Collection *Inspirer le Québec*

8

CROÎTRE SANS S'ÉTALER

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





VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

CROÎTRE SANS S'ÉTALER

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

VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

VIVRE EN VILLE

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

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

Coordination

David Paradis, Directeur – Recherche, formation et accompagnement

Jeanne Robin, Directrice générale adjointe

Christian Savard, Directeur général

Recherche et rédaction

Catherine Boisclair, Conseillère – Aménagement du territoire et urbanisme

Vincent Galarneau, Conseiller – Environnement et agriculture

Collaboration à la recherche

Christian Petit, Conseiller stratégique à la direction générale

Amandine Rambert, Chargée de projets

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

Illustration

Alejandra de la Cruz, Conseillère – Design urbain et architecture

Michelle Ladd, Conseillère – Design urbain et architecture

CORSAIRE | Design | Communication | Web

Graphisme et édition

CORSAIRE | Design | Communication | Web

Partenaires financiers principaux

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

Fondsvert Québec

Québec EN FORME

ISBN : 978-2-923263-17-5 (version imprimée)
ISBN : 978-2-923263-18-2 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2016

©Vivre en Ville (2016)

www.vivreenville.org

Remerciements

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

Notice bibliographique recommandée

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

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

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

PUBLICATIONS

Collection « Inspirer le Québec »

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

Collection « Outiller le Québec »

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

Collection « Vers des collectivités viables© »

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

Collection « L'Index »

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

RESSOURCES EN LIGNE

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

VIDÉOS

Disponibles sur Vivreenville.org/videos

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

FORMATIONS ET CONFÉRENCES

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

Détails sur **vivreenville.org/formation**

CONSEIL ET ACCOMPAGNEMENT

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

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

Détails sur **vivreenville.org/conseil**

Table des matières

SOMMAIRE 8

GLOSSAIRE 10

AVANT-PROPOS : PRINCIPES DES COLLECTIVITÉS VIABLES 11

CHAPITRE 1 – RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME AU SEIN DES CORRIDORS D'URBANISATION 15

1.1. Revoir le mode de développement urbain : un défi à relever 17

1.2. Où consolider et requalifier la ville ? 19

1.3. Une approche par corridors et centralités 22

1.4. Tirer des leçons des expériences étrangères 24

CHAPITRE 2 – ÉTUDES DE CAS 27

1. Corridor de la 16th Street de LoDo-Highlands (Denver, Colorado, États-Unis) 28

Union Station District 38

Commons Sub-district 45

Highland 53

Highlands Garden Village 57

2. Corridor Broadway de Fairview-Kitsilano (Vancouver, Colombie-Britannique, Canada) 66

The Rise 81

Arbutus Walk 89

Portico 94

3. Corridor Rockville Pike de Bethesda-Rockville (Montgomery County, Maryland, États-Unis) 102

Bethesda Row 112

North Bethesda Market 119

Sommaire

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

OÙ ET COMMENT CONSOLIDER ET REQUALIFIER LA VILLE ?

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

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

DES CAS INSPIRANTS DE RECONSTRUCTION EN AMÉRIQUE DU NORD

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

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

TROIS CORRIDORS, TROIS RÉALITÉS DISTINCTES

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

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

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

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

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

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

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

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

Glossaire

Externalisation ouverte (*Crowdsourcing*) 125
Parcelle aérienne 88
Parcelle résiduelle 88
Subdivision aérienne 88

PRINCIPES DES COLLECTIVITÉS VIABLES

Avant-propos

Avant-propos
Principes des collectivités viables

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

Qu'est-ce qu'une collectivité viable ?

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

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

Des principes transversaux

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

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

PRINCIPES TRANSVERSAUX	QUELQUES EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES
Optimiser les équipements et les infrastructures de façon à en réduire les coûts de construction, d'utilisation, d'entretien et de remplacement.	Privilégier la réutilisation, la requalification et la revitalisation de l'existant. Définir des zones prioritaires d'urbanisation et des critères de localisation des activités. Assurer des densités résidentielles et d'activités suffisantes pour rentabiliser les équipements.
Viser l'équité et renforcer la démocratie dans les modes de gestion et de prise de décision, pour renforcer l'expertise publique et créer des collectivités à l'image de leurs habitants.	Renforcer les capacités et l'expertise des acteurs publics. Informer, 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 du potentiel des milieux déjà urbanisés, cette approche contribue à améliorer leur qualité. Elle articule la plupart des principes des collectivités viables présentés dans le tableau ci-haut.

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

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

1

Source : Vivre en Ville

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

1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figure 1.1.a **RETISSER LA VILLE : LEÇONS ET BALISES**



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

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

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

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

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

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

L'écoquartier, une inspiration pour la ville en devenir

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

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

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

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

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

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

QUESTIONNER LES NORMES POUR CONCEVOIR DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ

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

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

1.2. OÙ CONSOLIDER ET REQUALIFIER LA VILLE ?

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

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

Un défi tant urbain que villageois

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

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

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

Où, comment et quand intervenir ?

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

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

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

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





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

Travailler simultanément à toutes les échelles

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

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

Articuler les échelles de planification sans oublier l'échelle intermédiaire

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

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

L'échelle micro rassemble les échelles de la ville et du quartier, couvertes par les plans d'urbanisme (PU) et les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) des municipalités locales ; puis les échelles du voisinage, du site et de la parcelle, couvertes notamment par la réglementation à caractère discrétionnaire comme les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) et les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Ces derniers visent notamment à encadrer les interventions locales : opérations de design urbain, conception architecturale et construction des bâtiments.

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

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

Une échelle intermédiaire qui fait cruellement défaut

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

Dans certains cas, la structure macro de la ville est la seule ossature à laquelle peuvent s'arrimer les interventions locales. Cela se traduit notamment par un tissu urbain réduit à une juxtaposition de lotissements conçus quasi indépendamment les uns des autres, et qui ne sont mis en relation que par les voies de communication, les concentrations commerciales et les équipements régionaux. Souvent privés de centralité locale à laquelle s'arrimer, ces lotissements peinent à former des ensembles cohérents, comme les paroisses et quartiers historiques. Leur identité vacille alors entre celle du projet immobilier et celle de l'arrondissement ou de la municipalité auxquels ils appartiennent.

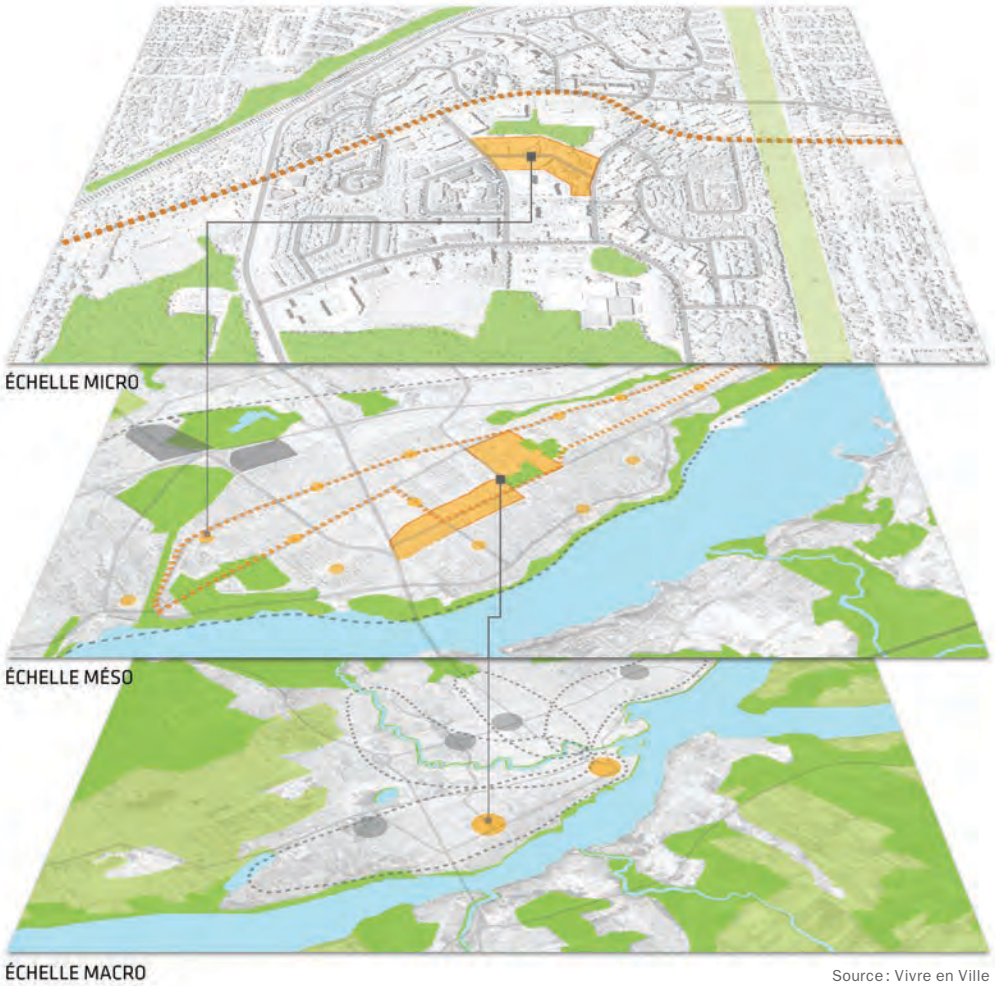
Dans d'autres cas, le design à l'échelle micro fait fi de la structure de la ville. Cela se traduit par des ensembles urbains d'envergure planifiés comme s'il s'agissait de systèmes autarciques, ignorant ce qui les entoure (Paradis, 2014a). Plusieurs de ces quartiers ou pôles d'activités, à l'identité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

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

Vers une approche multiscalaire des milieux de vie

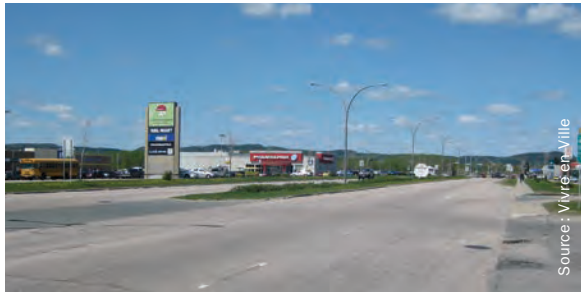
Reconstruire la ville sur elle-même exige d'identifier où, comment et quand intervenir afin d'appréhender de façon globale et simultanée les enjeux métropolitains, régionaux et locaux. En ce sens, une démarche misant sur l'identification, à l'échelle méso, de lieux d'intervention permettant d'arrimer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

Figures 1.2.c-f **LES ÉCHELLES DE LA PLANIFICATION**



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'échelles, que l'on constate alors que de nombreux quartiers sont construits ou requalifiés sans à égard à leur position ni à leur rôle à l'échelle méso de la ville.



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

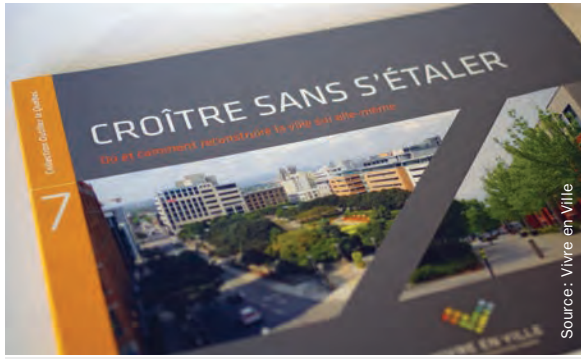
Il n'est pas rare de voir des milieux construits en ne considérant que l'échelle de l'agglomération : des *strips* commerciales regroupant maints commerces et services de proximité, mais qui sont difficiles d'accès pour les résidents qui habitent dans les quartiers voisins (en haut) ; des quartiers résidentiels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

1.3. UNE APPROCHE PAR CORRIDORS ET CENTRALITÉS

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

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

Figure 1.3.a **CROÎTRE SANS S'ÉTALER**



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

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

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

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

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

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

Les corridors urbains, comme ossature de l'urbanisation

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

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

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

Les centralités, comme articulations des milieux de vie

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

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

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

Les espaces sous-utilisés, comme opportunités de croissance

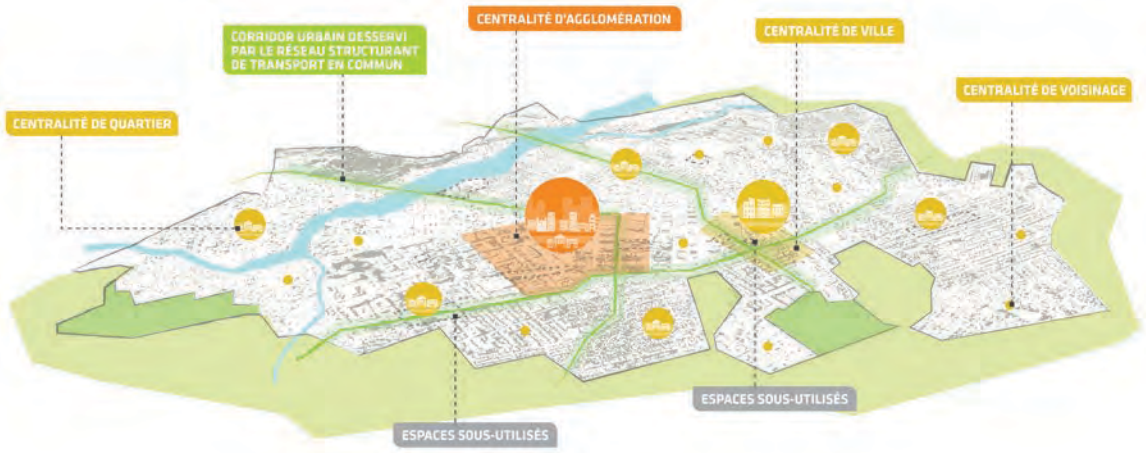
Les centralités, les milieux résidentiels et les zones spécialisées (commerciales, industrielles, institutionnelles, d'affaires, etc.) recèlent une multitude d'espaces sous-utilisés, comme des parcelles peu construites, des espaces en friche, des stationnements de surface, etc. (Vivre en Ville, 2015).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

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

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

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

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



Source : Vivre en Ville

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

1.4. TIRER DES LEÇONS DES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES

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

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

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

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

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

Canada

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

États-Unis

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

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



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

BIBLIOGRAPHIE
CHAPITRE 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÉTUDES DE CAS

2

ÉTUDE DE CAS N° 1

CORRIDOR DE LA 16th STREET DE LODO-HIGHLANDS

Denver, Colorado, États-Unis



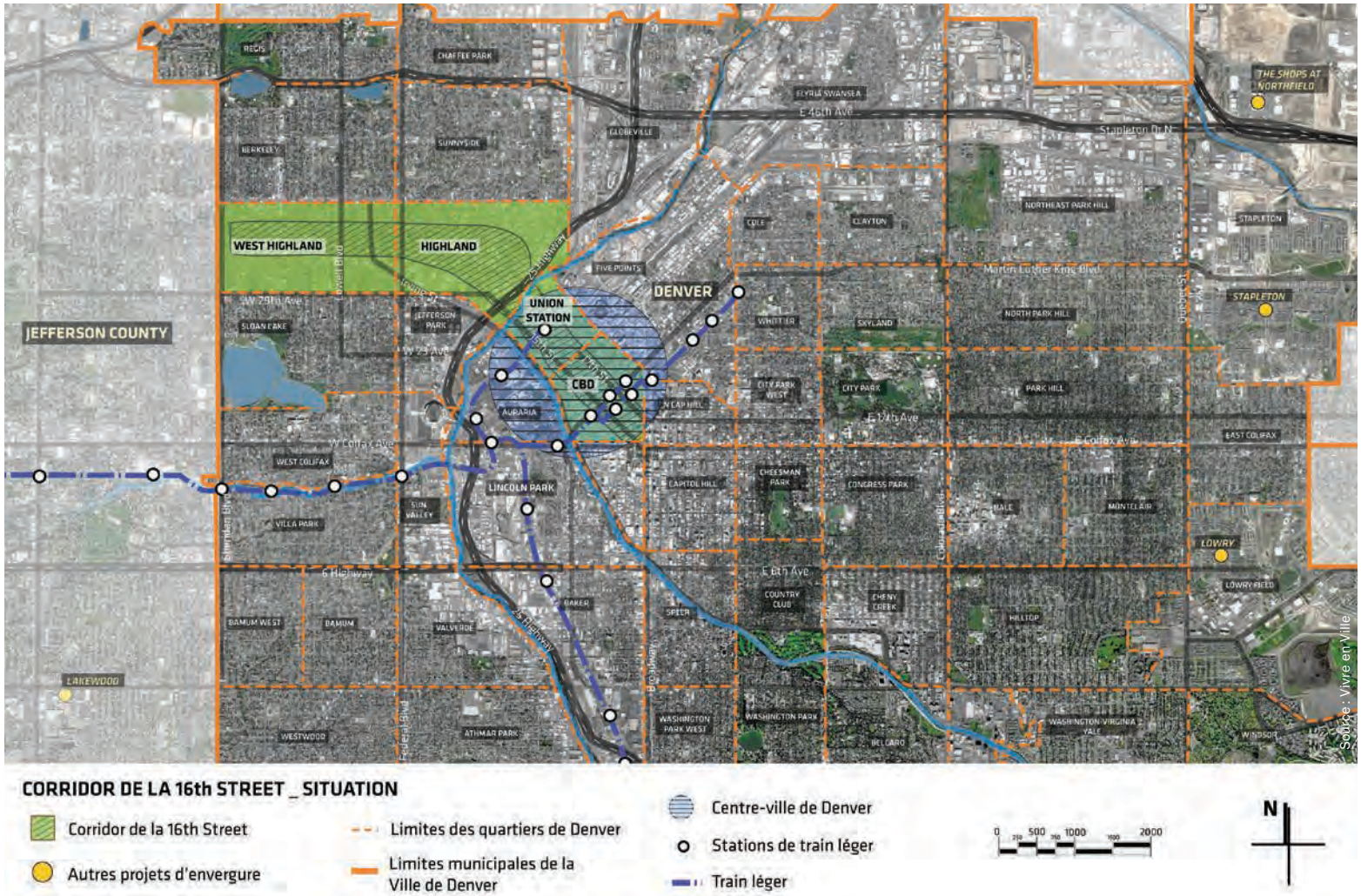
Source : Vivre en Ville

LE CORRIDOR DE LA 16th STREET… EN QUELQUES MOTS

Le corridor de la 16th Street prend racine dans les quartiers centraux de Denver pour rejoindre les banlieues de première couronne situées au nord-ouest. Sa colonne vertébrale est le 16th Street Mall, qui fait office de rue principale du centre-ville et qui prend la forme d'une promenade urbaine réservée aux piétons et au transport en commun. Cet axe se prolonge au nord-ouest jusqu'à la gare intermodale de la ville, l'Union Station, au cœur d'un immense chantier de construction visant à faire du secteur la plaque tournante du transport local et régional. Ce retissage a des répercussions jusque dans les banlieues avoisinantes, qui profitent désormais d'un meilleur accès au centre-ville grâce au déploiement d'un important réseau de ponts, passerelles et espaces verts à partir de l'**Union Station District**. Ce réseau d'espaces publics permet aux piétons et aux cyclistes de franchir les trois principales barrières du secteur – une voie ferrée, une rivière et une autoroute –, et sert d'ossature aux quartiers compacts et complets du **Commons Sub-district** : Riverfront Park et Commons Park West. Il conduit également au quartier **Highland** : une banlieue ancienne de Denver dont la requalification passe par la réalisation, en simultané, de dizaines de petits projets immobiliers dans le secteur Lower Highland (LoHi). L'influence de ce corridor urbain se fait sentir jusque dans le quadrant nord-ouest du quartier West Highland, où a été aménagé le **Highlands Garden Village** : un exemple relativement complet de requalification suburbaine montrant la grande diversité d'interventions qu'il est possible d'envisager lorsqu'il est question de reconstruire la ville sur elle-même.

Union Station District p.38 ▪ Commons Sub-district p.45 ▪ Highland p.53 ▪ Highlands Garden Village p.57

Figure 2.1.a **UN DES GRANDS CHANTIERS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE**



La requalification des quartiers centraux de Denver, qui s'appuie largement sur celle du corridor de la 16th Street, est l'un des grands chantiers de l'agglomération. Ce chantier se distingue des autres qui consistent soit en des nouveaux quartiers de banlieue lointaine (Stapleton, The Shops at Northfield, Lowry, etc.), soit en des projets de requalification de centralités urbaines de moindre envergure (Lakewood, CityCenter Englewood, etc.). Le projet trouve cependant certaines similitudes avec CityCenter Englewood, au sud de la ville, puisque tous les deux sont étroitement articulés avec le réseau structurant de transport en commun de Denver et, plus particulièrement, le train léger (Vivre en Ville, 2014).

CONTEXTE

Une région métropolitaine qui souhaite concentrer sa croissance

Denver, la *Mile High City*, est aussi bien connue pour sa vaste étendue que pour son altitude et ses montagnes. Sa région métropolitaine, qui comprend 85 municipalités et 10 *counties*, est habitée par 2,8 millions de personnes. Confrontées à des enjeux de congestion routière, de pollution atmosphérique, de vieillissement du parc immobilier, pour ne nommer que ceux-là, plusieurs collectivités de la région ont signé, en l'an 2000, le traité *Mile High Compact* par lequel elles se sont engagées à travailler ensemble pour mieux planifier leur croissance et créer une région plus compacte (Metro Mayors Caucus et DRCOG, 2000). En 2011, 46 collectivités représentant plus de 90 % de la population de la région avaient signé cette entente et acceptaient, par le fait même, les orientations définies dans la *Metro Vision 2035*. Un des objectifs de cette vision est de concentrer 50 % des nouveaux logements et 75 % des nouveaux emplois dans les centralités existantes (DRCOG, 2011). C'est dans ce contexte que la Ville de Denver a entrepris les transformations ici décrites.

APPROCHE URBANISTIQUE

La 16th Street, un corridor urbain pour consolider le centre et requalifier la banlieue

Le corridor urbain de la 16th Street est formé de plusieurs quartiers :

- le centre-ville de Denver, formé du Central Business District (CBD) et de l'Union Station District (USD) au sein duquel se trouve le Lower Downtown (LoDo) ;
- le Commons Sub-district du Central Platte Valley District, formé des quartiers Riverfront Park et Commons Park West ;
- les Highlands, formés du quartier Highland, où se trouve le Lower Highland (LoHi), et du quartier West Highland, où se trouve l'ensemble immobilier du Highlands Garden Village.

Ces différents quartiers prennent des formes et jouent des rôles variés : centre-ville d'affaires, centre-ville historique, nouveaux quartiers résidentiels mixtes et compacts, vastes parcs urbains, anciennes banlieues pavillonnaires en cours de requalification. Chacun d'eux est traversé et structuré par l'axe de la 16th Street, une connexion majeure identifiée au *Downtown Denver Area Plan* (CCD. TDDAPSC, 2007). Grâce à cette connexion, la consolidation du centre-ville a un impact au-delà de ses frontières, notamment en rendant plus attrayants, auprès des promoteurs immobiliers et des résidents, les quartiers vieillissants et les friches urbaines situés en périphérie, en favorisant ainsi la requalification.

Le 16th Street Mall, colonne vertébrale du corridor urbain

Le 16th Street est une rue principale traditionnelle qui traverse, sur deux kilomètres, le CBD et le LoDo de Denver du sud-est au nord-ouest. Le tronçon s'étirant entre les deux terminus du centre-ville – la Civic Center Station au sud-est et la Market Street Station au nord-ouest – a été réaménagé en 1982 par l'architecte Leoh Ming Pei (Place Ville-Marie de Montréal, Pyramide du Louvre de Paris) et les architectes paysagistes Hanna/Olin (Bryant Park de New York) pour en faire une voie réservée en tout temps aux piétons et aux bus, et ouverte aux cyclistes le dimanche : le Mall.

Le 16th Street Mall est bordé de quelques centaines de commerces, restaurants et bars, en plus d'habitations, de bureaux et d'hôtels. Il est formé de trois composantes principales :

- un terre-plein central ombragé par de nombreux arbres qui fait office de promenade publique ;
- deux voies de circulation réservées aux bus ;
- de larges trottoirs latéraux offrant un accès direct aux bâtiments qui la bordent.

L'ensemble de ces espaces bénéficie d'un traitement au sol distinctif, directement inspiré des motifs d'une peau de serpent et des couvertures traditionnelles fabriquées par les amérindiens Navajo. La circulation étant largement apaisée par l'absence de voitures, cette rue est très conviviale.

Une navette gratuite, appelée MallRide, circule sur le Mall sept jours sur sept et transporte quotidiennement près de 45 000 passagers (RTD, 2013). La rue conduit au pôle d'échanges intermodaux de l'Union Station. Elle est desservie par les trois lignes de train léger (D – verte, F – rouge, H – bleue) qui empruntent les rues perpendiculaires que sont Stout Street et California Street.

Figure 2.1.b **LE CORRIDOR DE LA 16th STREET, UN PONT ENTRE LE CENTRE-VILLE ET SES BANLIEUES**













Le corridor de la 16th Street fait l'objet de multiples interventions visant à reconnecter le centre-ville de Denver aux banlieues du nord-ouest, ainsi qu'à consolider et requalifier les quartiers traversés. Ces interventions, même si elles visent les mêmes objectifs, prennent des formes adaptées aux lieux où elles sont réalisées : piétonnisation dans le Central Business District, densification et diversification des activités dans l'Union Station District et le Commons Sub-district, densification à échelle humaine dans le Lower Highland (LoHi), création d'un cœur de quartier dans West Highland, etc.

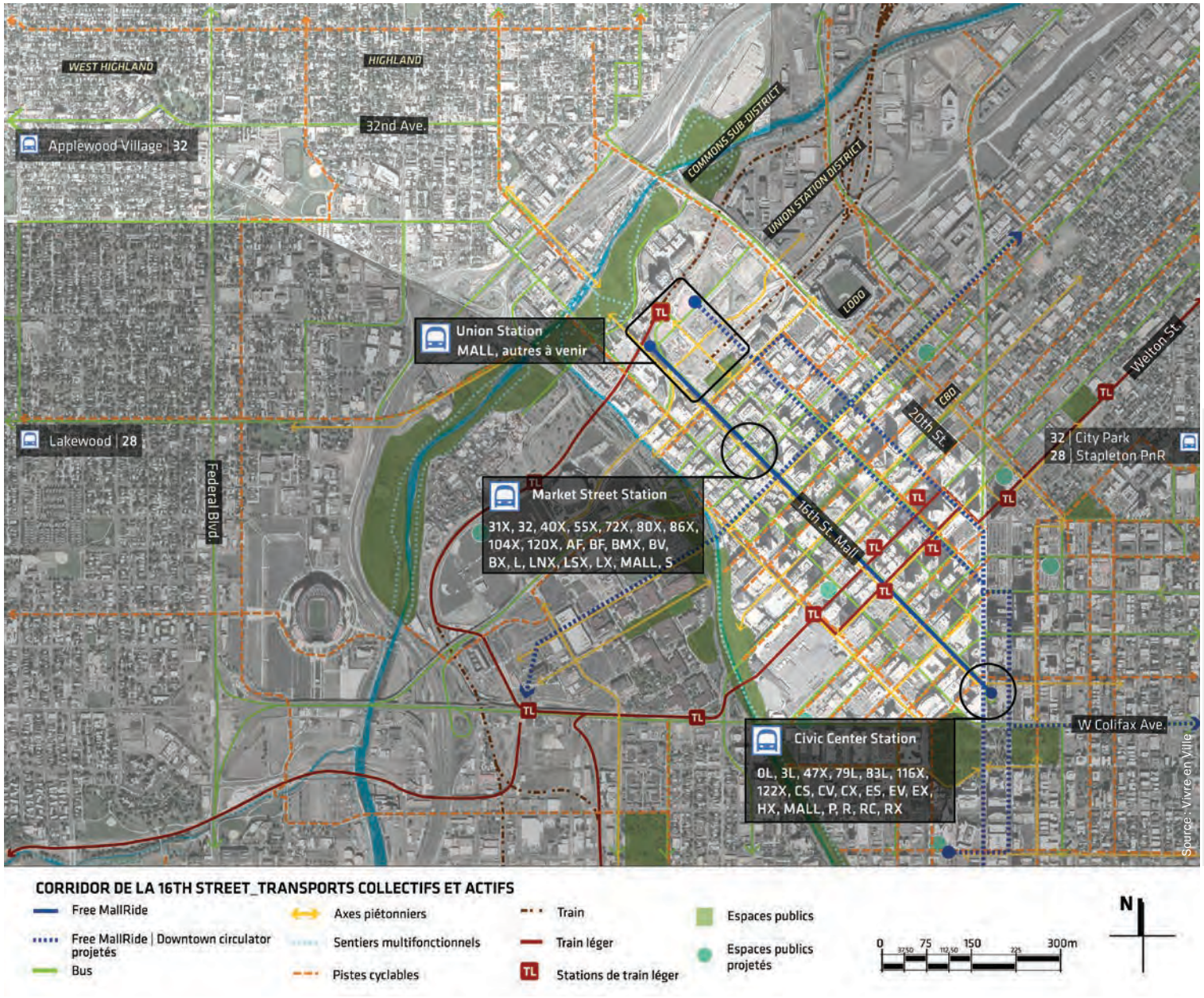


Corridor de la 16th Street de LoDo-Highlands
Denver, Colorado, États-Unis



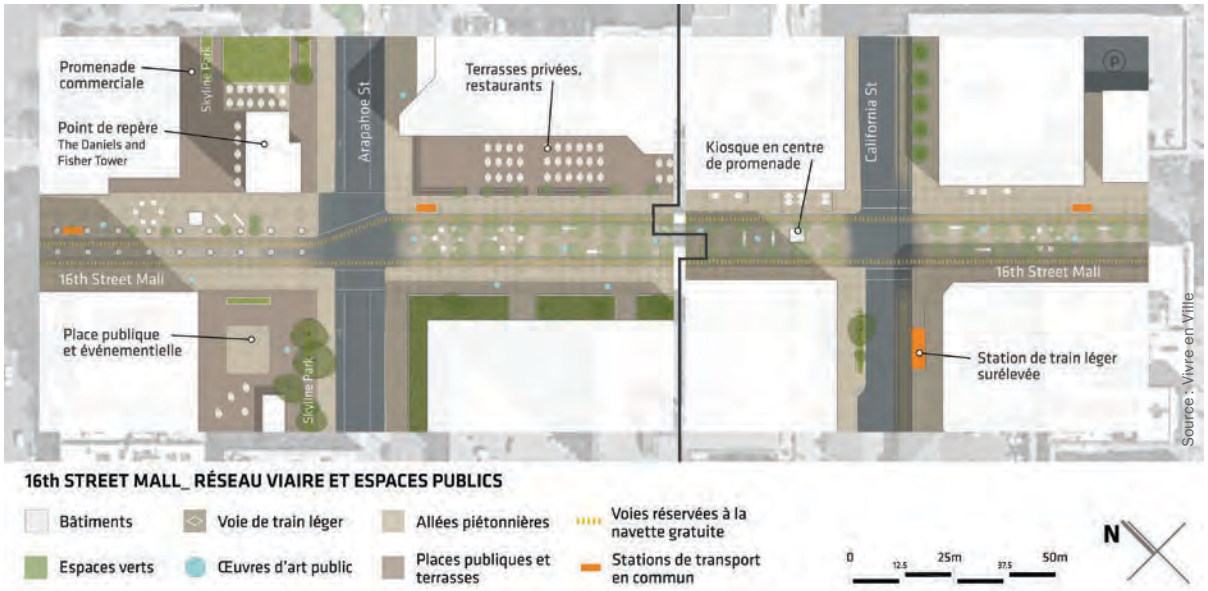
Source : Vivre en Ville

Figure 2.1.c LA 16th STREET, LA COLONNE VERTÉBRALE DU CENTRE-VILLE



Le centre-ville de Denver est le point de convergence d'un très grand nombre de parcours de transport en commun (train léger, bus, etc.). Le 16th Street Mall vient lier entre eux les trois terminus du secteur: l'Union Station, la Market Street Station et la Civic Center Station. Au nord-ouest, les quartiers Highland et West Highland sont, pour leur part, desservis par des parcours de bus circulant sur les voies principales.

Figures 2.1.d-f **UNE RUE UNIQUE AU CŒUR DE L'ACTION**







Le 16th Street Mall bénéficie d'un traitement particulier au sein de la trame de rues de Denver. Son revêtement de sol, à l'image d'une peau de serpent, est semblable d'une façade à l'autre. La chaussée carrossable, le terre-plein central et les trottoirs ne sont séparés que par des dénivellations très légères. Les plantations d'arbres sont généreuses, et ce, malgré que la voie soit pavée en quasi-totalité. Les terrasses commerciales sur trottoirs sont nombreuses, tout comme le mobilier urbain. Réunies, ces caractéristiques font de cette rue non pas une voie de circulation, mais un espace public à part entière et polyvalent : une promenade où déambuler, un lieu où s'asseoir et se reposer, un terrain de jeu pour les enfants, une vitrine pour les commerces voisins et les marchands ambulants, un espace de représentation et de divertissement, etc.

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

Figures 2.1.g-l **UNE RUE RÉSERVÉE AUX PIÉTONS ET AU TRANSPORT EN COMMUN**



Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Le 16th Street Mall est parcouru par une navette gratuite (MallRide) qui circule entre deux terminus de bus locaux et donne accès aux trois lignes de train léger desservant le centre-ville. Si les piétons sont les bienvenus partout sur le Mall, ce n'est pas le cas des cyclistes qui n'y sont admis que le dimanche ni des planchistes (*skateboarders*) qui y sont interdits en tout temps.

Une connexion qui change de visage

Au-delà du centre-ville, la 16th Street se poursuit jusqu'aux portes du quartier Highland sous la forme d'un réseau continu d'espaces piétonniers et cyclables. Ce réseau – formé d'une alternance de passerelles, de courtes voies partagées ou piétonnières, de places publiques, de parcs et de sentiers – traverse et structure les nouveaux quartiers de l'Union Station District, Riverfront Park et Commons Park West.

Une fois dans Highland, l'influence de la 16th Street se fait plus diffuse, alors que des dizaines de petits projets immobiliers concourent, sur différentes rues, à la requalification du quartier. Le Highlands Garden Village, situé dans le quadrant nord-ouest du quartier West Highland, représente quant à lui un exemple relativement complet de requalification d'une ancienne banlieue, montrant la grande diversité possible d'interventions en matière de reconstruction de la ville sur elle-même.

Figures 2.1.m-n **UN RENFORCEMENT DE LA PROXIMITÉ PERÇUE GRÂCE À UN RÉSEAU DE DÉPLACEMENTS CONTINU**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Le réseau piétonnier et cyclable qui se déploie à partir du centre-ville assure une perméabilité et une facilité de déplacements entre les anciennes banlieues du Highland et le cœur de la ville. L'atténuation des barrières physiques qui coupaient les banlieues de leur centre-ville a permis d'étendre l'influence de ce dernier. En y facilitant les déplacements par tous les modes de transport, jusqu'à la 16th Street, Highland est devenu un milieu de vie enviable qui attire de nombreux investissements privés.

UNION STATION DISTRICT

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

L'Union Station District occupe un ancien site industriel et ferroviaire de seize hectares qui, de la fin du 19e siècle jusqu'aux années 1990, servait principalement de gare de triage (CNU City Guide Committee, 2009). Sa localisation est très stratégique puisqu'il fait le pont entre le LoDo et les nouveaux quartiers du Commons Sub-district : Riverfront Park et Commons Park West. Aujourd'hui en construction, ce quartier a comme pièce maîtresse l'ancienne gare de l'Union Station, progressivement transformée en un pôle d'échanges intermodaux d'importance régionale. D'ici 2030, le site accueillera aussi des habitations, des activités commerciales et des bureaux, de même que de nouveaux espaces publics (East West Partners et Continuum, s.d.). L'espace alloué aux différents modes de transport – principalement la marche, le vélo, le bus et la voiture – a fait l'objet d'une réflexion très détaillée compte tenu du très grand nombre de personnes et de véhicules qui passeront par l'Union Station chaque jour (Hargreaves Associates et collab., 2009).

Restructurer le réseau de transport en commun pour retisser la ville

La requalification de l'Union Station est la première étape de la mise en œuvre de l'Union Station District. À terme, la gare deviendra le cœur du nouveau réseau structurant de transport en commun de Denver qui, depuis 2004, est en cours de déploiement dans la foulée du *FasTracks Regional Transit Plan*. Ce plan vise la mise en place de 190 kilomètres de trains rapides, de 29 kilomètres de bus rapides, de 21 000 cases de stationnement incitatif réparties dans 31 sites, ainsi que la bonification du réseau de bus et des pôles d'échanges existants.

La transformation de l'Union Station devrait permettre de renforcer le rôle du centre-ville de Denver au sein de la région métropolitaine, lequel a été, comme dans plusieurs villes nord-américaines, largement affaibli avec l'ère de l'automobile (CCD. TDDAPSC, 2007). Cette requalification devrait notamment permettre, selon John Hickenlooper, l'ancien maire de la Ville et 42e gouverneur du Colorado, de stimuler l'économie de l'État à la hauteur de trois milliards de dollars US (McCormick, 2012). C'est dire que le projet aura d'importantes retombées économiques en attirant de nombreux autres projets à son pourtour.

Union Station, nouveau pôle d'échanges régionaux

Les importants investissements publics effectués dans l'Union Station District permettront la création d'une gare intermodale grâce à la relocalisation de différents terminus existants à l'intérieur du bâtiment de l'ancienne gare, ainsi que sur les terrains situés entre cette dernière et la *consolidated main line*. La nouvelle gare intermodale se composera des éléments suivants :

- le bâtiment de l'ancienne gare, restauré en centre multifonctionnel comprenant un hôtel et des boutiques ;
- un terminus de trains de banlieue, où arriveront aussi les trains interrégionaux (Amtrak) ;
- une station où convergeront les trois lignes de trains légers ainsi que la navette gratuite du centre-ville (MallRide) ;
- un terminus de bus régionaux, aménagé en souterrain de la 17th Street, en remplacement de la Market Street Station qui se trouve quatre îlots plus au sud-est et dont la capacité d'accueil est désormais insuffisante (McCormick, 2012) ;

À terme, ce sont huit trains de banlieue, trois trains légers, seize bus régionaux, quatre bus locaux, deux autocars commerciaux, de même que la navette du 16th Street Mall qui passeront par là (Barret, s.d. ; Gale et Keyser, s.d.).

En outre, les différentes composantes du pôle d'échanges y sont reliées entre elles par un important réseau piétonnier (Gale et Keyser, s.d.) :

- le traitement particulier du 16th Street Mall est prolongé jusqu'au Millenium Bridge ;
- une place publique, la Wynkoop Plaza, est aménagée du côté est de l'ancienne gare ;
- le Commuter Rail Train Hall est construit du côté nord-ouest de l'ancienne gare et est accompagné, à son extrémité, d'une passerelle piétonnière enjambant les rails ;
- la 17th Street est aménagée comme une large promenade, composée d'une série d'espaces publics, permettant aux usagers des transports collectifs de circuler aisément entre les différents terminus – bus, train léger, train de banlieue, etc. – ou de flâner en attendant le prochain départ ;
- la nouvelle 18th Street est dotée d'un large trottoir. Elle relie la Wewatta Plaza aménagée à son extrémité sud-est et la passerelle piétonnière conduisant au quartier Riverfront Park au nord-ouest : l'Union Gateway Bridge.

Figures 2.1.o-p **UN PÔLE D'ÉCHANGES INTERMODAUX… POUR TOUS !**

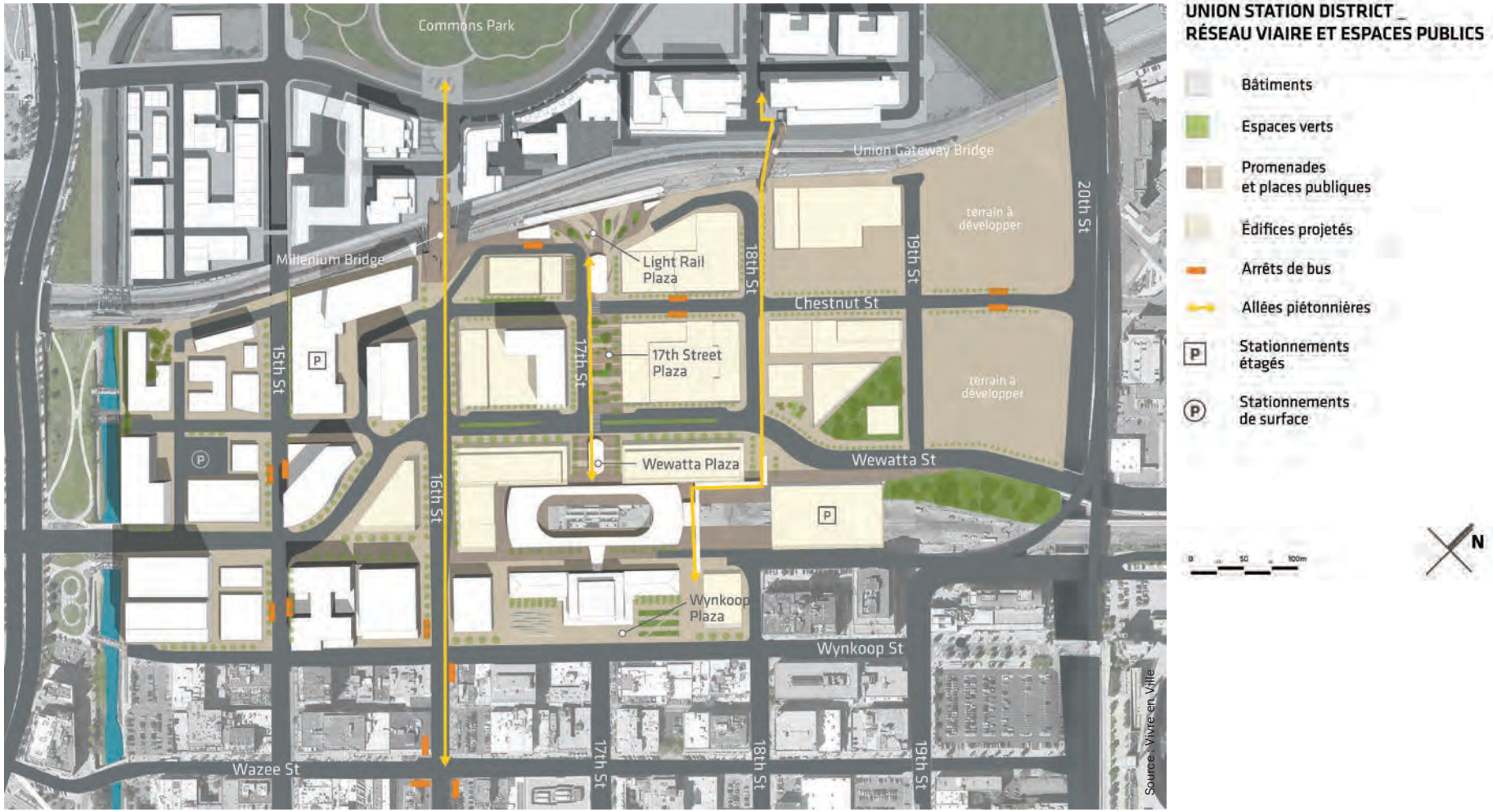


Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville

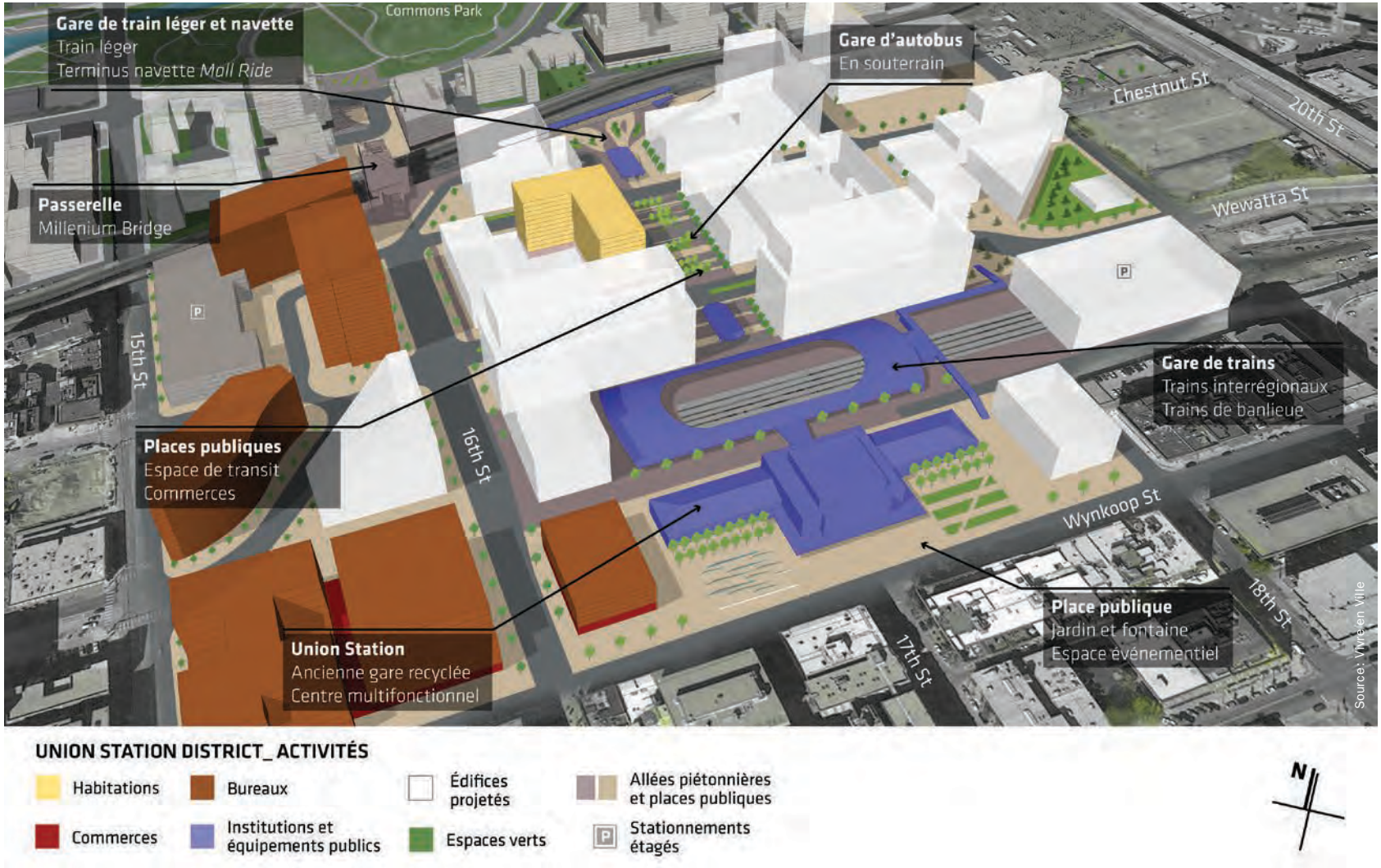
Le pôle d'échanges intermodaux de l'Union Station ne se limite pas à l'ancienne gare. Il est désormais composé de différents points d'échanges (une station pour les trains de banlieue et les trains interrégionaux ; une autre pour la navette gratuite, les bus et les trains légers), lesquels seront à terme reliés par une série d'espaces publics aux vocations et aux formes variées.

Figure 2.1.q **L'UNION STATION DISTRICT, LA NOUVELLE INTERFACE DU CENTRE-VILLE DE DENVER**



Le nouveau réseau de voies et d'espaces publics de l'Union Station District permettra au centre-ville de Denver de s'étendre vers le nord-ouest jusqu'à la *consolidated main line* et, à travers le quartier Riverfront Park, jusqu'au Commons Park et la Platte River. À l'image du 16th Street Mall, une place prédominante sera accordée aux piétons dans le quartier, facilitant ainsi les échanges intermodaux pour les usagers du transport en commun.

Figure 2.1.r **L'UNION STATION DISTRICT, UN MILIEU DE VIE COMPLET EN DEVENIR AUX PORTES DU CENTRE-VILLE**



Une fois terminé, l'Union Station District sera composé de bâtiments au gabarit plus important que ceux du LoDo voisin. Le quartier a d'abord accueilli des immeubles à bureaux, mais se transforme tranquillement pour devenir, à terme, un milieu de vie complet composé d'habitations et de commerces situés stratégiquement au sein de l'agglomération.

L'Union Station District, un quartier dense et complet

L'Union Station District sera structuré autour d'une trame de rues pensée en continuité de celle du LoDo. Hormis la gare, le quartier accueillera à terme des bâtiments de 4 à 18 étages (Denver Infill, 2010a). La hauteur des bâtiments sera moins élevée aux abords de l'ancienne gare, qui ne compte elle-même que deux étages, et s'accroîtra graduellement en s'éloignant du LoDo, assurant ainsi la transition entre les bâtiments historiques de ce secteur et les nouvelles tours du quartier Riverfront Park.

Ces bâtiments accueilleront une diversité d'activités. Des commerces occuperont la plupart des rez-de-chaussée, des bureaux se trouveront le long de la 16th Street de même qu'autour de l'ancienne gare, alors que l'habitation se concentrera au nord-ouest, en continuité du quartier Riverfront Park. Chaque bâtiment disposera d'une façade sur rue, tandis que les cœurs d'îlots de la section résidentielle seront, lorsqu'il y en a, occupés par des stationnements étagés privés ou publics dont le dernier étage servira de cour partagée – avec végétation et piscine – pour les résidents de l'îlot (Kiewit, 2013).

Figures 2.1.s-t **UNE INTERFACE « CENTRE-VILLE / BANLIEUE » EN COURS DE REDÉFINITION**



Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville

À la limite nord-ouest du centre-ville, la gare de triage et la zone industrielle enclavées qui s'y trouvaient depuis le 19e siècle laissent place à deux nouveaux ensembles urbains : l'Union Station District et Riverfront Park. Leur construction viendra créer une interface entre le Lower Downtown (LoDo) et le Lower Highland (LoHi) : deux quartiers n'ayant, jusqu'à maintenant, jamais été connectés autrement que par les viaducs de la 15th et de la 16th Streets.

PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

L'Union Station District est un partenariat public-privé impliquant une myriade d'acteurs : propriétaires et promoteurs privés, administrations gouvernementales fédérales, étatiques, régionales et locales, ainsi que le grand public. Son financement relève également de sources multiples.

Un quartier aux multiples propriétaires

Un plan directeur, approuvé par la Ville et le County de Denver en 2004, a été élaboré grâce à un partenariat avec le Colorado Department of Transportation (CDOT) et le Denver Regional Council of Governments (DRCOG), qui ont participé financièrement, à travers le Regional Transportation District (RTD), à l'acquisition de la moitié du site de seize hectares (DUSPA, 2004) ; l'autre portion appartenant à des promoteurs privés. Cependant, une partie des huit hectares publics a par la suite été vendue à des investisseurs privés afin d'y construire environ 120 900 m^2 d'espaces commerciaux, à bureaux et résidentiels. La construction du quartier est censée se poursuivre pendant quinze ans après la mise en place des équipements et espaces publics auront été mis en place (Gale et Keyser, s.d.).

Une mise en œuvre publique et privée

La supervision de la planification de l'urbanisation du site du RTD a été confiée à des promoteurs, Continuum Partners et East West Partners, qui ont alors créé une entreprise à cette fin, l'Union Station Neighborhood Company (Gale et Keyser, s.d.). En plus de leur expertise en matière de développement immobilier, ces promoteurs ont joué un rôle important pour attirer des investissements privés dans le projet.

Le financement, la construction et la rénovation des infrastructures publiques et de transport du projet ont été confiés par le Denver City Council à une organisation gouvernementale à but non lucratif créée pour l'occasion, la Denver Union Station Project Authority (DUSPA). Cette dernière a fait appel aux services de la compagnie privée Trammell Crow afin de travailler, avec les représentants du RTD, à la supervision des travaux d'amélioration des infrastructures publiques du projet, et de coordonner, avec l'Union Station Neighborhood Company, la planification et l'aménagement des espaces publics du site. En mai 2009, un contrat de design et construction (*design-build*) a été signé par la DUSPA et son entrepreneur, Kiewit Western Company. Ce contrat fixe notamment le prix plafond qui pourra être payé pour la plupart des équipements publics (Gale et Keyser, s.d.).

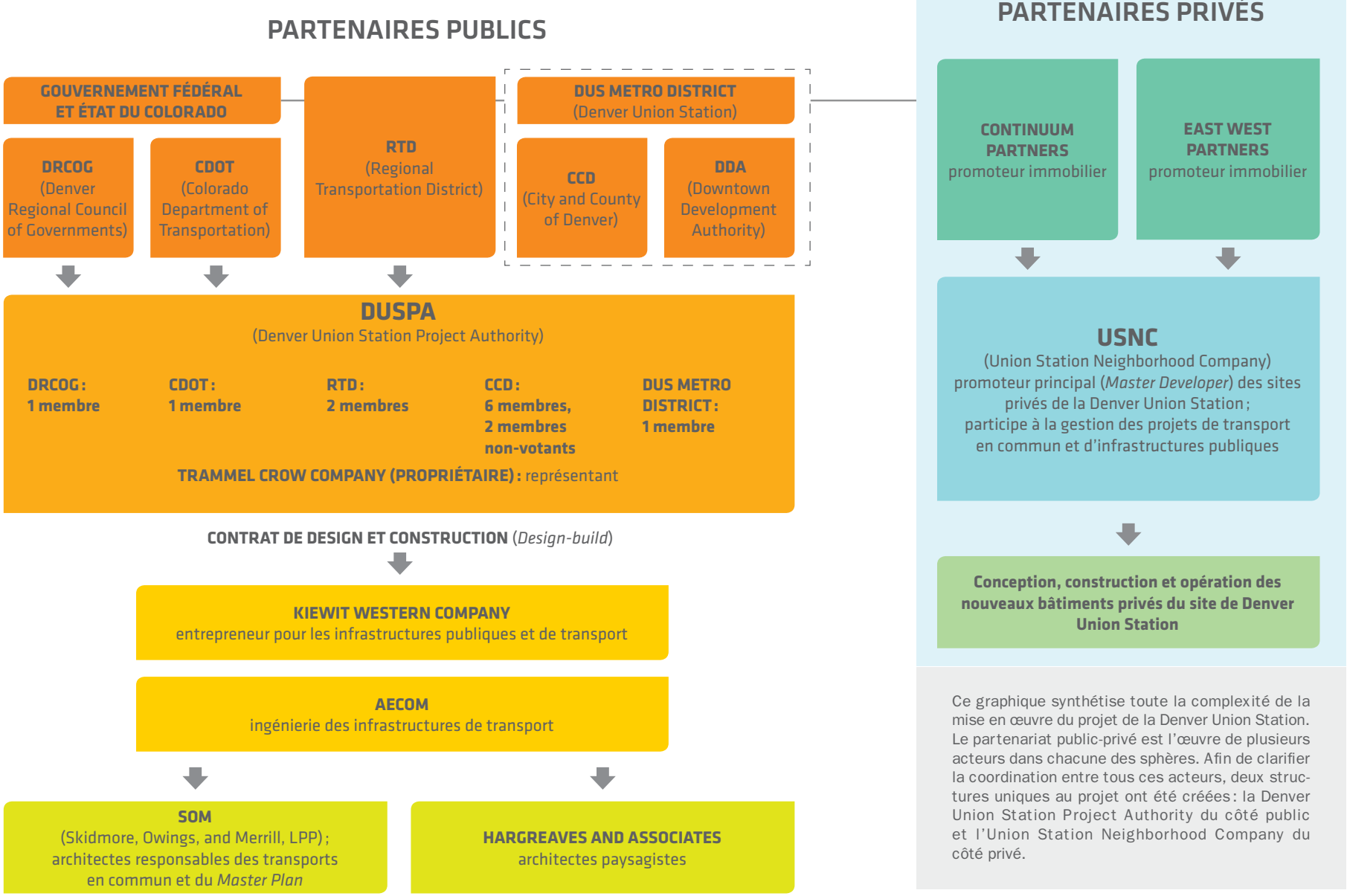
Un financement conjoint du transport régional et des espaces publics du quartier

Le projet de gare multimodale de l'Union Station est financé grâce à d'importants investissements publics, soit 500 millions de dollars US. Ceux-ci visent non seulement la réhabilitation du bâtiment principal de l'ancienne gare, mais aussi la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun régional via le *FasTracks Regional Transit Plan*, ainsi que l'aménagement des nouveaux espaces publics du quartier.

Différentes autres sources de financement ont été mises à contribution :

- une augmentation des taxes de vente a été approuvée par les électeurs des huit *counties* de la région métropolitaine de Denver touchés par le RTD. Les électeurs ont approuvé cette hausse de taxes afin de financer le *FasTracks Regional Transit Plan* (Gale et Keyser, s.d.), dont la mise en œuvre nécessitera des investissements publics de 7,8 milliards de dollars US, dont 500 millions de dollars US spécifiquement pour le pôle de l'Union Station (McCormick, 2012) ;
- une taxation spéciale (taxe foncière et de vente), prélevée par la Downtown Development Authority (DDA), a été imposée aux commerçants et aux propriétaires se trouvant sur le site du RTD et de ses environs. Cette taxe est destinée à être réinvestie sur place afin de prévenir la détérioration des propriétés et structures de cette section du centre-ville (Gale et Keyser, s.d.) ;
- un impôt foncier a aussi été levé à l'intérieur des *metropolitan districts* qui couvrent le site du RTD et les terrains voisins. Ces *metropolitan districts* ont été créés pour financer des améliorations publiques et offrir des services, de même qu'opérer, entretenir et supporter la reconstruction de ce site sur lui-même.

Figure 2.1.u **UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ POUR DENVER UNION STATION**



Sources : Vivre en Ville, d'après Barret, s.d.

Ce graphique synthétise toute la complexité de la mise en œuvre du projet de la Denver Union Station. Le partenariat public-privé est l'œuvre de plusieurs acteurs dans chacune des sphères. Afin de clarifier la coordination entre tous ces acteurs, deux structures uniques au projet ont été créées : la Denver Union Station Project Authority du côté public et l'Union Station Neighborhood Company du côté privé.

COMMONS SUB-DISTRICT

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le Commons Sub-district du Central Platte Valley District se situe entre l'Union Station District au sud-est et la CanAm Highway au nord-ouest. Jusque dans les années 1990, ce quartier en frange du centre-ville était occupé par une importante zone ferroviaire et industrielle. Le déclin de ces activités associées au transport des marchandises et des personnes ont laissé le secteur sous-utilisé, tout comme l'Union Station District. La concentration des activités ferroviaires sur la *consolidated main line* ainsi que le démantèlement des gares de triage et des viaducs routiers les surplombant ont alors rendu possible la création de deux nouveaux quartiers denses et mixtes sur les terrains vacants : Riverfront Park et Commons Park West, respectivement au sud-est et au nord-ouest de la Platte River (CCD, 2013).

Des zones de changement et une zone de stabilité

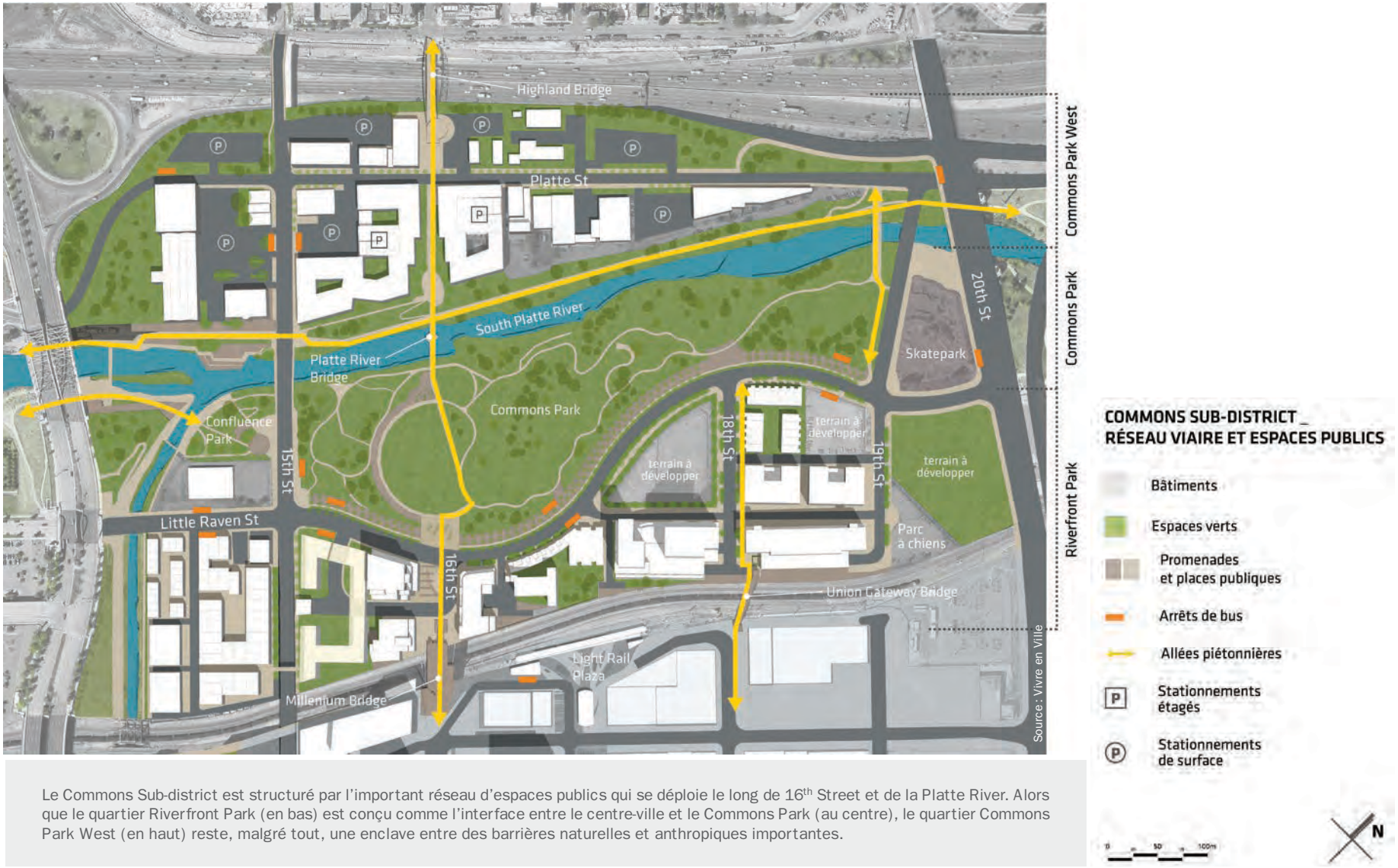
Si les quartiers Riverfront Park et LoHi sont identifiés, à l'échelle de la ville de Denver, comme des zones de changement (*areas of change*) destinées à recevoir une densité résidentielle et une mixité d'activités élevées, ce n'est pas le cas de Commons Park West qui est plutôt identifié comme une zone de stabilité (*area of stability*) (CCD, 2002). Néanmois, Commons Park West est considéré, dans le *Downtown Denver Area Plan*, comme une zone de transition entre les quartiers centraux de Denver et les Highlands, qui font ici figure de banlieues. Par conséquent, une attention toute particulière est portée à l'aménagement des voies de ce quartier qui, à titre de connexions structurantes, sont essentielles au succès de la requalification urbaine souhaitée dans les aires de changement (CCD. TDDAPSC, 2007).

Une requalification s'appuyant sur un réseau d'espaces publics

Les quartiers du Commons Sub-district se structurent autour d'un important réseau piétonnier doté d'une série de cinq passerelles qui sont venues remplacer les viaducs qui enjambaient jadis l'ancienne zone ferroviaire et industrielle de la Platte River. Ces passerelles permettent de franchir trois barrières majeures : le corridor ferroviaire de la *consolidated main line* (Millenium Bridge et Union Gateway Bridge), la Platte River (Platte River Bridge et 19th Street Bridge) et la CanAm Highway qui compte huit à dix voies (Highland Bridge).

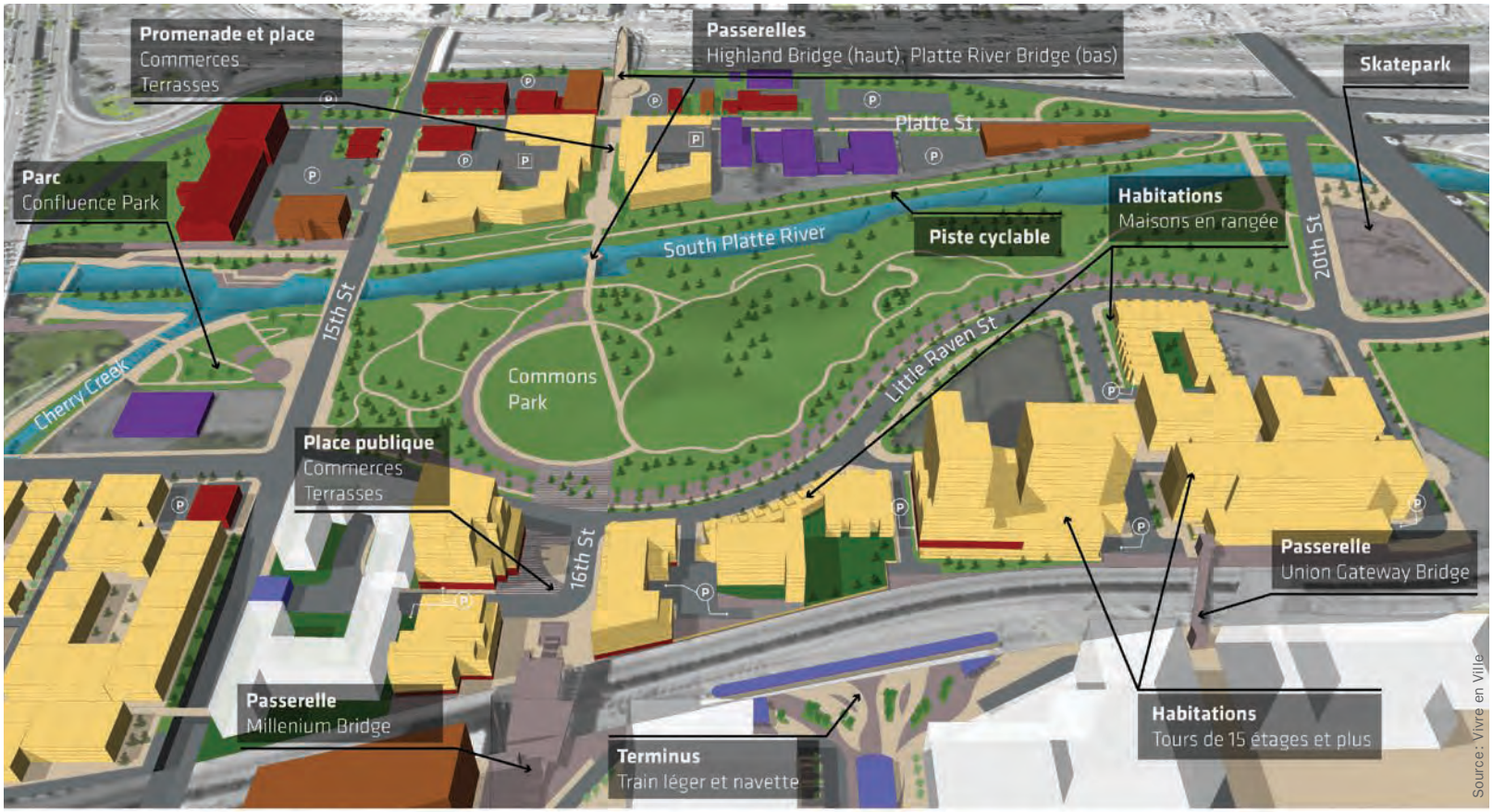
Au cœur de ce réseau piétonnier, un vaste parc – le Commons Park – a été aménagé sur la rive droite de la Platte River. Il vient marquer la rencontre de la 16th Street et de la South Platte River Trail, laquelle relie entre eux de nombreux autres nouveaux parcs, dont le City of Cuernavaca Park, le Denver Skatepark, le Confluence Park et la Cherry Creek Trail. Ce réseau, dénommé South Platte River Greenway (PPS, s.d.), permet non seulement aux résidents et aux passants d'avoir accès à la rivière et à de nombreux espaces verts, mais contribue également à structurer l'urbanisation du secteur.

Figure 2.1.v **LE COMMONS SUB-DISTRICT, UNE INTERFACE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LE COMMONS PARK**



Le Commons Sub-district est structuré par l'important réseau d'espaces publics qui se déploie le long de 16th Street et de la Platte River. Alors que le quartier Riverfront Park (en bas) est conçu comme l'interface entre le centre-ville et le Commons Park (au centre), le quartier Commons Park West (en haut) reste, malgré tout, une enclave entre des barrières naturelles et anthropiques importantes.

Figure 2.1.w **DEUX QUARTIERS AU CARACTÈRE DISTINCT**

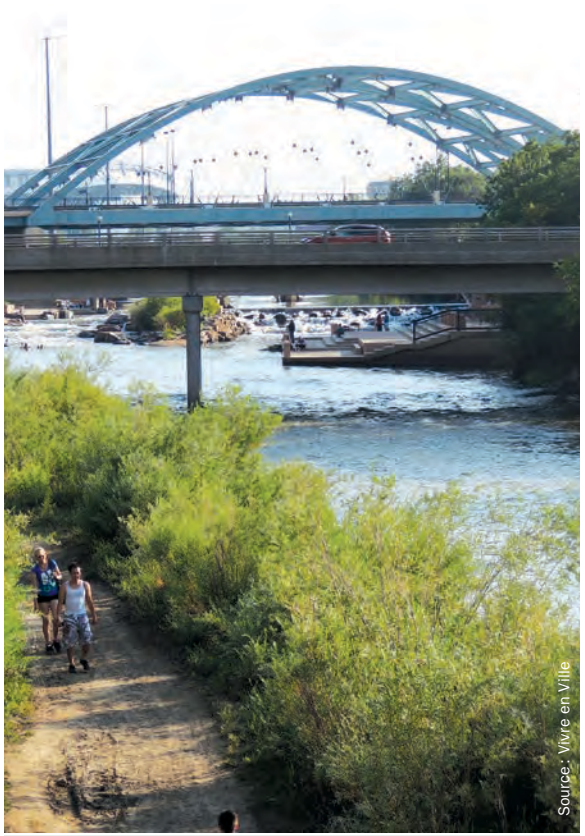


Le Commons Sub-district est composé de deux quartiers situés de part et d'autre du Commons Park. Le quartier Riverfront Park (en bas) est un ensemble principalement résidentiel de densité élevée. Une certaine mixité verticale d'activités vient cependant marquer la tête du Millenium Bridge. Au nord-ouest, le quartier Commons Park West (en haut) prend la forme d'une ancienne zone industrielle dont les bâtiments, à échelle humaine, ont été recyclés à des fins diverses : habitations, commerces et bureaux.

Figures 2.1.x-z **LE COMMONS PARK, OU QUAND LA VILLE SE GREFFE À LA SOUTH PLATTE RIVER GREENWAY**







À la hauteur du Commons Sub-district, la South Platte River Greenway s'élargit et devient un parc urbain à part entière : le Commons Park. Ce vaste espace vert sert d'interface entre les quartiers centraux de la ville au sud-est et les anciennes banlieues de première couronne au nord-ouest. La densification des abords de ce vaste espace ouvert permet de profiter des valeurs foncières accrues que sa présence et la proximité du centre-ville contribuent à générer.

Figures 2.1.aa-cc **UNE REQUALIFICATION MISANT SUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS**

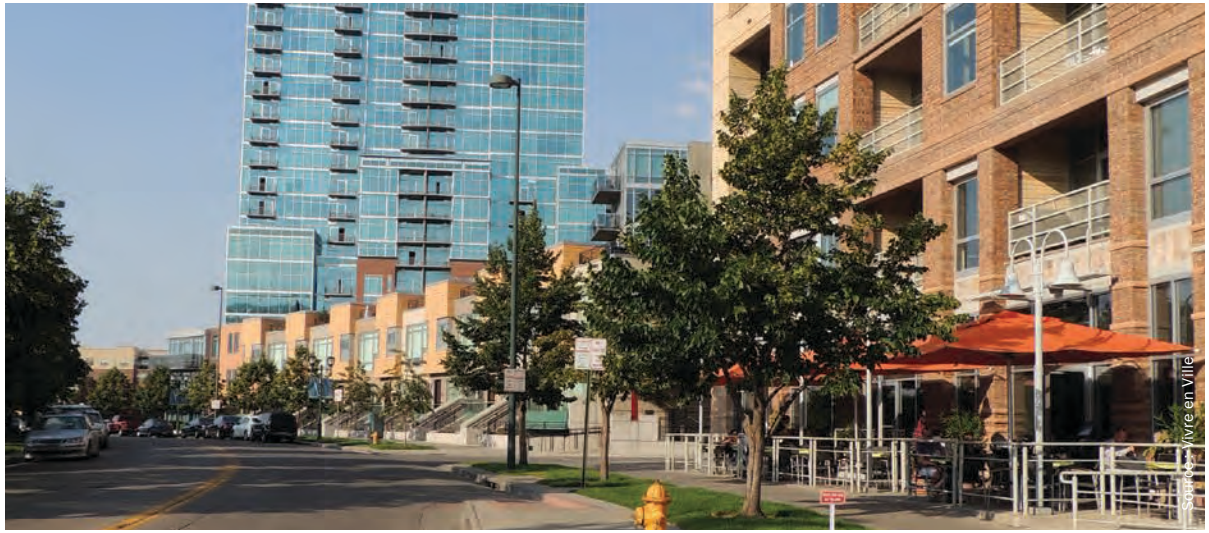

Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville

La requalification du corridor de la 16th Street aurait pu s'effectuer le long d'un grand boulevard, permettant aux automobilistes de circuler librement dans les nouveaux quartiers à construire. La Ville en a cependant décidé autrement, en remplaçant l'ancien viaduc de la 16th Street par une série d'espaces publics destinés en priorité aux piétons et aux cyclistes. Ces espaces, dont les formes sont adaptées au quartier dans lequel ils se situent, sont reliés entre eux par trois passerelles à l'architecture distincte et qui marquent fortement le paysage : Millenium Bridge, Platte River Bridge et Highland Bridge.

Figures 2.1.dd-ee **RIVERFRONT PARK, UN MILIEU DE VIE COMPACT À ÉCHELLE HUMAINE**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Bordant le Commons Park, le quartier Riverfront Park atteindra, à terme, une densité brute d'environ 80 logements par hectare (175 si on exclut du calcul le Commons Park). Malgré cela, la grande majorité des bâtiments sont à échelle humaine, de type et d'architecture variés. Les quelques tours qui ont été construites sur le site reçoivent, pour leur part, un traitement architectural qui assure la convivialité de leurs étages inférieurs, principalement du rez-de-chaussée, pour les piétons.

Riverfront Park et Commons Park West, deux quartiers compacts

Le réseau d'espaces publics du Commons Sub-district constitue l'ossature de deux quartiers compacts et généralement à échelle humaine. Dans Riverfront Park, les espaces publics définissent une dizaine d'îlots occupés par des bâtiments de haute densité, mais de hauteurs variées, c'est-à-dire de trois étages (The Townhomes) à plus de vingt étages (The Glass House). Dans Commons Park West, la voie piétonnière ouverte dans l'axe de la 16th Street est devenue la colonne vertébrale d'un nouveau projet résidentiel à échelle humaine. Dans les deux cas, la compacité est un mot d'ordre :

- les rues sont étroites ;
- lorsque les bâtiments ne sont pas de grande hauteur, ils sont mitoyens ;
- la marge de recul des bâtiments est faible, voire nulle ;
- les stationnements de surface sont inexistants, les structures souterraines sont privilégiées dans Riverfront Park, et les structures étagées au centre des îlots sont privilégiées dans Commons Park West ;
- les cours extérieures privées sont rares, étant le plus souvent partagées entre les résidents d'un même projet immobilier ;
- la compacité bâtie est contrebalancée par la proximité du Commons Park et, au nord-ouest de la rivière, par la Platte Street où se trouvent de nombreux commerces de proximité.

Figures 2.1.ff-gg **COMMONS PARK WEST, UNE CONSOLIDATION QUI PASSE PAR L'INSERTION DE BÂTIMENTS**



Source : Vivre en Ville

Coincée entre la Platte River et la CanAm Highway, la Platte Street renaît depuis l'ouverture des trois passerelles de la 16th Street qui en font un passage obligé. Avec la construction de Commons Park West, le recyclage des anciens entrepôts et manufactures en commerces et bureaux, ainsi que le recyclage en équipement récréatif de l'ancienne centrale électrique des tramways de la ville (Denver Tramway Powerhouse Building) (U.S. Department of Energy, 2011), la voie prend de plus en plus la forme d'une rue principale traditionnelle, avec ses boutiques, cafés et restaurants.



Source : Vivre en Ville

PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Un nouveau zonage et des investissements majeurs en infrastructures

Le redéveloppement du Central Platte Valley District a été planifié par la Ville de Denver. En plus des changements au zonage effectués dans les années 1980, plusieurs investissements publics ont été réalisés afin de démanteler les viaducs routiers, construire de nouvelles passerelles et renaturaliser les berges de la rivière. Ces investissements publics, estimés à 300 millions de dollars US, ont attiré les investisseurs privés en immobilier qui trouvaient dorénavant très intéressante cette proximité à la rivière et au Commons Park (CDD, 2013). Un promoteur immobilier, East-West Partners, s'est d'ailleurs porté acquéreur d'une grande partie des terrains disponibles de Riverfront Park (Denver Infill, 2010b).

Une cohérence assurée par des lignes directrices de design

À travers le document *The Commons Master Plan and Design Standards and Guidelines*, rédigé en 1997 et amendé en 2011, la Ville de Denver a édicté des lignes directrices de design pour l'Union Station District et Riverfront Park (CCD, 2011). En particulier, malgré la vocation principalement résidentielle de Riverfront Park, la Ville a exigé que les bâtiments situés de part et d'autre du Millenium Bridge disposent de rez-de-chaussée commerciaux, assurant ainsi la continuité de la vocation et du caractère attribués à la 16th Street entre le LoDo et le Commons Park.

Tableau 2.1.a RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR RIVERFRONT PARK ET HIGHLANDS GARDEN VILLAGE

INDICATEURS	RIVERFRONT PARK	HIGHLANDS GARDEN VILLAGE
Année de réalisation	2000 – aujourd'hui	Section résidentielle : 2002 Section commerciale : 2007
Densité résidentielle brute (log./ha)	Totalité du site* À terme : 2000 log./25 ha ■ 80 log./ha À ce jour : 1430 log./25 ha ■ 53 log./ha Section résidentielle À terme : 2000 log./11,4 ha ■ 175 log./ha À ce jour : 1430 log./ 11,4 ha ■ 125 log./ha	Totalité du site 306 log./12 ha ■ 26 log./ha Section résidentielle 306 log./7ha ■ 44 log./ha
Ratio de logement abordable**	Le projet inclut du logement abordable, mais pas d'information sur la quantité	20 % des appartements 40 % des résidences pour ainés
Superficie commerciale moyenne	Au moins 1100 m^2	6000 m^2
Superficie de bureaux	n.d.	1000 m^2
Superficie d'espaces publics et partagés	Commons Park : 8 ha Confluence Park : 1,25 ha Denver Skate Park : 1 ha Railyard Dogs Park : 0,40 ha Total estimé : 10,65 ha	1,2 ha
Ratio de stationnement	Aucun stationnement public ni stationnement de surface. Pas d'information sur le nombre de cases souterraines pour les résidents.	Section résidentielle : 474 cases/306 log. ■ 1,5 case/log. Section commerciale : 1 case/19 m^2 (en surface)
Walk – Transit – Bike scores	80 – 82 – 87 (sur Little Raven Street, où débouche le Millenium Bridge)	82 – 40 – 73

* Le site choisi est délimité au nord-ouest par la Platte River, au sud-est par la voie ferrée, au sud-ouest par le Cherry Creek et au nord-est par la 20th Street. Ce site comprend plusieurs parcs (Commons Park, Riverfront Park, Confluence Park, Denver Skatepark, Railyard Dogs Park) dont le rayonnement dépasse largement le secteur de Riverfront Park. Pour cette raison, la densité résidentielle brute a également été calculée en les excluant.

** En matière de logement abordable, et suivant la *Inclusionary Housing Ordinance*, Denver a mis en place le *Affordable Housing Program* qui offre aux ménages ayant un revenu entre 60 % et 80 % du revenu médian la possibilité de s'inscrire afin d'avoir accès à des logements abordables (CCD. OED, 2012).

Sources : ULI, 2008 ; USA. Department of Energy, 2011 ; Benfield, 2010, McPherson, 2001 ; Walk Score, 2013.

HIGHLAND

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

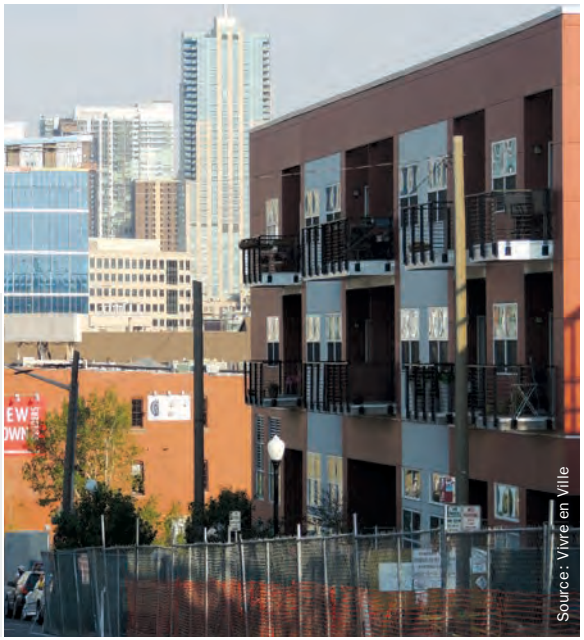
Le quartier Highland, situé au nord-ouest du centre-ville de Denver, s'est urbanisé à partir d'un des trois plus anciens noyaux villageois de la ville (Highland, Auraria et St. Charles). Il est principalement composé de maisons individuelles aux styles architecturaux variés : cottages, bungalows, mansions victoriennes, etc. Depuis peu, ce quartier fait l'objet d'une certaine densification, principalement par le remplacement de résidences existantes, mais aussi par l'insertion de projets d'envergure. On y constate également une diversification des activités, notamment la venue de commerces de proximité, de restaurants, de bureaux, de galeries d'art et de théâtres (CNU City Guide Committee, 2009). Les quartiers voisins de Jefferson Park et Sunnyside se transforment aussi, comme en témoignent les multiples interventions ponctuelles de densification qui peuvent être observées le long de leurs voies principales.

Les projets immobiliers comme Highland Bridge Lofts et Highland Terrace Lofts se font de plus en plus fréquents dans le LoHi. Au cours des vingt dernières années, plus d'une cinquantaine de maisons individuelles ont laissé leur place à des immeubles de plus forte densité, mais tout de même à échelle humaine. De petits commerces, comme le Little Man Ice Cream dont le bâtiment prend la forme d'un baril de lait traditionnel, se sont également construits dans les espaces résiduels (stationnements, etc.) ou ont réinvesti le rez-de-chaussée de bâtiments existants.

Figures 2.1.hh-jj **HIGHLAND, UN QUARTIER QUI SE DENSIFIE DE FAÇON DIFFUSE**

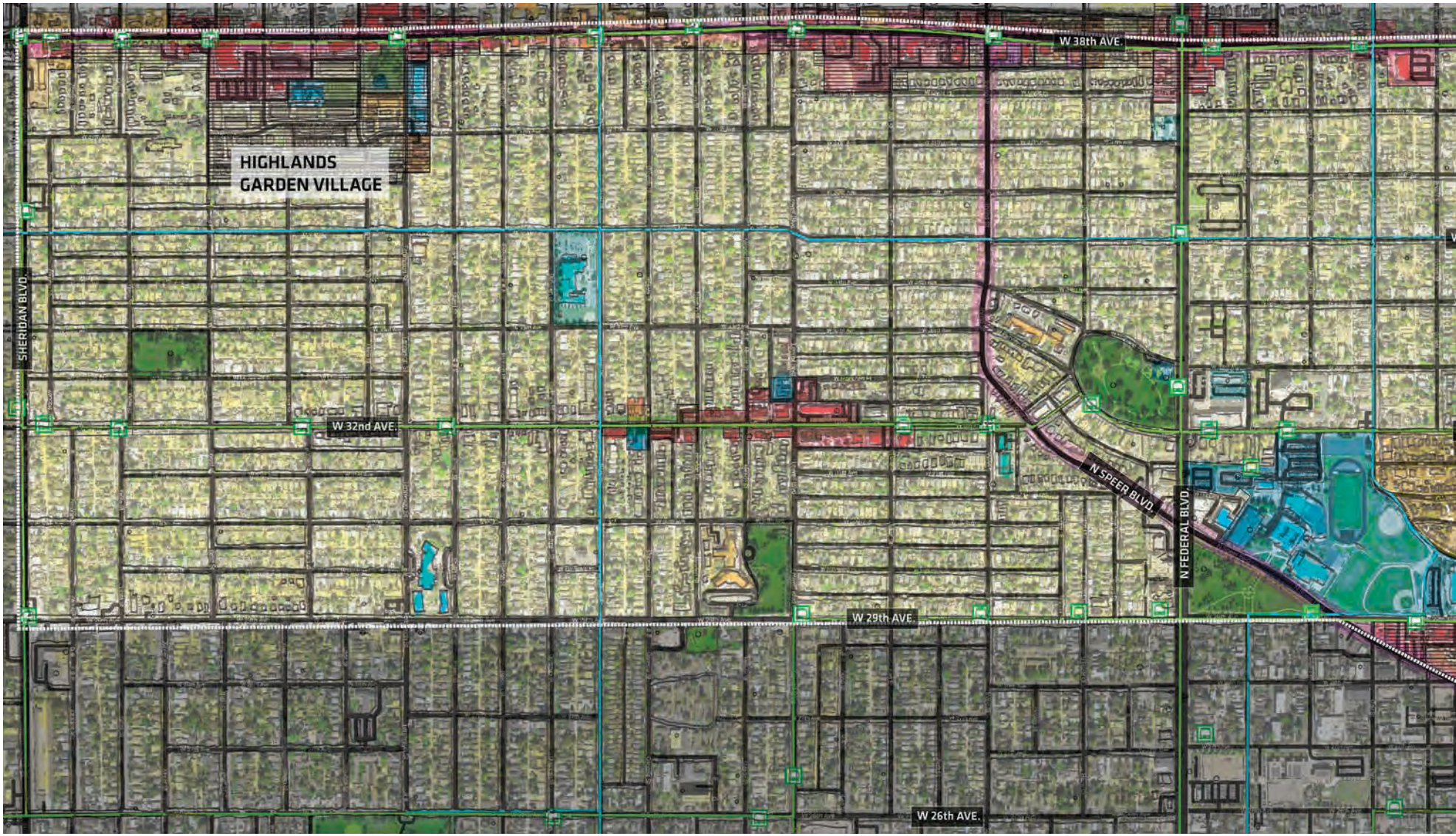


Source : Vivre en Ville

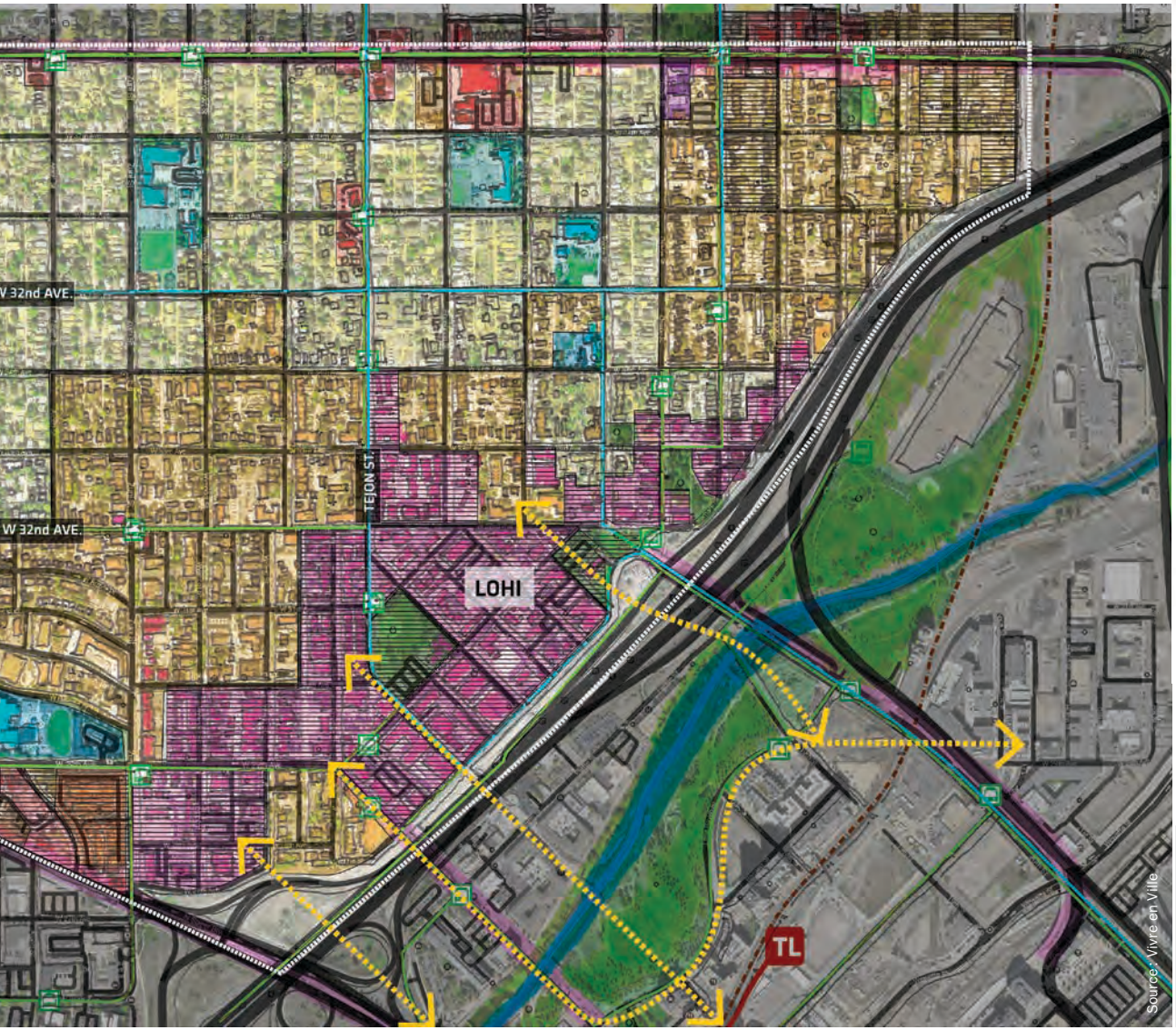

Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville

Figure 2.1.kk **HIGHLAND ET WEST HIGHLAND, À CHAQUE QUARTIER SA CENTRALITÉ**



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



HIGHLANDS _ RÉSEAU VIAIRE ET ACTIVITÉS

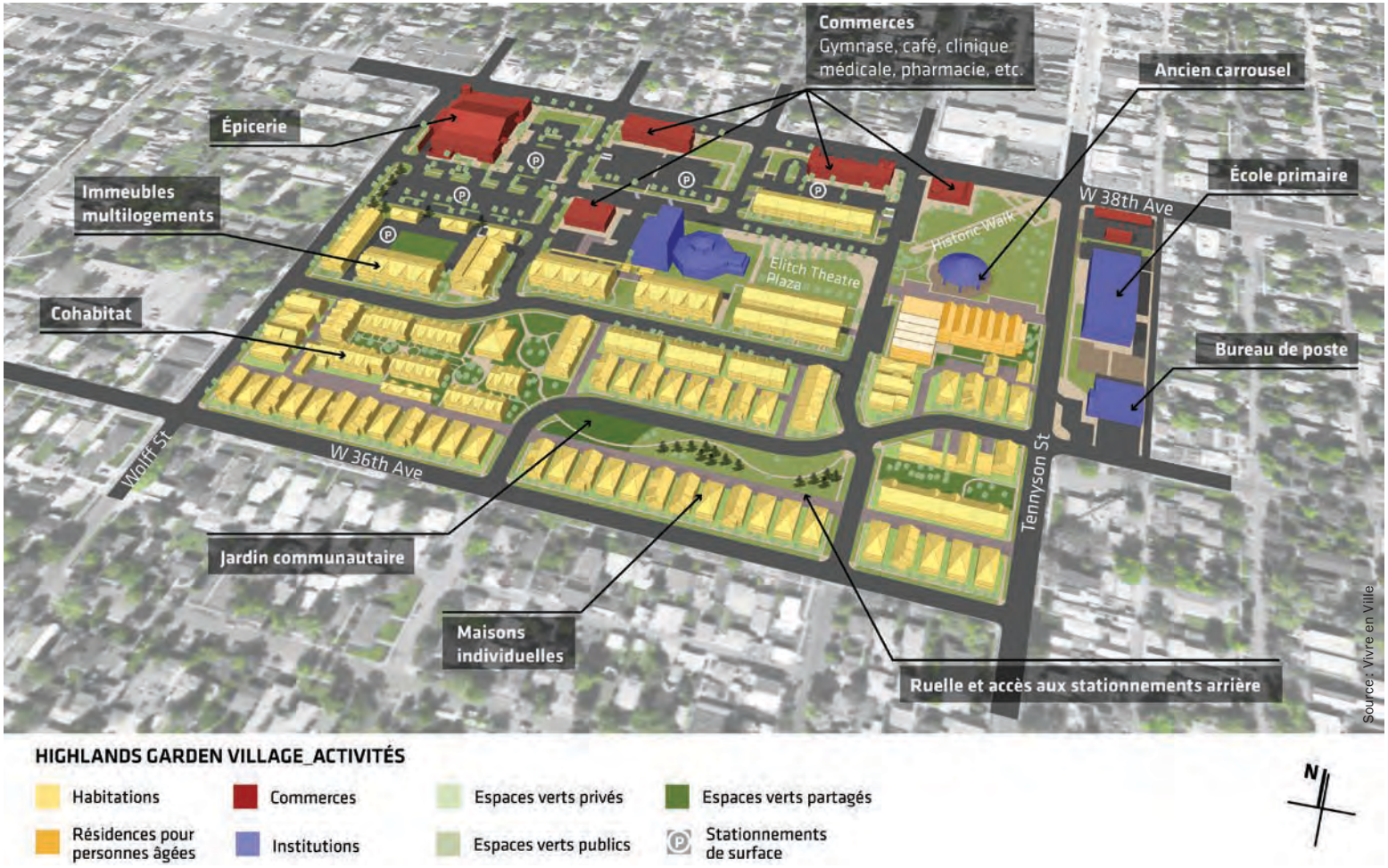
- Habitations - faible densité
- Habitations - moyenne densité
- Hôtel
- Commerces
- Activités mixtes
- Institutions
- Industries
- Espaces publics
- Zone de changement *(area of change)*
- Allées piétonnières
- Pistes cyclables
- Limites du quartier
- Bus
- Stations de bus
- Train léger
- M Stations de train léger

0 37.50 75 112.50 150 225 300m

N

Les quartiers Highland et West Highlands sont à vocation principalement résidentielle. Le Lower Highland (LoHi), au sud-est, et le Highlands Garden Village, au nord-ouest, se distinguent cependant par la plus forte mixité d'activités qu'on y retrouve, ce qui contribue à en faire des centralités pour leurs quartiers respectifs.

Figure 2.1.II **UN ENSEMBLE QUI VIENT CONSOLIDER LA VILLE EXISTANTE**



Le Highlands Garden Village s'insère parfaitement dans le quartier West Highland, sans pour autant en reprendre toutes les caractéristiques. Par exemple, ses rues prolongent chacune une rue existante; cependant, la trame créée n'est pas orthogonale, comme dans le reste du quartier, mais bien organique. En contrepartie, le secteur est très perméable aux déplacements actifs, les espaces publics – places, parcs et jardins – permettant aux piétons et aux cyclistes de passer d'une rue à l'autre sans avoir à faire de détours. En outre, chaque type bâti occupe une place stratégique. Les maisons individuelles sont situées au sud du site, afin d'assurer une transition harmonieuse avec le quartier environnant. La densité augmente vers le centre du projet, avec les maisons en rangée et les petites conciergeries (*walk-up*). Viennent ensuite les équipements publics qui, avec les espaces publics, assurent la transition vers les espaces commerciaux situés à la limite nord du site.

HIGHLANDS GARDEN VILLAGE

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le Highlands Garden Village est un projet résidentiel mixte de onze hectares. Situé dans le quartier West Highland, à environ cinq kilomètres de l'Union Station, le site est aisément accessible en transport en commun, grâce à la ligne 38 qui y circule toutes les trente minutes et permet de se rendre au centre-ville en dix à quinze minutes. Le projet a été construit à partir de 1998 sur le site occupé par le parc d'attractions Elitch Gardens, avant son déménagement au centre-ville en 1994 (Calthorpe Associates, s.d.).

Ce nouveau quartier s'accroche à la 38th Avenue, une rue commerciale jouant le rôle de cœur de quartier et identifiée comme une zone de changement (*area of change*) par la Ville de Denver depuis 2002. À ce titre, cette avenue, desservie par un service de transport en commun, est appelée à être reconstruite sur elle-même afin de consolider son rôle de rue principale traditionnelle ou, selon les termes de la Ville de Denver, de corridor piétonnier de magasinage (*pedestrian shopping corridor*) (CCD, 2002). L'adéquation entre les objectifs de la Ville et les formes mises en place dans le Highlands Garden Village n'est cependant pas parfaite, puisque les commerces qu'on y retrouve tournent le dos à la 38th Avenue, même s'ils la bordent.

Le style architectural des petites conciergeries et des maisons individuelles, situées de part et d'autre des maisons en rangée, s'inspire du style architectural du quartier West Highland. L'intégration du Highlands Garden Village est donc facilitée, malgré sa densité plus élevée que la ville environnante.

Figures 2.1.mm-nn **UNE IDENTITÉ ARCHITECTURALE COHÉRENTE**


Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville

Un milieu compact au cœur d'une banlieue de faible densité

La portion résidentielle du Highlands Garden Village compte 306 unités, dont le type et le mode de tenure sont très diversifiés : 52 maisons individuelles détenues en propriété, 38 logements ou maisons de ville détenus en copropriété, 74 logements occupés en location à l'intérieur de petites conciergeries (*walk-up*), 63 logements pour personnes âgées, 26 lofts réservés aux artistes, 20 maisons de ruelles (aménagées au-dessus de garages), et 33 logements de types variés rassemblés sous la forme d'un cohabitat. La densité résidentielle brute du projet est d'environ 26 logements par hectare. La hauteur des bâtiments est de deux ou trois étages (Benfield, 2010) et leur style architectural s'inspire directement des styles architecturaux traditionnels de Denver, ce qui facilite l'intégration du projet dans le quartier (Calthorpe Associates, s.d.). Les principaux matériaux utilisés, tous recyclés ou recyclables, sont le bois et la brique avec de multiples variations de couleurs.

Les rues du projet sont plus étroites que dans le quartier environnant, mais demeurent tout de même relativement larges, c'est-à-dire 9,75 mètres : une largeur jugée nécessaire par la Ville pour permettre aux pompiers de circuler. Les stationnements résidentiels sont principalement situés à l'arrière des bâtiments, dans des garages ou directement dans les ruelles. Pour leur part, les stationnements commerciaux sont aménagés en surface et occupent une superficie importante du site (Benfield, 2010).

Hearthstone Cohousing Community est un projet de cohabitat situé dans le quadrant sud-ouest du Highlands Garden Village. Il est principalement, mais non exclusivement, formé de maisons en rangée entourant une cour arrière partagée, le tout accompagné d'une salle commune.

Figures 2.1.oo-qq **UN COHABITAT DE MAISONS EN RANGÉE**


Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville

Un milieu de vie complet

La portion commerciale de Highlands Garden Village compte de nombreux commerces de proximité : une épicerie – qui offre de nombreux produits frais, locaux et biologiques –, un détaillant d'alcool (*liquor store*), des restaurants et un café, un coiffeur et un nettoyeur. Si on compte les établissements qui se trouvent dans un rayon de 800 mètres du projet (sur la 38th Avenue et Tennyson Street), c'est près de quarante établissements auxquels les résidents ont accès à pied (Walk Score, 2013). On y retrouve également différents services et institutions, comme un bureau de poste, une banque, une clinique médicale et une école. Le site compte même deux composantes à valeur patrimoniale : un ancien théâtre qui a été restauré par un organisme à but non lucratif avec le soutien financier du promoteur, ainsi que le pavillon de l'ancien carrousel récupéré lors du déménagement du parc d'attractions Elitch Gardens.

Figures 2.1.rr-tt **DES STATIONNEMENTS COMMERCIAUX NOMBREUX, MAIS AMÉNAGÉS AVEC SOIN**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville

Si les résidents du Highlands Garden Village bénéficient de la présence de plusieurs commerces de proximité à distance de marche des habitations, ceux-ci sont cependant entourés de vastes stationnements. Même s'ils nuisent à la compacité de l'ensemble immobilier, ces stationnements ne constituent toutefois pas des entraves pour les piétons, puisqu'ils sont traversés de nombreuses rues dotées de trottoirs, ainsi que d'allées piétonnières connectant ces trottoirs aux entrées des bâtiments. En outre, les stationnements sont dotés de noues végétalisées permettant à l'eau de pluie de s'infiltrer sur place.

Un important réseau d'espaces publics

Le projet est structuré autour d'un réseau d'espaces publics ou partagés diversifiés :

- un parc associé au pavillon de l'ancien carrousel et qui fait office d'entrée du site à partir de l'intersection de la 38th Avenue et de Tennyson Street ;
- une place publique associée au théâtre ;
- un jardin d'eau pour enfants ;
- un jardin communautaire d'une trentaine de parcelles ;
- un parc linéaire permettant de traverser la portion résidentielle d'un bout à l'autre.

Certains aménagements de ces espaces publics sont entretenus grâce à un partenariat entre le promoteur et un groupe de résidents volontaires (Jonathan Rose Companies, 2009). Même s'ils sont encore jeunes, les arbres sont nombreux le long des rues et au cœur des îlots, ce qui laisse présager une végétation sur rue de plus en plus généreuse au fil des années. En outre, des bassins de rétention des eaux de pluie ont été aménagés dans le plus grand stationnement de surface du projet, celui de l'épicerie.

Figures 2.1.uu.vv **DES ESPACES VERTS ADAPTÉS AUX DIFFÉRENTS BESOINS**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Les espaces verts de Highlands Garden Village ont différentes vocations : un terrain de jeu, une place pour les rassemblements publics et les représentations en plein air, un parc ornemental, une promenade et un jardin communautaire.

Une conception guidée par plusieurs normes de développement durable

En plus d'avoir obtenu de nombreux prix ou reconnaissances pour le projet (Urban Land Institute, Environmental Protection Agency, American Public Health Association, International Economic Development Association, Insider's Guide to America's Top Ten Eco-Communities), les promoteurs ont visé la performance environnementale de certaines de ses composantes :

- l'épicerie du quartier, le Sunflower Farmer Market, est certifiée LEED© Or ;
- les maisons individuelles ont été construites en suivant ou dépassant les lignes directrices des programmes *Colorado Built Green* et *Energy Star* ;
- tous les bâtiments publics sont alimentés par l'énergie solaire ou éolienne ;
- une partie du béton du parc d'attractions Elitch Gardens, soit trente tonnes, a été réutilisée dans la construction des rues du projet ;
- des plantes ayant peu besoin d'eau ont été privilégiées pour les aménagements ;
- certains stationnements ont des pavés perméables.

Figures 2.1.ww.xx **UN MILIEU DE VIE QUI GARDE DES TRACES DE SON PASSÉ**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Les deux principaux espaces publics du Highlands Garden Village ont été aménagés autour de deux bâtiments de l'ancien Elitch Gardens : un théâtre et un pavillon abritant jadis un carrousel.

PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Un projet enrichi par la participation citoyenne

Le plan d'ensemble du Highlands Garden Village a été imaginé par Calthorpe Associates, alors que sa mise en œuvre a été assurée par le promoteur Perry Rose, affilié aux Jonathan Rose Companies. La Denver Urban Renewal Authority (DURA) a contribué à la réalisation du projet en facilitant l'élaboration de la vision d'ensemble et du design du projet, du financement et de son développement économique.

Les citoyens et les décideurs du quartier West Highland ont participé à l'élaboration du concept du projet dans le cadre d'ateliers de design. Un sondage a aussi été réalisé, révélant que la population souhaitait des habitations pour personnes âgées, une certaine mixité sociale et la préservation d'éléments à valeur historique. De même, un comité de révision (*review board*) a été formé afin de permettre aux citoyens de donner leur avis sur l'architecture des bâtiments (Jonathan Rose Companies, 2009).

Une coalition de citoyens, la Coalition for Responsible Elitch Development, s'est formée en réaction à certains aspects du projet, principalement ceux qui dérogeaient au zonage existant. Elle revendiquait une moins grande densité résidentielle, 50 % d'espaces verts et un plus grand nombre de cases de stationnement. Ces revendications, sans être acceptées en totalité, ont tout de même influencé le projet. Par exemple, le promoteur a construit 300 logements plutôt que les 200 souhaités par la population, mais n'a finalement pas pu construire certains logements secondaires qu'il avait proposés au-dessus des garages. La Coalition a aussi obtenu la restauration du bâtiment du Historic Elitch Theater. La largeur des rues, prévue à 8,5 mètres, a pour sa part fait l'objet d'un compromis : la Coalition souhaitait l'élargissement des rues à 11 mètres comme le recommandait le service de protection contre les incendies, mais ce sont des rues d'une largeur de 9,75 mètres qui ont finalement été mises en place (Benfield, 2010).

Tableau 2.1.b **COÛTS DU HIGHLANDS GARDEN VILLAGE**

Acquisition du site, infrastructures, démolition, planification et aménagement des espaces verts	15,5 M $
Maisons individuelles et maisons en rangée	25,8 M $
Cohabitat	8,3 M $
Lofts	7,8 M $
Résidence pour personnes âgées	7,0 M $
Immeubles multilogements (conciergeries)	10,0 M $
Commerces	18,5 M $
École	5,8 M $
Parc du carrousel et place du théâtre	1,0 M $
Théâtre	2,1 M $
Coût total du projet	**101,8 M $**

Source : Jonathan Rose Companies, 2009.

Corridor de la 16th Street de LoDo-Highlands

BILAN DE L'EXPÉRIENCE

Réussites

CADRE DE VIE ET URBANISATION

- Décontamination et revalorisation de friches industrielles en zone urbanisée (Union Station District et Commons Sub-district).
- Reconnexion des banlieues de première couronne au centre-ville, grâce à la création de passerelles piétonnières et cyclables au-dessus de la voie ferrée, de la rivière et de l'autoroute.
- Accès à l'eau et aux espaces verts redonnés à la population, grâce à la revégétalisation des berges de la Platte River.
- Diversification des types d'habitations et des modes de tenure au Highlands Garden Village pour répondre à une variété de besoins.
- Offre significative de logements abordables.
- Création de quartiers complets, soit par l'ajout de logements au centre-ville et à proximité de centralités existantes (Highlands Garden Village), soit par la création de nouvelles centralités grâce à la mixité verticale (Commons Park West).

MOBILITÉ

- Priorité accordée aux déplacements actifs, grâce au remplacement des viaducs surplombant l'ancienne zone industrielle et ferroviaire de la Platte River par un important réseau piétonnier et cyclable permettant de franchir les barrières naturelles et anthropiques et connectant le centre-ville aux banlieues voisines.
- Construction de nouveaux logements à proximité immédiate des infrastructures régionales de transport en commun, permettant un accès et une utilisation accrus à ces services, et optimisant les investissements publics effectués.

MISE EN ŒUVRE

- Forte implication des pouvoirs publics, notamment en ce qui a trait aux infrastructures de transport en commun et à la mise en place de l'Union Station District.
- Mise en place des nouveaux réseaux de mobilité conjointement et préalablement à la création des nouveaux quartiers, ce qui favorise la mobilité durable dès l'arrivée des premiers résidents.
- Adoption de lignes directrices de design (Union Station District et Riverfront Park).
- Réalisation d'un sondage portant sur les besoins des résidents pour élaborer un plan d'ensemble (Highlands Garden Village).
- Inclusion de l'avis des citoyens sur le design du projet et l'architecture des bâtiments grâce à la création d'un comité de révision du plan d'ensemble (Highlands Garden Village).
- Appui des citoyens au financement de la mise en place du nouveau réseau structurant de transport en commun à travers un vote en faveur d'une augmentation des taxes de vente.
- Prévision d'un financement en vue de l'entretien des bâtiments (Union Station District).

Limites

CADRE DE VIE ET URBANISATION

- Les nouveaux logements construits dans l'Union Station District et le Commons Sub-district sont peu abordables.
- Dans le cas du Highlands Garden Village, les nouveaux commerces implantés tournent le dos à la rue principale, ce qui limite l'intégration du projet dans le quartier West Highland et la possibilité d'accroître le caractère piétonnier de la 38th Avenue.

MOBILITÉ

- Dans le cas de Highlands Garden Village, la largeur des rues et la quantité de cases de stationnement de surface demeurent relativement importantes (surtout dans le secteur commercial).

MISE EN ŒUVRE

- Dans le cas de l'Union Station District et de Riverfront Park, le nombre de promoteurs impliqués est faible, ce qui risque de générer une certaine uniformité architecturale et de limiter la diversité des types de logements offerts, donc la mixité sociale des quartiers.
- L'état d'avancement encore limité de l'Union Station District ne permet pas de porter un jugement définitif sur le succès du projet.

BIBLIOGRAPHIE | DENVER

BARRET, D. (s.d.). *Financing Denver Union Station,* Institute for Sustainable Communities, [PDF].

BENFIELD, Kaid (2010). « A close look at a smart growth icon : Denver's Highlands Garden Village », *Switchboard,* Natural Resources Defense Council. [**http://switchboard.nrdc.org/blogs/kbenfield/a_close_look_at_a_smart_growth.html**] (consulté le 13 juillet 2012).

CALTHORPE ASSOCIATES (s.d.). « Highlands Garden Village », *Calthorpe Associates*. [**http://www.calthorpe.com/highlands-garden-village**] (consulté le 13 juillet 2012).

CITY AND COUNTY OF DENVER (2002). *Blueprint Denver, An Integrated Land Use and Transportation Plan*, City and County of Denver, [PDF]. 197 p.

CITY AND COUNTY OF DENVER [CCD] (2011). *The Commons : Urban Design Standards and Guidelines*, City and County of Denver, [PDF]. 62 p.

CITY AND COUNTY OF DENVER [CCD] (2013). *Denver South Platte Corridor Study, EPA Brownfields Area-Wide Planning Pilot Program*, City and County of Denver, [PDF]. 102 p.

CITY AND COUNTY OF DENVER [CCD]. DENVER OFFICE OF ECONOMIC DEVELOPMENT [DOED] (2012). « Affordable Housing Program », *City and County of Denver*. [**http://www.denvergov.org/oed/DenverOfficeofEconomicDevelopment/HousingAssistance/AffordableHousingProgram/tabid/435898/Default.aspx**] (consulté le 31 juillet 2013).

CITY AND COUNTY OF DENVER [CCD]. THE DENVER DOWNTOWN AREA PLAN STEERING COMMITTEE [TDDAPSC] (2007). *Downtown Denver Area Plan*, City and County of Denver, [PDF]. 60 p.

CNU CITY GUIDE COMMITTEE (2009). *Denver City Guide*, Congress for the New Urbanism, [PDF]. 69 p.

DENVER INFILL (2010a). « Possible Development Program », *Denver Infill*. [**http://www.denverinfill.com/images/redev/cpv_north/23_dus_plan_2.jpg**] (consulté le 13 août 2013).

DENVER INFILL (2010b). « Central Platte Valley District », *Denver Infill*. [**http://www.denverinfill.com/neighborhood_pages/cpv_north.htm#3**] (consulté le 17 avril 2013).

DENVER REGIONAL COUNCIL OF GOVERNMENTS [DRCOG] (2011). *Metro Vision 2035 Plan*, Denver Regional Council of Governments, [PDF]. 44 p.

DENVER UNION STATION PROJECT AUTORITY [DUSPA] (2004). « Master Plan », *Denver Union Station*. [**http://www.denverunionstation.org/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=48**] (consulté le 22 juillet 2013).

EAST WEST PARTNERS et CONTINUUM (s.d.). *Denver's Newest Urban Center : Union Station Neighborhood*, Union Station Neighborhood Co . [**http://www.unionstationdenver.com**] (consulté le 23 juillet 2013).

GALE, Catherine C. et Emma R. KEYSER (s.d.). *It takes a village and multiple sources of revenue : a case study of the Denver Union Station redevelopment project*. [PDF]. 5 p.

HARGREAVES ASSOCIATES, AECOM et SOM (2009). « Denver Union Station, Denver, CO. : Public Realm Design », *Denver Union Station*. [**www.denverunionstation.org/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=36&Itemid=66**] (consulté le 13 août 2013).

JONATHAN ROSE COMPANIES (2009). « Implementation of New Urbanism Case Study : Highlands Garden Village ». Communication présentée lors du congrès *17th Congress for the New Urbanism (CNU17)*, Congress for the New Urbanism. [**http://www.cnu.org/presentations/2009/implementation-highlands%E2%80%99-garden-village**] (consulté le 13 juillet 2012).

KIEWIT (2013). « Denver Union Station Redevelopment Project », *Kiewit*. [**http://www.earthcam.com/client/kiewit/**] (consulté le 13 août 2013).

MCCORMICK, Kathleen. (2012). « Linchpin of the West », *Urban Land Institute*. [**http://urbanland.uli.org/articles/2012/aug/ul/mccormicklinchpin**] (consulté le 22 juillet 2013).

MCPHERSON, Doug (2001). « Riverfront Park to Provide LoDo Urban Living », *Denver Business Journal*. [**http://www.bizjournals.com/denver/stories/2001/09/10/focus2.html?page=all**] (consulté le 6 août 2013).

METRO MAYORS CAUCUS et DENVER REGIONAL COUNCIL OF GOVERNMENTS [DRCOG] (2000). « Mile High Compact », *Metro Mayors Caucus*. [**http://www.metromayors.org/DocumentCenter/Home/View/56**] (consulté le 17 avril 2013).

PROJECT FOR PUBLIC SPACES [PPS] (s.d.). « South Platte River Greenway », *Project for Public Spaces*. [**http://www.pps.org/great_public_spaces/one?public_place_id=57&type_id=5**] (consulté le 23 juillet 2013).

REGIONAL TRANSPORTATION DISTRICT [RTD] (2013). « Free MallRide, Facts and Figures », *Regional Transportation District*. [**http://www.rtd-denver.com/FF-FreeMallRide.shtml**] (consulté le 22 juillet 2013).

UNITED STATES OF AMERICA [USA]. DEPARTMENT OF ENERGY (2011). *REI Denver Flagship*, Buildings Database. [**http://buildingdata.energy.gov/content/recreational-equipment-inc-denver-flagship**] (consulté le 13 août 2013).

URBAN LAND INSTITUTE [ULI] (2008). « Highlands Garden Village (Award) », *ULI Development Case Studies*. [**http://casestudies.uli.org/Profile.aspx?j=8092&p=5&c=9**] (consulté le 9 août 2012).

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

WALK SCORE (2013). *Cities and Neighborhoods*, Walk Score. [**www.walkscore.com**] (consulté le 17 avril 2013).

ÉTUDE DE CAS N° 2

CORRIDOR BROADWAY DE FAIRVIEW-KITSILANO

Vancouver, Colombie-Britannique, Canada



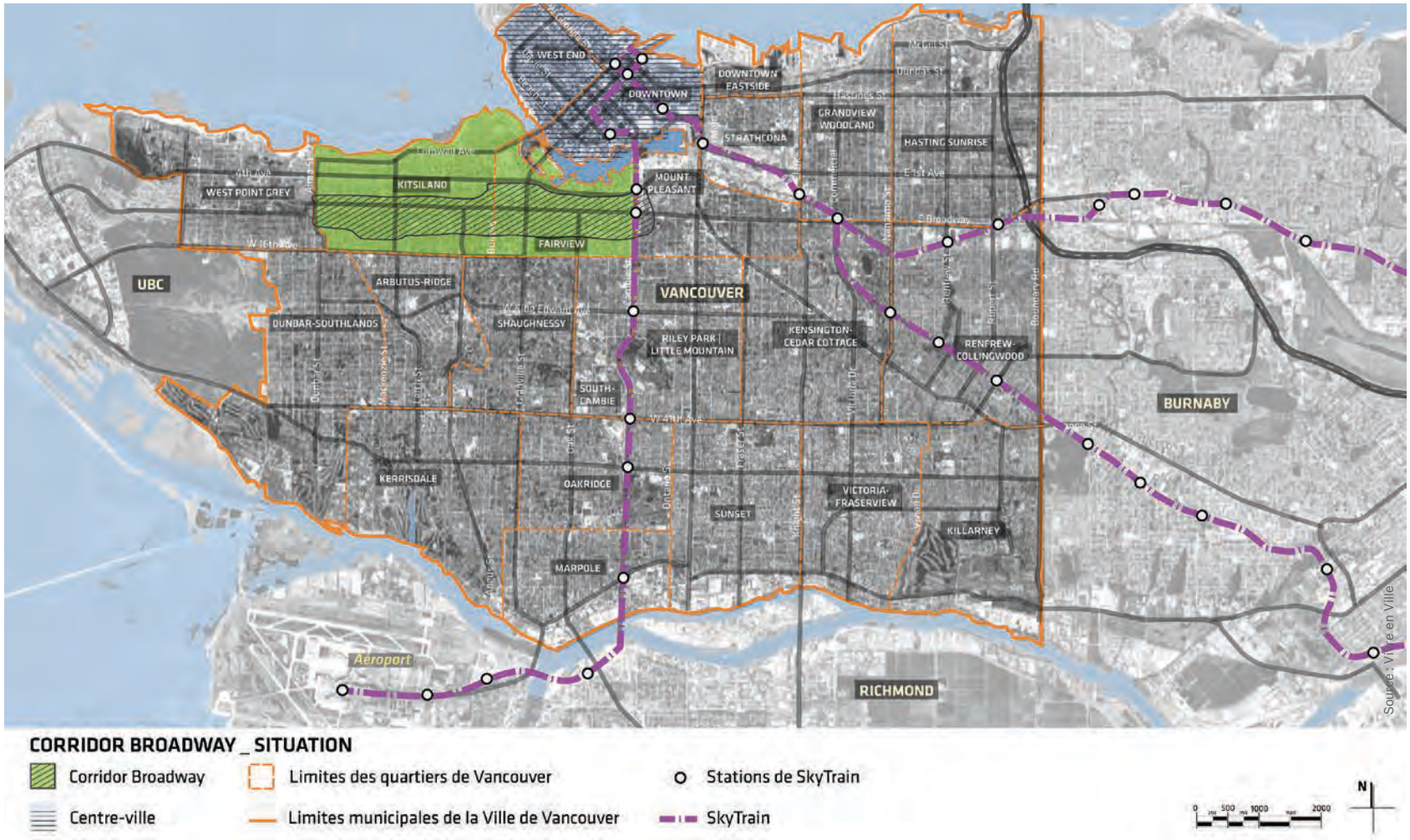
Source : Vivre en Ville

LE CORRIDOR BROADWAY… EN QUELQUES MOTS

Le corridor Broadway traverse d'est en ouest les quartiers Fairview et Kitsilano situés au sud du centre-ville de Vancouver. Ancienne banlieue devenue quartier péricentral, ce secteur entièrement urbanisé de la ville accueille la plus grande proportion d'espaces à bureaux de la région après le centre-ville. Des transformations importantes sont actuellement en cours dans ce corridor urbain afin d'accroître non seulement son potentiel économique, notamment en améliorant les conditions de déplacement, mais aussi la densité résidentielle, tout en bonifiant la qualité de ce milieu de vie fort recherché. Ce corridor est d'ailleurs la priorité numéro un de la Ville en matière de transport en commun (City of Vancouver, 2012a). Trois projets de reconstruction du corridor Broadway sur lui-même, soit **The Rise**, **Arbutus Walk** et **Portico**, permettent de comprendre la dynamique qui a cours sur ce territoire.

The Rise p.81 ▪ **Arbutus Walk p.89** ▪ **Portico p.94**

Figure 2.2.a **BROADWAY, COLONNE VERTÉBRALE DE DIFFÉRENTES BANLIEUES ANCIENNES**



Le tronçon du corridor Broadway, qui s'étire entre Cambie Street et Alma Street, s'étend sur un peu plus de cinq kilomètres. Il est situé juste au sud du centre-ville de Vancouver et traverse, d'est en ouest, les quartiers Fairview et Kitsilano. À l'ouest, différentes avenues (4th, 8th, 10th, 16th Avenues) permettent de connecter le corridor Broadway au campus de l'Université de la Colombie-Britannique (UBC) en traversant le quartier West Point Grey.

CONTEXTE

Une région métropolitaine outillée pour orienter la croissance et encadrer la densification

Le Great Vancouver Regional District (ou Metro Vancouver) a adopté en 2011 la *Regional Growth Strategy* visant à favoriser le développement de collectivités compactes et complètes dans la région métropolitaine de Vancouver, notamment en concentrant la croissance urbaine dans certaines zones (*growth concentration area*) (Metro Vancouver, 2011). Vancouver, la ville la plus peuplée de la région métropolitaine et la troisième en importance au Canada, est particulièrement concernée par cette stratégie.

Souhaitant devenir la ville la plus verte au monde d'ici 2020 tout en devant composer avec une croissance démographique très importante, Vancouver s'est déjà engagée sur la voie de la densification depuis plusieurs années. La Ville a d'ailleurs adopté en 2008 l'*Ecodensity Charter*, dans laquelle elle formule ses engagements en matière de durabilité, de vivabilité et d'accessibilité. Les principaux outils proposés sont la densification (douce, cachée et invisible), le design et l'utilisation stratégique du sol, faisant notamment une place importante aux espaces publics ainsi qu'à une panoplie de mesures de verdissement, de gestion des eaux, de production et de distribution alimentaire, de même que de production locale d'énergie grâce aux chaufferies urbaines. Les orientations de cette charte, qui touchent autant le centre-ville que les quartiers péricentraux et les banlieues, se retrouvent désormais dans le *Greenest City 2020 Action Plan* (City of Vancouver, 2011).

APPROCHE URBANISTIQUE

Broadway, un corridor urbain réfléchi et convoité

La requalification du corridor Broadway s'inscrit dans les objectifs de la *Regional Growth Strategy* (Metro Vancouver, 2011) ainsi que dans ceux du plan de transport métropolitain *Transportation 2040* (City of Vancouver, 2012a). Ce corridor urbain, compris entre Cambie Street et Alma Street, est un centre d'emploi régional à rayonnement métropolitain qui fait l'objet d'une planification particulière au sein de la ville, étant donné qu'il présente un fort potentiel de croissance économique liée aux secteurs des sciences de la vie et des hautes technologies. Pour permettre à ce potentiel de se déployer, une meilleure collaboration entre les parties prenantes (Ville, UBC et entrepreneurs), davantage de loyers abordables pour les entreprises créant des emplois, et un accès aisé à des infrastructures performantes de transport en commun ont été jugés nécessaires (KPMG, 2013).

Les quartiers du corridor sont d'ailleurs d'anciennes *streetcar suburbs* mises en place pour accueillir de l'habitation. Entre 1890 à 1955, les voies est-ouest que sont West Broadway et la 4th Avenue ont supporté des lignes de tramway, ainsi que les activités commerciales du secteur (Davis, 2011). Aujourd'hui, le corridor Broadway est desservi par des bus et des trolleybus ; ces derniers fonctionnent à l'électricité, diminuant le bruit et la pollution locale parfois associés aux nombreux passages de bus dans des environnements urbains compacts. Le corridor est aussi bien pourvu en *bike boulevards* : des voies locales efficacement connectées entre elles, proposant aux cyclistes des trajets directs vers les principales destinations, et où sont mises en place des mesures d'atténuation de la circulation.

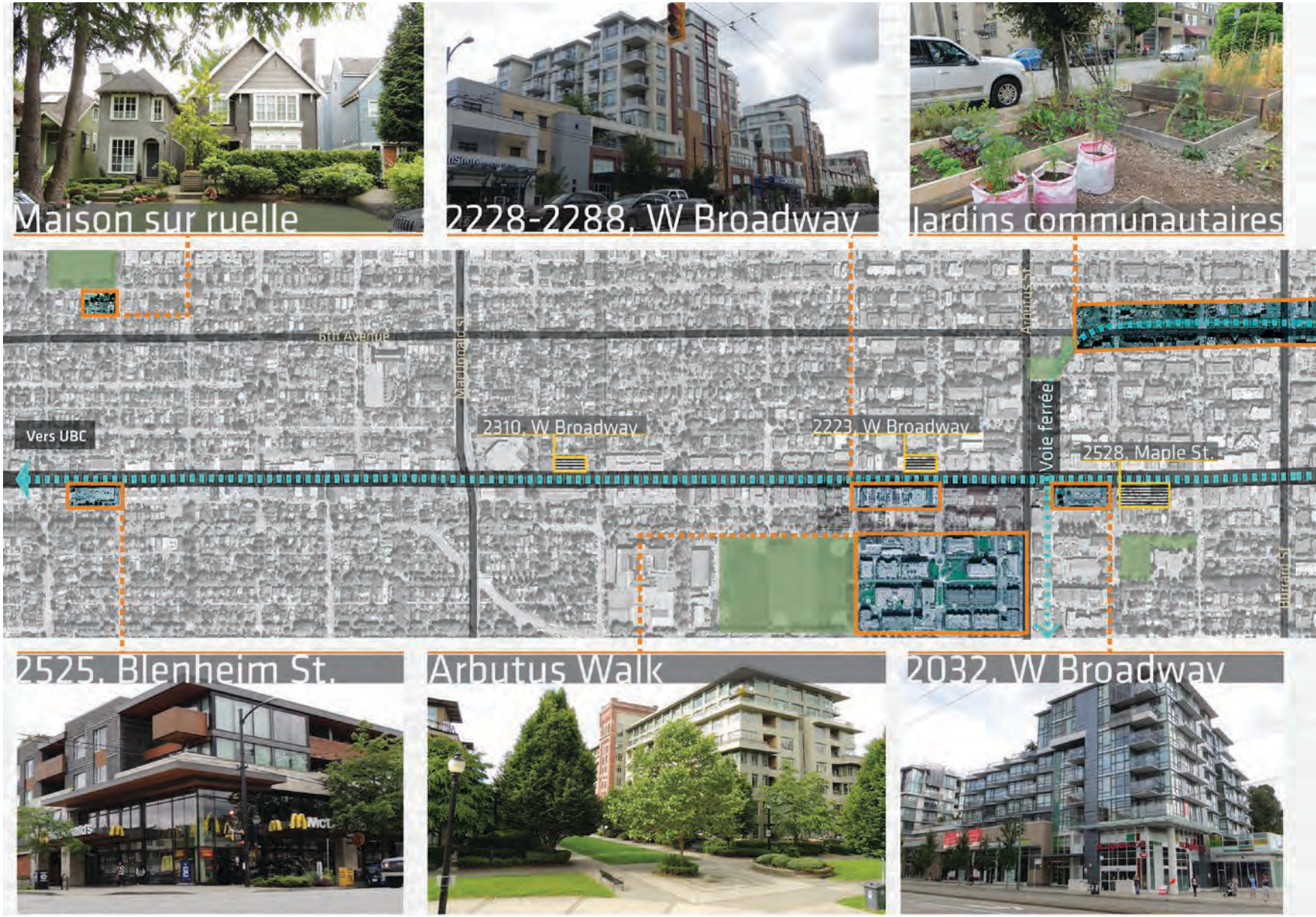
UNE APPLICATION DES OBJECTIFS DE LA *REGIONAL GROWTH STRATEGY*

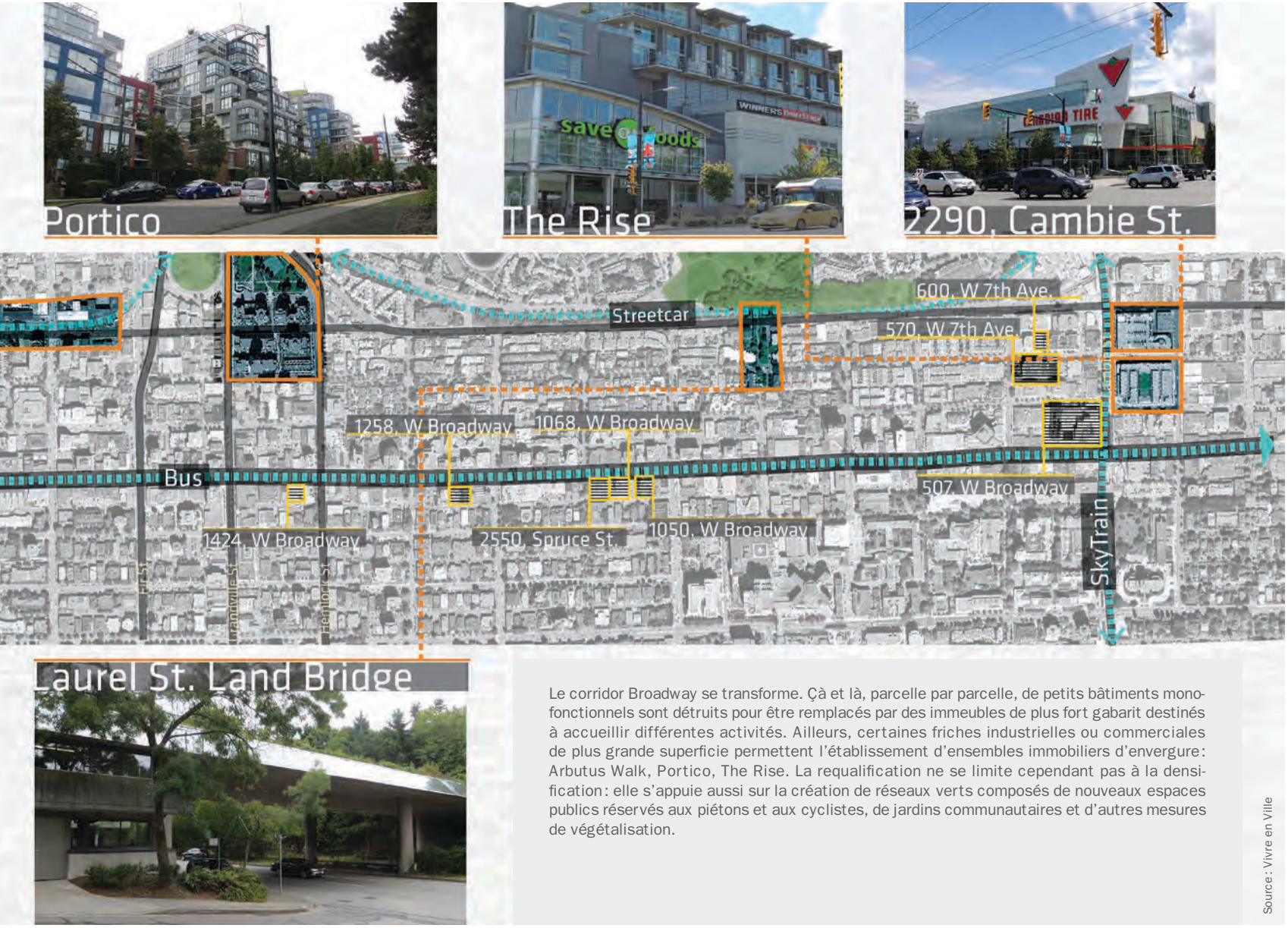
La reconstruction de la ville sur elle-même dans le corridor Broadway permet de répondre aux objectifs que se donne l'ensemble de la région à travers la *Regional Growth Strategy*, c'est-à-dire :

- créer une zone urbaine compacte ;
- soutenir une économie durable ;
- protéger l'environnement et s'adapter aux impacts des changements climatiques ;
- développer des collectivités complètes ;
- supporter des choix durables de transport.

Source : Metro Vancouver, 2011.

Figure 2.2.b **BROADWAY, UN CORRIDOR URBAIN QUI CHANGE DE VISAGE**





Le corridor Broadway se transforme. Çà et là, parcelle par parcelle, de petits bâtiments monofonctionnels sont détruits pour être remplacés par des immeubles de plus fort gabarit destinés à accueillir différentes activités. Ailleurs, certaines friches industrielles ou commerciales de plus grande superficie permettent l'établissement d'ensembles immobiliers d'envergure: Arbutus Walk, Portico, The Rise. La requalification ne se limite cependant pas à la densification: elle s'appuie aussi sur la création de réseaux verts composés de nouveaux espaces publics réservés aux piétons et aux cyclistes, de jardins communautaires et d'autres mesures de végétalisation.

Source : Vivre en Ville

Fairview et Kitsilano, des quartiers en transformation

Le tronçon du corridor où se produisent la plupart des transformations se trouve dans le quartier Fairview. Ancien secteur résidentiel et industriel (chantier maritime, scieries, etc.), le quartier s'est transformé à partir des années 1970 en secteur davantage résidentiel (immeubles en copropriété et maisons de ville) et commercial à la suite de certaines modifications au zonage. Encore très prisé pour sa vue sur les montagnes (d'où il tire son nom), sa proximité au centre-ville et à l'eau (False Creek) et pour ses nombreuses boutiques (Granville Island, South Granville), Fairview attire chaque année de nombreux visiteurs et de nouveaux résidents.

L'autre tronçon du corridor, situé dans le quartier Kitsilano, a une vocation résidentielle depuis ses débuts, malgré la présence préalable de quelques activités industrielles, comme une brasserie. Il a cependant connu un important embourgeoisement (*gentrification*) à partir des années 1960, après avoir été un lieu de convergence de la contre-culture (Kluckner, 2008). Encore aujourd'hui, le quartier continue d'attirer des projets commerciaux et résidentiels d'envergure, grâce à sa proximité du centre-ville et à la qualité de vie qu'il offre.

Kitsilano présente un cadre bâti compact qui permet d'atteindre une densité moyenne tout en offrant aux résidents l'accès à une cour privée.

Il bénéficie également d'un accès privilégié à la très réputée plage Kitsilano et à de nombreux parcs d'importance (Connaught, McBride, Rosemary Brown, Delamont, Granville Loop, etc.). Tout cela fait de Kitsilano un quartier convoité, accentuant la demande pour des logements abordables.

Figure 2.2.c **DEUX QUARTIERS RÉSIDENTIELS AU PASSÉ INDUSTRIEL**



Au début du 20e siècle, le tramway et l'industrie étaient au cœur de la structure urbaine de Vancouver, tout particulièrement dans les quartiers situés au sud du centre-ville. À l'époque, deux lignes de tramway desservaient le corridor de Fairview-Kitsilano, en circulant notamment sur la 4th Avenue et sur Broadway. Le projet Arbutus Walk, situé dans le quartier Kitsilano, conserve quelques traces du passé industriel, grâce à une certaine mise en valeur patrimoniale ne misant pas sur la conservation intégrale des bâtiments anciens, mais sur la réinterprétation de ceux qui étaient les plus symboliques.

Le transport en commun, un enjeu majeur pour la requalification du corridor urbain

Dans le corridor Broadway, la reconstruction de la ville sur elle-même se fait grâce à des innovations intéressantes, dont plusieurs sont étroitement liées à l'optimisation du réseau de transport existant, et ce, compte tenu de la circulation déjà dense et de lignes de bus à pleine capacité. Et pour cause, la tête du corridor se trouve à l'entrée du centre-ville, à la jonction des lignes de SkyTrain. Le corridor Broadway est aussi un passage obligé pour se rendre au campus de l'Université de la Colombie-Britannique (UBC) si on arrive du nord ou de l'est de la région. Ce corridor est celui où il s'effectue le plus de déplacements en bus dans toute l'Amérique du Nord, et l'achalandage du transport en commun dépasse celui de la nouvelle ligne Millenium du SkyTrain (KPMG, 2013). Un projet de transport en commun sur rail, potentiellement en souterrain, est d'ailleurs à l'étude (Steer Davies Gleave, 2012).

Des lignes directrices pour orienter la reconstruction de la ville sur elle-même

Un ensemble de lignes directrices de design urbain pour la requalification du corridor ont été émises par la Ville de Vancouver entre 1976 et 2004, ce qui a contribué à assurer la qualité et la cohérence des aménagements. Ces lignes directrices, en plus de caractériser la situation de ce corridor urbain au sein de la ville, offrent des orientations et des spécifications techniques pour les nouveaux développements immobiliers sur des sujets aussi variés que :

- les types d'activités : résidences, commerces, bureaux, stationnements, etc. ;
- la relation à la rue : végétation, eau de pluie, éclairage, signalisation, marges de recul, etc. ;
- la forme des bâtiments : entrées, toits et cheminées, hauteur et longueur des murs, balcons, escaliers, etc. ;
- les espaces ouverts : espaces publics, espaces semi-privés, espaces privés, paysagement, etc. ;
- les services publics : collecte des ordures, enfouissement des fils, etc.

Afin de tenir compte des qualités et des spécificités des différentes sections du corridor, des lignes directrices ont été divisées en quatre secteurs (City of Vancouver, 1998a, 2002, 2004a et 2004b) dans lesquels sont localisés les projets discutés dans la présente étude de cas :

- Central Broadway, où se trouve The Rise ;
- Burrard Slopes, où se trouve Portico ;
- North Burrard ;
- Broadway-Arbutus, où se trouve Arbutus Walk.

Pour offrir un exemple concret de leur application, ces lignes directrices ont permis de rendre la requalification du secteur Burrard Slopes beaucoup plus acceptable pour les résidents en encadrant la transition entre la haute densité du site de Portico et le quartier environnant, dont la densité est deux fois moindre (Ontario. MEI, 2009).

Le corridor Broadway traverse de nombreux quartiers au sein desquels son caractère varie énormément. De rue principale traditionnelle, à boulevard commercial, en passant par le boulevard urbain de forte densité, la requalification du corridor s'effectue en cohérence avec les attributs du milieu traversé, au gré des opportunités.

Figures 2.2.d-f **UN CORRIDOR URBAIN AU CARACTÈRE VARIÉ**



Source : Vivre en Ville

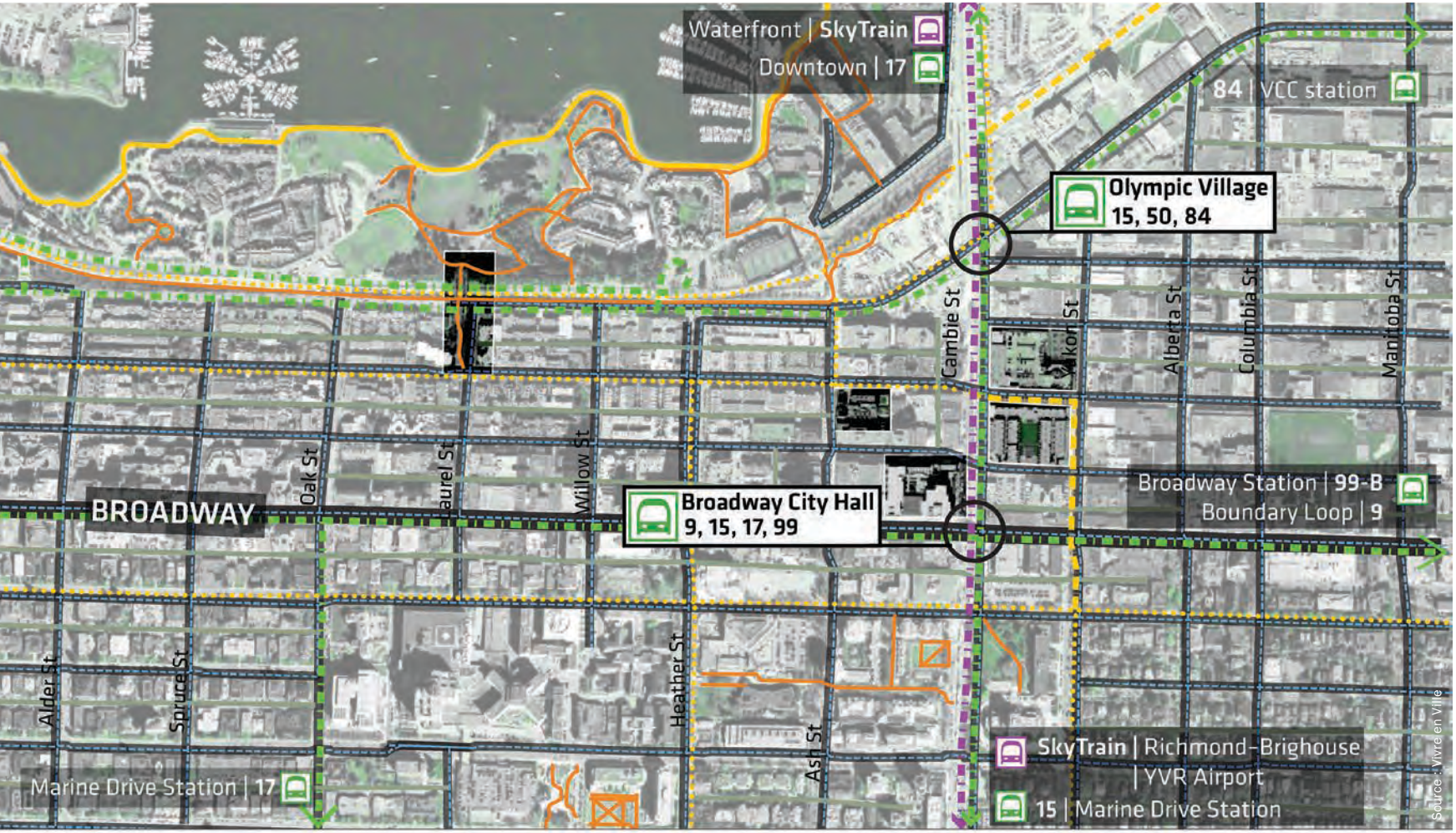

Source : Vivre en Ville

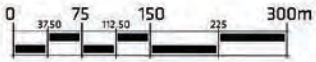

Source : Vivre en Ville

Figure 2.2.g **UNE TRAME DE RUES ORTHOGONALE FACILITANT LES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS**



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







Même si Broadway est la voie principale de ce corridor urbain, elle n'est pas la seule à supporter les déplacements actifs et les transports collectifs. Quatre avenues est-ouest (4th, 5th et 10th Avenues) et plusieurs rues nord-sud (Arbutus, Cypress, Granville, Oak, Heather, Cambie et Yukon Streets) jouent également un rôle important en supportant différents parcours cyclables et de transport en commun. La requalification des friches industrielles et commerciales est aussi l'occasion de déployer de nouveaux sentiers piétonniers qui viennent compléter le réseau de trottoirs qui accompagne chacune des rues du quartier.

Une densification qui s'opère en douceur dans le respect des qualités des quartiers

Tel qu'indiqué dans l'*Ecodensity Charter*, la reconstruction de Vancouver, et tout particulièrement des quartiers péricentraux comme Fairview et Kitsilano, s'opère en conjuguant plusieurs formes de densification :

- la densification invisible s'effectue par la division d'une grande maison en plusieurs appartements ;
- la densification cachée s'effectue par l'ajout de logements sur ruelle difficilement perceptibles de la rue ;
- la densification douce s'effectue par l'ajout d'étages sur un bâtiment existant ou l'insertion d'un nouvel édifice sur un ancien stationnement.

En dehors du centre-ville, les récents projets de densification affichent des hauteurs moyennes qui s'harmonisent avec le cadre bâti existant et permettent de conserver des conditions de déplacement agréables pour le piéton. Les quelques grandes friches encore disponibles sont transformées plus radicalement, comme cela a été le cas du Village Olympique à South East False Creek, mais il s'agit là d'exceptions à la règle. Une bonne partie de la densification résidentielle des banlieues anciennes de Vancouver est réalisée à coup de projets n'occupant guère plus qu'une ou quelques parcelles.

Figure 2.2.h **TATLOW COURTS, UNE DENSIFICATION DOUCE**



Source : Camille B. Lefrançois

Un peu au nord de Broadway (1803, MacDonald Street) une vieille maison individuelle a été remplacée, dans le respect des caractéristiques architecturales et historiques du voisinage, par un immeuble d'habitation de deux étages. Ce dernier occupe toute la profondeur de la parcelle et comprend neuf logements accessibles par une allée latérale, desservis par un stationnement souterrain. Le projet a été facilité par différents éléments : il ne nécessitait aucun remembrement de parcelles et le zonage permettait déjà la densification (Coriolis Consulting Corp., 2007).

Figure 2.2.i **MAISONS SUR RUELLE, UNE DENSIFICATION CACHÉE**



Source : Vivre en Ville

Les ruelles de Vancouver sont le théâtre d'une forme de densification difficilement perceptible à partir de la rue : des appartements de petite taille sont ajoutés aux garages ou aux stationnements arrière, comme cette maison située dans une ruelle attenante à Broadway.

Figures 2.2.j-k **DES COMMERCES TYPIQUES D'UNE *STRIP COMMERCIALE* SE RÉINVENTENT**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Dans le corridor Broadway, des formes auparavant suburbaines se métamorphosent et prennent un caractère résolument urbain.

En haut : l'ajout de logements au-dessus des commerces est monnaie courante à Vancouver. Cette mesure de densification est tout particulièrement utilisée sur les voies traversant une forte concentration de commerces et d'espaces à bureaux. Ici, un établissement de restauration rapide est réinventé : construction sur toute la profondeur de la parcelle, ajout de logements aux étages, déplacement du stationnement en souterrain et en cour arrière, caché sous une terrasse, etc.

En bas : les établissements commerciaux destinés à l'automobile prennent également d'autres formes : magasins sur plusieurs étages, stationnement intérieur, toit vert, etc.

Un corridor vert et jardiné malgré la densité

Malgré la croissance économique et démographique qui s'y produit, le corridor Broadway a su conserver plusieurs parcs : Connaught, McBride, Rosemary Brown, Delamont, Granville Loop, etc. La végétation sur rue y est aussi importante, notamment grâce aux lignes directrices en la matière (City of Vancouver, 2004a et 2004b). Des arbres matures sont présents dans tout le corridor urbain, exception faite du boulevard Broadway proprement dit où la végétation n'a pas encore atteint son plein déploiement. La présence d'arbres assure le confort des piétons, et ce, malgré l'important débit de circulation automobile. Le choix des végétaux et de leur type d'implantation favorisent la biodiversité, améliorent la lisibilité entre usagers de différents modes de transport, et bénéficient aux activités commerciales situées au rez-de-chaussée des bâtiments.

La municipalité encourage même l'appropriation citoyenne de certains espaces de plantation, notamment les banquettes situées entre le trottoir et la chaussée ainsi que l'intérieur des ronds-points mis en place pour apaiser la circulation. Ce faisant, la responsabilité du choix des végétaux et de leur entretien est partagée avec les comités de résidents, qui disposent de lignes directrices spécifiques de la municipalité à cet effet (City of Vancouver, s.d.).

Le quartier Kitsilano, que traverse Broadway, comprend également plusieurs installations d'agriculture urbaine telles que des jardins communautaires, un jardin de démonstration et une ferme urbaine (Kitsilano Farms) dont la production est réalisée sur plusieurs parcelles individuelles, situées dans les cours arrière de résidences, et vendue dans le quartier selon la formule de l'agriculture soutenue par la communauté. Toutes ces initiatives sont aujourd'hui encadrées par plusieurs politiques en lien avec l'agriculture et l'alimentation (City of Vancouver, 2011 et 2013a).

Figures 2.2.l-m **UNE VÉGÉTATION SUR RUE TRÈS PRÉSENTE**





En plus d'avoir conservé de nombreux parcs, la Ville de Vancouver a favorisé la végétation sur rue et l'aménagement paysager. Les lignes directrices du secteur Central Broadway stipulent notamment que la plantation d'arbres devrait être encouragée, mais que des espèces de taille et de feuillage différents devraient être utilisées afin de délimiter et de renforcer le caractère des différents tronçons de ce corridor urbain. On y indique également que des arbustes devraient être plantés au pied des arbres afin de créer une zone tampon entre le piéton et la circulation automobile (City of Vancouver, 2004a).

Figures 2.2.n-o UNE SÉRIE DE JARDINS COMMUNAUTAIRES BORDÉS D'UNE ALLÉE PIÉTONNIÈRE


Source: Vivre en Ville

On retrouve dans le corridor Broadway un nombre appréciable de jardins communautaires, dont plusieurs sont situés le long d'une friche ferroviaire parallèle à la 6th Avenue, entre Fir Street et Maple Street. La bande jardinée de près de 700 mètres est bordée d'un sentier permettant aux piétons d'apprécier les aménagements paysagers réalisés par les jardiniers. Elle comprend le siège social et le jardin communautaire Maple de l'organisme City Farmer, qui fait la promotion de l'agriculture urbaine depuis 1978. Le jardin présente plusieurs systèmes de compostage domestique et de récupération des eaux de pluie à des fins de jardinage.


Source: Vivre en Ville

Figures 2.2.p-q UN VIADUC PIÉTONNIER VÉGÉTALISÉ QUI FAIT LE PONT ENTRE LA VILLE ET SON LITTORAL


Source : Vivre en Ville

Le Laurel Street Land Bridge est un viaduc piétonnier et paysager qui enjambe la 6th Street. Il a été construit au milieu des années 1970 pour désenclaver les nouveaux ensembles d'habitation érigés sur la rive sud du False Creek en connectant le Charleson Park au nord et le secteur Fairview Slopes au sud (Price, 2012).


Source : Vivre en Ville

Trois exemples de reconstruction du corridor Broadway

Trois projets ont été choisis, en raison de leur exemplarité et des réponses qu'ils apportent aux enjeux entourant la création de collectivités viables en milieu déjà urbanisé, pour illustrer la transformation qui a actuellement cours dans le corridor Broadway : The Rise, Arbutus Walk et Portico. Le processus de mise en œuvre de ces projets d'envergure a été davantage documenté que celui des petits projets réalisés parcelle par parcelle. Il est important de souligner que ces deux façons de faire sont complémentaires et sont tout aussi importantes dans la reconstruction de la ville sur elle-même.

Tableau 2.2.a **RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR THE RISE, ARBUTUS WALK ET PORTICO**

INDICATEURS	THE RISE	ARBUTUS WALK	PORTICO
Année de réalisation	2008	1997	2005
Densité résidentielle brute (log./ha)	92 log./0,93 ha 99 log./ha	952 log./7 ha* 136 log./ha	476 log./4,05 ha 118 log./ha
Ratio de logement abordable**	<1 % (une suite pour artiste)	10 %	aucun
Superficie commerciale	**Total :** 20 000 m²	**Total :** 994 m²	**Total :** 943 m² 6 commerces **Moyenne :** 157 m²
Superficie de bureaux	0 m²	1 000 m²	0 m²
Superficie d'espaces publics et partagés	1 900 m² (toit vert accessible seulement aux résidents)	6 300 m² (9 % de 7 ha) (Arbutus Greenway Park et Rosemary Park)	16 000 m² (Granville Loop Park)
Ratio de stationnement	**Résidentiel :** 1 case/log. **Commercial :** 2,5 cases/100 m²	Au moins 858 cases, essentiellement en souterrain, mais quantité exacte non déterminée	**Résidentiel :** 892 cases/476 log. 1,9 case/log. **Commercial :** 20 cases/943 m² 2,1 cases/100 m²
Walk – Transit – Bike scores	92 – 89 – 88	93 – 79 – 83	97 – 85 – 86

* Dans le *Arbutus Neighborhood Policy Plan*, la Ville de Vancouver donne les orientations pour la requalification d'un site faisant 10 hectares (City of Vancouver, 1998b). Toutefois, le présent tableau ne porte que sur la partie de ce site ayant été redéveloppée par Concert Properties (7 hectares) et formant un ensemble relativement cohérent à l'ouest de Arbutus Street.

** La Ville de Vancouver s'est dotée d'une stratégie sur l'itinérance et l'habitation (*Housing and Homelessness Strategy*) et d'un groupe de travail sur le logement abordable (le Mayor's Taskforce on Housing Affordability) visant notamment à accroître l'offre et la diversité du logement à prix modeste par une série de mesures inscrites dans un plan d'action prioritaire (City of Vancouver, 2012b). Dans la *Metro Vancouver Affordable Housing Strategy*, le logement abordable est défini comme un logement dont le prix ne dépasse pas 30 % du revenu brut d'un ménage, qu'il s'agisse d'un logement au prix du marché ou subventionné (*non-market*) (Metro Vancouver, 2007).

Sources : Green Building Brain, s.d. ; Sustainability by Design, 2007 ; Canada. SCHL, 2004 ; Taylor, 2012 ; Walk Score, 2013.

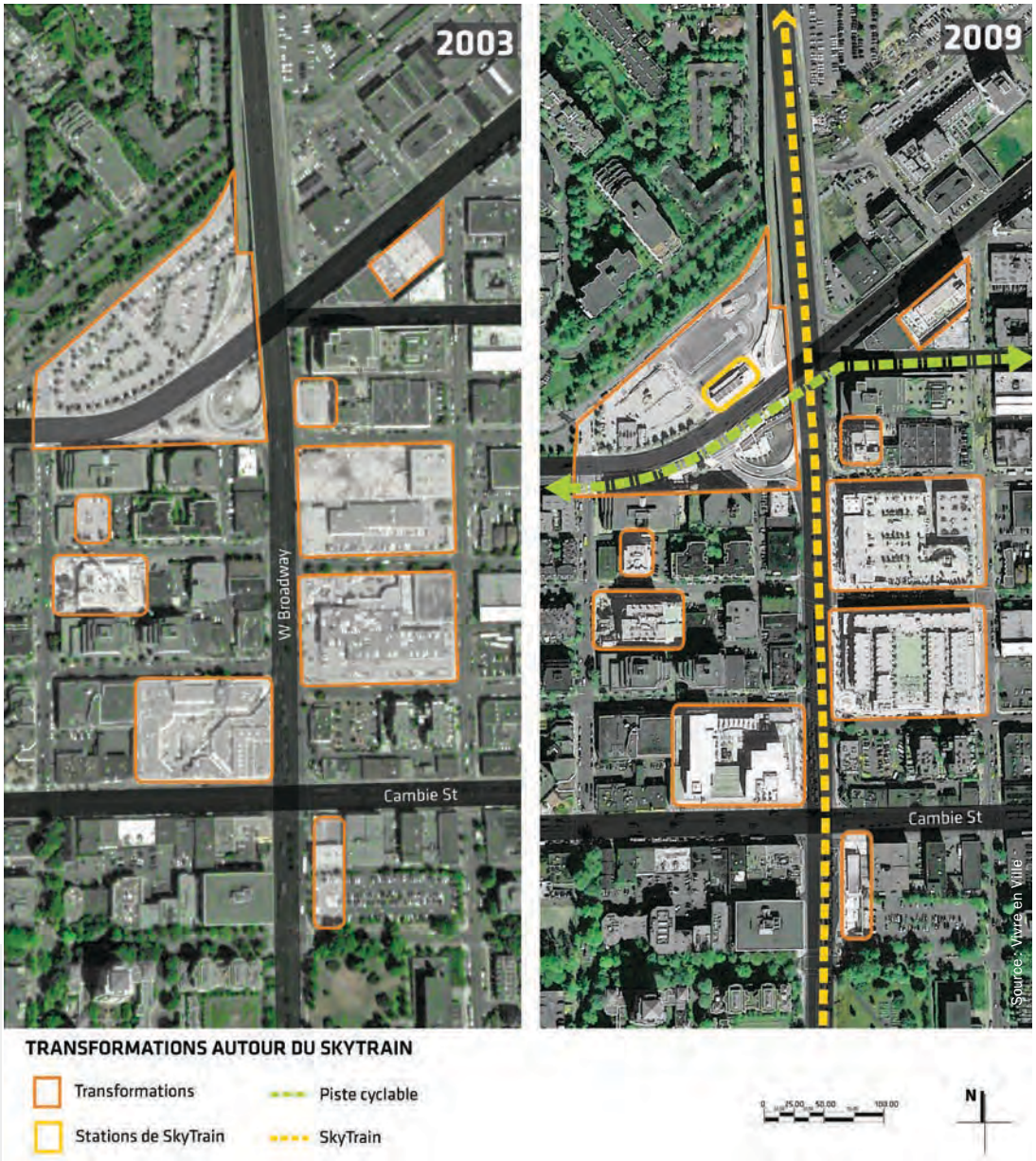
THE RISE

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

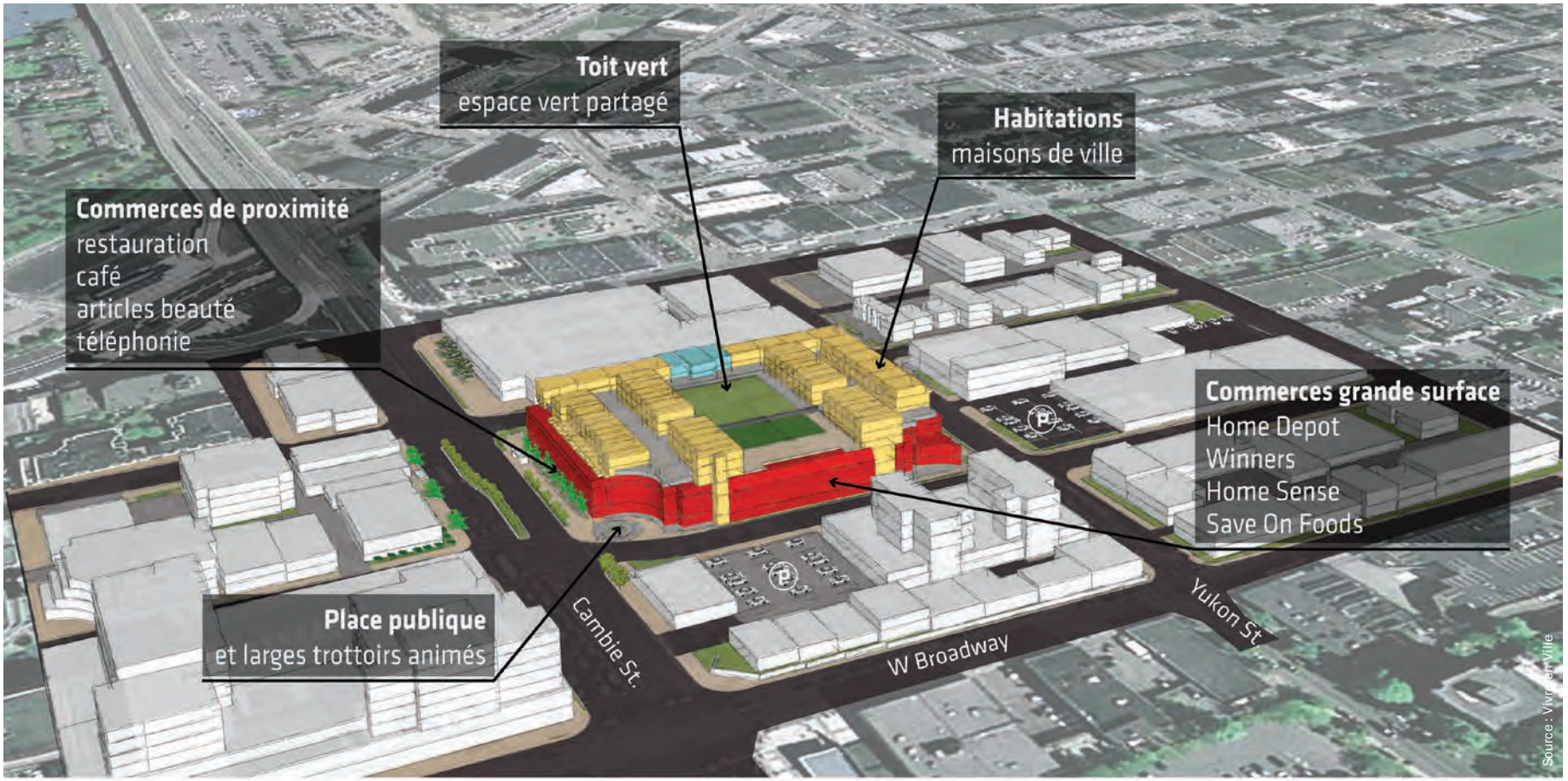
The Rise est un projet immobilier mixte qui prend la forme d'un seul bâtiment occupant un îlot entier, autrefois occupé par un concessionnaire automobile. Les trois premiers étages ont une vocation commerciale, tandis que les étages supérieurs sont réservés à l'habitation. Les 92 logements qui chapeautent le bâtiment entourent un toit vert prenant la forme d'une cour partagée.

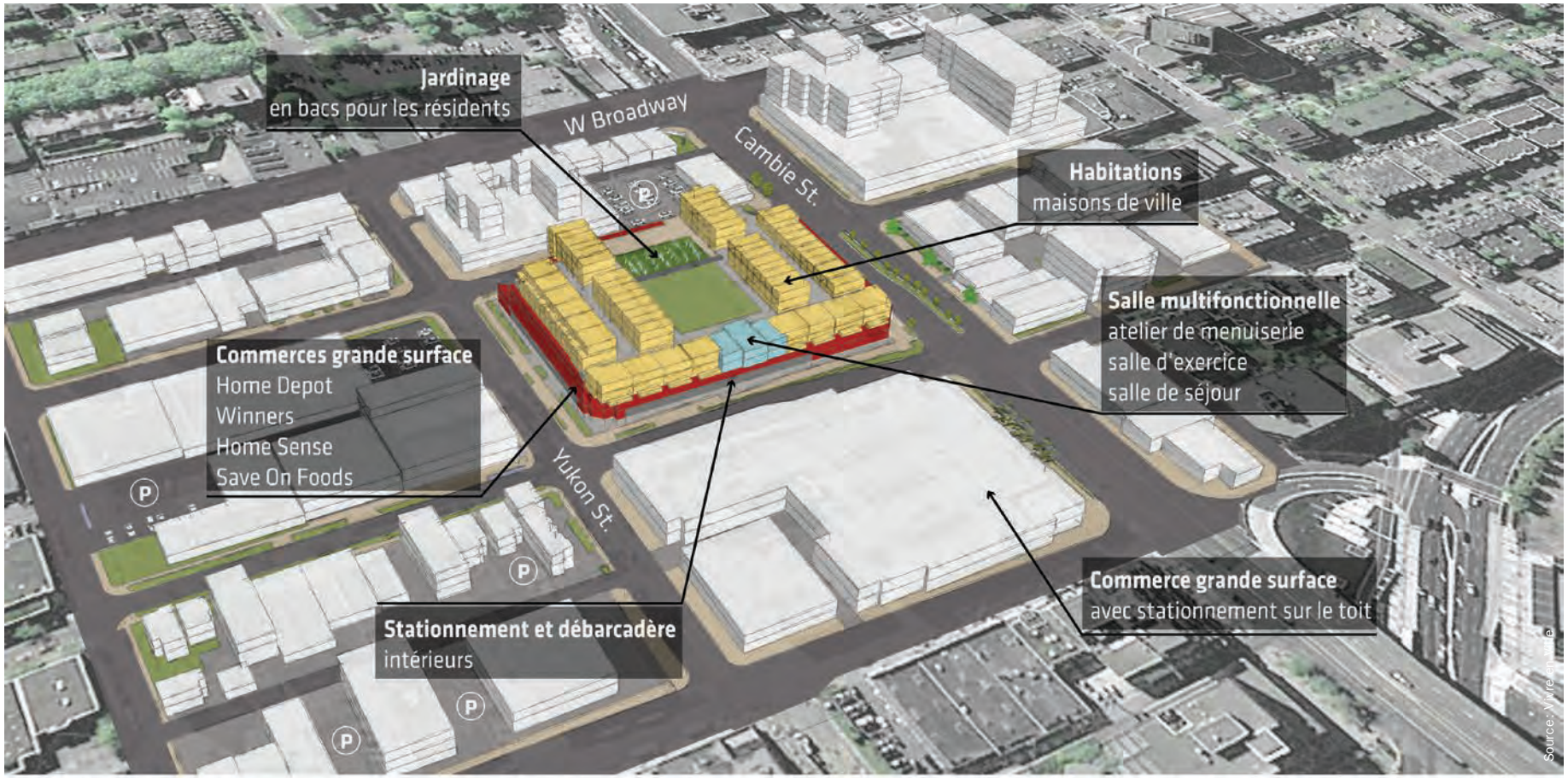
L'arrivée d'une station de SkyTrain a amené, dans cette portion du corridor Broadway, une série de transformations. La reconstruction du secteur sur lui-même s'est accompagnée de la bonification des espaces publics et des infrastructures de déplacements actifs, dont une piste cyclable, comme on peut le voir dans la comparaison des images satellites de 2003 et de 2009.

Figures 2.2.r-s **LE SKYTRAIN, MOTEUR DE LA RECONSTRUCTION DE FAIRVIEW**



Figures 2.2.t-u **LA BANLIEUE COMPACTE AUX PORTES DU CENTRE-VILLE**





The Rise regroupe, en un seul et même lieu, différentes activités. Le bâtiment de six étages est composé d'un basilaire commercial de trois étages superposé de sept volumes résidentiels de deux ou trois étages chacun, entourant une cour intérieure partagée.

Des magasins de grande surface en milieu urbain

Les trois premiers étages de The Rise comptent 18 600 m^2 dédiés aux activités commerciales. On y retrouve des magasins de grande surface – Winners, Home Sense et Home Depot – qui, grâce à la mixité verticale, ont pu être intégrés dans ce milieu résolument urbain, sans être incompatibles avec l'environnement recherché par les piétons, les cyclistes et les usagers des transports collectifs. Un commerce d'alimentation – Save On Foods – vient compléter l'offre commerciale de grande surface.

Sur les façades ouest et sud du bâtiment, les locaux du rez-de-chaussée sont réservés aux petits commerces de proximité et à leurs terrasses, comme un café Starbucks, lesquels participent à la création de rues accueillantes pour les piétons. La marge de recul du bâtiment par rapport à Cambie Street, qui mène vers le centre-ville, est d'ailleurs entièrement occupée par un large trottoir, auquel s'ajoutent une place publique et une terrasse. Les façades nord et est sont, pour leur part, occupées par les entrées du stationnement souterrain et du débarcadère intérieur.

Figure 2.2.v **THE RISE, LE MÉGACENTRE RÉINVENTÉ POUR LA VILLE**



Dans The Rise, les grandes surfaces commerciales ne sont pas exclues : elles sont plutôt intégrées dans les premiers étages du bâtiment auxquels se superpose de l'habitation. En outre, l'habitation ne se limite pas à de simples logements longeant un corridor intérieur : il s'agit de véritables maisons en rangée disposant d'entrées extérieures distinctes, sur allée piétonnière ou sur cour.

Des espaces piétonniers agréables

Les larges trottoirs de Cambie Street sont, au niveau du bâtiment, accueillants et participent à la création d'un environnement favorable aux modes de déplacements actifs et aux transports collectifs. Des bancs, de l'art public, des arrêts de transport en commun, des façades animées et des arbres sont autant d'éléments qui participent à l'encadrement de la rue. En outre, les façades du rez-de-chaussée sont dotées de marquises protégeant le trottoir et les commerces du soleil, et aidant à ramener ce bâtiment imposant à une échelle plus humaine pour le piéton. L'entrée du Home Depot, aménagée sous la forme d'une petite place publique, sert quant à elle de point de repère et de lieu de rassemblement aux échelles de la parcelle et de la rue.

Figures 2.2.w-x **UN BÂTIMENT IMPOSANT, MAIS UNE FAÇADE À ÉCHELLE HUMAINE**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Malgré le caractère monumental de The Rise, sa façade principale est traitée de façon à lui conférer une échelle humaine : larges trottoirs, végétation sur rue, mobilier urbain, marquise et vitrines animées concourent à rendre l'expérience piétonnière agréable.

Un stationnement souterrain et un débarcadère intérieur

Le stationnement souterrain, réparti sur trois étages, compte 700 cases. Le nombre total de cases a été établi selon des ratios d'une case par logement et de 2,5 cases par 100 m^2 d'espace commercial. Les cases de stationnement ne sont pas allouées d'office aux occupants des logements du complexe : elles sont offertes en location aux résidents qui le désirent, encourageant l'utilisation des autres modes de transport. Le débarcadère de livraison pour les commerces a aussi été intégré à l'intérieur du bâtiment, pour sa part en demi-sous-sol, ce qui a demandé de relever de nombreux enjeux techniques.

Figures 2.2.y-z **DES ESPACES EXTÉRIEURS UTILISÉS À BON ESCIENT**





Les cases de stationnement et les débarcadères nécessaires aux grandes surfaces commerciales de The Rise n'occupent pas de vastes espaces extérieurs. Ils sont plutôt localisés à l'intérieur même du bâtiment. Leur accès principal est situé sur Yukon Street qui, en raison du relief, se situe un étage plus bas que Cambie Street.

Un milieu où habiter, travailler et jardiner en toiture

Les deux étages supérieurs du bâtiment sont réservés aux habitations, prenant la forme de maisons de ville qui occupent une superficie totale d'environ 10 000 m^2. Considérées au zonage comme des résidences-ateliers d'artistes (*artist live-work*), ces unités, d'une superficie moyenne de 100 m^2, disposent en majorité d'une chambre et d'une pièce polyvalente (*den*). Les résidents ont accès à un toit vert de 1 900 m^2 qui prend la forme d'une cour gazonnée et qui comprend une section où il est possible de jardiner en bacs. Il s'agit du deuxième plus important toit vert de la ville après celui du Vancouver Convention Centre (Barrick, 2012). Les résidents ont aussi accès à un atelier de menuiserie, une salle d'exercice, une salle de séjour, un garage à vélo et à un service d'autopartage.

Figures 2.2.aa-cc **UN TOIT VERT QUI FAIT OFFICE DE COUR PARTAGÉE**


Source: Vivre en Ville


Source: Vivre en Ville


Source: Vivre en Ville

Le toit vert de l'immeuble, d'une superficie de 1 900 m^2, comprend des espaces de jardinage en bacs accessibles aux résidents. Il est entouré d'allées piétonnières donnant accès aux cours privées des logements.

PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Un processus *ad hoc* pour une mixité inusitée

Si le promoteur de The Rise avait initialement prévu de construire la portion commerciale du bâtiment de façon très innovatrice, il n'avait cependant pas envisagé d'y ajouter une composante résidentielle. C'est la Ville de Vancouver qui a incité Grosvenor à suivre cette voie en lui offrant de façon *ad hoc* un bonus de densité. Le promoteur a même préféré louer, plutôt que vendre les unités d'habitation, car les bénéfices associés à la location étaient supérieurs à long terme (Barrick, 2012). Les espaces commerciaux du projet sont, d'ailleurs, eux aussi locatifs.

Une ingénierie et un statut légal innovateurs

Sur le plan de l'ingénierie du bâtiment, plusieurs innovations ont été nécessaires afin de réaliser un débarcadère intérieur et de superposer des logements aux grandes surfaces commerciales. Ce sont les besoins de ces dernières qui ont guidé, en premier lieu, le design de la structure du bâtiment ; les petits commerces sur rue, les logements et le toit vert se sont vu accorder leur place par la suite.

Le statut légal du bâtiment a aussi constitué une innovation : la parcelle aérienne (*air space parcel*) à vocation résidentielle et la parcelle résiduelle (*remainder*) à vocation commerciale sont deux entités légalement séparées même si elles ne concernent qu'un seul et même bâtiment. Des formules ont donc dû être élaborées afin d'établir un partage des coûts raisonnable entre les deux entités légales (Barrick, 2012).

GLOSSAIRE

SUDIVISISION AÉRIENNE, PARCELLE AÉRIENNE ET PARCELLE RÉSIDUELLE

Une subdivision aérienne (*air space subdivision*) est un titre de propriété selon le *Land Title Act (Part 9)* de la Colombie-Britannique. Elle est généralement créée une fois qu'est complétée la structure du bâtiment concerné. Deux types de parcelles sont créés lors d'une opération de subdivision aérienne :

- **la parcelle aérienne** (*air space parcel*), qui est un découpage tridimensionnel de l'espace au-dessus du niveau du sol ;
- la **parcelle résiduelle** (*remainder*), qui est la portion de la parcelle originale qui n'est pas concernée par une parcelle aérienne.

Chacune des parcelles peut être occupée par des composantes différentes d'un même bâtiment : par exemple, la parcelle résiduelle peut être commerciale, alors que plusieurs parcelles aériennes peuvent être résidentielles. Si les propriétaires d'une même parcelle (aérienne ou résiduelle) peuvent être considérés comme des copropriétaires, ce n'est pas le cas avec les propriétaires des différentes parcelles qui, même si elles concernent un même bâtiment, ne sont alors considérés que comme des voisins. Ainsi, chaque parcelle est régie par ses propres règles, et peut faire l'objet de transactions distinctes : vente, location, hypothèque, legs, etc.

Les propriétaires des différentes parcelles doivent cependant s'accorder réciproquement, dans le cadre d'une entente qui sera approuvée par la municipalité, de multiples servitudes aériennes (*Air Space Multi-Easement Agreement*) relatives, par exemple, aux accès piétonniers et véhiculaires, aux connexions de services, aux systèmes de protection contre les incendies et d'urgence, d'entretien et de réparation, d'égouts, de collecte des déchets, d'approvisionnement en eau et d'alimentation électrique.

Sources : Vivre en Ville, d'après Jones, 2007.

ARBUTUS WALK

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Arbutus Walk est le produit de la requalification, en un ensemble résidentiel, d'un ancien site industriel bénéficiant d'une situation avantageuse au sein du quartier Kitsilano. Cette transformation s'est appuyée sur différents types d'interventions. D'une part, le recyclage et la réinterprétation d'une partie de l'ancienne brasserie Carlings O'Keefe et son intégration à un nouveau bâtiment construit aux fins d'une résidence pour personnes âgées. D'autre part, la construction de nouveaux bâtiments à échelle humaine, d'une hauteur de quatre à huit étages. Réunis, ces bâtiments permettent aux six îlots du projet d'atteindre une densité résidentielle brute d'environ 93 logements par hectare. En 2002, le projet recevait le *Silver Georgie Award* pour le meilleur projet résidentiel, de la part de la Canadian Home Builders' Association of British Columbia.

Des densités plus élevées et un environnement urbain de qualité

Le sud et l'ouest du quartier Kitsilano regroupent principalement des habitations de faible hauteur qui ne sont, chacune, destinées qu'à un ou deux ménages seulement. Arbutus Walk vient densifier le secteur avec des immeubles multilogements. Cette densification se fait en parallèle de la mise en place d'une importante végétation et de vastes espaces publics de qualité, ce qui vient contrebalancer certains impacts de la densification parfois perçus négativement, comme l'absence de cours privées.

Figures 2.2.dd-ff **DES DENSITÉS ÉLEVÉES RESPECTUEUSES DU PATRIMOINE BÂTI ET NATUREL**



Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville


Source : Vivre en Ville

Le bâtiment de l'ancienne brasserie Carlings O'Keefe n'a pas été conservé en totalité. Une partie de celui-ci – son campanile – a plutôt été récupérée et intégrée dans un bâtiment nouveau, plus adapté aux besoins spécifiques d'une résidence pour personnes âgées. Cette tour reste aujourd'hui le point le plus élevé d'Arbutus Walk.

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

Un réseau vert qui sert d'ossature

La création d'Arbutus Walk s'est accompagnée de la fermeture à la circulation véhiculaire des deux voies se croisant au cœur du projet – 11th Avenue et Yew Street –, obligeant du coup les automobilistes à contourner l'ensemble immobilier pour y entrer. Ces voies, revégétalisées à l'aide de pelouses et de plantations, prennent aujourd'hui la forme de promenades urbaines convergeant vers un parc central. Avec le Connaught Park et le Rosemary Brown Park qu'elles prolongent vers l'est, ces promenades forment un réseau vert – le Arbutus Greenway Park – accessible tant aux résidents du projet qu'à ceux de l'ensemble du quartier Kitsilano, favorisant l'acceptabilité sociale du projet, malgré sa forte densité. En contrepartie, une nouvelle voie – appelée Redbud Lane, Salal Drive ou Cranberry Drive selon le lieu – a été ouverte et assure, à l'image d'une ruelle, un accès motorisé aux différents immeubles, et tout particulièrement aux personnes à mobilité réduite de la résidence pour personnes âgées.

Figures 2.2.gg-hh **DES RUES REDONNÉES AUX PIÉTONS**





Le Arbutus Greenway Park a été créé par la fermeture de deux voies – 11th Avenue et Yew Street – pour en faire deux promenades, généreusement végétalisées, et complétées par trois parcs aux tailles et vocations variées. À Arbutus Walk, aucun logement ne se trouve à plus de 100 mètres de ce réseau vert.

Figure 2.2.ii **UN GÉNÉREUX RÉSEAU D'ESPACES VERTS POUR CONTREBALANCER LA DENSIFICATION**



Sur le site d'Arbutus Walk, la 11th Avenue et la Yew Street prennent la forme de voies vertes interdites aux voitures. Les bâtiments, pouvant atteindre huit étages, sont dissimulés derrière de généreuses plantations d'arbres, rendant ainsi plus acceptable leur hauteur.

Figure 2.2.jj **DES ACTIVITÉS COMPATIBLES AVEC LE QUARTIER**



Arbutus Walk ne remet pas en question la vocation du quartier, il la consolide plutôt. Ainsi, la majeure partie du quartier est dédiée à l'habitation, exception faite d'un ancien immeuble à bureaux et d'une école primaire situés sur la 10th Avenue. Seuls les bâtiments bordant Arbutus Street ont un rez-de-chaussée commercial, en continuité des établissements existants.

Un projet à deux pas des commerces et services de proximité

Arbutus Walk est localisé non seulement à proximité du centre-ville de Vancouver, mais aussi à distance de marche du boulevard Broadway, où se trouvent plusieurs commerces et services de proximité, de même qu'un service très fréquent de transport en commun. Une école primaire, un centre communautaire et leurs équipements récréatifs ou sportifs figurent parmi les voisins immédiats du projet.

PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Une planification spécifique sur le long terme

En 1989, la Ville de Vancouver a amorcé un processus visant à modifier le zonage des terrains industriels de l'ancienne brasserie Carlings O'Keefe en vue de leur transformation en quartier résidentiel. En 1992, à la suite d'un long processus de planification publique, le conseil municipal de Vancouver a adopté une planification spécifique pour Arbutus Walk, y prévoyant une densité beaucoup plus élevée que dans le reste du quartier. Bien que la Ville ait encadré le projet avec un zonage défini en amont, elle a laissé une grande marge de manœuvre au promoteur, Concert Properties, dans l'interprétation et l'application de ce cadre normatif.

Figure 2.2.kk **DES AMÉNAGEMENTS QUI CONTRIBUENT AU SENTIMENT DE SÉCURITÉ ET À LA QUALITÉ DU QUARTIER**



Source : Vivre en Ville

Des ronds-points végétalisés délimitent l'entrée sud d'Arbutus Walk, marquant par la même occasion la transition entre ce secteur plus dense et le quartier résidentiel voisin. Ces aménagements font partie des solutions de design qui contribuent à l'acceptabilité sociale du projet.

Une opposition qui se transforme en participation

Malgré les consultations publiques préalables à l'adoption du plan de 1992, les résidents du quartier ont continué de s'opposer au projet, surtout pour des questions de circulation, de hauteur et de densité. Les résidents ont donc été très actifs pour influencer la forme du projet. Ils ont pu s'impliquer grâce à la formation d'un groupe de travail, composé de résidents et de propriétaires d'entreprises, qui s'est réuni tout au long du processus. Selon une étude de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (Canada. SCHL, 2004), les résidents sont aujourd'hui satisfaits du projet.

Un projet bonifié par une charrette de design

Un des moments décisifs dans l'avancement du projet a été la convocation, par la Ville, du promoteur et des résidents à participer à une charrette de design en compagnie d'architectes d'expérience. Les ajustements qui en ont découlé ont fait gagner des appuis au projet, notamment en ce qui a trait à la hauteur des bâtiments, c'est-à-dire ne pas construire de bâtiment plus haut que l'ancienne brasserie. Le programme de modération de la circulation instauré dans le sud du quartier a également apaisé les inquiétudes. Finalement, c'est la construction de la première phase qui a permis de rassurer la plupart des derniers opposants et de gagner l'adhésion des résidents (Canada. SCHL, 2004).

PORTICO

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Portico, situé dans le quadrant nord-ouest du quartier Fairview, plus précisément dans le secteur Burrard Slopes, est un projet mixte de haute densité construit sur une friche industrielle. Le projet, qui atteint une densité de 118 logements par hectare, soit plus du double de celle du quartier Fairview, offre une grande diversité de types de logements et quelques commerces le long de Granville Street, en continuité des établissements commerciaux existants. Le lien piétonnier qui traverse l'ensemble du sud au nord aboutit au Granville Loop Park : un espace public faisant lui-même le pont avec des destinations régionales voisines – Granville Island, False Creek et le centre-ville de Vancouver –, et qui a été financé grâce au redéveloppement du site de Portico.

Une offre en transport diversifiée

Portico est desservi par trois parcours de bus très fréquents (cinq à dix minutes), proposant une grande amplitude de service (soit du matin au soir, tant la semaine que la fin de semaine) et permettant de rejoindre le centre-ville, UBC et différentes stations de SkyTrain. Trois parcours de nuit desservent aussi le projet (TransLink, 2013). Il s'agit donc d'une localisation très stratégique, d'autant plus que le futur transport en commun rapide prévu dans le corridor UBC-Broadway devrait passer non loin de là (Steer Davies Gleave, 2012). Le projet propose 892 cases de stationnement en souterrain, dont 20 cases pour les commerces, de même que 661 espaces de stationnement à vélo (Ontario. MEI, 2009).

Figure 2.2.II **UN MILIEU DE VIE À LA TÊTE DES PONTS DU CENTRE-VILLE**



Portico est situé à la tête sud des ponts conduisant au centre-ville de Vancouver. Il est traversé en son centre par un doigt vert offrant aux piétons un raccourci entre le pont d'Anderson Street, le Granville Loop Park, les arrêts de bus de la 5th Avenue et Hemlock Street.

Un nouveau morceau de ville respectueux du quartier

Les six bâtiments de Portico, contenant 476 logements et six commerces, sont implantés sur rue, en continuité du tissu urbain existant. Cet encadrement de la voie publique découle d'ailleurs des balises de design édictées par la Ville de Vancouver pour le secteur Burrard Slopes (City of Vancouver, 1998a). Les mesures appliquées pour bien intégrer Portico au quartier existant incluent :

- l'implantation des commerces, dont les façades sont sur Granville Street, en continuité des commerces existants ;
- le respect d'une marge de recul avant de 3,5 mètres, exception faite du tronçon de Granville Street à vocation commerciale, permettant l'aménagement paysager des cours avant ;
- la qualité des façades des bâtiments, qui disposent de détails architecturaux variés et contemporains : balcons, fenestration du sol au plafond, porte-à-faux ;
- la hauteur des bâtiments bordant Granville Street (à l'ouest) et Hemlock Street (à l'est) ne peuvent avoir que de quatre à six étages, ce qui permet une transition avec les quartiers voisins. En contrepartie, les bâtiments situés au cœur des îlots de Portico et en bordure du Granville Loop Park sont de plus grande hauteur, avec un maximum de vingt étages.

Figures 2.2.mm-nn **PORTICO, UNE ENTRÉE DE QUARTIER AUX ALLURES CONTEMPORAINES**

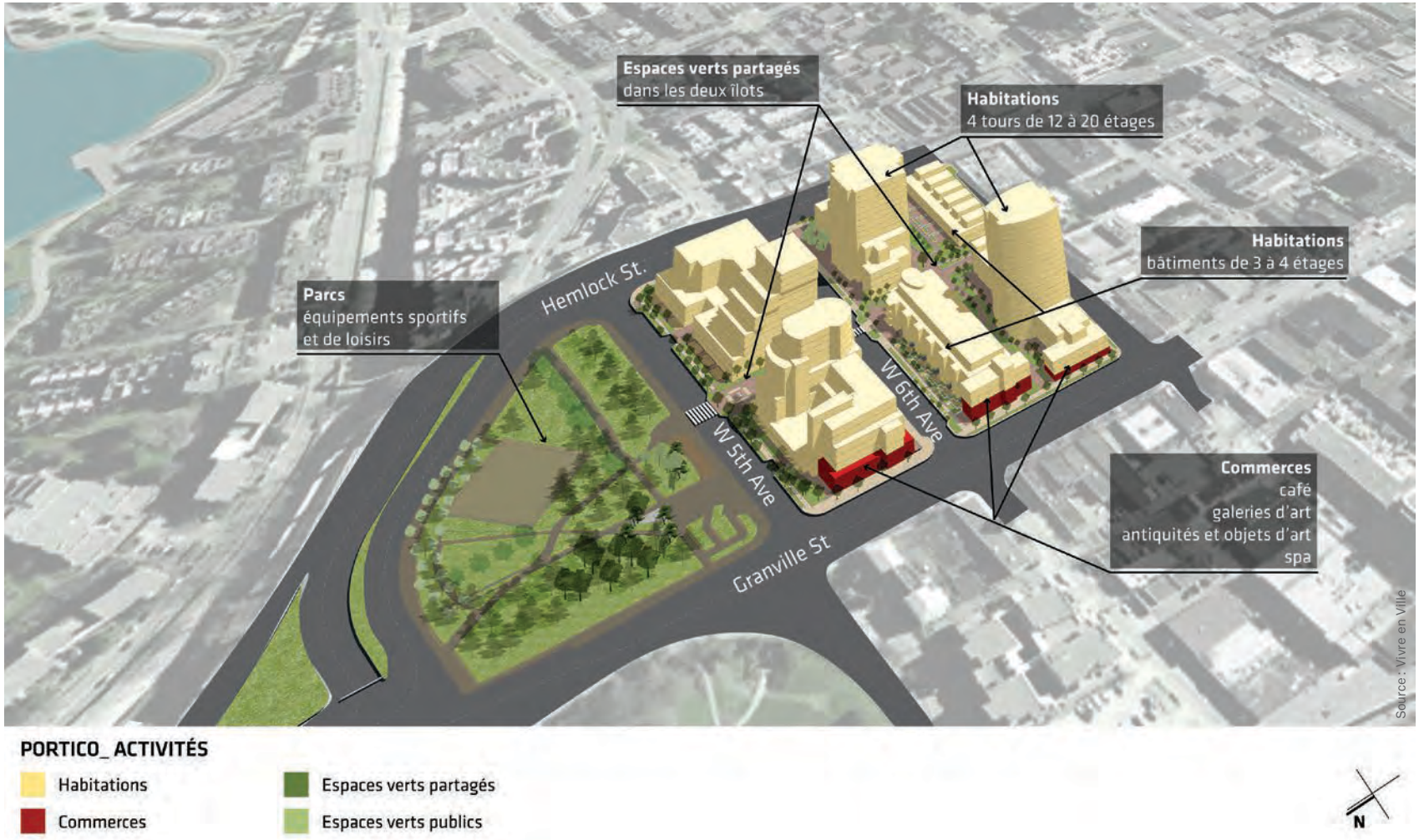


Source : Jean-Daniel Bernier



Source : Jean-Daniel Bernier

Figure 2.2.oo **UN PROJET DE CONSOLIDATION MIXTE QUI CONFIRME LA VOCATION COMMERCIALE DE GRANVILLE STREET**



Portico participe à la consolidation du quartier Burrard Slopes. D'une part, il permet d'accroître significativement la population du secteur, tout en s'intégrant adéquatement au contexte. Une transition douce est assurée entre les hauteurs des bâtiments existants et ceux du projet. D'autre part, il confirme la vocation commerciale de Granville Street grâce à la mixité verticale des activités. Enfin, sa réalisation a permis au quartier de bénéficier d'un nouvel espace public, le Granville Loop Park, auquel Portico est étroitement lié.

Une bretelle d'autoroute remplacée par un parc

L'aménagement du Granville Loop Park a été possible grâce au démantèlement de la bretelle permettant d'accéder au Granville Bridge, qui conduit au centre-ville de Vancouver, à partir de la 4th Avenue. Ces travaux, qui ont conduit à la réouverture de la 5th Avenue entre Hemlock Street et Granville Street, ont également permis l'aménagement d'une nouvelle aire d'attente pour les usagers du transport en commun, et ont facilité l'accès au parc pour les résidents de Portico et du quartier Fairview en général. Ce parc fait également office de rotule pour les déplacements piétonniers du secteur, tout particulièrement pour les résidents de Portico qui souhaitent se rendre à Granville Island via Anderson Street, en passant sous le Granville Bridge.

Traversé par de nombreux parcours piétonniers, le Granville Loop Park est facilement accessible pour tous les résidents du secteur et constitue le plus grand espace vert de Burrard Slopes. Le parc comprend de vastes étendues gazonnées, une place publique donnant sur la 5th Avenue, ainsi que des terrains de tennis et un terrain de jeu.

Figures 2.2.pp-qq **LE GRANVILLE LOOP PARK, ROTULE DU RÉSEAU VERT DE BURRARD SLOPES**



Source: Camille B. Lefrançois


Source: Camille B. Lefrançois

PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Des opportunités officialisées par un changement de zonage

Vancouver a très peu de terrains encore disponibles à l'urbanisation. En modifiant le zonage de secteurs auparavant industriels et commerciaux, elle réussit à créer des opportunités pour l'ajout d'importantes quantités de nouveaux logements. C'est le cas du secteur Burrard Slopes du quartier Fairview où se trouve Portico qui, depuis les années 1980, est passé de zone industrielle et commerciale à zone résidentielle mixte. Le site de Portico n'a cependant pu être requalifié qu'en 1997, à la suite du déménagement de l'usine Pacific Press vers la périphérie.

Un partenariat public-privé pour la création du parc

Pour améliorer la qualité de vie du secteur Burrard Slopes, où la circulation véhiculaire est très dense, le conseil municipal a approuvé des modifications importantes au réseau de rues et d'espaces publics. Complété en 2000, l'aménagement du Granville Loop Park, rendu possible par le démantèlement d'une des bretelles du Granville Bridge, a été financé à partir de la taxe sur le développement (*Development Cost Levies*) : une taxe payée par le promoteur, calculée à partir de la superficie de plancher construite, et réinvestie à l'intérieur du quartier où elle a été prélevée pour l'aménagement de parcs, d'équipements destinés aux enfants de même que de logements sociaux et à but non lucratif (City of Vancouver, 2013b). Ce financement a été bonifié par le promoteur de Portico, BOSA Development Company, qui a aussi mis en place la connexion piétonnière qui traverse Portico entre la 7th Avenue et le Granville Loop Park, et qui est accessible au public (Ontario. MEI, 2009).

Corridor Broadway de Fairview-Kitsilano

BILAN DE L'EXPÉRIENCE

Réussites

CADRE DE VIE ET URBANISATION

- La densification s'accompagne de la création de réseaux verts : nouveaux espaces publics réservés aux piétons et aux cyclistes, jardins communautaires, végétation sur rue, etc.
- Consolidation de la vocation résidentielle du corridor urbain.
- Préservation de la riche végétation déjà présente.
- Création d'opportunités de construction de logements dans un secteur très en demande, compte tenu de sa haute qualité de vie : proximité des commerces et des principaux pôles d'emplois, accès à la nature, etc.
- Efforts réussis d'intégration des nouveaux projets, généralement plus denses, au tissu urbain existant (Tatlow Courts).
- Réhabilitation d'éléments patrimoniaux au sein des nouveaux ensembles (The O'Keefe at Arbutus Walk).
- Accès à des aliments frais produits à proximité.
- Commerces de grandes surfaces accessibles autrement qu'en automobile (The Rise).

MOBILITÉ

- Design urbain des projets renforçant le potentiel piétonnier déjà élevé du secteur : végétation sur rue, trottoirs larges, stationnement principalement en souterrain, sentiers, façades commerciales sur rue (p. ex. Broadway, Granville Street, Arbutus Street).
- Retrait d'espace à l'automobile pour en redonner aux modes de déplacement actifs (p. ex. Granville Loop Park, Portico et Arbutus Walk).
- Fréquence de passage des bus très élevée sur Broadway, notamment vers UBC et le centre-ville.
- Nuisances potentielles associées au passage d'un grand nombre de bus atténuées pour les riverains par le système de trolleybus (électrique), diminuant le bruit et la pollution locale.
- Liaison en transport en commun facilitée entre le corridor Broadway et le SkyTrain, c'est-à-dire le réseau structurant de transport en commun.
- Plusieurs *bike boulevards* se trouvent dans le corridor Broadway et permettent de rejoindre efficacement les principales destinations et le reste du réseau cyclable régional.
- Location de logements sans obligation de payer pour un stationnement si non nécessaire (The Rise).

MISE EN ŒUVRE

- Volonté politique très forte à la Ville de Vancouver d'encourager et d'encadrer la densification avec l'objectif de devenir la ville la plus verte d'ici 2020.
- Changements préalables au zonage permettant différentes intensités de requalification tout au long du corridor urbain, tenant compte des particularités du milieu.
- Participation du public dans la planification des projets, notamment grâce à des charrettes de design, et dans leur mise en œuvre, notamment en ce qui a trait au verdissement et à l'agriculture urbaine.
- Appropriation citoyenne de certains espaces de plantation encouragée par la municipalité (banquettes situées entre le trottoir et la chaussée, intérieur des ronds-points mis en place pour apaiser la circulation, etc.).
- Publication par la Ville de Vancouver de plusieurs documents faisant état de lignes directrices de design à l'intention des promoteurs et des résidents.
- Innovations immobilières par les promoteurs (The Rise).
- Mise en place de leviers pour financer l'ajout d'espaces verts en lien avec les projets de densification.

BILAN DE L'EXPÉRIENCE

Limites

CADRE DE VIE ET URBANISATION

- Malgré les efforts déployés par la Ville de Vancouver et le Great Vancouver Regional District, l'accessibilité et l'abordabilité du logement demeurent des enjeux importants.
- Impression de *gated community* dans certains projets (The Rise).

MOBILITÉ

- Le transport en commun de grande capacité arrivera après l'arrivée de plusieurs résidents et de nouveaux emplois.

MISE EN ŒUVRE

- La densification sur ruelle ne s'applique pas aux quartiers ne disposant pas de telles voies : la création d'outils adaptés à d'autres types de tissus urbains est nécessaire.

BIBLIOGRAPHIE | VANCOUVER

BARRICK, G. (2012). Entretien avec Vivre en Ville réalisé le 18 juin 2012 à Vancouver.

CANADA. SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUE ET DE LOGEMENT [SCHL] (2004). « Études de cas sur la densification résidentielle, rapport de recherche, Série sur la maison et les collectivités saines », *SCHL*. [**http://www.cmhc-schl.gc.ca/odpub/pdf/63521.pdf?lang=fr]** (consulté le 11 juillet 2012).

CITY OF VANCOUVER (1998a). *Burrard Slopes C3-A Guidelines*, City of Vancouver. City of Vancouver, [PDF]. 33 p.

CITY OF VANCOUVER (1998b). *Arbutus Neighborhood Policy Plan*, City of Vancouver, [PDF]. 28 p.

CITY OF VANCOUVER (2002). *North Burrard C3-A Guidelines*, City of Vancouver, [PDF] 18 p.

CITY OF VANCOUVER (2004a). *Central Broadway C-3A Urban Design Guidelines*, City of Vancouver, [PDF]. 57 p.

CITY OF VANCOUVER (2004b). *Broadway-Arbutus C-3A and 2000 Block West 10th Avenue Guidelines*, City of Vancouver, [PDF]. 20 p.

CITY OF VANCOUVER (2011). *Greenest City 2020 Action Plan*, City of Vancouver, [PDF]. 77 p.

CITY OF VANCOUVER (2012a). *Transportation 2040*, City of Vancouver, [PDF]. 84 p.

CITY OF VANCOUVER (2012b). *Final Report from the Mayor's Task Force on Housing Affordability*, City of Vancouver, [PDF]. 38 p.

CITY OF VANCOUVER (2013a). *What Feeds us : Vancouver Food Strategy*, City of Vancouver, [PDF]. 145 p.

CITY OF VANCOUVER (2013b). « Development Cost Levies », *City of Vancouver*. [**https:// vancouver.ca/home-property- development/ development-cost-levies.aspx**] (consulté le 6 août 2013).

CITY OF VANCOUVER (s.d.). *Boulevard Gardening Guidelines*, City of Vancouver, [PDF]. 4 p.

CORIOLIS CONSULTING CORP. (2007). *Increasing Housing Density in Single Detached Neighborhoods*. [PDF].

DAVIS, Chuck (2011). *The History of Metropolitan Vancouver*. [**http://www.vancouverhistory.ca/ index.htm**] (consulté le 16 avril 2013).

GREEN BUILDING BRAIN (s.d.). « Arbutus Walk », *Green Building Brain*. [**http://greenbuildingbrain. org/items/arbutus_walk**] (consulté le 6 août 2013).

JONES, Sarah (2007). « Mixed-Use Developments : Air Space vs Strata », *BCRElinks*. [**http://www. bcrelinks.com/articles/swj1.htm**] (consulté le 7 août 2013).

KLUCKNER, Michael (2008). « Kitsilano and Arbutus Ridge », *Discouver Vancouver*. [**http:// www.discovervancouver.com/GVB/kitslano-arbutus-ridge.asp/**] (consulté le 7 août 2013).

KPMG (2013). *The UBC-Broadway Corridor : Unlocking the Economic Potential*, City of Vancouver, [PDF]. 66 p.

METRO VANCOUVER (2007). *Metro Vancouver Affordable Housing Strategy*, Metro Vancouver, [PDF]. 15 p.

METRO VANCOUVER (2011). *Metro Vancouver 2040. Shaping Our Future, réglement adopté le 29 juillet 2011 par le Greater Vancouver Regional District Board*, Metro Vancouver, [PDF]. 73 p.

ONTARIO. MINISTRY OF ENERGY AND INFRASTRUCTURE [MEI] (2009). *Urban Form Case Studies, Portico – Vancouver, Colombie-Britannique*. [PDF]. 4 p.

PRICE, Gordon (2012). « Price Points – The Land Bridge », *Spacing Vancouver.* [**http://spacing.ca/ vancouver/2012/01/09/price-points-the-land-bridge/**] (consulté le 19 avril 2013).

STEER DAVIES GLEAVE (2012). « UBC Line Rapid Transit Study, Phase 2, Evaluation Report, Final Report, Executive Summary », *Translink*. [**http:// www.translink.ca/~/media/documents/plans_ and_projects/rapid_transit_projects/ubc/ alternatives_evaluation/ubc_line_ rapid_transit_ study_phase_2_alternatives_evaluation_ executive_summary.ashx**] (consulté le 7 août 2013).

SUSTAINABILITY BY DESIGN (2007). *« Arbutus Walk Vancouver », SxD Case Study*, Sustainable by Design, [PDF]. 5 p.

TAYLOR, Ryan. (2012). « Arbutus Walk », *Ryan Taylor*. [**http://www.mykitshome.com/arbutus-walk**] (consulté le 8 août 2013).

TRANSLINK (2013). « Bus Schedule », *Translink*. [**http://tripplanning.translink.ca/ hiwire?.a=iScheduleLookup**] (consulté le 7 août 2013).

WALK SCORE (2013). *Cities and Neighborhoods*, Walk Score. [**www.walkscore.com**] (consulté le 17 avril 2013).

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

ÉTUDE DE CAS N° 3

CORRIDOR ROCKVILLE PIKE DE BETHESDA-ROCKVILLE

Montgomery County, Maryland, États-Unis



Source : Vivre en Ville

LE CORRIDOR ROCKVILLE PIKE... EN QUELQUES MOTS

Le boulevard Rockville Pike se trouve dans l'axe qui supporte le plus grand nombre de déplacements à l'intérieur du Montgomery County. Parallèle à une autoroute et à une ligne de métro, il relie le cœur de Washington D.C. aux banlieues du nord-ouest de la région métropolitaine. Les quartiers de ce corridor urbain ont connu une importante densification, principalement dans leurs portions commerciales, devenant autant de destinations régionales pour l'emploi et le magasinage (Montgomery County. Planning Departement, 2008). La création d'environnements favorables à la marche est une préoccupation importante de la transformation de Rockville Pike. Cette requalification imposante, toujours en cours, résulte d'efforts entrepris dès les années 1960 et déployés au gré des opportunités, pour optimiser à la fois l'utilisation du sol et du réseau structurant de transport en commun. Du Central Business District (CBD) de Bethesda au début des années 1990 au secteur White Flint de North Bethesda plus récemment, les différents projets comme **Bethesda Row** et **North Bethesda Market**, bien que distincts, s'inscrivent dans une logique très cohérente qui vise l'émergence de centralités locales et régionales complémentaires, soit des cœurs de quartiers à fort potentiel piétonnier arrimés à un important corridor de déplacements métropolitains.

Bethesda Row p.112 ▪ **North Bethesda Market p.119**

CONTEXTE

Une vision métropolitaine

Le Metropolitan Washington Council of Governements (MWCOG), qui réunit les décideurs de l'ensemble de la région métropolitaine, a adopté en 2010 la vision *Region Foward* pour répondre aux enjeux que la région connaîtra d'ici 2050 (MWCOG, 2010). Parmi les défis identifiés, on retrouve notamment :

- l'accueil de deux millions de personnes supplémentaires ;
- l'entretien des infrastructures vieillissantes ;
- la répartition équitable des bénéfices de la prospérité de la région.

Cette vision régionale comprend des objectifs en matière d'accessibilité, de durabilité, de prospérité et de vivabilité s'inspirant des travaux d'autres régions (Denver, Chicago, San Diego) et de plans régionaux antérieurs touchant les transports, l'utilisation du sol et les changements climatiques (MWCOG, 1998 et 2007 ; MWCOG. CCSC, 2008).

Une des mesures centrales mises de l'avant par les autorités de Washington D.C. et de ses banlieues de la Virginie et du Maryland a été de définir des centres d'activités régionaux (*regional activity centers and clusters*). Cette planification, utilisée à la fois par le MWCOG et les gouvernements locaux, constitue la base d'analyse pour diriger la croissance (MWCOG, 2013). En concentrant les investissements en infrastructures, les nouveaux logements et les nouveaux emplois dans ces centres d'activités, la région espère favoriser un développement plus compact, avec tous les avantages qui lui sont associés.

Le *General Plan* pour les banlieues dans le Maryland

Deux *counties* de l'État du Maryland se trouvent dans la région métropolitaine de Washington D.C., soit le Montgomery County et le Prince George's County. Ces derniers font figure de pionniers aux côtés de leurs voisins, puisqu'ils ont fait, depuis le *General Plan* de 1964 appelé *On Wedges and Corridors*, le pari de la compacité et de la bonne localisation des activités. Plus précisément, ce plan visait à ce que l'essentiel de la croissance urbaine se concentre au sein de corridors urbains, et ce, afin de préserver le reste du territoire, principalement constitué d'espaces ouverts et de terres agricoles : des espaces appelés *wedges*.

Les planifications sectorielles du County

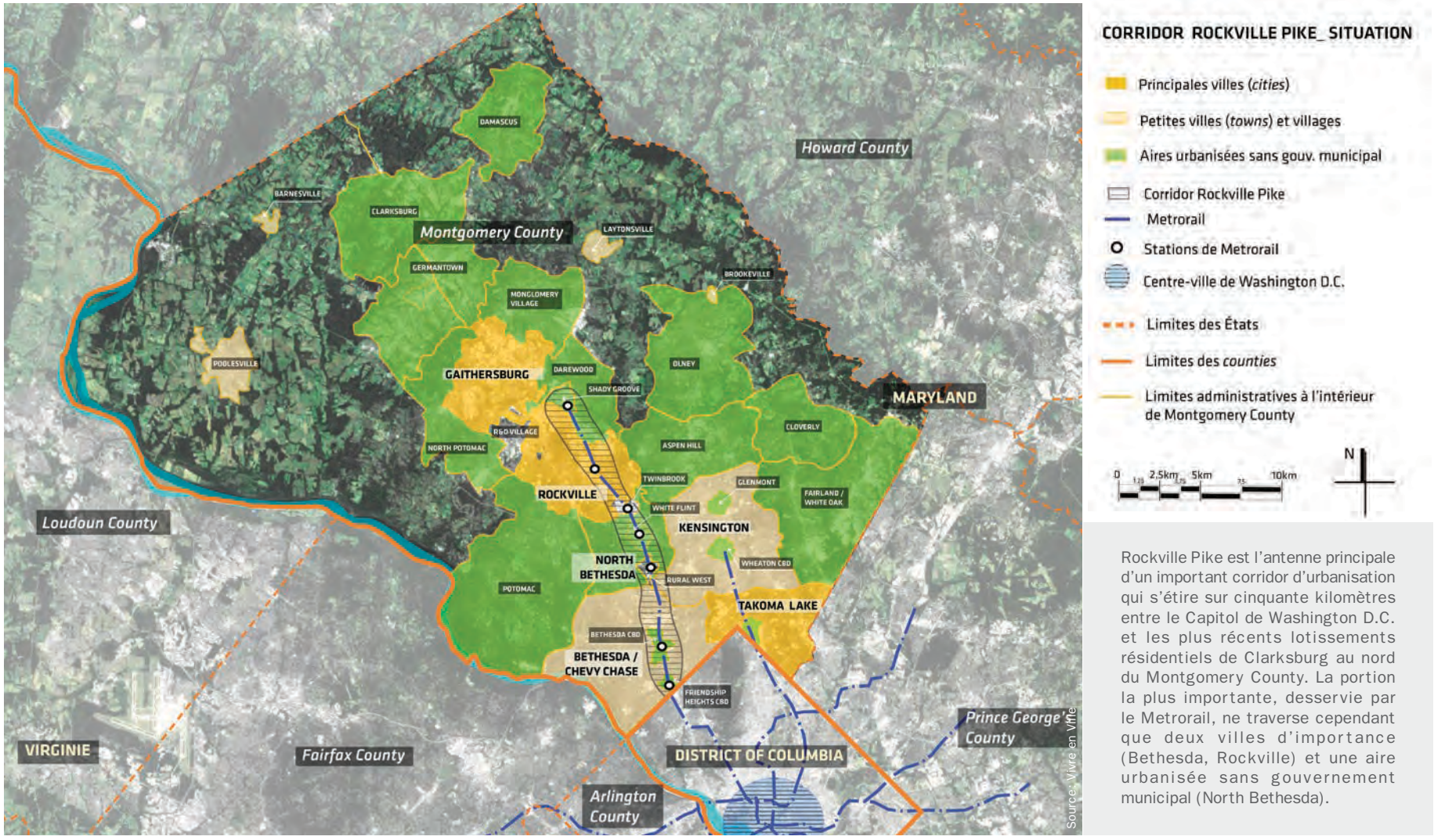
Bien que le *General Plan* n'ait pas permis, dans sa première version, d'éviter l'étalement urbain, un *Functional Master Plan* a été adopté par le Montgomery County en 1980 afin de proposer un véritable programme de protection des terres agricoles (Benfield, s.d. ; Montgomery County. Planning Department, 1980).

Pour sa part, la planification des infrastructures s'est effectuée dans un document appelé *Growing Smarter*, qui montre que le Montgomery County a pris le parti du développement urbain durable pour guider la croissance économique et démographique des prochaines années. En plus de tenir compte de la capacité des écoles et du réseau de transport existants dans la gestion de la croissance, le Montgomery County cherche désormais à minimiser les ressources consommées, à atteindre un meilleur rapport coût-efficacité et à promouvoir les interactions sociales ainsi que l'activité physique (Montgomery County. Planning Department, 2012).

Un programme pour le logement abordable

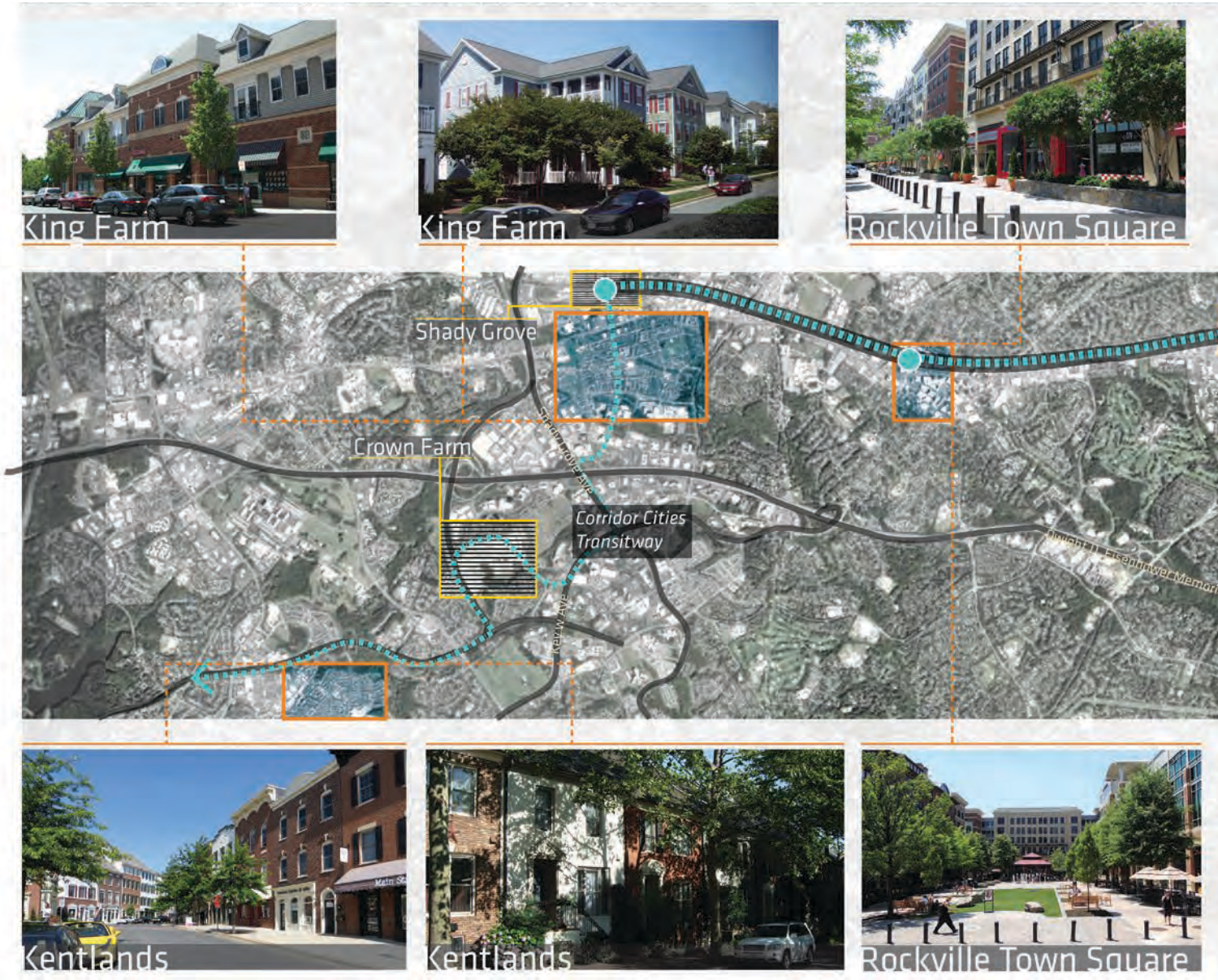
En matière de logement abordable, la *Moderately Priced Housing Law* du Montgomery County impose entre 12,5 % et 15 % de logements à prix modéré dans les nouveaux immeubles de vingt logements ou plus. Selon les critères du *Moderately Priced Dwelling Units (MDPU) Program*, 40 % de ces unités doivent être offertes à des agences d'habitation qui les rendent disponibles aux familles à faible revenu (Montgomery County, 2013). Afin de compenser les coûts de production des logements abordables et d'éviter que les promoteurs perdent des opportunités de vendre des logements au prix du marché, le Montgomery County offre aux promoteurs un bonus de densité pouvant aller jusqu'à 22 % par rapport à la densité prescrite au zonage. De tels bonus peuvent également être négociés pour l'ajout d'équipements communautaires tels que des garages à vélos ou une participation à l'entretien des rues (Hoffman, 2012).

Figure 2.3.a **ROCKVILLE PIKE, COLONNE VERTÉBRALE DES MILIEUX URBANISÉS DU MONTGOMERY COUNTY**

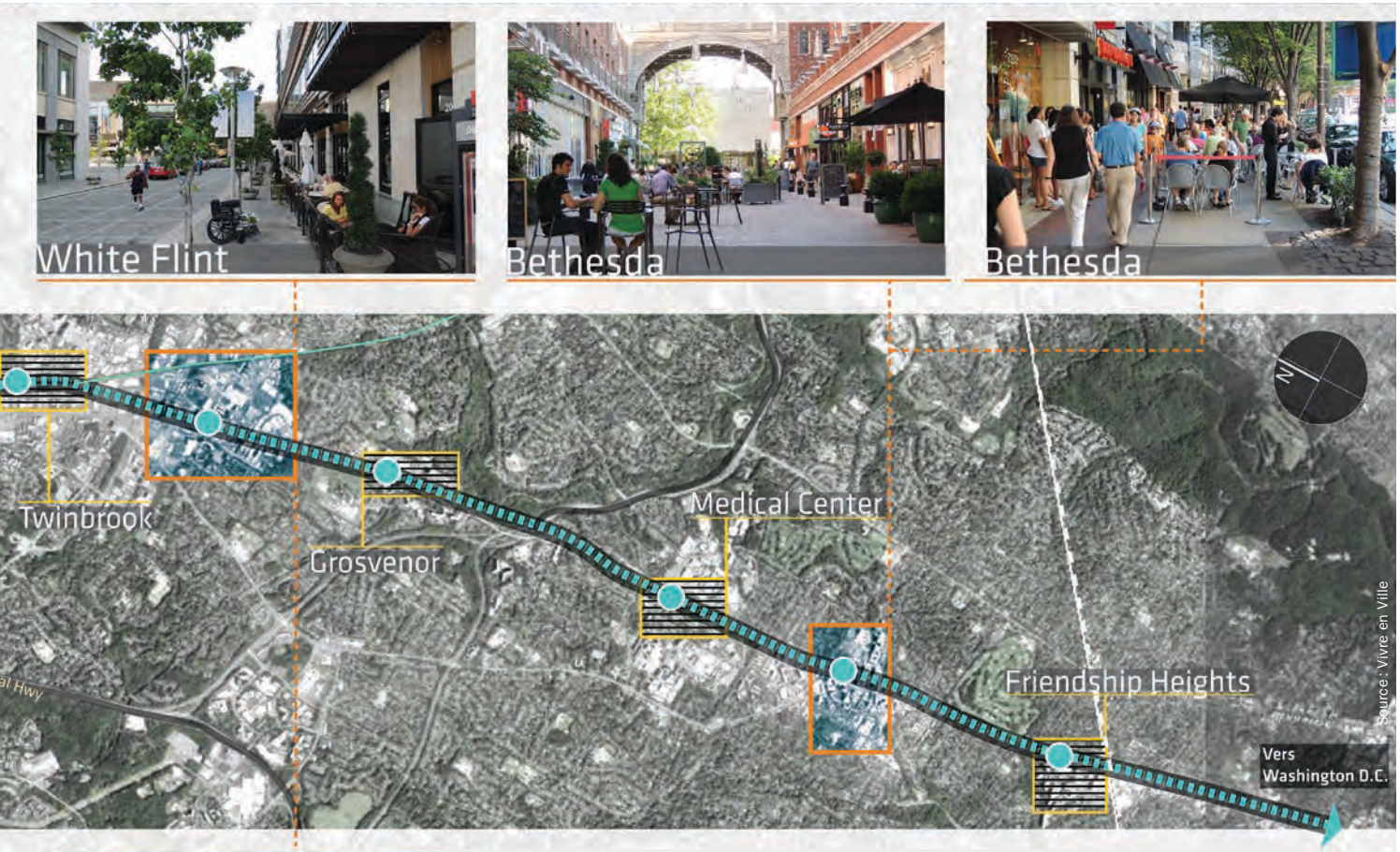


Rockville Pike est l'antenne principale d'un important corridor d'urbanisation qui s'étire sur cinquante kilomètres entre le Capitol de Washington D.C. et les plus récents lotissements résidentiels de Clarksburg au nord du Montgomery County. La portion la plus importante, desservie par le Metrorail, ne traverse cependant que deux villes d'importance (Bethesda, Rockville) et une aire urbanisée sans gouvernement municipal (North Bethesda).

Figure 2.3.b **ROCKVILLE PIKE, UN CORRIDOR URBAIN DE QUARTIERS EN TRANSFORMATION**



Corridor Rockville Pike de Bethesda-Rockville
Montgomery County, Maryland, États-Unis





Le corridor Rockville Pike, dont la colonne vertébrale est une route régionale de type *strip* commerciale, rassemble une série de quartiers suburbains typiques. Leurs cœurs, prenant la forme de concentrations d'activités commerciales et de bureaux et généralement situés à proximité des stations de Metrorail, connaissent aujourd'hui une transformation importante : densification, diversification des activités (ajouts de commerces de proximité, d'équipements institutionnels, culturels ou récréatifs, et surtout, de logements), déploiement des espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes, etc.

APPROCHE URBANISTIQUE

Rockville Pike, un corridor de premier choix

Dès le 19e siècle, l'axe du Rockville Pike fut le premier vecteur de déplacements individuels, mais aussi collectifs, du Montgomery County grâce à l'arrivée du tramway de Washington D.C. jusqu'à Bethesda en 1890 et Rockville en 1900. Les lignes de tramway ont cependant été démantelées entre les années 1930 et 1960 pour laisser une place accrue à l'automobile, comme en ont témoigné l'ouverture du boulevard Rockville Pike (Maryland Route 355) dans les années 1920, puis celle de l'autoroute Interstate 270 dans les années 1950 (Maryland Roads, 2013). Le retour du transport en commun sur rails dans cette portion du territoire s'est fait en 1984, alors que des stations de Metrorail ont été ouvertes entre les Central Business Districts (CBD) de Friendship Heights et Bethesda au sud, jusqu'à la communauté de Shady Grove au nord, en passant par la ville de Rockville.

Le plus récent exercice de planification du corridor Rockville Pike a été lancé en 2008 par le Montgomery County Planning Departement. Appelé *Guiding the Future of The MD355/I-270 Corridor*, ce plan mise, comme les plans antérieurs élaborés depuis les années 1960, sur la concentration des activités et des habitations dans ce corridor urbain, de même que sur la création d'environnements favorables à la marche et d'espaces publics de qualité.

Plus précisément, le plan vise à améliorer les éléments suivants :

- le dynamisme de l'économie ;
- la qualité de vie des communautés du corridor ;
- la possibilité d'avoir accès aux activités du corridor par différents modes de transport ;
- la santé des résidents et des travailleurs ;
- le design des différentes portions du corridor afin de mettre en valeur leurs caractéristiques propres.

Un système rapide par bus à l'étude pour Rockille Pike

Rockville Pike fait partie du réseau de corridors urbains visés par le Montgomery County pour la mise en place d'un système rapide par bus (SRB) (Montgomery County. Planning Department, 2013a). En effet, une nouvelle planification sectorielle, le *Countywide Transit Corridors Functional Master Plan*, est actuellement en ébauche. L'une des mesures de ce *Functionnal Master Plan* est de réserver des voies aux bus sur le corridor de la route MD 355 formé de Rockville Pike au Maryland, et de Wisconsin Avenue dans le District of Columbia.

Des plans multiples qui visent une même cible

C'est la reconstruction de la ville sur elle-même – principalement sur les nombreuses aires de stationnement, de même que par la construction en hauteur de bâtiments à des endroits stratégiques – qui est le principal outil de consolidation et de requalification urbaines de cette portion du Montgomery County. Pour y parvenir, une multitude de *Master Plans* et de *Sector Plans* sont venus établir les lignes directrices à suivre afin de s'assurer que les différentes centralités existantes, ou celles en devenir, le long du corridor soient densifiées de façon à respecter les objectifs et les caractéristiques propres à chaque milieu (Montgomery County. Planning Departement, 2013b). Cette planification détaillée est essentielle, puisque ce corridor urbain demeure un très grand territoire et recoupe des réalités très différentes. Le rythme du redéveloppement est aussi très diversifié, certains secteurs vivant leur deuxième ou troisième phase de transformation, tandis que d'autres amorcent à peine la réflexion.

Les objectifs et les moyens mis de l'avant dans les *Master Plans* et les *Sector Plans* sont généralement les mêmes :

- continuer de concentrer la croissance autour des stations du Metrorail, notamment afin de maximiser l'utilisation des infrastructures de transport existantes ;
- utiliser différents moyens pour améliorer le dynamisme de la centralité du secteur tels que ;
  - mettre en place un zonage mixte sur les grandes parcelles encore disponibles ;
  - offrir plus d'espaces publics pour améliorer la cohésion sociale ;
  - désigner des localisations préférentielles pour les commerces en fonction de leur rayonnement, en concentrant les principales activités dans le territoire concerné par le *Sector Plan* ;
  - améliorer les conditions de déplacement pour les piétons et les cyclistes, de même que l'accès au réseau structurant de transport en commun ;
- préserver tels qu'ils sont les quartiers environnants, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas inclus dans les projets des *Sector Plans* ;
- appuyer des politiques afin de décourager la circulation de transit et le stationnement de non-résidents dans les quartiers environnants.

Des interventions propres à chaque secteur

En plus des banlieues de Bethesda et North Bethesda, qui seront détaillées plus loin, plusieurs autres quartiers du Montgomery County sont en reconstruction dans le corridor de Rockville Pike. Bien que chaque projet vise les mêmes objectifs, ils se distinguent dans les moyens choisis pour les atteindre.

Friendship Heights

En continuité du tissu urbain de Washington D.C., Friendship Heights est une centralité à rayonnement régional, qualifiée de *central business district* (CBD) dans le *Sector Plan* qui le concerne. Densifié à partir des années 1970, le quartier a connu une nouvelle transformation au début des années 2000 visant à améliorer la qualité et l'animation de ses espaces publics. L'augmentation de la densité des activités commerciales et de bureaux sur trois terrains privés a également été rendue possible, conditionnellement au respect de trois critères : l'ajout de logements sur les terrains concernés, l'ajout de commerces sur rue, et un traitement de l'espace public respectueux de la vision du Montgomery County. La convivialité du boulevard principal devait aussi être bonifiée grâce à ces interventions (Montgomery County. Planning Departement, 1998).

Grosvenor

La collectivité de Grosvenor se démarque par la présence d'espaces verts non loin du cœur du quartier. Les objectifs du *Sector Plan* (MNCPPC, 1992) incluent la préservation de ces espaces tout en visant à :

- mettre en place un quartier résidentiel à proximité de la station, compatible avec les communautés voisines ;
- offrir des commerces de proximité en complément de la station multimodale pour servir les résidents et les navetteurs ;
- offrir un lieu pour des équipements culturels.

Twinbrook

La vision de redéveloppement de Twinbrook vise à créer un pôle de haute technologie s'appuyant sur les agences gouvernementales tout en conservant son secteur d'industries légères à titre d'incubateur d'activités économiques. La reconstruction de ce centre d'emplois suburbain comprend la création d'un quartier mixte et dense sur l'énorme stationnement incitatif de la station de Metrorail. Un accent sera mis sur la qualité du design urbain afin de créer un environnement urbain de qualité attractif pour de nouveaux résidents et employeurs (Montgomery County. Planning Departement, 2009).

Shady Grove et le *Corridor Cities Transitway*

La reconstruction du quartier Shady Grove est encore à l'état de projet. Le *Sector Plan* (Montgomery County. Planning Departement, 2006) prévoit le remplacement de différents équipements municipaux (garages, écoles, bureaux du County, etc.) par un quartier dense et mixte. La portion ouest du site visé devrait être d'ici 2027, et proposera, à terme, plus de 1 000 unités de logement dans des immeubles multilogements, environ 400 maisons de ville, 3 700 m^2 de superficies commerciales et 12 200 m^2 d'espaces à bureaux. Il est aussi planifié que Shady Grove devienne la tête du *Corridor Cities Transitway*, un projet de système rapide par bus (SRB) permettant de rejoindre une série de nouveaux quartiers plus au nord réalisés selon les principes du *pedestrian-oriented development* (POD) et du *transit-oriented development* (TOD), mais non desservis par le Metrorail : King Farm, Crown Farm, Lakelands et Kentlands (Maryland. MTA, 2012 ; Vivre en Ville, 2014).

Rockville

La Ville de Rockville a jugé nécessaire de requalifier son centre-ville, qui couvre 186 hectares, afin de renverser le déclin de la vente au détail, de répondre à la pénurie d'immeubles multilogements et de mettre en place un environnement attrayant dans le centre de la ville, vu le manque de lieux de rassemblement sur son territoire (City of Rockville, 2001). Rockville Town Square, un îlot de cinq hectares à proximité de la station de Metrorail, est le premier morceau de ce projet. Une ancienne station-service et de vieilles maisons de ville ont été remplacées par des espaces publics de qualité entourés de bâtiments accueillant une mixité d'activités et permettant d'atteindre une densité élevée (Buntin, 2011).

Figures 2.3.c-d **ROCKVILLE TOWN SQUARE, OU COMMENT CRÉER UN CŒUR POUR LA VILLE À VENIR**





Inauguré en 2007, Rockville Town Square a accueilli plusieurs restaurants et magasins, de l'habitation, une bibliothèque, des espaces à bureaux et un centre d'art et d'innovation. Une large place publique centrale a vu le jour, en plus de deux nouvelles rues qui traversent l'ancien îlot commercial et qui sont bordées par de larges trottoirs. L'aménagement paysager a fait l'objet d'une attention particulière, et la variété architecturale a dicté le design des nouveaux bâtiments.

Deux exemples de reconstruction du corridor Rockville Pike

Bethesda Row et North Bethesda Market sont deux projets immobiliers qui ont vu le jour respectivement dans les banlieues de Bethesda (CBD) et de North Bethesda (secteur White Flint). Chacune de ces deux collectivités comprend des quartiers résidentiels de faible densité et un cœur commercial le long de Rockville Pike ou de Wisconsin Avenue. C'est ce cœur, qui prend la forme d'une *strip* commerciale, qui est visé par la requalification, afin d'en faire un milieu à échelle humaine regroupant une mixité d'activités incluant de l'habitation.

Cette transformation cherche non seulement à répondre aux enjeux soulevés dans le *Master Plan* et le *Sector Plan*, mais aussi au vieillissement de la population. En effet, les autorités du Montgomery County ont constaté que ce sont les quartiers plus animés qui réussissent à attirer les jeunes générations, à la recherche d'environnements au caractère plus urbain. Pour preuve, Bethesda, qui dispose désormais d'un centre-ville très dynamique, a vu l'âge moyen de ses résidents diminuer de 12% dans les quinze dernières années, contrairement au reste du territoire du County qui a vu sa population vieillir. Or, attirer cette population jeune est essentiel au County s'il souhaite accroître le nombre de contribuables habitant son territoire, et ainsi l'aider à payer les infrastructures et les services pour maintenir, voire accroître, la qualité de vie offerte (MNCPPC, 2011).

Tableau 2.3.a **RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR BETHESDA ROW ET NORTH BETHESDA MARKET**

INDICATEURS	BETHESDA ROW	NORTH BETHESDA MARKET, PHASE 1
Année de réalisation	1995 – 2010	… – 2010
Densité résidentielle brute (log./ha)	**Totalité du site :** 180 log./7 ha 25,7 log./ ha **Portion résidentielle seulement :** 180 log./1,1 ha 164 log./ha	**Totalité du site :** 397 log./2,2 ha 180 log./ha
Ratio de logement abordable*	L'Upstairs at Bethesda Row participe au MPDU Program*	Participe au MPDU Program*
Superficie commerciale moyenne	**Total :** 33 480 m² 85 commerces **Moyenne :** 390 m²	**Total :** 18 580 m² 10 commerces **Moyenne :** 1 860 m²
Superficie de bureaux	15 070 m²	n.d.
Superficie d'espaces publics et partagés	Place publique : 0,20 ha (Bethesda Lane et place publique)	Place publique : 0,31 ha (Paseo Drive et place publique)
Ratio de stationnement	**Avant :** n.d. **Après :** ■ 914 cases de stationnement public hors rue (stationnement étagé en cœur d'îlot) ■ 474 cases privées, dont : ■ 250 cases en surface (liées à des commerces) ■ 224 cases en souterrain du 4950 Elm Street **ratio/log :** 1,24 case/log **ratio/m² commercial :** n.d.	**Avant :** 373 cases en surface **Après :** deux stationnements ■ un en souterrain, partagé entre les résidents et les commerces ■ un au-dessus du Whole Foods, au nombre de cases indéterminé **ratio/log :** n.d. **ration/m² commercial :** n.d.
Walk – Transit – Bike scores	97 – 66 – n.d.	85 – n.d. – n.d.

* La notion de logement abordable varie selon les pays, les États et les *counties*.

Sources : Vivre en Ville, d'après Montgomery County. Planning Departement, 2013b ; AIA,2012 ; JBG Companies, 2013.

BETHESDA (CBD)

CONTEXTE

Avant les années 1980, le cœur du Central Business District (CBD) de Bethesda était formé de bâtiments commerciaux modestes le long du boulevard principal, lui-même bordé de nombreuses aires de stationnement (Thadani, 2010). Aujourd'hui, cette centralité est l'une des plus vivantes du Montgomery County (MNCPPC, 2011), notamment en raison de sa grande concentration d'emplois, de sa navette gratuite, de ses nombreux commerces, de ses espaces publics de qualité et de la proximité d'un réseau régional de pistes cyclables.

Le quartier est ponctué de plusieurs arbres matures qui encadrent des rues parfois larges, créant ainsi une ambiance à échelle humaine et atténuant l'effet écrasant des édifices de grande hauteur. Les bâtiments commerciaux et à bureaux situés près de la station de Metrorail, qui datent de la première phase de requalification urbaine, sont très imposants. La place publique qui jouxte la station et l'œuvre d'art public qui s'y trouve forment un repère visuel marquant pour le secteur. Les types de logements du quartier sont très diversifiés : maisons en rangée, immeubles multilogements de trois ou quatre étages, tours d'habitation, etc.

La prochaine phase de reconstruction du quartier, qui a été prévue dans le Woodmont Triangle situé au nord de la station de Metrorail, vise l'ajout de logements aux activités commerciales déjà en place et la possibilité d'accroître la hauteur des futurs bâtiments pour y parvenir (MNCPPC, 2006).

BETHESDA ROW

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet immobilier Bethesda Row, proposant une mixité verticale d'activités, est connu aux États-Unis pour la qualité de son design ayant contribué à la transformation d'une concentration commerciale suburbaine en un centre-ville favorable aux piétons, redonnant ainsi une vitalité renouvelée au quartier. Le projet est réparti sur quatre îlots au sud de la station de Metrorail Bethesda, et propose 49 380 m^2 d'espaces commerciaux et résidentiels, dont 180 logements (Federal Realty, 2013).

Le projet se démarque notamment par :

- une très grande mixité d'activités sur une petite superficie : commerces, bureaux, logements ;
- l'intégration des nouveaux bâtiments au tissu urbain existant ;
- la création d'une rue piétonne en cœur d'îlot ;
- les larges trottoirs ponctués d'espaces publics et de terrasses ;
- une végétation riche et mature.

Malgré la participation du projet au programme de logement abordable du Montgomery County, l'offre de logements sous le prix du marché demeure relativement faible. Selon Benfield (2010), il s'agit d'une des limites de ce projet qui constitue néanmoins, selon l'auteur, l'un des meilleurs exemples de requalification suburbaine aux États-Unis.

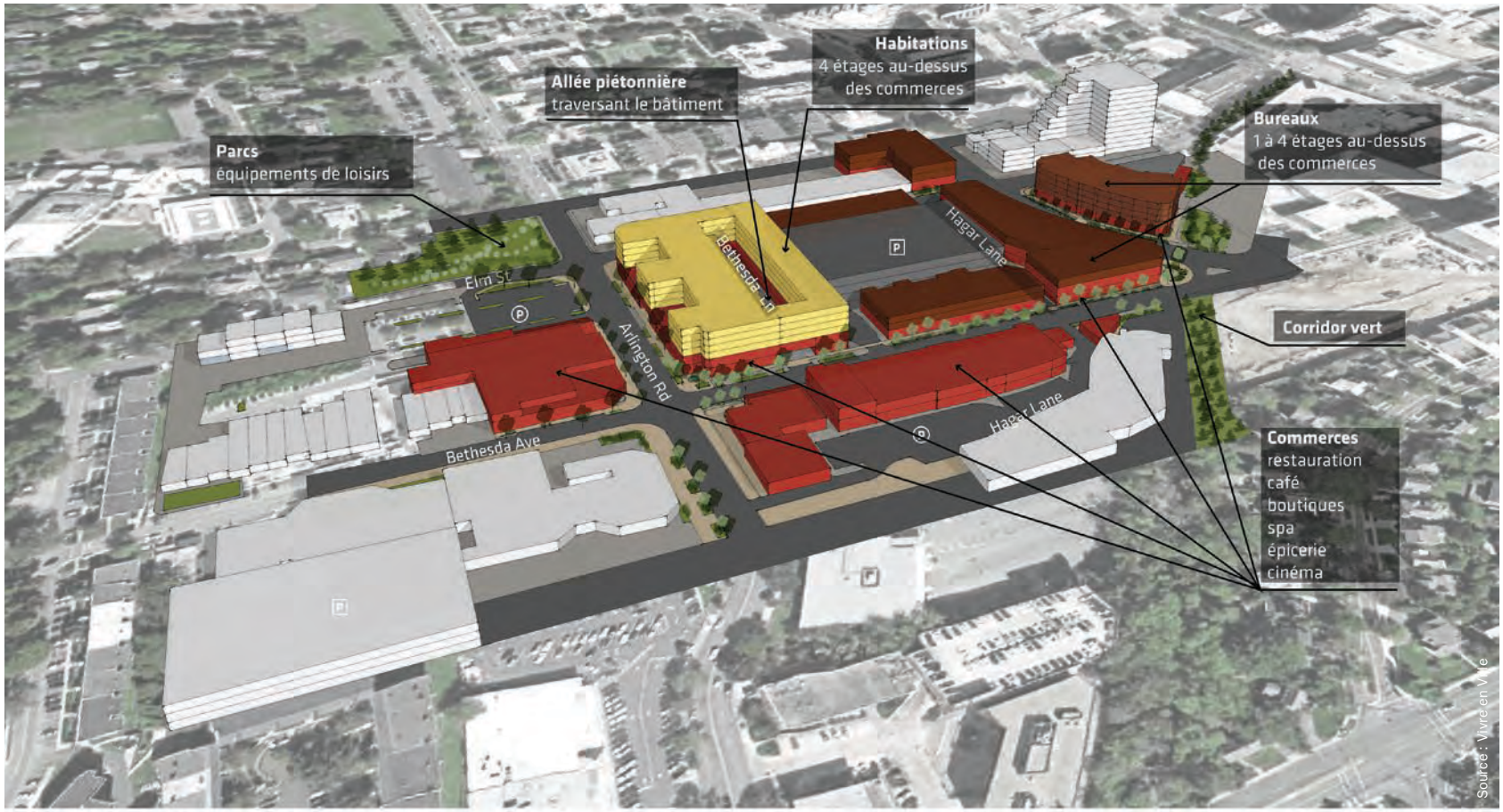
Un projet innovant pour un quartier déjà en transformation

Le quartier entourant la station de Metrorail Bethesda était déjà en transformation avant que Bethesda Row ne soit construit : les densités résidentielles augmentaient et les activités se diversifiaient. Le projet Bethesda Row innove cependant en misant sur une très grande mixité verticale des activités reflétant l'évolution des tendances urbanistiques et immobilières. L'ensemble du projet se distingue aussi du reste du quartier par sa compacité, avec une très faible marge de recul avant des bâtiments, de même que par la hauteur des bâtiments commerciaux et de bureaux qui ne dépasse pas quatre étages.

Une grande diversité de commerces

Le rez-de-chaussée, voire les premiers étages, de presque tous les bâtiments accueille des activités commerciales, tant sur la nouvelle rue piétonnière située en cœur d'îlot – Bethesda Lane – qu'au pourtour de ce dernier. Les commerces y sont très diversifiés : restaurants, spa, cinéma, boutiques de vêtements et d'électronique, et services de proximité tels que boulangerie, épicerie, banques et autres. Les façades sur rue facilitent l'accès aux commerces pour les piétons, alors que l'abondance des vitrines divertit l'œil du passant et crée un environnement favorable à la déambulation. Les étages sont, pour leur part, occupés par des bureaux ou des logements.

Figure 2.3.e **UNE REQUALIFICATION MISANT SUR LA COMPACITÉ À ÉCHELLE HUMAINE**



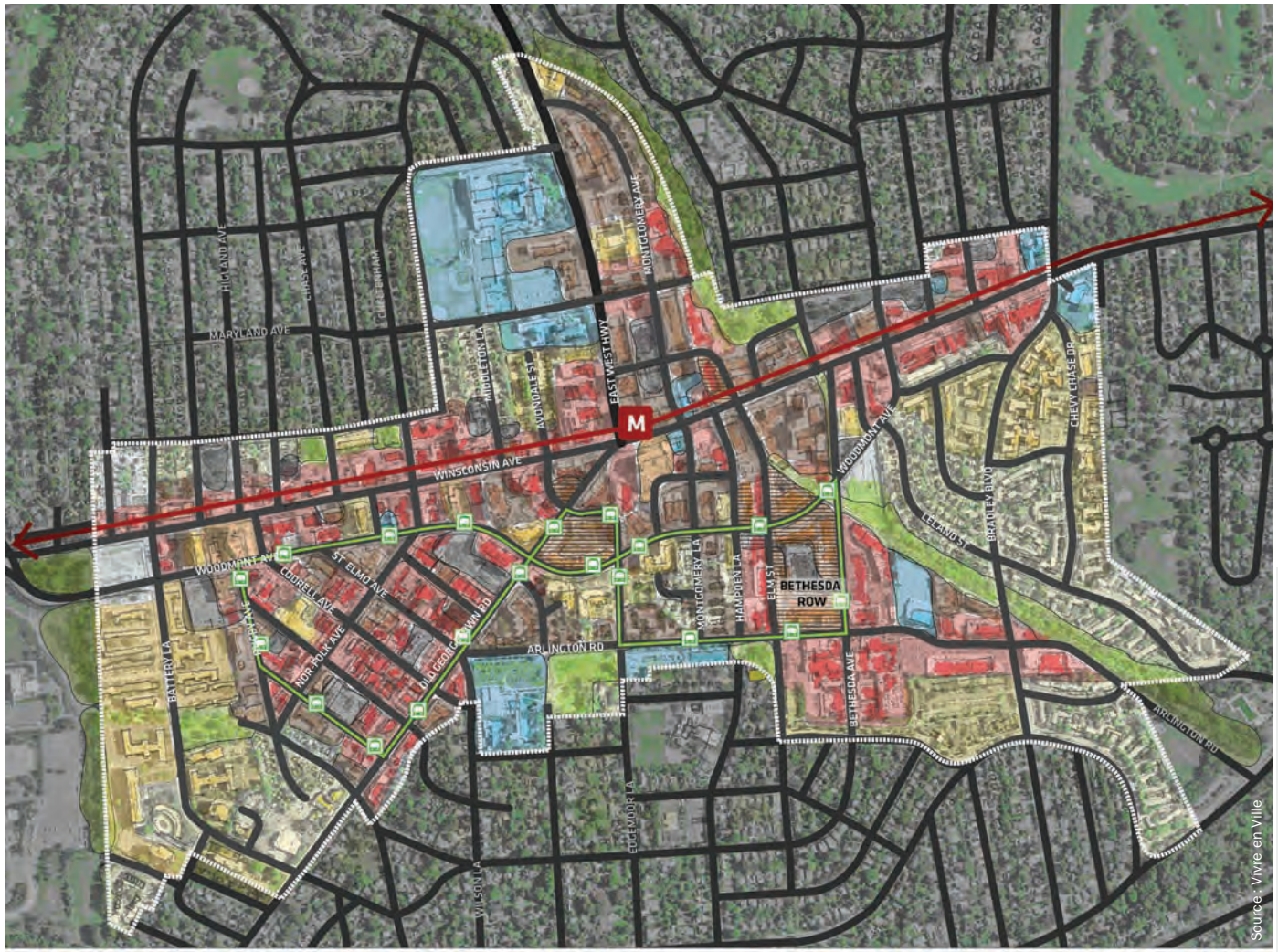
BETHESDA-ROW_ ACTIVITÉS

Habitations
Commerces
Bureaux
Espaces verts
Allées piétonnières
Stationnements de surface
Stationnements étagés

N

Dans Bethesda Row, les îlots sont presque construits à 100%. La superficie des stationnements de surface est réduite le plus possible et les stationnements étagés sont privilégiés. En contrepartie, il n'est pas souvent nécessaire, pour atteindre une densité élevée, d'accroître la hauteur des bâtiments au-delà de six étages, ce qui facilite l'intégration du projet immobilier au sein du quartier.

Figure 2.3.f **BETHESDA, UN NOUVEAU CENTRE-VILLE POUR LA BANLIEUE**



Le Central Business District (CBD) de Bethesda prend la forme d'une importante concentration d'établissements commerciaux, de bureaux, d'institutions et d'habitations de haute densité, entourée de vastes lotissements de maisons individuelles. Même si le secteur affiche déjà, au sein du Montgomery County, un certain caractère de centre-ville (résultat des importants efforts de requalification qui ont eu lieu depuis les années 1970), Bethesda Row s'en distingue par une mixité verticale d'activités plus fine, une densité élevée atteinte grâce à la compacité plutôt qu'à la grande hauteur, ainsi que par une animation sur rue de plus grande qualité.

Figure 2.3.g **BETHESDA ROW, UN NOUVEAU MORCEAU DU CENTRE-VILLE**



BETHESDA _ TRANSFORMATION DES ÎLOTS

- Allées piétonnières
- Allées piétonnières projetées
- Promenades
- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables projetées
- Places publiques
- Espaces verts
- Projets immobiliers en cours de réalisation
- Zone de haute densité
- Bus
- Stations de bus
- Metrorail
- Stations de Metrorail

N

0 75 150 300m

Bethesda Row est le projet de requalification le plus important du Central Business District (CBD) de Bethesda. Il s'inscrit dans la continuité de la zone de haute densité du secteur, telle une antenne du centre-ville le long de la Capital Crescent Trail.

De l'habitation au cœur de l'action

Le Central Business District (CBD) de Bethesda offre de l'habitation sous différentes formes, mais le projet Bethesda Row s'en tient à une seule : l'immeuble multilogements. Dotés d'entrées communes, ces immeubles offrent à certains logements des cours partagées sous forme de terrasses aménagées au-dessus des commerces situés sur Arlington Road. Les autres espaces privatifs extérieurs sont limités aux balcons.

Une structure d'espaces publics de qualité

Les rues qui encadrent l'îlot central laissent une place prédominante aux piétons : un tiers de l'espace est occupé par de larges trottoirs, un tiers propose des aires de repos ou des terrasses pour les restaurants et un tiers sert souvent de fosses de plantation. Ces espaces sont protégés du soleil et des intempéries par les multiples auvents qui couvrent les vitrines des commerces et les terrasses des restaurants.

À l'intersection de Bethesda et Woodmont Avenues, une aire de repos dotée d'une fontaine et de bancs, et qui est un passage obligé pour les usagers de la Capital Crescent Trail, fait la joie des piétons, des cyclistes et des enfants.

Pour sa part, Bethesda Lane propose une ambiance à la fois festive et familiale. Les piétons peuvent déambuler de chaque côté des terrasses, aménagées soit au centre, soit en bordure de rue. Des bacs à fleurs permettent d'ajouter un peu de verdure à cet espace perméable.

Figure 2.3.h **LA CRÉATION D'UNE RUE PIÉTONNE**



Bethesda Row confère à Bethesda Avenue et à Woodmont Avenue un caractère résolument urbain, proposant de larges trottoirs pour déambuler devant les vitrines des commerces.

Figure 2.3.i **UNE NOUVELLE AMBIANCE POUR DES RUES EXISTANTES**



La rue piétonnière située au cœur du plus grand des quatre îlots, Bethesda Lane, est bordée de commerces chics et de condos de luxe. L'aménagement de cet espace animé a fait l'objet d'un soin particulier : guirlandes de lumières suspendues au-dessus de la rue, affichage raffiné et plans de localisation des commerces à l'image de ce qui se fait dans les centres commerciaux classiques.

Figure 2.3.j **LES DÉPLACEMENTS ACTIFS À L'HONNEUR**



Source : Vivre en Ville

Bethesda Row est directement connecté à la Capital Crescent Trail, un sentier piétonnier et cyclable régional reliant, en cinq kilomètres, Bethesda au centre-ville de Washington D.C. en passant par Silver Spring. Il est l'une des *Great Transportation Places* (PPS, s.d.), et l'un des sentiers les plus utilisés aux États-Unis.

Figure 2.3.k **UNE NAVETTE EN BOUCLE POUR LIER L'ENSEMBLE DU QUARTIER AU RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN**



Source : Vivre en Ville

Le Circulator est une navette qui circule en boucle dans Bethesda, ce qui facilite les déplacements à l'intérieur de ce quartier mixte. Le cœur de cette boucle est la station de Metrorail, où les utilisateurs peuvent changer de mode de transport pour atteindre leur destination. Ce type de desserte améliore le potentiel piétonnier du quartier en facilitant l'accès aux différentes activités sans recourir à la voiture, favorisant les stratégies de type *Park Once*, c'est-à-dire un ensemble de mesures visant à rendre les destinations des visiteurs accessibles à distance de marche d'un stationnement (CTOD, 2010).

Une planification coordonnée des transports et du stationnement

Le Circulator est une navette gratuite qui circule dans le quartier, permettant de rejoindre facilement la station de Metrorail qui se trouve à environ 500 mètres de Bethesda Row, ou les autres stationnements du quartier lorsque celui au cœur de Bethesda Row est occupé à pleine capacité. Les automobilistes en sont d'ailleurs avisés par un affichage électronique sur Bethesda Avenue, qui indique le nombre de cases encore disponibles. Bien que le nombre de stationnements soit élevé, autant dans le projet que dans le quartier, ceux-ci sont bien intégrés à leur environnement et contribuent au caractère urbain des lieux. Au final, la requalification du centre-ville de Bethesda a fait de la station de Metrorail Bethesda un important point de convergence : celle-ci voit passer en moyenne 15 000 passagers par jour durant la semaine et 10 000 passagers pendant la fin de semaine (Bethesda Urban Partnership, 2012).

PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Un projet voulu exemplaire

Bethesda Row est le résultat d'une nouvelle politique d'investissements immobiliers de Federal Realty. Celle-ci visait l'acquisition de grands sites, répartis sur plusieurs îlots, afin de les transformer en quartiers animés de magasinage et de divertissement. Le site de Bethesda Row a été choisi parce qu'il était bien desservi par le Metrorail, que les résidents de Bethesda avaient des revenus élevés, et qu'un stationnement étagé existait déjà (Terris, dans Benfield, 2010). Le succès de Bethesda Row a par la suite encouragé le promoteur à réitérer l'expérience ailleurs aux États-Unis (ULI, 2000).

Un environnement piétonnier qui bouleverse les normes établies

Bethesda Row s'est réalisé en sept phases entre 1994 et 2010, les dernières phases incluant les portions résidentielles, la rue piétonnière et l'épicerie. Ce projet a nécessité différentes dérogations aux réglements du Montgomery County, notamment pour permettre l'implantation de terrasses de restaurant le long de la rue, entre les trottoirs et les plantations bordant la chaussée, comme c'est le cas sur Woodmont Avenue (USA. EPA, 2012).

Une politique de stationnement exigeante

Un stationnement public étagé existant, contenant près de 1 000 cases, a été intégré dans le cœur du plus grand des îlots de Bethesda Row. Cela s'explique notamment par la politique du Montgomery County qui cherche à concentrer les stationnements dans des garages publics payés par les développeurs et encourage ces derniers à construire des environnements favorables aux piétons. (USA. EPA, 2012).

NORTH BETHESDA (WHITE FLINT)

CONTEXTE

White Flint, situé dans l'aire urbanisée de North Bethesda, est un autre exemple de quartier suburbain contenant une multitude d'espaces sous-utilisés. D'une part, le quartier est principalement composé de lotissements résidentiels de faible densité, ainsi que de grandes surfaces commerciales de faible hauteur implantées en fond de parcelles, au sein de méga-îlots occupés par de très vastes aires de stationnement. Dans cet environnement façonné pour l'automobile, la circulation y est intense, au point où le boulevard Rockville Pike a été élargi pour atteindre six voies.

Bien que le projet de reconstruire ce morceau de ville – notamment en procédant à la transformation des nombreux centres commerciaux et de leurs aires de stationnement – date de l'ouverture de la station de Metrorail dans les années 1980, les différents projets imaginés le long du boulevard Rockville Pike commencent à peine à prendre forme. Ainsi, à ce jour, seulement 5 % à 10 % des objectifs du *Sector Plan* de 1992 – soit de créer un centre urbain dense, mixte et vivant, marchable et accessible en transports collectifs – auraient été atteints (Hoffman, 2012). D'ici 25 ans, le secteur devrait avoir accueilli 14 000 nouvelles unités d'habitation et 1 210 000 m^2 d'espaces commerciaux le long du boulevard Rockville Pike (Kraut, 2013).

Le dernier *Sector Plan* de 2010 reconnaît l'importance de repenser la mobilité dans White Flint pour en faire un milieu urbain convivial, ce qui devra inclure la transformation de Rockville Pike en boulevard urbain (Montgomery County. Planning Departement, 2010). Ce boulevard constitue encore aujourd'hui une barrière significative pour les déplacements actifs sécuritaires et la qualité de vie des résidents. Autrement dit : le défi de rendre le boulevard lui-même appropriable par tous les usagers demeure entier, compte tenu du fort débit de circulation et de la large emprise de la voie.

NORTH BETHESDA MARKET

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

North Bethesda Market est un projet immobilier mixte mené par un promoteur privé, JBG Companies. Il s'inscrit dans la vision du Montgomery County visant à requalifier le centre de White Flint afin de lui donner une ambiance urbaine et d'en faire un milieu à échelle humaine. Ce projet de densification occupera, au terme de sa troisième phase, trois îlots s'étendant sur 6,5 hectares. À ce jour, seule la première phase est achevée et peut donc être décrite. Les tours à bureaux Rockwall, qui avaient été précédemment construites au sud du projet, appartiennent aussi à JBG Companies et sont donc également visées par la transformation (JBG Companies, s.d.).

Une mixité d'activités autour de nouveaux espaces publics

La phase 1 de North Bethesda Market, qui se trouve à environ 500 mètres de la station de Metrorail, prend place sur un îlot d'une superficie de 1,8 hectare. Ce site, anciennement occupé par un motel et de nombreuses cases de stationnement, accueille aujourd'hui une rue commerciale et une place publique en cœur d'îlot, encadrées de trois bâtiments : une tour de 24 étages, une autre de six étages et un dernier bâtiment de deux étages. Le projet fait un total de 55 800 m^2 de planchers, dont 1 860 m^2 d'espaces commerciaux et 397 logements. Les deux tours combinent des activités commerciales aux deux premiers étages et de l'habitation aux étages supérieurs, alors que le plus petit bâtiment, qui a pignon sur le boulevard Rockville Pike, est seulement dédié à des activités commerciales (Montgomery County. Planning Departement, s.d.). Tant des commerces de proximité que de destinations s'y trouvent : épicerie, cafés, centre d'entraînement, restaurants, magasin de meubles.

Un milieu plus vivant au cœur de l'îlot qu'en pourtour

Si les nouveaux espaces publics en cœur d'îlot sont accueillants, ceux aux abords du projet demeurent moins hospitaliers malgré les efforts déployés, tels la mise en place d'arrêts de bus et différentes opérations de verdissement.

Certes, les bâtiments bordent directement les rues, mais ces dernières demeurent larges, ne créant pas l'échelle humaine requise pour une animation urbaine. En outre, certains locaux commerciaux aux abords demeurent vacants. Enfin, les trottoirs, même s'ils sont larges, bordent des façades moins accueillantes qu'à l'intérieur de l'îlot : des vitrines peu attractives, des portes peu nombreuses, presque aucune terrasse et certains débarcadères imposants du côté sud du projet.

Les résidents des deux bâtiments résidentiels peuvent, pour leur part, jouir d'espaces privatifs extérieurs de qualité, telle une cour intérieure avec piscine. Ces cours ne sont pas visibles ni accessibles de la rue, étant aménagées au deuxième étage de leur immeuble respectif.

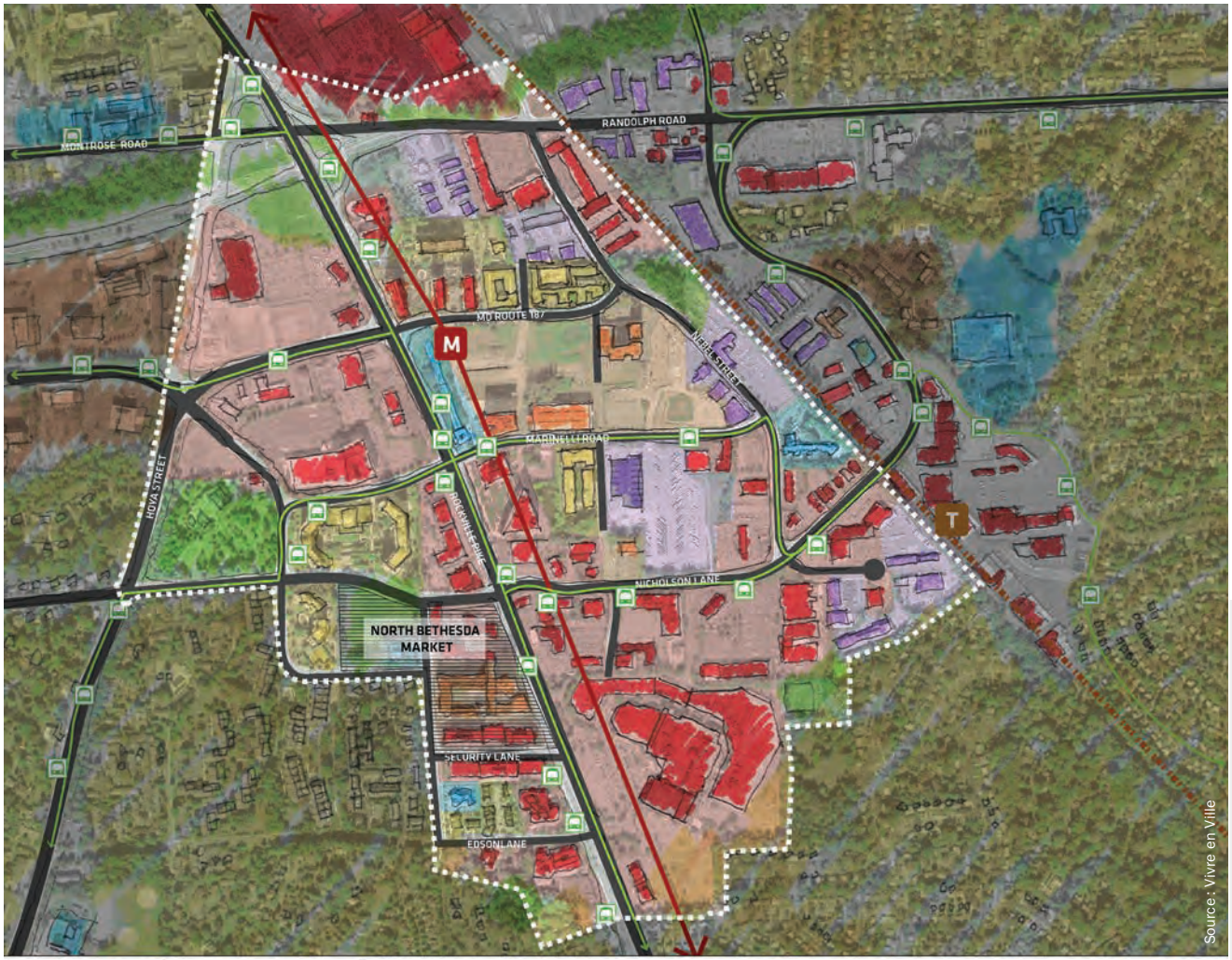
Figure 2.3.I **UNE HIÉRARCHIE PRÉCISÉE ET CLARIFIÉE POUR LE RÉSEAU VIAIRE**



Source : Vivre en Ville

La transformation de White Flint ne se limite pas à la densification de son cadre bâti. Elle est aussi l'occasion d'accroître la perméabilité du secteur pour les différents modes de transport (piétons, cyclistes, transport en commun et voitures) grâce au déploiement d'une toute nouvelle trame de rues secondaires et tertiaires, ces dernières ayant pratiquement été inexistantes jusqu'à présent.

Figure 2.3.m **UNE *STRIP* COMMERCIALE APPELÉE À DEVENIR UN MILIEU DE VIE COMPLET**



WHITE FLINT _ RÉSEAU VIAIRE ET ACTIVITÉS

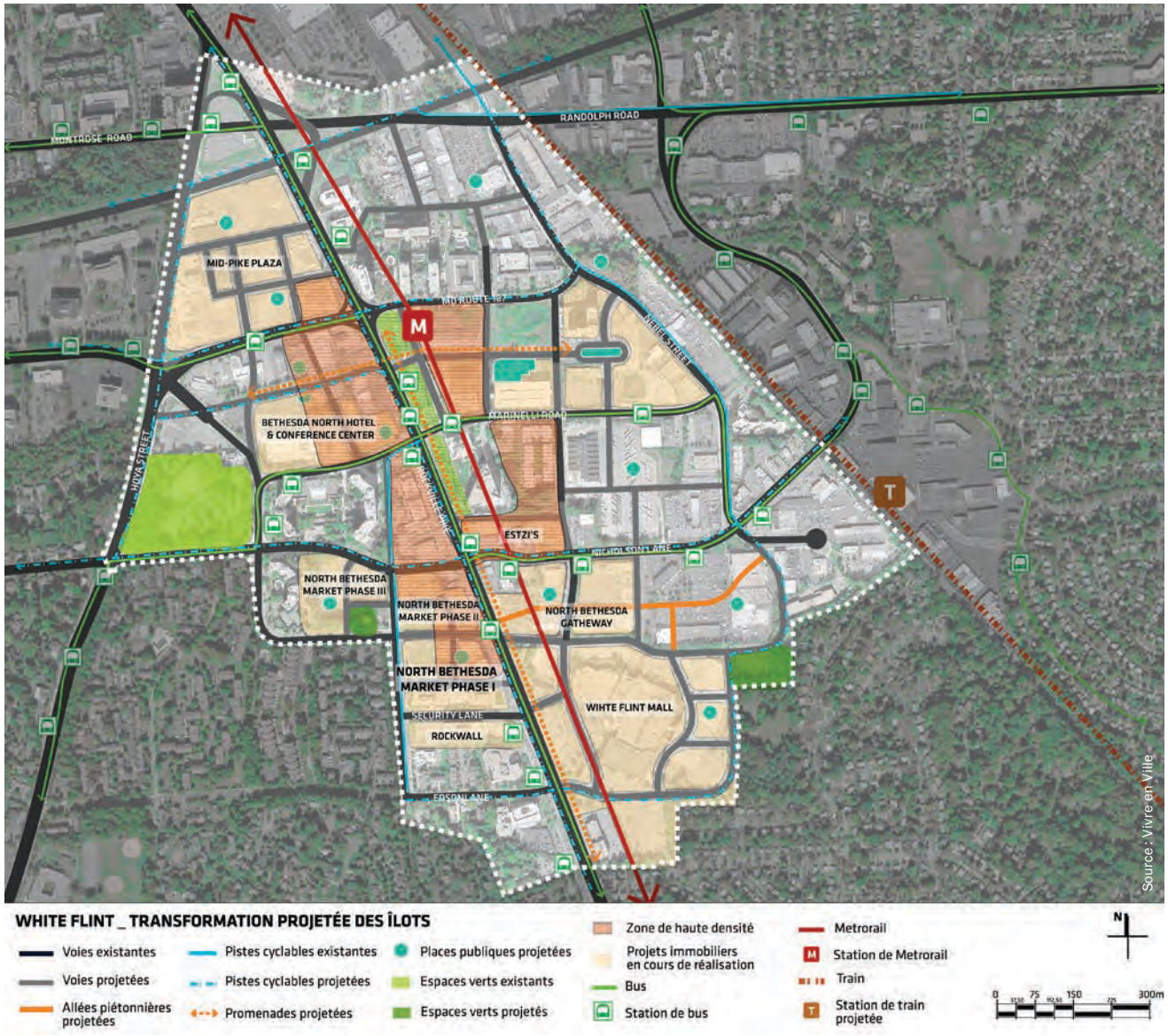
- Commerces
- Mixité
- Habitations
- Institutions
- Industries
- Espaces verts
- Espaces vacants
- Metrorail
- Station de Metrorail
- Train
- Bus
- Station de bus

0 75 150 300m

N

Au cœur de White Flint, le boulevard Rockville Pike conserve encore son allure suburbaine. Les grandes surfaces commerciales, les centres d'achat, les industries ainsi que leurs aires de stationnement occupent la majorité de l'espace. Le logement se fait rare, et est principalement relégué à la périphérie. Or, quelques projets de transformation ont déjà commencé à bouleverser le paysage. North Bethesda Market, situé dans le quadrant sud-ouest du secteur, vient donner un caractère résolument urbain – avec ses rues étroites, ses espaces piétonniers et ses bâtiments de plus forte densité – à ce secteur principalement composé de méga-îlots et accessible uniquement par de larges voies automobiles.

Figure 2.3.n **UNE TRANSFORMATION QUI S'EFFECTUE AU GRÉ DES OPPORTUNITÉS**



Même si des projets de transformation sont sur la planche à dessin depuis les années 1980, le secteur White Flint se transforme lentement. Au gré des opportunités, des propriétés sont regroupées, leurs établissements rasés puis remplacés par des ensembles immobiliers plus denses. North Bethesda Market, qui est censé se réaliser en trois phases distinctes, se situe à la limite de la zone de plus haute densité prévue pour le secteur.

Figure 2.3.o **UNE DENSIFICATION IMPORTANTE POUR UN CORRIDOR URBAIN MAJEUR**



La densification du secteur White Flint implique une augmentation importante de la hauteur des bâtiments. Cette densification ne s'effectue cependant pas n'importe où: les bâtiments les plus élevés prennent place le long du boulevard Rockville Pike qui prend l'allure d'une autoroute urbaine. En contrepartie, le cœur des îlots est redonné aux piétons, grâce à l'aménagement de promenades et de places publiques. C'est notamment le cas avec le North Bethesda Market.

Figure 2.3.p **UN POINT DE REPÈRE DANS LE PAYSAGE**



North Bethesda Market accueille la plus haute tour du secteur, un point de repère pour White Flint. Les deux premiers étages proposent 2510 m^2 d'espaces commerciaux, alors que les autres étages accueillent 187 logements. Chaque commerce dispose d'une façade différente, créant une expérience intéressante pour le piéton malgré le gabarit de certains bâtiments. En permettant la construction de bâtiments de grande hauteur, le Montgomery County cherche également à doter son territoire d'une silhouette urbaine (*skyline*) distinctive. (Montgomery County. Planning Departement, s.d.).

Figure 2.3.q **DES COMMERCES ET SERVICES POUR LES RÉSIDENTS ET LES VISITEURS**



Un commerce d'alimentation, Whole Foods Market, de même qu'un centre d'entraînement physique, LA Fitness, jouent le rôle d'établissements-locomotives (*anchor stores*) auxquels plusieurs autres commerces, comme Arhaus et Season 52, sont venus se greffer (Krouse, 2010). La hauteur du bâtiment qui les accueille a été limitée à six étages pour assurer la transition entre le quartier résidentiel adjacent, composé de maisons de ville, et la haute tour de North Bethesda Market (Montgomery County. Planning Departement, s.d.).

Figure 2.3.r **LIMITER LA CIRCULATION DE TRANSIT SANS NUIRE AUX DÉPLACEMENTS PIÉTONNIERS**



Le quartier voisin de North Bethesda Market est principalement composé de maisons de ville. Pour ne pas nuire à l'ambiance paisible de ce quartier résidentiel et favoriser l'accès à pied aux commerces pour les résidents, un sentier piétonnier, des mesures d'apaisement de la circulation et certains culs-de-sac ont été aménagés. Les rues étroites et les garages intégrés à la façade des résidences contribuent également à faire du quartier résidentiel un environnement où l'automobile est discrète et où le piéton est en sécurité.

Figure 2.3.s **UN ENVIRONNEMENT PIÉTONNIER AGRÉABLE**



L'environnement aux abords et à l'intérieur de l'îlot de North Bethesda Market a été pensé pour le piéton, avec la création d'une nouvelle voie : le Paseo Drive. L'organisation des rez-de-chaussée commerciaux, autour d'une cour intérieure où se trouve une fontaine, offre des lieux de repos et des occasions de rencontre pour les visiteurs et les résidents.

PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Le County encadre la requalification

En 1992 et 2010, le Montgomery County a mis en place, dans la foulée de ses *Sector Plans*, un zonage permettant l'établissement d'une mixité d'activités le long du boulevard Rockville Pike. Il a planifié de découper les mégas-îlots à l'aide de voies tertiaires, alors que seuls des voies primaires ou secondaires et des stationnements avaient jusqu'ici servi à la circulation. Il est ensuite revenu aux propriétaires de terrains de saisir les opportunités offertes par le nouveau zonage et de soumettre des projets de requalification au County, afin que les professionnels du Planning Department les analysent et émettent des recommandations au Planning Board (Bethesda Now, 2012a).

Quatre promoteurs transforment les méga-îlots

La requalification urbaine de White Flint prend forme îlot par îlot : différents promoteurs ont acquis les centres d'achat en déclin, tandis que certains des propriétaires actuels décident de procéder eux-mêmes à la transformation de leurs immeubles. Les anciens bâtiments commerciaux sont souvent détruits au profit de morceaux de « quartiers complets » et d'une trame de rues plus perméable. Chaque projet se réalise en différentes phases, tant les îlots sont grands et les possibilités considérables. Le redéveloppement de White Flint, s'il est encadré par un *Sector Plan* et guidé par le Montgomery County, repose largement sur le travail de quatre promoteurs (Kraut, 2013) :

- JBG Companies a proposé le North Bethesda Market District. La phase 1 a remplacé ses anciennes propriétés : un ancien motel et deux aires de stationnement de surface (Maryland Sustainable Growth Commission, 2013). Le promoteur prévoit réaliser prochainement les phases 2 et 3. Quelques autres îlots en sa possession seront aussi requalifiés (JBG Companies, s.d.).
- Federal Realty est propriétaire de la troisième plus grande parcelle commerciale à White Flint – Mid Pike Plaza, couvrant dix hectares – qu'il souhaite convertir en un quartier mixte appelé Pike + Rose.
- LCOR a été choisi par la Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA) pour être le promoteur principal (*master developer*) du North Bethesda Center : un terrain de douze hectares qui fait face à la station de Metrorail. La première phase, proposant des logements au-dessus d'une épicerie, a déjà été réalisée, alors que la deuxième est en construction (LCOR, 2011).
- Lerner Enterprises propose un projet pour le très imposant White Flint Mall et son stationnement, qu'il possède depuis 1977 et qui a donné son nom à la station de Metrorail.

La création d'un espace de dialogue innovant

Le groupe Friends of White Flint a été créé par des promoteurs dans la foulée des projets de requalification urbaine du secteur. Il s'agit d'un organisme à but non lucratif qui vise la collaboration des citoyens, des gens d'affaires et des promoteurs dans le redéveloppement de White Flint (Friends of White Flint, 2013). L'organisme s'est d'abord consacré à la sensibilisation des résidents aux avantages de la densification, pour graduellement se réorienter vers la sensibilisation des élus et des employés des départements du Montgomery County qui sont de plus en plus appelés à évaluer des projets qui bousculent leurs habitudes : largeur des rues, nombre de voies, etc. (Hoffman, 2013). Le groupe Friends of White Flint a aussi permis la mise en place de nouvelles formes de participation citoyenne, notamment grâce à l'externalisation ouverte (*crowdsourcing*).

À la suite de cette expérience innovatrice, le County a récemment créé un poste de *Chief Innovation Officer* visant à améliorer les services gouvernementaux, à faciliter l'engagement des citoyens et à tester une série de projets pilotes jugés risqués. Les initiatives prévues incluent la bonification de la base de données ouvertes (*open data program*) ou encore l'amélioration du système alimentaire local (Bethesda Now, 2012b ; Montgomery County Chamber of Commerce, 2013).

GLOSSAIRE

EXTERNALISATION OUVERTE (*CROWDSOURCING*)

Pratique qui consiste pour une organisation à externaliser une activité, par l'entremise d'un site Web, en faisant appel à la créativité, à l'intelligence et au savoir-faire de la communauté des internautes, pour créer du contenu, développer une idée, résoudre un problème ou réaliser un projet innovant, et ce, à moindre coût.

Source : Québec. OQLF, 2004.

Corridor Rockville Pike de Bethesda-Rockville

BILAN DE L'EXPÉRIENCE

Réussites

CADRE DE VIE ET URBANISATION

- Interventions propres à chaque secteur du corridor urbain en fonction de ses spécificités.
- Optimisation des infrastructures, des équipements et des services grâce à une croissance (requalification et densification) dirigée vers les parties du corridor urbain situées à distance de marche du réseau de transport en commun.
- Proximité et diversité de l'offre commerciale et de services assurée pour les résidents.
- Mixité verticale des activités mise en place dans plusieurs îlots.
- Nouvelles constructions, principalement réalisées sur des stationnements, permettant de mieux encadrer les rues existantes, voire de concevoir de nouvelles rues aux dimensions plus humaines.
- Stationnements en structure permettant de maximiser l'espace disponible pour d'autres activités et usages, dont les espaces publics.

MOBILITÉ

- Accessibilité et proximité du transport en commun.
- Déplacements actifs favorisés à l'intérieur des îlots, notamment grâce à une navette gratuite (Bethesda) et la politique de stationnement du Montgomery County.

MISE EN ŒUVRE

- Complémentarité et cohérence des documents de planification du County : *General Plan, Master Plans, Sector Plans,* etc.
- Présence de promoteurs et propriétaires fonciers ouverts à la requalification de leurs propriétés.
- Création de l'organisation Friends of White Flint où des résidents, des commerçants et les promoteurs se rassemblent pour faire avancer la démarche, et ce, dès les premières phases du projet.
- Création d'un poste de *Chief Innovation Officer* visant à améliorer les services gouvernementaux et à faciliter la participation citoyenne.
- Utilisation d'approches de consultation novatrices, notamment l'externalisation ouverte (*crowdsourcing*) à White Flint.
- Bonus de densité pour l'ajout de logements abordables ou d'équipements communautaires.

Limites

CADRE DE VIE ET URBANISATION

- Niveau d'avancement de la requalification à White Flint ne permettant pas d'évaluer avec précision le succès du projet.
- Animation essentiellement en cœur d'îlot : le pourtour des îlots demeure souvent peu convivial pour le piéton.
- Superficie limitée d'espaces verts perméables.

MOBILITÉ

- Dans White Flint, le réaménagement du boulevard Rockville Pike tarde à s'effectuer, ce qui peut conduire à la réalisation de projets de requalification qui tournent le dos à la voie principale plutôt que de s'y accrocher.
- Dans White Flint, la réalisation du projet de système rapide par bus (SRB), s'il se réalise, succèdera à la construction de nombreux logements et commerces, ce qui compromet le recours au transport en commun puis l'acceptabilité sociale de réserver des voies pour ce SRB par la suite.

MISE EN ŒUVRE

- Malgré le programme existant du Montgomery County, le logement abordable demeure l'un des parents pauvres dans les projets mentionnés (Bethesda Row et North Bethesda Market).

BIBLIOGRAPHIE | MONTGOMERY

AMERICAN INSTITUTE OF ARCHITECTS [AIA] (2012). *«Bethesda Row : A retrospective look at a retail icon»*. Communication présentée au colloque *National Convention and Design Exposition*, Washinton DC, 18 mai 2012 [PDF].

BENFIELD, Kaid (s.d.). «Montgomery County Agricultural Reserve : The Country's Largest Farmland Protection Program», *National Ressources Defense Council*. [**http://www.nrdc.org/cities/smartgrowth/solve/mont.asp**] (consulté le 26 juillet 2013).

BENFIELD, Kaid (2010). «The country's best suburban retrofit : Bethesda Row reaches maturity», *Switchboard*, National Ressources Defense Council. [**http://switchboard.nrdc.org/blogs/kbenfield/the_best_suburban_retrofit_i_h.html**] (consulté le 16 août 2012).

BETHESDA NOW (2012a). «White Flint Sketch Shows Scope of Development», *Bethesda Now*. [**http://www.bethesdanow.com/2012/10/24/white-flint-sketch-shows-scope-of-development/**] (consulté le 22 juillet 2013).

BETHESDA NOW (2012b). «Hoffman Trades Civic Activism for County Innovation Post», *Bethesda Now*. [**http://www.bethesdanow. com/2012/11/26/3122/**] (consulté le 22 juillet 2013).

BETHESDA URBAN PARTNERSHIP (2012). «Downtown Bethesda : Facts and Figures», *Bethesda.org*. [**http://www.bethesda.org/bethesda/facts-figures**] (consulté le 4 juillet 2013).

BUNTIN, Simmons B. (2011). «Rockville Town Square : Unsprawl Case Studies», *Terrain.org*. [**http://www.terrain.org/unsprawl/27/**] (consulté le 4 juillet 2013).

CENTER FOR TRANSIT-ORIENTED DEVELOPPEMENT [CTOD] (2010). *Transit Corridor and TOD : Connecting The Dots*, CTOD [PDF]. 24 p.

CITY OF ROCKVILLE (2001). *Town Center Master Plan*, City of Rockville. [**http://md-rockville.civicplus.com/index.aspx?NID=583**] (consulté le 26 mars 2012).

FEDERAL REALTY (2013). «Bethesda Row», *Federal Realty*. [**http://www.federalrealty.com/properties/bethesdarow/**] (consulté le 16 août 2012).

FRIENDS OF WHITE FLINT (2013). «Promoting a Sustainable, Walkable and Engaging Community», *White Flint*. [**http://www.whiteflint.org/**] (consulté le 24 juillet 2013).

FRIENDS OF WHITE FLINT (2013). «Why White Flint Wins Awards», *Whiteflint.org*. [**http://www.whiteflint. org/2013/03/05/why-white-flint-wins-awards/**] (consulté le 8 mars 2013).

HOFFMAN, Dan. (2012). *Entretien avec Vivre en Ville*, 8 juin 2012.

HOFFMAN, Dan. (2013). «Crowdsourcing Support for Smart Growth : The White Flint Story», Communication présentée au colloque *La Banlieue en transformation : une occasion à saisir,* Communauté métropolitaine de Montréal et Vivre en Ville, Longueuil, 16 mai 2013. [**http://vimeo.com/67159142**] (consulté le 24 juillet 2013).

JBG COMPANIES (2013). «North Bethesda Market», *JBG*. [**http://www.jbg.com/properties/53/overview**] (consulté le 26 juillet 2013).

JBG COMPANIES (s.d.). *North Bethesda*, Montgomery Planning [PDF]. 16 p.

KRAUT, Aaron (2013). «White Flint Or North Bethesda : Developers Seem Split», *Bethesda Now*. [**http://www.bethesdanow.com/2013/04/25/white-flint-or-north-bethesda-developers-seem-split/**] (consulté le 6 août 2013).

KROUSE, Sarah (2010). «Dolcé Amoré Café, Arhaus sign on for North Bethesda Market», *Washington Business Journal*, 2 juin 2010. [**http://www.bizjournals.com/washington/stories/2010/05/31/daily11.html**] (consulté le 5 juillet 2013).

LCOR (2011). «North Bethesda Center at White Flint Metrorail», *LCOR*. [**http://www.lcor.com/bethesda.asp**] (consulté le 6 août 2013).

MARYLAND. TRANSIT ADMINISTRATION [MTA] (2012). *Corridor Cities Transitway, Maryland Transit Administration*. [**http://www.cctmaryland.com**] (consulté le 4 juillet 2013).

MARYLAND ROADS (2013). *Routes 340-359*, MD Roads. [**http://www.mdroads.com/routes/340-359.html#md355**] (consulté le 25 juin 2013).

MARYLAND SUSTAINABLE GROWTH COMMISSION (2013). *White Flint Area Plan, 2013 Maryland Sustainable Growth Award for Smart Growth Community.*

METROPOLITAN WASHINGTON COUNCIL OF GOVERNMENTS [MWCOG] (1998). *The TPB Vision*. [**http://www.mwcog.org/transportation/activities/vision**] (consulté le 21 juin 2013).

METROPOLITAN WASHINGTON COUNCIL OF GOVERNMENTS [MWCOG] (2007). *Regional Activity Centers and Clusters*, Metropolitan Washington Council of Governments [PDF]. 16 p.

METROPOLITAN WASHINGTON COUNCIL OF GOVERNMENTS [MWCOG]. CLIMATE CHANGE STEERING COMMITTEE [CCSC] (2008). National Capital Region Climate Change Report [PDF]. 110 p.

METROPOLITAN WASHINGTON COUNCIL OF GOVERNMENTS [MWCOG] (2010). *Region Foward. A Comprehensive Guide for Regional Planning and Measuring Progress in the 21st Century*, Metropolitan Washington Council of Governments [PDF]. 66 p.

METROPOLITAN WASHINGTON COUNCIL OF GOVERNMENTS [MWCOG] (2013). «COG Map Highlights Centers Essential to Region's Growth and Future Success», *Metropolitan Washington Council of Governments*. [**http://www.mwcog.org/news/press/detail.asp?NEWS_ID=611**] (consulté le 26 juin 2013).

MONTGOMERY COUNTY (2013). «Moderately Priced Dweling Unit (MDPU) Program», *Montgomery County*. [**http://www6.montgomerycountymd.gov/dhctmpl.asp?url=/Content/DHCA/housing/housing_P/mpdu.asp**] (consulté le 29 juillet 2013).

MONTGOMERY COUNTY CHAMBER OF COMMERCE (2013). «Dan Hoffman, Montgomery County Chief Innovation Officer». *Montgomery County Chamber of Commerce*. [**http:/montgomerycountychamber.com/blog/dan-hoffman-montgomery-county-chief-innovation-officer**] (consulté le 24 juillet 2013).

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (1964). «On Wedges and Corridors», *Montgomery Planning*. [**http://www.montgomeryplanning.org/community/general_plans/wedges_corridors/wedges_corridors64.shtm**] (consulté le 20 août 2012).

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (1980). «Preservation of Agriculture Land and Rural Open Space Functional Master Plan», *Montgomery Planning*. [**http://www.montgomeryplanning.org/community/plan_areas/rural_area/master_plans/ag_openspace/toc_ag_open80.shtm**] (consulté le 6 août 2013).

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (1998). «Friendship Heights Sector Plan», *Montgomery Planning*. [**http://www.montgomeryplanning.org/community/plan_areas/bethesda_chevy_chase/master_plans/friendship_heights/toc_friend98.shtm**] (consulté le 23 mai 2013).

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (2006). «Shady Grove Sector Plan», *Montgomery Planning*. [**http://www.montgomeryplanning.org/community/shadygrove/**] (consulté le 26 juin 2013).

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (2008). *Guiding the Future of The MD355/I-270*, Montgomery Planning [PDF]. 43 p.

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (2009). «Twinbrook Sector Plan», *Montgomery Planning*. [**http://www.montgomeryplanning.org/community/twinbrook/**] (consulté le 26 juin 2013).

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (2010). *Midtown on the Pike: White Flint Sector Plan*, Montgomery Planning [PDF]. 91 p.

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (2012). *Growing Smarter, 2012-2016 Subdivision Staging Policy Report*, Montgomery Planning [PDF]. 44 p.

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (2013a). *Countywide Transit Corridors Functional Master Plan: Planning Board Draft*, Montgomery Planning [PDF]. 131 p.

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (2013b). «Community Planning», *Montgomery Planning*. [**http://www.montgomeryplanning.org/community/**] (consulté le 5 juillet 2013).

MONTGOMERY COUNTY. PLANNING DEPARTEMENT (s.d.). «Case Studies, Project: North Bethesda Market», *Montgomery Planning*. [**http://www.montgomeryplanning.org/design/rethink_montgomery/casestudies4.shtm**] (consulté le 1er août 2012).

PROJECT FOR PUBLIC SPACES [PPS] (s.d.). «Going Places», *Project for Public Spaces*. [**http://www.pps.org/reference/going-places/**] (consulté le 3 mai 2013).

QUÉBEC. OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE [OQLF] (2004). «Externalisation ouverte», *Office Québécois de la langue française*. [**http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?Id_ Fiche=8358062**] (consulté le 6 août 2013).

THADANI, Dhiru A. (2010). *The Language of Towns and Cities: A Visual Dictionary*, Rizzoli, New York, 781 pages.

THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION [MNCPPC] (1992). «North Bethesda/Garrett Park Master Plan», *M-NCPPC*. [**http://www.montgomeryplanning.org/community/plan_areas/bethesda_chevy_chase/master_plans/north_bethesda/toc_nbeth-gar.shtm**] (consulté le 26 juin 2013).

THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION [MNCPPC] (2006). «Woodmont Triangle Amendment to the sector plan of the Bethesda CMD», *M-NCPPC*. [**http://www.montgomeryplanning.org/community/plan_areas/bethesda_chevy_chase/master_plans/woodmont_march2006/index.shtm**] (consulté le 25 juillet 2013).

THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION [MNCPPC] (2011). «Do you Know MoCo?», *M-NCPPC*. [**http://vimeo.com/24895380**] (consulté le 1er août 2012).

URBAN LAND INSTITUTE [ULI] (2000). «Bethesda Row, Development Case Studies», *ULI*. [**http://casestudies.uli.org/Profile.aspx?j=7699&p=1&c=6**] (consulté le 5 juillet 2013).

UNITED STATES OF AMERICA [USA]. ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY [EPA] (2012). « Smarth Growth Illustrated : Bethesda Row, Bethesda, Maryland », *Environmental Protection Agency*. [**http://www.epa.gov/smartgrowth/case/bethesda.htm**] (consulté le 16 août 2012).

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







CROÎTRE SANS S'ÉTALER

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

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

INSPIRER LE QUÉBEC

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

À PROPOS DE VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, oeuvrant 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, 3e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
T. 819.205.2053

ISBN : 978-2-923263-17-5 (version imprimée)
ISBN : 978-2-923263-18-2 (PDF)