



# Promenades *urbaines*

la vision

Montréal 

**CHA**

CARDINAL HARDY  
ARCHITECTURE | PAYSAGE | DESIGN URBAIN

15 MARS 2011  
RÉVISION 30 MAI 2012

## ***Crédits***

### **VILLE DE MONTRÉAL**

#### DIRECTION DES GRANDS PARCS ET DU VERDISSEMENT

Sabine Courcier, conseillère en aménagement, chargée de projet

Mario Cicioli, directeur

Daniel Hodder, chef de division

Marie-Claude Massicotte, chef de section

Marie-Claude Séguin, architecte paysagiste

Joanne Proulx, architecte paysagiste

Marie-Claude Boyce, conseillère en planification

Anne-Marie Comparot, conseillère en planification

Édith Pariseau, chargée de communication

Michele De Benedictis, agent technique en architecture de paysage

Jocelyne Houle, secrétaire d'unité administrative

#### DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Danielle Lussier, chef d'équipe - Développement durable

#### DIRECTION DES TRANSPORTS

Sylvie Tremblay, conseillère en aménagement

### **CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL**

Virginie Zingraff, agente de développement

### **CHA - CARDINAL HARDY**

Isabelle Giasson, architecte paysagiste, chargée de projet

Lucie Careau, urbaniste

Guillaume Dostaler, b. architecture de paysage

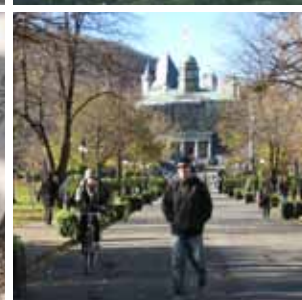
Brigitte Binet, D.A., conceptrice graphique

Annie Coté, infographiste

MAI 2012

## *table des matières*

Citations	<b>5</b>
Mise en contexte	<b>7</b>
La vision	<b>11</b>
Les principes	<b>13</b>
7 objectifs	<b>19</b>
Éléments de mise en oeuvre et prochaines étapes	<b>35</b>
Conclusion	<b>39</b>
Bibliographie	<b>42</b>
Annexes	<b>45</b>
- <i>15 critères d'aménagement</i>	<b>45</b>
- <i>Arrimage aux orientations de Montréal</i>	<b>51</b>
- <i>Cas types internationaux</i>	<b>57</b>
- <i>Tendances en design urbain</i>	<b>63</b>



*// Une ville riche est une ville verte, une ville verte est une ville riche (Phyllis Lambert) //In New York, studies show that trees provide \$5 in benefits for every \$1 spent on planting and maintenance (CABE, The benefits of urban trees) //La marche c'est la vie, c'est la santé et c'est aussi la pensée. Les grandes pensées ne nous viennent qu'en marchant (Friedrich Nietzsche) //Un arbre pourrait fournir à quatre personnes leur ration quotidienne d'oxygène (Fondation canadienne de l'arbre - FCA) //New York is a city best enjoyed on foot, yet they (used to) plan their streets for cars! (PPS, Livable Streets) //People are happiest when there are other people around. Cars are happiest when there are no other cars around (Dan Burden) //Actuellement, Montréal chiffre à 20,5 % son indice de canopée (la projection au sol du couvert des arbres) et souhaite que cet indice passe à 25 % d'ici 2025 (Plan de développement durable, 2010/2015) //Where there is no vision, the people perish (La Bible : verset 29:18) //Dans un milieu résidentiel, un arbre peut augmenter la valeur des maisons de 18% (American Forest Service) //It's really wonderful to wake up in a city where everyday you realize that today the city is a little bit better than yesterday (Jan Gehl) // 10% increase in green cover can potentially eliminate the effects of climate change on increasing surface temperatures (CABE, The benefits of urban trees) // En été, une température moins élevée signifie une réduction d'environ 30 % des besoins en climatisation (Michigan State University, Urban Forestry) //We need to broaden the definition of 'infrastructure' in Ontario to include green infrastructure: natural vegetation and vegetative technologies in urban settings (The Green Infrastructure Ontario (GIO) Coalition) // Un des moyens d'augmenter la canopée, ainsi que la biodiversité, est d'ajouter des végétaux [...] en aménageant des infrastructures vertes (Plan de développement durable de Montréal 2010/2015).*



> Parc riverain (Montréal-Nord), Montréal



# Mise en contexte

## *Un moment privilégié*

À Montréal, la conjoncture offre une opportunité unique pour la mise en œuvre d'un projet de promenades urbaines. Un projet convivial, apte à limiter les îlots de chaleur au profit de la biodiversité et de la santé. À l'aube d'un nouveau Plan d'urbanisme, des Célébrations du 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal et en route vers une canopée à 25 % du territoire, les promenades urbaines se veulent un point de ralliement des forces aspirant à une meilleure qualité de vie.

---

Le projet des promenades urbaines vise à créer une mosaïque de parcours piétons alliant biodiversité et urbanité. Ce projet répond à deux ambitions interreliées. Il s'agit d'une part, de donner plus de place aux piétons dans l'espace urbain central montréalais et d'y développer un réseau de promenades. Il s'agit d'autre part, d'inscrire ces promenades dans un réseau d'infrastructures vertes, définies comme des infrastructures naturelles ou construites qui procurent des services écologiques.

En 2017, un grand rendez-vous est proposé aux Montréalais : les célébrations du 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal. De telles célébrations enrichissent souvent le territoire des villes de leur « empreinte ». Pourquoi ne pas profiter de cette nouvelle page de l'histoire de Montréal pour explorer la ville autrement à travers un premier projet de promenade? Les promenades urbaines invitent à la convivialité. Elles vont permettre de développer une ossature verte reliant des points d'intérêt et des quartiers entre eux. Dans ses fondements mêmes, il s'agit d'un projet rassembleur, apte à renforcer l'attachement des Montréalais à leur ville et à contribuer au plaisir de célébrer ses 375 ans.

## ***Les changements climatiques***

> L'augmentation de la température moyenne, de 0,6 °C à la surface de la terre et de près de 1,5 °C au Canada depuis un siècle, est liée à une accentuation de l'effet de serre. Phénomène naturel, l'effet de serre a permis à la vie d'apparaître et de se perpétuer sur terre. Toutefois, depuis un siècle et demi, le recours croissant aux combustibles fossiles a considérablement accru la quantité de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, au point d'entraîner un dérèglement climatique. À Montréal, les changements climatiques se traduisent dès à présent par des périodes de canicule, des épisodes de smog et de pluies abondantes plus nombreux.

La lutte aux îlots de chaleur est un défi important que la Ville doit relever. Différentes actions de verdissement sont déjà menées. Les promenades urbaines amènent à multiplier ces actions et à leur donner une cohérence supplémentaire, en les intégrant dans un réseau d'infrastructures vertes.

## ***Les actions de la Ville***

> Dans ce contexte de changements observés et à venir, Montréal a pris un ensemble d'engagements et mis en œuvre une série d'actions visant à limiter l'ampleur des changements climatiques, tout en s'y adaptant. Parmi les politiques et plans adoptés, il faut citer le Plan d'urbanisme, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, le Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, le Plan de transport, la Politique de l'arbre et d'autres encore (voir annexe p. 51 : « Arrimage aux orientations »). Ces politiques et plans conduisent notamment à protéger les milieux naturels et le patrimoine arboricole de la ville, ils favorisent les déplacements collectifs et actifs.

Aussi, Montréal est engagée dans plusieurs collaborations internationales en faveur de la biodiversité, notamment l'initiative *Local Action for Biodiversity* (LAB). Le programme LAB résulte d'un partenariat entre le Conseil international pour les initiatives écologiques locales (ICLEI) et l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Il amènera Montréal à élaborer une stratégie locale en faveur de la biodiversité, dont les promenades urbaines sont une composante majeure.



## ***Un nouvel enjeu, augmenter la biodiversité dans les secteurs densément peuplés***

> La mise en œuvre de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels a permis d'augmenter considérablement la superficie de milieux naturels protégés dans l'agglomération montréalaise. Celle-ci est passée de 3,2 % du territoire terrestre en 2004 à 5,4 % en 2011. L'urgence d'agir avait alors amené la Ville à définir des écoterritoires, principalement en périphérie de l'agglomération, et à délimiter des projets de conservation des milieux naturels dans ces secteurs. Dans le cadre du dépôt du bilan 2007-2008 de la Politique, et compte tenu du rapprochement de l'atteinte de l'objectif de 6 % de milieux naturels protégés, le comité exécutif a suggéré de s'intéresser plus spécifiquement à la biodiversité dans les secteurs densément peuplés. Il a particulièrement été recommandé de procéder à l'élaboration d'une nouvelle programmation visant la création de promenades vertes qui traverseraient les secteurs les plus peuplés de l'agglomération.

## ***Qu'appelle-t-on infrastructures vertes ?***

Les infrastructures vertes sont un réseau stratégiquement planifié et réalisé, comprenant une diversité d'espaces verts de qualité et d'autres composantes environnementales. Elles doivent être conçues et gérées comme une ressource multifonctionnelle capable d'offrir des services écologiques et une qualité de vie aux communautés qu'elles desservent, tout en assurant leur viabilité. Leur conception et leur gestion devraient également respecter et renforcer le caractère et la spécificité d'une région à l'égard des habitats naturels et des types de paysages.

*Source : Green Infrastructure Guidance, Natural England, 2009, Traduction libre, Ville de Montréal*

### **Typologie d'infrastructures vertes :**

- parcs urbains et régionaux, parcs de voisinage,
- espaces verts : aires de récréation et de détente, cours résidentielles, ruelles vertes et toits végétalisés,
- espaces naturels et semi-naturels : bois, prairies, milieux humides, cours d'eau, friches, habitats rocheux, etc.,
- corridors verts : rives, corridor routiers et ferroviaires, abords des pistes cyclables et piétonnes, etc.,
- autres : jardins communautaires, fermes, cimetières, cour d'église, etc.



> Esplanade du Palais des congrès, Montréal



# La vision

***Régénérer la ville en alliant biodiversité et urbanité à travers des parcours piétonniers d'infrastructures vertes au cœur des secteurs densément peuplés, afin d'améliorer le cadre de vie des Montréalais.***

**VIVRE LA VILLE À PIED** | Résolument tourné vers l'avenir, le projet des promenades urbaines de Montréal est un projet d'envergure qui vient changer la façon de planifier, construire et reconstruire la ville en redéfinissant les paradigmes qui ont dicté nos développements urbains du siècle dernier. Ce projet vient régénérer la ville d'hier par l'intégration d'aménagements novateurs et de services écologiques que la nature peut lui rendre. Il vise à percoler dans les quartiers pour rejoindre les citoyens au quotidien, dans leurs milieux de vie. Ce nouveau circuit de destinations pour le marcheur estival et hivernal s'insère dans tous les secteurs densément peuplés, afin d'offrir un milieu de vie accessible à tous, au cœur de l'action!

Ce projet rassembleur s'appuie sur des objectifs environnementaux, sociaux, écologiques et économiques.





# Les principes

## *Aménager des parcours à dimension humaine*

Trois orientations fondamentales ont guidé l'élaboration de ce projet, commandé par l'urgence d'agir face au réchauffement climatique et par la volonté de la Ville de mener à bien des projets écologiquement responsables.

---

## ***Un meilleur partage de l'espace public***

> La création des promenades urbaines implique de revoir les façons de faire dans l'aménagement de la trame urbaine au bénéfice des piétons et, secondairement, des autres modes de transport actif. L'époque du tout-à-l'auto est révolue, il faut réduire les émissions de CO<sub>2</sub> qui étouffent les villes, provoquent des maladies respiratoires et contribuent au réchauffement du climat. Il ne s'agit pas de bannir les véhicules motorisés, mais de procéder à un meilleur partage de l'espace public au profit d'un intérêt bien réel à « vivre la ville à pied ».

Afin de traduire cette volonté dans la réalité des quartiers, les efforts combinés des services municipaux agissant sur le domaine public s'avèrent indispensables. Pour obtenir une promenade cohérente, un parcours à travers les secteurs densément peuplés peut intégrer des segments de rues commerciales, de parcs, de ruelles et de petites places, autant de sites dont la géométrie pourrait être revue à la lumière des besoins des piétons et dans un souci d'accessibilité universelle.

Donner plus de place aux piétons signifie également rendre plus accessibles des points d'intérêt au long des parcours choisis, qu'il s'agisse de milieux naturels ou de parcs, de composantes patrimoniales, de pôles culturels, de points d'observation, etc.

Enfin, si les conditions de cohabitation sécuritaire sont réunies, il serait avantageux de profiter de la configuration des parcours pour y intégrer divers modes de transport actif.



> Place Jacques-Cartier, Montréal

## Un parcours écologique et urbain

> Pour profiter des services écologiques, rehausser la qualité de l'expérience et rendre agréables les promenades en milieu urbain, ces dernières doivent offrir un cadre différent, vert et frais. Ici, l'itinéraire importe autant que la destination. C'est pourquoi, le support d'infrastructures vertes revêt toute son importance. Plus qu'un atout, le verdissement est indispensable à l'implantation de promenades urbaines destinées, entre autres, à rafraîchir les quartiers et à exposer les usagers à une variété d'expériences paysagères, en toute saison. Pour créer de telles infrastructures, il sera nécessaire de déminéraliser certains espaces et surtout, de restreindre la minéralisation, génératrice des îlots de chaleur urbains.

En plus d'être agréables, le tracé de ces itinéraires doit permettre de relier des « noyaux verts » en vue de créer, progressivement, un réseau de promenades propice à la biodiversité par sa connectivité écologique. Comme le soulignent les auteurs d'une publication sur la biodiversité et l'urbanisation : « En milieu urbanisé, les habitats sont fragmentés, ce qui limite la présence de certaines espèces, [...]».

## Les services écologiques : qu'en est-il?

« Les services écologiques correspondent aux bienfaits que nous prodigue la nature », la nature étant ce qui rassemble toutes les formes du vivant. Si on parle des bienfaits de la nature, c'est en référence aux écosystèmes et aux espèces « qui rendent possible et facilitent l'existence humaine. »\* Ainsi, la biodiversité en est à la source, elle fournit des services écologiques aux citoyens.

Il existe plusieurs catégories de services écologiques. Ce sont les services de régulation (régulation du climat, purification de l'air et de l'eau, pollinisation, fertilisation des sols, etc.). Ce sont aussi les services d'approvisionnement

(nourriture, fibres, plantes médicinales, etc.). Enfin ce sont les services socio-culturels (récréation et tourisme, éducation, inspiration, patrimoine, spiritualité, etc.).

Les promenades urbaines, telles que définies dans ce projet, proposent précisément de tisser un ensemble d'espaces propices à la biodiversité, de façon à en étendre les bénéfices aux secteurs densément peuplés de la ville.

*\*Source : la biodiversité et l'urbanisation, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. Direction générale des politiques du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, gouvernement du Québec. Rédaction : I. Boucher et N. Fontaine. 2010.*



> Terrain vague, le Champs des Possibles du quartier Mile-End, Montréal

---

La création de corridors écologiques favorise ainsi le maintien de la biodiversité spécifique et génétique en permettant aux espèces de se disperser et de migrer. »\* Ce réseau pourrait s'inspirer des réseaux écologiques formés de noyaux de biodiversité, entourés de zones tampons et reliés par des corridors.

En plus de combiner parcours verts et corridors écologiques, l'interconnexion des promenades urbaines doit être guidée par la présence de sites d'intérêt. Qu'il s'agisse de sites patrimoniaux, historiques, naturels, etc., la diversité des occasions d'apprentissage contribue à rendre la marche encore plus intéressante. Par exemple, le noyau villageois d'un quartier ancien pourrait s'inscrire dans une promenade urbaine traversant des parterres de verdure institutionnels (église, collège, hôpital), pour ensuite déambuler à proximité de bâtiments chargés d'histoire, ou encore, le long d'un cours d'eau et se prolonger, par une nouvelle entrée, dans un parc de voisinage.

Nouveaux lieux de fréquentation pour les résidents et les touristes, ces circuits piétonniers favorisent la diversité biologique et le verdissement, tout en mettant en valeur les composantes de l'identité montréalaise et les attraits distinctifs des quartiers.

*\* Source : la biodiversité et l'urbanisation, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. Direction générale des politiques du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, gouvernement du Québec. Rédaction : I. Boucher et N. Fontaine. 2010.*



> Résidence privée, Montréal



## Un projet rassembleur

> Pour faciliter l'émergence de projets issus des communautés, il importe de laisser place à l'expression du dynamisme des milieux locaux. À l'heure actuelle, plusieurs projets (quartiers verts, parcours riverains, quartiers 21, etc.) sont explorés ou en cours de réalisation par diverses instances décisionnelles ou par des groupes de citoyens. Tous visent l'objectif d'améliorer la qualité de vie en zone urbaine.\*

Règle générale, ces projets se développent à partir d'initiatives issues des milieux de vie. Ces milieux de vie sont aussi le théâtre d'initiatives individuelles ou d'envergure plus limitée : une toiture végétalisée sur un garage privé, des carrés fleuris au pied des arbres d'un tronçon de rue, un mur végétal pour cacher le mur aveugle d'une entreprise. Toutes ces initiatives peuvent contribuer à susciter l'intérêt des promenades qui, en retour, leur confèreraient une plus grande visibilité et un meilleur impact dans leur communauté.

Afin de contribuer à la cohérence des initiatives, une concertation des acteurs s'impose. Concertation des services municipaux agissant sur le domaine public tant à la Ville-centre que dans les arrondissements. Mais surtout, une concertation basée sur l'adhésion d'une partie active de la collectivité; condition indispensable au succès des promenades urbaines dans le temps.

La nécessaire participation citoyenne peut prendre diverses formes : ententes avec de grands propriétaires fonciers, implication de bénévoles du quartier, des Sociétés d'histoire, de clubs d'ornithologues, etc. Les ressources potentielles sont multiples. Toutefois, le projet de promenades urbaines ne pourra prendre vie sans une appropriation collective des usagers et de tous ceux qui en bénéficieront, tant du point de vue de la valeur foncière de leur propriété que de celui de la proximité du « vert » ou de la connaissance de sa ville.

Sans être priorisées, les initiatives devraient tendre à s'articuler les unes aux autres dans la perspective d'un réseau de promenades.

*\* Plusieurs de ces projets découlent de politiques et de stratégies adoptées par la Ville, souvent élaborées en collaboration avec des partenaires. Parmi ces énoncés municipaux, mentionnons : la Politique de l'arbre, la Stratégie de développement durable 2010-2015, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, le Plan de transport, etc. La relation entre ces grandes orientations et les objectifs des Promenades urbaines est mise en lumière dans un tableau en annexe, p. 51.*



> High Line, New-York  
Photo: Spencer Platt/Getty, Images North America



> Square des Frères-Charon, Montréal

# 7 objectifs

	Enjeux	Objectifs	Bienfaits
1	CONVIVIALITÉ	Redonner la place aux piétons et multiplier le verdissement dans les milieux fortement minéralisés	... afin de donner le goût de se balader, de s'arrêter et de s'asseoir.
2	INFRASTRUCTURES VERTES	Augmenter la biodiversité et tirer profit des services que la nature peut nous rendre	... afin d'assurer la pérennité de notre territoire.
3	SANTÉ	Promouvoir des déplacements actifs pour tous	... afin d'encourager un mode de vie sain par l'activité physique et le plein air.
4	CONNECTIVITÉ	Relier des lieux et des segments importants du patrimoine montréalais	... afin d'en faciliter l'accès... et de créer un réseau de parcours cohérent.
5	DÉCOUVERTE	Surprendre et apprendre en faisant vivre une expérience stimulante où se concilient biodiversité et urbanité	... afin de mettre en valeur les paysages, les patrimoines et la diversité culturelle des milieux de vie montréalais, dans un contexte éducatif.
6	APPROPRIATION COLLECTIVE	Mobiliser la communauté et favoriser l'expression identitaire	... afin d'encourager la création, l'appropriation et la gestion des promenades.
7	ÉCONOMIE	Générer des retombées économiques importantes	... afin de susciter l'adhésion et l'implication de partenaires publics et privés.

# 1 convivialité



## Redonner la place aux piétons et multiplier le verdissement dans les milieux fortement minéralisés

> afin de donner le goût de se balader, de s'arrêter et de s'asseoir.

### VIVRE DANS UN QUARTIER AGRÉABLE

Par les multiples expériences sensorielles qu'elles offrent, les promenades urbaines ciblent, d'abord et avant tout, les piétons. L'organisation de l'espace et la présence d'un cadre verdoyant stimulent un sentiment de bien-être et, en conséquence, rompent avec la monotonie du trajet utilitaire. Une combinaison judicieuse de mobilier urbain et de verdissement suscite l'interaction sociale et contribue, par le fait même, à réduire l'anonymat des lieux de passage. La nécessité de remodeler le domaine public urbain, en misant sur le confort des piétons, est une tendance internationale à laquelle Montréal doit adhérer.

*« (À Copenhague), de plus en plus de personnes marchent dans les rues de la ville : depuis 1993, il y a eu plus de 40 % d'augmentation de marcheurs durant la semaine et deux fois plus le soir. Les gens viennent davantage en ville pour se promener, profiter, apprécier la vie et les paysages urbains, et particulièrement, pour l'attrait numéro un : les autres! Comparativement à 1993, deux à trois fois plus de personnes circulent dans les places publiques et les parcs; ils occupent davantage les bancs publics et les terrasses. »*

— Jan Gehl  
Professor, Dr.Litt, August 2005  
Traduction libre.

Les critères d'aménagement développés par la firme Gehl Architects sont présentés en annexe, p. 45.

1	3	4
2		

1. La Rambla, Barcelone; 2. La promenade plantée, Paris; 3. Time Square, New York;  
4. Parc Angrignon, Montréal.



# 2 infrastructures vertes



## Augmenter la biodiversité et tirer profit des services que la nature peut nous rendre

> afin d'assurer la pérennité de notre territoire.

### DÉMINÉRALISER

Le concept d'infrastructures vertes vient bonifier celui d'infrastructures grises traditionnelles. Les infrastructures vertes des promenades urbaines s'articulent en corridors et forment un réseau qui inclut la végétation en sol naturel (forêt urbaine, friches, arbres de rue, bassin de biorétention, marais filtrant, etc.) et les technologies végétales de verdissement et de rafraîchissement (toit vert, mur végétal, agriculture verticale, etc.).

Les bienfaits de la présence de telles infrastructures sont nombreux. Le verdissement de terrains minéralisés et l'application de mesures de gestion durable des eaux pluviales sont des actions qui permettent de lutter contre les îlots de chaleur tout en accordant plus de place à la biodiversité urbaine. La multitude de services écologiques, résultant de la transformation d'espaces minéralisés en infrastructures vertes, contribue à la qualité des milieux de vie et à une gestion plus durable du territoire urbain. Le chapitre Les principes du présent cahier cite des exemples de services écologiques (voir p. 15).

*« En protégeant les espaces verts locaux et en concevant des constructions écologiques, aussi bien qu'en créant un réseau d'espaces verts, les moyens sont nombreux pour implanter des infrastructures vertes au cœur de nos milieux de vie. Nos villes et nos quartiers ne demandent plus uniquement des infrastructures traditionnelles telles que les rues et les services publics classiques. Ils ont également besoin d'infrastructures vertes – un réseau vivant d'espaces verts et de systèmes environnementaux qui nous entoure. Les infrastructures vertes devraient être au centre de la planification et du design urbain. »*

www.cabe.org.uk  
Traduction libre.

1	3	4
2		5

1. Trottoir planté menant à Battery Park, New York; 2. Plaine de jeux + bassin de biorétention, Greenway, New York; 3. Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, Montréal; 4. Promenade plantée aérienne sur un quai, New York; 5. Mur végétalisé entourant le parc Poble Nou, Barcelone.



# 3 santé



## Promouvoir des déplacements actifs pour tous

> afin d'encourager un mode de vie sain par l'activité physique et le plein air.

### MARCHER ET BOUGER

Le manque d'activité physique affecte plusieurs de nos contemporains. Notre corps a besoin d'un minimum d'activité pour être en santé. Les promenades urbaines offrent à un plus grand nombre de Montréalais la possibilité d'adopter la marche comme mode de déplacement quotidien. Elles accommodent autant que possible d'autres modes de transport actif tels que le vélo, le patin et la planche à roulettes. Les promenades urbaines donnent également des occasions d'activités en famille et incitent les jeunes à bouger. À l'usage exclusif du transport actif, le réseau de promenades diminue la dépendance à l'automobile.

Le verdissement des promenades urbaines contribue à la santé des Montréalais. Il assure un trajet agréable dans un environnement plus frais l'été et améliore la qualité de l'air.

**« Les gouvernements sont aux prises avec les coûts croissants des soins de santé et l'augmentation de la demande des services de santé. Tout comme les questions de santé ont mené à la révolution vers de nouveaux bâtiments écologiques – avec l'augmentation de la productivité et la réduction du syndrome du bâtiment malsain – elles offrent l'opportunité d'apporter des bénéfices significatifs en santé par une meilleure planification de nos villes. »**

— Barren Billsborough  
Professor of sustainability at Curtin University Sustainability Policy Institute  
Traduction libre.



1	3	4
2		5

1. Avenue Diagonale, Barcelone; 2. Promenade Samuel-de-Champlain, Québec; 3. Bryant Park, New York;  
 4. Greenway, New York; 5. George William Hill, *Monument à sir George-Étienne Cartier*, 1919, parc du Mont-Royal, Montréal.



# 4 connectivité



## Relier des lieux et des segments importants du patrimoine montréalais

> afin d'en faciliter l'accès et de créer un réseau de parcours cohérent.

### ASSURER DES LIAISONS

Les promenades urbaines s'appuient sur les segments existants de la ville pour générer le canevas de la mise en réseau des pôles à joindre. Les trottoirs, les ruelles, les passages, les traverses, les allées, les sentiers dans les parcs sont au nombre des voies qui établissent la connectivité de base du réseau. Par la suite, peuvent s'ajouter des tronçons supplémentaires pour rejoindre le plus grand nombre de citoyens. De plus, s'appuyant sur des infrastructures vertes, cette mise en réseau favorise une meilleure connectivité écologique. L'accessibilité ainsi améliorée aux lieux culturels tout comme aux destinations quotidiennes vient enrichir les parcours.

Le douzième principe de la chartre du *Congress for New Urbanism* (CNU) explique en quoi la connectivité des rues répond à un besoin essentiel de nos villes :

**« Réorganiser les quartiers en un réseau de rues axé sur l'interconnectivité améliore radicalement l'environnement du piéton parce que toutes les destinations des trajets quotidiens typiques se retrouvent à courte distance de marche les uns des autres. Les trottoirs deviennent l'espace public primé de la communauté. Un réseau efficacement interconnecté augmente également l'utilisation du transport en commun. La perception du public à l'effet que leurs trottoirs et leurs rues sont agréables et sécuritaires est le facteur clef qui contribue à l'utilisation du transport en commun, parce que chaque trajet d'autobus et de tramway commence et finit par un trajet piétonnier. »**

*Traduction libre.*

1	3	4
2		

1. Passerelle conçue par Frank Gehry, traversant une autoroute, Millenium Park, Chicago; 2. Christo et Jeanne-Claude, *The Gates*, 2005, Central Park, New York; 3. Château Ramezay, Montréal; 4. Parc du Mont-Royal, Montréal.



# 5 découverte



## Surprendre et apprendre en faisant vivre une expérience stimulante où se concilient biodiversité et urbanité

- > afin de mettre en valeur les paysages, les patrimoines et la diversité culturelle des milieux de vie montréalais, dans un contexte éducatif.

### ÊTRE TOURISTE DANS SA VILLE

Nouveaux lieux de destination pour les Montréalais et les touristes, les circuits piétonniers permettent de vivre une expérience enrichissante mettant en valeur les particularités des quartiers. De plus, la découverte d'éléments du patrimoine et d'attraits méconnus sur un grand territoire accroît le sentiment d'attachement à la ville.

En faisant une meilleure place à la nature, ces parcours incitent les citoyens à contribuer eux-mêmes au verdissement. Ainsi, aux nombreuses découvertes, s'ajoute celle des bienfaits de la nature.

**« La Promenade Verte fait partie intégrante du Maillage Vert régional, un réseau aux objectifs ambitieux. Pour moi, son rôle est d'abord d'amener le public à la découverte de la nature urbaine, grâce aux cheminements verdurisés qui relient les différents espaces verts, mais aussi de contribuer aux qualités paysagères de la ville en préservant son patrimoine naturel et, en particulier, en favorisant la diversité de la faune et de la flore. »**

— Evelyne Huytebroeck  
Ministre bruxelloise de l'Environnement et de l'Énergie  
— Découvrir Bruxelles et ses espaces verts autrement

1	3	4
2		5

1. Anish Kapoor, *Cloud Gate*, 2006, Millenium Park, Chicago; 2. Allan et Ellen Wexler, *Two Too Large Tables*, 2006, Hudson River Park, New York;  
 3. Pablo Eduardo, *Kevin White*, 2006, Faneuil Hall, Boston; 4. Jocelyne Allouche, *Porte de jour*, 2004, square Dalhousie, Montréal; 5. Linda Covit et Marie-Claude Séguin du Groupe Cardinal Hardy, *Give peace a chance*, 2010, parc du Mont-Royal, Montréal.



# 6 *appropriation collective*



## Mobiliser la communauté et favoriser l'expression identitaire

> afin d'encourager la création, l'appropriation et la gestion des promenades.

### MISER SUR UNE DIVERSITÉ D'INITIATIVES

Les promenades urbaines concrétisent un ensemble de projets issus des communautés. Leurs réalisations mobilisent une diversité d'acteurs locaux dont la connaissance approfondie du milieu et de son identité teinte les promenades à la couleur du quartier traversé. La multiplicité des initiatives est souhaitable. Au fur et à mesure de leur implantation, elles participent à la formation d'un réseau.

L'implication et la détermination des acteurs sont des conditions essentielles au processus de conception et de réalisation. Cette appropriation collective assure également la pérennité du projet. Un comité multidisciplinaire veille à coordonner les initiatives pour la création de promenades.

Y a-t-il trop de bénévoles au High Line de New York?

**« Les bénévoles ont toujours joué un rôle primordial dans les programmes publics, horticole et administratif de « Friends of the High Line ». Ils ont aidé à amasser les fonds nécessaires au maintien de leur parc linéaire. »**

**Les inscriptions comme bénévoles seront acceptées en tout temps, mais veuillez noter qu'il y a un nombre limité de places disponibles. Si aucune place n'est disponible, vous serez inscrit sur une liste d'attente après la réception de votre demande. Tous les candidats seront contactés quant à leur statut pour l'inscription. »**

1		5
2	3	4
		6

1. High Line Portrait project, Friends of the High Line, New York; 2. Travaux de plantation, bénévolat, Montréal; 3. Travaux de plantation, bénévolat, Montréal; 4. Programme éducatif à l'école, Friends of the High Line, New York 5. Cours de dessin, Friends of the High Line, New York; 6. Relevé de site par des bénévoles avant la construction, Friends of the High Line, New York.



# 7 économie



## Générer des retombées économiques importantes

> afin de susciter l'adhésion et l'implication de partenaires publics et privés.

### CRÉER L'EFFET DOMINO

La plus value économique qu'engendre un grand projet de qualité en design urbain n'est plus à démontrer. Le Millennium Park à Chicago, la Promenade Plantée à Paris, le Waterfront à Toronto, le réaménagement du Vieux-Port de Montréal ainsi que le QIM ne sont que quelques exemples éloquents à cet effet. En tant que bougie d'allumage, ces projets revitalisent tout un quartier et font augmenter la valeur foncière des propriétés. De plus, ces nouveaux aménagements diversifient l'offre touristique de ces grandes villes.

Le défi à Montréal consiste à diversifier les sources de financement ainsi qu'à sensibiliser tous les partenaires aux bienfaits reliés à ces aménagements. Le « retour sur investissement » prendra tout son sens par l'achalandage de proximité engendré, mais surtout, à long terme, par l'augmentation de la qualité de vie et la santé des citoyens.

**« L'aménagement de rues de grande qualité et bien planifiées engendre une augmentation de la valeur foncière partout dans le quartier. L'étude « Paved with Gold » démontre qu'à Londres, une amélioration de la qualité de l'aménagement des rues a augmenté la valeur du secteur immobilier résidentiel avoisinant de 5,2 %, et de 4,9 % le prix des loyers du secteur commercial. »**

www.cabe.org.uk/publications/paved-with-gold,  
Paved with Gold: The real value of good street design Using  
Streets to Rebuild Communities, PPS, p.23  
Traduction libre.



1	3	4
2		

1. Terrasse, Montréal; 2. HTo, Waterfront de Toronto; 3. Viaduc des arts sous la promenade plantée, Paris;  
4. Parc linéaire aérien : The High Line, New York.





> Jardin des cageux, parc des Rapides (Lachine), Montréal

# Prochaines étapes

*Les nouveaux modèles urbains ont en commun la qualité des milieux de vie. Ce leitmotiv fait la force des promenades urbaines : un projet commun et rassembleur qui laisse place à l'expression du dynamisme des milieux, développé par une diversité d'acteurs locaux.*



## Prochaines étapes

Pour développer les promenades urbaines de Montréal, les prochaines étapes consisteront à :

> 1. Effectuer la mise en plan :

À l'aide des données disponibles et selon des critères préétablis, les parcours se localisent dans les quartiers de la ville. Un phasage préliminaire vient ensuite. Un projet pilote s'organise et sert de jalon aux autres projets qui viennent s'y greffer dans le temps et se multiplient à volonté dans la ville.

> 2. Concerter :

Il s'agit de développer une stratégie de concertation des actions entreprises à la Ville. Plusieurs projets sont en développement présentement (Quartiers verts, Quartiers culturels, Le parcours riverain de Montréal, etc.) et font appel à la collaboration des partenaires et des acteurs locaux (la ville-centre, les arrondissements, les organismes locaux, etc.).

> 3. Mobiliser :

Afin de développer la cohérence du projet d'ensemble, la mise en place de comités multidisciplinaires est nécessaire. Ils créent la synergie requise à l'adhésion et la mobilisation active au projet de la part d'acteurs privés et publics.



> Esplanade du Vieux-Port de Montréal

> 4. Financer :

Un montage financier combinant les ressources de la Ville et des levées de fonds importantes auprès du secteur privé est à privilégier au départ. À moyen et long termes, il s'agit de saisir toutes les opportunités de financement générées par les retombées du projet, en termes de visibilité, de fréquentation et d'appropriation.

> 5. Planifier :

La définition et la mise en œuvre du projet de promenades urbaines se concrétise en un plan d'action. Celui-ci vise un calendrier de réalisation de 2011 à 2017.



> Promenade aux abords du canal de Lachine, Montréal



> Promenade plantée, Paris

# Conclusion

## *Des promenades pour doter la ville:*

- d'une trame verte au cœur des secteurs densément peuplés, source de biodiversité;
- de « fenêtres » sur les spécificités montréalaises;
- de parcours bonifiant l'offre de transport actif;
- et de nouveaux itinéraires attrayants à emprunter au quotidien pour les Montréalais.

## *Pour vivre la ville à pied!*

> Les promenades urbaines restent avant tout un projet qui s'inscrit dans une nouvelle façon de voir la ville, plus verte et plus axée sur le piéton.

Plusieurs grandes villes dans le monde et au Canada ont mis à profit les particularités de leur territoire pour créer des « ceintures vertes » ou, des sentiers riverains destinés aux piétons et aux vélos ou encore, des parcours-découvertes reliant des sites d'intérêt.

À Montréal, la conjoncture est tout à fait favorable à la mise en oeuvre d'un projet de promenades urbaines. En effet, plusieurs facteurs peuvent contribuer à créer le momentum susceptible de donner vie au projet :

- les épisodes de chaleur accablante étant plus fréquents, les **îlots de chaleur** urbains sont plus perceptibles dans les secteurs densément peuplés, la Ville est interpellée;
- Montréal s'apprête à élaborer un **nouveau Plan d'urbanisme**, une occasion par excellence de proposer des mesures visant à refaçonner le territoire;
- l'Administration municipale souhaite vivement encourager **les jeunes familles à rester en**

**ville**, par des campagnes publicitaires et des incitatifs financiers. La présence de ruelles vertes est citée comme exemple de mesure appréciée;

- les préoccupations de **santé** (coûts humains et financiers) engendrent une pression sur la Ville pour qu'elle adopte de nouveaux moyens accessibles de transport actif, l'engouement pour le BIXI en est l'illustration;
- un moyen supplémentaire de **diversifier l'offre touristique**, hors festivals, au moment où les grands centres urbains se positionnent en environnement;
- SURTOUT, **les Célébrations du 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal** en 2017 peuvent être l'occasion de démontrer la capacité d'unir les forces (services centraux – arrondissements - partenaires communautaires et privés – citoyens) autour d'un projet rassembleur, réaliste et réalisable. Invités à devenir « touristes dans leur propre ville », les Montréalais trouveront dans les promenades urbaines une façon de redécouvrir la ville et de lui manifester leur attachement.



- 
- > Le projet de promenades urbaines est un projet pluriel, touchant plusieurs disciplines, plusieurs champs d'intervention de la Ville, et nécessitant une mobilisation importante de partenaires privés et publics. C'est un projet qui permet de rencontrer de nombreux objectifs identifiés dans différents plans et programmes de la ville.

Le succès de ce projet dépend d'une complémentarité d'initiatives et de la façon dont le projet arrive à rejoindre les citoyens pour les associer à celui-ci.



> Square Dorchester, Montréal

# Bibliographie

## LIVRES

Ascher, F., Apel-Muller, M. (2007). *La rue est à nous... tous!* Paris : Au diable vauvert.

Beatley, T. (2000). *Green Urbanism: Learning from European Cities*. Washington, D.C.: Island Press.

English Partnerships, The housing corporation (2007). *Urban Design Compendium 1 & 2*. Londres: English Partnerships.

Farr, D. (2008). *Sustainable Urbanism: Urban Design with Nature*. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.

Gehl, J., Gemzøe, L., Kirhnæs, S. (2006). *New City Life*. Copenhague: The Danish Architectural Press.

Mostafavi, M., Doherty, G. (2010). *Ecological Urbanism*. Baden, Switzerland: Lars Müller Publishers.

## PUBLICATIONS MUNICIPALES

City of Vancouver. Greenways Program. Repéré à <http://vancouver.ca/engsvcs/streets/greenways/>

Girling, C., Galdon, M., Davis, L., & Kellett, R. *Green Infrastructure in Calgary's Mobility Corridors*. Repéré à [http://www.calgary.ca/docgallery/BU/planning/pdf/plan\\_it/results\\_green\\_infrastructure.pdf](http://www.calgary.ca/docgallery/BU/planning/pdf/plan_it/results_green_infrastructure.pdf)

New York City Department of Parks & Recreation. *History of the Greenway Plan*. Repéré à [http://www.nycgovparks.org/sub\\_things\\_to\\_do/facilities/af\\_bike\\_green\\_plan.html](http://www.nycgovparks.org/sub_things_to_do/facilities/af_bike_green_plan.html)

New York City Department of Parks & Recreation. *Bicycling & Greenways*. Repéré à <http://www.nycgovparks.org/facilities/bikeways>

New York City Department of Transportation (2009). *Street Design Manual*. Repéré à <http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/streetdesignmanual.shtml>

NYC Streets Renaissance, Project for Public Spaces, Open Planning Project, Transportation Alternatives. *Livable Streets: From an Auto-Centric Policy to a City of Great Streets*. Repéré à [http://www.pps.org/pdf/Livable\\_Streets\\_withQuotes.pdf](http://www.pps.org/pdf/Livable_Streets_withQuotes.pdf)

Ville de Montréal, Direction de l'environnement et du développement durable (2010). *Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015*. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES\\_PUBLICATIONS\\_FR/PUBLICATIONS/PLAN\\_2010\\_2015.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/PLAN_2010_2015.PDF)

Ville de Montréal, Direction des grands parcs et de la nature en ville (2007). *Le réseau des grands parcs de Montréal : vision du réseau des grands parcs de Montréal : cadre de référence*. Ville de Montréal.

Ville de Montréal, Direction des grands parcs et de la nature en ville (2009). *Montréal 2017 : une nouvelle vision de l'espace public, pour une expérience urbaine de qualité*. Ville de Montréal.

Ville de Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain (1994). *Plan directeur du réseau vert*. Ville de Montréal.

Ville de Montréal (2004). *Plan d'urbanisme de la ville de Montréal*. Repéré à [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2761,3096665&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096665&_dad=portal&_schema=PORTAL)

Ville de Montréal (2004). *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*. Ville de Montréal.

Ville de Montréal, Service du développement culturel, de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle (2008). *La politique familiale «Pour grandir à Montréal» et le plan d'action famille 2008-2012, chapitre des actions corporatives*. Ville de Montréal.

Ville de Montréal (2004). *Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal*. Repéré à <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P15/5e.pdf>

Ville de Montréal (2005). *Politique de l'arbre de Montréal*. Repéré à [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/portail\\_fr/media/documents/politique\\_arbre.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/portail_fr/media/documents/politique_arbre.pdf)

Ville de Montréal (2005). *Politique du patrimoine*. Ville de Montréal.

Ville de Montréal (2007). *Le réseau bleu : premier plan concerté de mise en valeur des rives de l'agglomération de Montréal à des fins socio-récréatives*. Ville de Montréal.

Ville de Montréal (2007). *Plan d'action 2007-2017 – Montréal, métropole culturelle*. Repéré à [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CULTURE\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN\\_D\\_ACTION\\_2017FINAL.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CULTURE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_D_ACTION_2017FINAL.PDF)

Ville de Montréal (2008). *Bilan 07 + 08 : politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*. Ville de Montréal.

Ville de Montréal (2008). *Plan de transport 2008*. Ville de Montréal. Repéré à [http://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv\\_corp](http://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv_corp)

Ville de Montréal (2009). *Accessibilité universelle : Bilan 2008 et plan d'action 2009-2011*. Repéré à [http://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/htdocs/porteacespublication\\_Fr/porteacespublication.jsp?systemName=56235578](http://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/htdocs/porteacespublication_Fr/porteacespublication.jsp?systemName=56235578)

Ville de Montréal (2009). *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*. Repéré à [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUREAU\\_MTROYAL\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN%20DE%20PROTECTION%20ET%20DE%20MISE%20EN%20VALEUR%20DU%20MONT-ROYAL.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUREAU_MTROYAL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN%20DE%20PROTECTION%20ET%20DE%20MISE%20EN%20VALEUR%20DU%20MONT-ROYAL.PDF)

Ville de Montréal (2009). *Verdir maintenant pour mieux vivre en ville : proposition de stratégie de verdissement pour Montréal*. Ville de Montréal

## **PUBLICATIONS NATIONALES**

American Rivers, ASIWPCA, NACWA, NRDC, The Low Impact Development Center, U.S. Environmental Protection Agency (2008). Managing Wet Weather with Green Infrastructure: Action Strategy. Repéré à [http://www.epa.gov/npdes/pubs/gi\\_action\\_strategy.pdf](http://www.epa.gov/npdes/pubs/gi_action_strategy.pdf)

Natural England (2009). Green Infrastructure Guidance. Repéré à <http://naturalengland.etraderstores.com/NaturalEnglandShop/NE176>

## **PUBLICATIONS D'ORGANISMES**

Atkin, R. (2007). Sight Line: Designing Better Streets for People with Low Vision. Repéré à <http://www.cabe.org.uk/files/sight-line.pdf>

Congress for the New Urbanism (1996). Charter of the new urbanism. Repéré à <http://www.cnu.org/charter>

Project for Public Spaces (2008). Streets as Places: Using Streets to Rebuild Communities. Repéré à [http://www.pps.org/pdf/bookstore/Using\\_Streets\\_to\\_Rebuild\\_Communities.pdf](http://www.pps.org/pdf/bookstore/Using_Streets_to_Rebuild_Communities.pdf)

TEEB (2010). The Economics of Ecosystems and Biodiversity: Mainstreaming the Economics of Nature: A synthesis of the approach, conclusions and recommendations of TEEB. Repéré à [http://www.teebweb.org/LinkClick.aspx?fileticket=bYhDohL\\_TuM%3d&tabid=924&mid=1813](http://www.teebweb.org/LinkClick.aspx?fileticket=bYhDohL_TuM%3d&tabid=924&mid=1813)

The Commission for Architecture and the Built Environment (2006). The Cost of Bad Design. Repéré à <http://www.cabe.org.uk/files/the-cost-of-bad-design.pdf>

The Commission for Architecture and the Built Environment (2007). Paved with Gold: the Real Value of Good Street Design. Repéré à <http://www.cabe.org.uk/files/paved-with-gold.pdf>

The Commission for Architecture and the Built Environment (2007). This Way to Better Streets: 10 Case Studies on Improving Street Design. Repéré à <http://www.cabe.org.uk/files/this-way-to-better-streets.pdf>

The Commission for Architecture and the Built Environment (2008). Civilised Streets. Repéré à <http://www.cabe.org.uk/files/civilised-streets.pdf>

The Commission for Architecture and the Built Environment (2008). Public Space Lessons: Adapting Public Space to Climate Change. Repéré à <http://www.cabe.org.uk/files/adapting-public-space-to-climate-change.pdf>

## **ARTICLES ET RECHERCHES**

Deborre, R. (2010). La ville positive : un concept simple pour permettre aux villes de restaurer l'environnement. Repéré à <http://www.lemoniteur.fr/191-territoire/imprimer/769162-la-ville-positive-un-concept-si>

Deborre, R. (2010). La ville positive : sur quels sites peut se développer une ville positive? Repéré à <http://www.lemoniteur.fr/191-territoire/imprimer/770599-la-ville-positive-sur-quels-sites>

Gonzalez Campaña, J. (2003). From Promenade Plantée to the New York High Line. Repéré à [http://www.yale.edu/hixon/research/pdf/JGCampa\\_Promenade.pdf](http://www.yale.edu/hixon/research/pdf/JGCampa_Promenade.pdf)



> Greenway, Hudson River Park, New-York, États-Unis

# *Annexes*

## 15 critères d'aménagement

### *Critères de qualité d'un environnement piéton*

La Direction des grands parcs et du verdissement de la Ville de Montréal adhère à la grille de Jan Gehl qui décrit les douze critères d'aménagement requis pour arriver à la qualité optimale d'un environnement piétonnier en milieu fortement urbanisé. L'ajout de trois critères additionnels porte à quinze les critères souhaités pour les promenades urbaines de Montréal, afin d'y ajouter une expérience paysagère plus fine et sensible dans la lecture des espaces extérieurs qui seront parcourus.

## Les 12 critères de Gehl\*

Gehl Architects est reconnue pour ses aménagements urbains et la revitalisation de secteurs de villes telles que Londres, New York, Sao Paulo, Sydney et Copenhague. Depuis 40 ans, la firme danoise base son travail sur l'interaction entre les individus et leur milieu bâti. La méthodologie comprend notamment une grille de critères assurant la qualité de l'environnement du piéton. Cet outil permet d'évaluer le niveau de protection, de confort et de plaisir qu'offre le domaine public..



### **Protéger contre la circulation véhiculaire**

- > Accidents routiers
- > Pollution, bruit
- > Visibilité



### **Protéger contre la criminalité et la violence**

- > Éclairage adéquat
- > Surveillance passive
- > Chevauchement de fonctions (dans le temps et l'espace)



### **Protéger contre les expériences climatiques désagréables**

- > Vent
- > Neige / pluie
- > Froid / chaud
- > Pollution
- > Poussière, bruit, éblouissement

protection

\* Traduction libre.

# confort

4



## **Se promener**

- > Espace pour marcher confortablement
- > Accessibilité aux endroits clés
- > Façades intéressantes
- > Sans obstacles
- > Surfaces de qualité

5



## **Faire une halte (debout)**

- > Abords du domaine public engageants
- > Zones en retrait permettant de s'arrêter
- > Éléments pour s'appuyer

6



## **S'asseoir**

- > Zones définies pour s'asseoir
- > Optimiser les vues agréables, regarder les gens
- > Combiner les endroits pour s'asseoir du domaine public et privé
- > Lieu propice au repos

7



## **Regarder, parler, écouter**

- > Orientation naturelle et cohérente
- > Vues ininterrompues
- > Vues captivantes
- > Lumière adéquate le soir et la nuit
- > Environnement sonore agréable (niveau de bruit ambiant bas)
- > Disposition des bancs publics pour faciliter les échanges et la communication

8



## **Jouer, se divertir, interagir**

- > Permettre l'activité physique, les jeux, le divertissement et l'interaction
- > Permettre les activités temporaires (marchés, festivals, etc.)
- > Permettre les activités improvisées ou spontanées (s'affairer, rencontrer, se regrouper, etc.)
- > Créer des opportunités d'interaction avec les gens

9



## **Occuper l'espace nuit et jour**

- > La ville de 24 h
- > Offrir des fonctions variées tout au long de la journée
- > Lumières provenant des fenêtres des habitations
- > Mixité des activités (mixité des usages)

## **Occuper l'espace tout au long de l'année**

- > Activités variées selon les saisons et le moment de l'année (patinage, temps des fêtes, etc.)
- > Protection adaptée aux intempéries saisonnières
- > Éclairage adapté

10



**Concevoir selon l'échelle humaine**

- > Complémentarité des espaces bâtis et non bâtis conçus selon l'échelle humaine en lien avec les sens, le mouvement, le comportement.

11



**Mettre à profit les bienfaits du climat**

- > Soleil / ombre
- > Chaleur / fraîcheur
- > Brise / abris du vent

12



**Concevoir des lieux esthétiques et sensibles (stimulants)**

- > Qualité du design, de la construction, des matériaux, du détail
- > Qualité de l'environnement, des vues, des paysages
- > Richesse des expériences spatiales et sensorielles



Aux critères de Gehl Architects sont ajoutés 3 critères relatifs à la qualité de l'expérience paysagère et particulièrement la valorisation des paysages naturels.



### ***Revéler le génie du lieu***

- > Historique du milieu mis en valeur
- > Plantes indigènes
- > Création en harmonie avec la morphologie du site
- > Intégration de nouveaux éléments en relation avec le contexte architectural, l'évolution, etc.



### ***Verdir***

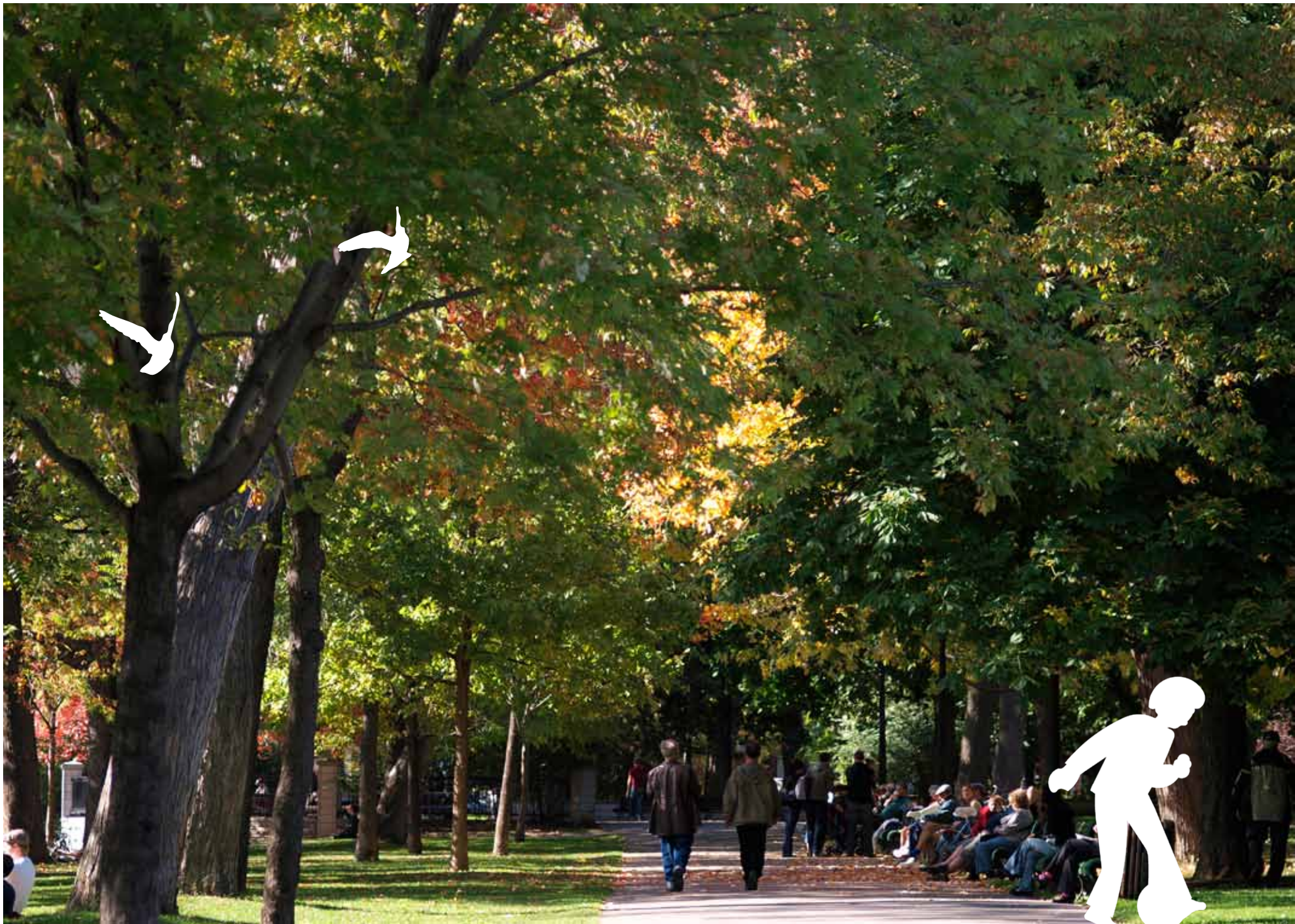
- > Approche sensible au potentiel de verdissement
- > Intégration des composantes végétales en début de projet
- > Fusion du concept végétal au concept général
- > Contact visuel quasi-permanent avec les composantes végétales
- > Renouvellement du contact physique
- > Variation des strates végétales (arbres, arbustes, couvre-sols)



### ***Redonner place à l'eau***

- > Gestion responsable de l'eau via son recyclage
- > Conscientisation à la protection de l'eau
- > Interaction et divertissement par l'eau
- > Diversité dans l'usage de l'eau : opportunités en lien avec la biodiversité
- > Fusion entre la gestion des eaux de surface et les infrastructures vertes

*expérience paysagère*



> Parc La Fontaine, Montréal

# Arrimage aux orientations de Montréal



## *Le projet de promenades urbaines : un projet rassembleur*

Les promenades urbaines sont imaginées et conçues comme un outil permettant de rencontrer de nombreux objectifs issus des plans, politiques et programmes de la Ville de Montréal.

## Tableau non exhaustif des correspondances

		Plan d'urbanisme	Plan de transport	Plan d'action développement durable 2010-2015	Plan d'action accessibilité universelle 2009-2011	Plan d'action Montréal métropole culturelle 2007-2017
Convivialité	<b>Objectif 1</b> Redonner la place aux piétons et multiplier le verdissement dans les milieux fortement minéralisés.	Orient. 2.1 - Obj. 1 <i>Améliorer la qualité des milieux de vie existants.</i> Orient. 2.3 - Obj. 6 <i>Accroître le dynamisme résidentiel du Centre.</i> Orient. 2.3 - Obj. 7 <i>Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre.</i> Orient. 2.5 - Obj. 13 <i>Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics.</i>	Orient. A.2 <i>Favoriser les modes de transport actif</i> - <i>Charte du piéton;</i> - <i>Sécurité des piétons;</i> - <i>Confort;</i> - <i>Accessibilité universelle.</i> Orient. C Interv. 2.2 <i>Créer des quartiers verts.</i> Orient. C Interv. 2.3 <i>Adapter l'aménagement des rues.</i>	Orient. - Qualité des milieux de vie résidentiels <i>Aménager des quartiers durables;</i> <i>Apaiser la circulation;</i> <i>Verdissement et réduction des îlots de chaleur;</i> <i>Valoriser Montréal comme milieu de vie familial.</i> Orient. - Protection de la biodiversité, des milieux naturels et espaces verts; <i>Sensibiliser le public et l'inciter à agir pour sa préservation.</i>		
Infrastructure verte	<b>Objectif 2</b> Augmenter la biodiversité et tirer profit des services que la nature peut nous rendre.	Orient. 2.5 - Obj. 11 - Act. 11.3 <i>Préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal.</i> Orient. 2.6 - Obj. 16 - Act. 16.1 <i>Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel en favorisant leur intégration au développement urbain.</i> Orient. 2.7 - Obj. 17 Act. 17.1 <i>Soutenir un aménagement urbain plus sain.</i> Orient. 2.7 - Obj. 17 - Act. 17.2 <i>Réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre.</i> Orient. 2.7 - Obj. 17 - Act. 17.3 <i>Assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées.</i>		Orient. - Qualité des milieux de vie résidentiels <i>Développement résidentiel sain et écologique;</i> <i>Verdissement et réduction des îlots de chaleur.</i> Orient. Gestion responsable des ressources <i>Captage, rétention et infiltration des eaux de pluie.</i> Orient. - Protection de la biodiversité, des milieux naturels et espaces verts <i>Tirer profit des infrastructures vertes et de leur services écologiques.</i> <i>Renforcer la gestion écologique des espaces verts sur le territoire montréalais.</i>		
Santé	<b>Objectif 3</b> Promouvoir des déplacements actifs pour tous.		Orient. A.2 <i>Favoriser les modes de transport actif :</i> - <i>Charte du piéton;</i> - <i>Sécurité des piétons;</i> - <i>Confort;</i> - <i>Accessibilité universelle.</i> Orient. C Interv. 2.3 <i>Adapter l'aménagement des rues.</i>	Orient. - Améliorer la qualité de l'air et réduire les GES <i>Réduire la dépendance à l'automobile.</i>	Accessibilité universelle - <i>Principe transversal du Plan de transport.</i>	
Connectivité	<b>Objectif 4</b> Relier des lieux et des segments importants du patrimoine montréalais.	Orient. 2.3 - Obj. 7 - Act. 7.4 <i>Raffermir ou améliorer le caractère particulier de certains axes du Centre.</i>	Orient. A.2 <i>Favoriser les modes de transport actif :</i> - <i>Charte du piéton;</i> - <i>Sécurité des piétons;</i> - <i>Confort;</i> - <i>Accessibilité universelle.</i> Orient. C Interv. 2.3 <i>Adapter l'aménagement des rues.</i>	Orient. - Protection de la biodiversité, des milieux naturels et espaces verts <i>Mise en valeur des territoires riches en biodiversité.</i>	Accessibilité universelle - <i>Principe transversal du Plan de transport.</i>	Orient. 3 - Obj. 3.1 <i>Préserver et mettre en valeur les territoires, sites, monuments et bâtiments d'intérêt patrimonial.</i> Orient. 3 - Obj. 3.4 <i>Poursuivre la mise en valeur du Havre de Montréal et de son quartier historique.</i> Orient. 3 - Obj. 3.6 <i>Assurer la protection et la mise en valeur du mont Royal.</i>

Stratégie de développement économique 2005-2010	Politique de la protection des milieux naturels - Bilan et orientations	Politique de l'arbre	Plan d'action famille 2008-2012	Plan de mise en valeur du Mont-Royal	Énoncé d'orientations de la politique du patrimoine	Politique pour un environnement paisible et sécuritaire
<p>Priorité 4.1 Action 4.1.1 <i>Soutenir l'innovation en design pour améliorer la qualité du domaine public et du cadre bâti.</i></p> <p>Priorité 4.3 Action 4.3.3. <i>Favoriser le développement des artères commerciales traditionnelles.</i></p>	<p>Priorité aux écoterritoires - <i>Intégrer les projets de conservation au grands projets urbains.</i></p> <p>Gestion et mise en valeur des milieux protégés - <i>Favoriser les lieux de contact avec la nature.</i></p>	<p>Accroître les plantations - <i>Le bon arbre au bon endroit.</i></p> <p>Placer l'arbre au cœur de l'urbanité montréalaise dans le but</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'assurer un avenir viable et durable;</li> <li>- de soutenir le caractère identitaire de son paysage;</li> <li>- d'améliorer la qualité des milieux de vie.</li> </ul> <p>L'arbre apporte nature et poésie (...) donne l'assurance qu'il est possible de s'y développer de façon harmonieuse.</p>	<p>Consolider et développer la qualité de vie des familles - <i>Un espace de verdure à courte distance de marche bien entretenu et sécuritaire;</i> <i>Un espace public propre, bien déneigé et sécuritaire.</i></p> <p>Mettre en place les « quartiers verts » pour augmenter la qualité de vie.</p>	<p>Rendre la montagne accessible et accueillante.</p>		<p>Augmenter le sentiment de sécurité des citoyens.</p>
	<p>Favoriser une meilleure intégration des écosystèmes et des paysages naturels dans les milieux de vie.</p> <p>Diversifier les interventions - <i>Protection et gestion écologique des rives et des parcs existants.</i></p> <p>Conserver l'intégrité des écosystèmes.</p>	<p>Règles de protection, de gestion et d'entretien.</p> <p>Accroître les plantations.</p> <p>Mettre en place les conditions assurant la croissance, la santé et la longévité de la végétation en favorisant la biodiversité et la répartition des espèces.</p> <p>La biodiversité végétale répond aux problèmes de pathologie végétale.</p>	<p>Consolider et développer la qualité de vie des familles - <i>Une ville verte, clairement orientée vers le développement durable, offrant la nature en ville dans des grands parcs et des milieux naturels protégés.</i></p> <p>Conserver les milieux naturels au coeur des milieux résidentiels.</p> <p>Verdir le domaine privé. Aménager des îlots de fraîcheur.</p>	<p>Protéger et mettre en valeur les milieux naturels.</p>	<p>La Ville propriétaire et gestionnaire exemplaire <i>Patrimoine naturel;</i> <i>Patrimoine bâti, archéologique et paysager.</i></p>	
		<p>Accorder à l'arbre sa place au cœur de l'urbanité pour se donner une ville verte, agréable et en meilleure santé.</p> <p>Procurer des bienfaits en améliorant la qualité de l'environnement.</p>	<p>Consolider et développer la qualité de vie des familles - <i>Des équipements collectifs en bon état, situés à proximité, où ma famille peut bouger, jouer, se divertir.</i></p> <p>Améliorer l'offre en matière d'activités sportives et physiques.</p> <p>Améliorer les modes de déplacement actif pour une meilleure santé.</p>			
<p>Priorité 5.3 Action 5.3.2 <i>Mettre en valeur les divers pôles touristiques de Montréal.</i></p>	<p>Le modèle de réseau écologique des écoterritoires assure une meilleure articulation des projets de développement urbain et protège la viabilité des écosystèmes.</p> <p>Préserver le patrimoine culturel.</p>	<p>Structurer et renforcer la trame urbaine et les paysages par la végétation.</p>	<p>Consolider et développer la qualité de vie des familles - <i>Un espace de verdure à courte distance de marche bien entretenu et sécuritaire;</i> <i>Un espace public propre, bien déneigé et sécuritaire.</i></p> <p>Faciliter les déplacements actifs.</p> <p>Mettre en oeuvre localement la charte du piéton.</p> <p>Conserver et valoriser le patrimoine.</p>	<p>Protection des patrimoines : historique, archéologique, bâti, naturel.</p>	<p>Organiser l'action en patrimoine <i>Sensibilisation;</i> <i>Commémoration;</i> <i>Toponymie.</i></p>	<p>Augmenter le sentiment de sécurité des citoyens.</p>

## Tableau non exhaustif des correspondances

		Plan d'urbanisme	Plan de transport	Plan d'action développement durable 2010-2015	Plan d'action accessibilité universelle 2009-2011	Plan d'action Montréal métropole culturelle 2007-2017
<b>Découverte</b>	<b>Objectif 5</b> Surprendre et apprendre en faisant vivre une expérience stimulante où se concilient urbanité et nature.	Orient. 2.1 - Obj. 1 <i>Améliorer la qualité des milieux de vie existants;</i> Orient. 2.3 - Obj. 5 - Act. 5.4 <i>Développer le potentiel touristique du Centre.</i> Orient. 2.5 - Obj. 11 - Act. 11.5 <i>Préserver les spécificités de la trame urbaine montréalaise;</i> Orient. 2.6 - Obj. 15 - Act. 15.4 <i>Maintenir et accepter les efforts de sensibilisation et de mise en valeur du patrimoine.</i>		Orient. - Qualité des milieux de vie résidentiels <i>Aménager des quartiers durables;</i> <i>Valoriser Montréal comme milieu de vie familial.</i>		Orient. 3 - Obj. 3.1 <i>Préserver et mettre en valeur les territoires, sites, monuments et bâtiments d'intérêt patrimonial.</i> Orient. 3 - Obj. 3.3 <i>Faire de l'art public une composante remarquable du paysage urbain.</i> Orient. 3 - Obj. 3.4 <i>Poursuivre la mise en valeur du Havre de Montréal et de son quartier historique.</i> Orient. 3 - Obj. 3.6 <i>Assurer la protection et la mise en valeur du mont Royal.</i>
<b>Appropriation collective</b>	<b>Objectif 6</b> Mobiliser la communauté et favoriser l'expression identitaire.		Orient. A.2 <i>Favoriser les modes de transport actif:</i> <i>- Intégration besoins piétons;</i> Orient. C Interv. 2.2 <i>Créer des quartiers verts.</i>	Orient. - Qualité des milieux de vie résidentiels <i>Aménager des quartiers durables;</i> <i>Valoriser Montréal comme milieu de vie familial.</i> Orient. - Protection de la biodiversité, des milieux naturels et espaces verts <i>Sensibiliser le public et l'inciter à agir pour sa préservation.</i>	Mesures favorisant la participation citoyenne, peu importe les limitations des personnes.	
<b>Économie</b>	<b>Objectif 7</b> Générer des retombées économiques importantes.		Orient. A.1 <i>Mettre en place une meilleure offre de transport en commun.</i>	Orient. - Assurer la qualité des milieux de vie résidentiels <i>Réduire de 25% le solde migratoire entre Montréal et la banlieue d'ici 2012 en soutenant le développement résidentiel abordable, sain et écologique.</i> Orient. - Adopter de bonnes pratiques de développement <i>Faire de Montréal un leader de l'industrie de l'environnement et des technologies propres.</i>		Orient. 2 - Obj. 2.5 <i>Améliorer et accroître les espaces pour la création, la production et la diffusion.</i>

Stratégie de développement économique 2005-2010	Politique de la protection des milieux naturels - Bilan et orientations	Politique de l'arbre	Plan d'action famille 2008-2012	Plan de mise en valeur du Mont-Royal	Énoncé d'orientations de la politique du patrimoine	Politique pour un environnement paisible et sécuritaire
	<p>Priorité aux écoterritoires - <i>Intégrer les projets de conservation aux grands projets urbains.</i></p> <p>Gestion et mise en valeur des milieux protégés - <i>Favoriser les lieux de contact avec la nature.</i></p> <p>Mettre en valeur le potentiel récréo-touristique.</p> <p>Développer et mettre en place des activités récréatives et éducatives.</p>	<p>La protection des peuplements d'arbres rares, matures, centenaires ou d'intérêt local dans les nouveaux projets de développement.</p> <p>Procurer des bienfaits en jouant un rôle patrimonial.</p>	<p>Consolider et développer la qualité de vie des familles - <i>Une rue bordée d'arbres et une ruelle reverdie; Un espace de verdure à courte distance de marche bien entretenu et sécuritaire.</i></p>	<p>Protéger et mettre en valeur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les paysages</li> <li>- Les milieux naturels</li> <li>- Les milieux construits et aménagés.</li> </ul> <p>Le développement de la connaissance</p> <p>La mise en valeur des vues</p>	<p>La Ville propriétaire et gestionnaire exemplaire</p> <p><i>Patrimoine naturel; Patrimoine bâti, archéologique et paysager; Art public; Patrimoine mobilier.</i></p>	
	<p>Priorité aux écoterritoires - <i>Susciter la collaboration des grands propriétaires publics et institutionnels.</i></p> <p>Participation des citoyens - <i>Élaboration d'une vision d'avenir (plan-concept).</i></p>	<p>Augmenter l'information, la diffusion et la sensibilisation.</p> <p>Responsabiliser tous et chacun à l'égard de la protection et du maintien du patrimoine arboricole.</p> <p>En collaboration avec les citoyens, la Ville s'engage à ce que l'arbre et la forêt urbaine occupent une place de choix dans le paysage montréalais.</p>	<p>Faire de la famille et des jeunes le centre des contributions de tous les acteurs et partenaires municipaux.</p>		<p>Organiser l'action en patrimoine</p> <p><i>Sensibilisation; Commémoration; Toponymie.</i></p> <p>Gérer le patrimoine en commun par la participation citoyenne et acteurs locaux.</p> <p>Apport des communautés d'appartenance.</p> <p>Démarches de valorisation.</p>	<p>Recherche et implantation de solutions locales</p> <p><i>Sécurité publique.</i></p> <p>Sensibiliser et la former les citoyens</p> <p><i>Responsabilité maintien et accroissement de la sécurité.</i></p> <p>Prévention et implication citoyenne.</p> <p>Des actions individuelles et collectives concertées.</p>
<p>Priorité 4.1 Action 4.1.1 <i>Soutenir l'innovation en design pour améliorer la qualité du domaine public et du cadre bâti.</i></p> <p>Priorité 4.3 Action 4.3.3. <i>Favoriser le développement des artères commerciales traditionnelles.</i></p> <p>Priorité 5.3 Action 5.3.1 <i>Positionner le centre-ville parmi les principales destinations de tourisme urbain en Amérique du Nord.</i></p>	<p>Priorité aux écoterritoires - <i>Susciter la collaboration des grands propriétaires publics et institutionnels.</i></p> <p>Saisir les opportunités de protection et de valorisation des milieux naturels de grande valeur écologique comme valeur ajoutée aux nouveaux projets de développement immobilier.</p>	<p>Augmenter l'information, la diffusion et la sensibilisation afin de responsabiliser tous et chacun - citoyens, employés municipaux, partenaires institutionnels et associatifs, grands propriétaires fonciers et autres à l'égard de la protection du patrimoine arboricole montréalais.</p> <p>L'arbre urbain offre une valeur économique en donnant de la valeur aux propriétés, en attirant les entreprises en recherche d'un milieu de vie de qualité pour leurs employés et en faisant économiser les coûts de chauffage et de climatisation.</p>	<p>Réduire de 25% le solde migratoire entre Montréal et la banlieue, en s'adressant principalement aux Montréalais de 25 à 44 ans.</p>	<p>Réunir les conditions nécessaires à la protection et la mise en valeur du mont Royal.</p> <p>Assurer un financement adéquat.</p> <p>Services et accueil pour fréquentation touristique.</p>	<p>Dynamique économique.</p> <p>Levier de développement.</p> <p>Équilibre en intérêts publics et privés.</p>	







# Cas types internationaux

*Paris*  
*New-York*  
*Copenhague*  
*Vancouver*

CE QU'IL Y A DE REMARQUABLE À

# Paris

**La Ville a mis sur pied une ambitieuse campagne pour réduire le trafic automobile, améliorer le transport public et encourager la marche et le vélo.**

## DE LA RUE CONGESTIONNÉE À LA RUE PARTAGÉE

Dans les dernières années, les trottoirs ont été élargis, des voies cyclables ont été implantées, et des arbres ont été plantés à travers la ville. Une nouvelle ligne de train léger sur rail est en construction en périphérie, un effort important est mis en vue de décourager la population d'utiliser sa voiture. Sur 40 km des avenues les plus congestionnées de Paris, des voies réservées ont été ajoutées pour les autobus, vélos et taxis. De plus, le service d'autobus a été rendu plus efficace par l'ajout de systèmes d'information en temps réel à chaque arrêt.



**13 %**  
de  
l'utilisation  
de la  
voiture

**Plus de 80 %**  
des Parisiens  
approuvent ces  
changements  
et en veulent  
davantage.



## RÉFORME DU STATIONNEMENT

Il est maintenant interdit de construire de nouveaux parcs de stationnement et toutes les places de stationnement gratuites sont éliminées. La Ville a également procédé à une réduction de 3 500 places de stationnements payants sur rue depuis 2003.

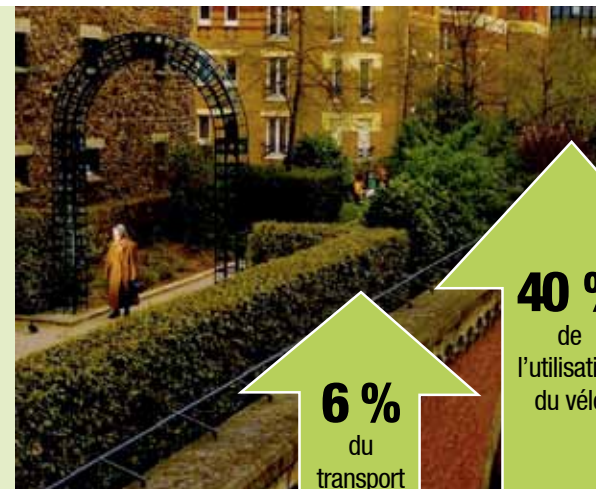


## LES QUARTIERS VERTS

Dans le cadre de sa politique de nouveau partage de l'espace public et d'amélioration de la sécurité routière, Paris met en place des quartiers verts, afin de rééquilibrer l'espace public et d'améliorer la qualité de vie des habitants. L'objectif est de valoriser ces quartiers en les protégeant du transit automobile et de favoriser les déplacements de proximité et les circulations douces : marche, vélos, rollers, etc. La convivialité est renforcée par la création d'aménagements incitant à des comportements plus courtois.

## LA PROMENADE PLANTÉE

En 2000, la Ville de Paris complétait la première promenade aérienne urbaine au monde, en restaurant un vieux viaduc en parc linéaire, pour créer ce que les Parisiens appellent leur Promenade Plantée. Ce qui semblait une dépense majeure (25 millions de dollars pour 4 km de promenade) est rapidement devenu l'élément catalyseur de la revitalisation de ce secteur défavorisé de la ville. Depuis son ouverture, 75 000 pieds<sup>2</sup> d'espaces commerciaux et plus de 200 000 pieds<sup>2</sup> d'espaces de bureaux ont fait leur apparition. La promenade a également suscité le développement de plusieurs projets d'habitation à proximité.



**6 %**  
du  
transport  
collectif

**40 %**  
de  
l'utilisation  
du vélo

CE QU'IL Y A DE REMARQUABLE À

# New-York

**Les pratiques d'aménagement de la Ville de New York sont en évolution majeure. Chaque rue et quartier fait face à ses problèmes et opportunités. Le travail des services de la Ville, de concert avec les communautés, a permis d'améliorer de façon importante la manière d'aménager les rues.**

## GREENWAY

Un imposant projet de promenades vertes a été élaboré pour redonner accès au littoral. À terme, le circuit fera le tour complet de Manhattan, tout en offrant un réseau de trajets complémentaires. West Street, une ancienne autoroute jadis convertie en boulevard, a été retransformée en un des parcs linéaires riverains les plus visités de New York, devenant ainsi la colonne vertébrale du redéveloppement économique de ce quartier.



## INTERSECTIONS RECONVERTIES

Le «Greenlight for Midtown Project» consiste à transformer les célèbres Times Square et Herald Square en place pour piétons, une proposition qui fut activement dénoncée par les automobilistes de la ville. D'abord proposé par le maire Bloomberg comme un aménagement temporaire, il est devenu permanent après que l'aménagement eut prouvé être beaucoup plus sécuritaire pour les piétons. Avec le succès du Greenlight for Midtown Project, le maire a décidé d'appliquer ces principes ailleurs dans la ville.



## HIGH LINE

La conversion de l'ancienne infrastructure de train aérien de New-York en un parc linéaire est un véritable succès. En plus d'être un projet de développement durable par la réhabilitation d'anciennes structures inutilisées, le High Line a prévu de revitaliser tout un quartier et de mobiliser la population pour ce faire. Aujourd'hui, 30 % des frais d'opération pour maintenir et entretenir les nouveaux aménagements sont payés par le service des parcs et loisirs de la Ville de NY, les 70 % restants proviennent d'un OBNL, *Friends of the High Line*, qui attire des dons d'entreprises, de commerces et d'institutions.



**Plus de 70 %  
du budget  
d'entretien  
provient d'un  
OBNL**

## STONE STREET

Jadis rue négligée et désolée du Lower Manhattan, Stone Street était utilisée comme ruelle d'accès pour les commerces adjacents. Aujourd'hui fermée à la circulation automobile, elle est devenue un lieu incontournable. De nouveaux commerces et restaurants s'y sont installés, transformant cette rue autrefois déserte en un lieu commercial hautement prisé.

**89 %**  
nb de piétons  
depuis 2000  
à  
**TIMES SQUARE**  
la fin de  
semaine

**50 %**  
nb de piétons  
depuis 2000  
à  
**TIMES SQUARE**  
la  
semaine



CE QU'IL Y A DE REMARQUABLE À

# Copenhague

**Le centre de Copenhague est devenu un lieu accueillant par la transformation graduelle des rues en espaces piétons agréables.**

## CHANGEMENT GRADUEL

C'est le changement graduel qui a rendu possible le processus de décisions politiques et a donné au public l'opportunité d'ajuster son comportement de façon progressive. Les voies de circulation automobile et les places de stationnement dans la ville ont été lentement éliminées, de l'ordre de 2 à 3 % par année. L'espace libéré a été converti à d'autres usages, notamment pour des voies réservées aux autobus et bicyclettes. Le tiers des déplacements reliés au travail se fait maintenant à vélo. Même dans la neige et sous la pluie, 60 à 70 % des cyclistes conservent ce mode de transport. Quatre fois plus de gens viennent au centre de Copenhague qu'il y a trente ans. Avec la baisse considérable du trafic automobile, les bouchons de circulation sont presque choses du passé!



**22 %**  
l'utilisation  
du vélo

**62 %**  
trafic  
piéton

**93 %**  
trafic  
motorisé

Augmentation  
de  
**600 %**  
des activités  
stationnaires

## RUES PIÉTONNES

Alors que le total de rues piétonnes augmente, le nombre de personnes pratiquant des activités stationnaires – telles que prendre une pause, s'asseoir – augmente aussi.

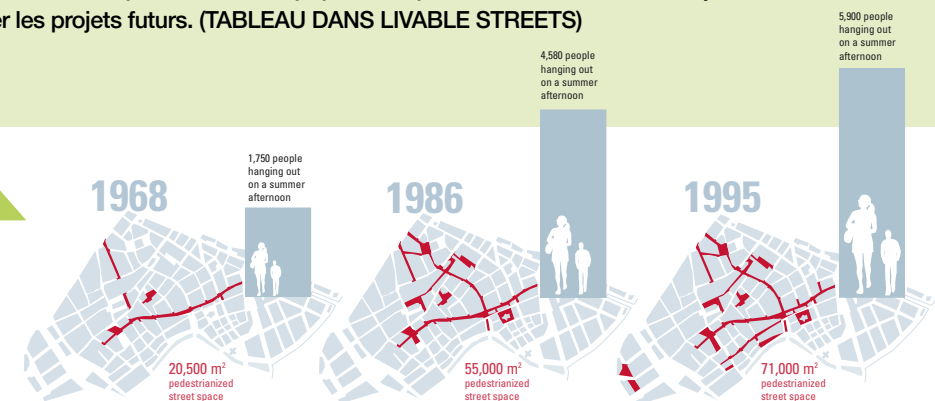


## RÉAPPROPRIATION DES STATIONNEMENTS

À Copenhague, les stationnements sont progressivement devenus des lieux pour apprécier la vie urbaine : par leur transformation en place publique, squares et marchés. Bien que les Danois aient peu l'habitude d'utiliser les espaces publics extérieurs, les changements proposés ont connu une grande popularité.

## SUPPORTER LE SUCCÈS

Le succès de Copenhague à créer un centre-ville agréable a été soutenu et encouragé par la récolte de données sur les piétons et leurs activités durant 40 ans, rendant la population visible dans le processus de planification. Ces données ont permis de quantifier l'impact des nouveaux aménagements sur le comportement de la population, permettant de valider les objectifs fixés et ainsi d'appuyer les projets futurs. (TABLEAU DANS LIVABLE STREETS)



CE QU'IL Y A DE REMARQUABLE À

# Vancouver

**Vancouver réussit à fusionner verdissement et réduction du trafic automobile grâce à son programme de Greenways, composé des promenades vertes urbaines et des promenades vertes de quartier.**



## PROMENADES VERTES URBAINES

Alors que les promenades vertes urbaines sont généralement distribuées équitablement à travers la ville, à Vancouver, les parcours sont concentrés dans les régions densément peuplées et où on peut retrouver un nombre important de destinations d'intérêt, telles la péninsule du centre-ville. Une fois le réseau terminé, chaque résident se trouvera à 25 minutes de marche ou moins, ou à 10 minutes de bicyclette ou moins d'une promenade verte.

### Les objectifs :

- rendre la marche plus intéressante;
- rendre le cyclisme plus sécuritaire et pratique;
- réduire l'impact de l'automobile;
- rendre les promenades vertes plus vertes;
- utiliser l'art public pour rendre les promenades plus intéressantes.

## Implication citoyenne

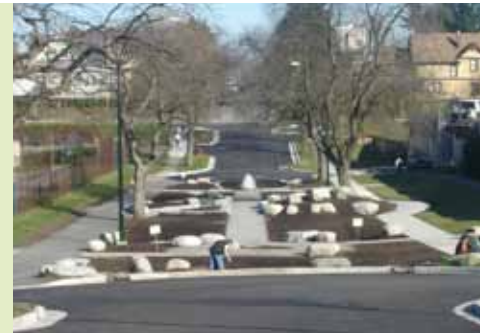
**1994 : 1 rue verte, 15 bénévoles**

**2011 : 350 rues vertes, des centaines de bénévoles**

## PROMENADES VERTES DE QUARTIER

Les promenades vertes de quartier sont des connections à plus petite échelle qui répondent aux besoins locaux identifiés par le quartier. Elles se distinguent des promenades vertes urbaines selon 4 critères :

- elles sont l'initiative des résidents locaux;
- elles relient différents points d'intérêt locaux tels les parcs, écoles, bibliothèques, centres communautaires, rues commerciales, lieux d'intérêt particulier;
- elles reflètent le caractère local et l'identité du quartier et de ce qui fait son ambiance unique;
- elles sont entretenues par la communauté locale.



## LE PROGRAMME DE GREENWAYS

À Vancouver, le programme de Greenways vise à faire des corridors publics pour piétons et cyclistes, reliant parcs, réserves naturelles, lieux historiques et culturels, quartiers et pôles commerciaux. Ces promenades peuvent être des promenades riveraines ou urbaines, des sentiers naturels ou encore des parcours patrimoniaux. Comme ce qui est visé dans le programme des promenades urbaines de Montréal, elles élargissent les opportunités de récréation urbaine, offrant des parcours alternatifs pour se déplacer à travers la ville en augmentant l'expérience de la nature, de la communauté et de la vie urbaine.

## RUES VERTES

La Ville de Vancouver offre à ses résidents l'opportunité de prendre en main la revitalisation de leur quartier en finançant un rond point ou une saillie plantée. Ces initiatives donnent un sentiment de fierté et d'appartenance de la part de la communauté, tout en embellissant leur quartier.



> Promenade Samuel-de-Champlain, Québec

# Tendances en design urbain



*Courants et tendances  
qui ont alimenté la  
réflexion*

## Landscape Urbanism

- > Le *Landscape Urbanism* est une théorie d'urbanisme qui confère au paysage, plutôt qu'à l'architecture, la capacité d'organiser la ville et d'améliorer l'expérience urbaine. Le *Landscape Urbanism* comme théorie est apparue au cours des dix dernières années, et est loin d'être une doctrine cohérente.

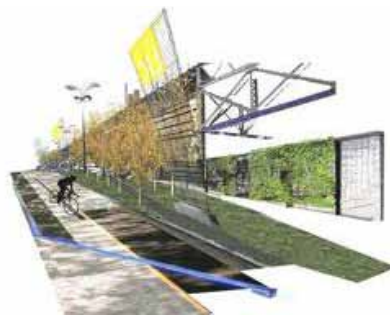
Il est intéressant de noter qu'un des premiers projets de *Landscape urbanism* influant, le Parc de la Villette à Paris, a été marquant à la fois pour son aménagement, conçu par l'architecte Bernard Tschumi, et pour le concept non retenu de Rem Koolhaas. Toutefois, la plupart des projets d'importance influencés par cette théorie ne sont toujours pas construits, les compétitions de design ont donc participé de manière importante au développement de ce concept.

Source : Waldheim, Charles. *The Landscape Urbanism Reader*. 1st ed. New York, N.Y.: Princeton Architectural Press, 2006. Traduction libre.

« *Landscape Urbanism was specifically meant to provide an intellectual and practical alternative to the hegemony of the New Urbanism.* »

— Charles Waldheim

Source: *The Landscape Urbanism: Sprawl in a Pretty Green Dress?* by Michael Mehaffy, 4 October 2010



Alors que le Mur était encore debout, la zone séparant Berlin Est de Berlin Ouest était potentiellement un endroit mortel. Depuis la fin de la Guerre Froide, elle était restée majoritairement déserte. Aujourd'hui, un architecte paysagiste hollandais veut transformer ce *no man's land* en une série de jardins secrets et de parcs.

Van den Berg, qui fut la première intéressée à cette ex-frontière alors qu'elle étudiait à Berlin il y a dix ans, voudrait transformer ce lieu mort – qu'elle appelle *landscapes of trauma* – en parcs. L'architecte paysagiste, qui a travaillé sur différents projets similaires à Utrecht et Amsterdam, dans des endroits comme un ancien aéroport militaire, croit qu'elle a bénéficié de sa perspective d'étrangère au cours de ces projets. Elle explique que son objectif est de respecter l'histoire du lieu et de préserver les restes de l'ancienne frontière, tout en embellissant l'ensemble. Elle propose de replanter et réaménager en facilitant le développement de nouvelles activités telles le vélo, la marche et d'autres sports.

Source : [www.urbanism.org](http://www.urbanism.org)  
Traduction libre.

A VISION OF THE BERLIN WALL AS A GIANT GARDEN



Référence de l'image :  
[www.urbanism.org](http://www.urbanism.org)



## Ville positive

- > La ville positive est d'abord une ville humaine. Ce n'est pas une machine. Elle a une histoire, elle évolue et se transforme avec les hommes et femmes qui l'habitent et qui y ont habité. Définissons la ville positive comme une ville dont la performance écologique est telle qu'elle « répare » l'environnement : production de ressources renouvelables, dépollution, création de biodiversité, amélioration de la santé et de la qualité de vie, stockage de carbone.

*Source : Rodolphe Deborre, directeur associé de BeCitizen, Société de conseil stratégique en développement durable*

**« La ville positive constitue une rupture fondamentale avec le discours classique sur la ville durable. Si la ville positive, au service des hommes, parvient à restaurer la nature, le territoire et les hommes qui l'habitent, alors chaque ville positive supplémentaire est la bienvenue, chaque infrastructure positive est la bienvenue. »**

*Source : Rodolphe Deborre, LE MONITEUR.FR, 28/09/2010*

**La ville positive a notamment pour objet de créer ou maintenir la biodiversité. La ville positive doit donc se construire sur des espaces urbains existants, ou mieux, sur des morceaux de villes inhabités en friches (friches portuaires, industrielles, militaires). C'était déjà le cas à Fribourg où le fameux quartier Vauban, du nom de la caserne abandonnée par l'armée française au début des années 90, a été rebâti sans artificialiser le moindre espace naturel supplémentaire.**

Le choix du site et l'organisation urbaine de la ville positive permettent à la ville existante de se régénérer. [...] il s'agit de créer des entités réparatrices. Une ville dense et agréable, riche de son histoire, bordée de zones de production agricole locale, peuplée de commerces, de services de proximité, connectée aux territoires voisins par des transports collectifs agréables.

*Source : Rodolphe Deborre, directeur associé de BeCitizen, Société de conseil stratégique en développement durable*

## Green Urbanism (design urbain biophile)

- > Une ville est l'illustration du *Green Urbanism* si elle s'efforce de subvenir à ses besoins à l'intérieur de ses limites écologiques. Elle est aménagée pour fonctionner en conformité avec la nature. Elle cherche à atteindre un métabolisme circulaire plutôt que linéaire. Elle travaille pour une autosuffisance locale et régionale. Elle facilite un mode de vie plus durable. Elle appuie un haut niveau de qualité de vie communautaire et de quartier.

Source : Beatley, Timothy (2000). *Green Urbanism*. Island Press  
Traduction libre.

**« Une solution proposée est d'utiliser les principes d'aménagement de la « biophilic city », qui touchent le verdissement de nos villes et la diminution de la dépendance à l'automobile. En utilisant ces principes de design, nous serons peut-être en mesure de rehausser la productivité économique, répondre aux changements climatiques et préparer le pays (Australie) pour les 35 millions d'habitants prévus d'ici 2049. »**

Source : Darren Bilsboroughs, *Biophilic cities - an answer to climate change?*,  
[www.architectureanddesign.com](http://www.architectureanddesign.com)  
Traduction libre.

De plus en plus, les villes et les quartiers tentent d'intégrer la nature à la planification urbaine et à la construction urbaine. Le livre *Biophilic Design*, duquel Beatley est un auteur contributeur, cherche à repenser les infrastructures urbaines dans l'objectif de développer un design à plusieurs niveaux qui relie l'homme à la nature. Une ville biophilique est une ville qui travaille avec les écosystèmes naturels pour intégrer biodiversité, paysage, production de nourriture et traitement de l'eau dans toutes les sphères de son environnement construit. L'article de Bilsborough énumère six domaines clés : la biodiversité, les changements climatiques, l'agriculture urbaine, les îlots de fraîcheur, la bio-séquestration et la santé et la productivité.

Source : 2009 ELPR Symposium  
Traduction libre.

BIOPHILIC DESIGN –URBAN FARMING



Référence de l'image :  
CRAPAUD, UQAM, 2009 - 1  
ère école sur l'agriculture urbaine au Québec

GREENING CLEVELAND STREETS



Référence de l'image :  
[www.gcbl.org/blog/marc-lefkowitz/greening-cleveland-streets](http://www.gcbl.org/blog/marc-lefkowitz/greening-cleveland-streets)

## Quartiers verts

- > À Montréal, la vision des Quartiers verts s'applique à un milieu de vie choisi et délimité par les acteurs locaux. Elle encourage la marche et le vélo comme mode de déplacement, et favorise l'utilisation du transport collectif. Un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation et de réaménagement du domaine public s'appliqueront à l'intérieur des périmètres désignés pour améliorer la sécurité, réduire le volume de circulation et la vitesse sur les rues locales.

Source : Ville de Montréal, 16<sup>e</sup> chantier du Plan de transport 2008

**Le concept de Quartier vert est associé à l'émergence de solutions innovantes en Europe pour réduire la dépendance à l'automobile, améliorer la sécurité des personnes et leur appropriation du domaine public en priorisant les modes de transport actifs et collectifs.**

**Dans le cadre de sa politique de nouveau partage de l'espace public et d'amélioration de la sécurité routière, la Ville de Paris met en place des quartiers verts, afin de rééquilibrer l'espace public entre les différents modes de déplacements et améliorer la qualité de vie des habitants. L'objectif est de valoriser ces quartiers en les protégeant du transit automobile et de favoriser les déplacements de proximité et les circulations douces : marche, vélos, patins, etc. La convivialité est renforcée par la création d'aménagements incitant à des comportements plus courtois. Les moyens mis en oeuvre sont conséquents : traitement de la circulation de transit, végétalisation de la zone, etc.**

Source : [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

QUARTIER VERT ALIGRE - PARIS



QUARTIER VERT ALÉSIA-TOMBE ISSOIRE - PARIS



Référence de l'image :  
Mairie de Paris, [www.paris.fr/portail](http://www.paris.fr/portail)

## Shared Space – Living Streets

- > La place partagée est un concept de design urbain visant à intégrer les différents usages de l'espace public. Il encourage les ingénieurs civils, les planificateurs urbains et les experts de différents autres domaines à consulter les utilisateurs de l'espace public dans leur démarche de planification et leur conception des rues et squares, à la fois dans les milieux construits et non construits. Les rues conçues comme places partagées sont généralement dotées de moins de signalisation, marquage au sol, ou barrières physiques. Ce concept rejoint certaines caractéristiques des *Living streets*.

Source : [www.wikipedia.org/wiki/Shared\\_space](http://www.wikipedia.org/wiki/Shared_space)  
Traduction libre.

Une *Living street* est une rue qui, à la différence de la majorité des rues du 20<sup>e</sup> siècle, fait passer les besoins de l'automobiliste en second plan par rapport aux besoins de l'ensemble des utilisateurs de la rue. C'est un espace conçu pour être partagé par les piétons, les cyclistes, les enfants qui y jouent, ainsi que les véhicules à basse vitesse. Ceci la différencie de la philosophie de la place partagée qui accorde à tous les utilisateurs une priorité égale de l'espace commun.

Source : [www.wikipedia.org/wiki/Living\\_street](http://www.wikipedia.org/wiki/Living_street)  
Traduction libre.

**« Nos rues et nos espaces civiques occupent 80% de l'espace public urbain. Ce sont des lieux que nous n'avons d'autres choix que d'utiliser dans nos déplacements quotidiens. Ils devraient offrir la meilleure expérience possible pour tous. Nous pensons que des solutions intelligentes d'aménagement peuvent jouer un rôle crucial dans la création de meilleurs espaces publics. »**

Source : [www.cabe.org.uk/files/sight-line.pdf](http://www.cabe.org.uk/files/sight-line.pdf)  
Traduction libre.

RUE DULUTH À MONTRÉAL



Référence de l'image :  
[www.commonswiki.org](http://www.commonswiki.org)

RUE PARTAGÉE À MALMO



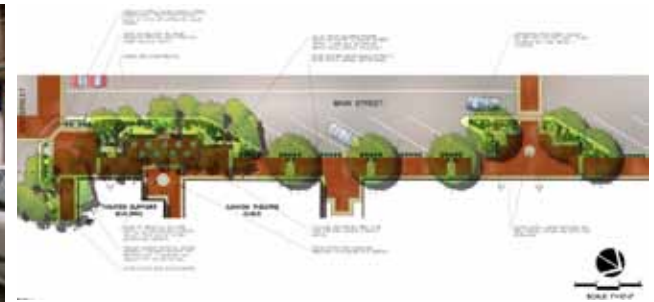
Référence de l'image :  
CHA

BRIGHTON SHARED SPACE



Référence de l'image :  
[www.commonswiki.org](http://www.commonswiki.org)

OLD TOWN NEWHALL «STREETSCAPE»



Référence de l'image :  
[www.santaclaritacitybriefs.com](http://www.santaclaritacitybriefs.com)

## Place Making

- > Le succès des places publiques est plus reflété par les relations d'interdépendance qui se sont créées que par leur apparence visuelle. L'utilisation d'une méthodologie à quadruple ligne directrice (recherche sociale, environnementale, économique et culturelle) procure le cadre pour une approche systémique complète. Ce processus global est appelé «*place making*». C'est la démarche de création d'une place publique que les gens comprennent naturellement, à laquelle ils participent et envers laquelle ils développent un sentiment d'appartenance.

Source : [www.urbandesignaustralia.com](http://www.urbandesignaustralia.com)  
Traduction libre.

**« “Placemaking” est une fonction humaine dynamique : c'est un acte de libération, de revendication et d'embellissement; c'est là le véritable “human empowerment” . »**

Source : [www.pps.org](http://www.pps.org)  
Traduction libre.

CHICAGO – BON VOISINAGE



Référence de l'image :  
[www.placemakingchicago.com](http://www.placemakingchicago.com)

OEUVRES D'ENFANTS



Référence de l'image :  
[www.pps.org](http://www.pps.org)