

version bêta

VERS UNE CHARTE DES ÉCOQUARTIERS

Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs



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.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

Coordination

David Paradis, Directeur – Recherche, formation et accompagnement

Jeanne Robin, Directrice générale adjointe

Christian Savard, Directeur général

Recherche et rédaction

Claudia Bennicelli, Conseillère – Aménagement du territoire et urbanisme

Vincent Galarneau, Conseiller – Environnement et agriculture

Christian Petit, Chargé de projets

Sébastien St-Onge, Chargé de projet – Verdissement

Expertise externe

Paul Dupas, Coordonnateur des programmes, **Écobâtiment**

Illustrations

Michelle Ladd, Conseillère – Design urbain et architecture

Corsaire design édition

Graphisme

Corsaire design édition

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE RECOMMANDÉE

Vivre en Ville (2013). Vers une charte des écoquartiers: Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs, 52 p.

Ce document est disponible en ligne à 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.

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:



Partenaire du Centre québécois d'actions sur les changements climatiques

Version bêta : Appel à commentaires

«Vers une charte des écoquartiers» propose des principes et des balises qui pourront guider les décideurs et les promoteurs dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets d'écoquartiers. Vivre en Ville met ainsi au jeu une grille d'analyse détaillée, utilisable aussi bien pour caractériser les milieux de vie existants que pour évaluer la qualité d'un projet au cours de sa conception.

«Vers une charte des écoquartiers» est présenté ici dans une version bêta qui a vocation à être commentée, approfondie et bonifiée par les suggestions de tous ceux qui souhaiteront la questionner à l'aune de leur pratique et de leurs connaissances.

Vos commentaires sont attendus
à charte@vivreenville.org



Table des matières

UNE CHARTE DES ECOQUARTIERS, POURQUOI ET POUR QUI ?	5
DES PRINCIPES TRANSVERSAUX	8
T.1 Optimiser les équipements et les infrastructures	9
T.2 Viser l'équité et renforcer la démocratie	10
T.3 Privilégier une approche écosystémique de l'aménagement	11
T.4 Favoriser la résilience et l'adaptabilité	12
BIEN S'INTEGRER DANS L'AGGLOMERATION	13
A.1 Consolidation et contiguïté de l'urbanisation	14
A.2 Protection du territoire agricole	15
A.3 Protection des milieux naturels	16
A.4 Articulation de l'urbanisation et du réseau structurant de transport en commun	17
A.5 Maillage et complémentarité avec le reste de l'agglomération et réduction des barrières	18
ETRE UN MILIEU DE VIE COMPLET	19
Q.1 Compacité et densité	20
Q.2 Mixité des activités	22
Q.3 Proximité et diversité de l'offre commerciale et de services	23
Q.4 Diversité des types d'habitation	24
Q.5 Perméabilité de la trame urbaine	25
Q.6 Accessibilité au transport en commun	26
Q.7 Continuité et efficacité du réseau cyclable	27
Q.8 Variété et distribution stratégique des espaces publics	28
Q.9 Gestion efficiente des ressources et des externalités	29
AVOIR DES RUES A ECHELLE HUMAINE	30
R.1 Réduction de la largeur des rues de façade à façade	31
R.2 Apaisement de la circulation	32
R.3 Qualité des aménagements publics	33
R.4 Mixité verticale des activités	34
R.5 Priorité aux déplacements actifs	35
R.6 Continuité du cadre bâti	36
R.7 Réduction des stationnements de surface	37
AVOIR DES BATIMENTS CONFORTABLES, ACCESSIBLES ET EFFICACES	38
B.1 Priorité au confort et à la qualité de vie des usagers	39
B.2 Diversité architecturale et qualité du cadre bâti	40
B.3 Ouverture sur la rue	41
B.4 Présence d'équipements favorables à la mobilité durable	42
B.5 Sobriété et efficience	43
B.6 Priorité aux stratégies bioclimatiques	44
B.7 Récupération et production d'énergie	45
EVALUER LES RESULTATS ET NON LES INTENTIONS	46
BIBLIOGRAPHIE	47



Une charte des écoquartiers, pourquoi et pour qui ?

POURQUOI UNE CHARTE ?

Écoquartiers, quartiers verts, quartiers durables ou éco-responsables : de plus en plus de projets immobiliers mettent le développement durable à toutes les sauces, avec une cohérence et des résultats parfois mitigés. Qu'il s'agisse d'une stratégie de positionnement ou d'une démarche sincère d'amélioration des pratiques en développement immobilier et en urbanisme, la tendance est observable dans de nombreuses villes du Québec. Pour ne citer que quelques exemples bien connus, la construction à Québec de la Cité Verte et les démarches de la Ville pour mettre en chantier les écoquartiers de la Pointe-aux-Lièvres et de la Pointe-D'Estimaux démontrent l'importance de cette tendance. À Montréal, la requalification de l'ancien Hippodrome en est un autre témoignage.

L'engouement pour les écoquartiers ne se limite pas au Québec ; la recherche de milieux de vie de meilleure qualité est à l'œuvre un peu partout. À l'international, plusieurs initiatives visent déjà à « monter la barre » lors de la conception d'un écoquartier. À titre d'exemple, le système nord-américain de standardisation LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) a récemment développé une certification à l'échelle du quartier dans LEED for Neighborhood Development (ou LEED Aménagement des quartiers). Le gouvernement français vient, lui, de lancer sa propre Charte des EcoQuartiers, accompagnée d'un label.

AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT DES COLLECTIVITÉS VIABLES

La création d'écoquartiers est l'une des approches susceptibles de concourir au développement de collectivités viables.

Au Québec, en revanche, cette tendance, assez nouvelle, ne fait l'objet d'aucun encadrement et relève jusqu'ici du bon vouloir et du savoir-faire des acteurs à l'œuvre. Les élus, les décideurs et les citoyens qui ont à donner leur aval ou leur avis sur un projet ne disposent pas toujours des outils ni des points de repère pour juger de la qualité des initiatives qui leur sont présentées. C'est pour répondre à cette situation que Vivre en Ville propose, dans ce document, des principes et des balises qui pourront guider les décideurs et les promoteurs dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets d'écoquartiers. Cette grille d'analyse détaillée se veut utile, aussi bien pour caractériser les milieux de vie existants, que pour évaluer la qualité d'un nouveau projet au cours de sa conception.

Vers une charte des écoquartiers n'est pas une certification. Chaque quartier s'intégrant dans un contexte différent et répondant à des besoins qui peuvent être spécifiques, l'excellence peut revêtir différentes formes. Plutôt que des seuils à atteindre, Vivre en Ville propose donc des balises qui permettront à ceux qui le souhaitent de juger de la qualité d'une proposition, en comparaison des bonnes, et aussi des moins bonnes pratiques en la matière. Une chose demeure : un écoquartier doit viser l'idéal et devenir un modèle et une source d'inspiration pour « tirer vers le haut » les pratiques, afin de mieux construire nos milieux de vie.

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 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.

Source : Vivre en Ville



QU'EST-CE QU'UN ÉCOQUARTIER ?

Un écoquartier doit, bien sûr, répondre à des considérations environnementales et notamment atteindre des standards élevés en matière de protection des milieux naturels, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique, etc. Pour contribuer au développement de collectivités viables, il devrait permettre à ses habitants de diviser leur empreinte écologique au moins par trois, puisque les ménages québécois consomment, actuellement, plus de trois fois leur part des ressources de la planète (Vérificateur général du Québec, 2008).

Toutefois, si les villes et les familles s'intéressent aux écoquartiers, c'est, certes, en raison de leurs atouts sur le plan écologique, mais tout autant, sinon plus, parce qu'il s'agit de milieux de vie de qualité. Concevoir un écoquartier implique donc une approche complète, qui tienne compte des nombreux enjeux relatifs aux collectivités viables. Cela ne peut se faire ni par une approche cosmétique, ni par une approche en silo.

En particulier, un écoquartier, ce n'est :

- ni un développement immobilier avec des bâtiments écoénergétiques;
- ni un îlot construit au cœur de la nature;
- ni une vitrine de solutions technologiques à haute performance;
- ni un ghetto réservé à une population fortunée et isolé de ce qui l'entoure.

L'ANCIEN OU LE NOUVEAU ?

L'écoquartier n'est pas l'apanage de nouveaux quartiers, bien que la presque totalité des projets qui revendiquent cette appellation soient de nouveaux développements. Une démarche qui porte sur un secteur déjà construit, qu'il s'agisse de consolidation, de densification ou de requalification d'un quartier existant, peut très bien répondre aux objectifs de l'écoquartier.

Au contraire, un écoquartier, ce doit être :

- un milieu de vie le plus complet possible, qui réponde aux divers besoins d'une population variée;
- un quartier connecté à son environnement;
- l'occasion d'améliorer l'existant, pour le quartier lui-même et pour ses environs;
- des solutions structurantes et efficaces à long terme.

Un écoquartier a vocation à constituer un modèle d'urbanisation, qui assure la qualité de vie de ses résidents et permette de réduire considérablement l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières, durant sa construction et via le mode de vie de ses habitants.



Source : Vivre en Ville

32 PRINCIPES COMPLÉMENTAIRES

Dans **Vers une charte des écoquartiers**, Vivre en Ville présente 32 principes pour guider la conception d'écoquartiers. Quatre de ces principes sont transversaux ; les autres se déclinent à quatre échelles d'intervention, de l'agglomération au bâtiment, en passant par le quartier et la rue.

Ces principes sont complémentaires. Certes, les caractéristiques d'un milieu de vie et celles de l'agglomération dans laquelle il s'inscrit pourront influencer leur application, mais c'est en suivant l'orientation générale de cet ensemble de lignes directrices qu'un projet d'écoquartier, et à plus grande échelle de collectivité viable, pourra réellement prendre forme.

Chaque principe est détaillé sur une page, en quelques **critères** fondamentaux illustrés d'**exemples**. En bas de page, des **références** renvoient aux principales certifications qui font mention du principe présenté. Pour chaque principe, une **balise** (chiffre ou notion cruciale) met l'emphase sur une des clés de sa mise en pratique.

DE L'URBANISME FONCTIONNALISTE À LA CONCEPTION DE MILIEUX DE VIE

Mettre en place un écoquartier n'exige pas seulement une remise en question du mode d'urbanisation qui a cours au Québec et des formes urbaines qui en découlent. Cela exige également d'avoir recours à une démarche de conception des milieux de vie qui rompt avec l'urbanisme fonctionnaliste.

Un écoquartier n'est pas une simple opération de design urbain d'un site disponible parmi d'autres. Le choix même du site d'un écoquartier doit résulter d'une réflexion urbanistique permettant d'identifier où, dans l'intérêt collectif, la ville doit croître et selon quelles modalités. L'écoquartier est donc une intervention visant le bien commun et non destinée uniquement à répondre aux objectifs de ses promoteurs ou des propriétaires des bâtiments qui s'y trouveront.

Un écoquartier n'est pas le résultat d'une réglementation d'urbanisme élaborée *a priori*, par exemple à la suite du découpage d'un site en parcelles (lotissement), regroupées ensuite en zones affectées à une fonction particulière (zonage) et au sein desquelles les bâtiments ont à respecter des normes uniformes (construction). L'écoquartier résulte plutôt de l'élaboration d'un projet urbanistique incarnant une vision. C'est pour mettre en œuvre ce projet qu'est alors élaborée la réglementation d'urbanisme.

QUELQUES INCONTOURNABLES



Il est parfois difficile, voire inopportun, d'appliquer chacun des principes avec la même rigueur. Certains sont toutefois incontournables. Soit parce que sans eux, un écoquartier ne saurait être un milieu de vie complet et de qualité :

- Compacité et densité [Quartier] [Q1]
- Mixité des activités [Quartier] [Q2]
- Proximité et diversité de l'offre commerciale et de services [Quartier] [Q3]

- Priorité aux déplacements actifs [Rue] [R5]

Soit parce qu'ils sont indispensables au développement de collectivités viables, économes en ressources naturelles, énergétiques et financières, qui puissent se maintenir à long terme :

- Consolidation et contiguïté de l'urbanisation [Agglomération] [A1]
- Protection des milieux agricoles et naturels [Agglomération] [A2 et A3]
- Sobriété et efficience [Bâtiment] [B5]

Trop souvent l'élément le plus faible, la desserte de transport en commun doit, dans les grandes villes, être considérée en amont même de la planification d'un écoquartier :

- Articulation entre l'urbanisation et le transport en commun [Agglomération] [A4]

Les quatre principes transversaux font également partie des incontournables :

- Optimiser les équipements et les infrastructures [T1]
- Viser l'équité et renforcer la démocratie [T2]
- Privilégier une gestion écosystémique [T3]
- Favoriser la résilience et l'adaptabilité [T4]

APPEL À COMMENTAIRES

Présentée ici dans sa version bêta, **Vers une charte des écoquartiers** se veut un outil évolutif. Elle sera mise à jour au fil des commentaires que Vivre en Ville recevra de tous ceux qui souhaiteront la questionner, à l'aune de leur pratique et de leurs connaissances.

Voici donc l'invitation lancée. À vous de jouer !





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, quatre principes transversaux pour guider la conception et la mise en œuvre de projets d'écoquartiers :

- Optimiser les équipements et les infrastructures
- Viser l'équité et renforcer la démocratie
- Privilégier une gestion écosystémique
- Favoriser la résilience et l'adaptabilité

C'est à travers ces quatre principes, dont la mise en œuvre se réalise à différentes échelles – de l'agglomération au bâtiment, en passant par le quartier et la rue – qu'on s'assurera que l'écoquartier soutienne le développement de collectivités viables.

La présentation dans cette charte de ces quatre principes met en valeur leur déclinaison à l'échelle du quartier.

T.1



OPTIMISER LES ÉQUIPEMENTS ET LES INFRASTRUCTURES

de façon à en réduire les coûts de construction, d'utilisation, d'entretien et de remplacement

Minimiser la construction d'infrastructures et d'équipements neufs

● PRIVILÉGIER LA RÉUTILISATION, LA REQUALIFICATION ET LA REVITALISATION DE L'EXISTANT

● S'INSCRIRE DANS LES ZONES PRIORITAIRES D'URBANISATION ET RESPECTER LES CRITÈRES DE LOCALISATION DES ACTIVITÉS

● ASSURER DES DENSITÉS RÉSIDENTIELLES ET D'ACTIVITÉS SUFFISANTES POUR RENTABILISER LES ÉQUIPEMENTS

Le quartier Vauban, à Freiburg im Breisgau (Allemagne), le fruit de la conversion d'une ancienne caserne militaire, a ainsi été conçu sur un terrain déjà viabilisé. Grâce à une densité de 53 log/ha, ce quartier présente 8 à 10 fois moins de superficie de rue pavée par logement que de nombreux quartiers périphériques de Québec, dont les densités varient entre 9 et 17 log/ha : que ce soit à Lebourgneuf (Le Mesnil, Les Méandres, Faubourg Le Raphaël), Saint-Émile, Charlesbourg (Orsainville) ou Beauport (Domaine de Mousseigne) (CRE Capitale-Nationale, 2001).

Vauban (Freiburg, Allemagne), une ancienne caserne transformée en quartier dense



Références :

- Smarth Growth (principes 5 et 8)
- EcoDistricts Framework (objectif 5.2)
- ÉcoQuartier (Ambition 3, objectifs 4.3 et 5.4)



T.2[!]



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
- ÉVITER LES SITUATIONS DE MONOPOLE DANS LA PROMOTION IMMOBILIÈRE ET VALORISER L'AUTOPROMOTION
- INFORMER, CONSULTER ET FAVORISER LA PARTICIPATION DE CHACUN DANS LA PLANIFICATION ET LE DESIGN
- FAVORISER LA MIXITÉ SOCIALE, NOTAMMENT EN PRÉVOYANT DES LOGEMENTS ABORDABLES

Expertise publique et participation citoyenne

Ateliers de travail sur les collectivités viables (Québec)



Source : Vivre en Ville

Références :

- Smarth Growth (principe 10)
- LEED-AQ (Crédit MCV 12)
- EcoDistricts Framework (objectifs 1.4 et 3.3)
- Living Building Challenge (EQUITY 17)
- EcoQuartier (Ambition 1, objectifs 2.1 et 2.2; Ambition 6, objectif 2.1)
- CERTU (Préconisation E17)



T.3[!]



PRIVILÉGIER UNE APPROCHE ÉCOSYSTÉMIQUE DE L'AMÉNAGEMENT

pour minimiser les impacts du milieu bâti sur l'écosystème naturel et conserver ses effets régulateurs

**Services écologiques :
3 500 \$/ha**

LIMITER LA CONSOMMATION DE RESSOURCES ET LA PRODUCTION D'EXTERNALITÉS NÉGATIVES

MINIMISER LES IMPACTS DU QUARTIER SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL (ÉROSION DES SOLS, PLANTES ENVAHISSANTES, COMPACTION ET IMPERMÉABILISATION DES SOLS, ETC.)

RESTAURER ET MAINTENIR LES TRAMES VERTES ET BLEUES (OU TRAMES ÉCOLOGIQUES)

VALORISER LES FONCTIONS ÉCOLOGIQUES DES ESPACES NATURELS, DES SOLS ET DE LA VÉGÉTATION

Sur la base d'études réalisées par la Fondation David Suzuki à Toronto et Vancouver, on peut estimer la valeur des services écologiques offerts par les milieux naturels à plus de 3 500 \$ par hectare annuellement. Parmi ces services, notons la régulation du climat (limitation des îlots de chaleur), la purification de l'air et des cours d'eau, l'apport en eau, la pollinisation, la productivité agricole, les activités touristiques et récréatives (Vivre en Ville et al., 2011).

REMPLENER OU COMPLÉTER LES INFRASTRUCTURES GRISES PAR DES INFRASTRUCTURES VERTES

ASSURER UNE GESTION NATURELLE DES EAUX DE RUISSELLEMENT

Le quartier Augustenborg (Malmö, Suède) est parcouru de canalisations de surface qui conduisent les eaux de ruissellement à des étangs. En plus de son effet positif sur la qualité de vie grâce à des aménagements de grande qualité, cette gestion naturelle de l'eau contribue à tempérer le climat du quartier, ainsi qu'à réduire la pollution des cours d'eau, permettre la recharge des nappes phréatiques et permettre la réutilisation de l'eau à diverses fins.

Augustenborg (Suède), une gestion naturelle des eaux de surface



Références :

- Collectivités EQUilibrium (P11 et P18)
- Living Building Challenge (WATER 06)
- EcoDistricts Framework (objectif 7.3)
- EcoQuartier (Ambition 2, objectif 3.3; Ambition 16, objectif 3.1)
- LEED Habitations (AES 3)



T.4[!]



FAVORISER LA RÉSILIENCE ET L'ADAPTABILITÉ

pour faire face aux changements
démographiques et économiques
et aux risques naturels et climatiques

Vision à long terme

- PRÉVOIR ET FACILITER LES CHANGEMENTS DE VOCATION
- ASSURER L'ÉQUILIBRE A LONG TERME ENTRE LES REVENUS ET LES DÉPENSES
- DÉVELOPPER DES CIRCUITS COURTS EN ALIMENTATION ET L'AUTONOMIE ALIMENTAIRE, 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

Jardin public (South East False Creek, Vancouver)



Source: Vivre en Ville

Marché public hebdomadaire à Vauban (Freiburg, Allemagne)



Source: Vivre en Ville

Références :

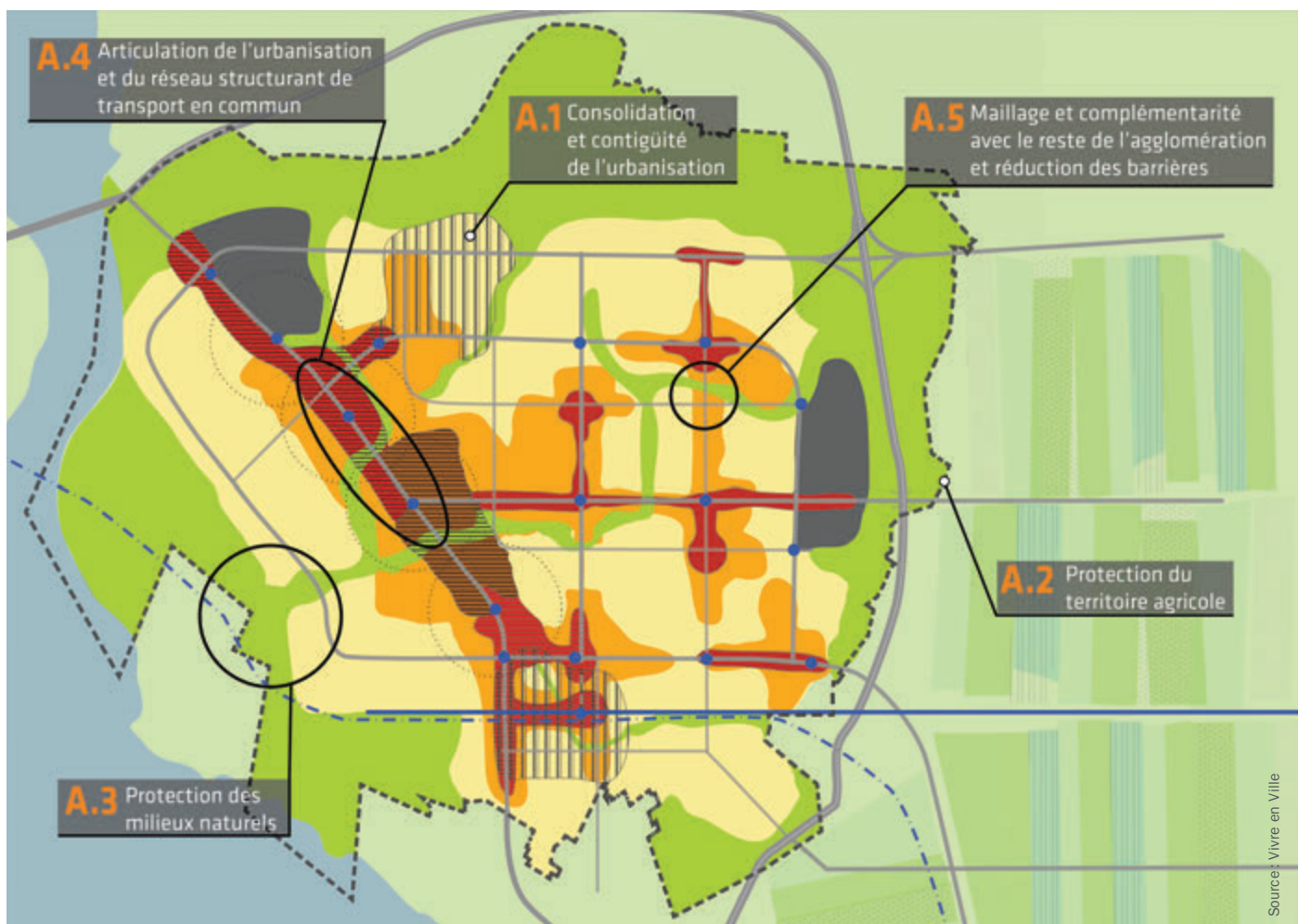
- Collectivités EQuilibrium (P17), LEED-AQ (Crédit MCV 13)
- EcoDistricts Framework (objectif 2.2)
- Smarth Growth (principe 7)
- Living Building Challenge (SITE 02)
- EcoQuartier (Ambition 6, objectif 1.8; Ambition 7, objectif 5.1; Ambition 8, objectif 5; Ambition 15, objectifs 2.1 et 3.1)
- CERTU (Préconisation A3)

BIEN S'INTÉGRER DANS L'AGGLOMÉRATION

Un écoquartier s'intègre dans une agglomération, qu'il s'agisse d'une petite ville ou d'une métropole. Il devrait donc contribuer à renforcer, à l'échelle de l'agglomération, les principes d'une collectivité viable.

Dans une collectivité viable, l'agglomération est tissée serrée. Elle optimise l'utilisation de son territoire. L'urbanisation (la ville nouvelle, en cours de création) et la densification (la ville existante, en cours de transformation) sont articulées avec un réseau structurant de transport en commun. Les équipements et activités y sont accessibles et bien localisés.

Une agglomération tissée serrée



A.1[!]



CONSOLIDATION ET CONTIGUÏTE DE L'URBANISATION

pour renforcer les corridors d'urbanisation existants et limiter les besoins en nouvelles infrastructures

S'intégrer à l'agglomération

PRIORISER LA REQUALIFICATION DE QUARTIERS EXISTANTS EN ÉCOQUARTIERS.

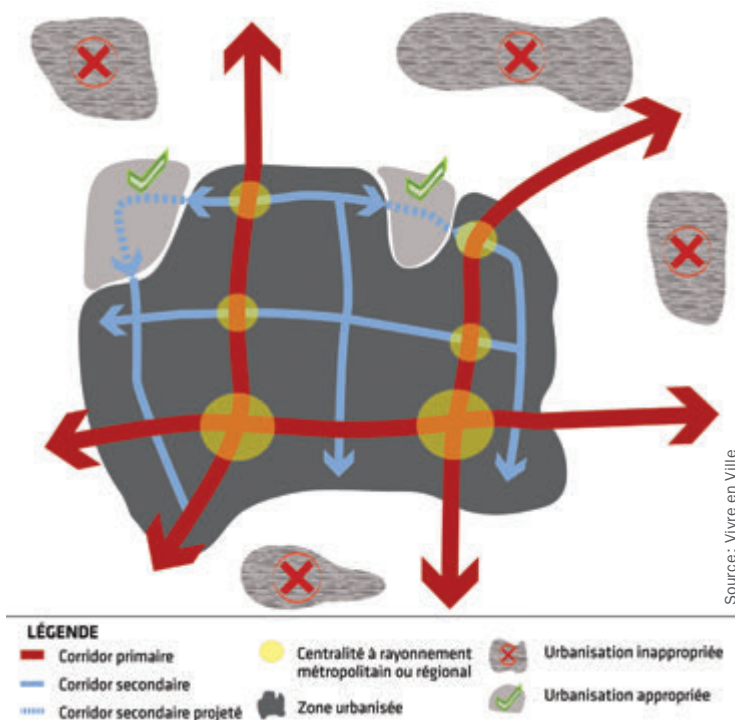
Dans le cas de nouveaux quartiers, prioriser :
L'UTILISATION DE FRICHES URBAINES ;

L'URBANISATION INTERCALAIRE ;

L'UTILISATION DE TERRAINS ADJACENTS À UNE ZONE DÉJÀ URBANISÉE.

En Suède, les quartiers de Västra Hamnen à Malmö et de Hammarby Sjöstad à Stockholm ont été construits sur d'anciens sites industriels et portuaires à proximité du centre-ville. En Allemagne, plusieurs quartiers modèles ont été réalisés à l'occasion de la conversion d'anciennes casernes militaires, tout particulièrement au Baden-Württemberg avec les quartiers Vauban (Freiburg im Breisgau), Französisches Viertel et Loretto (Tübingen), Burgholzhof et Scharnhäuser Park (Stuttgart et Ostfildern), ainsi que Smiley West (Karlsruhe).

Priorité à l'urbanisation contiguë à la ville existante



Västra Hamnen (Malmö, Suède), un ancien site portuaire



Source: Vivre en Ville

Références :

- Smarth Growth (principe 5)
- Living Building Challenge (SITE 01)
- LEED-AQ (Préalable ELS 1; Crédits ELS 1 et 2)
- LEED Habitations (EL 3)
- EcoQuartier (Ambition 2, objectifs 2.2 et 2.4; Ambition 12, objectif 1.1)

A.2[!]



PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

pour conserver les espaces productifs
et réduire la pression sur les activités
agricoles

**0 exclusion de
la zone agricole**

- PROSCRIRE TOUTE URBANISATION IMPLIQUANT LA PERTE DE TERRES AGRICOLES.
- PROSCRIRE TOUTE URBANISATION SUR UN TERRAIN AYANT DU FAIRE L'OBJET D'UNE EXCLUSION DU TERRITOIRE AGRICOLE.

« Il faut réaliser l'ampleur du gaspillage que représente l'expansion du périmètre des villes, petites et grandes, vers la zone agricole. La revendication visant à établir sa propriété résidentielle dans les meilleures terres du Québec, sous prétexte qu'il n'y a plus de territoire à bâtir dans la municipalité, est une conception dépassée. On ne peut pas se réclamer, d'une part, du développement durable et poursuivre, d'autre part, un tel mode d'occupation du territoire. »

(Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, 2008, p. 202)

Des terres agricoles menacées par le développement immobilier (Québec)



Source: Vivre en Ville



Source: Vivre en Ville

Références :

- Collectivités Equilibrium (P16)
- Smarth Growth (principe 7)
- Living Building Challenge (SITE 01)
- LEED-AQ (Préalable ELS 4)
- EcoQuartier (Ambition 2, objectif 2.3; Ambition 15, objectif 2.1)



A.3 [!]



PROTECTION DES MILIEUX NATURELS

pour conserver les écosystèmes et faciliter l'accès à des milieux naturels à proximité des espaces bâtis

- PROSCRIRE TOUTE URBANISATION DANS DES MILIEUX HUMIDES, DES ÉCOSYSTÈMES D'INTÉRÊT POUR DES ESPÈCES VULNÉRABLES, DES MILIEUX NATURELS PROTÉGÉS.
- ÉVITER LA CONSTRUCTION EN ZONE INONDABLE, SUR DES SOLS INSTABLES OU À PROXIMITÉ DES BERGES.
- RESTAURER ET MAINTENIR LES TRAMES ÉCOLOGIQUES.

 **Réconcilier nature et urbanité**

Une noue, corridor écologique au coeur du quartier Rieselfeld (Freiburg, Allemagne)



Source : Vivre en Ville

Références :

- Collectivités Equilibrium (P15)
- Smarth Growth (principe 6)
- Living Building Challenge (SITE 01 et EQUITY 18)
- LEED-AQ (Préalables ELS 2 et 3)
- EcoDistricts Framework
- EcoQuartier (Ambition 2, objectif 2.3; Ambition 8, objectif 2.4)
- CERTU (Préconisation C9)

A.4[!]



ARTICULATION DE L'URBANISATION ET DU RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

pour favoriser la mobilité durable et assurer l'efficacité du transport en commun

Transport en commun aux 15 minutes

QU'EST-CE QU'UN RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ?

Un réseau de transport en commun est dit structurant lorsqu'il offre une desserte à haut niveau de service grâce à :

- une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages) ;
- une capacité et une vitesse commerciale élevées ;
- une grande amplitude de service, afin de répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine ;
- des infrastructures importantes et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information aux usagers) ;
- des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport.

Un réseau de transport en commun structurant assure les déplacements d'une part significative de la population; tout comme le réseau autoroutier a favorisé l'étalement urbain, il a le pouvoir d'influencer l'occupation du territoire, par exemple en favorisant la densification des villes existantes.

Source : Vivre en Ville, 2013b, p.52.

PLANIFIER PRÉCISÉMENT LA DESSERTE DE TRANSPORT EN COMMUN, EN AMONT DE LA RÉALISATION D'UN ÉCOQUARTIER

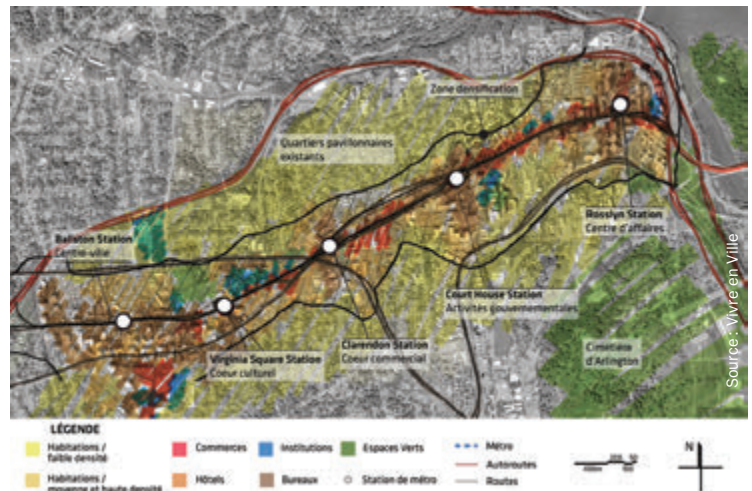
PRIORISER LES LOCALISATIONS DÉJÀ BIEN DESSERVIES PAR LE RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN.

CHOISIR ENSUITE LES LOCALISATIONS QUI SERONT BIEN DESSERVIES PAR LES EXTENSIONS PLANIFIÉES DU RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN (EN CONTINUITÉ DES LIGNES EXISTANTES OU SUR DE NOUVELLES LIGNES).

EN L'ABSENCE DE DESSERTE DE TRANSPORT EN COMMUN DANS L'AGGLOMÉRATION, CHOISIR UNE LOCALISATION COMPATIBLE AVEC LE DÉPLOIEMENT ÉVENTUEL D'UN RÉSEAU STRUCTURANT.

L'Arlington County a misé sur le prolongement du Metrorail de Washington, entre les stations Rosslyn et Ballston, pour requalifier une ancienne strip commerciale en un corridor urbain cohérent, tissé serré et présentant de bonnes densités résidentielles et commerciales (Vivre en Ville, 2013a, p.62-81).

Corridor Rosslyn-Ballston (Washington, DC)



La publication Retisser la ville : [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun (Vivre en Ville, 2013b) détaille ce principe en 120 pages.

Références :

- Collectivités Equilibrium (P8)
- Smart Growth (principe 3)
- LEED-AQ (Préalable ELS 1, Crédit ELS 3)
- EcoQuartier (Ambition 12, objectif 1.2)



A.5



MAILLAGE ET COMPLÉMENTARITÉ AVEC LE RESTE DE L'AGGLOMÉRATION ET RÉDUCTION DES BARRIÈRES

pour éviter l'enclavement, les ségrégations spatiales et les discontinuités de l'urbanisation

Connexions entre les quartiers

- ASSURER LA CONTINUITÉ DE LA TRAME DE RUES DU QUARTIER AVEC CELLE DE LA VILLE ENVIRONNANTE.
- DÉVELOPPER UNE COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES QUARTIERS VOISINS DANS L'OFFRE DE SERVICES, DE COMMERCE ET D'ÉQUIPEMENTS.
- ÉVITER DE DÉPOUILLER LES QUARTIERS EXISTANTS DE LEURS ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS.
- VEILLER À L'INTÉGRATION HARMONIEUSE DU CADRE BÂTI DU QUARTIER AU SEIN DE LA VILLE EXISTANTE.
- VEILLER À L'INTÉGRATION ET À L'ACTUALISATION DU PATRIMOINE URBAIN, BÂTI ET PAYSAGER DE LA VILLE AU SEIN DU QUARTIER EXISTANT.

Le quartier Loretto de Tübingen, en Allemagne, est un bon exemple d'articulation harmonieuse avec les quartiers environnants, tant du point de vue esthétique que fonctionnel. Le quartier est doté de plusieurs rues qui débouchent sur l'extérieur. Même si une route régionale longeait déjà le quartier au sud avant sa construction, une passerelle assure la connexion avec les quartiers situés par-delà cette route. Enfin, l'architecture et le gabarit des nouveaux bâtiments sont respectueux de ceux des bâtiments qui existaient déjà dans le secteur.

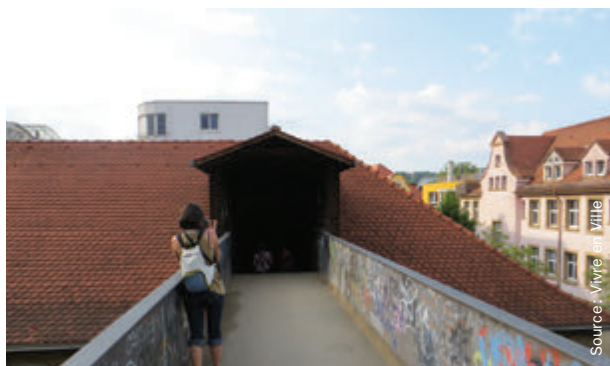
Alexanderpark et Loretto, des quartiers bien reliés vers la Südstadt de Tübingen (Allemagne)



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Références :

- LEED-AQ (Crédit ELS 1)
- EcoQuartier (Ambition 2, objectif 2.2)
- CERTU (Préconisations A1, A4 et B6)





ÊTRE UN MILIEU DE VIE COMPLET

Un écoquartier doit être un milieu de vie complet. Il assure la proximité des commerces et des services du quotidien, est accessible par des modes de transport viables et offre des espaces publics de qualité.

Un milieu de vie complet



Q.1[!]



COMPACITÉ ET DENSITÉ

pour assurer la viabilité des commerces
et des services de proximité et limiter
l'étalement urbain

**Au moins 40 logements
par hectare**

La compacité et la densité sont deux éléments étroitement liés. La densité fait référence à la quantité d'habitants, de logements ou d'activités présents sur une superficie de territoire donnée. L'atteinte d'une densité brute élevée permet de rentabiliser les investissements d'une municipalité en matière d'infrastructures, d'équipements et de services publics. La compacité, quant à elle, reflète une manière d'occuper le territoire, de façon à créer des liens (physiques et sociaux) en limitant les vides et les discontinuités. La compacité permet de créer des milieux de vie à la fois denses et conviviaux. La structure du quartier favorise alors une meilleure interaction entre les habitants.

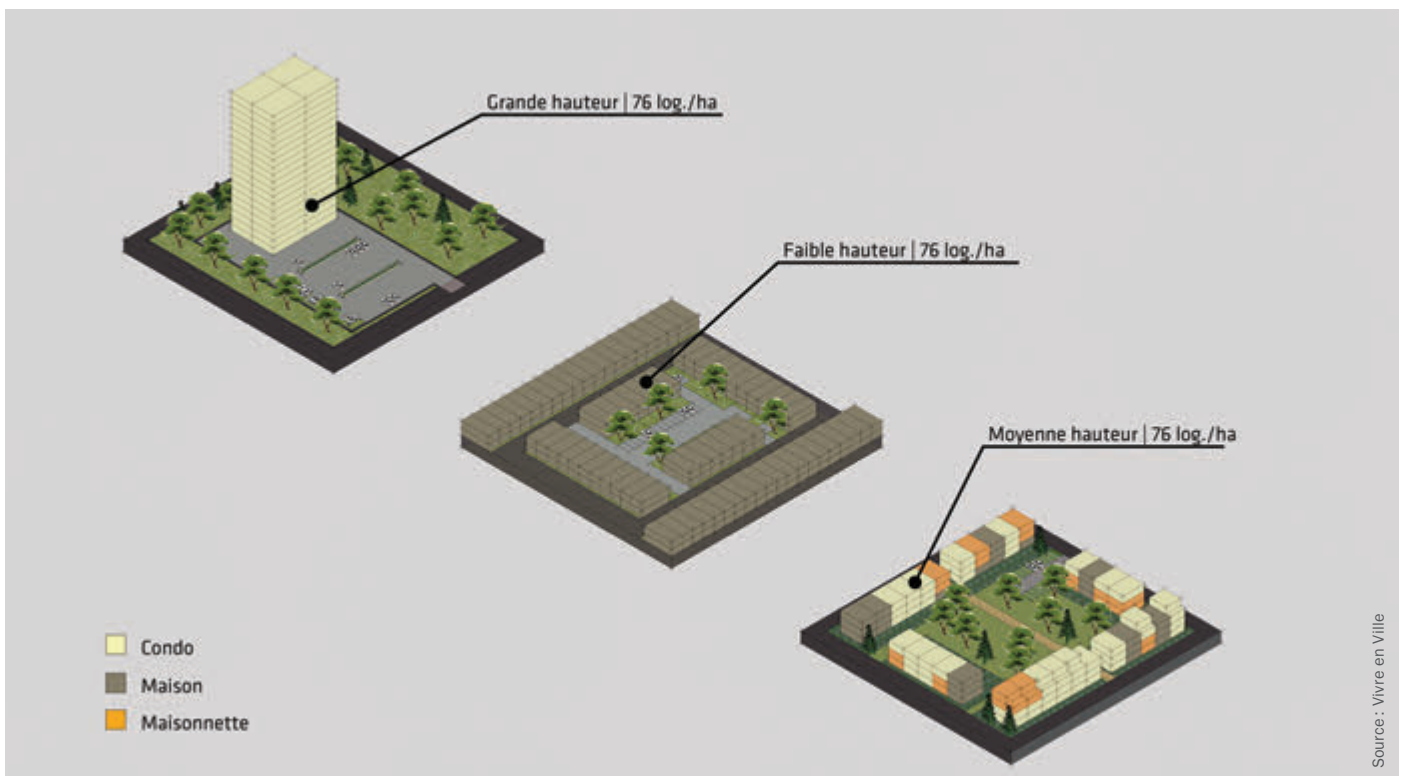
GLOSSAIRE

DENSITÉ BRUTE

La densité résidentielle brute se définit comme le rapport entre le nombre de logements d'un quartier et la superficie totale de ce dernier. Puisqu'elle fournit un portrait global d'un quartier, cette mesure peut être utilisée pour évaluer la rentabilité des espaces et des équipements publics mis en place dans ce quartier. À l'opposé, la densité résidentielle nette, qui ne considère que les espaces constructibles du quartier en excluant notamment les espaces publics, ne peut être utilisée que pour évaluer la rentabilité des investissements effectués sur les sites privés.

Source : Vivre en Ville, 2013b, p.69.

La densité à échelle humaine, possible par
la compacité



Q.1

COMPACITÉ ET DENSITÉ (SUITE)

ASSURER DES DENSITÉS SUFFISANTES POUR RENTABILISER LES ÉQUIPEMENTS, LES INFRASTRUCTURES ET LES SERVICES.

Selon le ministère des Transports de l'Ontario, pour permettre d'assurer une desserte de transport en commun fréquente (passages aux 10 à 15 minutes), la densité minimale suggérée est de 37 logements par hectare, 80 logements et emplois combinés (MTO, 2012).

Parmi les critères qui influencent la localisation d'un commerce, on retrouve, outre la densité commerciale et résidentielle, donc la proximité d'autres commerces, complémentaires ou concurrents, la proximité avec une clientèle (pour la marche : 5 minutes de marche) correspondant à 60 à 75 % des ventes du commerce. La densité résidentielle est donc particulièrement importante, surtout là où un commerce ne peut miser sur une offre de stationnement (Groupe Altus, 2013).

GRÂCE À LA COMPACITÉ, CRÉER DES MILIEUX DENSES ET À ÉCHELLE HUMAINE :

- RÉDUIRE L'ESPACE CONSACRÉ AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET AU STATIONNEMENT
- RÉDUIRE LA TAILLE DES PARCELLES
- PRIVILÉGIER DE FAIBLES MARGES DE REcul AVANT ET LATÉRALES DES BÂTIMENTS

Le quartier Vauban de Freiburg im Breisgau en Allemagne est entièrement construit sur de petites parcelles, où les cours arrière sont toutes petites. En contrepartie, les résidents ont accès à une grande quantité d'espaces publics (parcs et places).

Plusieurs exemples d'écoquartiers à l'étranger présentent, grâce à la compacité, une bonne densité à échelle humaine : Vauban et Rieselfeld à Freiburg im Breisgau, Mühlenviertel à Tübingen, Västra Hamnen (Bo01) à Malmö et Hammarby Sjöstad (Bo02) à Stockholm, pour ne nommer que ceux-ci. Plus près de nous, il n'y a qu'à regarder la plupart des cœurs villageois, où les maisons sont construites sur de petites parcelles, avec de faibles marges de recul et de petites cours arrière, mais où les espaces publics, habituellement à proximité de l'église, sont nombreux et centraux.

Västra Hamnen (Malmö, Suède) : construire compact pour atteindre une densité élevée à échelle humaine



Références :

- Smarth Growth (principe 2)
- Living Building Challenge (SITE 04 ; EQUITY 16)
- LEED-AQ (Préalable MCV 2)
- EcoQuartier (Ambition 7, objectif 3.3; Ambition 10, objectif 1)



Q.2



MIXITÉ DES ACTIVITÉS

pour réduire les besoins de déplacement
et contribuer au dynamisme économique
et social du quartier

 Rues commerciales
et cœurs villageois

PRÉVOIR LA COHABITATION DE DIFFÉRENTES ACTIVITÉS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER (MIXITÉ HORIZONTALE ET MIXITÉ VERTICALE)

Le Französisches Viertel (quartier Français) de Tübingen en Allemagne a été planifié avec l'obligation que le rez-de-chaussée des bâtiments soit systématiquement dédié à un usage autre que résidentiel. Ainsi, non seulement y retrouve-t-on des commerces, mais plusieurs ateliers d'artisans et bureaux d'entreprises.

CONCENTRER LES ACTIVITÉS FÉDÉRATRICES DANS UN CŒUR DE QUARTIER BIEN LOCALISÉ

pour générer une centralité dynamique autour de laquelle se structure l'ensemble du quartier

Toutes les rues principales que nombre de municipalités au Québec travaillent à revitaliser sont autant de rues commerçantes mixtes. Ces rues sont souvent le levier des villes et des différents quartiers, surtout anciens. C'est notamment le cas de l'avenue du Mont-Royal du quartier Plateau Mont-Royal de Montréal, de la 3^e Avenue du quartier Vieux-Limoilou de Québec, ou de la rue Lafontaine au centre-ville de Rivière-du-Loup. Mais les cœurs villageois peuvent prendre d'autres formes, comme le Trait-Carré de Charlesbourg, où l'on retrouve l'église, la bibliothèque, une place publique et une école sur un coin de rue, ainsi que quelques commerces à proximité, sur les rues qui y convergent.

La rue Lafontaine : une rue mixte comme épine dorsale de Rivière-du-Loup



Le Trait-Carré de Charlesbourg : un noyau mixte à vocation civique



Références :

- Collectivités EQUilibrium (P4)
- Smart Growth (principe 1)
- LEED-AQ (Crédit MCV 3)
- EcoDistricts Framework (objectif 4.1)
- EcoQuartier (Ambition 11, objectif 1.1)

Q.3



PROXIMITÉ ET DIVERSITÉ DE L'OFFRE COMMERCIALE ET DE SERVICES

pour assurer l'accessibilité des commerces
et services du quotidien

**Distance de marche :
maximum 800 mètres**

ASSURER LA PROXIMITÉ DES SERVICES ESSENTIELS

pour répondre aux besoins fondamentaux des résidents et visiteurs :
alimentation, éducation, santé

La Ville de Freiburg im Breisgau (Allemagne) exige que les commerces dits « du quotidien » s'implantent à distance de marche de la population desservie et interdit, par exemple, l'ouverture de nouvelles épiceries en dehors des zones définies comme des cœurs de quartiers (Freiburg im Breisgau, 2010).

PLANIFIER FINEMENT L'OFFRE DE COMMERCES, DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS

pour assurer la création d'un milieu de vie complet et permettre à tous (jeunes, adultes et âgés, familles, couples et célibataires, riches et moins riches) de répondre à leurs besoins

Dans le quartier Rieselfeld (Freiburg im Breisgau, Allemagne), non seulement la rue commerciale offre-t-elle la présence de deux épiceries, de restaurants et d'une pharmacie, mais on retrouve également deux écoles, un centre œcuménique, une bibliothèque, un centre communautaire, etc. Située en son cœur, la rue est à moins de 500 mètres de l'ensemble des habitations du quartier.

L'ACCESSIBILITÉ EXIGE LA PROXIMITÉ

Une destination est dite « accessible » quand elle se situe à une distance maximale de 400 à 800 mètres, lesquels se parcourent en 5 à 10 minutes – en l'absence de barrière et en présence d'aménagements piétonniers, évidemment. La certification LEED pour l'aménagement des quartiers (USGBC, 2012) accorde des points à cet égard. Pour obtenir un point, au moins 50 % des habitations doivent être situées à moins de 400 mètres d'au moins quatre divers commerces ou services. Pour un maximum de points, il faut que ces habitations aient accès à 19 commerces et services à cette distance.

Une place publique et une rue commerciale au cœur de Rieselfeld (Freiburg, Allemagne)



Références :

- Collectivités EQUilibrium (P5 et P7)
- Smarth Growth (principe 2)
- EcoQuartier (Ambition 11, objectif 2.3)



Q.4



DIVERSITÉ DES TYPES D'HABITATION

pour assurer une mixité socio-économique et favoriser la résilience du quartier

Au moins 20 % de logement social ou abordable

PRÉVOIR UNE DIVERSITÉ DES TYPES D'HABITATIONS (MAISONS EN RANGÉE, PLEX, ETC.)

pour répondre aux besoins et aspirations de tous les habitants : familles, étudiants, jeunes professionnels, aînés, etc.

Le quartier Highlands' Garden Village de Denver au Colorado a été conçu de façon à offrir une diversité de types d'habitations. On y retrouve aussi bien des maisons individuelles, des maisons en rangée que des immeubles à logements.

PRÉVOIR UNE DIVERSITÉ DES MODES DE TENURE (LOCATIF, PROPRIÉTÉ, COPROPRIÉTÉ, COOPÉRATIF)

pour répondre aux choix et aux capacités financières d'une diversité d'habitants

Le projet Benny Farm du quartier Notre-Dame-de-Grâce à Montréal est composé de logements occupés selon différents modes de tenures, de la propriété privée au logement locatif, en passant par la copropriété et la coopérative d'habitation.

ASSURER L'ABORDABILITÉ DES HABITATIONS

pour atténuer les effets de la gentrification et favoriser la mixité socio-économique

La certification LEED pour l'aménagement des quartiers (USGBC, 2012) suggère qu'un minimum de 5 % des unités en location coûtent moins de 60 % du prix médian du secteur ou que 10 % coûtent moins de 80 % du prix médian.

La Ville de Montréal, quant à elle, exige qu'un projet immobilier de plus de 200 unités d'habitation comprenne 15 % de logements sociaux et 15 % de logements abordables. L'Arrondissement du Sud-Ouest exige aussi l'inclusion de 10 % de logements sociaux et 10 % de logements abordables dans les projets de 100 à 199 unités d'habitation. De plus, il tient un registre des unités construites par un même promoteur dans des projets inférieurs à 100 unités, afin d'appliquer les règles d'inclusion dès que le promoteur aura atteint le seuil de 100 unités construites.

Orenco (Portland, OR) : de l'unifamilial et du multi-logements



Références :

- Collectivités EQUilibrium (P3)
- Smarth Growth (principe 4)
- LEED-AQ (Crédit MCV 4)
- Living Building Challenge (EQUITY 17)
- EcoQuartier (Ambition 2, objectif 2.6; Ambition 6, objectif 2.3; Ambition 10, objectif 3.4)

Q.5



PERMÉABILITÉ DE LA TRAME URBAINE

pour favoriser les déplacements actifs et assurer l'accessibilité des activités

Pas plus de 150 mètres entre deux intersections

PRIVILÉGIER UNE TRAME DE RUES PERMÉABLE ET DES ÎLOTS DE FAIBLE TAILLE

pour raccourcir les distances à parcourir

La certification LEED pour l'aménagement des quartiers (USGBC, 2012) exige qu'un quartier comprenne au moins une rue traversante et 55 intersections au km², soit une intersection tous les 135 mètres en moyenne. Dans un quartier ancien, comme Saint-Sauveur à Québec, les distances entre deux intersections dépassent rarement 100 mètres. À l'opposé, dans beaucoup de quartiers plus récents de la même ville, comme Beauport, Charlesbourg ou Val-Bélair, la distance séparant les intersections atteint aisément les 200 voire 300 mètres.

ASSURER LA PERMÉABILITÉ DU RÉSEAU DE RUES POUR LES TRANSPORTS ACTIFS, MÊME LORSQU'IL DÉCOURAGE LA CIRCULATION DE TRANSIT

en concevant le patron de circulation d'abord en fonction des piétons et des cyclistes, dessinant ensuite des boucles de desserte pour les automobiles

Dans les quartiers Vauban et Rieselfeld de Freiburg im Breisgau en Allemagne, les cheminements pour piétons et cyclistes sont continus, alors que les automobiles doivent parcourir des boucles de desserte moins directes. Plusieurs sections de rues sont ainsi réservées aux piétons et cyclistes, avec un aménagement adéquat.

Rieselfeld (Freiburg, Allemagne) : un quartier plus facile à traverser pour les piétons que pour les voitures



Références :

- Collectivités EQUilibrium (P10)
- Smarth Growth (principe 3)
- Living Building Challenge (EQUITY 16)
- LEED-AQ (Préalable MCV 3; Crédit MCV 6)
- CERTU (Préconisation A3)



Q.6



ACCESSIBILITÉ AU TRANSPORT EN COMMUN

pour rendre l'utilisation du transport en commun efficace et conviviale et permettre un accès facile à toute l'agglomération

**Aire de desserte: 500 mètres
autour des stations**

PRIVILÉGIER L'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN POUR LES RÉSIDENTS

pour desservir à distance de marche la plupart des résidents du quartier

Le quartier Rieselfeld (Freiburg im Breisgau, Allemagne) offre une accessibilité exceptionnelle au transport en commun. Tous les logements se trouvent à moins de 500 mètres d'une des trois stations de tramway reliant ce quartier périphérique au centre-ville. Le stationnement incitatif destiné aux automobilistes provenant de l'extérieur du quartier est situé en périphérie du quartier, à 150 mètres de la station de tramway la plus proche, n'occupant ainsi pas les espaces les plus convoités du quartier.

À l'inverse, la gare de Mont-Saint-Hilaire, comme la plupart des gares de trains de banlieue de la région montréalaise, est entourée d'un stationnement incitatif de surface qui occupe un rayon de 200 mètres autour de la station. De ce fait, à peine la moitié des ménages du Village de la Gare – un quartier inspiré des principes TOD – résident à distance de marche de la station, et tous doivent, pour l'atteindre, traverser le stationnement.

AUGMENTER LA DENSITÉ RÉSIDENTIELLE À PROXIMITÉ DES STATIONS

pour rentabiliser l'offre de service de transport en commun, et permettre d'accroître le niveau de service en conséquence

À Arlington (Virginie), une ancienne strip commerciale a été requalifiée en misant sur la desserte offerte par cinq stations du Metrorail : Rosslyn, Courthouse, Clarendon, Virginia Square et Ballston. Les densités résidentielles et d'activités ont été accrues à proximité des stations, et diminuent progressivement en s'en éloignant. Dans cette banlieue d'après-guerre de Washington D.C., les abords des stations ressemblent aujourd'hui à de petits centres-villes, alors que 500 à 1000 mètres plus loin, on retrouve un tissu de banlieue pavillonnaire.

DESSERVIR LE CŒUR DU QUARTIER EN TRANSPORT EN COMMUN

pour renforcer sa vitalité et faciliter l'accès aux commerces et services, pour les résidents et les visiteurs

ASSURER LA QUALITÉ DES AIRES D'ATTENTE ET LES INTÉGRER AU RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS

Rieselfeld (Freiburg, Allemagne), un quartier articulant finement urbanisation et transport en commun



Références:

- Collectivités EQUilibrium (P9)
- LEED-AQ (Crédit MCV 7)
- EcoQuartier (Ambition 10, objectif 1.3)

Q.7



CONTINUITÉ ET EFFICACITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE

pour rendre les déplacements à vélo pratiques et sécuritaires et permettre un accès facile aux destinations

Accéder à vélo au cœur du quartier

RELIER LE QUARTIER AU RESTE DE L'AGGLOMÉRATION PAR LA LIGNE LA PLUS DROITE POSSIBLE

pour offrir le trajet le plus court et le plus lisible

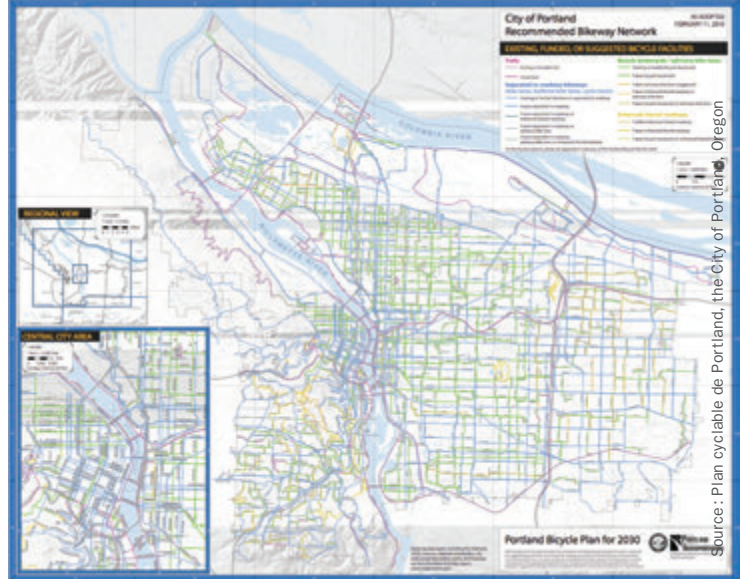
Les Twin Cities (Minneapolis et St. Paul au Minnesota) ont un important réseau cyclable, avec plusieurs pistes reliant en ligne droite les quartiers périphériques au centre-ville. Pour sa part, la Ville de Portland (Oregon) offre un réseau cyclable si dense que les possibilités de parcours sont très grandes, permettant de trouver le plus court trajet d'un point à un autre. Inversement, à Québec, l'itinéraire conseillé pour les cyclistes sur le principal axe de déplacements de la ville présente de nombreux détours qui nuisent à son efficacité et le rendent peu lisible.

DESSERVIR LE CŒUR DU QUARTIER ET LES PRINCIPAUX SERVICES

pour renforcer sa vitalité et faciliter l'accès aux commerces et services, pour les résidents et les visiteurs

À Montréal, l'Arrondissement du Plateau-Mont-Royal a entrepris le réaménagement de l'avenue Laurier pour donner davantage d'espace aux piétons et aux cyclistes. Ainsi, une piste cyclable additionnelle relie maintenant la partie commerciale de l'avenue Laurier, à l'ouest de Saint-Laurent, à celle située à l'est de la rue De Brébeuf, en passant par la station de métro et le parc Laurier. Depuis le début du réaménagement, la circulation cycliste a doublé, passant de 1 500 à 3 000 cyclistes par jour (Béland, 2011).

Le réseau cyclable de Portland (Oregon) relie tous les cœurs de quartier... et même plus



Références:

- LEED-AQ (Crédit ELS 4)
- CERTU (Préconisation D12)



Q.8



VARIÉTÉ ET DISTRIBUTION STRATÉGIQUE DES ESPACES PUBLICS

pour créer de la convivialité et donner accès à tous à des espaces de récréation de qualité (places et parcs)

Des espaces publics à chaque coin de rue ; la rue comme premier espace public

RÉPARTIR LES ESPACES PUBLICS ET ASSURER LEUR ACCESSIBILITÉ

pour que les plus jeunes aient accès à un terrain de jeu à distance de vue de leurs parents, et que les plus âgés aient accès à un lieu de socialisation à distance de marchette

Dans le quartier Vauban (Freiburg, Allemagne), les cinq parcs et la place publique sont reliés par des rues partagées et des sentiers piétonniers. Ces espaces publics donnent tous sur la rue centrale, si bien qu'ils sont très stratégiques pour favoriser les déplacements actifs en général, mais aussi pour offrir des espaces de jeu pour les enfants.

PRÉVOIR DES AMÉNAGEMENTS VARIÉS

pour que chacun y trouve ce dont il a besoin et profite de l'animation d'une vie de quartier continue, à toute heure du jour

En 2004, la Ville de Copenhague a décidé de revitaliser le quartier Mimersgade, une partie défavorisée de la ville habitée par des gens de toutes origines. Elle a utilisé une friche pour en faire un espace public où l'on retrouve des jeux pour enfants, des tables à pique-nique, un ring de boxe thaïlandaise, des bancs publics, des paniers de basketball, des tables de ping-pong, etc. Le mobilier urbain a des origines aussi diverses que la population qui habite le quartier.

RELIER LES ESPACES PUBLICS EN UN RÉSEAU PIÉTONNIER CONVERGEANT VERS LE CŒUR DU QUARTIER

pour renforcer la perméabilité du quartier et mutualiser les avantages du cœur de quartier et des espaces publics

À Montréal, la place Valois, au cœur de la revitalisation du quartier Hochelaga, a bien réussi à s'imposer comme lieu de convergence. Elle est située au centre du quartier et donne directement sur la promenade Ontario. Entouré de commerces variés et muni de plusieurs bancs publics, ce lieu de rencontre est très dynamique.

La place Valois (Montréal), rotule d'un réseau d'espaces publics aux vocations variées



Références :

- Collectivités Equilibrium (P14)
- LEED-AQ (Crédit MCV 9)
- EcoQuartier (Ambition 8, objectif 2.4; Ambition 10, objectif 4.5)
- CERTU (Préconisations A1, A2 et E14)

Q.9



GESTION EFFICIENTE DES RESSOURCES ET DES EXTERNALITÉS

pour réduire les coûts d'opération, optimiser l'utilisation des ressources et réduire la production de déchets ultimes

Mise en commun et gestion systémique

ÉVALUER L'OPPORTUNITÉ ET PRIVILÉGIER, LORSQUE C'EST PERTINENT, UNE GESTION SYSTÉMIQUE ET COLLECTIVE DE L'ÉNERGIE (CHAUFFERIE URBAINE, COGÉNÉRATION, RÉCUPÉRATION DE LA CHALEUR ISSUE DES ACTIVITÉS HUMAINES, ETC.)

pour optimiser la production, l'utilisation et la récupération d'énergie

Dans son nouveau quartier de Southeast False Creek, la Ville de Vancouver a mis en place une chaufferie urbaine qui dessert 16 000 habitants en récupérant la chaleur des eaux usées de la ville. La récupération de la chaleur des eaux usées répond à 70% de la demande énergétique annuelle du quartier, réduisant du coup les émissions de gaz à effet de serre liées au chauffage des bâtiments de 60%. De plus, la chaufferie urbaine fournira des revenus pour la municipalité en plus d'offrir des prix avantageux à sa clientèle (City of Vancouver, 2012).

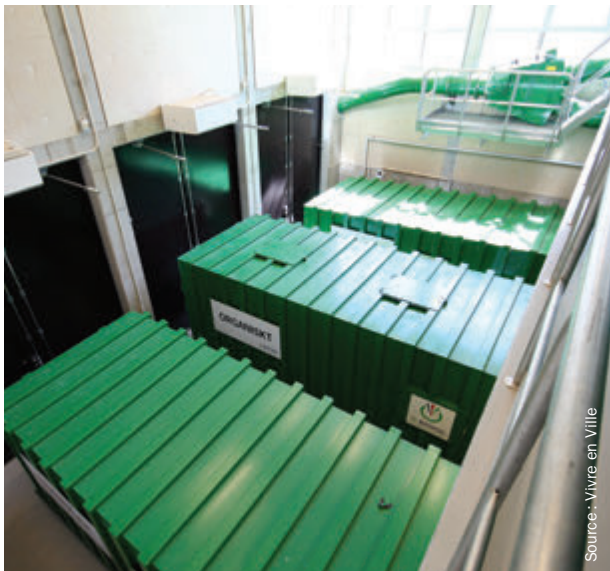
INTÉGRER UN SYSTÈME PERFORMANT DE CUEILLETTE ET DE DISTRIBUTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES (RECYCLAGE, REVALORISATION, COMPOSTAGE ET REJET FINAL)

INTÉGRER LES ÉQUIPEMENTS DE GESTION DES DÉCHETS À L'ARCHITECTURE ET AUX ESPACES PRIVÉS OU PARTAGÉS

pour favoriser l'adoption de bonnes pratiques de gestion des matières résiduelles par les habitants et réduire les nuisances liées à la collecte

Dans le quartier Hammarby Sjöstad de Stockholm en Suède, la récupération des matières résiduelles se fait via un système souterrain automatisé qui aspire les matières en un lieu central où les camions vont directement les récupérer (Hammarby Sjöstad, 2007).

Système automatisé de gestion des matières résiduelles dans Hammarby (Stockholm, Suède)



Références:

- EcoDistricts Framework (objectifs 6.2 et 6.3)
- EcoQuartier (Ambition 18, objectif 2), CERTU (Préconisation C8)

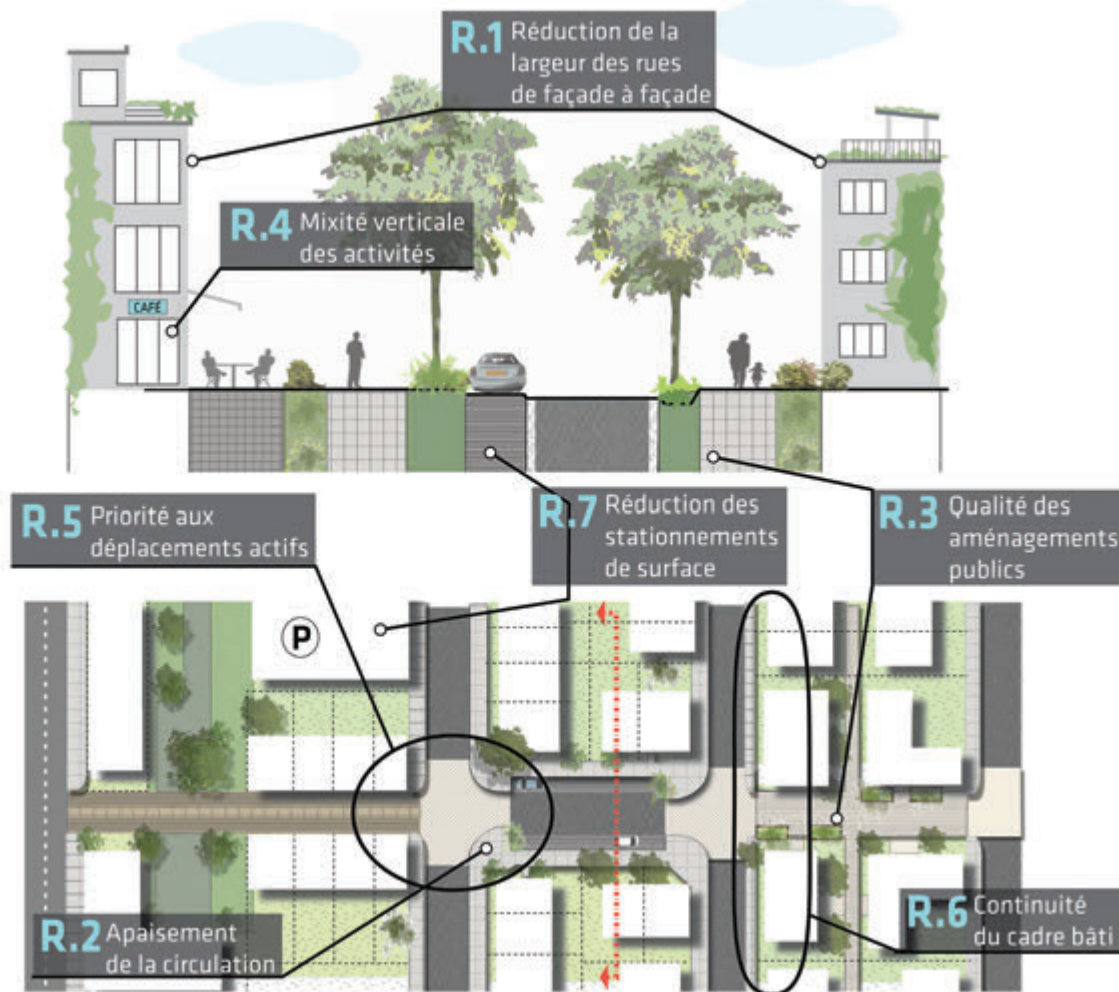




AVOIR DES RUES À ÉCHELLE HUMAINE

Dans un écoquartier, les rues sont conviviales, à échelle humaine. Elles sont davantage des espaces de vie que des axes de circulation. Les cheminements y sont encadrés par les bâtiments et la végétation; les déplacements actifs y sont prioritaires.

Des rues à échelle humaine



Source : Vivre en Ville



R.1



RÉDUCTION DE LA LARGEUR DES RUES DE FAÇADE À FAÇADE

pour créer un milieu de vie à échelle humaine et favoriser les interactions sociales

Largeur optimale : moins du double de la hauteur des bâtiments

ASSURER UN RATIO CONFORTABLE ENTRE LA HAUTEUR DES BÂTIMENTS ET LA DISTANCE QUI LES SÉPARE

Dans l'idéal, la rue (d'un bâtiment à un autre, incluant chaussée, trottoirs et cours avant) devrait avoir une largeur équivalente à une ou deux fois la hauteur des bâtiments qui la bordent (Carmona et al., 2003).

Au Québec, à l'exception des rues tracées avant la Première Guerre mondiale, la largeur des rues de façade à façade est beaucoup plus élevée que la hauteur des bâtiments qui les bordent. La plupart des rues commerciales traditionnelles, de type « rue principale », ont une largeur allant de 1,5 à 3,5 fois la hauteur des bâtiments. Les rues résidentielles respectent, pour leur part, un gabarit très variable selon leur âge : dans les quartiers plus anciens, la largeur est de 2 à 3,5 fois la hauteur des bâtiments; dans les quartiers récents, ce ratio est plutôt entre 4 et 7. Enfin, les strips commerciales constituent, pour leur part, des environnements peu soucieux de l'échelle humaine, la distance entre les bâtiments pouvant atteindre 5 à 10 fois la hauteur de ceux-ci.

Une rue conçue pour l'automobile (Québec)



Source: Vivre en Ville

Une rue à échelle humaine (Freiburg, Allemagne)



Source: Vivre en Ville

Références :

- Living Building Challenge (EQUITY 16)



R.2



APAISEMENT DE LA CIRCULATION

pour améliorer la sécurité et le confort pour les piétons et cyclistes, et favoriser les interactions de voisinage

70 % des rues < 30 km/h

ASSURER UNE VITESSE ET UN DÉBIT DE CIRCULATION MOTORISÉE COMPATIBLES AVEC LE RÔLE SOCIAL DE LA RUE

Il a été démontré que plus la circulation automobile est forte sur une rue, moins les habitants de la rue se l'approprient comme espace de vie et moins ils entretiennent de relations avec leur voisinage (Appleyard, 1981).

Dans son quartier de West End, la Ville de Vancouver a mis en place plusieurs mesures afin de limiter la circulation de transit. Ainsi, plusieurs intersections sont bloquées aux automobiles, tout en étant toujours libres de passage pour les piétons et les cyclistes.

« Selon le CERTU, toute la voirie locale d'une ville a vocation à être aménagée en zone 30, ce qui, d'après l'expérience de plusieurs villes européennes, correspond à environ 70 % de l'ensemble du réseau. » (Berthod et Hiron, 2012)

QUELQUES EXEMPLES DE MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

- Réduire la largeur des chaussées
- Encadrer la rue par les bâtiments, à l'aide de la végétation ou par du mobilier urbain
- Dévier la circulation de transit par l'aménagement de boucles de desserte automobile, tout en assurant ou en maintenant la perméabilité pour les piétons et cyclistes
- Rendre les cheminements sinueux par l'implantation de chicanes et d'avancées de trottoirs aux intersections

Aménagement d'une intersection dans le West End de Vancouver



La rue Duluth (Montréal), un heureux mélange des usagers de la rue



Références:

- Living Building Challenge (EQUITY 16)
- EcoQuartier (Ambition 6, objectif 1.7 ; Ambition 12, objectif 4.4 ; (Ambition 13, objectif 2.2)
- CERTU (Préconisation D11)

R.3



QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS PUBLICS

pour augmenter le confort et le sentiment de sécurité

Variété et confort

ASSURER UNE LARGEUR DE TROTTOIR SUFFISANTE POUR RÉPONDRE À L'ACHALANDAGE ET ACTIVITÉS QUI DONNENT SUR LA RUE

UTILISER DES MATÉRIAUX ET DU MOBILIER URBAIN DE QUALITÉ

ASSURER UNE PRÉSENCE SIGNIFICATIVE DES VÉGÉTAUX

VARIER ET RÉPARTIR LES ÉLÉMENTS VISUELS (MOBILIER URBAIN, PANNEAUX D'INFORMATION, SCULPTURES, FONTAINES, DÉCORATIONS PONCTUELLES, ETC.)

OFFRIR DE L'INFORMATION AUX VISITEURS (PLAN DU QUARTIER, ANNONCE D'ACTIVITÉS, PANNEAUX D'INTERPRÉTATION, ETC.)

ASSURER UN ÉCLAIRAGE DE QUALITÉ (SUFFISANT ET CRÉANT UNE AMBIANCE)

La place Bourget, située au centre-ville de Joliette, contient beaucoup de bancs publics. Les trottoirs sont larges et les matériaux de pavage utilisés sont de qualité et durables. Elle regorge d'arbres.

La place Bourget (Joliette), un espace redonné aux piétons



Source: Vivre en Ville

Références:

- Collectivités EQUilibrium (P13)
- Living Building Challenge (EQUITY 16)
- EcoQuartier (Ambition 7, objectifs 4.1 et 4.2)
- CERTU (Préconisation D12)



R.4



MIXITÉ VERTICALE DES ACTIVITÉS

pour stimuler l'animation de la rue

Rez-de-chaussée animés

FAVORISER LA COHABITATION DE PLUSIEURS ACTIVITÉS DANS LE MÊME BÂTIMENT

Certains quartiers de Tübingen (Allemagne), comme Loretto et Französisches Viertel, ont été construits avec l'obligation d'avoir un usage non résidentiel au rez-de-chaussée dans l'ensemble du quartier. On retrouve donc non seulement des rues commerciales avec des résidences aux étages supérieurs, mais aussi des bureaux d'entreprises et des ateliers d'artisans un peu partout dans ces quartiers. Une proportion importante des habitants de ces quartiers travaille également dans le quartier, donc à distance de marche.

Montcalm (Québec), un quartier de plus en plus mixte verticalement



La mixité verticale à Tübingen (Allemagne) : des activités variées



Références:

- EcoQuartier (Ambition 11, objectif 1.2)

R.5



PRIORITÉ AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

pour encourager l'utilisation de ces modes de déplacement aux multiples avantages (économiques, efficaces, écologiques et bons pour la santé)

Des trottoirs pour toutes les rues

Pour rendre les déplacements à pied faciles et sécuritaires :

GÉNÉRALISER LA PRÉSENCE DE TROTTOIRS

LIMITER L'ENCOMBREMENT DES TROTTOIRS ET ASSURER EN PRIORITÉ LEUR ENTRETIEN

ASSURER LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS LORS DE LA TRAVERSÉE DES RUES (AVANCÉES DE TROTTOIRS, CHAUSSÉE RÉTRÉCIE, INTERSECTIONS SURÉLEVÉES, SIGNALISATION ET MARQUAGE, ETC.)

ÉVALUER SYSTÉMATIQUEMENT LA PERTINENCE D'AMÉNAGER DES RUES PARTAGÉES ET DES RUES PIÉTONNES

En 1996, Portland (Oregon) adoptait son Plan de système de transport, modifiant certaines politiques et classifications de rues. De ce plan ont découlé un Plan directeur piétonnier ainsi qu'un Guide du design pour piétons afin d'améliorer le confort, la sécurité et l'attrait de la marche (City of Portland, 1998a).

Pour rendre les déplacements à vélo faciles et sécuritaires :

PRÉVOIR, SUR CHAQUE RUE, UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE ADAPTÉ À SA FONCTION ET AU DÉBIT DE CIRCULATION (PISTE, BANDE, DOUBLE-SENS CYCLABLE, CHAUSSÉE DÉSIGNÉE, ETC.)

ASSURER LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES AUX INTERSECTIONS (SAS-VELO, FEU PRIORITAIRE, INTERDICTION DU VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE, SIGNALISATION ET MARQUAGE, ETC.)

MAXIMISER LA PRÉSENCE DE STATIONNEMENTS À VELO

ASSURER EN PRIORITÉ L'ENTRETIEN DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les vélos boulevards, ou « Neighborhood Greenways », de Portland (Oregon) sont des rues où la priorité a été accordée aux cyclistes à l'aide de marquage au sol, de mesures d'apaisement de la circulation et d'une réduction de la vitesse autorisée à 32 km/h (20 mph) (City of Portland, 2012; Katu.com, 2012).

À Copenhague, les pistes cyclables et les trottoirs sont déneigés en priorité. La Ville a récemment inauguré la première des 13 autoroutes à vélos qu'elle compte mettre en place pour augmenter la part du vélo dans les déplacements depuis la banlieue. Le projet est évalué entre 82 M\$ et 175 M\$ (Cykel Superstier, s.d.) et la Ville prévoit épargner 60 M\$ par année en frais de santé (Cycling Embassy of Denmark, 2012).

La première autoroute à vélo de Copenhague



Source : Flickr.com | Steven Vance

LA CONSOMMATION D'ESPACE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

Pour supporter une même quantité de déplacements, les automobilistes auront besoin de voies 4,1 fois plus longues ou occupant 8,2 fois plus de superficie que celles nécessaires aux cyclistes (AMT, s.d.; Accès transports viables, 2012; Ville de Montréal, 2011).

Références :

- Collectivités Equilibrium (P10)
- LEED-AQ (Préalable MCV 1; Crédit ELS 4)
- Smarth Growth (principe 3)
- EcoDistricts Framework (objectif 4.2)
- EcoQuartier (Ambition 6, objectif 1.6; Ambition 12, objectif 2.5; Ambition 13, objectif 2.4)



R.6



CONTINUITE DU CADRE BÂTI

pour encadrer les cheminements piétons
et favoriser l'animation de la rue

Animation et visibilité

LOCALISER LES STATIONNEMENTS EN STRUCTURE
OU À L'ARRIÈRE DES BÂTIMENTS

PRÉVOIR DES MARGES DE REcul ADAPTÉES À LA FONCTION
DE LA RUE

ÉVITER LES MURS AVEUGLES ET LES ENTRÉES DE GARAGE
SUR LA RUE

La certification *LEED* pour l'aménagement de quartiers (USGBC, 2012) suggère qu'aucun bâtiment ne devrait comprendre un mur aveugle couvrant plus de 40 % de la façade, ou s'étalant sur plus de 15 mètres.

Le boulevard Henri-Bourassa (Québec), un cadre bâti discontinu et marqué par le stationnement



Source: Vivre en Ville

La rue Saint-Jean (Québec), un cadre bâti continu au stationnement discret



Source: Vivre en Ville

Références:

- Living Building Challenge (EQUITY 16)

R.7



RÉDUCTION DES STATIONNEMENTS DE SURFACE

pour optimiser l'utilisation de l'espace urbain et rendre plus agréables les déplacements à pied

Mieux utiliser l'espace

IMPOSER UN NOMBRE MAXIMAL DE PLACES DE STATIONNEMENT PAR BÂTIMENT

LIMITER LA PART DE LA SURFACE DES PARCELLES POUVANT ÊTRE DÉDIÉE AU STATIONNEMENT

CONSTRUIRE DES STATIONNEMENTS EN STRUCTURE POUR LES RÉSIDENTS

Depuis 2007, l'Arrondissement Ville-Marie de Montréal a décidé de forcer la fermeture de la trentaine de stationnements illégaux sur son territoire. Elle a ainsi fait fermer, par exemple, le stationnement de 1300 m² derrière l'hôtel Pomerol. En construisant sur ce terrain, la Ville pourrait aller chercher environ 275 000 \$ par année en taxes (Ville de Montréal, s.d.). Et c'est sans compter les autres intérêts économiques et sociaux d'une telle modification.

L'EMPREINTE AUTOMOBILE – DES STATIONNEMENTS À FOISON

Dans les villes nord-américaines d'aujourd'hui, entre 20 % et 40 % de la surface urbaine est dédiée à l'automobile (Wright, cité dans Kennedy, 2002; Bergeron, 2010). Les stationnements prennent une part importante de cette surface. Qui plus est, ils concourent à déstructurer le tissu urbain et à étaler l'urbanisation.

Des stationnements étagés pour réduire l'espace consacré au stationnement résidentiel (Freiburg, Allemagne)



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Références :

- LEED-AQ (Crédit MCV 5)
- Living Building Challenge (EQUITY 16)
- CERTU (Préconisation D11)

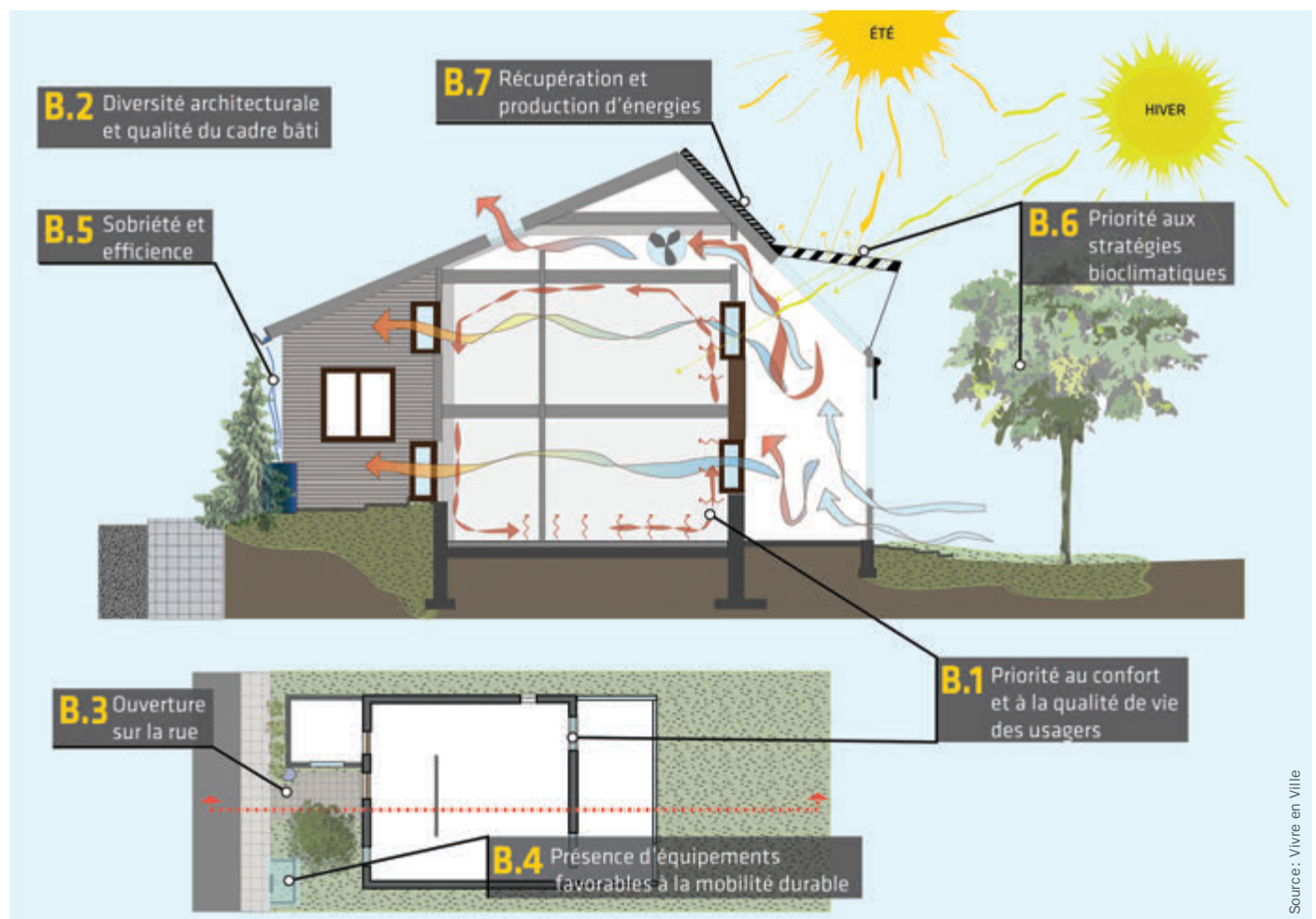




AVOIR DES BÂTIMENTS CONFORTABLES, ACCESSIBLES ET EFFICACES

Dans un écoquartier, les bâtiments sont confortables, accessibles et efficaces. Ils combinent confort pour leurs usagers, contribution à la qualité de l'espace public et faible empreinte écologique.

Des bâtiments confortables, accessibles et efficaces



B.1



PRIORITE AU CONFORT ET À LA QUALITÉ DE VIE DES USAGERS

pour assurer un accueil optimal des résidents, travailleurs et visiteurs

Qualité « équivalent bungalow » pour tous les logements

- ASSURER UN ÉCLAIRAGE NATUREL ET UNE VUE SUR L'EXTÉRIEUR DANS TOUTES LES PIÈCES
- OFFRIR DES ACCÈS À L'EXTÉRIEUR (BALCON, TERRASSE, TOIT, COURS) À TOUS LES LOGEMENTS
- MAXIMISER L'INSONORISATION
- UTILISER DES MATÉRIAUX SAINS
- CONCEVOIR DES ESPACES DE VIE ÉVOLUTIFS (ADAPTABLES EN FONCTION DE L'ÉVOLUTION DES BESOINS)
- RESPECTER LES NORMES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
- PERMETTRE AUX USAGERS DE CONTRÔLER SIMPLEMENT LA QUALITÉ DE L'AIR INTÉRIEUR (FENÊTRES OUVRANTES, LOGEMENTS TRAVERSANTS, VENTILATION NATURELLE)

En construisant son nouveau siège social au centre de Winnipeg pour y regrouper ses employés, Manitoba Hydro s'est donné le défi de « bâtir une tour 60 % plus efficace que la référence du Code modèle national de l'énergie pour les bâtiments (CMNÉB) » (Méthé, 2012). Mais là n'est pas le fin mot de l'histoire: la compagnie a aussi décidé d'offrir à ses employés le lieu de travail le plus intéressant possible. Aujourd'hui, 85 % de la surface intérieure du bâtiment reçoit un éclairage naturel, 100 % de l'air qui y circule provient de l'extérieur et malgré que ce soit une tour de 22 étages, vitrée de toutes parts, les gens peuvent ouvrir les fenêtres dans leur bureau.

Les bureaux de Rayside | Labossière (Montréal): accès à l'extérieur grâce au toit végétalisé



Source: Rayside Labossière Architectes

Le bateau solaire (Freiburg, Allemagne): des entrées privatives dans du multilogement



Source: Vivre en Ville

Références:

- Living Building Challenge (HEALTH 08, 09 et 10; MATERIALS 11)
- LEED-NC (Crédits QE1 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5, 6.1, 6.2, 7.2, 8.1 et 8.2)
- LEED Habitations (MR 2.2; QE1 4 et 7)
- EcoQuartier (Ambition 7, objectif 5.2; Ambition 8, objectif 3)



B.2



DIVERSITÉ ARCHITECTURALE ET QUALITÉ DU CADRE BÂTI

pour contribuer à la création d'un patrimoine bâti et répondre à la diversité des goûts et des besoins

Construire le patrimoine de demain

- FAIRE APPEL À DES ARCHITECTES ET RECOURIR AUX CONCOURS D'IDÉES
- UTILISER DES MATÉRIAUX DE QUALITÉ
- IMPLIQUER UN MAXIMUM DE PROMOTEURS ET DE CONSTRUCTEURS
- LIMITER LA SURFACE DU QUARTIER CONSTRUITE PAR LE MÊME PROMOTEUR OU CONSTRUCTEUR
- LIMITER LA CONTIGUÏTÉ DES TERRAINS CONSTRUITS PAR LE MÊME PROMOTEUR OU CONSTRUCTEUR
- FAVORISER L'AUTOPROMOTION IMMOBILIÈRE

Plusieurs villes en Allemagne favorisent la création de groupes d'autopromotion (Baugruppen) pour la mise en place de nouveaux quartiers. C'est notamment le cas du quartier Mühlenviertel à Tübingen, où 20 groupes d'autopromotion se sont partagé la construction d'habitations pour 600 résidents sur un terrain de 4 hectares. À l'opposé, la première phase du projet d'écoquartier de la Pointe D'Estimauville de Québec, qui prévoit 705 habitations sur 6,2 hectares, a été concédé à un seul promoteur (Ville de Québec, 2012).

La promotion unique, facteur d'homogénéité architecturale



Source : Vivre en Ville

L'autopromotion immobilière à Tübingen (Allemagne), créatrice de diversité et d'animation



Source : Vivre en Ville

Références :

- ÉcoQuartier (Ambition 10, objectif 3.4)



B.3



OUVERTURE SUR LA RUE

pour assurer l'échelle humaine, l'animation et la convivialité de la rue

- PRÉVOIR L'ENTRÉE PRINCIPALE SUR LA RUE OU OFFRIR UN LIEN PIÉTONNIER DIRECT ENTRE L'ENTRÉE ET LA RUE
- INTERDIRE LES STATIONNEMENTS AUTOMOBILES EN FAÇADE ET PRIVILÉGIER LES ENTRÉES CHARRETIÈRES SUR RUELLE
- ASSURER À LA FOIS L'INTIMITÉ DES RÉSIDENTS (ÉCRAN VÉGÉTAL) ET L'ANIMATION DE LA COUR AVANT (FENÊTRES, GALERIE, TERRASSE, JARDIN, ETC.)

Pas de stationnement à l'avant

Les cours avant de Vauban (Freiburg, Allemagne) : tampon entre l'espace public et l'espace privé



Références :

- LEED-ND (Préalable MCV 1 ; Crédit MCV 1)



B.4



PRÉSENCE D'ÉQUIPEMENTS FAVORABLES À LA MOBILITÉ DURABLE

pour faciliter l'accès aux bâtiments pour tous et à moindre coût

● FOURNIR UN ABRI CONFORTABLE POUR LES USAGERS DU TRANSPORT EN COMMUN

● PRÉVOIR DES STATIONNEMENTS À VÉLO

● METTRE DES VESTIAIRES ET DES DOUCHES À DISPOSITION DES USAGERS ET VISITEURS

À Québec, la SSQ Immobilier a construit un abribus pour le Réseau de transport de la Capitale (RTC) en échange d'une diminution des cases de stationnement obligatoires. Tout le monde a gagné au change, puisque le RTC n'a pas déboursé pour l'abribus tempéré et la SSQ Immobilier a beaucoup économisé en construction de stationnements souterrains.

Le Centre Hospitalier universitaire de Sherbrooke a, quant à lui, jouté à son bâtiment un enclos à vélos aux apparences de solarium.

Des stationnements à vélo pour chaque bâtiment

Des cases de stationnement de la SSQ Immobilier échangées contre un abribus



Références:

- LEED-NC (Crédit AES 4.2)



B.5[!]



SOBRIÉTÉ ET EFFICIENCE

pour réduire l'empreinte écologique
des bâtiments sur l'ensemble de leur
cycle de vie

**Priorité au recyclage de l'existant
et analyse du cycle de vie**

Lors de la construction

TENIR COMPTE DU CYCLE DE VIE COMPLET DANS
LA CONCEPTION DES BATIMENTS

PRIORISER LA RÉUTILISATION DE L'EXISTANT

UTILISER DES MATÉRIAUX DE QUALITÉ; LOCAUX;
RECYCLÉS, RÉCUPÉRÉS OU RÉUTILISÉS; ET RECYCLABLES

ÉTABLIR UN PLAN RIGOREUX DE GESTION DES DÉCHETS
DE CONSTRUCTION

Lors de l'opération

ÉVITER DE SURDIMENSIONNER LES BÂTIMENTS

LIMITER LES BESOINS DES BÂTIMENTS EN ÉNERGIE

RÉCUPÉRER LES EAUX DE PLUIE; RECYCLER ET RÉUTILISER
LES EAUX GRISES

LA RÉUTILISATION DE L'EXISTANT, UNE EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE EN SOI

Malgré des performances énergétiques supérieures, cela peut prendre beaucoup de temps avant que les économies d'énergies réalisés lors de l'opération d'un bâtiment neuf compensent la dépense énergétique entraînée par la destruction du bâtiment occupant auparavant le site. Au moins 10 années sont nécessaires pour compenser le coût énergétique du remplacement en neuf, et cela peut prendre jusqu'à 80 ans (National Trust for Historic Preservation, 2011).

La Tohu (Montréal), bâtiment recyclé



Source: Écobâtiment

Le Center for Interactive Research on Sustainability (Vancouver), un bâtiment sobre et efficient



Source: Vivre en Ville

Le Centre for Interactive Research on Sustainability de l'Université de Colombie-Britannique a été conçu en visant la sobriété et l'efficience de son design, de sa construction et de son utilisation. Ce bâtiment, qui vise la certification Living Building Challenge, récupère les eaux de pluie, recycle et réutilise les eaux grises, vise à générer autant d'énergie qu'il en consomme, a été construit avec des matériaux sains et le plus possible locaux, etc.

Références:

- Collectivités EQUilibrium (P1)
- Living Building Challenge (MATERIALS 11, 12 et 13; EQUITY 16))
- LEED-ND, LEED-AQ (Préalable BID 4, Crédit BID 5)
- LEED-NC (Préalable AES 1; Crédits MR 1.1, 2, 3, 4 et 5, Crédit GEE 2)
- LEED Habitations (AES 1; MR 2.2 et 3, GEE 1.1 et 1.2)
- EcoQuartier (Ambition 4, objectif 1.3; Ambition 16, objectif 2.3; Ambition 17, objectif 1.3; Ambition 19, objectifs 1.3, 1.4 et 3.3)



B.6



PRIORITÉ AUX STRATÉGIES BIOCLIMATIQUES

pour tirer profit de l'énergie disponible et limiter au minimum les besoins énergétiques lors de l'utilisation des bâtiments

Solutions passives

● CONCEVOIR LE BÂTIMENT POUR QU'IL TIRE LE MEILLEUR DU SOLEIL

● UTILISER DE L'ÉCLAIRAGE NATUREL DANS TOUTES LES PIÈCES

● UTILISER DES TECHNIQUES DE VENTILATION PASSIVE ET NATURELLE (PUITS CANADIEN, CONVECTION NATURELLE, FENÊTRES OUVRANTES, LOGEMENTS TRAVERSANTS, MISE À PROFIT DES VENTS SUR LE TERRAIN)

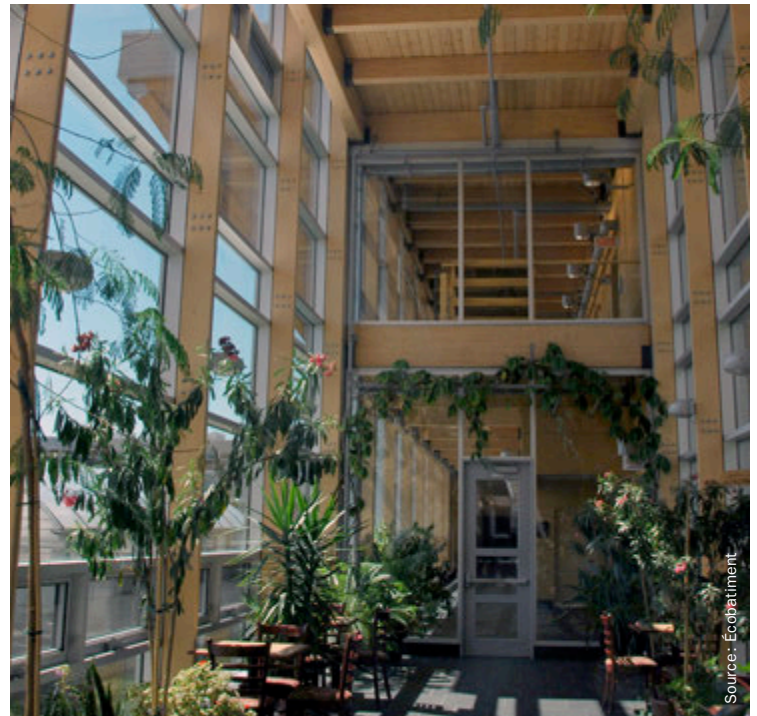
● ISOLER SELON LES NORMES LES PLUS POUSSÉES

Il existe nombre de façons de minimiser la consommation d'énergie d'un bâtiment en ayant recours aux énergies passives, celles qui sont tout simplement disponibles: le soleil, le vent, la chaleur du sol, etc. À travers une bonne planification, les potentiels gains sont surprenants. On y gagne non seulement en coûts énergétiques (la première maison québécoise construite selon les principes de la Passivhaus coûte 150 \$/an de chauffage, pour 1500 pi²), mais également en confort puisque «se faire doré la couenne au soleil» est bien plus confortable que le chauffage d'un calorifère électrique (Écohabitation, 2010).

Bibliothèque de Charlebourg (Québec), éclairage naturel



Pavillon Kruger (Québec), structure en bois et éclairage naturel



Références:

- Living Building Challenge (ENERGY 07)
- LEED-AQ (Crédit BID 10)
- LEED-NC (Crédit QEI 8.1)
- EcoQuartier (Ambition 17, objectif 4.1)

B.7



RÉCUPÉRATION ET PRODUCTION D'ÉNERGIE

pour pouvoir, à terme, se passer du recours aux énergies fossiles pour l'opération du bâtiment

Énergie positive

Les bureaux de Rayside | Labossière sur la rue Ontario, à Montréal



PLANIFIER LA RÉCUPÉRATION DE L'ÉNERGIE PRODUITE PAR L'OPÉRATION DU BÂTIMENT :

- SYSTÈME DE RECUPERATION DE LA CHALEUR DES EAUX USÉES
- SYSTÈME DE VENTILATION AVEC RÉCUPÉRATION DE CHALEUR

PREVOIR LE RECOURS À DES TECHNOLOGIES DE CAPTATION ET DE PRODUCTION D'ÉNERGIE ADAPTÉES AUX CONDITIONS CLIMATIQUES ET GÉOLOGIQUES :

- ÉOLIENNE
- BIOMASSE
- SOLAIRE THERMIQUE
- SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE
- SYSTÈME DE GÉOTHERMIE

Rayside | Labossière est une firme qui se consacre à « une architecture, un design et un développement urbain engagés, verts, originaux et pertinents » (Rayside | Labossière, s.d.). Pour loger son équipe, l'entreprise s'est construit un bâtiment multifonctionnel (les bureaux de l'entreprise et 4 logements locatifs) de trois étages en plein cœur de Montréal, dans le quartier Centre-sud, à la place d'un bâtiment désaffecté.

Le projet de construction se voulait un projet vert à petite échelle. Des stationnements à vélos sont disponibles à l'avant et à l'arrière. Le bâtiment inclut un large éventail des caractéristiques d'un bâtiment confortable, accessible et efficient. Il tire profit au maximum de la lumière naturelle. L'isolation est très performante et un système de géothermie sert à fournir chauffage et eau chaude. Plusieurs matériaux utilisés pour la construction ont été recyclés. Enfin, le toit comprend une partie végétalisée, incluant un potager, et une terrasse pour les usagers du bâtiment (Rayside | Labossière, 2012).



Références :

- Collectivités EQUilibrium (P2)
- Living Building Challenge (ENERGY 07)
- LEED-AQ (Crédit BID 11)
- LEED-NC (Crédit EA 2)
- LEED Habitations (EA 10)
- EcoDistricts Framework (objectif 5.3)
- EcoQuartier (Ambition 17, objectif 3.3)



Évaluer les résultats et non les intentions

Le succès d'un projet d'écoquartier ne peut s'évaluer pleinement à partir des plans et des intentions de départ : c'est aux résultats qu'on juge un véritable écoquartier, et même aux résultats à long terme.

Le quartier a-t-il accueilli une population diversifiée ? Comment ses habitants se déplacent-ils ? Les enfants vont-ils à l'école à pied ? Les commerces sont-ils florissants ? Le quartier a-t-il répondu aux besoins locaux : par exemple, a-t-il amélioré l'accès à une bibliothèque pour les résidents du quartier voisin ? Au contraire, entraîne-t-il la dévitalisation d'une artère commerciale voisine ? La qualité de l'air y est-elle bonne ? A-t-il permis de renforcer les trames vertes à l'échelle de la ville ? Le prix du logement y est-il abordable ? Les délégations étrangères viennent-elles le photographier comme un exemple inspirant ?

Mieux que les principes fixés, mieux que le milieu créé, c'est, au final, la qualité de vie des résidents du quartier qui fera foi du succès.



Bibliographie

PRINCIPALES CERTIFICATIONS EN RÉFÉRENCE

CERTU – Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Collectivités Equilibrium – Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL)

EcoQuartier – Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, France

EcoDistricts Framework – Portland Sustainability Institute

LEED-AQ – Conseil du bâtiment durable du Canada

LEED-NC – Conseil du bâtiment durable du Canada

LEED Habitations – Conseil du bâtiment durable du Canada

LEED-ND – US Green Building Council (USGBC)

Living Building Challenge – International Living Future Institute

Smart Growth Principles – Smart Growth British Columbia

Accès transports viables (2012). *Question d'espace: Optimiser l'espace pour décongestionner Québec*. Article de blogue. En ligne: <http://www.transportsviables.org/question-despace/286> (consulté le 25 mars 2013).

Agence métropolitaine de transport [AMT] (s.d.). *Enquête Origine-Destination 2008: La mobilité des personnes dans la région de Montréal – Faits saillants*. En ligne: http://enqueteod.amt.qc.ca/docs/EnqOD08_FaitsSaillants.pdf (consulté le 25 mars 2013).

Appleyard, D. (1981). *Livable streets*. University of California Press: Berkeley. 364 p.

Architecture et projet urbain (2010). *Le projet de réaménagement de la Place Clichy à Paris*. En ligne: <http://projets-architecte-urbanisme.fr/projet-amenagement-place-clichy-paris-boulevard-video/> (consulté le 12 mars 2013).

Béland, G. (2011). *Les cyclistes ont adopté l'avenue Laurier*. Paru dans La Presse, 30 juin 2011. En ligne: <http://www.lapresse.ca/actualites/regional/montreal/201106/30/01-4413834-les-cyclistes-ont-adopte-lavenue-laurier.php> (consulté le 7 mars 2013).

Bergeron, R. (2010). *Un urbanisme de classe mondiale pour Montréal*. Présentation dans le cadre des Conférences URBA 2015, 2 mars 2010. En ligne: http://www.forumurba2015.com/2.1_liste_conferences_2010.html (consulté le 25 mars 2013).

Berthod, C. et B. Hiron (2012). *La démarche Code de la rue en France: Un bon exemple de partage des voies urbaines*. Urbanité, Hiver 2012, pp. 31-35.

Blaha, K. (2013). *Productive Partnerships: Rose Kennedy Greenway*. Article de blogue sur Sustainable Cities Collective. En ligne: <http://sustainablecitiescollective.com/city-parks-blog/129186/productive-partnerships-rose-kennedy-greenway> (consulté le 11 mars 2013).

Bordier, P. (2008). *Les piétons vont gagner du terrain place Clichy*. En ligne: <http://www.dixhuitinfo.com/environnement/transports/article/les-pietons-vont-gagner-du-terrain> (consulté le 12 mars 2013).

Carmona, M., T. Heath, T. Oc et S. Tiesdell (2003). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Amsterdam: Architectural Press, 312 p.



Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques [CERTU] (2013). *Quels espaces publics pour les écoquartiers ? Innovation et fondamentaux*. Collection « Dossiers », n° 261. En ligne : <http://www.certu-catalogue.fr/quels-espaces-publics-pour-les-ecoquartiers.html> (consulté le 26 mars 2013).

City of Copenhagen (2009). *How Copenhagen Became a Cycling City*. Présentation diapositives, En ligne : http://www.gmfus.org/galleries/cdp-tcn/Jensen_How_Copenhagen_Became_a_Cycling_City.pdf (consulté le 27 février 2013).

City of Portland (2012). *What is a Neighborhood Greenway*. En ligne : <http://www.portlandoregon.gov/transportation/article/348902> (consulté le 17 mars 2013).

City of Portland (2010). *Portland Bicycle Plan for 2030*. En ligne : <http://www.portlandoregon.gov/transportation/article/289122> (consulté le 17 mars 2013).

City of Portland (1998a). *Portland Pedestrian Master Plan*. En ligne : <http://www.portlandonline.com/shared/cfm/image.cfm?id=38514> (consulté le 27 février 2013).

City of Portland (1998b). *Bicycle Master Plan: Making Bicycling an Integral Part of Daily Life in Portland*. En ligne : <http://www.portlandonline.com/shared/cfm/image.cfm?id=40414> (consulté le 17 mars 2013).

City of Vancouver (2012). *Neighbourhood Energy Utility*. En ligne : <https://vancouver.ca/home-property-development/neighbourhood-energy-utility.aspx> (consulté le 5 décembre 2012).

Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agro-alimentaire québécois [CAAAQ] (2008). *Agriculture et agroalimentaire : assurer et bâtir l'avenir. Rapport de la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois*. <http://www.caaaq.gouv.qc.ca/documentation/rapportfinal.fr.html> (consulté le 3 mai 2013).

Conseil du bâtiment durable du Canada (2011). *Système d'évaluation LEED 2009 pour l'aménagement des quartiers avec les méthodes de conformité de rechange du Canada*. En ligne : http://www.cagbc.org/AM/PDF/LEED%202009%20for%20ND%20with%20Canadian%20ACP_final_french_LR2.pdf (consulté le 26 mars 2013).

Conseil du bâtiment durable du Canada (2010). *LEED Canada pour les nouvelles constructions et les rénovations importantes 2009: LEED Canada pour les projets de noyau et enveloppe 2009 – Système d'évaluation*. En ligne : http://www.cagbc.org/AM/PDF/LEED_Canada_NC_CS_2009_Rating_System-Fr-Jun2010.pdf (consulté le 25 mars 2013).

Conseil du bâtiment durable du Canada (2009). *LEED Canada système d'évaluation des bâtiments durables: LEED Canada pour les habitations 2009*. En ligne : http://www.cagbc.org/AM/PDF/LEED_Canada_for_Homes_2009_RS+addendum_FR.pdf (consulté le 25 mars 2013).

Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale [CRE Capitale-Nationale] (2011). *Étude comparative sur la quantité d'infrastructures nécessaire aux nouveaux développements dans la ville de Québec et à Fribourg, en Allemagne*. En ligne : http://www.cre-capitale.org/documents/Rapport_final_infrastructures_001.pdf (consulté le 25 mars 2013).

Copenhagenize (2009). *Bicycle Commuter Superhighways in Copenhagen*. En ligne : <http://www.copenhagenize.com/2009/08/bicycle-commuter-superhighways-in.html> (consulté le 27 février 2013).

Cycling Embassy of Denmark (2012). *Cycle Super Highways to Generate more Cyclists in Greater Copenhagen Area*. En ligne : <http://www.cycling-embassy.dk/2012/06/06/cycle-super-highways-to-generate-more-cyclists-in-greater-copenhagen-area/> (consulté le 27 février 2013).

Cykel Superstier (s.d.). *The Concept – Cycle Super Highways in Greater Copenhagen Area*. En ligne : <http://www.cykelsuperstier.dk/concept> (consulté le 27 février 2013).

Écohabitation (2010). « *Maison passive* » : deux premiers projets canadiens pour cette certification venue d'Europe. En ligne : <http://www.ecohabitation.com/actualite/nouvelles/maison-passive-premiers-projets-canadiens-cette-certification-venue-europe> (consulté le 18 mars 2013).

Freiburg im Breisgau (2010). *Märkte-und Zentrenkonzept*. En ligne : <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208380.html> (consulté le 3 juillet 2012).

Gemzøe, L. (s.d.). *Are Pedestrians Invisible in the Planning Process? Copenhagen as a Case Study*. En ligne : <http://www.walk21.com/papers/perth01arepedestriansinvisible.pdf> (consulté le 27 février 2013).

Groupe Altus (2013). Entretien d'un analyste en localisation avec Vivre en Ville, 22 février 2013.

Hammarby Sjöstad (2007). *Hammarby Sjöstad – A Unique Environmental Project in Stockholm*. En ligne : http://www.hammarbysjostad.se/inenglish/pdf/HS_miljo_bok_eng_ny.pdf (consulté le 13 mars 2013).

International Living Future Institute (2012). *Living Building Challenge 2.1: A Visionary Path to a Restorative Future*. En ligne : http://living-future.org/sites/default/files/LBC/LBC_Documents/LBC%202_1%2012-0501.pdf (consulté le 25 mars 2013).

Katu.com (2012). *Some Speed Limits in Portland Lowered to 20 mph*. En ligne : <http://www.katu.com/living/autos/Some-speed-limits-in-Portland-lowered-to-20-mph-167361555.html> (consulté le 17 mars 2013).

League of American Bicyclists (2010). *2010 America Community Survey – Top 70 Cities*. En ligne : <https://public.sheet.zoho.com/public/bikeleague/2000-to-2010-bike-commuters-largest-70-2-1> (consulté le 17 mars 2013).

Kennedy, C. (2002). «A Comparison of the Sustainability of Public and Private Transportation Systems: Study of the Greater Toronto Area», *Transportation*, vol. 29, p. 459-493.

Mairie de Paris (s.d.). *L'Avenue de Clichy se transforme*. En ligne : http://www.paris.fr/pratique/Portal.lut?page_id=7096&document_type_id=4&document_id=117032&portlet_id=16333 (consulté le 12 mars 2013).

Massachusetts Department of Transportation [MassDOT] (s.d.). *The Big Dig: Facts & Figures*. En ligne : <http://www.massdot.state.ma.us/highway/TheBigDig/FactsFigures.aspx> (consulté le 11 mars 2013).

Méthé, L. (2012). *La première tour de bureaux certifiée LEED-NC, niveau Platine, au Canada: La Place Manitoba Hydro*. En ligne : <http://www.voirvert.ca/projets/projet-etude/la-place-manitoba-hydro> (consulté le 27 février 2013).

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, France (2011). *ÉcoQuartier: Appel à projets ÉcoQuartier 2011 – Notice explicative de la grille ÉcoQuartier*. En ligne : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/NOTICE_EXPLICATIVE_Appel_a_Projets_EQ_2011_02-02-11.pdf (consulté le 25 mars 2013).

Ministère des Transports de l'Ontario [MTO] (2012). *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*. En ligne : <http://www.mto.gov.on.ca/french/transit/supportive-guideline/transit-supportive-guidelines-2012-fr.pdf> (consulté le 7 mars 2013).

National Trust for Historic Preservation (2011). *The Greenest Building: Quantifying the Environmental Value of Building Reuse*. En ligne : http://www.preservationnation.org/information-center/sustainable-communities/sustainability/green-lab/lca/The_Greenest_Building_lowres.pdf (consulté le 14 mars 2013).

Office québécois de la langue française [OQLF] (s.d.). *Le grand dictionnaire terminologique*. En ligne : <http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/> (consulté le 15 février 2013).

Portland Sustainability Institute (2012). *The EcoDistricts Framework: Building Blocks of Sustainable Cities, version 1.2*. En ligne : http://pdxinstitute.org/wp-content/uploads/2013/03/Framework_April2012.pdf (consulté le 25 mars 2013).

Rayside Labossière (2012). *Le Casse-tête*. En ligne : http://www.rayside.qc.ca/downloads/Rayside_Labossiere_Casse-tete_2011.pdf (consulté le 19 mars 2013).

Rayside Labossière (s.d.). *Rayside | Labossière – Architecture, Design, Développement urbain*. Site Internet : <http://www.rayside.qc.ca/> (consulté le 19 mars 2013).

Smart Growth BC (s.d.). *10 Smarth Growth Principles*. En ligne : <http://smartgrowth.bc.ca/Default.aspx?tabid=133> (consulté le 26 mars 2013).

Société canadienne d'hypothèque et de logement [SCHL] (s.d.). *Collectivités Équilibre: Mesurer la performance – thèmes et indicateurs*. En ligne : <http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/incodueq/upload/indicators-pub-French-final.pdf> (consulté le 25 mars 2013).

US Green Building Council [USGBC] (2012). *LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System*. En ligne : <http://www.usgbc.org/ShowFile.aspx?DocumentID=9907> (consulté le 6 mars 2013).

Vérificateur général du Québec (2008). *Rapport du vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2007-2008. Tome II. Empreinte écologique du Québec*. 14 p.

Ville de Montréal (2011). *Partage du réseau cyclable montréalais: avec qui et comment? Document de consultation*. En ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCCONSULT_SYNT%08SEREV_20110922.PDF (consulté le 20 mars 2013).

Ville de Montréal (s.d.). *Le rôle d'évaluation foncière*. En ligne : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=3077,3528877&_dad=portal&_schema=PORTAL (consulté le 20 mars 2013).



Ville de Québec (2012). *Appel de propositions pour l'écoquartier de la Pointe-D'Estimauville: Communiqué de presse et présentation du projet*. <http://www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/ecoquartiers/destimauville.aspx> (consulté le 3 mai 2013).

Ville de Québec (2010). *L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres: vision et potentiel d'accueil d'un nouveau quartier*. En ligne : <http://www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/ecoquartiers/docs/poiteauxlievres.pdf> (consulté le 27 février 2013).

Ville de Copenhague (2009). *How Copenhagen Became a Cycling City. Présentation diapositives*, En ligne : http://www.gmfus.org/galleries/cdp-tn/Jensen_How_Copenhagen_Became_a_Cycling_City.pdf (consulté le 27 février 2013).

Visit Copenhagen (s.d.). *Bike City*. En ligne : <http://www.visitcopenhagen.com/media/press-features/bike-city/bike-city> (consulté le 27 février 2013).

Vivre en Ville, Équiterre, Fondation David Suzuki et RNCREQ (2011). *Réforme de la loi, réforme des pratiques*. Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale du Québec. 52 p.

Vivre en Ville (2013a). *Retisser la ville: Leçons de cinq expériences de transit-oriented development*, coll. « Inspirer le Québec », 110 p.

Vivre en Ville (2013b). *Retisser la ville: [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun*, coll. « Outiller le Québec », 122 p.

Vivre en Ville (2013c). *Observations croisées*.



UNE SÉRIE D'OUTILS ET DE PUBLICATIONS

Vivre en Ville approfondit, dans le cadre de diverses autres publications et activités, d'autres stratégies pertinentes pour inciter les collectivités québécoises à passer à l'action.

Consultez www.vivreenville.org pour prendre connaissance des autres outils disponibles.

PUBLICATIONS

Collection « Vers des collectivités viables[®] »

Vers une charte des écoquartiers (2013)

Collection « Vers des collectivités viables[®] »

Trousse d'actions Vers des collectivités viables[®]: De la théorie à l'action (2004)

Collection « Outiller le Québec »

Retisser la ville: [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun (2013)

Collection « Inspirer le Québec »

Retisser la ville: Leçons de cinq expériences de *transit-oriented development* (2013)

OUTILS MULTIMÉDIAS

Films de vulgarisation

La troisième voie: l'alternative de l'autopromotion (2013)

Saga Cité: Nos collectivités face aux changements climatiques (2011)

Reportages

Retisser la ville: le défi du TOD (2013)

À la découverte des villes durables d'Europe (2004)

Le rêve américain revu et corrigé (2004)

Le tramway de Strasbourg (2003)

Conférences

Bon TOD, bad TOD: imaginer le TOD comme un véritable milieu de vie (2013)

FORMATIONS ET CONFÉRENCES

Vivre en Ville offre également une gamme de services.

Contact: Louise Levac, coordonnatrice – Recherche et formation
louise.levac@vivreenville.org





VIVRE EN VILLE

Les écoquartiers sont l'une des approches susceptibles de concourir au développement de collectivités viables. Pour guider les décideurs et les promoteurs, Vivre en Ville propose trente-deux principes détaillés en plusieurs critères fondamentaux, illustrés d'exemples et appuyés de multiples références. Cette grille d'analyse détaillée est utilisable aussi bien pour caractériser les milieux de vie existants que pour évaluer la qualité d'un projet.

Au-delà des classiques préoccupations environnementales, **Vers une charte des écoquartiers** veut stimuler la création de milieux de vie qui, tout en réduisant considérablement l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières, améliorent la qualité de vie de leurs résidents et de l'ensemble des collectivités québécoises dans lesquelles ils s'intégreront.

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, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4

T. 819.205.2053