à la structure et la lisibilité urbaines, participant à la mise en relation de différents milieux (Pinto et collab., 2010). Pour assurer de telles fonctions, le réseau d'espaces ouverts publics doit être continu et constituer un environnement favorable à la marche.

Enfin, s'il comprend une grande proportion d'espaces végétalisés, dont des boulevards « verts » et des sentiers, ou qu'il traverse des quartiers dont la canopée est remarquable, un réseau d'espaces ouverts publics peut aussi former un réseau vert et faire partie d'un corridor écologique à plus grande échelle (Campoli, 2012).

Figure 3.1.l QUARTIER DU CAMPANILE

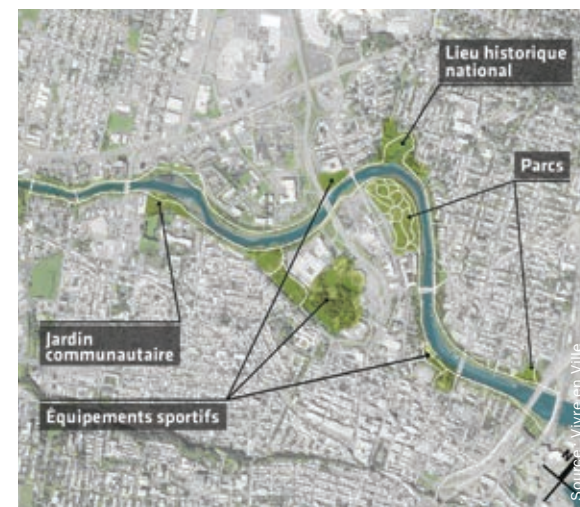


Rue commerciale traditionnelle
Ensemble d'habitations à paliers
Québec, Québec

Aménagé en 1986 sur un site de vingt hectares, le quartier du Campanile se voulait l'un des premiers projets du Nouvel urbanisme construits au Québec. Le quartier s'articule à une rue principale, la rue du Campanile, accessible à partir d'un vaste réseau piétonnier qui la lie aux différents secteurs du quartier, ainsi qu'à un grand nombre de placettes et parcs publics. Complétant une trame de rues en boucles et assurant la perméabilité du quartier, chacun de ces petits espaces a une vocation différente : un lieu de passage, un espace de détente avec pergola ou une aire de jeu pour enfants.

Le quartier a été construit par un seul promoteur, l'Industrielle Alliance, assurant la cohérence de l'ensemble et la continuité du réseau d'espaces publics (Bienvenu, 2006). Aujourd'hui, ce réseau appartient à la Ville, qui peut en assurer la sauvegarde.

Figure 3.1.m PARC LINÉAIRE DE
LA RIVIÈRE-SAINT-CHARLES



Zones riveraines
Québec, Québec

Traversant Québec de la banlieue jusqu'à ses quartiers centraux, la rivière Saint-Charles est bordée d'un parc linéaire et d'un réseau de sentiers. Sa portion la plus urbaine, complètement bétonnée, a été renaturalisée vers la fin des années 1990, recréant alors un habitat faunique en plein cœur de la ville. De nombreuses passerelles ont également été construites afin de reconnecter les rives et les quartiers voisins. En tout, la promenade compte 32 kilomètres de sentiers, reliant une dizaine de parcs et donnant accès à de nombreuses activités récréatives.

Ces opérations ont été financées par les Gouvernements du Canada et du Québec, la Ville et la Fondation de la faune du Québec (Ville de Québec, 2008). Aujourd'hui, la rivière et son parc constituent un attrait d'importance et participent à la revitalisation des quartiers centraux de Québec, contribuant grandement à la qualité de vie des citoyens.

Objectif général

Faire participer des espaces sans vocation ou déstructurants, ainsi que des voies publiques inhospitalières, à l'enrichissement des milieux de vie.

Les opportunités de création ou d'amélioration d'espaces publics sont nombreuses. Elles peuvent prendre place sur des terrains vacants, des marges avant sous-exploitées et des voies publiques inhospitalières, entre autres.

Une démarche de création d'espaces publics implique de leur attribuer une ou des fonctions leur permettant de jouer un rôle significatif à l'échelle du quartier ou de l'agglomération, en complémentarité avec les espaces publics existants.

Les interventions d'amélioration des espaces publics existants peuvent, quant à elles, s'attarder au confort, à la sécurité, à la connectivité, aux usages et aux opportunités de socialisation.

La rue comme premier espace public

Les interventions sur l'espace public touchent aussi la rue. Cette dernière a trop souvent perdu, au fil des années, son rôle d'espace public pour ne devenir qu'une simple voie de circulation. Le renversement de cette tendance passe par le rétrécissement de la chaussée et l'augmentation de l'espace alloué aux piétons et cyclistes, tendant vers l'aménagement de rues complètes ou partagées.

Figures 3.1.n-o TIRER PROFIT DES POTENTIELS DE REQUALIFICATION



À Baie-Comeau, la requalification d'une portion commerciale du boulevard de La Salle (droite), de caractère fort similaire à celui de la rue Bossé (gauche), a permis d'en faire une véritable rue, confortable et sécuritaire pour tous ses usagers. D'ailleurs, mieux définie et encadrée par la végétation, l'échelle de la voie cadre davantage avec les bâtiments qui la bordent. La redistribution de l'espace de voirie a donné lieu à l'élargissement des trottoirs et à l'aménagement de nouveaux espaces publics, qui font de ce secteur un nouveau lieu de promenade et de rencontre, profitant aux commerces existants.

BÂTIR OU RÉAMÉNAGER UN ESPACE URBAIN SOUS-EXPLOITÉ ?

Les espaces ouverts déstructurants offrent de nombreuses opportunités de requalification. Ils peuvent être investis pour l'aménagement de nouveaux espaces publics, ou être construits pour consolider le cadre bâti et participer à la vitalité économique d'un quartier (3.b, Mesures 3 et 4).

L'intervention appropriée pour un site donné sera celle qui répond le plus adéquatement aux besoins du milieu d'accueil. Par exemple, dans un secteur très dense où il y a peu d'espaces ouverts, il peut être préférable d'offrir le site à la population en tant qu'espace public, alors que dans un secteur peu dense et monofonctionnel, la transformation du site peut donner lieu à une diversification des activités portée par une densification bâtie et une augmentation de la population résidente.

MESURE 1 RÉAMÉNAGEMENT D'ESPACES OUVERTS SANS VOCATION

Objectif spécifique

Revaloriser un espace urbain sans vocation en y aménageant un espace public appropriable et ayant un effet positif sur le site même, ainsi que sur son voisinage.

Les milieux urbanisés comptent de nombreux espaces déstructurants, qui peuvent nuire à la cohésion (physique, sociale) d'un quartier. Ils sont, pour la plupart, de grands sites sous-exploités et de faible intérêt urbanistique, formés de parcelles laissées en friche ou d'aires de stationnement. Les espaces ouverts issus d'infrastructures désuètes, comme les sites d'enfouissement ou les dépôts à neige, peuvent aussi représenter de tels espaces à requalifier.

Sans qu'ils déstructurent le paysage, certains vides du cadre bâti gagnent également à être réaménagés. C'est le cas, par exemple, de marges avant ou latérales trop larges et sous-exploitées, comme peuvent l'être les parvis ou les grandes cours gazonnées de certaines institutions.

Parmi tous ces espaces sous-exploités ou vacants, nombreux sont ceux qui peuvent être réinvestis au profit des résidents et des visiteurs d'un quartier en leur attribuant une fonction et un caractère publics. Qu'il s'agisse de lieux de rassemblement, de détente, de récréation et de passage, les nouveaux espaces publics doivent être complémentaires dans leurs fonctions et facilement accessibles.

La transformation des espaces ouverts qui font office de barrières

La transformation d'un lieu de faible intérêt urbanistique ou paysager en un atout est une opération fondamentale, voire préalable à la requalification d'un quartier. Cela est particulièrement vrai dans le cas de sites déstructurants qui font figure de zones infranchissables à l'intérieur ou au pourtour de milieux habités, ou qui nuisent à la sécurité perçue et à l'image du secteur.

La requalification de tels espaces peut s'effectuer sans investissements faramineux.

La polyvalence des espaces publics pour répondre à des besoins variés dans le temps

La requalification partielle d'espaces ouverts à vocation publique peut viser la polyvalence. Tous les espaces publics ne sont pas utilisés de façon continue au courant d'une journée, d'une semaine ou d'une saison. Un aménagement flexible et des structures multifonctionnelles peuvent supporter une variété d'usages, optimisant l'occupation d'un site dans le temps.

En fonction des besoins et d'un aménagement conséquent, un même site peut jouer plusieurs rôles : un parc peut tenir lieu d'amphithéâtre extérieur, une aire de stationnement peut accueillir un marché en dehors des heures de pointe, etc.

Figure 3.1.p **ARBORETUM DU DOMAINE DE MAIZERETS**



Parc industriel

Québec, Québec

Le Domaine de Maizerets est un grand parc urbain de 27 hectares, dont un arboretum de sept hectares aménagé sur un ancien dépôt à neige. Il s'agit d'un important projet de requalification en espace public d'un terrain désaffecté et déstructurant venant bonifier un parc existant.

Malgré sa proximité avec une zone résidentielle, le dépôt à neige désuet présentait peu de potentiel pour le développement immobilier. La contamination du site et son enclavement, entre une autoroute et une zone industrielle, rendaient sa renaturalisation plus viable.

Plus de quinze ans après son réaménagement par la Ville de Québec, ce « musée-jardin » est un parc verdoyant accueillant de nombreuses activités récréatives, en plus de former avec l'ensemble du domaine une zone tampon entre les secteurs résidentiels et industriels.

Figure 3.1.q **PLACE BOURGET**



Centralité d'agglomération

Joliette, Québec

Le réaménagement de la place Bourget, à Joliette, fait partie d'un projet de requalification du centre-ville et d'amélioration des espaces publics urbains. En plein cœur de la ville, l'élimination de cases de stationnement et la réduction de la largeur des voies de circulation ont permis d'agrandir la place Bourget au moment de la réfection d'infrastructures souterraines (Ville de Joliette, 2012).

Le projet, lauréat d'un concours de design urbain, a été bonifié par un processus de consultation publique parallèle à la conception. Cela a mené à l'élargissement des trottoirs en façade des commerces qui bordent la place et à l'aménagement d'un parc urbain verdi, plus attrayant et accessible.

Figure 3.1.r **MARCHÉ PUBLIC LAFONTAINE**



Centralité d'agglomération

Rivière-du-Loup, Québec

Situé au centre-ville de Rivière-du-Loup, le carré Dubé est un espace public multifonctionnel aménagé à même une aire de stationnement. Ce petit espace sert de cadre à plusieurs activités, dont le marché public Lafontaine. La mise en place de kiosques, d'étals et d'une petite scène en pourtour du site supporte la tenue du marché estival et de quelques événements saisonniers. En dehors des heures d'activité du marché, le site est toujours utilisé pour le stationnement.

MESURE 2 REDISTRIBUTION DE L'ESPACE VOIRIE

Objectif spécifique

Refaire de la rue un espace public
par l'élargissement des espaces dédiés
aux piétons et cyclistes.

La redistribution de l'espace de voirie est un moyen de faciliter et de promouvoir les déplacements actifs, en améliorant le confort et la sécurité réelle et perçue de tous ses usagers. Par ailleurs, elle facilite l'appropriation du milieu par les résidents et, le cas échéant, l'amélioration de la visibilité des commerces auprès des piétons. Cette stratégie fait partie des opérations de requalification qui peuvent redéfinir la vocation et l'image d'un milieu, en plus de représenter une réelle amélioration d'un milieu de vie existant. En créant un effet d'entraînement sur la requalification ou la consolidation d'un secteur, cette mesure a le potentiel d'attirer et de soutenir de nouvelles activités, améliorant par le fait même le potentiel de marchabilité du milieu.

Réaménager une rue influe directement sur les activités qui peuvent s'y tenir et la manière d'y circuler. Cependant, selon qu'on s'intéresse à un secteur résidentiel ou à un secteur d'activité, le partage de l'espace ne sera pas identique et devra être modulé en fonction des enjeux propres à chaque milieu (NACTO, 2014).

Le rétrécissement de la chaussée

Le rétrécissement de la chaussée représente l'occasion de redistribuer l'espace de voirie et d'aménager, selon le cas, des pistes cyclables, des trottoirs plus larges, du stationnement sur rue et des bandes plantées en récupérant la largeur amputée à la chaussée. Qui plus est, cette redistribution de l'espace, par ajustement du nombre ou de la largeur des voies, peut avoir un effet modérateur sur les

vitesse de circulation (Ivan et collab., 2009) et participer à l'atténuation des nuisances (sécurité, bruit, pollution) générées par le transit automobile.

La simplification d'intersections complexes par la suppression d'embranchements peut elle aussi faciliter les déplacements actifs et porter à la création de nouveaux espaces publics.

Les rues complètes

Les rues complètes sont des voies aménagées de façon à délimiter l'espace dédié à chaque mode, créant des réseaux parallèles propres aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules motorisés. Elles permettent les déplacements sécuritaires et efficaces de tous les usagers de la route, peu importe leur mode de transport, leur âge ou leurs capacités.

Les rues de tous les types peuvent devenir « complètes », quel que soit leur niveau de hiérarchie ou leur caractère. Les interventions mises en place pour y parvenir varient selon le contexte, s'adaptant à chaque voie : le traitement d'une voie tertiaire en milieu résidentiel diffère donc, par exemple, de celui d'une voie primaire commerciale (Fontaine, 2012; National Complete Street Coalition, 2013).

Des projets pilotes aux politiques d'aménagement municipales

Des projets pilotes et des aménagements temporaires peuvent servir à valider des hypothèses de design et à mesurer l'efficacité des stratégies de redistribution de la voirie, le tout à peu de frais et à court terme. À l'instar de la Ville de New York, qui a mis en place de nombreux projets pilotes de ce type, il est ainsi possible de valider la pertinence des aménagements et des investissements, là où des installations temporaires auront fait leurs preuves (NACTO, 2013).

Les municipalités peuvent s'engager à appliquer les principes de rues complètes de façon systématique, par exemple, lors de réfection de rues, et en faire la norme dans les secteurs en développement. De plus en plus de municipalités se dotent de politiques de rues complètes et de guides techniques et d'aménagement. C'est le cas entre autres de la Ville de San Francisco, qui a adopté un plan proposant des modèles à appliquer lors de la construction de nouvelles rues (City and County of San Francisco, s.d), ou de la Ville d'Edmonton, qui a élaboré une politique municipale, dans le cadre de trois projets pilotes (City of Edmonton. Transportation and Planning, 2013).

MESURES PONCTUELLES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Différentes mesures permettent d'apaiser la circulation véhiculaire, en améliorant la sécurité et le confort des différents usagers, tout en facilitant la réappropriation de la rue par la population. Ces stratégies doivent être appliquées en tenant compte de la hiérarchie de la voie traitée, de façon à éviter de déplacer la circulation de transit inadéquatement. Elles peuvent inclure :

- la réduction de la largeur de la rue ;
- la plantation d'arbres (rétrécissement du champ visuel) ;
- le traitement du sol aux intersections ;
- la surélévation de la chaussée aux intersections ;
- les dos-d'âne ;
- les chicanes ;
- les avancées de trottoir ;
- les ronds-points.

Figure 3.1.s RUE WELLINGTON

**Rue commerciale traditionnelle**

Sherbrooke, Québec

La rue Wellington, une des principales rues commerciales de Sherbrooke, a été aménagée dans sa section nord de manière à apaiser la circulation automobile (chicanes, élargissements de trottoirs, plantations, passages piétons, terrasses sur chaussée), ce qui en fait pratiquement une rue complète, piste cyclable en moins. Sa section sud – identifiée au schéma d'aménagement révisé comme une zone à requalifier, revitaliser et densifier – présente une forme encore plus intéressante qui tend davantage vers la rue partagée. On y retrouve, en plus des passages piétonniers prioritaires et des terrasses en façade, une chaussée pavée, une absence de distinction entre les trottoirs et la chaussée, et des plantations temporaires qui, ensemble, en font un espace aux fonctions multiples.

Figure 3.1.t RUE SAINT-JEAN-BAPTISTE

**Rue commerciale traditionnelle**

Baie-Saint-Paul, Québec

À l'occasion de travaux de réfection et de remplacement des infrastructures souterraines de la rue Saint-Jean-Baptiste, une voie commerciale et patrimoniale de la ville, le comité citoyen Embellissement Baie-Saint-Paul a saisi l'opportunité pour proposer à la municipalité un réaménagement laissant plus de place aux piétons et à la verdure.

Financés conjointement par la Ville, Hydro-Québec, le comité citoyen et de nombreux commerçants, les travaux ont consisté à remplacer les réseaux d'aqueduc et d'égout, enfouir les fils électriques sur une portion de la rue, élargir les trottoirs, ainsi qu'à aménager des placettes aux intersections majeures (Ville de Baie-Saint-Paul, 2014).

Figure 3.1.u MONTÉE DES BOULEAUX

**Ensemble d'habitations pavillonnaires**

Delson, Québec

Située au cœur d'un quartier résidentiel à Delson, en Montérégie, la montée des Bouleaux dessert trois écoles et aboutit sur une centralité locale. Cependant, elle a longtemps été empruntée comme route de contournement par des automobilistes voulant éviter le trafic de l'autoroute. Pour résoudre ce problème, la Ville s'est attardée à la configuration de la rue afin de réduire la circulation de transit, diminuer les vitesses et sécuriser le parcours scolaire (Girard, 2008). L'approche globale d'apaisement de la circulation comprend une réduction la largeur des voies, des chicanes, des avancées de trottoir, l'aménagement d'une piste cyclable en site propre et des plantations sur rue.

MESURE 1 MISE EN PLACE DE RUES PARTAGÉES

Objectif spécifique

Faire de la rue un espace public, partagé entre ses différents utilisateurs, en arrimant ses fonctions sociales, environnementales et de transit.

Les rues partagées sont aussi appelées « espaces partagés » (*shared spaces*) en Angleterre, « rues de jeu » (*Spielstrassen*) en Allemagne, ou « zones de rencontre » en France. Il s'agit de voies où les différents modes de transport ne sont pas ou peu ségrégués et où l'espace fait l'objet d'une négociation entre les différents usagers. L'apaisement de la circulation permet alors de concilier les fonctions de circulation et d'espace public, tout en favorisant les déplacements actifs.

Le partage de ce type de voirie ne repose pas sur une conduite normalisée, mais plutôt sur l'interaction entre les usagers et l'application du principe de précaution envers les plus vulnérables : les piétons et les cyclistes. On cherchera par conséquent à y diminuer la signalisation au profit d'une conception assurant la visibilité et la sécurité de tous (Janssens, 2013; Berthod et Hiron, 2012).

La mise en place de rues partagées est particulièrement appropriée dans le contexte de rues locales, où l'on souhaite redonner priorité aux mobilités douces en réduisant les vitesses de circulation à 30 km/h ou moins. Cette stratégie peut aussi être appliquée à des rues commerciales, où la circulation de transit entre en concurrence avec le caractère de la rue et les usages qui lui sont associés.

Figure 3.1.v WOONERF SAINT-PIERRE



Ensemble d'habitations mitoyennes Montréal, Québec

Dans le quartier Saint-Henri, la requalification d'une large ruelle en *woonerf*, concept hollandais de rue partagée et d'espace de jeu et de rencontre, a permis la création d'un nouvel îlot vert de 600 mètres en cour arrière d'habitations mitoyennes. Visant à redonner aux citoyens un grand espace asphalté sans vocation précise, mis à part le passage et le stationnement d'automobiles, le projet de *woonerf* avait également pour objectif de réduire les îlots de chaleur du secteur et de créer un nouveau corridor vert reliant d'autres parcs du quartier (Ville de Montréal, 2011).

Le nouvel espace de voisinage, verdi, sécuritaire et convivial est issu d'une démarche participative au cours de laquelle les riverains ont été invités à partager d'abord leurs besoins et appréhensions face au projet, puis à commenter les deux scénarios de réaménagement qui leur ont été proposés.

Bien qu'il n'en soit pas l'unique source, ce projet contribue à la consolidation progressive du quartier. Seulement aux abords de la *woonerf*, on compte déjà une douzaine d'interventions de construction, de remplacement et de rénovation résidentielle, en plus de la requalification de friches industrielles en habitations en bordure du nouvel espace vert.

Figure 3.1.w LONGFELLOW SHARED STREET



Ensemble d'habitations pavillonnaires Santa Monica, Californie

Située dans un quartier résidentiel de Santa Monica (Californie), à la jonction avec une *strip* commerciale, la rue Longfellow était perçue par ses résidents comme un lieu peu sécuritaire, propice au vandalisme et minant la qualité de vie du quartier. Pour y remédier, un comité citoyen a mis en branle un projet de requalification, concrétisé par la municipalité à la suite d'un processus de consultation et de validation de concepts de réaménagement (NACTO, 2015).

L'option de la rue partagée a été retenue, basée elle aussi sur le modèle des *woonerven* néerlandaises :

Plutôt que de compromettre le confort et la sécurité des différents usagers de la rue, qui se disputaient le droit de circuler sur un espace leur étant désigné, la rue partagée place les usagers sur un pied d'égalité en offrant une chaussée unique, partagée entre les piétons, cyclistes et automobilistes. La démarcation des intersections par un revêtement de sol particulier annonce le traitement distinct de la rue, où les trottoirs disparaissent pour laisser place à une chaussée uniforme, de la végétation, du nouveau mobilier urbain à échelle humaine et des cases de stationnement.

Réinvestir les bâtiments existants pour éviter d'en construire de nouveaux

On dit souvent que le bâtiment le plus vert est celui qui existe déjà. Le recyclage, l'adaptation, ou l'agrandissement d'un bâtiment nécessitent moins de matériaux et génèrent moins de déchets que la construction d'un nouveau. Cette stratégie est profitable du point de vue des ressources matérielles, mais aussi, et surtout en ce qui concerne la consommation d'espace. La récupération d'un bâtiment existant est l'occasion de rentabiliser une parcelle déjà bâtie et desservie par les infrastructures urbaines, et ainsi d'éviter de construire sur de nouveaux terrains et d'étendre l'urbanisation : elle est une forme très concrète de consolidation.

En outre, l'adaptation de bâtiments existants constitue une avenue intéressante pour répondre aux besoins en constante évolution des villes et de leurs habitants. Elle permet également de sauvegarder et de mettre à profit des immeubles sains et en bon état et de valoriser le patrimoine bâti, de façon ponctuelle (bâtiment, rue) ou à l'échelle des ensembles urbains (quartier, agglomération).

Assouplir la réglementation pour permettre l'évolution du cadre bâti

Certes, les modifications aux bâtiments existants – visant à diversifier les activités et intensifier les usages – sont, la plupart du temps, du ressort des propriétaires privés et des gestionnaires immobiliers. Ce sont ces derniers qui peuvent, par l'adaptation de leurs propriétés, contribuer à la consolidation et à la requalification urbaines. Il peut s'agir, pour eux, d'une occasion de rentabiliser la propriété subdivisée ou agrandie en y accueillant de nouveaux locataires ou en vendant l'une de ses parties.

Toutefois, les municipalités ont aussi un important rôle à jouer : celui de faciliter ces interventions qui, mises en commun, peuvent apporter de grands changements dans un milieu, du moins à long terme. Elles peuvent, par exemple, lever les barrières réglementaires pour permettre une augmentation modérée des hauteurs de bâtiments et de leurs gabarits, ainsi que les changements d'usage, en respect des particularités identitaires du milieu. L'assouplissement du nombre de logements permis par bâtiment, du type d'activité qui peut y prendre place et du nombre de cases de stationnement exigé facilitera également la transformation du cadre bâti.

De telles mesures ne doivent cependant pas s'appliquer partout, mais bien là où elles sont pertinentes et souhaitables, par exemple dans les milieux déjà desservis par le réseau structurant de transport en commun et les services publics, ou encore là où l'on souhaite voir naître une nouvelle centralité ou un nouveau milieu de vie complet.

STRATÉGIE 2.a

SUBDIVISION DE BÂTIMENTS EXISTANTS

Intensifier ou diversifier les activités d'un bâtiment, sans modification apparente à sa volumétrie, participant à la densification invisible d'un milieu.

STRATÉGIE 2.b

ADAPTATIONS AUX BÂTIMENTS POUR AJOUT DE SUPERFICIE ET D'OCCUPANTS

Intensifier les activités résidentielles, commerciales ou de bureau prenant place sur une parcelle, en agrandissant un bâtiment existant sur des espaces extérieurs sous-utilisés ou en hauteur, permettant la venue de nouveaux occupants.

STRATÉGIE 2.c

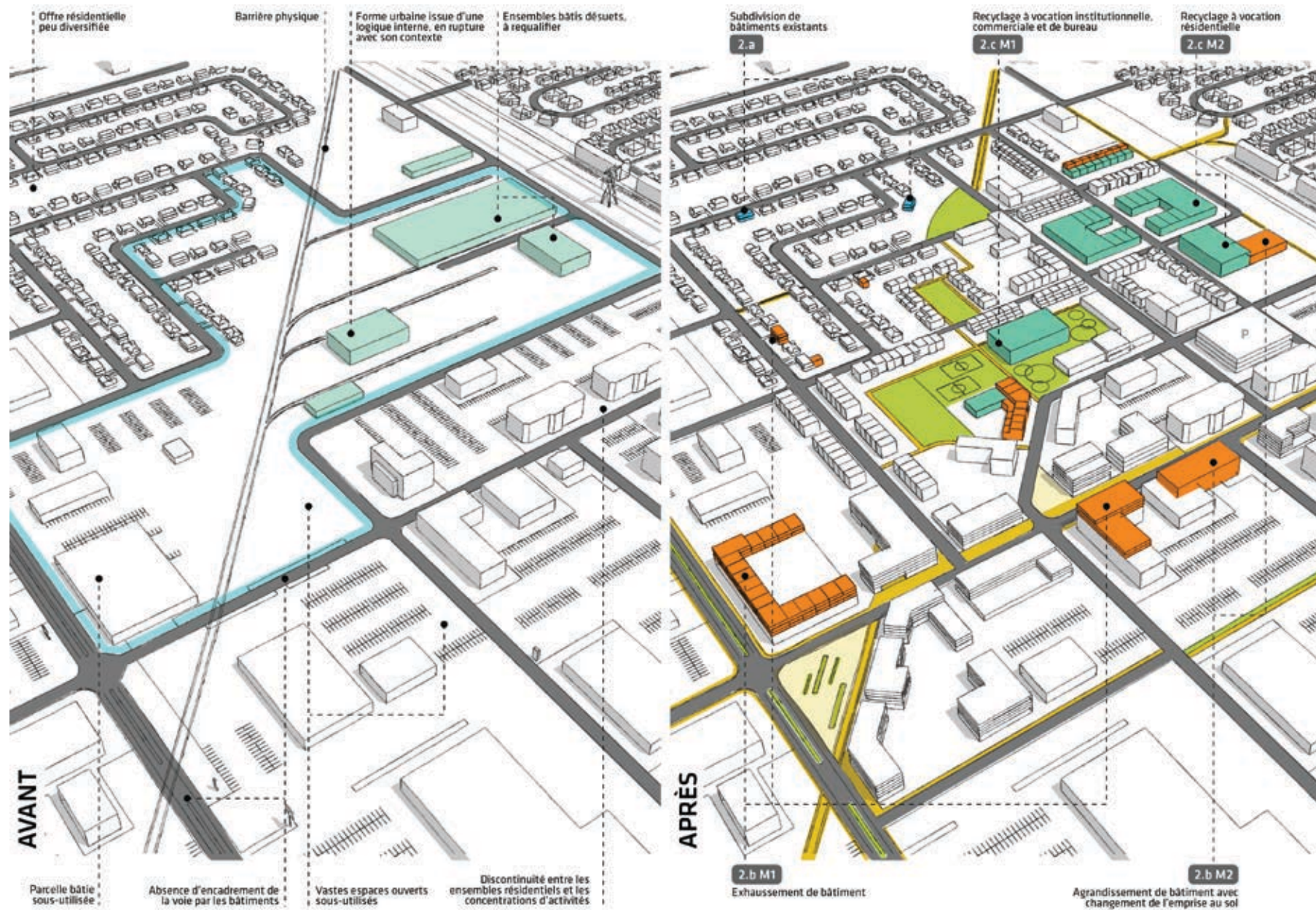
RECYCLAGE DE BÂTIMENTS AVEC CHANGEMENT DE VOCATION (CONVERSION)

Conserver la valeur historique, sociale, identitaire ou esthétique d'un bâtiment, tout en changeant sa vocation, en le recyclant pour contribuer à la requalification d'un milieu et à la consolidation d'une centralité, le cas échéant.

Le bâtiment le plus vert est celui qui est déjà construit

Elefante, 2007

Figure 3.2.a RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME PAR DES MODIFICATIONS AUX BÂTIMENTS EXISTANTS



Source: Vivre en Ville

Objectif général

Intensifier ou diversifier les activités d'un bâtiment, sans modification apparente à sa volumétrie, participant à la densification invisible d'un milieu.

La subdivision de bâtiments est une mesure de densification à peu de choses près invisible. Elle permet, sans modification à la superficie ou à l'apparence d'un bâtiment, d'augmenter le nombre d'occupants d'un immeuble, et d'en faire plus avec moins. Elle est particulièrement adaptée aux secteurs résidentiels sensibles, notamment dans les banlieues vieillissantes, où les modifications au cadre bâti sont perçues moins positivement par la population.

En milieu résidentiel, la subdivision de logements donne l'occasion de diversifier les types d'habitations. La superficie réduite des logements et la diversification possible des modes de tenure dans le milieu peuvent permettre de répondre plus adéquatement aux besoins de ménages variés. Elle peut notamment faciliter la cohabitation intergénérationnelle. Par exemple, la subdivision d'un cottage pourrait permettre à ses occupants d'y demeurer, en occupant le rez-de-chaussée, et d'offrir un nouveau logement à l'étage qui sera destiné à un membre de leur famille ou tout simplement en location.

Les subdivisions de bâtiments peuvent également viser une diversification des activités ou une intensification des usages. Un immeuble résidentiel peut être réaménagé de façon à y accueillir un bureau de professionnel; dans le cas d'immeubles commerciaux, la subdivision des espaces ou le partage de certaines ressources – telles que les salles de conférence – peuvent aussi donner lieu à une augmentation du nombre d'occupants.

Figure 3.2.b **LOGEMENT LOCATIF
DE LA RUE DE LA MEUSE**



Ensemble d'habitations pavillonnaires
Saguenay, Québec

La diversité des types de logements peut être faible dans certains secteurs urbains, et plus particulièrement dans les banlieues pavillonnaires. Les propriétaires de ce bungalow ont divisé leur logement, devenu trop grand à la suite du départ de leurs enfants, afin d'y aménager un petit appartement indépendant au sous-sol, accessible à faible coût pour un locataire. Cette forme de subdivision est assez courante et rapporte aux propriétaires un revenu intéressant, pour un investissement initial abordable. Ici, l'entrée a été réaménagée de façon à y permettre un accès direct à chaque logement, à partir d'un sas commun.

Figure 3.2.c **RÉSIDENCE LALANCETTE-RUEL**



Ensemble d'habitations mitoyennes
Québec, Québec

L'aménagement d'un logement issu d'une subdivision n'est pas toujours simple. Puisque les superficies habitables peuvent être petites, l'espace doit y être optimisé. C'est le cas de cette résidence aux proportions atypiques, formée d'une mince bande bâtie de 3,6 mètres de largeur, sur trois étages. Ce petit bâtiment était à l'origine une annexe visant à agrandir l'immeuble voisin, construit sur un passage menant à l'arrière des bâtiments. Plusieurs décennies après sa construction, la parcelle a été subdivisée de façon à rendre l'annexe indépendante (Masson, 2010).

Une réglementation municipale flexible a facilité la mise en œuvre du projet, autorisant une parcelle et un bâtiment aux largeurs très réduites. Dans les milieux anciens et denses, ces mesures sont nécessaires à la consolidation, tandis que des normes minimales trop élevées (p. ex. une largeur de parcelle minimale de dix mètres) risquent de nuire à la réalisation de tels projets.

Objectif général

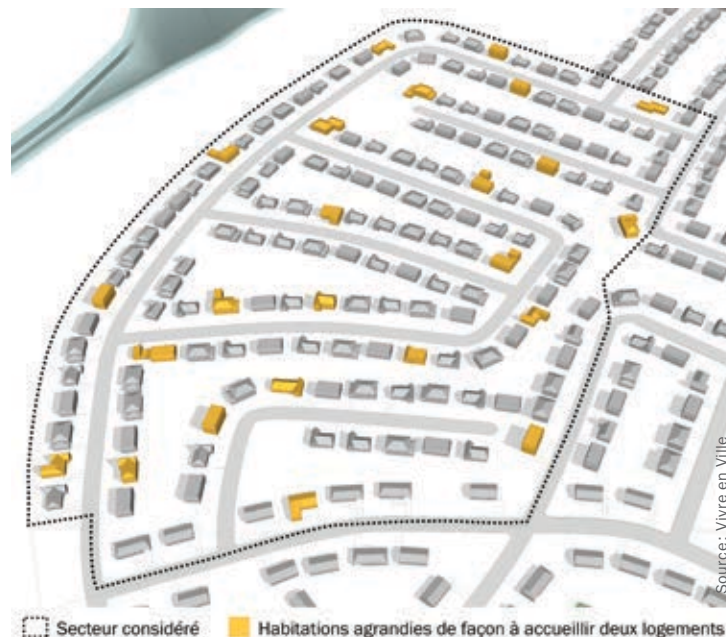
Intensifier les activités résidentielles, commerciales ou de bureau prenant place sur une parcelle, en agrandissant un bâtiment existant sur des espaces extérieurs sous-utilisés ou en hauteur, permettant la venue de nouveaux occupants.

Les agrandissements de bâtiments, tant par des modifications au nombre d'étages que d'emprise au sol, visent la densification à l'échelle de la parcelle. Ces transformations peuvent être subtiles ou drastiques et doivent être modulées en fonction du contexte : certains milieux se prêtent plus facilement au changement, alors que d'autres requièrent une grande sensibilité architecturale.

Puisque ces interventions sont à même de susciter de vives réactions de la population, c'est aux municipalités d'encadrer l'ampleur et l'apparence des adaptations aux bâtiments existants, sans pour autant nuire à la réalisation de projets respectueux du milieu d'accueil. En adaptant leur cadre réglementaire, elles peuvent s'attarder, entre autres :

- à la hauteur ou au nombre d'étages d'un bâtiment ;
- à la profondeur des marges avant et à la largeur des marges latérales ;
- à la volumétrie du bâtiment, incluant la forme du toit ;
- au coefficient d'emprise au sol ;
- à la conservation des arbres matures ;
- aux usages permis ;
- aux normes minimales de stationnement.

Figure 3.2.d UNE DENSIFICATION DOUCE À L'ÉCHELLE DES QUARTIERS RÉSIDENTIELS DE FAIBLE DENSITÉ



Les quartiers d'habitations pavillonnaires recèlent un énorme potentiel de consolidation, suivant une approche de densification douce. Celui-ci peut être atteint, par exemple, par des adaptations aux bâtiments existants visant à faire passer d'un à deux le nombre de logements par parcelle. En effet, tel qu'illustré, sur une période de vingt ans, un quartier de résidences individuelles peut accueillir une augmentation du nombre de ménages de 15 % sans transformations radicales de son cadre bâti. À titre comparatif, la croissance prévue des ménages entre 2011 et 2031 pour la Communauté métropolitaine de Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal sont respectivement de 18 % et 14 %. Sans même prendre en compte le potentiel de densification ailleurs sur le territoire, les adaptations aux résidences individuelles ont ainsi la capacité d'absorber une grande partie de la croissance prévue.

Sources : CMQ, 2011 ; CMM, 2011.

DIMINUER LES BESOINS EN STATIONNEMENT PAR UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE

Les normes minimales de stationnement peuvent s'avérer une grande contrainte à l'agrandissement de bâtiments, dans la mesure où il est difficile de pourvoir plus de cases sur une même parcelle, lorsqu'on augmente la superficie du bâtiment sur les cases existantes. La proximité du réseau de transport en commun structurant, ou d'un service d'autopartage, doit être en mesure de compenser pour les cases de stationnement perdues, en faveur d'un transfert modal vers les modes collectifs et actifs.

MESURE 1 EXHAUSSEMENT DE BÂTIMENT

Objectif spécifique

Densifier en optimisant l'occupation d'une parcelle, par l'ajout d'étages à un bâtiment existant.

En construction, l'exhaussement définit le rehaussement d'un bâtiment. L'ajout d'étages est un moyen d'augmenter la superficie habitable d'un immeuble sans en changer l'emprise au sol et, conséquemment, sans empiéter sur les espaces extérieurs. Évidemment, dans un contexte de densification, cette intervention doit permettre de loger de nouveaux occupants.

La nature d'un exhaussement peut varier grandement, allant d'un à plusieurs étages et dans un style architectural qui se confond ou se démarque de celui des étages existants. Ainsi, l'augmentation du nombre d'étages d'un bâtiment peut se faire de façon discrète ou, au contraire, flagrante.

Dans les milieux résidentiels où le cadre bâti est plutôt uniforme, des exhaussements d'un seul étage sont plus facilement acceptés par le voisinage et participent néanmoins à la densification douce du quartier. Des agrandissements plus importants peuvent se produire dans un tel contexte, mais sont davantage justifiables là où l'on devrait concentrer les efforts de densification ; à l'intérieur et autour des centralités, le long d'un corridor urbain desservi par le réseau structurant de transport en commun, ou encore dans les zones spécialisées à requalifier.

Les municipalités peuvent contrôler l'augmentation progressive des hauteurs dans un secteur, notamment en précisant les paramètres d'insertion à respecter dans les règlements d'urbanisme ou dans les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Figure 3.2.e DUPLEX DE BANLIEUE



Source : Vivre en Ville

Ensemble d'habitations pavillonnaires
Québec, Québec

Localisé dans un quartier résidentiel de banlieue d'après-guerre, ce bungalow des années 1960 a été exhaussé de façon à y aménager un logement indépendant à l'étage disposant d'une entrée privée : autrement dit, afin d'en faire un duplex plutôt qu'une maison intergénérationnelle. L'indépendance de chaque logement permet de procéder à sa vente ou à sa location sans tenir compte des restrictions réglementaires relatives aux maisons intergénérationnelles (Perron, 2012).

De telles transformations sont désormais facilitées par la Ville de Québec, qui a éliminé la plupart des zones unifamiliales en permettant, sur la plus grande partie de son territoire, que chaque parcelle accueille deux logements.

Figure 3.2.f LE CINQUIÈME ÉTAGE



Source : Vivre en Ville

Strip commerciale
Centralité d'agglomération
Québec, Québec

Cet exhaussement d'un immeuble à bureaux sur le boulevard Laurier est un projet modeste qui participe néanmoins à l'intensification des activités du centre majeur d'activités de Sainte-Foy, desservi par le réseau structurant de transport en commun de Québec. Des bureaux supplémentaires et un espace technique ont été ajoutés à l'immeuble de quatre étages, dans le cadre de la mise à niveau des systèmes mécaniques. La charpente légère en bois est une solution qui permet l'exhaussement sans avoir recours au renforcement de la structure existante.

MESURE 2**AGRANDISSEMENT DE BÂTIMENT
AVEC CHANGEMENT DE L'EMPRISE
AU SOL**

Objectif spécifique

Densifier en optimisant l'occupation d'une parcelle,
en agrandissant un bâtiment sur des espaces
extérieurs résiduels ou sous-utilisés.

Là où le contexte ne se prête pas aux exhaussements, les agrandissements de bâtiments peuvent se faire via un changement de l'emprise au sol. La construction sur des espaces libres, attenants aux bâtiments, peut mener à un gain considérable de la superficie habitable.

Les espaces extérieurs peu porteurs de qualité de vie, comme des cours asphaltées ou des aires de stationnement, sont des terrains propices pour ce type d'intervention. En privilégiant la construction sur ces espaces, notamment sur les cours avant, en direction de la rue, l'agrandissement peut contribuer à améliorer l'encadrement de l'espace public et à combler des vides qui déstructurent le paysage.

Cela s'avère particulièrement intéressant pour les commerces, qui ont beaucoup à gagner à se rapprocher de la rue : par une distance réduite entre la porte et la rue qui augmente le confort des clients, et une présence sur l'espace public qui favorise la fréquentation spontanée.

Une réglementation flexible en ce qui concerne les marges avant, latérales et arrière peut faciliter le recours à ce type d'agrandissement, tout particulièrement dans les centralités à renforcer et les milieux spécialisés à requalifier.

Figure 3.2.g **MAISON D'ARRIÈRE-COUR
SAINT-ANDRÉ**



Ensemble d'habitations mitoyennes
Montréal, Québec

Dans le quartier Rosemont, à Montréal, la conversion d'un hangar en annexe résidentielle a permis de créer une suite indépendante avec entrée sur cour. Construite en continuité d'un duplex, cette suite peut vivre de façon autonome, ou s'adjoindre à l'un des logements existants pour y abriter, par exemple, une habitation intergénérationnelle (Microclimat, 2016).

En tirant profit d'un espace sous-utilisé en cour arrière, cette intervention de densification douce offre non seulement un logement supplémentaire en milieu dense et adéquatement desservi en commerces et transport en commun, mais permet aussi de participer à l'amélioration du paysage de la rue.

Figure 3.2.h **LE DELTA III**



Strip commerciale
Centralité d'agglomération
Québec, Québec

Le Delta est un complexe de bureaux situé le long d'un corridor urbain desservi par un réseau structurant de transport en commun, au sein d'une centralité d'agglomération. Il comportait à l'origine deux bâtiments (à droite), ainsi qu'un stationnement de surface implanté à l'intersection de deux voies primaires. C'est sur ce dernier qu'a été construit un troisième bâtiment (à gauche) (Écobâtiment et Québec international, 2014).

Le design du basilaire, avec ses commerces en rez-de-chaussée, leurs terrasses et les aménagements piétonniers, anime efficacement l'intersection et lui confère une échelle plus humaine. Ici, le stationnement a été aménagé en souterrain au profit d'une diversification significative des activités commerciales et administratives sur la parcelle, en plus d'un encadrement sur rue résolument plus urbain.

RECYCLAGE DE BÂTIMENTS AVEC CHANGEMENT DE VOCATION (CONVERSION)

Objectif général

Conserver la valeur historique, sociale, identitaire ou paysagère d'un bâtiment, tout en changeant sa vocation, en le recyclant pour contribuer à la requalification d'un milieu et à la consolidation d'une centralité, le cas échéant.

La conversion architecturale vise à donner une deuxième vie à un bâtiment en lui attribuant une nouvelle vocation. Le recyclage est une opportunité de valorisation des caractéristiques patrimoniales, qu'elles soient de nature historique, sociale, identitaire ou paysagère.

Le recyclage architectural s'avère une opération complexe, alors qu'il est nécessaire d'adapter le bâtiment à son nouvel usage. Des travaux intérieurs peuvent s'imposer afin de répondre aux nouveaux besoins, notamment en ce qui concerne le système de distribution du bâtiment (couloirs, coursives, escaliers, etc.) et la répartition de l'espace (superficie et localisation des pièces). La conversion passe aussi par des travaux extérieurs révélant la nouvelle vocation, notamment lorsqu'un bâtiment autrefois d'usage privé en vient à accueillir des activités à caractère public, ou l'inverse. Enfin, le recyclage d'un bâtiment peut comporter des démolitions et des ajouts, en plus du travail sur le volume initial.

Compte tenu du caractère et de la localisation des bâtiments à requalifier, le recyclage architectural s'avère une avenue intéressante pour la consolidation de centralités d'agglomération et locales, qui abritent souvent des bâtiments désaffectés, résultat de la délocalisation ou de la discontinuation de certaines activités.

Du projet de recyclage à la requalification urbaine

Parfois, la multiplication des opérations ponctuelles de recyclage entraîne la requalification d'un quartier complet. C'est le cas de certains secteurs industriels anciens qui se sont transformés en secteurs résidentiels ou mixtes. Lorsque cela se produit, les premières interventions gagnent à être accompagnées d'investissements dans l'espace public et de l'introduction d'activités commerciales, annonçant ainsi les mutations à venir. En ce sens, l'intervention des municipalités est primordiale : elle visera à éviter la création isolée de logements mal desservis, à l'intérieur d'un secteur dévitalisé. L'ensemble des interventions privées peut être encadré par un plan directeur de quartier ou un programme particulier d'urbanisme (PPU), pour assurer leur cohérence et une réponse adéquate aux besoins du milieu.

RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES

DUBOIS, Martin (2004). *Recyclage architectural à Québec : 60 réalisations créatives*. Publications du Québec, 159 p.

VIVRE EN VILLE (s.d.b.). «Recyclage des bâtiments», *Collectivitesviables.org*, Vivre en Ville [http://collectivitesviables.org/articles/recyclage-des-batiments/] (consulté le 6 décembre 2014).

MESURE 1 RECYCLAGE À VOCATION INSTITUTIONNELLE, COMMERCIALE ET DE BUREAU

Objectif spécifique

Requalifier un bâtiment désaffecté par sa conversion architecturale, visant à lui attribuer une vocation institutionnelle, commerciale ou de bureau.

Dans les quartiers urbanisés avant la Seconde Guerre mondiale, certains bâtiments de grande ampleur, notamment ceux à vocation industrielle, possèdent un potentiel de recyclage intéressant. Offrant de vastes superficies de plancher dépourvues de divisions, et donc aisément adaptables, ces bâtiments ont le potentiel d'accueillir des activités aux besoins variables : des institutions, des commerces et des bureaux.

De même, les édifices conventuels, qu'ils aient été destinés au culte, à l'enseignement ou à l'habitation, font typiquement partie des cœurs de quartiers et des noyaux villageois. Leur localisation dans les anciennes centralités rend leur reconversion particulièrement intéressante, notamment pour l'offre d'équipements publics de proximité. Puisqu'ils ont une valeur historique, symbolique et identitaire, la conservation du caractère public de ces lieux est tout particulièrement appropriée.

Figure 3.2.i BIBLIOTHÈQUE
MONIQUE-CORRIVEAU



Noyau civique et paroissial
Centralité d'agglomération
Québec, Québec

Plusieurs années après sa fermeture, l'ancienne église Saint-Denys-du-Plateau a été acquise par la municipalité et réinvestie pour y installer une bibliothèque de quartier. Cette conversion a permis de sauvegarder le bâtiment, d'une architecture unique, et de s'en servir pour appuyer la requalification urbaine de la route de l'Église, une importante voie primaire desservie par le réseau structurant de transport en commun.

Malgré l'importante densification qui se produit aux alentours, la bibliothèque demeure le seul équipement public animant la rue. Le parvis, un petit terrain de jeu et un amphithéâtre extérieur ont accompagné le recyclage du bâtiment et ont confirmé le caractère stratégique de ce lieu public.

Figure 3.2.j LOCOSHOP ANGUS



Intersection commerciale
Montréal, Québec

Ce projet de requalification des anciens ateliers de production et d'entretien de locomotives a misé sur le recyclage d'immeubles industriels à caractère patrimonial. L'ensemble formé par trois bâtiments regroupe des bureaux et des commerces, dont une épicerie, et forme l'embryon d'une nouvelle centralité pour le quartier Angus.

Pour chacun des bâtiments recyclés, la façade en brique et des éléments de structure en acier ont été mis en valeur. De nouveaux espaces ont également été « insérés » dans cette enveloppe, comme un stationnement de surface dissimulé par la structure de brique.

L'ensemble du projet est issu d'une concertation entre la Ville de Montréal, les Gouvernements du Québec et du Canada, le Canadien Pacifique et la Société de développement Angus (Lalanne, 2001).

MESURE 2 RECYCLAGE À VOCATION RÉSIDENTIELLE

Objectif spécifique

Requalifier un bâtiment désaffecté par sa conversion architecturale, visant à lui attribuer une vocation résidentielle et à le faire participer à la densification des milieux construits.

Les immeubles résidentiels perdent très rarement leur vocation au profit d'une nouvelle activité. Le cas inverse est bien plus courant, malgré qu'il pose de nombreux défis d'adaptation architecturale. Étant donné la croissance de la demande résidentielle observée au cours des dernières décennies, de nombreux édifices commerciaux, industriels et institutionnels ont été convertis en habitations, permettant parfois la requalification complète de zones spécialisées, par exemple industrielles ou portuaires, en des milieux résidentiels ou mixtes.

Le recyclage architectural visant l'offre de nouvelles habitations nécessite de porter une attention particulière à l'image du bâtiment réinvesti, afin qu'il reflète son nouvel usage : un regroupement de petits espaces privés plutôt qu'un vaste établissement à caractère public. La subdivision de l'espace devrait permettre l'aménagement de logements de qualité, sans compromis sur les besoins relatifs à cet usage : intimité, lumière et ventilation naturelles, accès à un espace extérieur, etc. Ces modifications devraient se refléter par le traitement des entrées, du système distribution (circulations), de la fenestration, des balcons et terrasses ainsi que celui des seuils, ou des lieux de transition entre les espaces publics et privés.

Figure 3.2.k LE SAINT-PAUL-APÔTRE



Noyau civique et paroissial
Ensemble d'habitations pavillonnaires
Québec, Québec

Cette église transformée accueille aujourd'hui des personnes âgées et des familles à faible revenu. L'intérieur compte 23 logements, dont six aménagés pour les aînés à mobilité réduite, une petite chapelle et une salle communautaire qui sert de lieu de rencontre pour les résidents. Ces derniers équipements étant compatibles avec l'ancienne vocation du bâtiment, ils facilitent le projet de recyclage en tirant profit des caractéristiques du bâtiment initial.

Pour accueillir de nouveaux logements, un bâtiment neuf a été ajouté et relié à l'ancienne église par une passerelle couverte (à droite sur l'image). Cet immeuble s'inspire de la géométrie de l'église en réinterprétant, par exemple, la verticalité des clochers dans la composition des fenêtres (Lafond Côté, 2009).

Figure 3.2.l COOPÉRATIVE D'HABITATION
STATION No 1



Parc industriel
Ensemble d'habitations mitoyennes
Montréal, Québec

Le recyclage de la première station d'électrification longue distance à Montréal, à proximité de la place Simon-Valois, fait partie du projet de requalification en centralité locale d'un secteur industriel et des abords d'une ancienne emprise ferroviaire. La mise en valeur de l'ensemble structural a permis de revaloriser un bâtiment historique, célébrant le patrimoine industriel du quartier, tout en lui attribuant une nouvelle vocation.

Converti en coopérative d'habitation, le bâtiment industriel désuet a été épargné de sa démolition prévue et participe aujourd'hui à la consolidation du cœur de quartier. En plus des travaux sur le bâtiment d'origine, deux agrandissements ont été construits de part et d'autre de sa partie centrale, afin d'accueillir 74 logements abordables, destinés à «des familles et petits ménages à faible ou moyen revenu du quartier Hochelaga-Maisonneuve» (Bâtir son quartier, s.d.).

De nouveaux bâtiments pour compléter le cadre bâti

L'insertion de nouveaux bâtiments dans un quartier existant est l'occasion d'en compléter le cadre bâti. Un espace jusque-là déstructurant peut, une fois réinvesti, participer à l'encadrement de la rue et à l'animation de l'espace public, en plus d'intensifier les activités du milieu. Divers espaces offrent des opportunités de redéveloppement urbain :

- les parcelles sous-utilisées, occupées par des bâtiments désuets ou d'une densité trop faible compte tenu du contexte ;
- les grandes parcelles à subdiviser, comprenant de vastes espaces non construits ;
- les terrains vacants, issus ou pas d'une démolition antérieure.

De nouvelles activités pour compléter un milieu de vie

Le remplacement ou la construction de bâtiments peut aussi être une occasion d'introduire de nouveaux usages dans un milieu homogène, par exemple en implantant :

- des équipements, commerces et services nécessaires à la consolidation ou à la création d'une centralité locale dans un milieu résidentiel ;
- des résidences, qui auront pour effet d'augmenter la population et de participer au renforcement d'une centralité ou à la requalification d'un milieu spécialisé.

Rehausser la qualité du milieu d'accueil

Dans le cas des milieux déjà habités, l'insertion de bâtiments ne se fait pas toujours sans heurts. Pour éviter d'être trop remarquée, voire dérangeante, cette intervention doit être mise en œuvre avec une sensibilité accrue à ce qui définit le milieu d'accueil : ses formes, le mode de vie auquel aspirent ses résidents, etc.

Selon le cas, l'insertion de bâtiments peut viser soit à densifier un milieu sans le dénaturer (consolider), soit, au contraire, à le faire évoluer afin de lui faire jouer un nouveau rôle (requalifier).

Enfin, la construction de nouveaux bâtiments représente une excellente occasion pour les municipalités d'exiger des interventions de qualité, les contraintes de construction et d'aménagement étant moindres comparativement aux modifications des bâtiments existants. En fonction du milieu d'accueil, les autorités municipales peuvent moduler les cibles visées en ce qui a trait, entre autres, à la densité, à la volumétrie, à la qualité des matériaux, aux espaces verts, à la quantité et à la localisation des stationnements et à la superficie des logements.

STRATÉGIE 3.a

REMPACEMENT DE BÂTIMENTS POUR DENSIFICATION

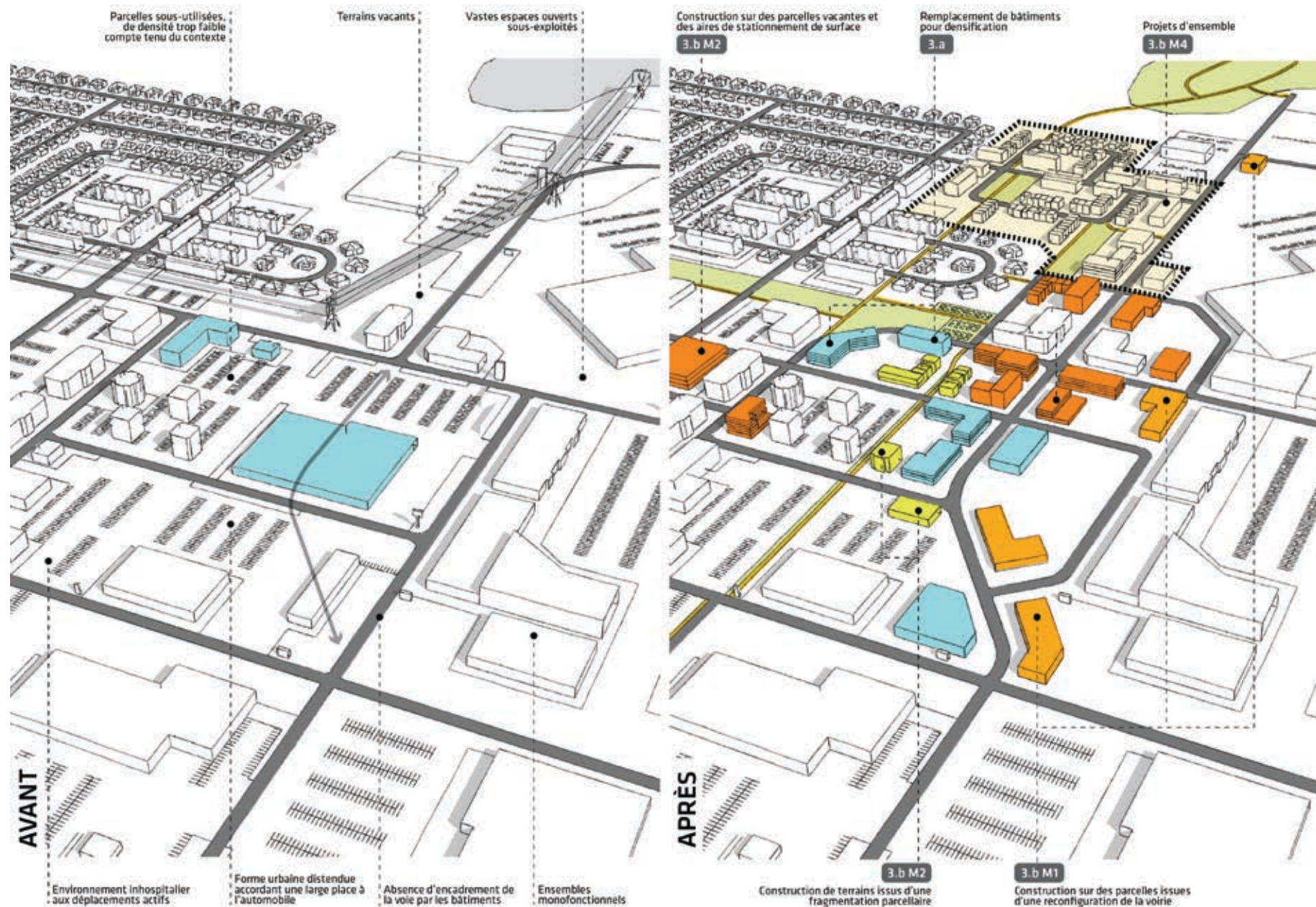
Diversifier les activités ou intensifier les usages sur une parcelle en remplaçant un bâtiment désuet ou d'une valeur trop faible, compte tenu de son contexte.

STRATÉGIE 3.b

ADDITION DE NOUVEAUX BÂTIMENTS

Compléter le cadre bâti ou requalifier un ensemble de parcelles désaffectées, en construisant de nouveaux bâtiments sur des espaces vacants ou sous-exploités, parfois issus d'une subdivision parcellaire ou d'une reconfiguration de la voirie.

Figure 3.3.a RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME PAR L'INSERTION DE BÂTIMENTS DANS LE TISSU EXISTANT



Source : Vivre en Ville

Objectif général

Diversifier les activités ou intensifier les usages sur une parcelle en remplaçant un bâtiment désuet ou d'une valeur trop faible, compte tenu de son contexte.

Parce qu'il peut s'agir d'interventions plus intrusives que le recyclage ou la rénovation de bâtiments, le remplacement devrait être envisagé surtout dans le cas de bâtiments qui nuisent à la qualité du cadre bâti ou dont l'âge ou le manque d'entretien justifient la démolition. Cette intervention est également pertinente dans les secteurs en voie de requalification (comme les secteurs commerciaux) et dans ceux qui subissent une forte pression foncière, à laquelle la densité résidentielle ou d'activités actuelle ne permet pas de résister. Dans ces trois cas, le remplacement de bâtiments pour accroître la densité constitue une excellente mesure de consolidation.

Remplacer et densifier sans dénaturer les milieux résidentiels

Dans le cas des milieux à consolider, notamment les ensembles résidentiels, le souci d'intégration au cadre bâti doit prendre une grande importance. Le remplacement d'un bâtiment par un autre d'un type différent (d'une maison individuelle par un triplex, par exemple) et comportant davantage de logements peut susciter de fortes réactions des résidents voisins. Le phénomène du « pas dans ma cour » est particulièrement fort vis-à-vis ces transformations qui, si elles ne s'inscrivent pas dans une vision d'ensemble claire, peuvent être perçues comme de la densification sauvage ou chaotique. Ceci est particulièrement vrai pour les quartiers qui subissent une forte pression de développement, comme les ensembles pavillonnaires limitrophes à des centralités en forte croissance.

La densification ne doit pas être synonyme de perte de qualité du cadre bâti ou des espaces extérieurs, voire de qualité de vie. La construction de bâtiments au gabarit plus important doit notamment se faire en assurant la protection des espaces extérieurs intéressants, en particulier les arbres matures, qui ne devraient jamais être coupés au profit d'espaces de stationnement. De plus, leur intégration devrait être garantie par une transition entre les gabarits des bâtiments, du moins à moyen terme.

Pour assurer l'insertion adéquate de nouveaux bâtiments dans la trame urbaine, la reproduction de modèles de bâtiments sans égard au contexte, qui est une chose commune au Québec, devrait par ailleurs laisser place à une architecture innovante et sensible au milieu d'accueil.

Remplacer pour changer les formes et le caractère des milieux en mutation

En ce qui concerne les milieux à requalifier, comme les centralités en devenir et les milieux spécialisés en mutation, le remplacement de bâtiments peut s'effectuer de façon plus perceptible. Dans ce cas, le remplacement vise non seulement la densification, mais bien l'évolution de la forme et du caractère d'un lieu. Par exemple, pour un milieu spécialisé à requalifier, qui serait composé de bâtiments de grandes superficies et implantés en fond de parcelle, de façon éparse, les bâtiments de remplacement peuvent, à l'inverse, participer à la vitalité des espaces publics, par leur échelle humaine, la mixité d'activités et l'encadrement de la rue.

Il convient de préciser qu'une réelle transformation de la forme et du rôle d'un milieu peut difficilement résulter d'une seule intervention, mais bien de plusieurs. La planification et la coordination de ces dernières sont essentielles afin de rendre la requalification possible et acceptable aux yeux de la population.

Figure 3.3.b **LE TRIPLEX
DU BOULEVARD PIE-XII**



Source : Vivre en Ville

Ensemble d'habitations pavillonnaires
Québec, Québec

Dans un secteur résidentiel en consolidation, un bungalow de petite taille et mal entretenu a été démoli pour laisser place à un plex comportant deux logements aux étages et un logement en demi-sous-sol. Cet immeuble détenu en copropriété fait partie des nombreux immeubles multilogements récemment construits dans le secteur, accroissant la quantité et la diversité de logements offerts.

L'intégration dans son contexte est assez bien réussie : le gabarit s'ajuste à celui des bâtiments voisins, les arbres et l'allée de stationnements existants ont été conservés et l'implantation du bâtiment est comparable à celle du voisinage, misant plutôt sur la construction en profondeur de la parcelle. Seul défaut : des espaces de cour sont perdus pour laisser place à du stationnement (en cour arrière), afin de répondre aux normes minimales exigées par la Ville, alors que le réseau d'autobus à haut niveau de service est accessible à cinq minutes de marche (400 mètres).

Figure 3.3.c **ESPACE VIE LE 18**



Source : ABCP architecture

Strip commerciale
Ensemble d'habitations pavillonnaires et à paliers
Québec, Québec

L'ensemble résidentiel Espace vie Le 18 prend place à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa, une *strip* en cours de requalification, et de la 18^e rue, un corridor urbain desservi par le réseau structurant de transport en commun. Il remplace l'ancien couvent Mont-Thabor, duquel la chapelle a été conservée et recyclée pour y accueillir des espaces communs. Construit en plusieurs phases, le projet accueillera à terme plus de 200 ménages, avec une offre variée de maisons de ville et condos, ainsi que des commerces en rez-de-chaussée.

Les bâtiments s'articulent autour de l'ancienne chapelle et d'une cour centrale partagée, aménagée avec des sentiers et des placettes. Des cours privées prennent également place dans cet espace, offrant un accès direct aux maisons de ville qui la bordent. Cette offre d'espaces extérieurs publics et privés a été rendue possible par l'aménagement d'un stationnement souterrain, qui apparaît comme une condition de succès du projet (ABCP architecture, 2015).

Figure 3.3.d **ÉDIFICE ROLAND-GIROUX**



Source : Vivre en Ville

Strip commerciale
Centralité d'agglomération
Québec, Québec

Cet édifice à bureaux de six étages, localisé sur une des plus importantes voies primaires de la ville de Québec et propriété de la SSQ, remplace un immeuble au gabarit beaucoup plus petit. Contrairement à l'ancien édifice qui était entouré de stationnements de surface, celui-ci est implanté en bordure de la rue. Maintenant, le stationnement est souterrain, bien que quelques cases subsistent en surface, à l'arrière du bâtiment (SSQ, sd.). Les aménagements effectués en façade sont attractifs et conviviaux pour les piétons et, corollairement, pour les usagers du transport en commun.

Le promoteur a obtenu l'autorisation de la Ville d'aménager un nombre moindre de cases de stationnement, comparativement à l'exigence réglementaire habituelle, à condition qu'il finance la construction d'un abribus tempéré pour le Réseau de transport de la Capitale (RTC) (Vachon, 2004), dont un parcours à haut niveau de service dessert le secteur.

Objectif général

Compléter le cadre bâti ou requalifier un ensemble de parcelles désaffectées, en construisant de nouveaux bâtiments sur des espaces vacants ou sous-exploités, parfois issus d'une subdivision parcellaire ou d'une reconfiguration de la voirie.

La construction de nouveaux bâtiments en milieu urbanisé est une intervention nécessaire à la réduction de la pression de l'urbanisation sur les milieux naturels et les terres agricoles. Elle peut prendre place sur des parcelles vacantes, des aires de stationnement de surface, ou des terrains issus d'une subdivision parcellaire, rentabilisant des espaces autrement sous-exploités.

L'addition de ces bâtiments peut avoir un impact positif sur l'encadrement de la rue et des espaces publics attenants, en plus d'y amener de nouveaux résidents ou de nouvelles activités, le cas échéant. Les nouveaux bâtiments pourront compléter le cadre bâti et en assurer la continuité, participant du même coup à la structure d'un quartier et à sa connexion (par le cadre bâti) aux quartiers contigus.

Cette stratégie peut être mise en œuvre de façon ponctuelle, sur des parcelles classiques, ou faire partie d'un projet d'ensemble, prenant place sur une mégaparcelle à requalifier. Dans ce dernier cas, la construction pourra être accompagnée d'une restructuration de la voirie, visant à desservir les nouveaux bâtiments, et de l'aménagement d'espaces publics.

URBANISATION DE MÉGAPARCELLES : UNE GRANDE PLACE À L'INNOVATION ET AUX ÉCOQUARTIERS

Puisqu'il s'agit souvent d'en faire table rase, la requalification de grands sites désaffectés ou de grandes parcelles issues d'une subdivision constitue une opportunité d'innover en matière de formes urbaines. Ces projets se prêtent également à l'intégration de nouvelles technologies relatives, entre autres, à l'énergie, à la gestion de l'eau ou à celle des matières résiduelles.

Étant donné ces possibilités, nombreuses sont les municipalités qui y voient l'occasion d'aménager des écoquartiers. Au Québec, c'est notamment le cas de l'ancien hippodrome Blue Bonnets à Montréal, de l'ancien site industriel de la Pointe-aux-Lièvres à Québec, et du Domaine Kogan à Rivière-du-Loup (Vivre en Ville, 2014e; Paradis et Chopin, 2015).

RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES

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

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

MESURE 1 CONSTRUCTION SUR DES PARCELLES ISSUES D'UNE RECONFIGURATION DE LA VOIRIE

Objectif spécifique

Encadrer les abords d'une voie requalifiée en récupérant des espaces issus d'une reconfiguration de la voirie pour la construction de nouveaux bâtiments.

La reconfiguration de voies publiques peut permettre de dégager un potentiel foncier, en libérant de nouveaux espaces constructibles. C'est le cas de la reconfiguration de larges intersections, de la conversion d'autoroutes en boulevards, de la réduction du nombre de voies de certaines routes, ainsi que de leur recouvrement.

À titre d'illustration, prenons l'exemple d'une autoroute urbaine qui nécessite des voies de service pour desservir les bâtiments contigus. Une telle configuration peut nécessiter une emprise allant de 50 à 80 mètres. Un boulevard, quant à lui, peut avoir une largeur d'environ 30 mètres. Ce sont ainsi de 20 à 50 mètres qui peuvent être récupérés lors de la conversion d'une autoroute en boulevard, ce qui est suffisant pour aménager plusieurs parcelles.

Le dégagement de plus petits espaces peut permettre l'aménagement de nouveaux types bâtis compacts, aptes à participer à l'animation, à l'encadrement et à la délimitation de l'espace public.

Le ministère des Transports et les municipalités ont donc avantage à profiter de la réfection d'infrastructures de transport pour réviser les besoins et, lorsque le cas se présente, réinvestir les espaces disponibles pour améliorer les milieux construits.

Figure 3.3.e VITRINES HABITÉES
DE LA PLACE DES FESTIVALS

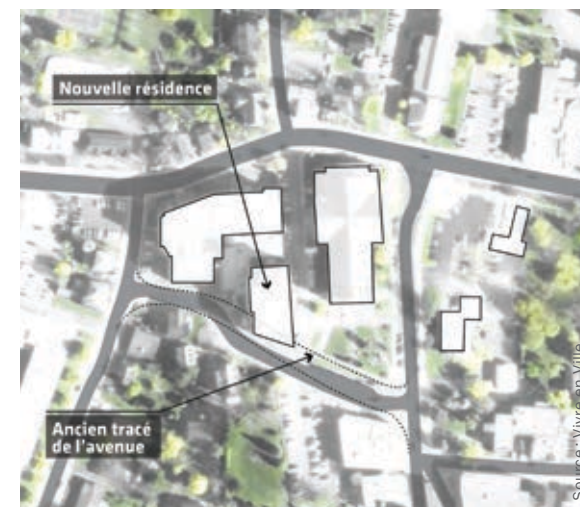


Centralité d'agglomération
Montréal, Québec

La reconfiguration des rues Jeanne-Mance et Balmoral, dans le Quartier des spectacles de Montréal, a misé sur la réduction de leur largeur pour l'aménagement de la place des Festivals, située entre ces rues. Les espaces dégagés ont permis non seulement d'agrandir la place destinée aux piétons et aux événements, mais aussi d'aménager des vitrines habitées, occupées par des restaurants.

La place des Festivals s'ouvrait sur la rue, puis sur la façade aveugle d'un bâtiment. «C'est en réponse à ce cadrage fonctionnel et physico-spatial de piètre qualité qu'ont été conçues les deux vitrines habitées» (Kollecif, 2012), de façon à encadrer et dynamiser la place publique.

Figure 3.3.f RÉAMÉNAGEMENT DE
L'AVENUE DE L'ÉGLISE



Centralité d'agglomération
Noyau paroissial
Montmagny, Québec

Le réaménagement de l'avenue de l'Église s'inscrit dans le cadre d'un projet de consolidation et de requalification du centre-ville de Montmagny. Le rétrécissement et la redistribution de l'espace de cette rue locale ont donné lieu à de nombreux changements, dont le dégagement d'un espace qui, combiné à l'aire de stationnement de surface de l'église, a rendu possible la construction d'une résidence pour personnes âgées de 66 logements, comportant un stationnement souterrain ouvert au public (Ville de Montmagny, s.d.).

La municipalité et le promoteur ont travaillé de concert à la réalisation de ce projet, qui a également permis l'aménagement de trottoirs plus larges et le verdissement de la rue.

MESURE 2 CONSTRUCTION DE TERRAINS ISSUS D'UNE FRAGMENTATION PARCELLAIRE

Objectif spécifique

Consolider des parcelles sous-exploitées en les subdivisant et en construisant de nouveaux bâtiments pour compléter le cadre bâti et participer à la densification d'un milieu.

La subdivision de parcelles est une mesure permettant de bâtir de façon discrète à l'intérieur des secteurs urbanisés. Certaines parcelles construites sont occupées seulement sur une petite portion de leur superficie, laissant libres de grands espaces en cour avant, latérale ou arrière. Subdiviser ces parcelles sous-exploitées pour en dégager un espace constructible est une façon, pour le propriétaire, de rentabiliser son capital tout en ouvrant la voie à une densification ponctuelle du milieu bâti.

Si des parcelles résidentielles doubles ou profondes présentent des opportunités intéressantes, la potentialité des terrains institutionnels mérite d'être soulignée. Les propriétés conventuelles et celles des commissions scolaires sont généralement vastes et sous-utilisées : leur potentiel de développement est considérable et devrait être considéré dans certaines circonstances. Considérant leur localisation souvent stratégique à proximité des centralités, leur démembrement partiel peut être une solution bénéfique pour consolider ces dernières.

Des implantations de bâtiment optimisées pour une densification résidentielle discrète

Investir un terrain issu de la subdivision d'une parcelle nécessite une réflexion sur l'implantation de nouveaux bâtiments, qui doivent s'adapter à des formes ou des espaces aux dimensions atypiques : des parcelles profondes et étroites, des parcelles en cœur d'îlot, accessibles seulement par une ruelle, etc. Il est possible alors, par des implantations optimisées, de créer des cadres de vies compacts, mais intimes, qui participent à la densification douce ou invisible d'un quartier.

Une réglementation adaptée

La réglementation concernant le lotissement et la construction doit être assez flexible pour permettre ce genre d'opérations. Le nombre de bâtiments permis par parcelle, l'obligation d'une adresse sur rue, les marges à respecter, les largeurs minimales des parcelles et des bâtiments, ainsi que le nombre de cases de stationnement requises pour un projet sont autant de facteurs qui peuvent nuire à la consolidation du cadre bâti.

De façon ponctuelle, la pertinence dans son milieu d'un projet aux dimensions atypiques peut justifier une dérogation à ces normes. Les municipalités peuvent aussi encourager l'une ou l'autre de ces interventions et leur assigner des normes d'aménagement qui leur sont propres, comme c'est le cas pour les habitations sur ruelle à Vancouver (City of Vancouver, 2014).

GLOSSAIRE

HABITATIONS SUR COUR

Les habitations sur cour sont des logements dont l'accès principal est situé face à une cour plutôt qu'à une voie publique. Cette cour, si elle s'ouvre sur la voie publique, peut servir de simple voie d'accès aux logements, voire d'espace partagé et récréatif. Ce type d'implantation permet d'optimiser l'occupation d'une parcelle profonde tout en offrant des accès individuels à plusieurs logements.

HABITATIONS ET ATELIERS SUR RUE

Comme les habitations sur cour, les habitations sur ruelle ne présentent pas d'accès direct à la rue. L'accès à ces logements est assuré par une ruelle qui peut être privée ou publique. L'habitation sur ruelle se prête particulièrement bien à l'intensification résidentielle de tissus de faible ou moyenne densité desservis par une telle voie, par le biais de l'aménagement de logements en arrière-cour, qui remplacent ou s'agencent avec une dépendance, ou prenant place sur un espace non construit.

HABITATIONS EN CŒUR D'ÎLOT

La construction en cœur d'îlot est une façon d'investir un espace non bâti, construit sur sa périphérie, en bordure d'îlot. Cet espace est généralement accessible par une porte-cochère ou un passage entre deux bâtiments. On en retrouve surtout dans les tissus anciens, où les îlots sont bordés de bâtiments mitoyens, laissant un espace libre au centre de l'îlot pour des dépendances telles que des entrepôts et des écuries.

Source : Vivre en Ville.

Figure 3.3.g LES ALLÉES DE BELLEVUE



Source: Vivre en Ville

Campus institutionnel Québec, Québec

Le projet résidentiel des Allées de Bellevue est un ensemble construit en trois phases, comprenant deux immeubles multilogements et des maisons en rangée, détenus en copropriété. Ces résidences prennent place sur un site précédemment occupé par les terrains de sport d'une ancienne propriété conventuelle, désormais subdivisée. Le Complexe Bellevue, qui regroupe différents établissements d'enseignement et organismes communautaires, demeure sur le site.

Une rue existante et une piste cyclable ont été prolongées de façon à desservir les 237 nouveaux logements, accessibles à partir d'une cour commune. Les logements en rez-de-jardin y ont un accès individuel, ainsi que des terrasses aménagées de façon à assurer leur intimité malgré l'espace partagé voisin (LaFerrière, 2012).

Figure 3.3.h LES QUATRE ARBRES



Source: Vivre en Ville

Ensemble d'habitations mitoyennes Montréal, Québec

Dans le secteur résidentiel dense du Plateau-Mont-Royal, une cour arrière enclavée, jusqu'alors occupée par un entrepôt désaffecté et des garages abandonnés, a servi de support à l'implantation d'une coopérative d'habitation regroupant une vingtaine de petits logements. Accessible par une porte-cochère connectée à l'avenue Henri-Julien et par une ruelle, l'immeuble se retrouve au cœur de l'îlot.

Il vient combler le manque de logements du quartier, dans un secteur où les espaces constructibles sont rares. Le nouveau bâtiment, qui compte trois étages et une mezzanine, se dissimule derrière les bâtiments périphériques de même gabarit, densifiant ainsi le quartier de façon invisible (Boutros, 2014; Bonneau, 2008).

Figure 3.3.i RÉSIDENCE DE LA RUE GÉNÉRAL-VANIER



Source: Vivre en Ville

Ensemble d'habitations pavillonnaires Québec, Québec

Cette résidence unifamiliale se situe dans un secteur de petites habitations pavillonnaires, construites à l'époque de la Seconde Guerre mondiale, non loin du centre-ville de Québec. Elle se situe à l'emplacement de l'ancienne cour latérale de la propriété voisine, qui occupait une parcelle double, ouverte sur une piste cyclable et le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles. Issu de la subdivision de cette parcelle, le terrain ainsi dégagé a pu être vendu et construit.

Sur sa parcelle étroite, la nouvelle construction est plus petite qu'une habitation pavillonnaire « typique ». Sa construction a fait l'objet d'une dérogation mineure afin d'autoriser une largeur de façade plus étroite que la norme, en raison du garage qui y empiète. Ce dernier vise à répondre aux normes minimales de stationnement, alors que la contribution alternative au fonds de stationnement n'était pas possible (Ville de Québec, 2012).

MESURE 3**CONSTRUCTION SUR DES PARCELLES VACANTES ET DES AIRES DE STATIONNEMENT DE SURFACE**

Objectif spécifique

Requalifier des parcelles vacantes et des aires de stationnement de surface par du développement immobilier, participant à la densification et à la revitalisation d'un milieu.

Le développement immobilier de terrains sous-exploités est une stratégie à même d'avoir un impact significatif sur le cadre bâti, la qualité de l'environnement et l'ambiance d'une rue, voire d'un quartier. Qu'il s'agisse d'un terrain vacant ou d'une aire de stationnement de surface, la requalification contribue à la diversification des activités et à l'intensification des usages, en plus d'avoir un impact positif sur la valeur des propriétés voisines (CREA, 2008; Hara, 2003).

L'urbanisation de terrains vacants

On retrouve des terrains vacants dans toutes les villes et tous les milieux, mais plus particulièrement dans les secteurs anciens ayant subi des transformations et des déplacements d'activités. Ces terrains sont, plus souvent qu'autrement, issus d'une démolition antérieure, sans toujours avoir été décontaminés. Les secteurs centraux étant fortement convoités, ils constituent des espaces à ne pas négliger pour la construction de nouveaux logements, bureaux et commerces.

Si la construction des terrains non contaminés est chose facile, le retour sur l'investissement étant suffisant pour susciter l'intérêt des promoteurs, il en va autrement des terrains contaminés. Le Gouvernement et les municipalités ont un rôle à jouer pour faciliter les processus de requalification de ces sites qui, au Canada, représentent environ 60% des terrains laissés en friche (TRNEE, 2003).

S'ils n'entament pas eux-mêmes les opérations de décontamination, les acteurs publics peuvent soutenir les investisseurs qui s'intéresseront à la mise en œuvre d'un projet. Pour ces derniers, investir sur un terrain vacant comporte de nombreux risques, tant en ce qui concerne la durée que le coût d'un projet. En plus de faciliter les procédures liées à la décontamination, des subventions gouvernementales et des congés de taxes municipales sont quelques moyens qui peuvent soutenir ces interventions (CREA, 2008).

Développement immobilier en lieu et place des stationnements de surface

Les parcelles dédiées au stationnement de surface représentent des opportunités économiques considérables : la valeur d'usage d'une aire de stationnement de surface est extrêmement faible comparativement à la rentabilisation d'un tel site par du développement immobilier (CRE Montréal, 2014).

Dans les milieux denses où les pénuries de stationnements peuvent exister, la construction sur ces sites doit être précédée d'une réflexion sur la gestion de l'offre, considérant que les nouveaux usages risquent d'entraîner eux-mêmes une augmentation de la demande si le secteur est mal desservi en transport en commun. L'aménagement d'aires de stationnement en souterrain constitue une première avenue possible, en plus de la mutualisation des aires existantes entre différents usages d'un même secteur (Vivre en Ville, 2014a).

La desserte des secteurs de consolidation par le transport en commun est une condition de base à la réussite des projets et à la diminution de la demande en stationnement. D'ailleurs, le nombre de cases exigées par la réglementation pour une construction neuve devrait être revu à la baisse si elle est desservie par le transport en commun ou par un service d'autopartage.

Figure 3.3.j LA COUR DES BRAVES



Noyau paroissial
Ensemble d'habitations mitoyennes
 Québec, Québec

Construit sur l'aire de stationnement de surface de l'ancienne école des Saints-Martyrs-Canadiens, le projet résidentiel de la Cour des Braves comporte deux bâtiments, partageant une cour, mais faisant face à des rues opposées. Ces immeubles, qui comptent ensemble 68 logements, participent à la consolidation de la centralité locale voisine desservie par une importante station de transport en commun (Gobeil, 2008).

Deux types d'habitations y sont offerts, soit des maisons en rangée en rez-de-jardin, disposant d'accès individuels à partir de la rue et d'une courette à l'arrière, puis des appartements aux étages. L'architecture des bâtiments a été conçue de façon à respecter le rythme des façades de l'avenue Belvédère. Malgré qu'il s'agisse de types d'immeubles distincts, la Cour des Braves s'intègre assez bien avec les plex qui dominent dans le quartier.

Figure 3.3.k COOPÉRATIVE D'HABITATION L'ESCALIER



Centralité d'agglomération
Ensemble d'habitations mitoyennes
 Québec, Québec

Le projet de coopérative d'habitation l'Escalier est issu d'une longue démarche de concertation entre le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste et le Conseil de quartier, la Ville, ainsi que la Société d'habitation du Québec (SHQ) (COMPOP, s.d.).

Réservée en entier pour l'aménagement de logements coopératifs, une très grande parcelle vacante appartenant à la Ville a été cédée à la coopérative, afin d'y construire un projet d'habitation composée de deux immeubles de trois étages. Renfermant respectivement 54 et 26 logements, les bâtiments se tournent chacun vers une cour intérieure partagée, qui s'ouvre elle-même sur un parc de voisinage, adjacent au site. Entre ces deux immeubles, un escalier public a été aménagé, reliant le parc au boulevard René-Lévesque, sur lequel la coopérative a adresse. La parcelle sur laquelle se situe ce passage appartient toujours à la Ville.

S'il est au départ issu d'un besoin en logements abordables et adaptés aux familles, le projet sert aussi le quartier en consolidant son cadre bâti, notamment en complétant l'encadrement du boulevard, et en créant de nouvelles connexions piétonnières, à échelle humaine et conviviales.

Figure 3.3.l LE MANOIR SAINT-BRUNO



Centralité d'agglomération
 Saint-Bruno-de-Montarville, Québec

La phase III du Manoir Saint-Bruno est un projet d'agrandissement de résidence pour retraités. Celui-ci est aménagé en cœur d'îlot, à l'emplacement d'une grande aire de stationnement de surface. La nouvelle construction joint deux bâtiments existants et comporte une façade sur la rue de Montarville, voie principale du centre-ville de Saint-Bruno.

La façade latérale du bâtiment comporte un rez-de-chaussée commercial bordé d'un large trottoir. Ce dernier aboutit sur une nouvelle place publique en façade de l'immeuble. L'aire de stationnement de surface qui demeure a été végétalisée alors que de nouvelles cases ont été aménagées en souterrain.

Source : Vivre en Ville.

MESURE 4 PROJETS D'ENSEMBLE

Objectif spécifique

Requalifier un ensemble de parcelles désaffectées par l'implantation de nouveaux bâtiments, de manière à concevoir un nouveau milieu de vie en complémentarité et en contiguïté de quartiers existants.

La requalification de grands sites désaffectés, généralement issus de friches industrielles ou portuaires, ou de propriétés conventuelles, est une opportunité inestimable de compléter ou de créer un quartier de toutes pièces, à l'intérieur même du tissu urbanisé. Ces grands sites peuvent présenter plusieurs atouts :

- une localisation stratégique, permettant de concevoir un milieu de vie en contiguïté de quartiers existants ;
- peu de contraintes physiques à l'aménagement du site, ouvrant de multiples possibilités de design urbain et de construction ;
- l'absence d'une population résidente qui pourrait s'opposer au développement du projet.

Un tel projet de requalification doit être conçu de façon à participer au dynamisme de la ville existante. L'arrimage entre le projet et son contexte prend alors une grande importance. La création d'un nouveau milieu de vie devrait miser sur la connexion du site avec son voisinage, via la continuité du cadre bâti et la complémentarité des activités.

Figure 3.3.m LA CITÉ VERTE



Source : Vivre en Ville

Campus institutionnel

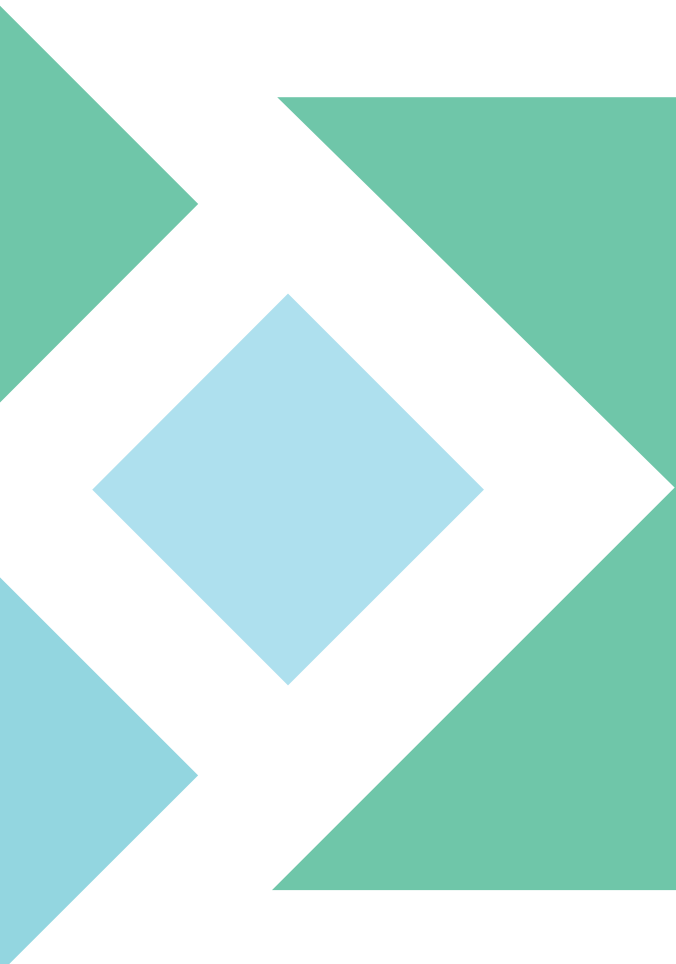
Québec, Québec

La Cité Verte prend place sur l'ancienne propriété des Sœurs du Bon-Pasteur, où se trouvaient un hôpital, une école et une crèche, couvrant une superficie de près de 9,3 hectares.

Le projet porté par SSQ Groupe financier a fait l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) et de modifications au règlement de zonage afin de permettre l'implantation de 800 unités d'habitation, en plus d'espaces de bureau et commerciaux. La Cité Verte se veut un projet de quartier durable, comportant un système de chauffage urbain et de gestion des eaux de pluie en surface (Fortier, 2011).

Plusieurs interventions sont prévues à l'intérieur d'un plan, entièrement mis en œuvre par le promoteur :

- l'aménagement de la voirie et d'espaces publics : une nouvelle trame de rues, déployée à partir du chemin Sainte-Foy, voie principale du quartier Saint-Sacrement, donne accès aux différentes parties du site. Des espaces publics – une esplanade, des placettes, un jardin communautaire – sont prévus au cœur du projet ;
- le recyclage architectural : la conversion des trois immeubles existants en résidences, comportant quelques espaces de bureau ainsi que des commerces en rez-de-chaussée ;
- la construction de bâtiments : à la suite de leur décontamination, les espaces ouverts ont été rendus disponibles à la construction de onze nouveaux bâtiments, incluant des maisons en rangée dont le gabarit assure une transition douce avec la rue résidentielle adjacente.



METTRE EN
ŒUVRE LA
RECONSTRUCTION
DE LA VILLE
SUR ELLE-MÊME

4



Mettre en œuvre la reconstruction de la ville sur elle-même

4

La consolidation et la requalification urbaines se réalisent par le biais de multiples interventions, ponctuelles ou de plus grande envergure, portées par une grande variété d'acteurs privés et publics. Pour en tirer pleinement profit et assurer la synergie de ces interventions, les autorités municipales doivent mobiliser différents acteurs du territoire et obtenir leur engagement envers le projet urbanistique, en plus de se doter des outils appropriés pour mettre en œuvre ce dernier.

4.1 MOBILISER LES ACTEURS DU TERRITOIRE ET OBTENIR LEUR ENGAGEMENT ENVERS LE PROJET URBANISTIQUE

En décidant de reconstruire la ville sur elle-même, les autorités municipales doivent, avec les acteurs du milieu, ouvrir un dialogue qui aura pour but de les mobiliser et d'obtenir leur engagement envers la vision du devenir de la collectivité et le projet urbanistique qui l'incarne (cf. chapitre 2, section 2.2). Pour y parvenir, certaines conditions sont primordiales.

TROIS CONDITIONS À RÉUNIR

1 L'engagement et la détermination des acteurs politiques

2 Un cadre décisionnel favorable à la reconstruction

- Proscrire toute urbanisation en dehors des périmètres d'urbanisation
- Demander un cadre législatif et fiscal favorable à la reconstruction

3 L'implication des acteurs interpellés par le projet urbanistique

- Impliquer la population dans les différentes étapes de la mise en œuvre du projet urbanistique
- Collaborer avec le secteur privé pour concrétiser le projet urbanistique

UN ATOUT À NE PAS NÉGLIGER

★ La maîtrise foncière municipale

L'engagement et la détermination des acteurs politiques

La reconstruction de la ville sur elle-même est un projet collectif, qui nécessite d'abord l'engagement des décideurs de tous les niveaux de planification, avant d'obtenir celui des acteurs privés. Concrètement, cela signifie que les décideurs doivent faire preuve de vision à long terme et prendre des décisions politiques et administratives cohérentes avec le projet urbanistique. Pour surmonter les changements d'équipes politiques, il importe que cette vision du devenir de la collectivité soit « portée, défendue, négociée, expliquée avec ouverture et ténacité par un leader capable de mobilisation » (Junca-Adenot, 2009).

En outre, les décideurs locaux doivent faire preuve de persévérance : leur ambition et leur détermination à défendre le projet urbanistique doivent transparaître malgré les réserves éventuelles des paliers supérieurs à suivre cette même voie. Ainsi, une municipalité ne doit pas s'empêcher de fixer des cibles ambitieuses dans son plan d'urbanisme sous prétexte que les exigences du schéma d'aménagement et de développement sont moindres.

Un cadre décisionnel favorable à la reconstruction

Reconstruire la ville sur elle-même, cela commence par décider du devenir du territoire non urbanisé. S'il est considéré comme une réserve d'urbanisation disponible à la demande, le succès des stratégies de consolidation risque de demeurer limité. Il appartient aux décideurs locaux, mais aussi aux paliers supérieurs de gouvernement de mettre en place un cadre favorable à la reconstruction.

Proscrire toute urbanisation en dehors des périmètres d'urbanisation

Le succès de la croissance misant sur la consolidation et la requalification urbaines dépend largement de l'engagement des autorités publiques à limiter l'étalement urbain. Si ces deux modes de développement urbain sont autorisés en simultanée, la croissance en dehors des milieux déjà urbanisés diluera, d'une part, les efforts de consolidation et continuera, d'autre part, à aggraver les enjeux auxquels la reconstruction cherche précisément à s'attaquer.

Inversement, si l'ensemble de la croissance attendue prend place à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, et plus particulièrement à l'intérieur des milieux déjà urbanisés, la collectivité tirera pleinement profit des cobénéfices de la reconstruction de la ville sur elle-même. Il est donc essentiel de proscrire toute urbanisation en dehors des périmètres d'urbanisation ou, le cas échéant, en dehors des concentrations urbaines les plus significatives situées sur les territoires dépourvus de périmètres d'urbanisation, ainsi que sur les terres de la zone agricole permanente, et ce, peu importe leur localisation.

Demander un cadre législatif et fiscal favorable à la reconstruction

Pour limiter l'étalement urbain et faire de la reconstruction de la ville sur elle-même une alternative avantageuse et incontournable, les municipalités peuvent réclamer des paliers de gouvernement supérieurs que le cadre législatif et fiscal soit adapté en conséquence. Cela implique notamment d'œuvrer à ce que :

- le cadre fiscal municipal soit révisé pour mettre un terme à l'actuelle chaîne de Ponzi qui pousse les municipalités à s'urbaniser toujours plus pour élargir leur assiette fiscale (Vivre en Ville, 2014d) (cf. chapitre 1, section 1.2) ;
- l'agrandissement injustifié des périmètres d'urbanisation ne soit plus possible, notamment en resserrant les exigences pour y parvenir ;
- l'augmentation de la capacité du réseau routier supérieur aux fins de navettage prenne fin (Vivre en Ville, 2013b) ;
- les critères de localisation des édifices et équipements publics fassent de la consolidation de l'urbanisation une priorité (Vivre en Ville, 2012; 2013c).

« L'étalement urbain peut paraître rentable fiscalement pour les municipalités en raison de l'expansion de l'assiette foncière et le faible coût d'entretien assumé à court terme pour les nouveaux développements. Il est profitable du point de vue du marché puisque celui-ci ne tient pas compte – encore – des externalités. [...] L'emprise de cette logique s'est solidement implantée et s'avère difficile à renverser sans notamment des modifications à la structure fiscale. »

Union des municipalités du Québec, 2012

L'implication des acteurs interpellés par le projet urbanistique

L'adhésion au projet urbanistique des acteurs appelés à le mettre en œuvre est essentielle. D'une part, il importe de poursuivre l'implication de la population au-delà de la conception même du projet urbanistique (cf. chapitre 2, section 2.2), et ce, à chacune des étapes de sa mise en œuvre. D'autre part, il est fondamental d'établir des liens forts avec les intervenants du secteur privé qui, dans le contexte québécois, sont appelés à être les principaux maîtres d'œuvre du projet.

Impliquer la population dans les différentes étapes de la mise en œuvre du projet urbanistique

Les mécanismes de consultation permettent aux résidents, aux groupes d'intérêt, au secteur privé, aux professionnels et aux décideurs de participer, à divers degrés d'implication, à la planification détaillée de différentes parties du projet urbanistique : ses quartiers, ses rues, ses immeubles, etc. Pour y parvenir, les formules à la disposition des municipalités sont multiples :

- les séances d'information publique ;
- les sondages et les enquêtes (dont les consultations en ligne, comme le *crowdsourcing*) ;
- les consultations publiques (dont les audiences publiques) ;
- les comités ou commissions de consultation et d'évaluation ;
- les groupes et les ateliers de travail ;
- la coconception et le design participatif.

Ces activités devraient permettre aux autorités municipales d'identifier, pour l'intervention urbaine visée par la consultation, les points de convergence (affinités, ententes) et de divergence (conflits, mésententes) de la population, et de faire ressortir les objectifs communs.

Il convient de souligner le rôle primordial de la sensibilisation dans le cadre des consultations, au courant desquelles il est important que chacun prenne connaissance des enjeux auxquels s'attaque, d'une part, le projet urbanistique en général, mais surtout, l'intervention urbaine qui fait l'objet de la consultation. Ainsi, chacun sera en mesure de différencier ce qui est bon pour la collectivité et ce qui est bon pour les individus – ou plutôt ce que chacun peut retirer du projet collectif. Une séance de consultation associée à une activité de sensibilisation est une occasion inestimable d'outiller les participants et d'élever le débat.

Figure 4.1.a UN PROCESSUS PARTICIPATIF POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN NOUVEAU QUARTIER UNIVERSITAIRE



Le projet PACTE Myrand a rassemblé plus de 115 intervenants, citoyens et commerçants autour d'un projet d'aménagement sur le campus de l'Université Laval, à Québec. En l'espace de sept mois, des journées « portes ouvertes », des ateliers de travail participatif et une charrette de design ont donné lieu à la définition d'une vision concertée et d'un plan détaillé pour l'aménagement d'un quartier universitaire. L'adhésion au projet d'un groupe de participants aux attentes variées, voire divergentes, témoigne de la pertinence d'une telle démarche, qui construit un consensus graduel autour d'orientations, d'objectifs, puis d'actions menant à la formalisation d'un plan (GIRBa, 2006).

Un des objectifs ultimes que toute consultation devrait poursuivre est de préciser et mettre à jour, en fonction de l'évolution des besoins du milieu, le projet urbanistique. En effet, les formes suggérées dans ce dernier ne sont pas immuables : elles peuvent varier dans le temps, à condition qu'elles respectent les intentions sous-jacentes au plan et soient cohérentes avec la structure que celui-ci tente de mettre en place dans la ville. Ainsi, une consultation portant sur une intervention ponctuelle de consolidation ou de requalification urbaines pourrait servir à fixer des paramètres précis à respecter dans la mise en œuvre d'une partie du projet urbanistique. Il peut notamment s'agir de préciser finement :

- les espaces naturels ou agricoles à mettre en valeur ;
- le tracé, le type et le caractère des voies publiques (rues, voies cyclables, sentiers, etc.) ;
- l'emplacement et le caractère des espaces publics ;
- les seuils de densité à respecter ;
- la hauteur, le gabarit et la volumétrie des bâtiments ;
- la répartition des activités et des usages dans un secteur précis ;
- la place à accorder au logement abordable.

Enfin, recourir à la consultation demande aux autorités municipales de savoir trouver le juste équilibre entre, d'une part, les demandes et les préoccupations des participants et, d'autre part, la cohérence de l'intervention urbaine par rapport au projet urbanistique. La consultation vise à trouver ce point milieu, sur lequel toutes les parties s'entendent, sans pour autant répondre intégralement aux intérêts de chacun. Au final, le projet urbanistique ne devra pas être dilué à coups de compromis, mais bien être questionné, enrichi et renforcé au profit de tous.

Collaborer avec le secteur privé pour concrétiser le projet urbanistique

Si la reconstruction de la ville sur elle-même est généralement encadrée par les autorités municipales, elle se concrétisera néanmoins en majorité par l'investissement privé. Les préoccupations des investisseurs et des promoteurs sont donc à prendre en considération par les municipalités. Effectivement, les interventions de consolidation et de requalification urbaines peuvent présenter plusieurs risques (perçus ou réels) et incertitudes qui en réduisent l'attractivité et l'intérêt : le coût de la réhabilitation de terrains désaffectés, la conception de nouveaux modèles d'habitation, le travail supplémentaire que représente un projet d'insertion, etc.

Rallier les investisseurs et les promoteurs au projet urbanistique est une façon d'amorcer une discussion sur les efforts à déployer et d'obtenir leur engagement à la concrétisation d'un projet collectif : autrement dit, quand et comment le projet pourra-t-il être mis en œuvre ? C'est ce dialogue qui donnera lieu à une véritable évolution des pratiques.

La maîtrise foncière municipale

Les autorités publiques peuvent, elles aussi, contribuer, aussi concrètement qu'un promoteur immobilier, à la reconstruction de la ville sur elle-même. Par exemple, les municipalités peuvent avoir recours à la maîtrise foncière publique afin d'initier le processus de reconstruction. Par ce moyen, elles assument un rôle de leader, en prenant la responsabilité de la planification, du design et de la mise en œuvre de certaines parties du projet urbanistique (p. ex. un écoquartier ou une aire TOD). Cela permet d'assurer le respect des orientations de développement tout comme la qualité des projets immobiliers qui prendront place à des endroits clés du territoire.

Concrètement, la maîtrise foncière municipale permet entre autres de :

- (re)développer des sites stratégiques, mais initialement peu attractifs pour le secteur privé en raison des contraintes inhérentes aux sites, notamment leur contamination ;
- prendre en charge la planification et les critères de design qui s'appliqueront aux projets immobiliers ;
- diversifier les acteurs immobiliers sur le territoire, en lotissant et en lançant des appels à projets pour attirer différents promoteurs ;
- déterminer le prix de vente des parcelles, en règle générale au prix du marché, mais pouvant s'adapter à la clientèle visée ;
- poser des conditions au développement des parcelles par les promoteurs privés, notamment dans l'appel à projets ;
- faciliter l'intégration d'éléments sociaux ou environnementaux aux projets, par exemple, la diversification et l'abordabilité des habitations, les équipements communautaires, la gestion des eaux de ruissellement, l'efficacité énergétique des bâtiments, etc.

Différentes modalités de maîtrise foncière s'offrent aux municipalités québécoises, dont l'acquisition ponctuelle d'immeubles à des fins de réserve foncière ou dans le cadre d'un programme de revitalisation, ainsi que l'établissement d'un programme d'acquisition d'immeubles au centre-ville, prévus dans un programme particulier d'urbanisme (PPU).

L'IMPORTANCE D'UNE CONSULTATION ET D'UNE STRATÉGIE DE COMMUNICATION TRANSPARENTES

Établir un consensus autour d'un projet urbanistique nécessite la mise en place d'un processus de consultation transparent, au travers duquel les objectifs, la démarche, les contraintes, les résultats et les impacts attendus sont clairement énoncés. Les acteurs du milieu pourront alors s'impliquer en connaissance de cause, dans un climat de confiance envers les autorités municipales et le processus de consultation lui-même.

Une stratégie de communication visant à atteindre un public large, par différents moyens (événements, bulletins municipaux ou de quartier, kiosques d'information, sites Web, réseaux sociaux, etc.), tout au long de la consultation et durant les phases de réalisation, assurera un suivi du projet et des résultats. Il s'agit d'un moyen d'interpeller un grand nombre de citoyens et d'accroître la crédibilité de la consultation, alors que les parties consultées seront en mesure de constater la prise en compte de leurs considérations.

4.2 DES OUTILS POUR METTRE EN ŒUVRE LA RECONSTRUCTION DE LA VILLE SUR ELLE-MÊME

Simultanément à la mobilisation des acteurs autour du projet urbanistique, les autorités publiques peuvent suivre trois étapes pour mettre en œuvre de dernier. À chacune de ces étapes sont associées des actions concrètes à entreprendre par les décideurs et les professionnels de l'aménagement.

1 TRADUIRE LE PROJET URBANISTIQUE EN UN DOCUMENT DE PLANIFICATION OFFICIEL

ACTIONS

- 1 ÉLABORER UN CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE REFLÉTANT LE CARACTÈRE ET LA VOCATION DES MILIEUX SOUHAITÉS
 - Identifier et hiérarchiser les corridors structurants
 - Identifier et hiérarchiser les centralités
 - Préciser la vocation des zones spécialisées
- 2 FORMULER DES ORIENTATIONS ET DES OBJECTIFS METTANT EN VALEUR LES FONDEMENTS DE LA RECONSTRUCTION
- 3 ÉLABORER DES AFFECTATIONS REPRENANT LA TYPOLOGIE DE MILIEUX DU CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

2 IDENTIFIER LES INTERVENTIONS CLÉS DE LA RECONSTRUCTION

ACTIONS

- 1 ÉTABLIR DES CIBLES DE CONSOLIDATION POUR CHAQUE MILIEU
- 2 PRENDRE LES MOYENS POUR ATTEINDRE LES CIBLES
 - Désigner des zones de réserve pour l'urbanisation à long terme
 - Resserrer les périmètres d'urbanisation
- 3 ÉTABLIR DES PRIORITÉS : OÙ ET COMMENT CONCENTRER SES EFFORTS ?
 - Identifier des secteurs stratégiques à consolider ou à requalifier
 - Planifier la répartition et le séquençage de la croissance attendue

3 EXPLOITER LES RÉGLEMENTS D'URBANISME ET LES OUTILS FISCAUX À LEUR PLEIN POTENTIEL

ACTIONS

- 1 ASSURER LA FLEXIBILITÉ DES OUTILS D'URBANISME
 - Assouplir les règlements afin de permettre une évolution du cadre bâti, en concordance avec le projet urbanistique
 - Encadrer et évaluer la transformation des milieux à l'aide des outils discrétionnaires
- 2 APPORTER DES AMÉLIORATIONS AUX MILIEUX DE VIE PAR L'INVESTISSEMENT DANS LE DOMAINE PUBLIC
- 3 SE DOTER D'INCITATIFS FISCAUX POUR SUSCITER L'INVESTISSEMENT PRIVÉ
 - Offrir des incitatifs à l'investissement privé, et attirer les entreprises et les institutions dans les milieux à consolider ou à requalifier
 - Exiger une redevance au développement pour tout projet construit en dehors des secteurs de consolidation



ÉTAPE 1

TRADUIRE LE PROJET URBANISTIQUE EN UN DOCUMENT DE PLANIFICATION OFFICIEL

ACTIONS

1 Élaborer un concept d'organisation spatiale reflétant le caractère et la vocation des milieux souhaités

- Identifier et hiérarchiser les corridors structurants
- Identifier et hiérarchiser les centralités
- Préciser la vocation des zones spécialisées

2 Formuler des orientations et des objectifs mettant en valeur les fondements de la reconstruction

3 Élaborer des affectations reprenant la typologie de milieux du concept d'organisation spatiale

Élaborer un concept d'organisation spatiale reflétant le caractère et la vocation des milieux souhaités

Depuis quelques décennies déjà, les municipalités du Québec ont planifié le développement de leur territoire en le découpant en de vastes zones auxquelles ont été associées de grandes affectations monofonctionnelles. Or, ces dernières sont peu propices à la mixité d'activités et d'usages, tant horizontale que verticale, pourtant nécessaire au déploiement des milieux de vie complets.

Afin de s'éloigner des pratiques fonctionnalistes au profit d'un urbanisme favorisant la conception de milieux de vie complets, il est nécessaire de revoir la façon dont le territoire est découpé. Les MRC, les agglomérations et les municipalités ont avantage, dans le cadre de leurs documents de planification respectifs (schémas d'aménagement et de développement, plans d'urbanisme, etc.), à laisser de côté les affectations fonctionnelles au profit d'affectations par types de milieux.

Plus précisément, un concept d'organisation spatiale élaboré sur la base d'une telle typologie consiste à définir la structure urbaine en fonction des types de milieux que l'on souhaite voir cohabiter sur le territoire :

- les corridors urbains desservis par le réseau structurant de transport en commun (ou corridors structurants) ;
- les centralités d'agglomération et locales (ville, quartier, voisinage) ;
- les milieux de vie à dominante résidentielle ;
- les zones spécialisées (regroupant les activités incompatibles avec les milieux de vie) ;
- les milieux agricoles et ruraux ;
- les milieux naturels.

Dans un projet global et cohérent de reconstruction de la ville sur elle-même, il convient tout particulièrement de diriger la croissance résidentielle et d'activités vers les corridors structurants et les centralités afin, d'une part, de les renforcer et, d'autre part, de faire (re)naître la « ville des courtes distances ». En plus d'accroître l'accessibilité géographique et physique des activités et des équipements, un tel projet permet d'accroître leur accessibilité économique et de s'attaquer à des enjeux comme l'accès à une saine alimentation et la vitalité des centralités locales (p. ex. les rues principales traditionnelles, les petits centres commerciaux de quartier, etc.) affaiblies par la concurrence des mégacentres commerciaux régionaux.

GLOSSAIRE

FONCTION

La fonction réfère à la vocation accordée à une zone au sein d'un ensemble urbain. Dans une approche fonctionnaliste, la fonction détermine directement la nature des activités qu'il est autorisé de tenir. Ainsi, la fonction d'échange d'une zone est associée aux activités commerciales; la fonction de production, aux activités industrielles; la fonction politique, aux activités institutionnelles; la fonction administrative, aux activités de bureau; etc.

ACTIVITÉ

L'activité réfère aux activités économiques réalisées sur un territoire (commerces et services, bureaux, industries, institutions, etc.), auxquelles s'ajoute l'habitation, et qui ensemble permettent à une entité urbaine (une zone fonctionnelle ou un type de milieu, selon l'approche privilégiée) d'exercer son rôle au sein d'une agglomération urbaine. La tenue d'une activité sur un terrain ou dans un bâtiment entraîne généralement différents usages.

USAGE

L'usage réfère à l'utilisation qui est faite d'un immeuble ou d'un espace ouvert, ou d'une partie de celui-ci. Ainsi, une activité (p. ex. une quincaillerie) est généralement associée à différents usages du bâtiment (p. ex. un lieu de vente), de sa cour avant (p. ex. un stationnement) et de sa cour arrière (p. ex. un lieu d'entreposage).

Source : Vivre en Ville.

Identifier et hiérarchiser les corridors structurants

Les corridors structurants, existants et potentiels, forment des « lignes de force » qui organisent le territoire et qui permettent de le desservir efficacement en transport en commun (Vivre en Ville, 2014a). Ils correspondent aux milieux de vie bordant les principales voies urbaines et au sein desquels sont généralement établies les activités structurantes (voies primaires) et les concentrations d'activités d'importance locale (voies secondaires) d'une agglomération urbaine, quelle que soit sa taille.

En règle générale, les corridors structurants traversent ou relient entre elles les principales centralités et desservent un grand nombre de quartiers. Ainsi hiérarchisés et connectés les uns aux autres, ils créent un maillage :

- propice à la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun, aisément accessible pour les ménages et les activités amenés à s'y établir;
- qui devient la base solide de tout projet de consolidation et de requalification urbaines, notamment en servant de support à la densification des milieux existants et à l'urbanisation de secteurs complémentaires.

Identifier et hiérarchiser les centralités

Les centralités d'agglomération sont les lieux les plus stratégiques de l'agglomération. C'est là que doivent être concentrés les investissements tant publics que privés, et ce, dans l'intérêt de la collectivité. Leur nombre doit cependant être restreint, de manière à ne pas les placer en concurrence les unes avec les autres, et donc à éviter la dilution des synergies économiques (Vivre en Ville, 2013c).

Les centralités locales ont, elles aussi, vocation à accueillir une bonne partie de la croissance attendue sur le territoire, plus particulièrement à concentrer, à l'intérieur des milieux de vie, les activités à des endroits stratégiques. Leur hiérarchie correspond à leur rayonnement sur le territoire : ville, quartier ou voisinage. Elles doivent être judicieusement réparties sur le territoire, afin d'assurer leur complémentarité et la desserte optimale des différents milieux de vie.

Figure 4.2.a UN CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE S'APPUYANT SUR UNE TYPOLOGIE DE MILIEUX



Source : Vivre en Ville

Préciser la vocation des zones spécialisées

Les zones spécialisées qui n'ont pas été choisies pour devenir de nouvelles centralités ne doivent pas pour autant être laissées à elles-mêmes. Leur vocation doit être précisée, afin d'identifier quelles activités seront autorisées à s'y établir, et quelles activités seront invitées à se relocaliser dans un autre milieu. Ainsi, les municipalités s'assureront de ne pas elles-mêmes contrecarrer les efforts qu'elles déploient pour consolider ou requalifier les centralités et les corridors structurants de leur territoire.

Pour ce faire, les municipalités peuvent recourir à la notion de compatibilité avec les milieux de vie, c'est-à-dire évaluer les nuisances que les activités présentent ou génèrent pour la population (p. ex. le bruit et la pollution; la grande superficie des terrains; les bâtiments qui rompent avec l'échelle humaine; les activités de chargement et de livraison des marchandises; les heures d'ouverture atypiques, le flux incessant de visiteurs et l'omniprésence du stationnement; la gestion des déchets, etc.), et qui les rend indésirables dans ou à proximité des secteurs habités.

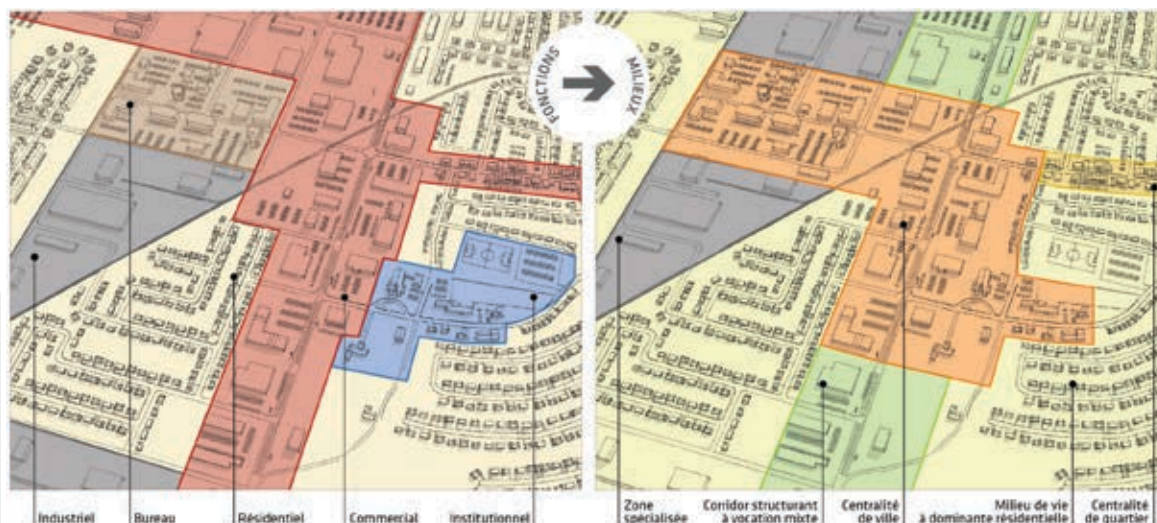
Le classement des activités en fonction de leur degré d'incompatibilité permet de contenir les activités « contraignantes » (niveau 2) dans des zones spécialisées à distance des milieux de vie (p. ex. les industries lourdes, les garages municipaux et les entrepôts), et d'encadrer les modalités d'installation des autres (niveau 1) à proximité des milieux de vie, voire au sein de ceux-ci (p. ex. les commerces de grande surface et les industries légères).

L'approche fonctionnaliste (à gauche) favorise a priori la ségrégation des activités. Dans une approche urbanistique (à droite), les activités sont localisées sur les différentes parties du territoire (corridors, centralités, zones spécialisées, etc.) selon leur rayonnement, leur complémentarité et leur compatibilité avec les milieux de vie.

Formuler des orientations et des objectifs mettant en valeur les fondements de la reconstruction

Les orientations et objectifs des autorités municipales doivent être présentés selon un ordre permettant d'exposer d'abord sur quelles bases appuyer la reconstruction de la ville sur elle-même, puis de quelle façon encadrer la croissance urbaine. Cela signifie que les questions relatives à la protection et à la mise en valeur du territoire et des activités agricoles, des milieux naturels et du patrimoine doivent être énoncées en premier lieu, puisqu'il s'agit de l'assise de la reconstruction. Par la suite, les questions relatives aux réseaux et services structurants, au déploiement des activités et des formes, et aux spécificités des milieux à concevoir peuvent être exposées, puisqu'il s'agit des changements envisagés par la collectivité.

Figures 4.2.b-c DES AFFECTATIONS REPRÉSENTATIVES DE LA TYPOLOGIE DE MILIEUX



Élaborer des affectations reprenant la typologie de milieux du concept d'organisation spatiale

Les types de milieux du concept d'organisation spatiale peuvent être traduits dans les affectations du sol (cf. figures 4.2.b-c et f). Leur détail permettra de distinguer chaque niveau de centralité sur la base de différents critères :

- leur niveau hiérarchique, établi en fonction de leur localisation par rapport au reste de l'agglomération et leur niveau de desserte (existant ou à déployer) par le réseau structurant de transport en commun;
- leur vocation souhaitée, et donc le type, le caractère et la diversité des activités qu'il est possible d'y envisager, établis selon le niveau hiérarchique des centralités;
- le potentiel de consolidation, déterminé d'une part selon l'offre existante en habitations, en activités économiques, en services et espaces publics et, d'autre part, selon les opportunités foncières, les capacités de densification résidentielle et d'intensification des activités, et de déploiement des espaces publics.

ÉTUDE DE CAS

Shaker Towne Center | City of Shaker Heights (Cleveland), Ohio

REQUALIFICATION D'UNE STRIP COMMERCIALE

Shaker Heights est une municipalité de banlieue, située à quatorze kilomètres du centre-ville de Cleveland. Son pôle commercial le plus important a fait l'objet d'un projet urbanistique concerté, visant à requalifier une partie de la *strip* commerciale du Chagrin Boulevard, desservi par une station de train léger et jouant le rôle d'une centralité locale, en un quartier de type TOD: Shaker Towne Center. Un processus de consultation sur deux ans a mené à un consensus autour des orientations du projet qui prévoit «réparer les dommages des stratégies antérieures de revitalisation» notamment par l'introduction d'activités civiques et d'habitations, ainsi que par la perméabilisation du tissu urbain aux différents modes de déplacement.

FACTEURS DE SUCCÈS SELON LES ACTIONS RECOMMANDÉES

Veiller à l'adhésion des acteurs interpellés par le projet urbanistique

- La collaboration entre différents départements municipaux (Planning, Economic Development, Neighborhood Revitalization) qui ont joint leurs expertises.
- L'implication des citoyens et des commerçants lors de l'élaboration du *Shaker Heights Strategic Investment Plan*, un plan à la fois urbanistique et économique, pour l'avenir de la municipalité et les secteurs stratégiques qui y sont identifiés, incluant Shaker Towne Center.
- Une mobilisation citoyenne importante, impliquant au moins 500 participants dans le cadre des consultations publiques, d'enquêtes téléphoniques et de charrettes de design.
- L'implication du secteur privé, à qui appartient une grande majorité des sites à réinvestir.
- Le *Shaker Towne Center TOD Plan* – représentant les rues et les espaces publics à aménager, les bâtiments à construire et les liens piétonniers et cyclables à créer – est issu de deux charrettes de design, suivies de l'évaluation des plans par un plus grand nombre de citoyens.

Apporter des améliorations aux milieux de vie par l'investissement dans le domaine public

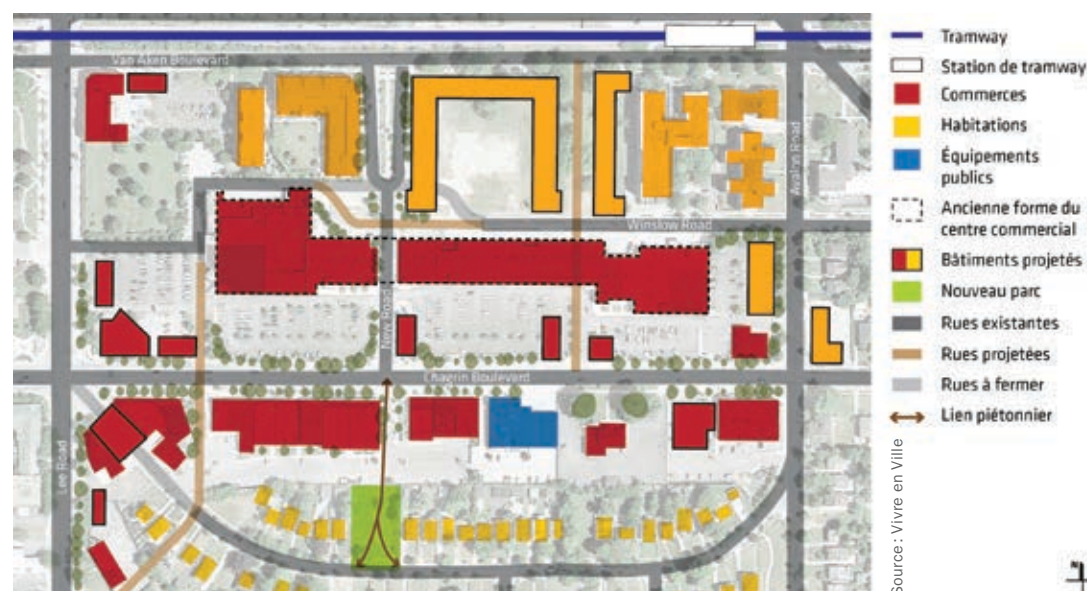
- Le rétrécissement du Chagrin Boulevard, l'aménagement d'une nouvelle rue perpendiculaire et l'ouverture de liens piétonniers et cyclables ont été effectués préalablement aux projets de construction.
- Une nouvelle caserne de pompiers et un espace de travail communautaire public ont été implantés au centre du quartier.
- Les investissements publics effectués atteignent un total de 21,9 millions de dollars US.

Se doter d'incitatifs fiscaux pour susciter l'investissement privé

- Un partenariat public-privé vise à attirer les promoteurs dans les secteurs à requalifier. L'investissement est partagé entre les deux parties, conjointement propriétaires des immeubles. Dans ce modèle, la Ville cède les profits à court terme au promoteur, alors qu'elle touchera aux profits à moyen et long termes, assurant la viabilité de projets de qualité supérieure pour le privé.

Source : Urban Design Associates, 2000.

Figure 4.2.d UNE NOUVELLE PERMÉABILITÉ POUR PASSER DE STRIP À TOD





ÉTAPE 2

IDENTIFIER LES INTERVENTIONS CLÉS DE LA RECONSTRUCTION

Après avoir traduit le projet urbanistique au sein d'un document de planification officiel, les autorités municipales doivent établir des priorités en matière de secteurs à développer, de façon à ne pas éparpiller, mais plutôt concentrer leurs efforts et les investissements publics dans les endroits les plus stratégiques.

ACTIONS

1 Établir des cibles de consolidation pour chaque milieu

2 Prendre les moyens pour atteindre les cibles

- Désigner des zones de réserve pour l'urbanisation à long terme
- Resserrer les périmètres d'urbanisation

3 Établir des priorités : où et comment concentrer ses efforts ?

- Identifier des secteurs stratégiques à consolider ou à requalifier
- Planifier la répartition et le séquençage de la croissance attendue

Établir des cibles de consolidation pour chaque milieu

En s'appuyant sur l'évaluation du potentiel d'accueil des milieux de vie existants et sur les prévisions sociodémographiques (cf. chapitre 2, section 2.2), les documents de planification peuvent établir un objectif concret en matière de renforcement : quelle part de la croissance totale attendue sur un territoire peut servir à la consolidation et à la requalification des milieux déjà urbanisés ou desservis par les infrastructures municipales, et selon quel échéancier ?

Par exemple, une municipalité peut évaluer que 90 % de la croissance attendue sur son territoire au cours d'une période donnée peut et doit prendre place dans les milieux déjà urbanisés. En définissant cette cible, elle sait que seulement 10 % de la croissance peut prendre place en dehors des quartiers existants ou des secteurs desservis (cf. tableau 4.2.a).

Une fois la cible définie, les autorités peuvent prendre différents moyens pour assurer l'atteinte de leur objectif, notamment :

- interdire le développement résidentiel en dehors du périmètre d'urbanisation ;
- mettre en place un outil de suivi permettant d'évaluer l'atteinte de la cible de consolidation, à intervalles réguliers ;
- désigner des zones de réserve pour accueillir l'urbanisation à long terme, à urbaniser une fois les objectifs de consolidation atteints ;
- resserrer le périmètre d'urbanisation afin d'en exclure les portions de la zone blanche qui dépassent la croissance attendue ;
- demander l'inclusion des terres agricoles de qualité à la zone agricole permanente.

Prendre les moyens pour atteindre les cibles

Désigner des zones de réserve pour l'urbanisation à long terme

Certaines portions du périmètre d'urbanisation, les plus faciles à desservir en infrastructures et adjacentes aux quartiers existants, peuvent être désignées en tant que zones de réserve, faisant l'objet d'un moratoire sur la construction. Elles ne seraient à urbaniser qu'une fois les objectifs de consolidation urbaine atteints. Il pourrait s'agir, par exemple, d'avoir bâti un certain pourcentage des terrains vacants situés dans un corridor structurant, ou d'avoir ajouté une certaine quantité de logements et d'activités dans les milieux de vie existants.

Les zones de réserve devraient être ouvertes à l'urbanisation une à la fois, pour assurer l'aménagement de milieux de vie complets dans chacun des nouveaux quartiers ainsi créés.

Resserer les périmètres d'urbanisation

Les «zones blanches» sont les territoires situés en dehors de la zone agricole permanente. Les périmètres d'urbanisation sont, pour leur part, établis sur la base des prévisions de croissance et de l'estimation de l'espace requis pour accueillir le développement urbain qui y est associé (Québec. MAMROT, s.d.). Incidemment, les «zones blanches» ne correspondent pas nécessairement aux périmètres d'urbanisation, et pourraient être beaucoup plus vastes que ces derniers.

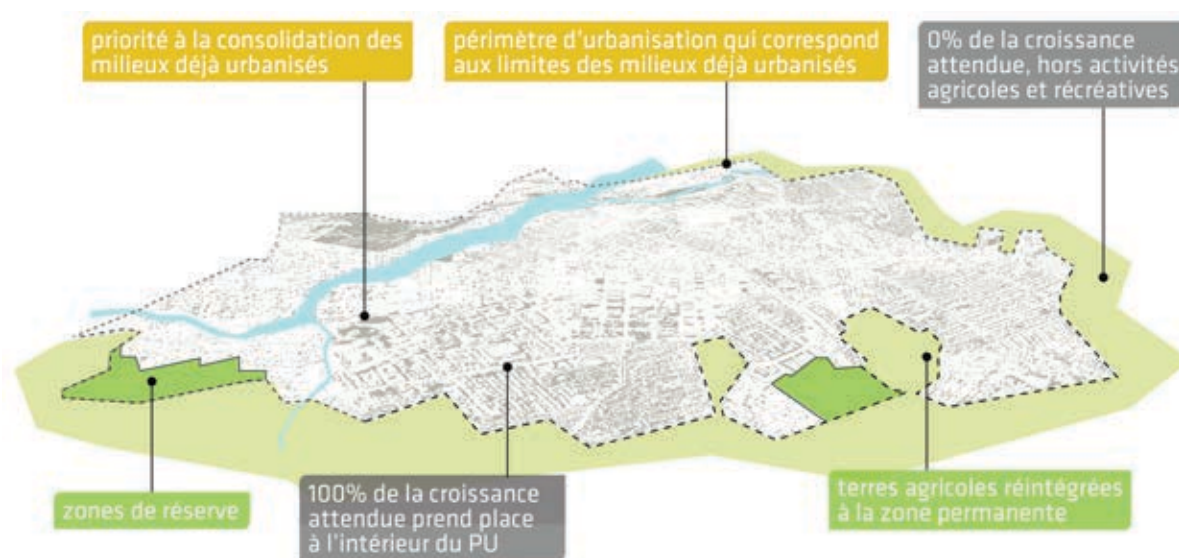
Une municipalité désirant miser sur la consolidation de son territoire peut donc réduire son périmètre d'urbanisation en deçà des limites de la «zone blanche», sans pour autant demander l'inclusion des terres libérées à la zone agricole permanente. Elle peut ainsi mettre un terme aux pressions exercées par les promoteurs sur certaines portions de son territoire, sans hypothéquer leur urbanisation à plus long terme. Au besoin, leur réintégration au périmètre d'urbanisation pourra être évaluée lors d'une révision ultérieure des documents de planification, une fois la capacité de croissance atteinte. En parallèle, cette mesure a pour effet d'augmenter l'attractivité des parcelles vacantes ou sous-utilisées dans les zones urbaines, favorisant ainsi leur développement.

L'EXEMPLE DU PMAD DE QUÉBEC

Le PMAD de Québec prévoit par exemple, pour tous les nouveaux projets résidentiels en milieu urbain, que 75% de la croissance soit faite sous forme de consolidation. Différents critères et prescriptions de consolidation sont adoptés selon le milieu.

Source : CMQ, 2011.

Figure 4.2.e CONSOLIDER L'EXISTANT À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION



Afin de privilégier la croissance sous forme de consolidation et de requalification, et de limiter, voire proscrire l'étalement, l'ensemble de l'urbanisation doit prendre place à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Ce dernier doit correspondre aux limites des milieux déjà urbanisés, alors que les milieux libres de construction, naturels ou agricoles en sont exclus et protégés. Les zones blanches qui demeurent à l'intérieur du périmètre devraient constituer des zones de réserve, qui seront ouvertes à l'urbanisation une fois les objectifs de consolidation atteints.

Établir des priorités : où et quand concentrer ses efforts ?

Identifier des secteurs stratégiques à consolider ou à requalifier

À partir de son concept d'organisation spatiale et de ses affectations, une municipalité locale ou régionale peut déterminer des secteurs particuliers sur son territoire qui, au sein ou en plus des corridors structurants et des centralités, méritent une attention particulière en matière de consolidation et de requalification urbaines. Il peut s'agir, entre autres, de zones prioritaires de réaménagement, d'écoquartiers ou de milieux de vie articulés au transport en commun (*transit-oriented development*, ou TOD). Ces secteurs correspondent à ceux où il sera prioritaire et le plus pertinent :

- de réaliser une planification détaillée;
- de concentrer les efforts de consolidation et de requalification urbaines;
- d'investir dans l'amélioration des infrastructures et des équipements publics;
- d'attirer l'investissement privé afin d'améliorer l'offre en commerces, services et emplois.

Planifier la répartition et le séquençage de la croissance attendue

Afin que les corridors structurants et les centralités réussissent à jouer leur rôle structurant, les autorités municipales doivent prévoir la répartition de la croissance attendue à l'intérieur des différents types de milieux ou secteurs stratégiques à consolider ou à requalifier (cf. tableau 4.2.a). Pour y parvenir, elles peuvent définir des normes de densité minimales pour chaque type de milieu et chaque secteur stratégique de développement. Lorsque, pour une raison ou pour une autre, différentes normes se superposent dans un même lieu, les exigences les plus élevées s'appliqueront.

En plus de définir des normes de densité pour chaque affectation, l'ordre dans lequel les milieux doivent être développés peut aussi être planifié et faire l'objet d'un séquençage.

C'est dans ce contexte que l'outil de suivi des cibles de consolidation et de densification prend toute son importance. En effet, il sera difficile pour les autorités municipales de diriger la croissance attendue, au bon endroit et au bon moment, sans un suivi continu des mises en chantier effectué en fonction de leur localisation et de leur nature : urbanisation ou reconstruction, consolidation ou requalification, etc. En outre, l'ouverture à l'urbanisation des « zones blanches » mises en réserve dépendra également de l'atteinte des cibles définies.

GLOSSAIRE

ZONE PRIORITAIRE DE RÉAMÉNAGEMENT (ZPR)

Une zone prioritaire d'aménagement est un lieu susceptible de faire l'objet, de façon prioritaire, d'un aménagement ou d'un réaménagement dans une optique de consolidation urbaine à court, moyen ou long terme. Une telle zone peut être identifiée, généralement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation d'une municipalité, par une MRC dans son schéma d'aménagement et de développement. Cela a pour objectif de limiter le plus possible l'établissement d'activités à caractère urbain à l'extérieur des zones urbaines existantes ou à développer.

Source : Vivre en Ville, d'après Québec, 2014h et Québec. MAMROT, s.d.

TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

Développé par Peter Calthorpe en 1993, le concept de *transit-oriented development* se veut une approche visant à favoriser l'articulation de l'urbanisation et du transport en commun. Le TOD propose la création de milieux de vie dont les habitants peuvent facilement accéder à pied (c'est-à-dire dans un rayon approximatif de 600 mètres) à un noyau de services et de commerces, et à une station de transport collectif. Cette approche urbanistique a été mise en œuvre plus particulièrement en Amérique du Nord. L'influence de ces initiatives sur la modification des comportements de mobilité de la population varie en fonction du contexte local et de la prise en compte des principes à la base du concept de TOD.

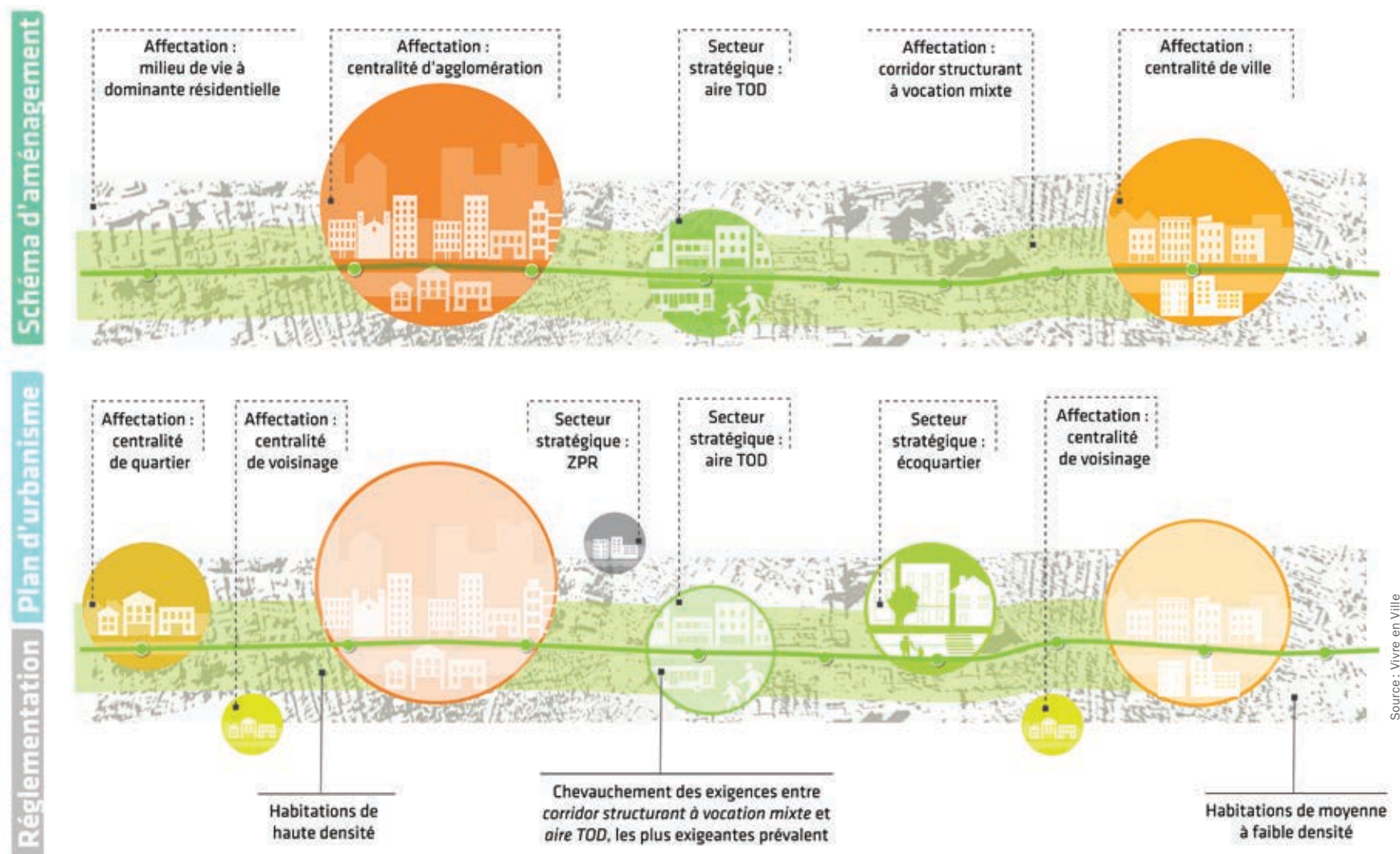
Source : Vivre en Ville, s.d.c.

DENSITÉ D'ACTIVITÉS HUMAINES

La densité d'activités humaines est un indicateur qui mesure le nombre de logements, d'emplois et d'étudiants, sur une superficie d'un hectare. Comparativement à la densité résidentielle, cette mesure reflète l'activité d'un secteur donné en rapport au nombre de personnes qui le fréquentent quotidiennement. Prescrire une densité d'activités humaines est une façon efficace de s'assurer de la vitalité d'un secteur, en exigeant une diversité d'activités contribuant à sa fréquentation.

Source : Vivre en Ville.

Figure 4.2.f DES AFFECTATIONS À PARTIR DESQUELLES RÉPARTIR LA CROISSANCE AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES DU TERRITOIRE



Minimalement, les corridors structurants et les centralités d'agglomération sont identifiés dans le concept d'organisation spatiale du schéma d'aménagement et de développement d'une MRC, tandis que les centralités locales (ville, quartier, voisinage) peuvent être traitées dans le plan d'urbanisme d'une municipalité. À l'intérieur de ces milieux et de ceux à dominante résidentielle, des secteurs précis peuvent être ciblés afin de faire l'objet d'investissements particuliers: zones prioritaires de réaménagement, aires TOD, écoquartiers, etc. À chaque type de milieu et à chaque secteur stratégique correspondent des normes d'aménagement précises: lorsqu'il y a chevauchement de plusieurs affectations, les normes les plus exigeantes prévalent.

Tableau 4.2.a **EXEMPLE D'UN SÉQUENÇAGE ET DE LA RÉPARTITION DE LA CROISSANCE ATTENDUE À L'INTÉRIEUR D'UN PÉRIMÈTRE D'URBANISATION**

Noter que les cibles de densité ici énoncées ne constituent qu'un exemple, et non une norme à suivre.

ORDRE DE PRIORITÉ	TYPES DE MILIEUX	NIVEAU DE DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN	DENSITÉ RÉSIDENTIELLE	DENSITÉ D'ACTIVITÉS HUMAINES	CIBLES ET CRITÈRES DE CONSOLIDATION
	Milieux de vie	Chaque nouveau projet est desservi par le transport en commun			Au moins 90 % de la croissance doit être localisée à l'intérieur des milieux déjà urbanisés
1	Centralités d'agglomération	Nœud de correspondance de lignes à haut niveau de service	75 log./ha	150 log., emplois, études/ha	Au moins 60 % de la croissance doit être localisée à l'intérieur des centralités et des corridors structurants
2	Centralités de ville		60 log./ha	120 log., emplois, études/ha	
3	Corridors structurants à vocation mixte			90 log., emplois, études/ha	
4	Milieux de vie à dominante résidentielle	Ligne à service fréquent dans un rayon de 500 mètres de marche	30 log./ha	30 log., emplois, études/ha	À l'intérieur des milieux de vie à dominante résidentielle, au moins 80 % des activités et 50 % de la croissance doivent être localisées à l'intérieur ou au pourtour des centralités de quartier et des corridors structurants à dominante résidentielle
	Centralités de quartier	Ligne à haut niveau de service	45 log./ha	70 log., emplois, études/ha	
	Corridors structurants à dominante résidentielle			45 log., emplois, études/ha	
5	Zones spécialisées	Bonne desserte en heure de pointe			100 % de la croissance des activités incompatibles avec les milieux de vie
6	Zones de réserve	Lorsque la zone sera ouverte à l'urbanisation : service selon le type de milieu planifié			L'atteinte des cibles de consolidation et de la pleine capacité des milieux déjà urbanisés permet l'ouverture d'une zone de réserve à la fois

Secteurs stratégiques

- La répartition de la croissance attendue tient compte des secteurs stratégiques qui pourront avoir été définis dans le concept d'organisation spatiale. Ils peuvent constituer des aires de *transit-oriented development* (TOD), des zones prioritaires de réaménagement, des écoquartiers, etc.
- Des cibles de consolidation et des normes minimales de densité et de niveau de desserte en transport en commun s'appliquent à chaque secteur stratégique, en fonction de son contexte.

Les cibles, les normes et les critères définis par une MRC, une agglomération ou une municipalité doivent être modulés en fonction de la croissance attendue et du potentiel de consolidation qui lui sont propres. Le cas ici présenté illustre les cibles que pourrait envisager d'adopter une agglomération suburbaine d'une communauté métropolitaine québécoise.

ÉTUDE DE CAS

Ateliers municipaux de Rosemont | Montréal, Québec

REQUALIFICATION D'UN PARC INDUSTRIEL

La mise en valeur du site désaffecté des ateliers municipaux de Rosemont, adjacent à un secteur résidentiel et à proximité d'une station de métro, a fait l'objet d'une démarche concertée visant à le décloisonner, à y accroître l'offre en logements, à y aménager des espaces publics, et à renforcer la vocation commerciale du boulevard Rosemont.

FACTEURS DE SUCCÈS SELON LES ACTIONS RECOMMANDÉES

Veiller à l'adhésion des acteurs interpellés par le projet urbanistique

- Un groupe de travail regroupant des élus municipaux, des professionnels de l'Arrondissement et des représentants de groupes du quartier a été mis en place.
- Sur la base d'objectifs faisant consensus, le groupe de travail a déterminé les assises du projet de requalification de ce site couvrant 40 000 m², incluant le tracé des rues, ainsi que l'emplacement, les usages, les gabarits et deux options d'implantations pour les édifices à construire.

Établir des priorités : où et quand concentrer ses efforts ?

- Les ateliers de Rosemont sont identifiés au plan d'urbanisme comme un secteur devant faire l'objet d'une planification détaillée au niveau local, en raison de son grand potentiel de requalification urbaine.

Assurer la flexibilité des outils d'urbanisme

- Le projet a donné lieu au Plan de mise en valeur du site des ateliers Rosemont, suivi des modifications nécessaires à sa mise en œuvre dans un règlement discrétionnaire conçu sur mesure pour le site et qui prévaut sur le règlement d'urbanisme de l'Arrondissement.

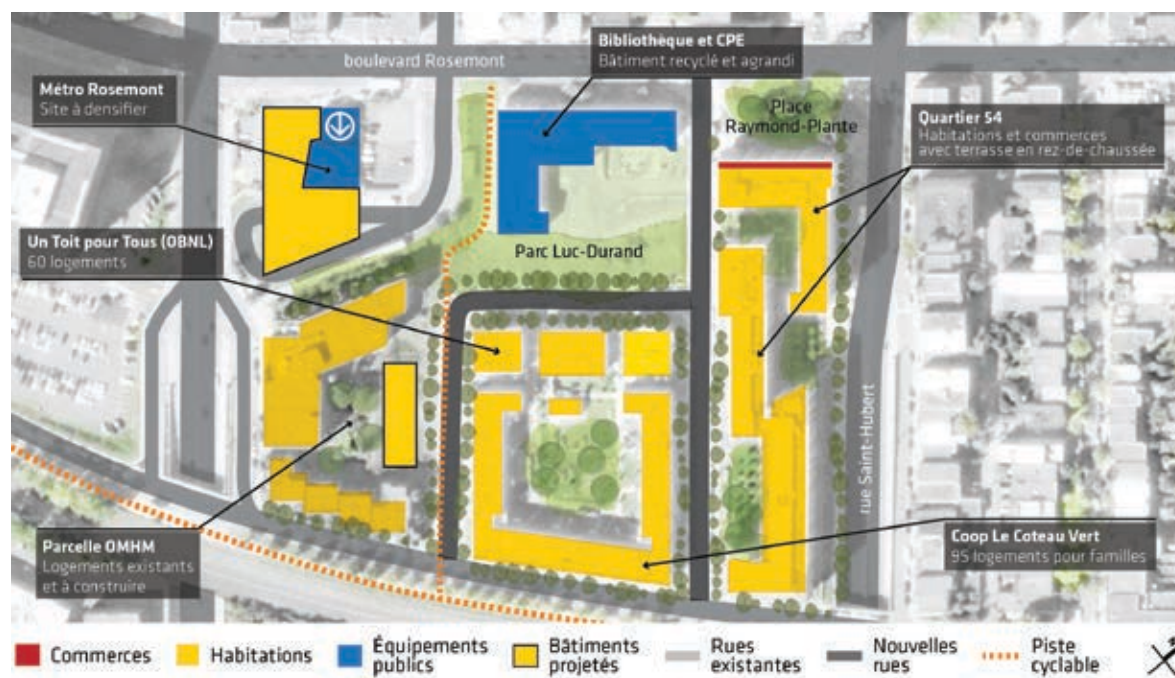
Apporter des améliorations aux milieux de vie par l'investissement dans le domaine public

- La décontamination, par la municipalité, des sites destinés aux usages publics et aux logements sociaux a été une des premières étapes du projet.
- La municipalité a vendu des terrains à des organismes ciblés pour des projets d'habitat coopératif (Coop Le Coteau Vert) et de logements abordables (Un Toit pour Tous), et a réservé une parcelle à l'Office municipal d'habitation de Montréal.

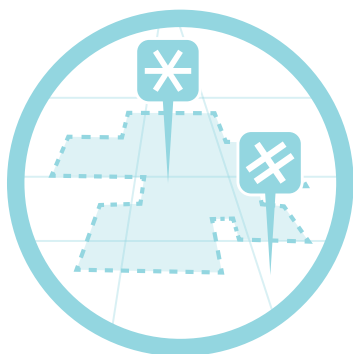
- Pour la vente des terrains destinés aux logements privés, la municipalité a procédé par appel à projets, comportant des critères relatifs à la superficie des logements (adaptés aux familles) et à leur abordabilité (Quartier 54).
- Le recyclage d'un bâtiment existant pour l'implantation d'une bibliothèque et d'un centre de la petite enfance a permis de bonifier l'offre en équipements publics du quartier.

Source : Ville de Montréal, s.d.

Figure 4.2.g LE MÉTRO COMME POINT D'ANCRAGE DU PROJET DE REQUALIFICATION



Source : Vivre en Ville



ÉTAPE 3

EXPLOITER LES RÉGLEMENTS D'URBANISME ET LES OUTILS FISCAUX À LEUR PLEIN POTENTIEL

ACTIONS

1 Assurer la flexibilité des outils d'urbanisme

- Assouplir les règlements afin de permettre une évolution du cadre bâti, en concordance avec le projet urbanistique
- Encadrer et évaluer la transformation des milieux à l'aide des outils discrétionnaires

2 Apporter des améliorations aux milieux de vie par l'investissement dans le domaine public

3 Se doter d'incitatifs fiscaux pour susciter l'investissement privé

- Offrir des incitatifs à l'investissement privé, et attirer les entreprises et les institutions dans les milieux à consolider ou à requalifier
- Exiger une redevance au développement pour tout projet construit en dehors des secteurs de consolidation

Assurer la flexibilité des outils d'urbanisme

Assouplir les règlements afin de permettre une évolution du cadre bâti, en concordance avec le projet urbanistique

La nouvelle approche proposée (cf. chapitre 1, section 1.3, condition n°1) pour élaborer le projet urbanistique (cf. chapitre 2, section 2.2) propose de mettre en œuvre ce dernier à l'aide d'une réglementation flexible et conçue sur mesure.

Si l'un des objectifs de la reconstruction est de diversifier le cadre bâti, l'emploi actuel des outils réglementaires ne permet pas nécessairement de sortir de l'homogénéité. Sans pour autant dénaturer le caractère des milieux existants, une réglementation adaptée saura permettre leur évolution progressive. En adéquation avec le projet urbanistique, les dispositions normatives mises en place doivent donc refléter les formes souhaitées, plutôt que celles qui sont existantes. À ces fins, elles gagnent à fixer des seuils maximaux plutôt que minimaux, notamment en ce qui concerne les marges de recul, les largeurs de façade et les normes de stationnement. Enfin, l'emploi d'une réglementation flexible laisse une grande place aux outils discrétionnaires, qui servent alors à évaluer la pertinence des interventions et leur insertion adéquate en rapport au projet urbanistique.

Encadrer et évaluer la transformation des milieux à l'aide des outils discrétionnaires

Comparativement à la réglementation normative, l'emploi des outils discrétionnaires pour l'évaluation d'interventions de reconstruction nécessite des efforts plus importants pour la municipalité. Il permet néanmoins un contrôle plus fin des transformations du cadre bâti.

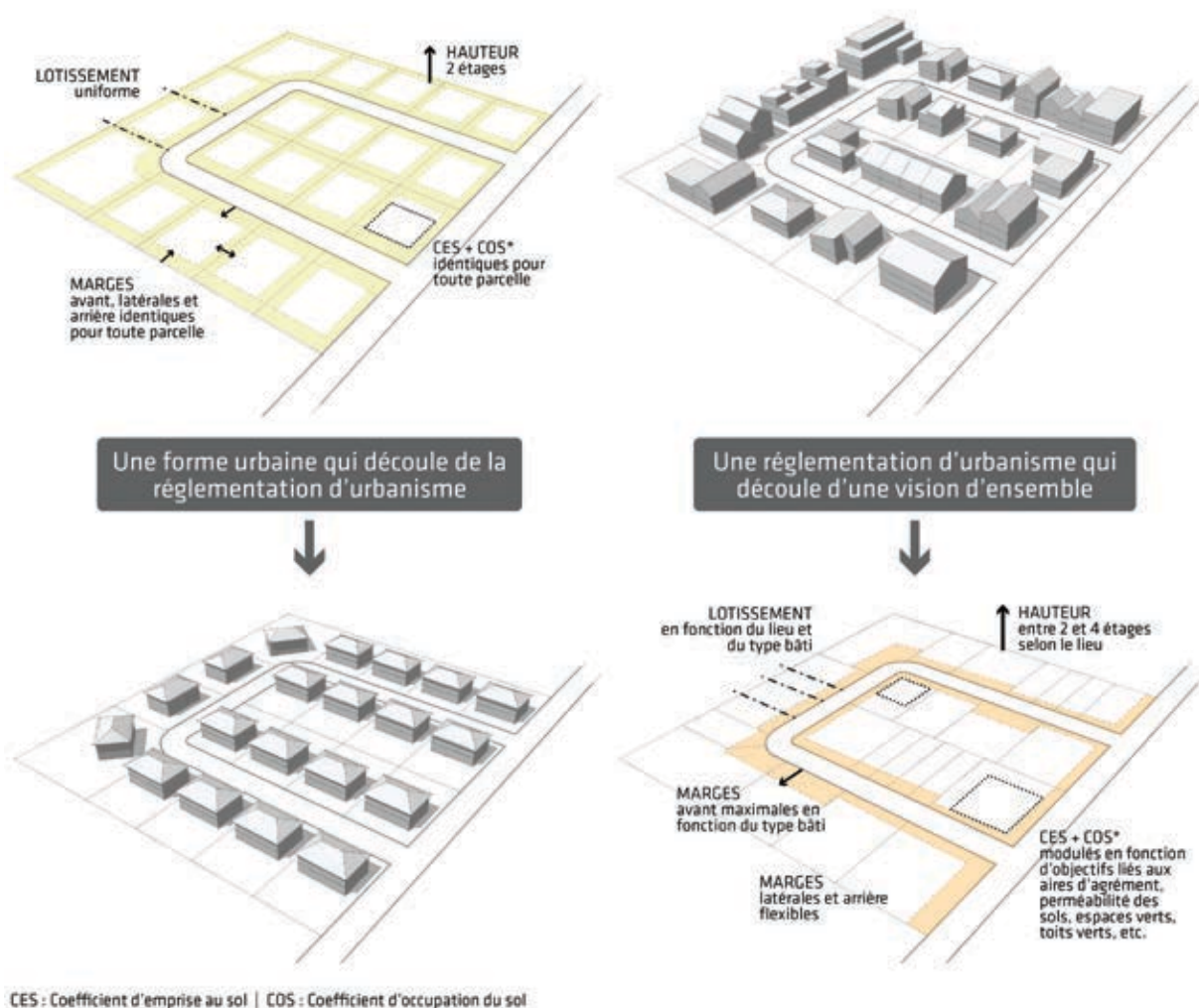
Jumelés à une approche s'appuyant sur une typologie de milieux de vie plutôt que sur des principes fonctionnalistes (cf. chapitre 1, section 1.3, condition n°1; chapitre 4, section 4.2, étape 1), ces outils permettent aux urbanistes d'accorder une attention accrue aux attributs et à la qualité des formes urbaines: bâtiments, espaces publics, architecture, etc. Une telle pratique est plus favorable à l'éclosion de milieux de vie diversifiés, à l'identité et au caractère distincts, qui contribuent en retour à rendre la reconstruction de la ville sur elle-même non seulement acceptable, mais aussi admirée et enviable (cf. figure 4.2.h).

Pour y parvenir, les municipalités sont déjà autorisées à se doter d'outils discrétionnaires. Cependant, bon nombre d'entre eux ne sont pas encore exploités à leur plein potentiel :

- **les programmes particuliers d'urbanisme (PPU)**, visant à détailler le projet urbanistique, identifier les ressources financières nécessaires à sa mise en œuvre, et définir le phasage des interventions. Cet outil est particulièrement pertinent dans le cas de projets complexes, comme ceux de requalification des zones spécialisées (p. ex. les parcs industriels ou d'affaires, etc.) en milieux de vie, ou nécessitant la mise en place d'un programme d'acquisition immobilière, comme cela peut être le cas dans les zones désignées en tant que « centres-villes » ;
- **les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)**, visant à permettre la mise en œuvre d'interventions sur mesure jugées pertinentes pour la collectivité et cohérentes avec le projet urbanistique, malgré leur caractère a priori dérogatoire au regard de la réglementation en vigueur ;
- **les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)**, veillant à l'intégration sensible des interventions ponctuelles dans un milieu déjà construit, sans pour autant contraindre celles qui divergent de la norme.

Les municipalités peuvent aussi explorer des outils alternatifs comme le *form-based code* (Fontaine, 2013), et recourir à de nouveaux processus de conception collaborative comme le design participatif (GIRBa, 2006), le *placemaking* (PPS, s.d.a et s.d.b) et le design tactique (Castaing Rigaud, 2014).

Figure 4.2.h UN MÊME OUTIL, MAIS UN RÉSULTAT DIFFÉRENT SELON L'UTILISATION



Source : Vivre en Ville

Dans l'urbanisme instrumental, les règlements de lotissement et de zonage dictent, une fois croisés, les types de tissus urbains ainsi que les activités et les usages autorisés au sein d'un milieu. Prescrits sans pour autant se baser sur un projet formel, ils mènent à l'homogénéité des milieux bâtis et contraignent leur évolution. Dans un urbanisme de projet, les règlements découlent d'une vision préalable des formes souhaitables, laissant place à une plus grande flexibilité. Cette dernière est nécessaire pour permettre les projets de reconstruction, qui peuvent – si cela est jugé bénéfique par la collectivité – différer des formes actuelles, et pour atteindre certains objectifs (p. ex. la diversification de l'offre résidentielle, l'insertion d'activités commerciales, etc.).

Apporter des améliorations aux milieux de vie par l'investissement dans le domaine public

Concrétiser un projet urbanistique nécessite un passage à l'action tant du côté des investisseurs privés que des autorités municipales. La densification seule permet certes d'atteindre l'un des objectifs de la reconstruction de la ville sur elle-même, son intensification, mais pas nécessairement d'améliorer la qualité des milieux existants. Cette dernière intention passe par l'investissement dans le domaine public, comme des améliorations locales aux espaces publics, aux rues, aux espaces verts, au mobilier urbain (cf. chapitre 3, bloc 1), qui permettront à la population résidente de profiter rapidement des transformations de son milieu de vie.

Dans le même ordre d'idées, la construction de nouveaux équipements, tels qu'un marché public ou une bibliothèque, représente une opportunité majeure d'amorcer la transformation d'un milieu. Parfois symbolique, un tel investissement peut signifier l'engagement d'une municipalité à un projet de requalification, apportant de nouvelles activités urbaines avec un fort potentiel d'animation.

Procéder à ces améliorations peut se faire, lorsque possible, en amont du démarrage des principales interventions de consolidation et de requalification urbaines et tout particulièrement dans le cas de requalification de grandes friches urbaines et de zones spécialisées. Dans d'autres cas, il s'avère plus pertinent de les apporter en parallèle des interventions privées, alors que la venue de nouveaux résidents et de nouvelles activités rentabilisera les investissements publics. Enfin, pour des raisons d'efficience, il peut être nécessaire d'attendre la mise en œuvre de certains projets immobiliers avant d'aménager les espaces publics attenants.

INVESTIR DANS L'ESPACE PUBLIC, UNE OPÉRATION QUI RAPPORTE

Les municipalités ont beaucoup à gagner à investir dans la création ou l'amélioration des espaces publics. Des opérations simples, comme l'ouverture d'un nouveau parc, à des interventions majeures, comme le déploiement d'un réseau d'espaces publics d'envergure, elles peuvent retirer beaucoup de l'augmentation des valeurs foncières et les investissements privés résultant de telles interventions. La qualité des espaces proposés sera néanmoins un préalable à une telle rentabilité.

Par exemple, dans le cas d'une opération majeure, le projet de revitalisation du Quartier international de Montréal (QIM) a généré un retour annuel de vingt millions de dollars en taxes foncières et d'affaires à la municipalité, pour un investissement municipal initial de quatorze millions de dollars (QIM, 2006).

Dans la ville de Tübingen, en Allemagne, les investissements publics liés à la requalification de grandes friches urbaines, l'ouverture de nouvelles rues et l'aménagement de nombreux espaces publics modestes, mais d'une grande qualité, ont engendré, pour chaque euro investi par la municipalité, huit euros d'investissements privés (Schuster, 2014).

Figure 4.2.i LA RUE SAINT-JOSEPH, UNE INTERVENTION PUBLIQUE POUR ENCOURAGER LA RECONSTRUCTION



Le réaménagement de la rue Saint-Joseph est l'une des interventions majeures ayant porté la revitalisation du quartier Saint-Roch, à Québec (cf. étude de cas Quartier Saint-Roch). Le recouvrement de cette rue dans les années 1970 pour y abriter le Mail Saint-Roch visait à augmenter son attractivité, en concurrence avec les nouveaux centres commerciaux de la banlieue. Ce grand projet est vu, vingt ans plus tard, comme un échec n'ayant pas su freiner la dévitalisation du quartier, voire ayant participé à cette dernière. L'administration municipale entreprend alors de démanteler le Mail par sections et de procéder à la rénovation des façades, à nouveau sur rue. Ces investissements publics portent fruit, alors que la rue commerciale rejoue désormais son rôle initial : celui de rue principale accessible, favorable aux piétons et connectée au reste quartier.

Source : Porter, 2006.

Se doter d'incitatifs fiscaux pour susciter l'investissement privé

Pour inciter le privé à prendre part à la consolidation et à la requalification urbaines, les municipalités peuvent mettre en place des mesures qui favoriseront la revitalisation de certains secteurs stratégiques et qui permettront d'accélérer la concrétisation de la vision de développement. Ces incitatifs doivent viser les milieux où les efforts de consolidation sont prioritaires, en concordance, s'il y a lieu, avec le séquençage de la croissance prévue.

Offrir des incitatifs à l'investissement privé, et attirer les entreprises et les institutions dans les milieux à consolider ou à requalifier

Les municipalités peuvent offrir des incitatifs visant à accélérer la transformation de secteurs stratégiques, notamment les centralités et les corridors structurants. Des outils fiscaux peuvent alors favoriser l'investissement privé en rendant plus viables, entre autres :

- l'implantation d'entreprises dans les centralités, alors que leur localisation dans des secteurs excentrés est généralement plus abordable, notamment en ce qui concerne les coûts d'acquisition et les taxes municipales ;
- la décontamination et la réhabilitation de terrains impropres au développement ;
- la rénovation ou le recyclage de bâtiments désaffectés.

En fonction du milieu d'intervention et des enjeux liés à leur développement, les incitatifs peuvent prendre la forme de subventions, de congés de taxes municipales pour les secteurs à revitaliser, et même de bonus de densité. Les municipalités peuvent également se prévaloir de programmes provinciaux et fédéraux relatifs à la décontamination des sols, à la consolidation du territoire et à la rénovation du cadre bâti.

Exiger une redevance au développement pour tout projet construit en dehors des secteurs de consolidation

En parallèle des mesures incitatives à la consolidation, les municipalités peuvent avoir recours à des redevances pour décourager l'urbanisation de nouveaux sites en dehors des secteurs de consolidation. En effet, comparativement à la croissance par la consolidation, la croissance par étalement représente, à long terme, un fardeau budgétaire pour les municipalités, qui subiront les coûts liés à l'entretien des infrastructures publiques, telles que les rues et les réseaux d'aqueduc, mais aussi à l'offre de services liés, par exemple, à la sécurité publique ou aux équipements communautaires.

Afin d'internaliser les coûts réels du développement urbain et de favoriser la consolidation de leur territoire, les municipalités peuvent imposer une redevance à tout développement urbain effectué en dehors des milieux déjà urbanisés et desservis par les infrastructures municipales.

LES RETOMBÉES DU PROGRAMME QUÉBÉCOIS D'AIDE FINANCIÈRE À LA RÉHABILITATION DE SITES CONTAMINÉS

Entre 1998 et 2006, le programme québécois Revi-Sols a subventionné la réhabilitation de plus de 300 sites urbains contaminés, pour un investissement total de 104 millions de dollars. Cette aide a donné lieu à des investissements privés de plus de 4,3 milliards de dollars (de 1998 à 2006) et des gains annuels de 93 millions de dollars en taxes municipales sur les développements réalisés (Barbeau, 2010). La clé du succès de ce programme « réside dans les partenariats établis entre les gouvernements aux échelons municipal et provincial, et le secteur privé » (TRNEE, 2003).

ÉTUDE DE CAS

Quartier Saint-Roch | Québec, Québec

REQUALIFICATION D'UNE CENTRALITÉ D'AGGLOMÉRATION

Saint-Roch, un des quartiers centraux de Québec, a subi de nombreuses transformations en vue de sa réhabilitation. Afin de réparer le tissu urbain du quartier, d'y attirer la population, les institutions et les entreprises, et de lui redonner l'animation d'antan, la Ville a déployé de nombreux efforts au fil des deux dernières décennies. En dépassant les tentatives échouées des grands projets urbains de rénovation, basés sur la démolition et la reconstruction, le projet de réhabilitation prône plutôt le recyclage et la réhabilitation des bâtiments existants, accompagnés de la construction des terrains vacants intercalés.

FACTEURS DE SUCCÈS SELON LES ACTIONS RECOMMANDÉES

S'assurer de l'engagement et de la détermination des acteurs politiques

- La réhabilitation du quartier Saint-Roch devient une priorité politique portée par le nouveau maire Jean-Paul L'Allier dès son élection en 1989.

Veiller à l'adhésion des acteurs interpellés par le projet urbanistique

- Le plan Revitalisation, au cœur de la capitale, résulte du croisement de nombreuses études (sociologiques, urbanistiques, transports, etc.) et des résultats d'une démarche de consultation visant à intégrer les préoccupations de la population et des groupes d'intérêt, très actifs dans le quartier.

Apporter des améliorations aux milieux de vie par l'investissement dans le domaine public

- L'aménagement du jardin de Saint-Roch, à l'emplacement d'une immense friche urbaine réappropriée par la population, a servi de pierre angulaire à la « réparation » du tissu urbain.
- Son pourtour s'est rapidement bâti, notamment par la venue de l'Université du Québec qui y a implanté plusieurs pavillons (ENAP, Télug, INRS) ainsi qu'une place publique.
- La démolition du mail Saint-Roch a permis de refaire de la rue Saint-Joseph une rue commerciale traditionnelle. Cette mesure a été accompagnée d'un programme de revitalisation de façades, nécessaire à la requalification de la rue.

- L'acquisition et le recyclage de l'édifice patrimonial de la Dominion Corset ont permis d'y installer des bureaux municipaux et l'École des arts visuels de l'Université Laval.

Se doter d'incitatifs fiscaux pour susciter l'investissement privé

- Un programme de crédits de taxes foncières accompagné de subventions fédérales et provinciales a permis à la municipalité d'attirer de nombreuses institutions et entreprises dans les domaines culturels, de l'éducation et des nouvelles technologies.

- À l'intérieur du périmètre du Centre national des nouvelles technologies de Québec (CNNTQ), les entreprises du secteur des technologies de l'information et du multimédia bénéficient d'une aide fiscale visant la création d'emplois.

- Des programmes d'aide à la rénovation résidentielle, des cours et des façades commerciales ont favorisé le recyclage et la réhabilitation de centaines d'immeubles et plus particulièrement sur la rue Saint-Joseph.

Sources : Investissement Québec, s.d. ; Lemoine, s.d. ; Mercier & Bédard, 2002 ; Paradis, 2014a.

Figure 4.2.j MISER SUR LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET LEUR MISE EN RÉSEAU



Source : Vivre en Ville

Bibliographie

ABCP ARCHITECTURE (2015). *Espace vie Le 18*, résumé de projet, Québec, ABCP architecture, 7 p.

ANGERS, Gilles (2010). «Projet Le Boréal : des logements distinctifs pour clientèle exigeante», *Le Soleil*, 11 septembre 2010. [<http://www.lapresse.ca/le-soleil/vivre-ici/maison/201009/10/01-4314568-projet-le-boreal-des-logements-distinctifs-pour-clientelexigeante.php>] (consulté le 9 décembre 2014).

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

ASSOCIATION DES ARCHITECTES PAYSAGISTES DU QUÉBEC [AAPQ] (2007). «Des allées vertes pour Montréal». AAPQ. [<http://aapq.org/laureats/projets/des-alles-vertes-pour-montreal/>] (consulté le 15 septembre 2014).

ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC [ATUQ] (2009). *La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec* [PDF]. 20 p.

BARBEAU, Serge (2010). «La revitalisation de sites abandonnés de votre collectivité», Communication présentée lors de la *Conférence sur les collectivités viables*, Ottawa, Fédération canadienne des municipalités, 11 février 2010. [PDF]. 26 p.

BÂTIR SON QUARTIER (s.d.). *L'habitation communautaire comme vecteur de développement durable*. [<https://www.batirsonquartier.com/grands-dossiers/developpement-durable/>] (consulté le 14 janvier 2015).

BÉDARD, Mario (2010). «Le Boréal, un bel exemple de densification urbaine», *Journal l'Appel*, 30 août 2010. [<http://www.lappel.com/Actualites/Economie/2010-08-30/article-1710315/Le-Boreal-un-bel-exemple-de-densification-urbaine/1>] (consulté le 9 décembre 2014).

BERGERON, Richard (2010). «Un urbanisme de classe mondiale pour Montréal». Communication présentée lors des Conférences URBA 2015, Montréal, UQAM-DEUT, 2 mars 2010.

BERTHOD, Catherine et Benoît HIRON (2012). «La démarche Code de la rue en France : un bon exemple de partage des voies urbaines», *Urbanité*, hiver 2012, p.31-35

BIENVENU, Sofie (2006). «Rue du Campanile : pignon sur rue», *Voir Québec*, 26 janvier 2006. [<http://voir.ca/voir-la-vie/art-de-vivre/2006/01/26/rue-du-campanile-pignon-sur-rue/>] (consulté le 18 novembre 2014).

BONNEAU, Danielle (2008). «Des condos dans une arrière-cour», *La Presse*, 7 mai 2008. [<http://www.lapresse.ca/maison/immobilier/projets-immobiliers/200805/03/01-872020-des-condos-dans-une-arriere-cour.php/>] (consulté le 17 août 2014).

BORJA, Jordi et Zaida MUXI (2003). *El Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía*, Barcelona, Electa, 91 p.

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

BOUTROS, Raouf (2014). *Les quatre abres*, résumé de projet, Montréal, Atelier Raouf Boutros Architecte, 2p.

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

CAA-QUÉBEC (2013a). «Calculateur de coûts d'utilisation d'un véhicule : nouvel outil de CAA-Québec pour aider les automobilistes», *CAA-Québec*. [<https://www.caaquebec.com/fr/actualite/communiqués-de-presse/article/calculateur-de-couts-dutilisation-dun-vehicule-nouvel-outil-de-caa-quebec-pour-aider-les/>] (consulté le 7 janvier 2015).

CAA-QUÉBEC (2013b). *Coûts d'utilisation d'une automobile. Au-delà de l'étiquette de prix : comprendre les dépenses liées au véhicule*, édition 2013 [PDF]. 12 p.

CAMPOLI, Julie (2012). *Made for Walking: Density and Neighborhood Form*, Cambridge, Lincoln Institute of Land Policy, 176 p.

CANADIAN REAL ESTATE ASSOCIATION [CREA] (2008). *Redeveloping Brownfields: Information for realtors*. [<http://www.mah.gov.on.ca/AssetFactory.aspx?did=5248>] (consulté le 9 décembre 2014).

CARMONA, Matthew, Tim HEATH, Taner OC et Steve TIESDELL (2003). *Public places, urban spaces: the dimensions of urban design*, Oxford, Boston, Architectural Press, 311 p.

CASTAING-RIGAUD, Amélie (2014). « Spontané, populaire, abordable : le phénomène de l'urbanisme tactique », *Urbanité*, été 2014, p.49-51.

CENTRE INTERUNIVERSITAIRE DE RECHERCHE EN ANALYSE DES ORGANISATIONS [CIRANO] (2014). « Revenus et inégalités : dépenses des ménages », *Le portail d'information sur l'économie du Québec d'aujourd'hui*. [http://qe.cirano.qc.ca/theme/revenus_et_inegalites/depenses_des_menages] (consulté le 7 janvier 2015).

CITY AND COUNTY OF SAN FRANCISCO. SF BETTER STREETS (s.d.). « San Francisco's Guiding Policies ». *SFBetterStreets.org*, City and County of San Francisco. [<http://www.sfbetterstreets.org/why-better-streets/san-franciscos-guiding-policies/>] (consulté le 2 octobre 2014).

CITY OF EDMONTON. TRANSPORTATION PLANNING (2013). *The Way We Move: Complete Streets Guideline*, City of Edmonton [PDF]. 121 p.

City of Toronto (2013). *Tall Building Design Guidelines*, [PDF]. 87 p.

CITY OF VANCOUVER (2014). *Building your laneway house*, City of Vancouver. [<http://vancouver.ca/home-property-development/building-your-laneway-house.aspx>] (consulté le 6 janvier 2015).

COLLIN, Diane (2014). « Le plateau centre de Sainte-Foy : une planification à long terme pour un secteur en transformation », *Urbanité*, Automne 2014, p.25-28.

COMITÉ POPULAIRE SAINT-JEAN-BAPTISTE [COMPOP] (s.d.). « Coopérative l'Escalier », Comité populaire Saint-Jean-Baptiste. [<http://www.compoppop.net/escalier/>] (consulté le 22 novembre 2014).

COMITÉ POPULAIRE SAINT-JEAN-BAPTISTE [COMPOP] (s.d.). « Rue partagée : Tous les documents », *Comité populaire Saint-Jean-Baptiste*. [<http://www.compoppop.net/rue/>] (consulté le 18 novembre 2014).

COMMISSION EUROPÉENNE (2002). *Villes d'enfants, villes d'avenir*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 61 p.

COMMONWEALTH OF MASSACHUSETTS. ENERGY AND ENVIRONMENTAL AFFAIRS (2014). « Southwest Corridor Park », *Executive Office of Energy and Environmental Affairs*, Commonwealth of Massachusetts. [<http://www.mass.gov/eea/agencies/dcr/massparks/region-boston/southwest-corridor-park.html/>] (consulté le 15 septembre 2014).

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2011). *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable : Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Annexe au règlement numéro 2011-51 sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Montréal [PDF]. 184 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2011). *Bâtir 2031 – Structurer, attirer, durer le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec*. Version adoptée le 15 décembre 2011 par le conseil et en attente de l'avis gouvernemental, Québec [PDF]. 184 p.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT [CRE] – RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE (2011). *Étude comparative sur la quantité d'infrastructures nécessaire aux nouveaux développements dans la Ville de Québec et à Fribourg, en Allemagne*. Rapport de recherche pour le Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec, Division de l'urbanisme [PDF]. 37 p.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL [CRE MONTRÉAL] (2014). *Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables* [PDF]. 85 p.

DELOITTE & TOUCHE s.r.l. (2012). *Étude sur l'état des infrastructures municipales du Québec*, [PDF]. 133 p.

DESIGN MONTRÉAL (2008). *Cahiers des bonnes pratiques en design : imaginer, réaliser la ville du 21^e siècle. Vingt et un projets montréalais pour amorcer durablement le 21^e siècle* [PDF]. 109 p.

DUBOIS, Martin (2004). *Recyclage architectural à Québec : 60 réalisations créatives*, Sainte-Foy, Publications du Québec, 159 p.

DUCAS, Isabelle (2013). « Vivre en ville ou en banlieue? », *La Presse*, 30 mars 2013. [<http://affaires.lapresse.ca/finances-personnelles/train-de-vie/201303/30/01-4636242-vivre-en-ville-ou-en-banlieue.php>] (consulté le 8 janvier 2015).

DUCAS, Isabelle (2014). « Vivre en ville ou en banlieue », *La Presse*, 2 novembre 2014 [<http://affaires.lapresse.ca/finances-personnelles/train-de-vie/201411/04/01-4815711-vivre-en-ville-ou-en-banlieue.php>] (consulté le 8 janvier 2015).

DUNHAM-JONES, Ellen et June WILLIAMSON (2009). *Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*, Hoboken, John Wiley & Sons, 256 p.

DUNHAM-JONES, Ellen (2010). *Retrofitting suburbia*, TEDxAtlanta, [vidéo en ligne]. Repéré au http://www.ted.com/talks/ellen_dunham_jones_retrofitting_suburbia.html

ÉCÔBATIMENT et QUÉBEC INTERNATIONAL (2014). «Édifice Le Delta 3», *Bâtiments exemplaires*. [<http://fr.slideshare.net/QuebecInternational/fiche-btiments-exemplaires-edifice-le-delta-3/>] (consulté le 9 décembre 2014).

ELEFANTE, Carl (2007). «The Greenest Building Is... One That Is Already Built», *Forum Journal*, vol. 21, n° 4, été 2007, p.26-37.

EN BEAUCE.COM (2012). «Saint-Isidore poursuit son développement urbain», *EnBeauce.com*, 14 janvier 2012. [<http://www.enbeauce.com/actualites/politique/25158/saint-isidore-poursuit-son-developpement-urbain>] (consulté le 7 janvier 2015).

EUROPEAN COOPERATION IN SCIENCE AND TECHNOLOGY [COST] (s.d). «Case study: Viikki Eco Neighbourhood Blocks», *Welsh School of Architecture*, Cardiff University. [<http://www.cardiff.ac.uk/archi/programmes/cost8/case/holistic/viikki.html>] (consulté le 28 octobre 2014).

FONDATION DAVID SUZUKI (2013). «La Ceinture verte du Grand Montréal procure des services écologiques dont la valeur atteint plus de 4 milliards de dollars par année», *Fondation David Suzuki*, Communiqué du 25 février 2013. [<http://www.davidsuzuki.org/fr/medias/communiques-de-presse/2013/02/la-ceinture-verte-du-grand-montreal-procure-des-services-ecologiques-dont-la-val/>] (consulté le 7 janvier 2015).

FONTAINE, Nicolas (2012). *La rue complète: L'accessibilité universelle qui fait du chemin*, document de veille, Ministère des affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire. [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/rues_completes.pdf] (consulté le 25 septembre)

FONTAINE, Nicolas (2013). «Une réglementation basée sur les formes urbaines», *Urbanité*, Été 2013, p.46-49.

FORTIER, Rénald (2011) «Véritable vitrine sur l'innovation: La Cité Verte ouvre la voie aux écoquartiers en sol québécois», *Voir Vert*, TC Media, 18 janvier 2011. [<http://www.voirvert.ca/projets/suivideprojet/ecoquartier-la-cite-verte>] (consulté le 23 novembre 2014).

FRANCE. AGGLOMÉRATION DE BAYONNE ET DU SUD DES LANDES (2013). «Valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers». *Schéma de cohérence territoriale: Document d'orientation et d'objectifs*, Bayonne, Agglomération de bayonne et du sud des landes [PDF]. 139 p.

FRÉCHETTE-LESSARD, Corinne (2012). «Requalifications urbaines: rêver mieux», *Esquisses*. [http://www.oaq.com/menu_mobile/esquisses/lamenagement_du_territoire/dossier/requalifications_urbaines.html] (consulté le 7 janvier 2015).

GEHL, Jan (2010). *Cities for People*, 2^e éd. Washington, DC, Island Press, 288 p.

GIRARD, Geneviève (2008). «Stratégie municipale pour un achalandage moindre», *Le Reflet*, 27 septembre 2008. [<http://www.lereflet.qc.ca/2008/09/27/strategie-municipale-pour-un-achalandage-moindre/>] (consulté le 4 décembre).

GIRARD, Jean-François (2014). *Les outils juridiques pour la protection et la mise en valeur de territoires sur l'Île de Montréal: les exemples concluants de protection de territoires biologiquement significatifs en milieu urbain*, rapport de recherche juridique réalisé pour la Conférence régionale des élus de Montréal, Dufresne Hébert Comeau Avocats [PDF]. 129 p.

GOBEIL, Gérard (2008). «Un nouveau projet: la Cour des Braves». *Québec Urbain*, 29 octobre 2008. [<http://www.quebecurbain.qc.ca/2008/10/29/un-nouveau-projet-la-cour-des-braves>] (consulté le 10 décembre 2014).

GOULET, François (2009). «Un projet, plusieurs maîtres d'œuvres», *Urbanité*, printemps 2009, p.33-35

GROUPE AGÉCO (2013). *Le capital écologique du Grand Montréal: Une évaluation économique de la biodiversité et des écosystèmes de la Ceinture verte*. Rapport réalisé pour la Fondation David Suzuki et Nature-Action Québec [PDF]. 60 p.

GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RECHERCHE SUR LES BANLIEUES [GIRBa] (2002). *La banlieue revisitée*, sous la direction de Andrée Fortin, Carole Després et Geneviève Vachon. Éditions Nota bene, 304 p.

GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RECHERCHE SUR LES BANLIEUES [GIRBa] (2006). *Plan de quartier. Démarche participative pour l'aménagement d'un nouveau quartier universitaire sur le campus de l'Université Laval. Projet PACTE Myrand*, Comité d'aménagement et de mise en œuvre [CAMEO] de l'Université Laval, Québec, 65 p.

GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RECHERCHE SUR LES BANLIEUES [GIRBa] (2011). *La banlieue s'étale*, sous la direction de Andrée Fortin, Carole Després et Geneviève Vachon. Éditions Nota bene, 418 p.

HARA, Dan (2003). « Market Failures and The Optimal Use of Brownfield Redevelopment Policy Instruments: National Brownfields Redevelopment Strategy ». Communication présentée au colloque *Canadian Economics Association 37th Annual Meeting*, Ottawa, 30 mai 2003 [PDF]. 71 p.

HORIZON MULTIRESSOURCE (2004). *Plan directeur des corridors forestiers de la MRC de Mirabel en relation avec la fragmentation du milieu forestier*, MRC de Mirabel [PDF]. 75 p.

INVESTISSEMENT QUÉBEC (s.d.). *Centre national des nouvelles technologies de québec*, Investissement Québec [PDF]. 10 p.

JANSSENS, Isabelle (2013). *Les zones résidentielles et de rencontre : ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel*, Institut Belge pour la sécurité routière, 27 p.

IVAN, John N, Norman W GARRICK et Gilbert HANSON (2009). *Designing Roads that Guide Drivers to Choose Safer Speeds*, Connecticut Transportation Institute, University of Connecticut, 107 p.

JUNCA-ADENOT, Florence (2009). « Quelques conditions gagnantes pour réussir les grands projets urbains », *Urbanité*, printemps 2009, p.17-19.

KOLLECTIF (2012). « Vitrines habitées », *Kollectif.net*, [<http://kollectif.net/image-du-mois-mai-2012-vitrines-habitees-par-daoust-lestage-architecture-design-urbain/>] (consulté le 7 août 2014).

LAFERRIÈRE, Michèle (2012). « Les Allées de Bellevue : une élévation franche, mais discrète », *Le Soleil*, 28 juillet 2012. [<http://www.lapresse.ca/le-soleil/maison/habitation/201207/26/01-4559781-les-alles-de-bellevue-une-elevation-franche-mais-discrete.php/>] (consulté le 3 septembre 2014).

LAFOND CÔTÉ (2009). *Église Saint-Paul-Apôtre*. [<http://www.lafondcote.com/fr/projets/index.php?idCat=1&id=24/>] (consulté le 9 décembre 2014).

LALANNE, Jean (2001). « Le Locoshop Angus », *Esquisses*, vol. 12, n° 1, janvier-février 2001, p.4-5

LEFRANC, Hélène (2013). « Tact et tactiques : quelques clés pour consulter », *Esquisses*, vol. 24, n° 3, automne 2013, p.37-38.

LEMOINE, Réjean (s.d.) « Quartier Saint-Roch, la renaissance du cœur urbain de Québec », *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française*. [http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-547/Quartier_Saint-Roch_la_renaissance_du_coeur_urbain_de_Qu%C3%A9bec.html#.VL7NfWSG8dr] (consulté le 20 janvier 2015).

LEWIS, Paul et Juan TORRES (2008). « Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville? », *Enfances, Familles, Générations*, n° 12, p. 44-64.

MAILHOT, Joanie (2014). « Saint-Pierre-les-Becquets n'a plus d'épicerie », *Québec Hedbo*, 10 janvier 2014. [<http://www.quebechebdo.com/Actualites/Economie/2014-01-10/article-3571116/Saint-Pierre-les-Becquets-na-plus-depicerie/1>] (consulté le 7 janvier 2015).

MASSON, Luc (2010). « À la sueur de leur front ». *Sofadéco*, mars-avril 2010. [<http://www.sofadeco.com/decoration.php?idarticle=768#.VGvGgGleG95A>] (consulté le 9 décembre 2014).

MERCIER, Guy et Mario BÉDARD (2002). « Essai de schématisation des modèles de revitalisation du quartier Saint-Roch à Québec », in SÉNÉCAL, Gilles, Jacques MALÉZIEUX et Claude MANZAGOL (dir.) *Grands projets urbains et requalification*, Québec, Presses de l'Université du Québec, p.101-115.

MERLIN, Pierre et Françoise CHOAY (2009). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 2^e éd., Paris, Presses Universitaires de France, 963 p.

MICROCLIMAT (2016). « Maison d'arrière-cour Saint-André ». *Microclimat*. [<http://www.microclimat.ca/fr/projets/21/cour-saint-andre>] (consulté le 24 mai 2016).

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS [NACTO] (2013). *Urban Street Design Guide*, Washington, Island Press, 192 p.

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS [NACTO] (2014). « Street Design in Context », *Urban Street Design Guide*, NACTO. [<http://nacto.org/usdg/streets/street-design-principles/street-design-in-context/>] (consulté le 25 septembre 2014).

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS [NACTO] (2015). « Case Study: Longfellow Street Residential Shared Street, Santa Monica, CA », *Urban Street Design Guide*, NACTO. [<http://nacto.org/case-study/longfellow-street-residential-shared-street-santa-monica-ca/>] (consulté le 9 novembre 2015).

NATIONAL COMPLETE STREETS COALITION (2013). *Fundamentals*. [<http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/complete-streets-fundamentals/>] (consulté le 26 septembre 2014).

NORMAN, Jonathan, Heather L. MACLEAN, M. ASCE et Christopher A. KENNEDY (2006). « Comparing High and Low Residential Density: Life-Cycle Analysis of Energy Use and Greenhouse Gas Emissions », *Journal of Urban planning and Development*, vol. 132, n° 1, mars, p.10-21

OURANOS (2013). *L'évaluation économique des biens et services écosystémiques dans un contexte de changements climatiques: un guide méthodologique pour une augmentation de la capacité à prendre des décisions d'adaptation*. Consortium sur la climatologie régionale et l'adaptation aux changements climatiques [PDF]. 218 p.

PARADIS, David (2014). « Contrer l'étalement urbain: reconstruire les villes et les banlieues sur elles-mêmes », *Urbanité*, Automne 2014, p.22-24.

PARADIS, David et Pierre-Yves CHOPIN (2015). « Le Domaine Kogan de Rivière-du-Loup: une Ville aux rênes de son écoquartier », *Urbanité*, Printemps 2015, p.14-16.

PERRON, Alexandra (2012). « Trop restrictif, le bigénérationnel », *Le Soleil*, 2 décembre 2012. [<http://www.lapresse.ca/le-soleil/maison/habitation/201212/02/01-4599888-trop-restrictif-le-bigenenerationnel.php/>] (consulté le 9 décembre 2014).

PINTO, Ana Julia, Antoni REMESAR, Pedro BRANDAO et Fernando NUNES DA SILVA (2010). « Planning Public Spaces Networks Towards Urban Cohesion », *46th ISOCARP Congress 2010*, ISOCARP. [http://www.isocarp.net/data/case_studies/1798.pdf] (consulté le 24 septembre 2014).

PORTER, Isabelle (2006). « Revitalisation du centre-ville de Québec - Le dernier hiver du Mail Saint-Roch », *Le Devoir*, 10 novembre 2006.

POULIN, André (2012). « Bellechasse réfléchira à la rétention des entreprises », *La Voix du Sud*, 19 octobre 2012. [<http://www.lavoixdusud.com/Actualit%C3%A9s/2012-10-19/article-3103240/Bellechasse-reflechira-a-la-retention-et-a-lattraction-des-entreprises/1>] (consulté le 7 janvier 2015).

PROJECT FOR PUBLIC SPACES (s.d.a). « The Power of Ten », *Project for Public Spaces*. [<http://www.pps.org/reference/the-power-of-10/>] (consulté le 8 janvier 2015).

PROJECT FOR PUBLIC SPACES (s.d.b). « What is Placemaking? », *Project for Public Spaces*. [http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/] (consulté le 8 janvier 2015).

QUARTIER INTERNATIONAL DE MONTRÉAL (2006). « Le développement immobilier », *Bilan final du projet*, Montréal, Quartier international de montréal [PDF]. 2 p.

QUÉBEC (2014a). *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, chapitre II, section IV, sous-section 3.1, article 59, à jour au 1^{er} décembre 2014, Québec, Éditeur officiel du Québec.

QUÉBEC (2014b). *Code de la sécurité routière*, LRQ, c. C-24.2, chapitre VI, articles 499-500, à jour au 1^{er} décembre 2014, Québec, Éditeur officiel du Québec.

QUÉBEC (2014c). *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, LRQ, c. P-41.1, chapitre II, section I, article 3, à jour au 1^{er} décembre 2014, Québec, Éditeur officiel du Québec.

QUÉBEC (2014d). *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, LRQ, c. A-19.1, chapitre 0.3, section II, article 2.24, 2^e alinéa; chapitre I, section II, article 5, paragraphe 3^o, à jour au 1^{er} décembre 2014, Québec, Éditeur officiel du Québec.

QUÉBEC (2014e). *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, LRQ, c. A-19.1, chapitre IV, sections VI, VII, VIII, X et XI, à jour au 1^{er} décembre 2014, Québec, Éditeur officiel du Québec.

QUÉBEC (2014f). *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, LRQ, c. P-41.1, à jour au 1^{er} décembre 2014, Québec, Éditeur officiel du Québec.

QUÉBEC (2014g). *Loi sur la qualité de l'environnement*, LRQ, c. Q-2, à jour au 1^{er} février 2015, Québec, Québec, Éditeur officiel du Québec.

QUÉBEC (2014h). *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, LRQ, c. A-19.1, chapitre I, section II, article 6, 1^{er} alinéa, paragraphe 1^o, à jour au 1^{er} décembre 2014, Québec, Éditeur officiel du Québec.

QUÉBEC. COMMISSION DE LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE [CPTAQ] (2014). *Rapport annuel de gestion 2013-2014*, Québec [PDF]. 60 p.

QUÉBEC. COUR D'APPEL (2011). Wallot c. Québec (Ville de), EYB 2011-192104 (C.A.). [<http://t.souqij.ca/Sb9d7>] (consulté le 15 janvier 2015).

QUÉBEC. DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE [DSP]. AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX [ASSS] DE MONTRÉAL (2006). *Le transport urbain, une question de santé*, Montréal [PDF]. 132 p.

QUÉBEC. INSTITUT DE LA STATISTIQUE [ISQ] (2013a). *Le bilan démographique du Québec*, édition 2013, décembre 2013, Québec [PDF]. 153 p.

QUÉBEC. INSTITUT DE LA STATISTIQUE [ISQ] (2013b). *Recensement 2011*, Québec [http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/recens2011_reg/population/poptot_superficie_reg.htm] (consulté le 2 août 2013).

QUÉBEC. INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE [INSPQ] (2013). *Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec: analyse de situation et perspectives d'interventions*, Direction du développement des individus et des communautés, Québec, [PDF]. 47 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE [MAMROT] (s.d.). « Les périmètres métropolitains, les périmètres d'urbanisation et les zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement », *Guide La prise de décision en urbanisme*, Québec. [<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/perimetres-metropolitains-perimetres-durbanisation-et-zones-prioritaires-damenagement-et-de-reamenagement/>] (consulté le 7 janvier 2015).

QUÉBEC. MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES [MDDELCC] (2015). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990*. Québec, Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, 21 p.

QUÉBEC. SOCIÉTÉ D'HABITATION [SHQ] (2010). *Habitation Québec : le bulletin d'information de la Société d'habitation du Québec*, vol. 4, n° 4, Été 2010 [PDF]. 16 p.

SAINT-LAURENT, Marie-France (s.d.). *Historique des municipalités de la MRC de Lotbinière : Saint-Flavien*, Projet des relais touristiques de l'Office de tourisme de Lotbinière [PDF]. 1p.

SCHUSTER, Matthias (2014). « Favoriser l'autopromotion : une formule gagnante pour les villes », Québec (Québec), Société d'habitation du Québec, 23 octobre 2014.

SOKOLOFF, Béatrice (1999). *Barcelone : ou comment refaire une ville*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 219 p.

SSQ GROUPE FINANCIER [SSQ] (s.d.). *Édifice Roland-Giroux – Québec*, SSQ Groupe financier. [<https://ssq.ca/entreprise-association/bureaux-locaux-commerciaux-a-louer/edifice-roland-giroux-quebec/>] (consulté le 9 décembre 2014).

STATISTIQUE CANADA (2013). « Taille des ménages, par province et territoire », *Recensement de 2011 (Nouveau-Brunswick, Québec, Ontario)*. [<http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/I02/cst01/famil53b-fra.htm>] (consulté le 11 novembre 2014). TABLE RONDE NATIONALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCONOMIE (TRNEE) (2003). *Réhabiliter le passé, construire l'avenir : une stratégie nationale des sites urbains contaminés réhabilitables pour le Canada*, Ottawa, Éditions Renouf Ltée, 96 p.

TOMALTY, Ray et Bartek KOMOROWSKI (2011). *Inside and Out : Sustaining Ontario's Greenbelt*. Friends of the Greenbelt Foundation [PDF], 48 p.

TOWN PLANNING & URBAN DESIGN COLLABORATIVE [TPUDC] et CITY OF BURLINGTON (2013). *PlanBTV: Downtown & Waterfront Master Plan*, TPUDC, 129 p.

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC [UMQ] (2012). *Livre blanc municipal : l'avenir a un lieu*, Montréal [PDF]. 78 p.

UNIVERSITÉ LAVAL. COMMISSION D'AMÉNAGEMENT [CAMUL] (2005). *Plan directeur d'aménagement et de développement du campus de l'Université Laval* [PDF]. 50 p.

URBAN DESIGN ASSOCIATES (2000). *Shaker Heights Strategic Investment Plan: Final Report*, The City of Shaker Heights [PDF]. 58 p.

VACHON, Francis (2004). « Convaincre sans affronter les automobilistes », *Le Soleil*, 17 septembre 2004. [<http://www.quebecurbain.qc.ca/2004/09/17/convaincre-sans-affronter-les-automobilistes/>] (consulté le 3 mars 2015).

VEILLE ACTION POUR DE SAINES HABITUDES DE VIE [VEILLE ACTION] (2013). Aménager les quartiers pour encourager le jeu libre des enfants à l'extérieur, *Veille Action pour de saines habitudes de vie*. [<http://veilleaction.org/en/les-fiches-pratiques/amenagement-urbain-rural/amenager-les-quartiers-pour-encourager-le-jeu-libre-des-enfants-a-l-exterieur.html#>] (consulté le 8 janvier 2015).

VILLE DE BAIE-SAINT-PAUL (2014). *Rue Saint-Jean-Baptiste*. [<http://www.baiesaintpaul.com/projets-speciaux/>] (consulté le 3 décembre 2014).

VILLE DE JOLIETTE (2012). *Place Bourget adaptée*, Ville de Joliette [PDF]. 3 p.

VILLE DE MONTMAGNY (s.d.). *Projet Place de l'église*, dépliant, Ville de Montmagny [PDF]. 4 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2011). *Woonerf Saint-Pierre : Métamorphose d'une zone asphaltée en un lieu de vie verdoyant*, panneau explicatif, Arrondissement du Sud-Ouest, Ville de Montréal [PDF]. 1 p.

VILLE DE MONTRÉAL (s.d.). Site des anciens ateliers municipaux Rosemont – Projet d'aménagement urbain, Ville de Montréal. [<http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/site-des-anciens-ateliers-municipaux-rosemont---projet-damenagement-urbain/>] (consulté le 10 septembre 2014).

VILLE DE QUÉBEC (2008). « Parc linéaire de la rivière Saint-Charles : 30 km de promenade nature au cœur du centre-ville », *Ma ville, Cahier spécial du bulletin municipal*, septembre 2008, vol. 2, n° 5

VILLE DE QUÉBEC (2012). *Conseil d'arrondissement. Procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de l'Arrondissement de La Cité-Limoilou tenue le 6 juillet 2012*, Québec, 6 juillet 2012

VIVRE EN VILLE (s.d.a). «Étalement urbain», *Collectivitesviabiles.org*, Vivre en Ville [<http://collectivitesviabiles.org/sujets/etalement-urbain/>] (consulté le 8 janvier 2015).

VIVRE EN VILLE (s.d.b). «Recyclage des bâtiments», *Collectivitesviabiles.org*, Vivre en Ville [<http://collectivitesviabiles.org/articles/recyclage-des-batiments/>] (consulté le 6 décembre 2014).

VIVRE EN VILLE (s.d.c.). «Transit-oriented developement (TOD)», *Collectivitesviabiles.org*, Vivre en Ville [<http://collectivitesviabiles.org/articles/transit-oriented-developement-tod/>] (consulté le 16 janvier 2015).

Vivre en Ville (2012). *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*. Mémoire présenté lors de la Consultation publique sur les orientations gouvernementales et les enjeux en matière de changements climatiques, février 2012.

VIVRE EN VILLE (2013a). *Réunir les modes : l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable*, 109 p. (coll. Outiller le Québec ; 3) [www.vivreenville.org].

VIVRE EN VILLE (2013b). *Deux poids, deux mesures*, 31 p. (coll. L'Index) [<https://vivreenville.org/2poids2mesures>].

VIVRE EN VILLE (2013c). *Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables*, 107 p. (coll. Outiller le Québec ; 4) [www.vivreenville.org].

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

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

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

VIVRE EN VILLE (2014d). *Une nouvelle approche fiscale pour nos collectivités. Infrastructures publiques, budges municipaux et étalement urbain : la spirale déficitaire du régime fiscal municipal québécois*. Mémoire présenté à la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise, octobre 2014.

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

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

WHITE, Mathew, Sabine PAHL, Katherine ASHBULLBY, Stephen HERBERT et Michael H DEPLEDGE (2013). «Feelings of restoration from recent nature visits», *Journal of Environmental Psychology*, vol 35, p.40-51.

Sources complémentaires

BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2010). *La biodiversité et l'urbanisation, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. «Planification territoriale et développement durable» [PDF].178 p.

CENTRE DE COLLABORATION NATIONALE SUR LES POLITIQUES PUBLIQUES ET LA SANTÉ [CCNPPS] (2011). *Mesures d'apaisement de la circulation*. [http://www.ccnpps.ca/docs/GlossaireApaisement_FR.pdf] (consulté le 11 octobre 2014).

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

JOLICŒUR, Marc (2009). *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*. Vélo-Québec Association, 168 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE [MAMROT] (2010). *La biodiversité et l'urbanisation : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/biodiversite_urbanisation_chap_1_2.pdf/] (consulté le 8 septembre 2014).

VIVRE EN VILLE (2013d). *Retour vers la banlieue : construire la ville sur la ville*, [vidéo en ligne] (à paraître).



CROÎTRE SANS S'ÉTALER

L'étalement urbain a généré un environnement bâti composé de nombreux espaces sous-utilisés. Ceux-ci peuvent servir de support à une multitude d'interventions de consolidation et de requalification urbaines qui, ensemble, permettront d'optimiser l'utilisation du territoire et d'améliorer la qualité des quartiers existants, notamment en les transformant en des milieux de vie complets, soutenant une diversité d'activités et de modes de transport.

Croître sans s'étaler est possible. Pour y parvenir, Vivre en Ville propose une approche permettant d'appréhender et de planifier simultanément les différentes échelles du territoire. Cette publication présente une quarantaine d'exemples illustrant des stratégies de consolidation et de requalification à articuler dans un projet urbanistique, via une démarche en trois étapes adaptée au contexte québécois.

OUTILLER LE QUÉBEC

La collection « Outiller le Québec » explore, en vue d'outiller les décideurs et les professionnels, les nombreuses approches susceptibles de concourir au développement de collectivités viables, partout au Québec.

À PROPOS DE VIVRE EN VILLE

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

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

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ GATINEAU

MAISON AUBRY

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
T. 819.205.2053

ISBN: 978-2-923263-35-9 (version imprimée)
ISBN: 978-2-923263-36-6 (PDF)