

# Fascicule 4

# La morphologie urbaine



# Table des matières

1 Mise en contexte		2 Portrait de la forme urbaine		3 Définitions et principes		4 Intentions et stratégies urbaines		5 Outils d'intervention	
<b>Morphologie urbaine</b>	<b>5</b>	<b>Fondements du Code de l'urbanisme</b>	<b>15</b>	<b>Milieux de vie complets</b>	<b>31</b>	<b>Comment lire les fiches détaillées?</b>	<b>50</b>	<b>Outils d'intervention</b>	<b>67</b>
Morphologie des villes	5	Découpage du territoire selon la forme urbaine	15	Densité et compacité des secteurs à requalifier et à planifier	31			Interventions pour des projets adaptés au contexte d'insertion	67
Morphologie lavalloise	6	Aménagement du territoire	16	Mixité des usages arrimés aux espaces publics dans les secteurs à requalifier et à planifier	32	<b>T3 Suburbain</b>	<b>51</b>	Liste des outils d'intervention	68
<b>Évolution de Laval</b>	<b>7</b>	Types de milieu	17	Densification douce dans les secteurs à maintenir	33	<b>T4 Urbain</b>	<b>53</b>	Interface et articulation	69
<b>Forme urbaine lavalloise</b>	<b>8</b>	Degré d'intervention	18	<b>Pérennité des îlots</b>	<b>34</b>	T4.1, T4.2 et T4.3 Milieux résidentiels	53	<b>Relation de la marge avant et traitement du rez-de-chaussée</b>	<b>70</b>
Trame urbaine	8	Interventions selon les types de milieu	19	Configuration polyvalente des îlots	34	T4.6 Noyaux patrimoniaux	54	Fiche 1.1 : Rez-de-chaussée institutionnel ou de bureaux	70
Îlots et lots	9	Secteurs de zonage différé (SZD)	20	Perméabilité des îlots	35	T4.4 Milieux résidentiels	56	Fiche 1.2 : Rez-de-chaussée commercial	71
Grain bâti	10	Application des principes	21	<b>Mode d'implantation</b>	<b>36</b>	T4.5 Milieux mixtes	58	Fiche 1.3 : Rez-de-chaussée résidentiel	72
Cadre bâti	11	Transformation des boulevards	22	Encadrement de l'espace public selon le lot	36	<b>T5 Urbain compact</b>	<b>60</b>	<b>Liens à travers les îlots</b>	<b>73</b>
Implantation et alignement	12	<b>Types de milieu</b>	<b>23</b>	Lot profond : encadrement de l'espace public et répartition des espaces	37	<b>T6 Centralité urbaine</b>	<b>62</b>	Fiche 2.1 : Allée piétonne et usage institutionnel, bureau ou commercial	73
Trame verte et bleue	13	T3 Suburbain : îlots et lots résidentiels	23	Lot peu profond : encadrement de l'espace public et répartition des espaces	38	<b>SZD Secteur de zonage différé</b>	<b>64</b>	Fiche 2.2 : Allée piétonne et usage résidentiel	74
		T4 Urbain : îlots résidentiels (T4.1, T4.2 et T4.3) et lots anciens (T4.6)	24	Lot d'angle : encadrement de l'espace public et répartition des espaces	39	Nouveaux quartiers	64	Fiche 2.3 : Allée piétonne avec porte cochère	75
		T4 Urbain : îlots et lots résidentiels (T4.4)	25	Lot et milieu naturel	40			<b>Espaces semi-publics</b>	<b>76</b>
		T4 Urbain : Îlots mixtes et lots commerciaux (T4.5)	26	Développement d'un méga lot	41			Fiche 3.1 : Cour en cœur d'îlot	76
		T5 Urbain compact : lots et cadres bâtis à l'influence moderniste	27	<b>Composition architecturale</b>	<b>42</b>			Fiche 3.2 : Place au coin de rues	77
		T6 Centralité urbaine: grands îlots et lots commerciaux	28	Cadre bâti de grande hauteur	42			Fiche 3.3 : Espaces intérieurs accessibles au public	78
		Secteur de zonage différé (SZD) : nouveaux quartiers	29	Gradation des volumes et articulation des façades	43			<b>Stationnement</b>	<b>79</b>
				Traitement du basilaire	44			Fiche 4.1 : Accès de service et sorties mécaniques	79
				Traitement des entrées en lien avec l'espace public	45			Fiche 4.2 : Stationnement de surface	80
				Traitement du cadre bâti sur un lot d'angle	46				
				<b>Aménagements extérieurs</b>	<b>47</b>				
				Continuité des espaces semi-publics/privés	47				
				Aménagements résilients et diversifiés	48				

# Vision

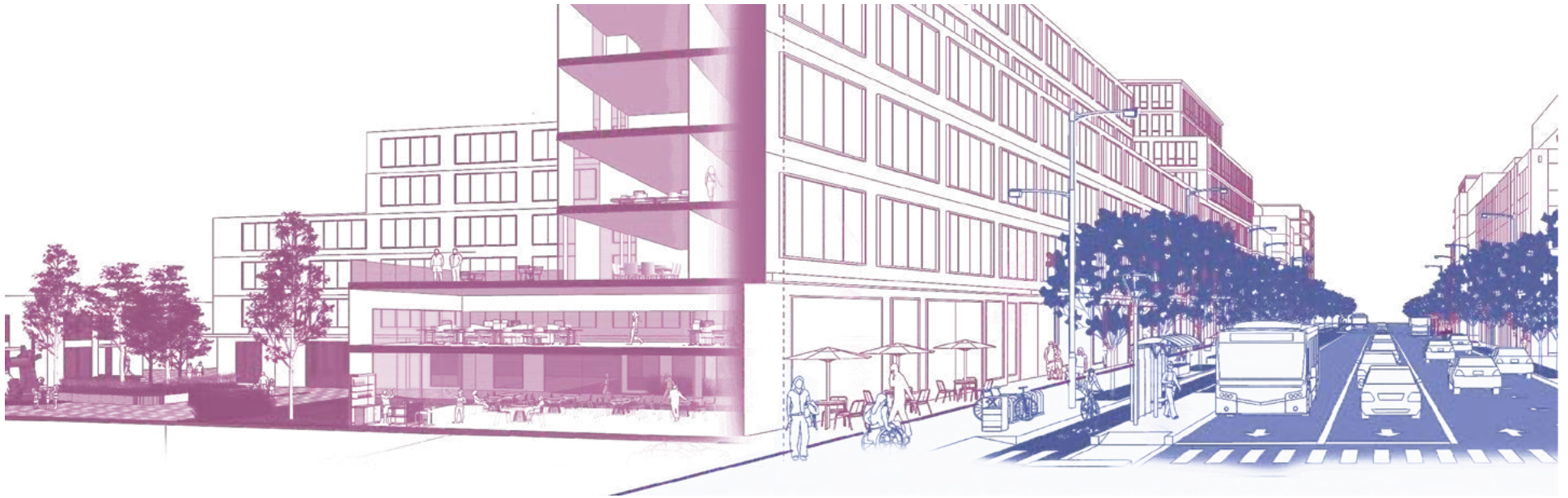
Le fascicule sur la **morphologie urbaine** a pour objectif d'assurer la qualité des formes urbaines **en soutenant l'espace public**. La **morphologie urbaine exprime et forge l'identité lavalloise** par l'affirmation de ses quartiers en milieux de vie complets et à échelle humaine.

Ce fascicule se concentre essentiellement sur la forme urbaine en l'arrimant avec l'espace public et est élaboré de manière à accompagner le Code de l'urbanisme qui lui aussi se base sur la forme urbaine et les caractéristiques propres à Laval.

En effet, intervenir sur le territoire nécessite une compréhension de celui-ci pour élaborer des projets

adaptés au contexte d'insertion. Cette connaissance du contexte requiert une maîtrise des **interfaces** et des **articulations** adaptées à la fois au contexte et au projet.

Ce fascicule traite de la morphologie urbaine de Laval en dressant un portrait de ses composantes, en détaillant la forme urbaine en se basant sur le Code de l'urbanisme, en élaborant les définitions et les principes de design, en identifiant les intentions et les stratégies urbaines à privilégier selon le type de milieu et finalement en précisant les outils d'intervention pour adapter les projets au contexte d'insertion.





# Mise en contexte

Morphologie urbaine

Évolution de Laval

Forme urbaine lavalloise

# Morphologie urbaine

## Morphologie des villes

La morphologie urbaine est l'étude des formes urbaines ou des tissus urbains, qui vise à mettre en place des quartiers et des milieux de vie durables et sains.

**La forme urbaine, préalablement à l'architecture, garantit le succès ou non d'un quartier.** La dimension des îlots, la subdivision des lots, le nombre d'intersections, les différents liens piétonniers, cyclables ou véhiculaires, la qualité du cadre bâti et la trame verte sont des composantes primordiales qui se superposent et s'imbriquent afin de garantir la réussite et la durabilité d'un milieu de vie à **échelle humaine**.

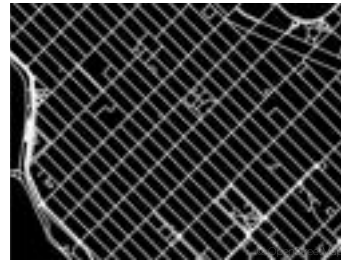
Notre environnement bâti, que ce soit nos lieux de vie ou de travail, doit être de qualité, compact, convivial, en faveur des mobilités actives, doté d'une mixité d'usages et connecté avec les quartiers environnants.

La forme urbaine se compose d'espaces bâtis et d'espaces non bâtis. Cette notion fait référence aux pleins composés du grain bâti et aux vides (rue, parc, place, cour, stationnement, etc.).

Les citoyens apprécient un milieu de vie qui offre plusieurs choix en matière de modes de déplacement, de commerces et de services de proximité ainsi que la présence d'institutions et d'un réseau de transport actif qui permet de se déplacer vers et depuis les autres quartiers environnants.

**L'élément au cœur de l'approche en aménagement urbain du XXI<sup>e</sup> siècle est la rationalisation de l'utilisation de l'espace, réduisant l'empreinte des bâtiments au profit d'espaces ouverts végétalisés.**

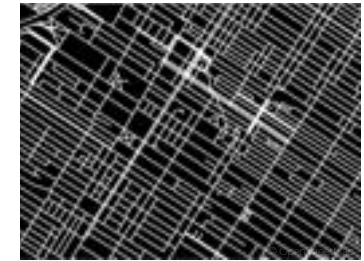
Le développement ou la transformation de la forme urbaine de manière réfléchie permettent de créer des espaces bâtis et non bâtis de qualité dans lesquels la communauté vit au quotidien en se basant sur les principes de design urbain.



Vancouver



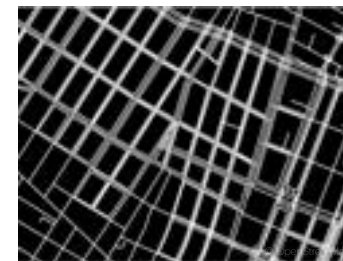
Mississauga



Montréal



Toronto



New York



Seattle



Boston



Portland



Chicago

Des villes aux morphologies urbaines variées

## Morphologie lavalloise

Comme pour tous les territoires habités, la forme urbaine de Laval est le résultat de plusieurs époques de développement, de phénomènes d'occupation et de la géographie du territoire. **Plusieurs facteurs ont contribué à la définition de la ville qui s'est principalement développée au cours des deux derniers siècles, entre autres: l'insularité, la présence agricole, les noyaux villageois, les entrées de ville, l'implantation de la banlieue-jardin, les grands centres commerciaux, le morcellement spéculatif, les grandes structures viaires, etc.**

L'ensemble de ces facteurs permettent de comprendre les différents phénomènes ayant eu un impact structurant sur le développement du territoire lavallois. **Les formes urbaines observables sont le résultat de ces différentes dynamiques d'occupation au fil des siècles.**

Les noyaux villageois, le paysage, les bâtiments anciens et les sites archéologiques sont des traces datant de l'origine de l'île Jésus.

Pour l'avenir, la Ville de Laval a choisi de mener la transformation de son territoire selon **une pratique basée sur le « Form-based Code », c'est-à-dire un règlement basé sur la forme urbaine ou du paysage.** Le territoire de la ville est découpé en de grandes catégories, des types de milieu, permettant de régir le développement, la transformation ou le maintien de secteurs en tenant compte des particularités du paysage ou de la forme bâtie du tissu urbain existant ou souhaité. Ce type de zonage se démarque du zonage conventionnel qui découpe le territoire selon les types d'usages et leur compatibilité. Cette logique rigide favorisait la réalisation de secteurs monofonctionnels.

Trame urbaine



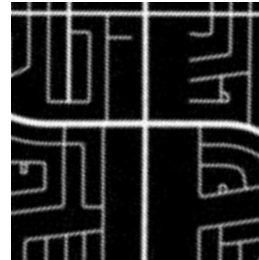
Grain bâti



Trame verte



Éléments d'une analyse morphologique d'un noyau villageois



Éléments d'une analyse morphologique d'une artère structurante nord-sud



Éléments d'une analyse morphologique d'un secteur industriel

Des morphologies urbaines tirées de différents secteurs de Laval

# Évolution de Laval

L'évolution du territoire de Laval est constituée de **plusieurs grandes périodes** allant de l'époque seigneuriale à aujourd'hui. L'histoire de Laval repose sur des phénomènes de développement propre au Québec et à l'île Jésus par la fondation des paroisses, la création de villages au caractère rural, l'expansion de la vocation agricole en devenant le jardin de Montréal, la croissance du territoire fondée sur un modèle de banlieue et la constitution en ville le 6 août 1965.

La compréhension des formes urbaines du territoire se traduit par l'étude de la **morphogenèse**, une analyse historique de la forme urbaine et de son évolution qui permet d'identifier les grandes phases de développement, de stagnation ou de déclin, ainsi que les transformations qui s'y sont déroulées. Il faut noter que certains phénomènes sont rattachés à l'histoire du Québec et du Canada et s'inscrivent dans des courants dont la portée peut être internationale.

Aujourd'hui, Laval entre dans une **nouvelle période d'effervescence** en s'affirmant par l'élaboration de différents outils de planification urbaine : le plan stratégique en 2015 (Urbaine de nature), le plan stratégique en 2016 (Laval 2020), le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) en 2017 ainsi que le Code de l'urbanisme (CDU) et les trois Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) en 2022. **Ce changement de paradigme bouscule les façons d'aménager et de développer le territoire et marque le passage de Laval dans une nouvelle ère de son évolution.**



1931



1969



1987



2019

Morphogenèse de la trame urbaine du secteur Sainte-Rose

— Tracés de rues

# Forme urbaine lavalloise

## Trame urbaine

La trame urbaine constitue l'armature de la forme urbaine qui se compose à la fois du réseau de rues et des îlots. Les îlots sont le négatif de la trame urbaine qui en détermine la dimension, la forme et l'orientation.

La trame urbaine détermine l'échelle du secteur et peut prendre différentes formes selon les époques de développement et les conditions du milieu :

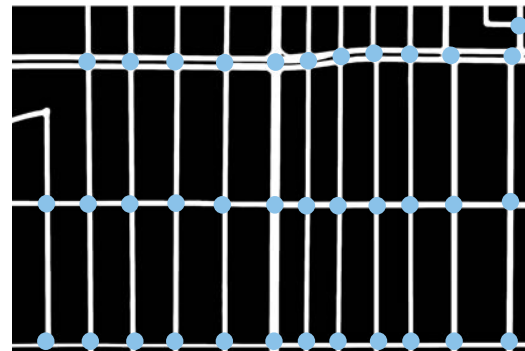
La trame orthogonale se déploie de manière perpendiculaire et se définit comme perméable. Cette typologie offre une connectivité élevée et par conséquent encourage les déplacements actifs. Cette organisation de la trame génère des îlots dont la forme est régulière et rectangulaire.

Une trame perméable se compose d'au moins 54 intersections au km<sup>2</sup>. La distance moyenne entre deux intersections est de 135 m.

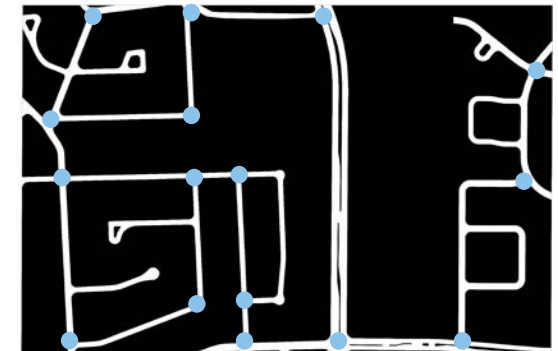
La trame curviligne se déploie de manière sinueuse et souvent interrompue afin de dissuader la circulation de transit et par conséquent générer des détours. Cette typologie se définit comme imperméable, la connectivité du réseau est faible et dissuade les déplacements actifs. Cette organisation de la trame génère des îlots dont la forme est irrégulière.

Des interventions sur la trame urbaine ou le déploiement d'une nouvelle trame urbaine sont des occasions pour améliorer la perméabilité du secteur en offrant des itinéraires directs, connectés et efficaces pour la marche et le vélo. **Une conception des rues pour tous les usagers, une taille réduite des îlots et une plus grande densité d'intersections** sont des facteurs qui favorisent les transports actifs et collectifs, réduisant ainsi la dépendance à l'automobile.

Les entrées de ville historiques se distinguent souvent par une trame de type orthogonale. Cette typologie encourage les déplacements actifs par sa perméabilité et connectivité.



Trame orthogonale et connectivité élevée



Trame mixte et connectivité faible



Trame curviligne et connectivité moyenne



Trame mixte et connectivité moyenne

### Des trames urbaines lavalloises

- Îlot
- ▬ Trame urbaine
- Intersection



## Îlots et lots

Dans une perspective de densification, de transformation ou de développement, plusieurs lots peuvent faire l'objet d'une intervention. Les lots en question doivent être réfléchis en intégrant les orientations souhaitées à la fois pour l'espace public et le cadre bâti. L'intervention doit également prendre en compte plusieurs échelles urbaines. Tout d'abord, le parcellaire caractérisant les îlots, ainsi que leur subdivision en lots.

L'îlot ou *block* en anglais ou « pâté de maisons » est une portion de terrain ceinturée par des rues. Puisqu'il est bordé de rues, le terme îlot est utilisé pour signifier son caractère insulaire, telle une petite île. Les îlots se composent **d'un ensemble de lots bâtis ou non bâtis et peuvent varier dans leurs formes et leurs tailles selon leur vocation, la perméabilité et les aménagements souhaités**. Ces ensembles peuvent recevoir une diversité de bâtiments et d'espaces publics, alternants entre **les pleins et les vides** et permettent le déploiement d'une forme urbaine équilibrée, viable et évolutive. Les îlots de dimensions trop importantes et en rupture avec le reste du tissu urbain sont qualifiés de **méga-îlot**. Leur subdivision devrait être encouragée lorsque des interventions sont prévues.

**Les têtes d'îlot sont les lots situés sur la longueur la plus courte de l'îlot. Ils permettent d'encadrer et d'animer le domaine public lorsque le lot et le cadre bâti sont orientés vers la rue.**

Le cœur d'îlot, espace central d'un îlot qui participe au confort des résidents, est un espace idéal pour implanter des cours composées de jardins et d'espaces récréatifs.

Finalement, **le lot est une parcelle de terrain à l'intérieur d'un îlot**. Il représente une propriété foncière sur laquelle se retrouve généralement un bâtiment. La localisation du lot et son orientation par rapport à la rue sont des caractéristiques primordiales à un développement cohérent. Les interventions sur un lot d'angle, en lanière ou en série seront différentes.

Le rang est un mode de division hérité du régime français, ce type de lot se forme de bandes étroites et généralement perpendiculaires aux tracés fondateurs et aux cours d'eau.



Îlot résidentiel de petite dimension et « marchable » composé de lots réguliers en série



Îlot résidentiel de grande dimension composé de lots réguliers en série



Îlot surdimensionné (méga-îlot) bordant les artères et composé de lots irréguliers et surdimensionnés



Îlots irréguliers et irréguliers en lanière hérités de l'époque agraire

Des îlots et lots présents à Laval

● Îlot  
— Limite du lot

## Grain bâti

Le grain bâti correspond à l’empreinte au sol des bâtiments ou du cadre bâti ainsi qu’à la relation entre les « pleins » (les bâtiments) et les « vides » (les rues, les espaces vacants et les stationnements).

La représentation des « pleins » et des « vides » d’un territoire urbanisé permet en un coup d’œil de percevoir la compacité du cadre bâti, l’empreinte au sol des bâtiments ainsi que leur alignement entre eux et par rapport aux voies publiques.

Le grain bâti à Laval est le plus souvent **peu compact** et présente généralement des bâtiments **isolés ou jumelés**, mais rarement contigus. Une caractéristique supplémentaire du grain bâti de Laval révèle une certaine hétérogénéité dans différents quartiers et secteurs de la ville, à l’exception des grands ensembles résidentiels de maisons unifamiliales développés depuis les années 1950 qui sont généralement plus homogènes.

La compacité et l’hétérogénéité du grain bâti sont des indicateurs du type de contexte dans lequel l’intervention est prévue.

Cette hétérogénéité du grain bâti crée une absence de dialogue entre les différentes formes du grain bâti lorsqu’il n’y a pas de transition harmonieuse et génère une déstructuration du cadre bâti à l’intérieur duquel il est difficile, particulièrement pour un piéton, de s’y retrouver. **L’intensité du grain bâti doit s’arrimer à la trame urbaine afin de contribuer positivement à l’espace public.** Il faut noter que la notion d’homogénéité est un principe qui ne s’applique pas au cadre bâti et ses composantes architecturales afin de ne pas générer des paysages urbains monotones.

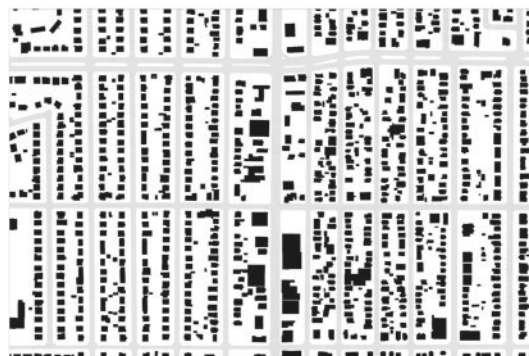
Une ville dite « à échelle humaine » est constituée d’un grain bâti fin et serré, favorisant les déplacements actifs et l’expérience piéton, comme cela est le plus souvent le cas dans les noyaux villageois.



Grain bâti résidentiel  
Secteur boul. de Normandie et 100<sup>e</sup> avenue



Grains bâtis résidentiel et commercial sur les artères  
Secteur boul. Notre-Dame et boul. Curé-Labelle



Grains bâtis résidentiel et commercial sur les artères  
Secteur boul. de la Concorde Ouest et boul. des Laurentides



Grains bâtis résidentiel et commercial sur les artères  
Secteur boul. Curé-Labelle et boul. Le Carrefour

Des grains bâtis extraits du territoire lavallois

● Grain bâti  
— Trame urbaine

## Cadre bâti

Le cadre bâti fait référence **au plein, soit un bâtiment et ses composantes architecturales, indicateurs de la typologie architecturale et du contexte de développement. L'implantation, le front bâti, l'orientation, la volumétrie, la gradation, l'articulation des façades et la matérialité** sont des éléments indéniables à la **qualité du cadre bâti**.

L'**interface entre le cadre bâti et l'espace public** doit faire l'objet d'un traitement de qualité afin de contribuer positivement au secteur et à l'espace public. Un espace convivial repose sur la maîtrise des **proportions entre la hauteur du cadre bâti et la largeur de la rue** dont le rapport est étroitement lié.

Le cadre bâti de Laval est **diversifié et témoigne des différents phénomènes** qui ont influencé le développement du territoire, comme le démontrent les nombreux types architecturaux tirés de l'étude typomorphologique. Les types de milieu du Code de l'urbanisme se basent notamment sur cette étude et regroupent les typologies bâties en quatre grandes catégories :

- Habitation unifamiliale;
- Habitation en duplex ou triplex;
- Habitation multilogement;
- Autre bâtiment.

Les typologies bâties autorisées sur le territoire de Laval varient selon le type de milieu et sont encadrées par des normes générales ainsi que des normes spécifiques par type de milieu (typologie, volume, implantation, etc.).

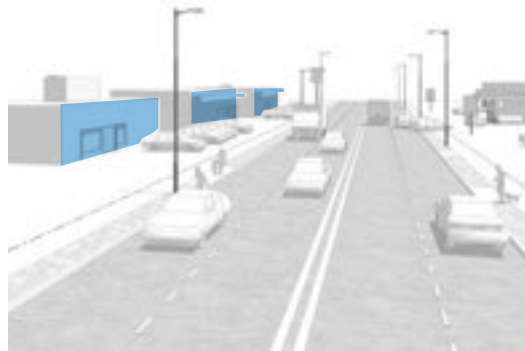
Une relation harmonieuse entre le bâti et le non bâti est essentielle. Le contact du rez-de-chaussée avec l'extérieur tout comme l'échelle piétonne doivent être traités avec attention.

### Fascicule 3

Un encadrement de la rue par l'affirmation du front bâti et l'encadrement paysager est recherché dans les centralités urbaines. Cette logique n'est pas forcément prônée dans le cas de tours isolées existantes.

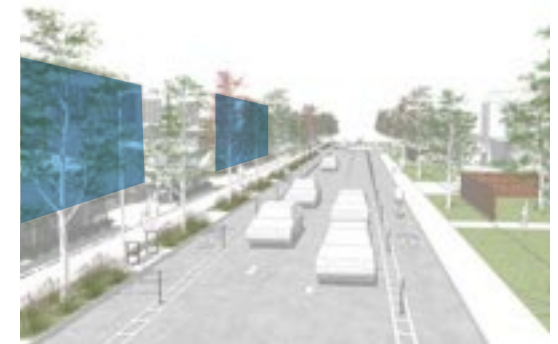


Encadrement bâti faible de la rue et encadrement paysager inexistant sur le domaine public



Encadrement bâti faible de la rue et encadrement paysager inexistant sur le domaine public

#### Des cadres bâtis issus du tissu urbain de Laval



Encadrement bâti important de la rue et encadrement paysager important sur le domaine public

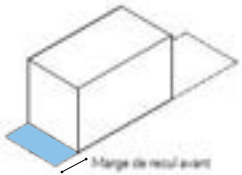


Encadrement bâti important de la rue et encadrement paysager important sur le domaine public

● Encadrement

## Implantation et alignement

L'implantation, l'alignement et les dimensions du cadre bâti ainsi que les aménagements paysagers des marges de recul avant contribuent grandement à caractériser le paysage d'une rue et influencent la perception du cadre bâti depuis l'espace public. **Un alignement bâti constant et rapproché de l'espace public, un aménagement paysager avec des alignements d'arbres et des marges avant aux dimensions constantes** sont des éléments qui tendent à consolider la forme urbaine et se traduisent par l'affirmation d'un encadrement.



Un meilleur encadrement de la rue, tant par le bâti que par des alignements d'arbres, peut faciliter grandement la création de quartiers identitaires et appropriables pour les piétons.

Des alignements interrompus et variables, à contrario, tendent à diminuer la force d'un ensemble paysager et urbain. Le faible encadrement des rues à Laval est habituellement attribuable à des marges de recul importantes et une grande variété dans la superficie, l'implantation et l'orientation des bâtiments.

Le mode d'implantation du bâti, orienté sur un mode de vie basé sur les déplacements véhiculaires, est dominant et a engendré les phénomènes suivants sur le territoire :

- Nombreux stationnements en cour avant et visibles depuis l'espace public ;
- Dimension des marges de recul avant importantes et variables ;
- Disparités entre les gabarits de bâtiments.

Ces caractéristiques urbaines sont habituellement présentes sur les artères et génèrent un milieu urbain hors d'échelle et inappropriable à l'échelle humaine.



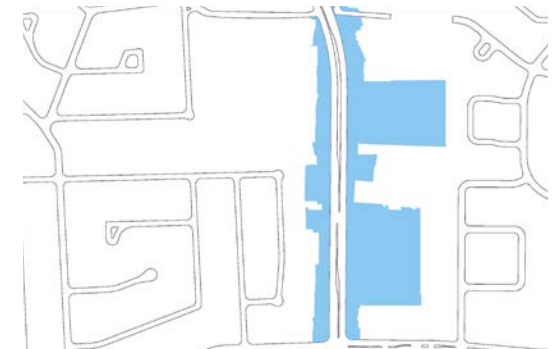
Alignement homogène  
Boul. de Normandie et 100<sup>e</sup> avenue



Alignement hétérogène  
Secteur boul. de la Concorde Ouest et boul. des Laurentides



Alignement déstructuré  
Secteur boul. Notre-Dame et boul. Curé-Labelle



Alignement déstructuré et présence de nombreux vides urbains  
Secteur boul. Curé-Labelle et boul. Le Carrefour

### Des implantations et alignements lavallois

Une implantation bâtie rapprochée et parallèle à l'espace public assure un meilleur encadrement. Cette volonté ne s'applique pas aux noyaux villageois, où l'insertion bâtie doit s'arrimer aux modes d'implantation existants.

● Marge avant  
— Limite de l'ilot

## Trame verte et bleue

La trame verte et bleue d'un territoire se pense à **différentes échelles**. Le premier maillage se compose de corridors écologiques et riverains et de noyaux de conservation dont l'influence est régionale. Le second maillage, à l'échelle du quartier, inclut les parcs, les bassins de rétention, les sentiers et les cours d'eau entourés de végétation. Quand au **troisième maillage, il concerne le verdissement et la plantation à une échelle plus locale, soit les rues et les terrains privés**.

Le troisième maillage d'une trame verte et bleue permet **d'augmenter la résilience du réseau écologique** par le verdissement et la plantation sur les terrains privés. Ces principes présentent de nombreux avantages pour lutter contre les îlots de chaleur urbains, améliorer la qualité de l'air et gérer les eaux pluviales et de ruissellement dans les zones de verdissement.

Un aménagement paysager de qualité des cours avant contribue de manière positive à l'espace public et à la qualité de vie des résidents. Les prémisses de conception des aménagements paysagers sur le domaine privé se basent sur **la limitation des surfaces imperméables au strict minimum et la maximisation du verdissement, incluant le verdissement des espaces résiduels**.

La plantation d'arbres a de nombreux avantages et bienfaits pour la collectivité. Un arbre permet d'augmenter le couvert végétal du territoire, de consolider le patrimoine arboricole, de nourrir et servir de refuge à de nombreuses espèces, de capter du carbone, de renforcer la résilience d'un territoire lors de catastrophes naturelles et de contribuer à la santé.

Le verdissement doit se composer des trois strates (herbacée, arbustive et arborescente) afin de multiplier les espèces végétales et fauniques.

Fascicule 2

Le patrimoine arboricole du second maillage de la Trame verte et bleue lavalloise se situe majoritairement sur les terrains privés. Le réaménagement du domaine public est l'occasion pour l'enrichir.



Localisation du secteur à l'étude



Premier maillage de la Trame verte et bleue du secteur d'étude

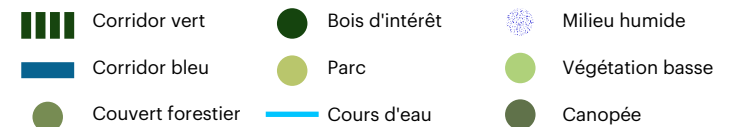


Arrimage du second maillage avec le premier maillage de la Trame verte et bleue du secteur d'étude



Arrimage du troisième maillage avec les premier et deuxième maillages de la Trame verte et bleue du secteur d'étude

### La Trame verte et bleue décomposée





# Portrait de la forme urbaine

Fondements du Code de l'urbanisme

Types de milieu

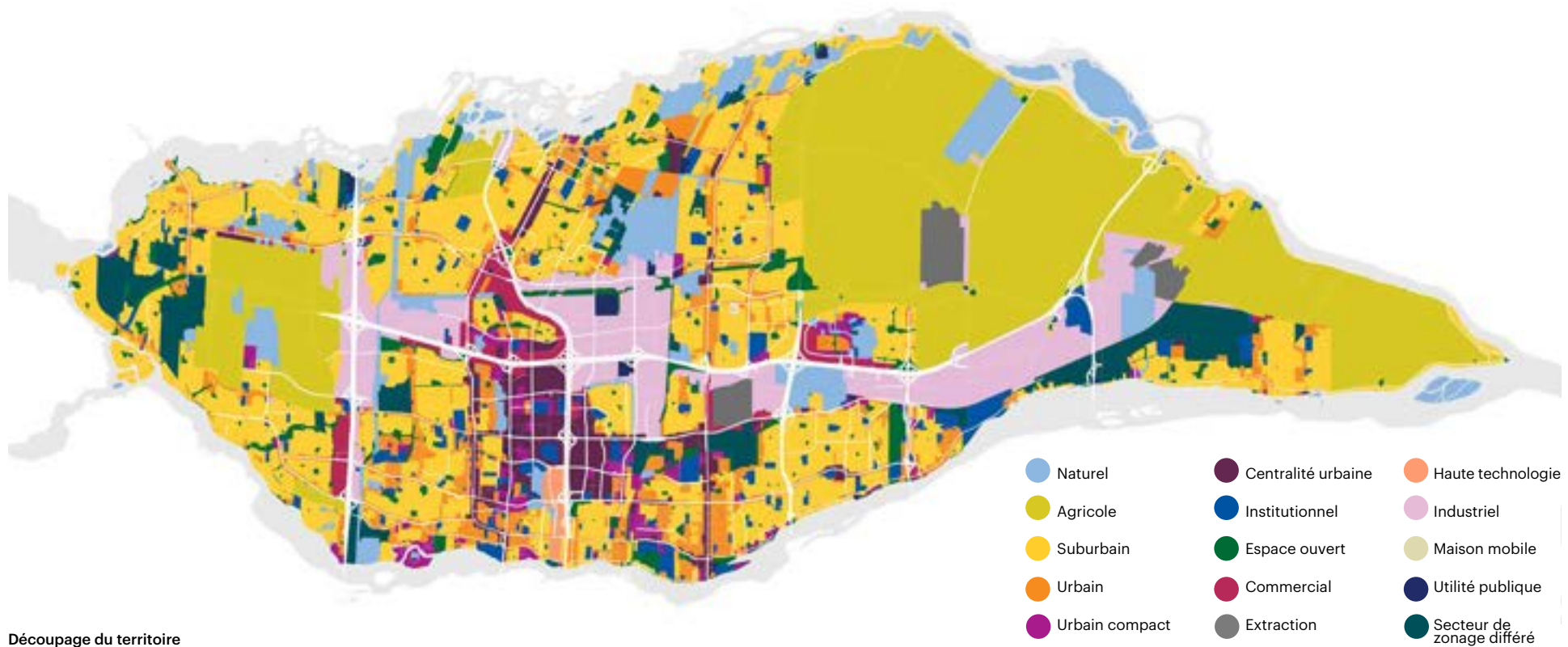
# Fondements du Code de l'urbanisme

## Découpage du territoire selon la forme urbaine



À Laval, le Code de l'urbanisme **découpe le territoire en fonction de la forme urbaine existante et projetée plutôt que selon les usages**. Le découpage du territoire se base sur les **unités de paysage**, soit une portion de territoire dont des composantes sont récurrentes, et selon les **caractéristiques architecturales communes** à un quartier ou à un secteur. Ce règlement prescrit alors la forme appropriée, l'échelle et le caractère du développement souhaité pour chacune des entités.

Cette gestion du territoire a pour objectif **d'améliorer l'aménagement et la cohérence des quartiers ainsi que des milieux de vie des citoyens**. Un tel découpage basé sur la forme urbaine permet de mieux répondre à l'expérience des Lavallois et au caractère du développement urbain souhaité. Elle aspire à créer des milieux harmonieux, plus diversifiés et vivants.



Découpage du territoire

## Aménagement du territoire

Le Code de l'urbanisme s'appuie sur les réflexions menées dans le Schéma d'aménagement et de développement révisé, soit l'outil de planification officiel sur lequel se reposent les municipalités régionales de comté (MRC), dont Laval bénéficie comme elle détient à la fois les pouvoirs d'une MRC et ceux d'une ville. Ces deux documents officiels guident principalement l'aménagement du territoire de Laval.










Le Schéma d'aménagement et de développement révisé gère l'aménagement et la transformation du territoire, en plus de guider les réflexions autour du Code de l'urbanisme dont les fondements s'appuient sur :

- Le développement du centre-ville;
- Le renforcement des pôles de quartier;
- La transformation des secteurs des gares et stations de métro;
- La requalification des grands boulevards;
- Le maintien des quartiers résidentiels;
- La protection de la zone agricole;
- La protection et conservation des milieux naturels;
- La consolidation des pôles d'emplois.

Ce fascicule sur la morphologie urbaine se concentre essentiellement sur les outils d'intervention à privilégier dans les milieux qui pourront faire l'objet de densification ou dans les nouveaux milieux de vie voulus exemplaires et durables.



Lignes directrices régionales d'aménagement et de transformation du territoire

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|    | Développement du centre-ville                              |    | Protection de la zone agricole                  |
|   | Renforcement des pôles de quartier                         |   | Protection et conservation des milieux naturels |
|  | Transformation des secteurs des gares et stations de métro |  | Consolidations des pôles d'emplois              |
|  | Requalification des grands boulevards                      |  | Nouveaux secteurs exemplaires et durables       |
|  | Maintien des quartiers résidentiels                        |   |   |



# Types de milieu

Le Code de l'urbanisme découpe le territoire selon un spectre nature-urbain composé de six grandes catégories de milieu. D'autres types de milieu existent avec des utilisations spécialisées qui ne correspondent pas à l'environnement bâti des milieux de vie (civil, industriel, etc.).

Le territoire est donc organisé en plusieurs entités nommées **types de milieu allant du T1 au T6**, dont les formes urbaines varient selon les caractéristiques paysagères et architecturales d'une portion du territoire.

Le découpage du territoire par **types de milieu** a été réalisé en considérant:

- Les particularités de la forme bâtie existante ou souhaitée (ex. : typologie des bâtiments, implantation, volumétrie, etc.);
- Les particularités des espaces publics existants ou souhaités (ex. : typologie de rues, largeur, trottoirs, stationnement sur rue, végétation, mobilier urbain, voies de circulation, etc.);
- Les caractéristiques architecturales et urbaines identifiées dans l'étude typomorphologique;
- L'intervention souhaitée selon l'état du secteur.

Les types de milieu encadrent la forme bâtie, mais indiquent également le degré d'intervention souhaité par des **insertions adaptées et harmonieuses** au contexte et en assurant un **équilibre entre le développement et le verdissement**.

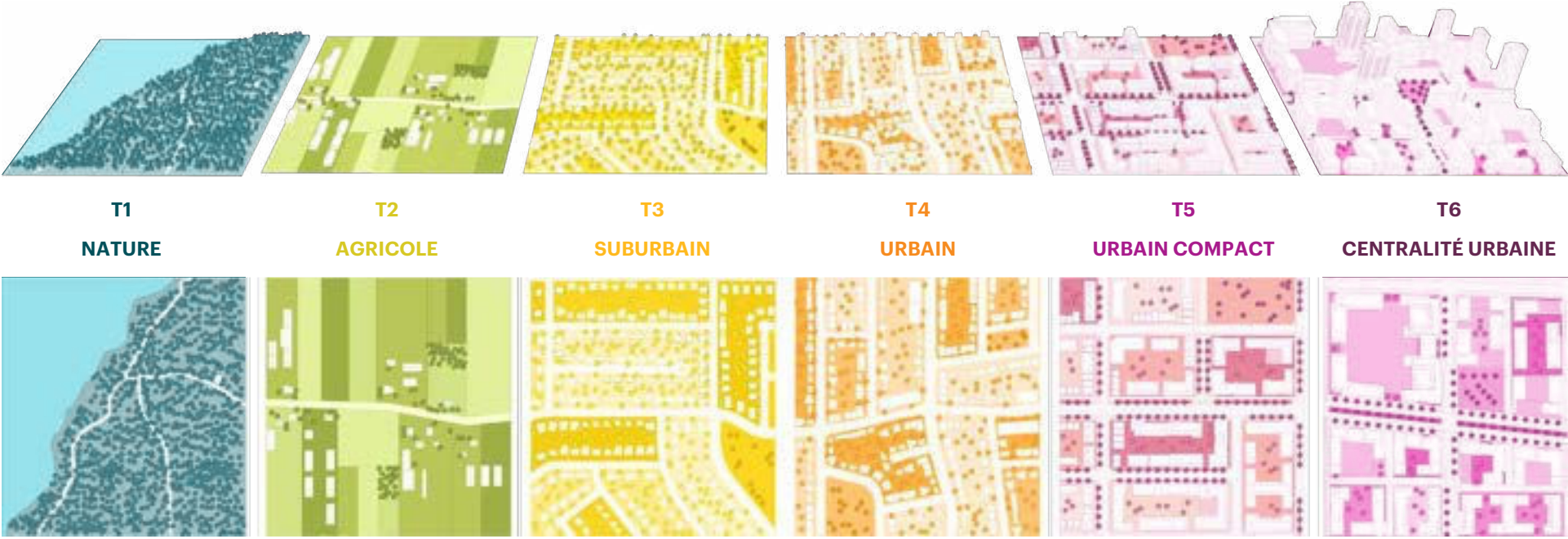


Illustration des types de milieu lavallois

## Degré d'intervention

Le degré d'intervention varie selon le type de milieu afin que les interventions futures correspondent aux grandes intentions souhaitées dans les secteurs **à maintenir, à transformer ou à planifier**.

Les secteurs à **maintenir** ✓ sont ceux dont la vocation est majoritairement résidentielle ou mixte, ou qui accueillent des équipements ou des infrastructures d'utilité publique ou des milieux naturels ou agricoles à préserver. Des **interventions ponctuelles** sont prévues dans ces milieux afin de conserver les conditions actuelles.

Les secteurs à **transformer** sont subdivisés en deux types: les secteurs à consolider et les secteurs à requalifier. Des

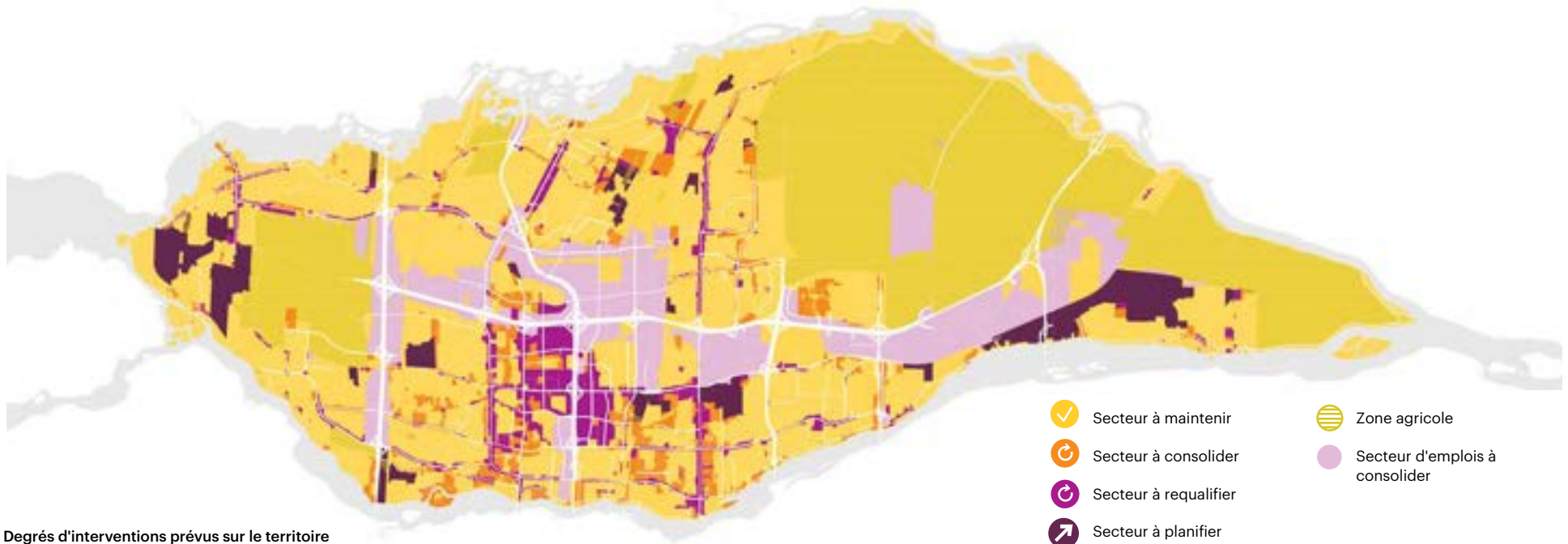
**interventions intermédiaires à majeures** seront réalisées.

Les secteurs à **consolider** ↻ regroupent des espaces de toutes vocations dont l'occupation du sol n'est pas optimale, c'est-à-dire le rapport entre la superficie du lot et l'implantation au sol du cadre bâti. L'objectif est de consolider ces milieux déjà urbanisés afin de profiter des infrastructures existantes et de maintenir les bâtiments existants sur ces terrains en raison leurs caractéristiques architecturales ou leur usage.

Les secteurs à **requalifier** ↻ sont principalement à vocation économique (commerces, bureaux et industries) qui sont souvent monofonctionnels, mais qui présentent

un potentiel de densification. Pour diverses raisons, les bâtiments existants risquent d'être démolis. L'intention est de favoriser l'insertion des activités existantes à l'intérieur de nouveaux projets mixtes et compacts.

Les secteurs à **planifier** ↗ sont constitués de friches ou de lots vacants qui n'ont jamais été urbanisés et sont théoriquement constructibles. Une planification sera réalisée en collaboration avec les propriétaires et les citoyens afin de déterminer un équilibre entre conservation et développement. Ainsi, certains secteurs ne pourront pas se développer entièrement et devront conserver des portions naturelles.



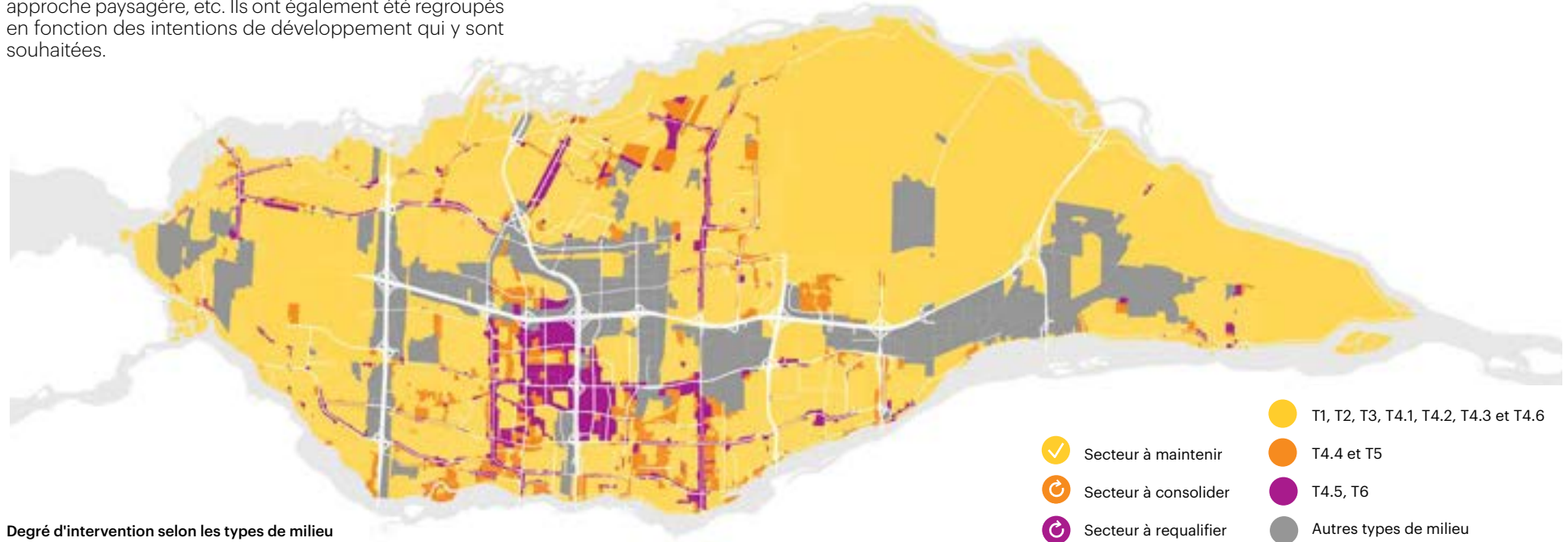
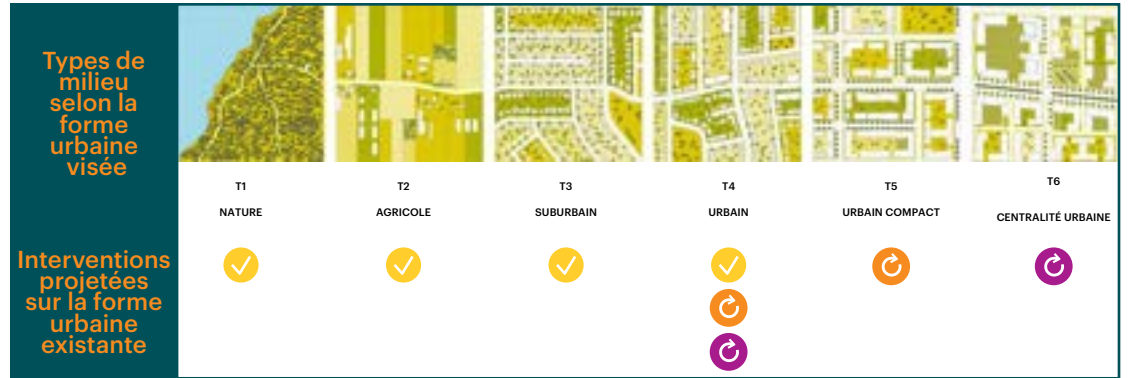
Degrés d'interventions prévus sur le territoire

## Interventions selon les types de milieu

Dans le cadre du présent fascicule sur la morphologie urbaine, certains types de milieu ont été sélectionnés afin d'illustrer des **stratégies et des outils d'interventions** qui concernent les **milieux à consolider, à requalifier et à planifier**. Cependant, le **degré d'intervention** concerne quant à lui, **uniquement les secteurs déjà construits**.

La plupart des outils d'intervention sont illustrés dans des contextes qui font l'objet de requalifications potentielles, soit les types de milieu T4 et T6 et plus ponctuellement le type de milieu T5.

Les limites de chaque type de milieu ont été établies en fonction de caractéristiques communes propres à chaque secteur: forme urbaine, période de construction, approche paysagère, etc. Ils ont également été regroupés en fonction des intentions de développement qui y sont souhaitées.



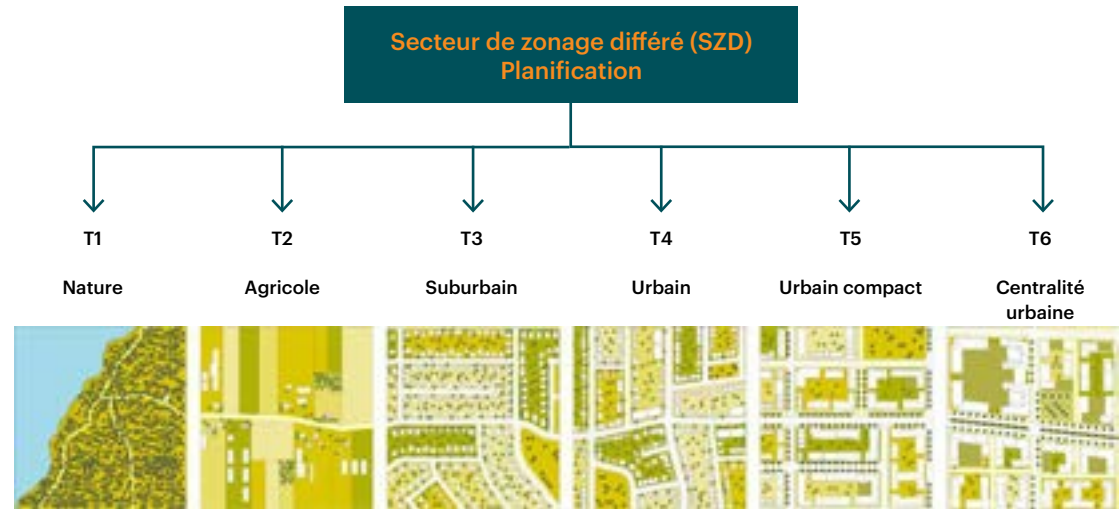
## Secteurs de zonage différé (SZD)

Certains secteurs de la ville de Laval feront l'objet d'une **réflexion et d'une vision urbaine dans leur ensemble**. Ces secteurs **à planifier** et dont la nature du site varie, sont assujettis à l'élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) qui permettra la création de **nouveaux quartiers exemplaires et durables**. Certains secteurs ne pourront pas se développer dans leur intégralité et devront conserver des portions naturelles. Cet outil réglementaire est privilégié pour assurer une **planification détaillée du territoire cohérente, exemplaire et en harmonie avec les quartiers existants**.

Secteurs de zonage différé : nouveaux quartiers à planifier selon différents types de milieu misant sur la mise en place des meilleures pratiques et s'appuyant sur les critères du CDU.

La Ville prévoit dans son Code de l'urbanisme **des objectifs, des critères et des types de milieu** pour chacun des secteurs de zonage différé afin de guider leur planification. Lors de l'exercice de planification, une réflexion est menée afin d'identifier les milieux naturels à conserver, les parcs et équipements publics à localiser ainsi que les types de milieu applicables.

La planification détaillée mettra de l'avant les **meilleures pratiques** d'aménagement et de développement urbain dans ces nouveaux quartiers. Dans le cadre du présent fascicule, la Ville aspire à outiller les professionnels de l'aménagement dans le but de concevoir des développements exemplaires dans ces secteurs de zonage différé.



Localisation des secteurs de zonage différé

● Secteur de zonage différé (SZD)

## Application des principes

Pour résumer, l'aménagement du territoire est guidé par de nombreux facteurs, mais s'appuie essentiellement sur **les planifications, les unités de paysage et les caractéristiques architecturales communes** qui déterminent les **types de milieu** et le **degré d'intervention** qui y est associé. Afin de faciliter la compréhension des fondements du code de l'urbanisme, quatre cas ont été sélectionnés.

L'intention pour les milieux de vie résidentiels existants de faible densité est de les **maintenir**. Cette logique s'applique aux lots résidentiels déjà construits. Comme le potentiel de transformation de la forme urbaine est faible, les interventions sont donc limitées.

Dans une perspective de densification de moyenne à haute densité, plusieurs secteurs feront l'objet d'une transformation.

Une logique de densification douce, soit une **consolidation de la forme urbaine existante**, sera privilégiée sur les lots résidentiels où l'utilisation du sol n'est pas optimale. L'organisation typique de ces lots se compose d'un cadre bâti isolé ou jumelé, faisant l'objet d'une implantation bâtie faible avec une grande proportion du terrain dédiée au stationnement de surface. Les aires carrossables représentent des potentiels de transformation intéressants.

D'autres lots feront l'objet d'une **densification plus accrue, soit une logique de requalification**. Ils se situent essentiellement le long des grands boulevards, dans le secteur du centre-ville ou les secteurs des gares et des stations de métro. L'organisation typique de ces lots se compose d'un cadre bâti isolé, faisant l'objet d'une implantation faible et majoritairement en fond de lot, avec une grande proportion du terrain dédiée au stationnement de surface. L'ensemble du lot présente un grand potentiel de redéveloppement pour implanter des projets mixtes.

Les commerces implantés en fond de lot et bordant les boulevards feront majoritairement l'objet de transformations urbaines et de pressions immobilières.



Milieu de vie à maintenir  
Boulevard de Normandie et 100<sup>e</sup> avenue



Milieu de vie à consolider et à requalifier  
Secteur boul. Notre-Dame et boul. Curé-Labelle



Milieu de vie à consolider et à requalifier  
Secteur boul. de la Concorde Ouest et boul. des Laurentides



Milieu de vie à consolider et à requalifier  
Secteur boul. Curé-Labelle et boul. Le Carrefour

### Identification des fondements dans différents secteurs

- Lot à maintenir
- Lot à consolider
- Lot à requalifier

# Transformation des boulevards

En plus des secteurs de planification faisant l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), d'autres terrains suscitent un intérêt de densification. Pensons notamment aux terrains qui se trouvent **le long des boulevards, que ce soit les traversantes nord-sud ou les grands boulevards nord-sud et est-ouest (Fascicule Les rues).**

Certains secteurs urbains avoisinants font également l'objet d'une certaine pression immobilière et sont appelés à se transformer selon le degré d'intervention souhaité et l'encadrement de la nouvelle réglementation.



Types de milieu le long d'un boulevard



Degrés d'interventions le long d'un boulevard

Type de milieu	Degré d'intervention	Type de milieu	Degré d'intervention	Type de milieu	Degré d'intervention	Type de milieu	Degré d'intervention	Type de milieu	Degré d'intervention		
Photo du milieu existant		T3 Suburbain	Maintenir	T4 Urbain (résidentiel)	Consolider	T4 Urbain (mixte)	Requalifier	T6 Centralité Urbaine	Requalifier	Secteur de zonage différé	Planifier

Identification des principes de transformation d'un boulevard et de ses alentours

# Types de milieu

## T3 Suburbain : îlots et lots résidentiels

T3  
Suburbain

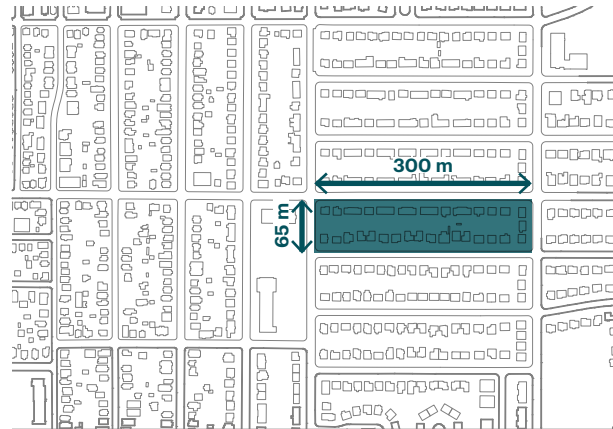


Le type de milieu **T3 Suburbain** est caractérisé par un territoire majoritairement composé d'une **variété d'habitations unifamiliales**. Cette catégorie est sous-divisée en cinq types de milieu. Que ce soit dans un secteur où l'on retrouve principalement des habitations d'un étage sur des terrains de grandes dimensions ou un secteur composé d'habitations de trois étages sur des terrains étroits, cette catégorie vise à reconnaître les spécificités et particularités de cette forme bâtie dominante sur le territoire lavallois. En plus de reconnaître les qualités actuelles de certains de ces secteurs, ces types de milieu permettront aussi une densification douce et une évolution vers un milieu urbain plus compact.

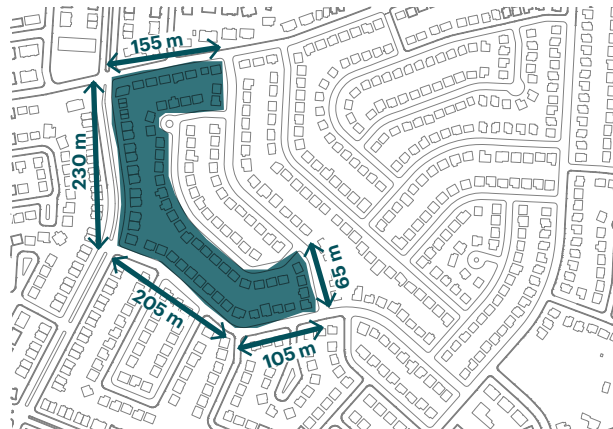
Une particularité de la forme urbaine du T3 suburbain est liée à trame urbaine et aux îlots. Deux principales typologies d'organisation d'îlots résidentiels sont présentes :

- La première, orthogonale, représente les premières périodes d'urbanisation et de densification autour des noyaux villageois et des entrées de ville (1940-1950);
- La seconde, curviligne, est reliée au mode d'implantation de type banlieue-jardin (1950-1970).

Dans ce type de milieu, la forme urbaine visée est maintenue avec une possibilité de densification douce et une certaine évolution du cadre bâti dans des zones spécifiques.



Suburbain : îlot résidentiel, organisation de type orthogonal



Suburbain : îlot résidentiel, organisation de type curviligne



● îlot résidentiel

## T4 Urbain : îlots résidentiels (T4.1, T4.2 et T4.3) et lots anciens (T4.6)

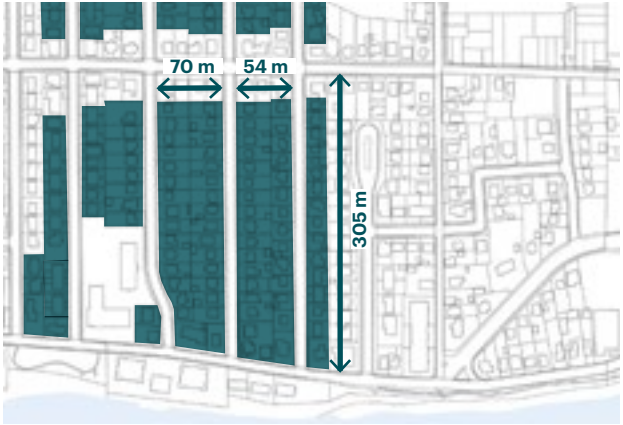


Le type de milieu **T4 Urbain** est caractérisé par un territoire où l'on retrouve des **habitations isolées, jumelées ou parfois contiguës**, allant jusqu'à un maximum de trois étages. Cette catégorie est sous-divisée en six types de milieu, dont quatre ont une logique de maintien.

Les types de milieu, **T4.1, T4.2 et T4.3** sont des milieux de plus faible densité. La réglementation vise à **maintenir** les caractéristiques propres à ces secteurs.

Dans les milieux plus anciens, comme les noyaux villageois, le type de milieu est le **T4.6**. Il permet de **maintenir** les caractéristiques uniques du milieu, d'encadrer la qualité des projets et de limiter la hauteur à deux étages. Ce type de milieu se compose souvent de lots dont le front est orienté sur un **tracé fondateur**. Les interventions légères dans les milieux plus anciens consistent à entretenir le cadre bâti afin de mettre en valeur ses caractéristiques remarquables en privilégiant des matériaux naturels. Des interventions plus importantes sur le cadre bâti sont également possibles, la réussite de ce type d'intervention reposant sur une interprétation à la facture contemporaine de qualité et sur l'abandon des interventions types « faux patrimoine ».

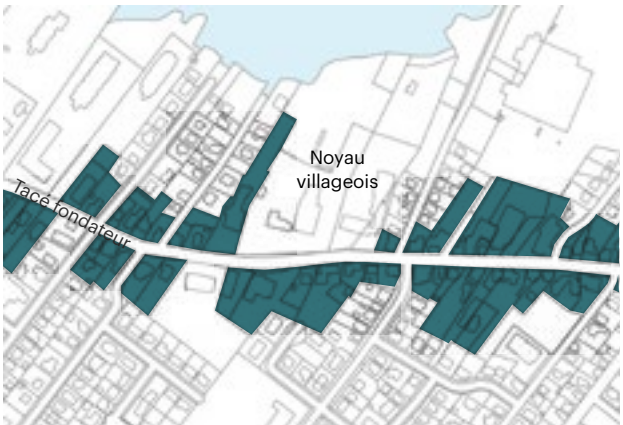
Le maintien des types de milieu T4.1, T4.2, T4.3 et T4.6 permet de reconnaître des situations existantes.



Urbain : îlot résidentiel de faible densité



● Îlot résidentiel



Urbain d'intérêt patrimonial : lots anciens dans un noyau villageois



● Lots anciens



## T4 Urbain : îlots et lots résidentiels (T4.4)

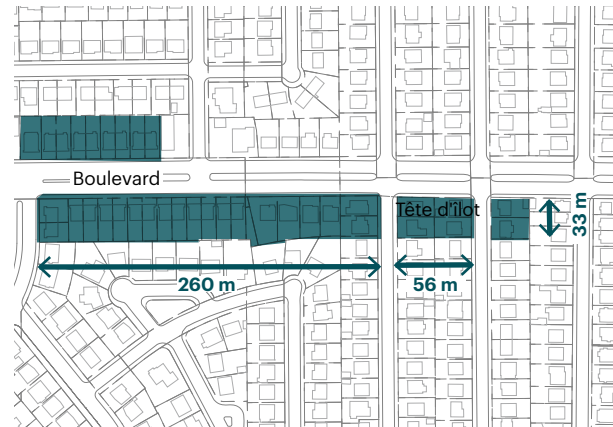
Le type de milieu **T4 Urbain** se compose également du type de milieu **T4.4** qui est pourvu d'une logique de **consolidation dont la vocation est uniquement résidentielle et dont la hauteur se limite à trois étages.**

Dans ce milieu de moyenne densité, la réglementation cherche à favoriser une forme urbaine plus compacte et adaptée au contexte urbain environnant. Le T4.4 se situe principalement **le long des boulevards, en tête d'îlot et également dans des territoires plus vastes.**

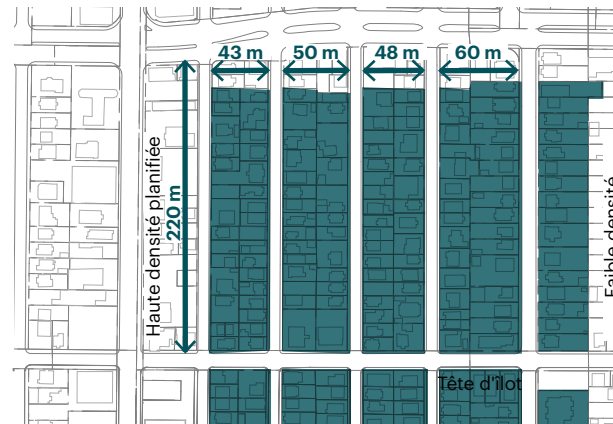
Un équilibre est recherché pour ces secteurs. Ils assureront notamment une transition de qualité et une cohabitation harmonieuse entre les différentes formes bâties de plus haute et faible intensités. Cette forme urbaine devra intégrer les meilleures pratiques en design urbain afin de concevoir des quartiers à échelle humaine.

La consolidation des types de milieu permet d'assurer une transition cohérente et la cohabitation entre des milieux de faible et de haute densité.

T4  
Urbain



Urbain : Lots résidentiels le long d'un boulevard



Urbain : îlots de transition entre les secteurs de hautes et faibles densités



● Lots résidentiels

● îlot de transition

## T4 Urbain : Îlots mixtes et lots commerciaux (T4.5)



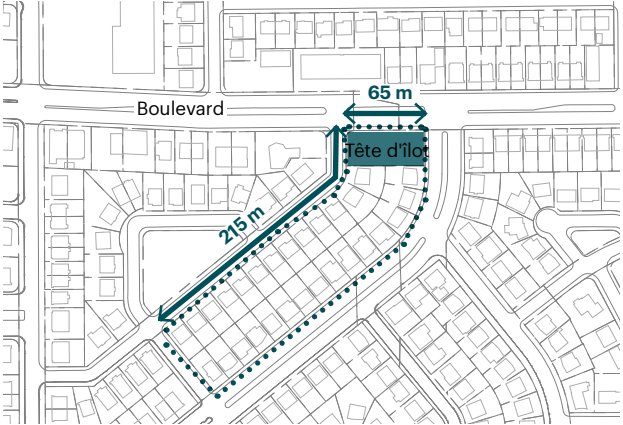
Le type de milieu **T4 Urbain** se compose aussi du type de milieu **T4.5** qui est pourvu d'une logique de **requalification dont la vocation est mixte** afin d'encourager l'implantation de services de proximité qui participent à la réussite d'un quartier. La hauteur maximale se limite à trois étages.

Le T4.5 se situe majoritairement **le long des boulevards ou en tête d'îlot.**

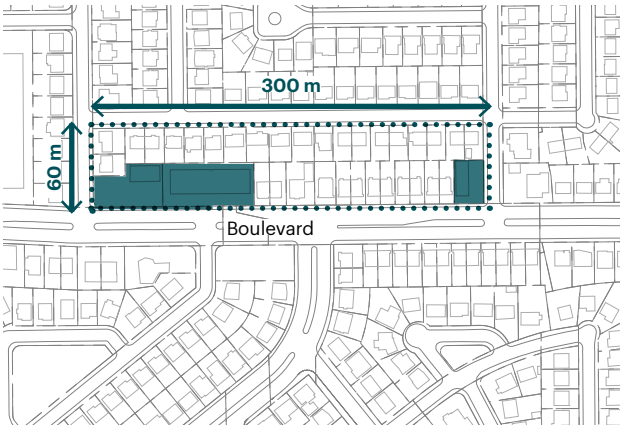
Comme son nom l'indique, l'îlot mixte se caractérise par la cohabitation de lots aux typologies et usages mixtes. Deux formes sont présentes :

- Structure **linéaire** de l'îlot mixte composé de lots résidentiels avec une **tête d'îlot commerciale** (T4.5) donnant sur une rue structurante (Fascicule Les rues) dans un quartier ou un boulevard;
- Structure **parallèle** de l'îlot mixte bordant un **boulevard avec un front bâti** composé à la fois de lots résidentiels et de lots commerciaux (T4.5). Ces lots à usage commercial sont de grandes dimensions et adossés aux lots résidentiels.

Aujourd'hui, les lots bordant les boulevards sont des secteurs à requalifier. Des projets mixtes sur les lots commerciaux sont souhaités afin d'établir une forme urbaine avec une implantation plus rapprochée de la voie publique, une densité plus importante et un meilleur encadrement de l'espace public.



Urbain : structure linéaire de l'îlot mixte composé de lots résidentiels avec une tête d'îlot commerciale bordant les boulevards Notre-Dame et de la Concorde



Urbain : structure parallèle de l'îlot mixte bordant les boulevards Notre-Dame et de la Concorde



● Tête d'îlot commerciale    ..... Îlot mixte

● Lots commerciaux    ..... Îlot mixte

## T5 Urbain compact : lots et cadres bâtis à l'influence moderniste

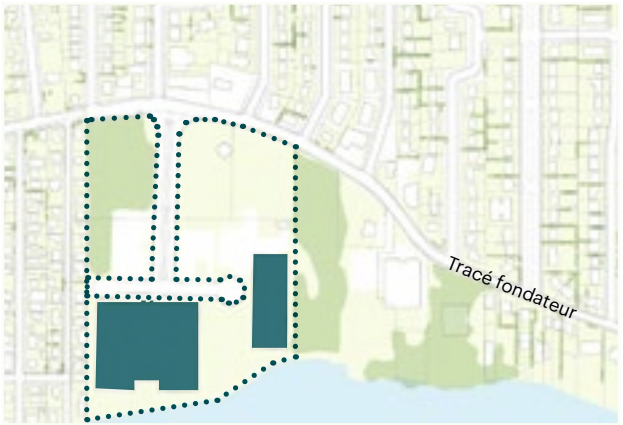


Le type de milieu **T5 Urbain compact** est caractérisé par un territoire qui comprend une grande diversité d'habitations où les gabarits varient de 4 à 15 étages. Cette catégorie est sous-divisée en trois types de milieu et se fonde sur une logique de **consolidation**.

Le T5 vise à reconnaître les situations existantes tout en permettant des améliorations à la forme bâtie. Ce type de milieu se situe souvent en entrée de ville, en relation avec la rivière ou le long des tracés anciens comme la promenade riveraine ou certains boulevards.

Ce type de milieu se compose essentiellement d'une morphologie urbaine héritée du **mouvement moderniste** et populaire dans les années 1960 et 1970. Les caractéristiques conventionnelles de cette morphologie se composent d'une logique d'implantation de **tour isolée éloignée de la voie publique**, d'un cadre bâti de  **moyenne à grande hauteur**, d'un **lot de grande dimension** (espace vide et ouvert) et de cours paysagers qui entourent le cadre bâti. Au fil des années, la fonction première des aménagements extérieurs destinés à améliorer la qualité de vie des résidents a été **détournée** et dédiée aux stationnements de surface.

Réinventer cette morphologie issue du mouvement moderniste permettra de mettre de l'avant d'autres alternatives et de répondre à des enjeux sociétaux tout en assumant ce legs souvent mal-aimé par les professionnels de l'aménagement.



Urbain compact : caractéristiques conventionnelles du lot à l'influence moderniste

- ..... Lot moderniste typique
- Cadre bâti d'influence moderniste



Urbain compact : caractéristiques détournées du lot à l'influence moderniste

- ..... Lot moderniste détourné
- Cadre bâti d'influence moderniste

## T6 Centralité urbaine: grands îlots et lots commerciaux



Le type de milieu **T6 Centralité urbaine** s'adresse aux secteurs à **requalifier** articulés autour d'artères structurantes, notamment dans les aires TOD (en anglais, Transit Oriented Development) ou dans le centre-ville. Ce type de milieu est opposé aux grandes propriétés industrielles ou commerciales dont le potentiel de redéveloppement est important et favorisera l'implantation d'ensembles urbains conviviaux, à usages mixtes et à échelle humaine.

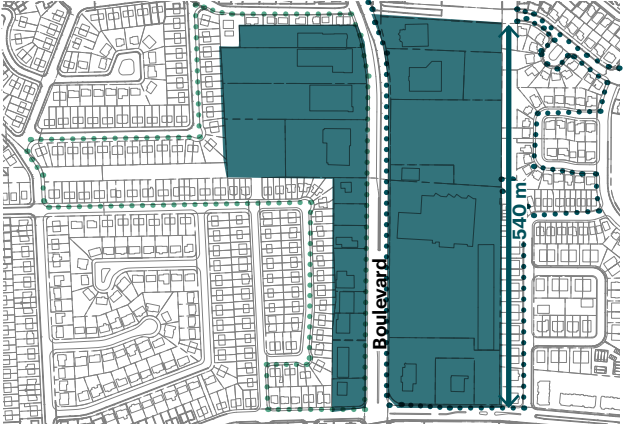
Ces grands îlots ou lots commerciaux bordent les artères et présentent très souvent un faible taux d'utilisation du sol. Ils agissent également comme d'importantes limites urbaines puisqu'ils intègrent peu de liens qui permettent de relier les artères aux quartiers environnants.

**Ces îlots ou lots commerciaux sont aujourd'hui à requalifier afin d'implanter un cadre bâti mixte de plus haute densité permettant de soutenir l'espace public et d'augmenter la connectivité par de nouveaux liens avec les quartiers environnants.**

Deux formes de grands îlots commerciaux existent :

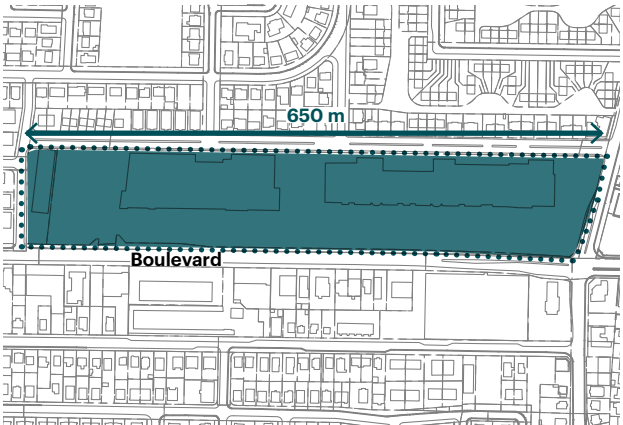
- **Structure d'îlots mixtes avec de grands et profonds lots commerciaux** (T6) bordant les artères et des lots résidentiels en arrière;
- **Structure linéaire d'îlots commerciaux** (T6).

Cette catégorie est sous-divisée en cinq types de milieu. Dans ces milieux, la densité résidentielle est de moyenne à très forte, soit de 2 à 25 étages selon le secteur. Une cohabitation harmonieuse avec les types de milieu de plus faible densité est proposée par des mesures permettant d'atténuer la perception de hauteur ou de volume des bâtiments.



Centralité urbaine : îlot mixte bordant une artère composée de grands et profonds lots commerciaux

● Lots commerciaux    ●●●●● Îlot mixte



Centralité urbaine : îlot commercial bordant une artère

● Lots commerciaux    ●●●●● Îlot commercial

## Secteur de zonage différé (SZD) : nouveaux quartiers

Secteur  
de zonage  
différé



Plusieurs secteurs du territoire de Laval se situent dans des zones de zonage différé (SZD) qui feront l'objet d'une **planification urbaine exemplaire** et devront se baser sur des objectifs et des critères. La réflexion devra également respecter les caractéristiques des types de milieu autorisés.

La planification permettra notamment de déterminer les milieux naturels à conserver et les maillages de la trame verte (trois échelles) à localiser afin d'augmenter la résilience du réseau écologique. En effet, l'affirmation de la trame verte permettra d'assurer une certaine connectivité des milieux naturels favorisant la biodiversité et facilitant les déplacements de la faune. Cet exercice de planification devra également permettre de préciser la trame urbaine à déployer, les typologies de rues à aménager, les équipements collectifs à implanter, ainsi que les parcs et espaces publics à localiser afin de contribuer à la trame verte.

La création des îlots et leur subdivision en lots devront se faire selon la densité, le type d'usage, l'ambiance de rue et la perméabilité souhaités. Les lots doivent également être réfléchis en fonction des typologies bâties qu'ils accueilleront et des marges de recul à prévoir par rapport à l'espace public. **La dimension, la superficie et la profondeur des lots devront permettre une certaine flexibilité des typologies bâties afin de concevoir des quartiers durables et qui pourront évoluer selon les enjeux sociétaux futurs.** Par exemple, les terrains en tête d'îlot devraient faciliter l'implantation tant de bâtiments mixtes que résidentiels.

Dans une perspective de création de nouveaux quartiers exemplaires, différents types de milieu seront introduits de façon à favoriser une mixité. Le secteur doit faire l'objet d'une réflexion globale afin d'assurer la préservation des milieux naturels et un développement cohérent, durable et évolutif.



Secteur de zonage différé : favoriser la création de nouveaux quartiers exemplaires et durables mettant en application les bonnes pratiques d'aménagement et de design urbain

# 3

## Définitions et principes

Milieus de vie complets

Pérennité des îlots

Mode d'implantation

Composition architecturale

Aménagements extérieurs

# Milieus de vie complets

## Densité et compacité des secteurs à requalifier et à planifier

Le développement **dense et compact** de la ville est l'élément clé à la planification de quartiers durables.

La densification consiste à **accroître le nombre de logements** d'un quartier à planifier ou à requalifier en optant pour des habitations collectives plutôt qu'individuelles. Une typologie résidentielle variée permet de soutenir la mixité sociale en offrant une grande diversité de logements. La compacité fait référence à une rationalisation de l'utilisation du sol, soit un **équilibre entre plein et vide**.

Le coefficient d'occupation du sol (COS) est un rapport entre la superficie de plancher d'un bâtiment et la superficie totale du lot qui permet de connaître la densité.

En favorisant la densité et la compacité, les distances de déplacement sont plus courtes et peuvent se faire à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture. Ainsi, la proximité des services et des activités est augmentée permettant un accès plus équitable aux Lavallois.

Le succès d'une densité réussie d'un secteur à planifier ou à requalifier est **la variété de l'offre résidentielle** qui devra s'arrimer au caractère de l'espace public.

### Principes de design

- Répartir la densité en cohérence avec les secteurs adjacents
- Privilégier une forme urbaine compacte et des typologies diversifiées
- Implanter les typologies bâties les plus denses le long des axes majeurs et des espaces publics



Densification et compacité d'un nouveau quartier

- Axe structurant existant
- - - Axe structurant projeté
- Haute densité
- Moyenne densité
- Basse densité

## Mixité des usages arrimée aux espaces publics dans les secteurs à requalifier et à planifier

La mixité des usages est une **notion essentielle dans les milieux de vie complets et vivants à requalifier et à planifier**. En favorisant une **mixité verticale**, incluant des logements, des commerces et des bureaux, les distances à parcourir sont réduites, ce qui contribue à la vitalité d'un secteur. De plus, quand la mixité d'usages est regroupée et est arrimée à un mode de transport en commun, ces espaces deviennent les catalyseurs d'une vitalité d'un quartier vivant et animé.

La répartition de la mixité s'arrime aux espaces publics, c'est-à-dire aux typologies **des rues, des intersections, des places et des parcs à proximité**. En ce sens, les usages destinés au public (commerces, bureaux, etc.) sont priorisés sur les axes principaux et les places afin d'animer l'espace public, tandis que les usages à caractère privé sont privilégiés sur les axes moins passants. En ce qui a trait aux espaces semi-privés, tels que les espaces communs des multi-logements, il est conseillé de les situer en relation avec l'espace public.

### Principes de design

- Favoriser une mixité verticale
- Localiser les usages accessibles au public sur les axes majeurs et autour des espaces publics structurants
- Assurer la compatibilité des usages entre eux
- Favoriser l'implantation d'usages de proximité pour la viabilité et l'animation du quartier
- Planter une mixité plus importante à proximité des stations de transport en commun



Implantation des usages et des espaces publics

- Logements
- Bureaux
- RDC commercial
- Équipement
- Espaces verts et places publiques
- Espaces verts privés ou semi-publics



## Densification douce dans les secteurs à maintenir

Dans le cas de **secteurs à maintenir** pour lesquels une densification douce est souhaitée, il est primordial de traiter toute nouvelle intervention dans une optique d'**intégration au cadre bâti environnant**. De plus, ces interventions doivent être cohérentes avec leur milieu, tout en traduisant leur époque de réalisation et en interprétant les composantes (rythme de la façade, alignement, hauteur réelle, etc.) du cadre bâti.

Ces interventions peuvent se traduire de différentes manières comme par l'ajout d'un nouveau logement dans un bâtiment existant par un agrandissement en hauteur ou sur les façades latérales et arrières, ou encore par une nouvelle construction dans le cas d'une subdivision parcellaire. Ces interventions sont **préconisées sur les lots situés en tête d'îlot**, comme ce sont des lieux stratégiques afin de soutenir les intersections, les espaces publics et les lieux de rencontre.

### Principes de design

- Favoriser une intégration en harmonie avec le cadre bâti environnant
- Affirmer le front bâti lorsque l'intervention le permet
- Reprendre le grain bâti, les alignements et le rythme du cadre bâti adjacent
- Préserver les caractéristiques d'origine des bâtiments
- Conserver la végétation mature existante lors de projets d'agrandissement ou de nouvelles insertions



Interventions de densification douce

- Densification / Insertion
- Consolidation des têtes d'îlots

# Pérennité des îlots

## Configuration polyvalente des îlots

MILIEUX DE VIE  
COMPLETS

PÉRENNITÉ  
DES ÎLOTS

MODE  
D'IMPLANTATION

COMPOSITION  
ARCHITECTURALE

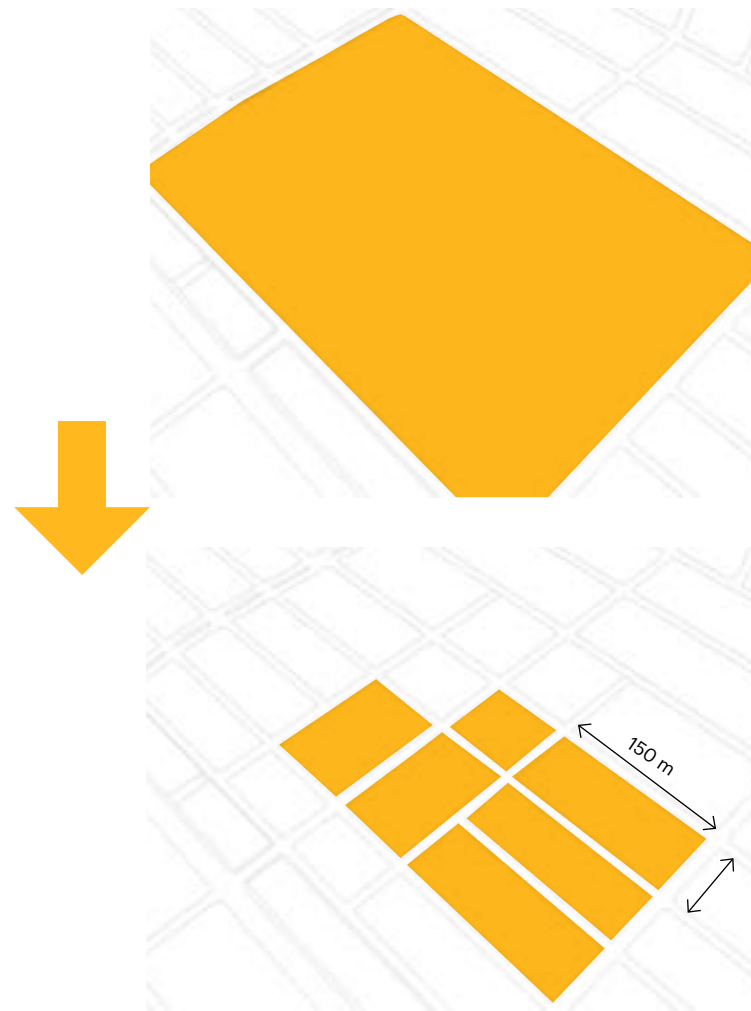
AMÉNAGEMENTS  
EXTÉRIEURS

Le **découpage des grands îlots ou d'un lot de plus de 5 000 m<sup>2</sup>**, se planifie dans son ensemble afin d'identifier les potentiels et d'assurer la polyvalence de la nouvelle trame et des nouveaux îlots. Cette planification d'ensemble permet de définir la vision souhaitée, d'identifier une diversité d'usages et d'espaces et de laisser de côté la logique de planification basée sur le parcellaire.

La polyvalence des îlots se traduit notamment dans leurs dimensions, qui s'adaptent à différents usages. Elle s'appuie également sur la typologie de trame urbaine, puisqu'une **trame régulière et perméable est polyvalente**, tandis que la trame irrégulière peut être contraignante. Les lots irréguliers sont à limiter dans la mesure du possible, puisque leur développement peut s'avérer difficile. Ce type de lot peut néanmoins accueillir des parcs, places publiques ou équipements collectifs lorsque la situation s'y prête.

### Principes de design

- Favoriser le déploiement d'une trame orthogonale
- Assurer la continuité de la trame urbaine existante et projetée
- Favoriser les îlots de faible dimension
- Concevoir des îlots de formes régulières
- Augmenter la perméabilité des îlots en intégrant des liens actifs publics
- Planifier le découpage en intégrant des espaces publics (parcs, places, parvis, etc.)



L'îlot doit avoir une longueur ou une largeur de 150 m maximum et assurer également la continuité de la trame existante.

Subdivision du méga-îlot en petits îlots

● Limite des îlots

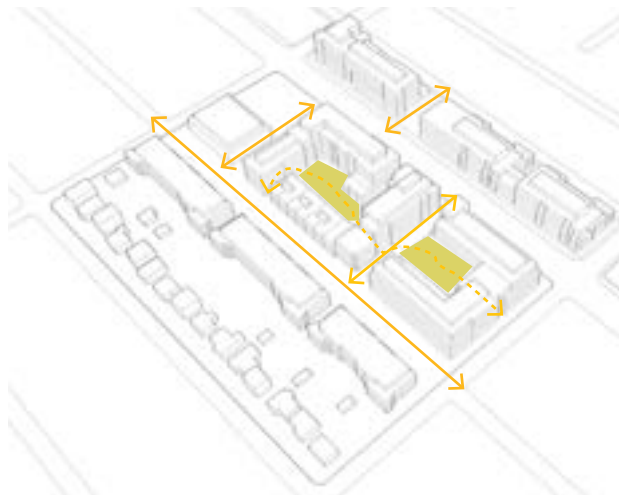
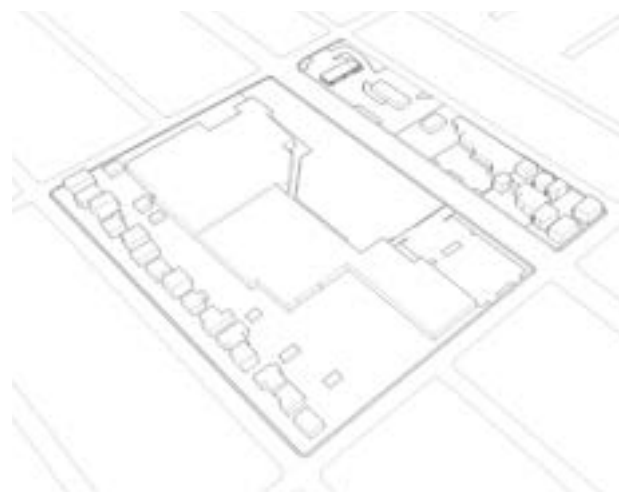
## Perméabilité des îlots

La perméabilité des îlots **favorise la marche** et produit une certaine transparence au niveau du tissu urbain en créant à la fois des **liens visuels et physiques** à travers le cadre bâti. Des alternatives de déplacement permettent de varier le parcours du piéton en offrant une diversité de paysages, tant au niveau de l'architecture que de l'espace public.

Toutes occasions d'**accroître le réseau piétonnier** par des connexions supplémentaires à travers l'îlot sont encouragées pour favoriser les déplacements actifs au détriment de l'utilisation de la voiture. Il est recommandé d'**intégrer des liens et des rues à un intervalle de 150 m** afin de proposer des déplacements alternatifs, directs et efficaces. Ce découpage **assure un certain nombre d'intersections** (35 à 55 intersections/km<sup>2</sup>), à des intervalles d'échelle piétonne. Ces liens s'arriment aux réseaux cyclables et de transport collectif lors de la subdivision d'un îlot ou d'un grand lot.

### Principes de design

- Favoriser l'implantation d'une trame orthogonale pour assurer la connectivité des îlots et faciliter les déplacements primaires
- Intégrer des rues et des liens actifs publics connectés à la trame existante
- Permettre des accès par le cœur d'îlot lorsque les usages en rez-de-chaussée sont compatibles
- Implanter 35 à 55 intersections par km<sup>2</sup> pour favoriser les déplacements actifs



Déploiement d'une trame perméable dans les îlots

Pour tout îlot de plus de 150 m, il est recommandé d'intégrer des ouvertures (allée d'accès ou porte-cochères) pour favoriser les déplacements actifs.

— Déplacement primaire  
- - - Déplacement secondaire

# Mode d'implantation

## Encadrement de l'espace public selon le lot

Selon **la typologie et la morphologie du lot** (dimension, superficie et disposition), le mode d'implantation du cadre bâti varie afin de garantir la **qualité de la forme urbaine** et l'**encadrement de l'espace public**. Les dimensions et la disposition des espaces (cadre bâti et aménagements extérieurs) sur les lots contribuent à l'encadrement du domaine public. Le cadre bâti varie selon les usages, le paysage urbain souhaité, les accès piétonniers ou véhiculaires, l'ensoleillement, etc.

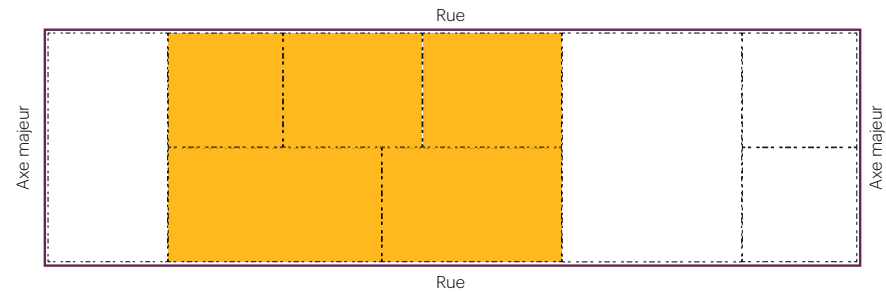
Les modes d'implantation préconisés dépendent essentiellement du type de lot :

- Le **lot intérieur ou adossé** est la disposition de lot la plus répandue sur le territoire, un côté du lot a front sur une seule rue et les autres côtés du lot sont entourés par d'autres lots;
- Le **lot d'angle** se situe en tête d'îlot, soit à l'intersection de plusieurs rues;
- Le **lot traversant ou transversal** est adossé à d'autres lots et deux de ses côtés du lot qui ont front sur des rues parallèles.

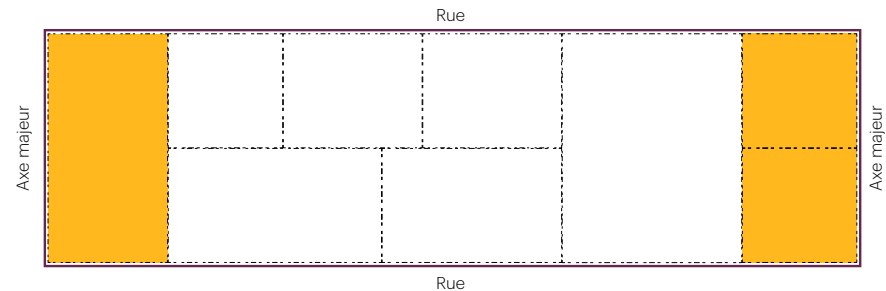
Soulignons qu'un lot peut combiner deux typologies à la fois, par exemple, un lot d'angle peut être traversant.

### Principes de design

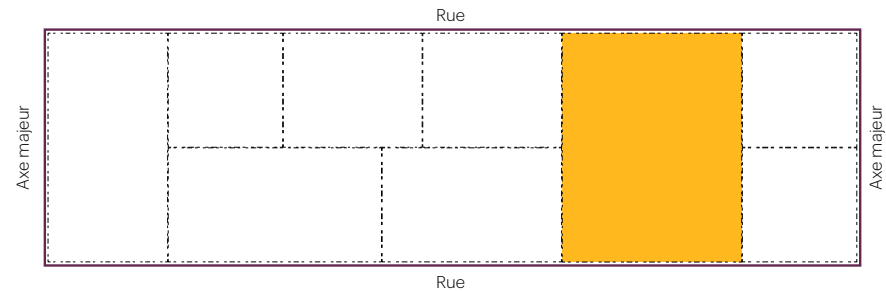
- Définir le lot selon la trame urbaine prévue et la rue (typologie et dimension)
- Adapter le lot à la typologie du cadre bâti prévu



Disposition d'un lot intérieur ou adossé

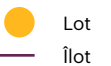


Disposition d'un lot d'angle



Disposition d'un lot traversant ou transversal

Identification des types de lot



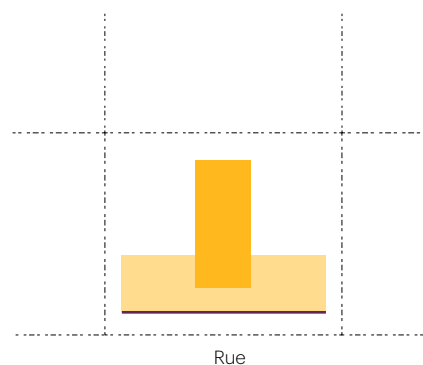
## Lot profond : encadrement de l'espace public et répartition des espaces

Dans le cas d'un développement sur un lot profond, soit d'une **profondeur supérieure à 40 m**, plusieurs types d'implantation sont possibles selon la typologie du lot. La logique d'implantation sur ce type de lot doit assurer un **encadrement de l'espace public et garantir une disposition de qualité**. Les implantations préconisées permettent de répondre à ces deux préoccupations principales, tout en assurant des espaces extérieurs de bonne dimension, un ensoleillement optimal des espaces extérieurs et intérieurs, ainsi qu'une limitation des ombres portées sur les propriétés avoisinantes.

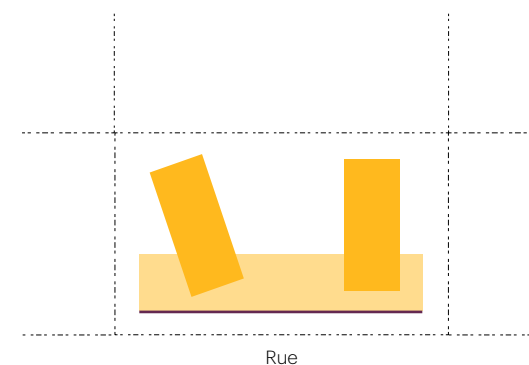
Les lots profonds sont souvent situés dans le centre-ville, le long des autoroutes ou, ponctuellement, le long des artères traversantes.

### Principes de design

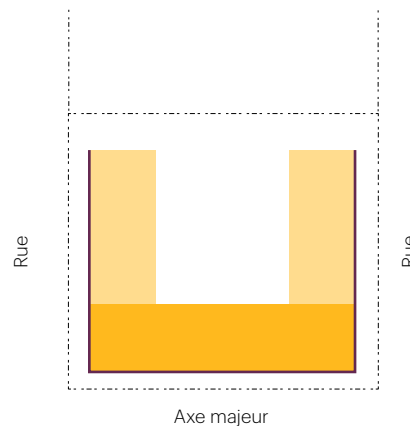
- Adapter l'intensité de l'implantation du cadre bâti à la typologie de la rue encadrée
- Affirmer l'encadrement de l'espace public par un front bâti continu
- Répartir la densité en modulant la hauteur du cadre bâti et en affirmant la tête d'îlot
- Assurer des espaces extérieurs de bonne dimension par une implantation adaptée à la morphologie du lot
- Intégrer des liens actifs sur les lots traversants et les lots d'angle



Implantation en « T » sur un lot adossé

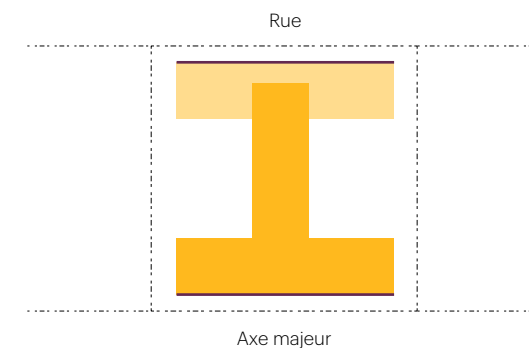


Implantation en « peigne » sur un lot adossé



Implantation en « U » sur un lot d'angle

### Implantations sur un lot profond selon sa typologie



Implantation en « H » sur un lot traversant

- Cadre bâti
- Surhauteur du cadre bâti
- Encadrement de l'espace public

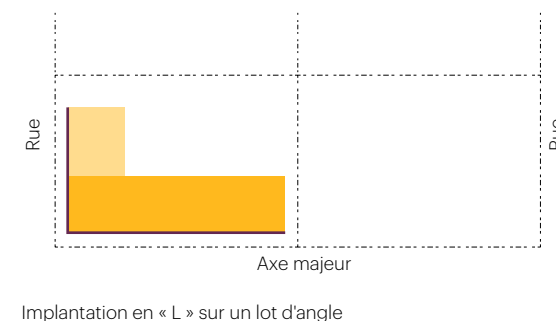
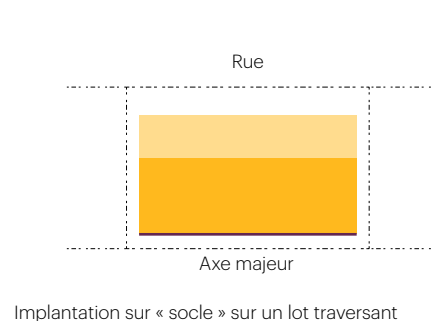
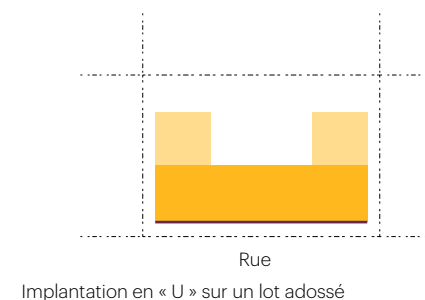
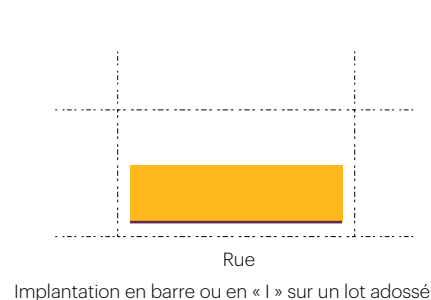
## Lot peu profond : encadrement de l'espace public et répartition des espaces

Dans le cas d'un développement sur un lot peu profond, soit d'une **profondeur inférieure à 40 m**, le mode d'implantation peut varier selon la morphologie du lot (dimension, superficie et disposition). La logique d'implantation sur ce type de lot doit assurer un **encadrement de l'espace public et garantir une disposition optimale des espaces malgré la dimension limitée du lot**. L'implantation d'un bâtiment de grande hauteur sur un lot peu profond doit considérer le contexte adjacent en effectuant une gradation des volumes et des hauteurs.

Ce type de lot est souvent linéaire et présent le long des traversantes.

### Principes de design

- Assurer un front bâti parallèle à l'espace public
- Arrimer l'encadrement bâti avec la typologie et la largeur de la rue
- Répartir la densité en modulant la hauteur du cadre bâti et en affirmant la tête d'îlot
- Contribuer au cœur d'îlot, par la présence d'une cour arrière, même si celle-ci est limitée, dans le cas d'un lot adossé
- Insérer des liens actifs en cour latérale sans diminuer l'encadrement sur l'espace public, dans le cas d'un lot traversant
- Positionner la cour privée sur la rue la moins achalandée dans le cas d'un lot traversant



### Implantations sur un lot peu profond selon sa typologie

- Cadre bâti
- Surhauteur du cadre bâti
- Encadrement de l'espace public

## Lot d'angle : encadrement de l'espace public et répartition des espaces

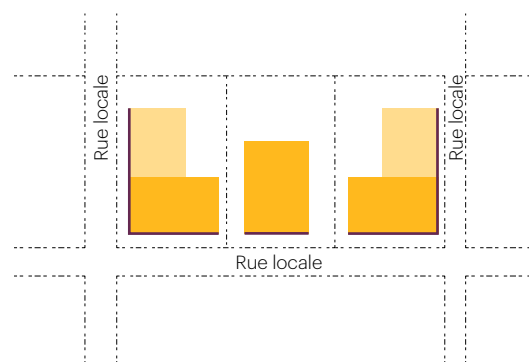
Le lot d'angle se situe en « tête d'îlots » et sa morphologie encourage des **implantations qui encadrent l'espace public**. L'implantation du cadre bâti sur ce type de lot doit assurer un **front bâti sur l'ensemble des côtés du lot en contact direct avec l'espace public**. Comme cette morphologie permet de définir et de marquer les intersections, elle a aussi des incidences sur le gabarit, l'usage, l'orientation du cadre bâti et la composition des façades à favoriser. À cet endroit, étant donné la convergence de deux rues, il est recommandé de positionner des services de proximité et de marquer l'espace par une architecture distinctive et des aménagements extérieurs dans les deux directions.

L'implantation du cadre bâti sur un lot d'angle doit également prendre en compte le **type d'intersection** (intersection au niveau local, intermédiaire ou artériel), le **type de rue et le contexte**. De plus, les intersections sont des lieux d'arrêt, de rencontre et peuvent donc générer davantage d'activités.

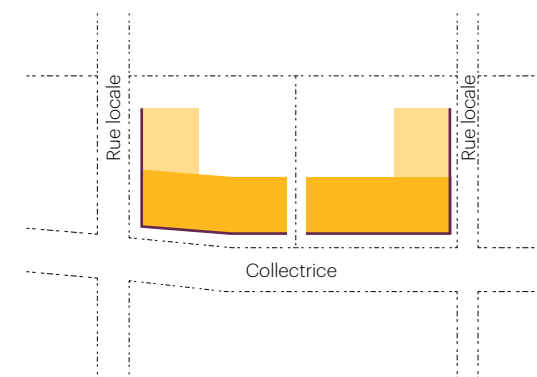
### Principes de design

- Privilégier une forme urbaine compacte
- Implanter le cadre bâti pour assurer un encadrement de l'espace public.
- Répartir la densité en modulant la hauteur du cadre bâti et en affirmant la tête d'îlot
- Affirmer le cadre bâti par une surhauteur selon le type d'intersection
- Intégrer des parvis pour marquer les intersections selon le contexte

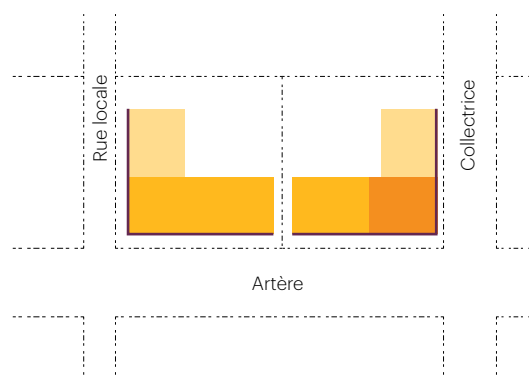
Les projets sur les lots d'angle ont souvent un taux d'implantation plus important afin d'encadrer les deux rues par une front bâti continu.



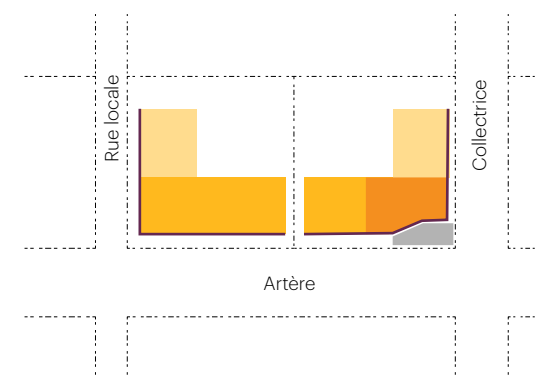
Implantation en tête d'îlot sur une intersection locale



Implantation en tête d'îlot sur une intersection intermédiaire



Implantation en tête d'îlot sur une intersection artérielle



Implantation en tête d'îlot avec un parvis sur une intersection artérielle

### Implantations sur un lot d'angle selon le type d'intersection

- Parvis
- Gradation de la hauteur du cadre bâti
- Encadrement de l'espace public

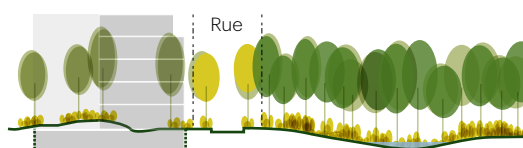
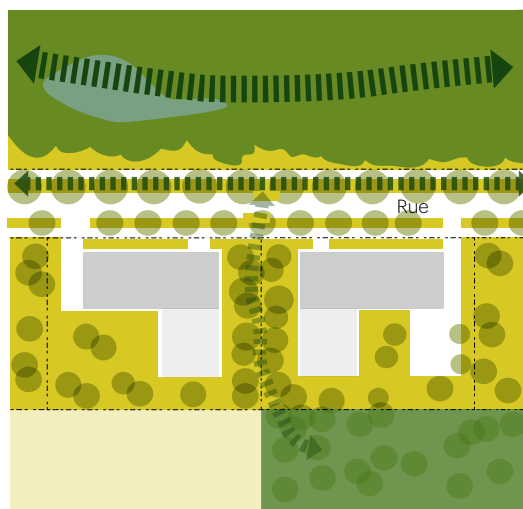
## Lot et milieu naturel

Une attention particulière doit être portée à l'implantation du cadre bâti à proximité des milieux naturels afin de **limiter l'effet de bordure, de garantir une relation cohérente entre le bâti et le paysage tout en assurant le fonctionnement des écosystèmes**. La répartition des espaces sur le lot doit privilégier le maintien des conditions existantes de manière à ne pas entraver les **continuités hydrauliques et écologiques**. L'implantation du cadre bâti doit permettre la **préservation des habitats des espèces floristiques et fauniques** présentes sur le site, en plus de **conserver la connectivité écologique**. L'implantation d'espaces publics ou semi-publics peut également contribuer à améliorer l'accessibilité aux milieux naturels (boisé, milieu humide, friche, etc.) et à en assurer la mise en valeur dans une logique de corridors verts.

Lorsque la topographie du site varie, l'implantation du cadre bâti doit prendre en compte la topographie naturelle afin de limiter les impacts supplémentaires sur les milieux naturels. Dans le cas où la topographie du site serait surélevée par rapport à un milieu humide, une bande tampon peut être aménagée afin de filtrer l'eau provenant des surfaces perméables et de limiter l'effet de bordure.

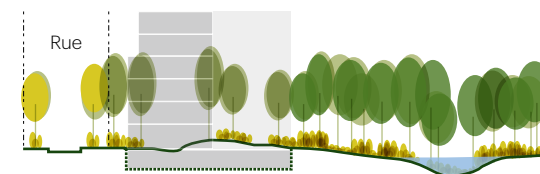
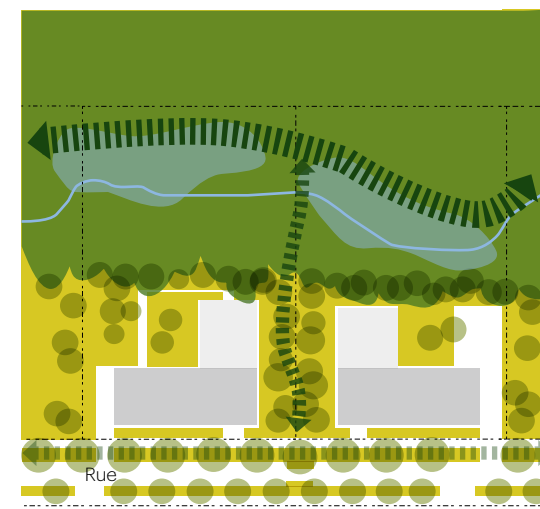
### Principes de design

- Planter une bande tampon le long des milieux naturels afin de limiter l'effet de bordure
- Connecter les milieux naturels aux espaces publics en déployant des corridors verts
- Prévoir des espaces de verdissement qui garantissent la continuité du réseau écologique
- Conserver la pente naturelle du terrain ou limiter au strict minimum la surface de remblai et de déblai en la renaturalisant avec des végétaux indigènes sauf si des aménagements sont prévus

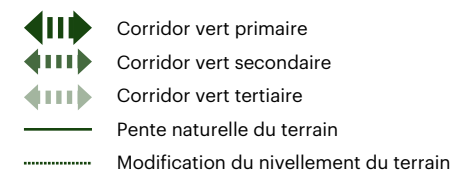


Milieu naturel localisé en front de rue

### Implantations sur un lot adjacent à un milieu naturel



Milieu naturel localisé en fond de lot





## Développement d'un méga lot

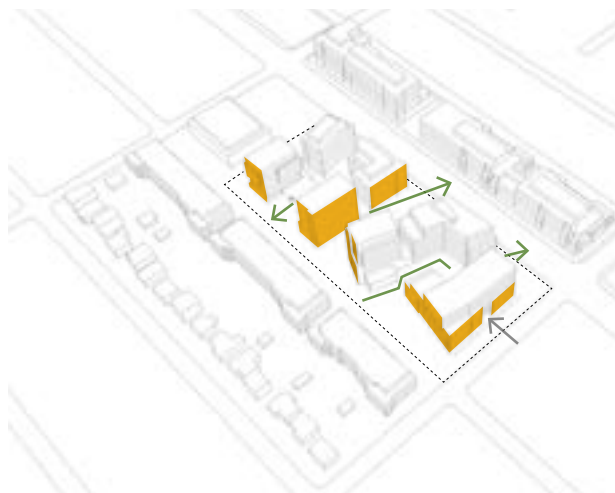
Dans le cas d'un développement d'un méga lot, soit un lot **dont la superficie est de plus de 5 000 m<sup>2</sup>**, le mode d'implantation reprend les principes de l'îlot ouvert ou de l'îlot périphérique, issus de la théorie en projet urbain. Les méga-îlots sont souvent présents dans le centre-ville, le long des autoroutes ou ponctuellement le long des traversantes.

### Principes de design pour l'îlot ouvert

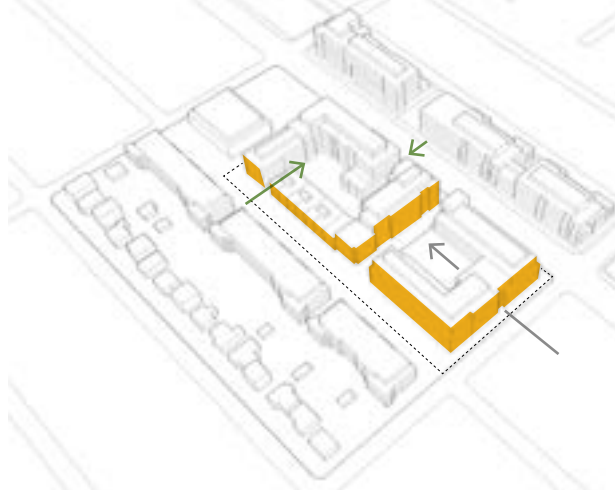
- Encadrer tous les côtés de l'îlot ouvert par des rues
- Varier l'encadrement bâti selon la typologie et la largeur de la rue, tout en assurant un encadrement plus important sur les boulevards
- Intégrer des espaces partagés et des liens accessibles au public au sein de l'îlot
- Limiter la mitoyenneté du cadre bâti afin d'augmenter la porosité de l'îlot

### Principes de design pour l'îlot périphérique

- Encadrer tous les côtés de l'îlot ouvert par des rues
- Affirmer le front bâti de manière à ceinturer l'espace public tout en intégrant de la porosité au cadre bâti
- Intégrer un espace central partagé en cœur d'îlot
- Intégrer des liens privés pour faciliter les accès aux bâtiments
- Intégrer des liens publics pour augmenter la perméabilité du secteur



Traitement d'un méga lot selon les principes de l'îlot ouvert



Traitement d'un méga lot selon les principes de l'îlot périphérique

#### L'îlot ouvert

Certains retraits ou vides dans la continuité du cadre bâti, lorsque positionnés de façon stratégique, permettent une perméabilité et une porosité de l'îlot.

#### L'îlot périphérique

L'implantation de « bâtiments périphériques », qui ceinturent l'îlot favorise l'encadrement de la rue.

- Encadrement
- Accès véhiculaire
- Accès piéton

# Composition architecturale

## Cadre bâti de grande hauteur

L'architecture d'un bâtiment peut se décliner selon plusieurs principes de composition. Toutefois, certains principes de base sont généralement préconisés pour les **bâtiments de grandes hauteurs, de six étages et plus**, comme l'utilisation d'une composition tripartite. Celle-ci comprend habituellement un basilaire, des étages de transition et se termine par une tour effilée. Une attention particulière doit être apportée à l'**intégration d'un bâtiment de plus grande hauteur** avec le contexte existant (généralement de plus petit gabarit).

La continuité du front bâti sur la rue est un élément crucial qui participe à la réussite d'un projet. Une distance de plus ou moins 30 m de longueur d'un même plan de façade est préconisée. Cependant si une porte cochère est intégrée, celle-ci assure l'articulation de la façade.

Le traitement des façades, par le biais de la matérialité, de la colorimétrie et de l'articulation volumétrique, doit être finement étudié afin d'assurer un langage architectural cohérent. Un changement de matérialité sur une façade va de pair avec un changement de plan.

### Principes de design

- Adopter un traitement architectural au langage contemporain
- Favoriser une forme urbaine compacte et des typologies diversifiées
- Implanter le cadre bâti afin d'encadrer l'espace public
- Articuler les volumes de manière significative
- Favoriser des morphologies de tour effilée pour le corps principal en limitant la superficie à 800 m<sup>2</sup>



Composition tripartite d'un bâtiment de grande hauteur

## Gradation des volumes et articulation des façades

La hauteur du cadre bâti doit se **moduler et s'articuler en fonction du contexte d'insertion**, soit le cadre bâti existant, les vues, la largeur de la rue ou la topographie du secteur. L'articulation des volumes permet également d'**éviter l'aspect massif et monolithique des bâtiments** de moyenne et grande hauteur. Le **plan angulaire**, une des normes du Code de l'urbanisme, permet d'assurer une gradation adaptée et harmonieuse du cadre bâti entre des types de milieux dont l'intensité est différente. Le plan angulaire s'applique sur les lots adjacents à un type de milieu inférieur. Cette norme varie selon la morphologie du lot (typologie, dimension, disposition) et selon le type de milieu adjacent.

### Principes de design

- Adapter la volumétrie en lien avec le contexte d'insertion (cadre bâti, topographie, vue, largeur de la rue)
- Moduler et articuler la volumétrie générale
- Assurer un recul des façades pour moduler les volumes
- Affirmer l'horizontalité des volumes
- Intégrer des décrochés en façade pour limiter la longueur de pan de mur
- Marquer la tête d'îlot au niveau de l'intersection par un jeu de volumétrie



Gradation des volumes et des hauteurs du cadre bâti

- 1 à 6 étages avec mezzanine
- 1 à 4 étages
- 1 à 2 étages

## Traitement du basilaire

Le basilaire a pour objectifs de **soutenir l'expérience piétonne et de participer à l'échelle humaine**, tandis que le corps principal et le couronnement participent à définir la silhouette de la ville. Le rez-de-chaussée est la partie du basilaire qui est en relation directe avec l'espace public, il se compose idéalement d'une hauteur de 4,5 m et d'une fenestration généreuse.

Le basilaire se conçoit afin de s'adapter au caractère et à l'échelle de la rue. Un **rapport équilibré entre la largeur de la rue et la hauteur du basilaire est donc essentiel**. Le traitement du basilaire doit également prendre en compte le contexte environnant en assurant un **alignement et une gradation des hauteurs avec les bâtiments adjacents**.

Dans le cas d'un projet mixte, où le basilaire intègre des commerces, la distinction des usages devra également se traduire dans l'articulation du bâtiment.

### Principes de design

- Adapter la hauteur du basilaire à la largeur de la rue
- Aligner le basilaire à la hauteur des bâtiments avoisinants
- Implanter les commerces sur les deux premiers étages du basilaire
- Distinguer les différents usages par une articulation du basilaire
- Prévoir une hauteur minimale du rez-de-chaussée de 4,5 m pour affirmer la présence de commerces

Un décroché de 3 m entre le volume du corps principal et le basilaire permet de favoriser l'échelle humaine.



Principes de composition du basilaire

● Basilaire

## Traitement des entrées en lien avec l'espace public

L'emplacement des différentes entrées d'un bâtiment doit être étudié par rapport au gabarit, à la composition de la façade et à l'espace public. **Une entrée doit être facilement repérable et être proportionnelle à la composition générale du bâtiment.** Certaines composantes architecturales, comme la volumétrie et la matérialité, permettent un traitement distinctif de l'entrée visant à marquer sa présence.

Il est préférable de **regrouper les entrées résidentielles** près des lieux agréables afin d'affirmer le seuil des bâtiments et de contribuer de manière positive à la forme urbaine. **La typologie et la hiérarchie des entrées doivent être arrimées avec l'espace public.** Ainsi, les entrées commerciales et les entrées principales seront positionnées sur les rues les plus animées, tandis que les entrées secondaires et individuelles se retrouveront sur les espaces publics plus intimes.

### Principes de design

- Prévoir plusieurs entrées pour les bâtiments de moyenne et grande hauteur et les positionner pour soutenir l'espace public
- Séparer et différencier clairement les entrées résidentielles et commerciales
- Exprimer la hiérarchie des entrées : principale, secondaire, individuelle, de service, sur cour, sur rue, etc.
- Positionner les entrées commerciales aux intersections
- Positionner l'entrée résidentielle principale selon les caractéristiques de l'espace public (typologie de la rue, achalandage, transport en commun, etc.)
- Marquer les entrées par un jeu volumétrique et des éléments architecturaux comme des marquises, de la couleur, des matériaux, etc.



Traitement des entrées en lien avec l'espace public

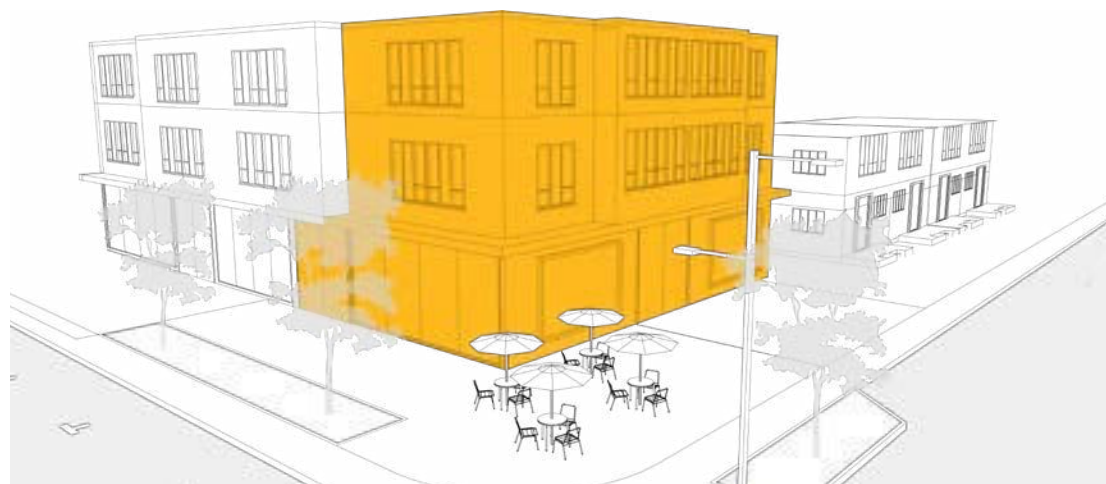
● Entrée

La grandeur et la hauteur du hall d'entrée doivent être proportionnelles au bâtiment et complémentaires à un aménagement paysager afin de soutenir l'espace public.

## Traitement du cadre bâti sur un lot d'angle

Le cadre bâti aux coins des îlots permet de définir et de marquer une intersection. À cet endroit, étant donné la convergence de deux rues, il est recommandé de traiter distinctement le cadre bâti, notamment **par une surhauteur, une matérialité distinctive, une articulation volumétrique, une fenestration accrue**. Ainsi, chacune de ces façades principales se compose d'une entrée et se dote d'un langage architectural en dialogue avec la rue.

**L'aménagement extérieur** s'oriente dans les deux directions. Il s'adapte non seulement à l'usage situé au rez-de-chaussée, mais aussi à l'aménagement de la rue (largeur du trottoir existant, présence de plantations, etc.). La marge avant se traite comme un prolongement de l'espace public et s'adapte en fonction de l'intimité souhaitée.



Cadre bâti mixte sur un lot d'angle

### Principes de design

- Traiter les façades sur rue comme des façades principales
- Positionner des entrées principales sur les façades donnant sur la rue
- Assurer une fenestration importante sur chacune des façades principales
- Traiter les rez-de-chaussée en relation avec l'espace public
- Affirmer le cadre bâti par une surhauteur selon le type d'intersection
- Arrimer l'aménagement de la marge de recul avant avec l'espace public



Cadre bâti résidentiel sur un lot d'angle

Traitement du cadre bâti sur un lot d'angle selon les usages en rez-de-chaussée

● Cadre bâti

# Aménagements extérieurs

## Continuité des espaces semi-publics/privés

MILIEUX DE VIE  
COMPLETS

PÉRENNITÉ DES  
ÎLOTS

MODE  
D'IMPLANTATION

COMPOSITION  
ARCHITECTURALE

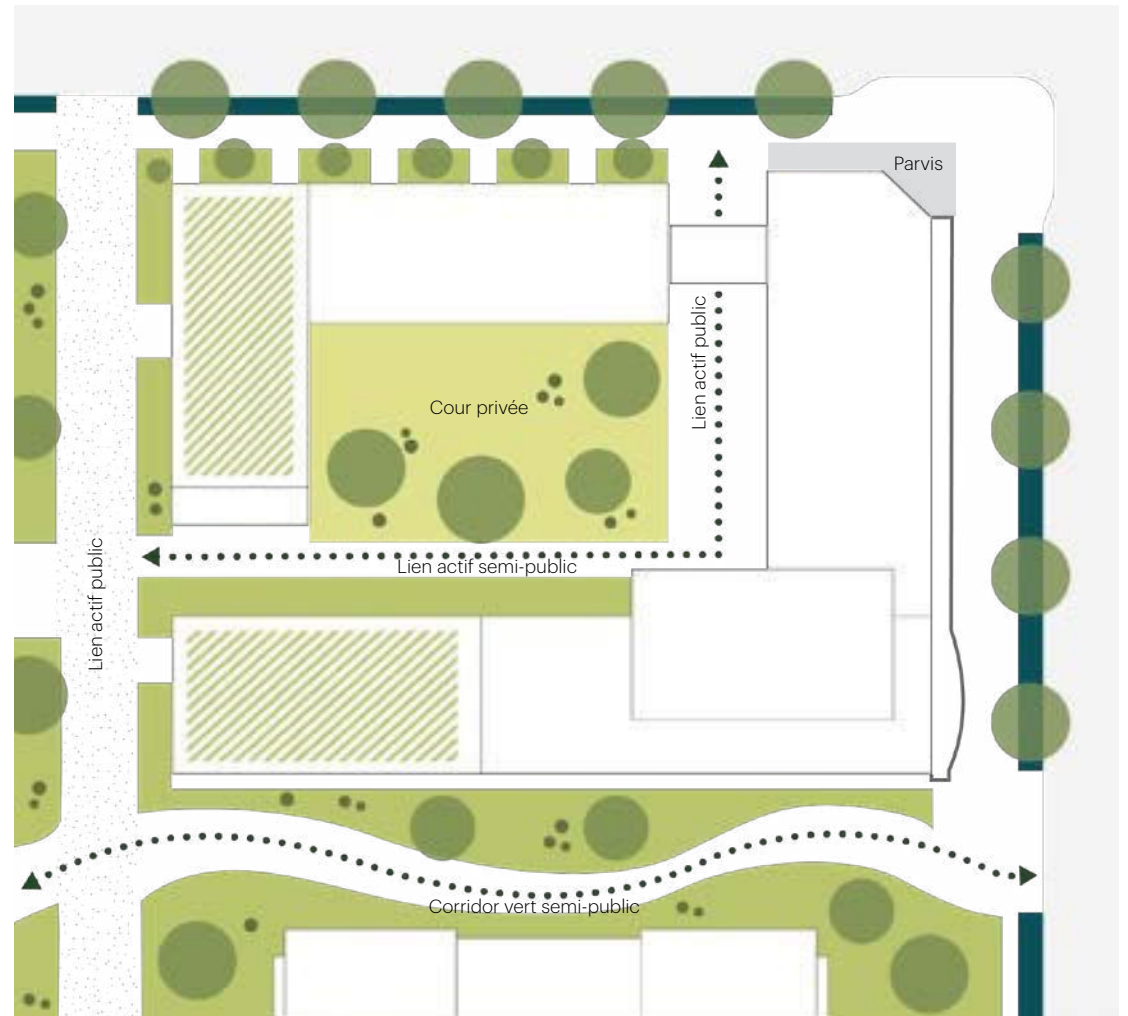
AMÉNAGEMENTS  
EXTÉRIEURS

Les espaces extérieurs définissent et soutiennent le cadre bâti et l'espace public. leur aménagement permet alors de marquer la **transition entre le domaine privé, les espaces semi-publics et les espaces publics**. Dans un contexte commercial, l'intégration de terrasses, d'espaces de repos ou de marchés temporaires permet une extension des activités du bâtiment vers l'extérieur, en plus de participer à l'animation du domaine public. Les cœurs d'îlots sont également des lieux propices pour offrir des espaces partagés et accessibles au public. De plus, l'intégration de liens actifs connectés à la trame permet de faciliter les déplacements. Il peut être judicieux de délimiter les espaces accessibles des espaces privés par un traitement au sol, une signalétique ou un aménagement paysager.

Les espaces extérieurs participent à **minimiser les nuisances** entre les usages et les lieux moins compatibles. Les aménagements paysagers jouent un rôle primordial pour améliorer l'intimité des espaces privés. À l'opposé, pour les espaces accessibles au public, une composition architecturale plus transparente au rez-de-chaussée et rapprochée de la rue assurera une continuité entre l'espace public et l'intérieur d'un bâtiment.

### Principes de design

- Prévoir une extension des usages du bâtiment vers l'extérieur par le biais d'aménagements paysagers et offrir des lieux accessibles au public
- Intégrer des parvis aux intersections stratégiques
- Intégrer des espaces partagés ou des liens actifs accessibles au public et en continuité avec l'espace public
- Permettre des accès au cœur d'îlot lorsque les usages ou les lieux en rez-de-chaussée sont accessibles au public



Des espaces extérieurs mis en réseau

## Aménagements résilients et diversifiés

Les aménagements extérieurs jouent un **rôle important dans le réseau de la Trame verte et bleue**, contribuent à la résilience du réseau écologique en renforçant la biodiversité urbaine. La disposition des aménagements extérieurs doit permettre de **renforcer la connectivité** du réseau écologique. Ces aménagements intègrent le verdissement en **trois strates végétales** (arborescente, arbustive et herbacée) et promulguent l'utilisation d'**espèces indigènes**. Ces zones de verdissement peuvent intégrer des **mesures de biorétention** afin de combiner à la fois des fonctions techniques (rétention et filtration des eaux), paysagères et récréatives (parc ou place qui se métamorphose en bassin de rétention lors de fortes pluies). En ce qui a trait aux surfaces minérales et imperméables, elles devraient être réduites à leur strict minimum. L'aménagement des surfaces minérales doit intégrer des arbres à grand déploiement pour contrer les effets d'îlot de chaleur urbains tout en participant à la biodiversité.

### Principes de design

- Positionner les espaces extérieurs de manière à compléter le réseau de la Trame verte et bleue lavalloise et assurer une connectivité écologique fonctionnelle
- Dimensionner et positionner les espaces extérieurs afin d'optimiser l'ensoleillement
- Aménager des espaces communs combinant biorétention et fonctions récréatives
- Verdir et requalifier les surfaces minérales existantes
- Préserver et augmenter la canopée
- Intégrer les trois strates végétales dans les aménagements
- Concevoir des espaces publics 4 saisons et adaptés à leur microclimat



Des aménagements extérieurs diversifiés et écologiques



# Intentions et stratégies urbaines

Comment lire les fiches détaillées ?

Suburbain résidentiel (T3)

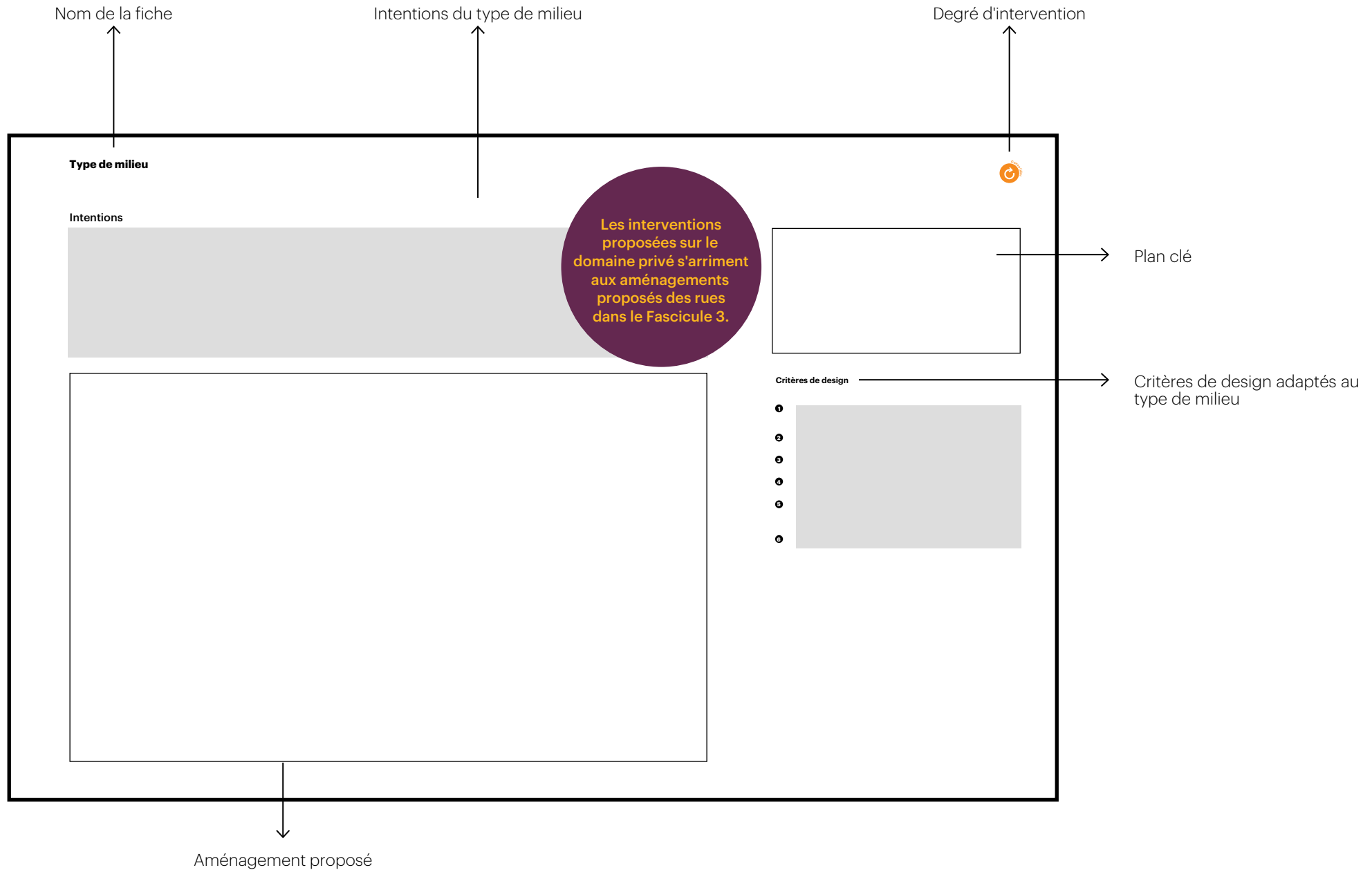
Urbain (T4)

Urbain compact (T5)

Centralité urbaine (T6)

Secteur de zonage différencié (SZD)

# Comment lire les fiches détaillées?



# T3 Suburbain

## Intentions

Dans ce type de milieu, il est principalement prévu de maintenir les caractéristiques du secteur d'intervention, de favoriser une **densification douce** et une **évolution graduelle** du tissu urbain. Il est prévu de limiter la hauteur et les typologies permises afin de conserver une **cohérence et une homogénéité** de la forme urbaine. Un alignement des bâtiments est recherché sur la rue afin de renforcer l'encadrement bâti. Lorsque le bâtiment est reculé, la présence d'arbres permet également de consolider l'encadrement de la rue.

La marge avant façonne le paysage d'une rue et sa mise en valeur permet de contribuer à la qualité de vie. Il est souhaité que les cases de stationnement situées en marge avant soient relocalisées en cour latérale lorsque la configuration du lot le permet. Il est prévu de limiter la minéralisation de la cour avant dans une perspective d'**augmentation du verdissement et de gestion des eaux de ruissellement**.



## Critères de design

- 1 Concevoir l'aménagement de la cour avant de manière à limiter les surfaces minérales et à participer au paysage de la rue par la plantation d'arbres, d'arbustes ou d'agencements floraux
- 2 Intégrer des ouvrages de gestion des eaux de ruissellement aux aménagements paysagers
- 3 Localiser les cases de stationnement en marge latérale afin d'en minimiser l'impact visuel
- 4 Augmenter la canopée sur rue en plantant des arbres dans les espaces résiduels
- 5 Reprendre les caractéristiques d'implantation (alignement, orientation, accès, etc.) et architecturales (matérialité, hauteur réelle, composition de façade, ornementation, etc.) dominantes dans l'unité de paysage
- 6 Assurer une hauteur cohérente des nouvelles insertions avec la hauteur réelle des bâtiments adjacents

## Stratégies d'aménagement et de design urbain



### Conserver et mettre en valeur les caractéristiques bâties

Les nouvelles interventions sur le cadre bâti doivent être cohérentes avec leur milieu, tout en traduisant leur époque de réalisation. Les intentions d'aménagement suivantes doivent être privilégiées :

- Préserver les caractéristiques d'origine des bâtiments;
- Assurer la qualité des projets d'insertion de manière à favoriser leur intégration ou dialogue avec le cadre bâti environnant;
- Préserver la végétation mature existante lors d'agrandissements ou de nouvelles insertions.



### Privilégier l'ajout d'un nouveau logement dans un bâtiment existant

La densification douce du tissu urbain se prête bien aux secteurs résidentiels de faible densité pour lutter contre l'étalement urbain et restructurer certains secteurs. Ces interventions dans les milieux existants se veulent légères et discrètes, elles peuvent se traduire de différentes manières, comme par l'ajout d'un nouveau logement dans un bâtiment existant, par un agrandissement en latéral, arrière ou hauteur, ou encore par une nouvelle construction dans le cas d'une subdivision parcellaire. Les intentions d'aménagement suivantes doivent être privilégiées :

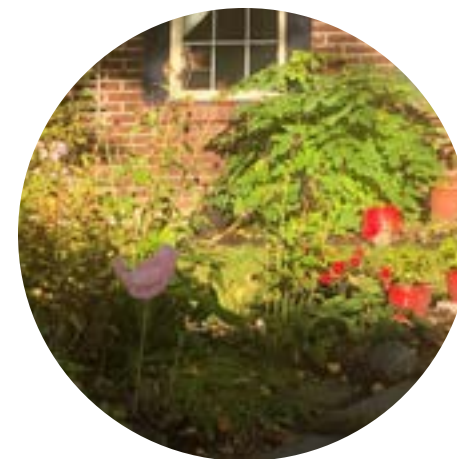
- Favoriser une intégration en dialogue avec le cadre bâti environnant;
- Conserver le paysage de la rue en limitant les impacts de l'insertion.



### Augmenter les superficies perméables

Les aires carrossables occupent souvent une grande superficie d'un terrain et il est même commun de trouver plusieurs cases sur un même terrain. Celles-ci sont généralement composées de matériaux imperméables (asphalte et béton). Les intentions d'aménagement suivantes doivent être privilégiées :

- Réduire la superficie des aires carrossables en minimisant la largeur de l'allée d'accès et de l'entrée charretière;
- Localiser le stationnement en latéral ou prévoir un stationnement commun pour plusieurs lots;
- Utiliser des matériaux perméables (dalle alvéolée, bandes de roulement, gravier ou gazon structurant, etc.);
- Aménager des jardins de pluie ou des noues plantées.



### Favoriser des aménagements extérieurs écologiques

Des aménagements paysagers écologiques et durables demanderont peu d'entretien et contribueront rapidement au verdissement du cadre bâti et à la création d'un écosystème durable. Il est recommandé de planter des arbres, arbustes, plantes et couvre-sols plutôt que du gazon, qui nécessite de grandes quantités d'eau, beaucoup d'entretien et encourage l'utilisation d'engrais chimique.

Les arbres sur le domaine privé sont habituellement de grande taille, car ils ont beaucoup d'espace disponible, tant en sous-sol qu'en aérien, pour se développer. Lorsque possible, il est donc judicieux de conserver, entretenir et transplanter les arbres. Lorsqu'ils sont plantés en façade et devant les murs les plus exposés au soleil, ils permettent de rafraîchir l'habitation de manière passive.

# T4 Urbain

## T4.1, T4.2 et T4.3 Milieux résidentiels

### Intentions

Dans ces types de milieu, il est principalement prévu de maintenir les caractéristiques du secteur d'intervention et de favoriser une **densification douce** en autorisant des typologies bâties avec un plus grand nombre de logements. Il est prévu de limiter la hauteur et de permettre une variété de typologies bâties afin de conserver une **hauteur régulière du cadre bâti tout en permettant une certaine flexibilité** de la forme urbaine, comme c'est déjà le cas dans certains secteurs. Un alignement et un gabarit régulier des bâtiments sont recherchés sur la rue afin de renforcer l'encadrement bâti et d'encourager une

certaine homogénéité. Lorsque le bâtiment est reculé, la présence d'arbres de rue permet également de consolider l'encadrement de la rue.

La marge avant façonne le paysage d'une rue et sa mise en valeur permet de contribuer à la qualité de vie. Il est souhaité que les cases de stationnement situées en marge avant soient relocalisées en marge latérale lorsque la configuration du lot le permet. Il est prévu de limiter la minéralisation de la cour avant dans une perspective d'**augmentation du verdissement et de gestion des eaux de ruissellement**.



### Critères de design

- 1 Concevoir l'aménagement de la cour avant de manière à limiter les surfaces minérales et à participer au paysage de la rue par la plantation d'arbres, d'arbustes ou d'agencements floraux
- 2 Intégrer des ouvrages de gestion des eaux de ruissellement aux aménagements paysagers
- 3 Localiser les cases de stationnement en marge latérale afin d'en minimiser l'impact visuel
- 4 Augmenter la canopée sur rue en plantant des arbres dans les espaces résiduels
- 5 Reprendre les caractéristiques d'implantation (alignement, orientation, accès, etc.) et architecturales (matérialité, hauteur réelle, composition de façade, ornementation, etc.) dominantes dans l'unité de paysage
- 6 Interpréter les composantes architecturales d'origine d'un bâtiment ou d'une typologie dominante dans le type de milieu de manière contemporaine pour toutes nouvelles interventions
- 7 Assurer une hauteur des nouveaux bâtiments similaire à la hauteur réelle des bâtiments adjacents



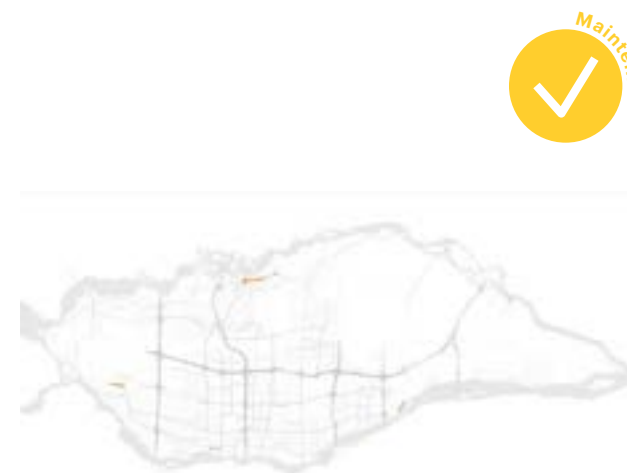
## T4.6 Noyaux patrimoniaux

### Intentions

Ce type de milieu T4.6 prévoit de maintenir les caractéristiques des noyaux patrimoniaux, en plus de permettre des **micro-interventions** et une **évolution graduelle** du tissu urbain. L'état du bâtiment au cœur d'un noyau patrimonial permet de déterminer le type d'intervention recommandé : entretenir, réparer ou remplacer. En amont de ces nouvelles interventions, les éléments d'origine doivent faire l'objet d'une analyse afin de réaliser des travaux qui mettent en valeur le type architectural du cadre bâti. Pour les agrandissements, ils doivent respecter les caractéristiques architecturales du bâtiment existant sans le dénaturer et contribuer à

la mise en valeur du paysage du noyau patrimonial. Les nouvelles constructions s'intègrent au contexte d'insertion (implantation, alignement, hauteur, gabarit) en favorisant une expression contemporaine de l'architecture.

Il est souhaité que les cases de stationnement situées en marge avant soient relocalisées en marge latérale lorsque la configuration du lot le permet. Il est prévu de limiter la minéralisation de la cour avant dans une perspective d'**augmentation du verdissement**.



### Critères de design

- ❶ Concevoir l'aménagement de la cour avant de manière à limiter les surfaces minérales et à participer au paysage de la rue par la plantation d'arbres, d'arbustes ou d'agencements floraux
- ❷ Localiser les cases de stationnement en marge latérale afin d'en minimiser l'impact visuel
- ❸ Augmenter la canopée sur rue en plantant des arbres dans des bacs lorsque l'espace est limité
- ❹ Reprendre les caractéristiques d'implantation (alignement, orientation, accès, etc.) et architecturales (matérialité, hauteur réelle, composition de façade, ornementation, etc.) dominantes dans l'unité de paysage
- ❺ Assurer une hauteur des nouveaux bâtiments similaire à la hauteur réelle des bâtiments adjacents
- ❻ Intégrer les enseignes comme une composante architecturale du bâtiment (bandeau, auvent, marquise, etc.) afin d'être en accord, voire en synergie, avec l'architecture du bâtiment

## Stratégies d'aménagement et de design urbain



### Conserver et mettre en valeur les caractéristiques bâties

Les nouvelles interventions sur le cadre bâti doivent être cohérentes avec leur milieu, tout en traduisant leur époque de réalisation. Les intentions d'aménagement suivantes doivent être privilégiées :

- Préserver les caractéristiques d'origine des bâtiments;
- Assurer la qualité des projets d'insertion de manière à favoriser leur intégration ou le dialogue avec le cadre bâti environnant;
- Préserver la végétation mature existante lors de projets d'agrandissements ou de nouvelles insertions.



### Prioriser les agrandissements

La densification douce du tissu urbain se prête bien aux secteurs résidentiels de faible densité pour lutter contre l'étalement urbain et restructurer certains secteurs. La démolition du bâtiment dans ces types de milieux est une issue qui doit être utilisée en dernier recours. Ces interventions dans les milieux existants se veulent légères et discrètes, elles peuvent se traduire de différentes manières, comme par l'ajout d'un nouveau logement dans un bâtiment existant, par un agrandissement en latéral, arrière ou hauteur, ou encore par une nouvelle construction dans le cas d'une subdivision parcellaire. Les intentions d'aménagement suivantes doivent être privilégiées :

- Favoriser une intégration en dialogue avec le cadre bâti environnant;
- Conserver le paysage de la rue en limitant les impacts de l'insertion.



### Augmenter les superficies perméables de terrain et la résilience des aménagements paysagers

Les aires carrossables occupent souvent une grande superficie des aménagements extérieurs et sont habituellement composées de matériaux imperméables (asphalte et béton). Pour des aménagements paysagers écologiques, il est recommandé de planter des arbres, arbustes, plantes et couvre-sols plutôt que du gazon, qui nécessite de grandes quantités d'eau, beaucoup d'entretien et encourage l'utilisation d'engrais chimique. Les intentions d'aménagement suivantes doivent être privilégiées :

- Déminéraliser les surfaces imperméables et les remplacer par des aménagements paysagers écologiques;
- Localiser les cases de stationnement en latéral, lorsque possible.



### Renforcer les noyaux patrimoniaux

Il est recommandé de réinvestir les noyaux patrimoniaux par la présence d'équipements civiques ou institutionnels, de parcs, centres communautaires ou commerces de proximité. Ces derniers sont nécessaires pour favoriser un sentiment de communauté au sein d'un quartier.

Des interventions sur le domaine public sont des occasions pour mettre en valeur le cadre bâti existant et partager son histoire.

Il est recommandé de renforcer les noyaux patrimoniaux en privilégiant des interventions qui participent à l'animation du domaine public afin de favoriser un dynamisme commercial.

## T4.4 Milieux résidentiels

### Intentions

Ce type de milieu T4.4 prévoit une **consolidation de la forme urbaine** en permettant des interventions pour renouveler et densifier le cadre bâti. Une densification et une évolution douce assurent une **flexibilité et une transition avec des projets plus denses et compacts** qui pourraient venir s'insérer dans le grain bâti.

Le défi de ce type de milieu est de favoriser le bâti existant plus fin, tout en assurant une bonne cohabitation et une transition avec des types de milieu de plus forte intensité. Dans un contexte de flexibilité des typologies, les interventions futures devront toutefois porter une attention

particulière aux caractéristiques existantes du cadre bâti adjacent afin d'assurer une certaine homogénéité dans l'implantation, la hauteur, la volumétrie et la matérialité.

Il est également prévu de mettre en valeur les aménagements extérieurs en réduisant les surfaces minéralisées, plus particulièrement en cour avant, dans une perspective de **qualité des aménagements**, d'**augmentation du verdissement** et de gestion des eaux de ruissellement.



### Critères de design

- ❶ Concevoir l'aménagement de la cour avant de manière à limiter les surfaces minérales et à participer au paysage de la rue par la plantation d'arbres, d'arbustes ou d'agencements floraux
- ❷ Intégrer des ouvrages de gestion des eaux de ruissellement aux aménagements paysagers
- ❸ Localiser les cases de stationnement en cour latérale afin d'en minimiser l'impact visuel
- ❹ Augmenter la canopée sur rue en plantant des arbres dans les espaces résiduels
- ❺ Reprendre les caractéristiques d'implantation (alignement, orientation, accès, etc.) et architecturales (matérialité, hauteur réelle, composition de façade, ornementation, etc.) dominantes dans l'unité de paysage
- ❻ Agrandir le bâtiment en hauteur en s'implantant en recul par rapport aux étages inférieurs afin d'assurer une meilleure intégration au contexte et à la rue
- ❼ Assurer une hauteur des nouveaux bâtiments proche de la hauteur réelle des bâtiments adjacents





## Stratégies d'aménagement et de design urbain



### Conserver le grain bâti en densifiant

Lorsqu'une densification est prévue, il est important d'en assurer la cohésion avec le milieu environnant. Une bonne lecture des composantes de design urbain d'un segment de rue permettra une intégration harmonieuse. Le grain bâti d'un tissu urbain, comprenant les caractéristiques de gabarit, de matériaux, d'implantation et de style architectural, doit tendre à être conservé. Par exemple, la hauteur des rez-de-chaussée, l'alignement de construction et la hauteur des bâtiments adjacents informent sur la teneur que devrait prendre la nouvelle construction. Il est préférable d'utiliser des matériaux durables et de qualité.

Des variantes contemporaines qui respectent et s'inspirent des caractéristiques principales du bâti environnant devraient toutefois être proposées.



### Traiter l'interface avec l'espace public

La relation entre le cadre bâti et la rue est un élément primordial pour assurer le dynamisme du domaine public. La présence d'éléments en saillie, de marquises, balcons ou diverses volumétries architecturales permet une variété d'expériences pour le piéton et vient marquer le paysage comme des points de repère.



### Valoriser les cours avant

Les marges avant participent au paysage d'une rue et doivent traduire le caractère du quartier et des lieux. Elles jouent également un rôle déterminant dans le fonctionnement et la qualité des logements situés en rez-de-chaussée où l'intimité peut parfois être quasi-inexistante sur des rues passantes. Il est nécessaire de prévoir une marge avant plantée généreusement et de concevoir judicieusement ces espaces extérieurs pour encourager leur appropriation et offrir un niveau acceptable d'intimité dans les logements..



### Augmenter les superficies perméables et la résilience des aménagements paysagers

Les aires carrossables occupent souvent une grande superficie des aménagements extérieurs et sont habituellement composées de matériaux imperméables (asphalte et béton). Pour des aménagements paysagers écologiques, il est recommandé de planter des arbres, arbustes, plantes et couvre-sols plutôt que du gazon, qui nécessite de grandes quantités d'eau, beaucoup d'entretien et encourage l'utilisation d'engrais chimique. Les intentions d'aménagement suivantes doivent être privilégiées :

- Élaborer des aménagements paysagers écologiques tout en limitant les superficies imperméables;
- Localiser les cases de stationnement en latéral ou en arrière.

## T4.5 Milieux mixtes

### Intentions

Ce type de milieu T4.5 prévoit la **requalification du tissu urbain** vers une forme plus compacte, urbaine et avec une mixité d'usage. Cette nouvelle forme urbaine permettra de transformer les aires de stationnement et de participer à l'animation du domaine public par la présence de rez-de-chaussée commerciaux. Ceux-ci contribueront ainsi à créer des milieux de vie de qualité et à échelle humaine le long des artères ou en tête d'îlot.

Le défi de ce type de milieu est d'assurer un dialogue et une continuité entre les domaines public et privé en privilégiant

des rez-de-chaussée commerciaux transparents et en interaction avec le domaine public par la présence de terrasses ou de parvis. Il est également prévu de revoir la logique d'implantation en favorisant un cadre bâti rapproché de l'espace public et en localisant les aires carrossables en latéral ou en arrière. Les aménagements extérieurs devront être élaborés de manière à limiter les surfaces minéralisées au strict nécessaire dans le but d'augmenter le verdissement et de gérer les eaux de ruissellement.



### Critères de design

- ❶ Implanter le cadre bâti en bordure de l'espace public afin d'assurer un front bâti continu
- ❷ Aménager les cours avant avec des terrasses, des zones d'arrêts et des parvis adaptés à l'usage, qui intègrent du mobilier urbain
- ❸ Localiser les accès et les cases de stationnement en cour latérale ou arrière afin d'en minimiser l'impact visuel tout en limitant les superficies imperméables;
- ❹ Privilégier un traitement en transparence des façades du rez-de-chaussée pour assurer une continuité avec l'espace public
- ❺ Composer les façades de manière à augmenter la fenestration et assurer un rythme dynamique
- ❻ Intégrer les enseignes comme une composante architecturale du bâtiment (bandeau, auvent, marquise, etc.) afin d'être en accord, voire en synergie, avec l'architecture du bâtiment
- ❼ Distinguer le rez-des-chaussée des étages supérieurs par une hauteur plus importante
- ❽ Privilégier des rez-de-chaussée de plain-pied depuis l'espace public pour une approche inclusive

## Stratégies d'aménagement et de design urbain



### Privilégier une forme urbaine compacte et mixte

L'implantation du bâtiment doit assurer une forme urbaine compacte, resserrant le grain bâti, et être réalisée de manière à répondre à un usage mixte. Les usages commerciaux doivent être localisés aux rez-de-chaussée, en relation avec l'espace public, afin d'assurer des services de proximité dans les milieux de vie. La localisation des commerces est primordiale : ils doivent être visibles et répartis de manière à animer les différents tronçons de la rue.

Certains usages commerciaux peuvent générer des nuisances pour le voisinage. Lors de la conception du projet, il est primordial d'identifier les nuisances possibles et les mesures de mitigation possibles pour les réduire (bande tampon paysagères, éclairage sobre, revêtement de sol qui absorbe les ondes sonores, etc.).



### Adapter l'aménagement des rez-de-chaussée et de la cour avant

La relation entre le cadre bâti et la rue est un élément primordial pour assurer le dynamisme urbain, notamment par la présence de services de proximité en rez-de-chaussée. Le rez-de-chaussée doit être transparent et la hauteur de plancher-plafond généreuse afin d'assurer la continuité visuelle de l'espace public à l'intérieur du bâtiment.

Les cours avant traduisent le caractère du quartier et des lieux. Selon l'usage du rez-de-chaussée (résidentiel ou commercial), il est nécessaire d'en adapter l'aménagement. Dans le cas d'un rez-de-chaussée résidentiel, il importe de répondre au besoin de privauté en intégrant des aménagements paysagers et en surélevant l'étage par rapport au niveau de la rue. Dans le cas d'un rez-de-chaussée commercial, il est judicieux de prévoir des terrasses, des parvis et des zones d'arrêt intégrant du mobilier urbain ainsi que des plantations abondantes.



### Traiter la façade selon son usage et son interface avec l'espace public

L'identification des façades principales ou secondaires, ainsi que leur hiérarchisation doit être claire et lisible pour les usagers actifs. Les façades commerciales s'adressent à la rue et aux espaces publics de manière dynamique, ouverte et transparente, et ce, pour assurer le dynamisme d'un secteur, notamment en présence de services de proximité au rez-de-chaussée.

Les façades contribuent à l'animation de la rue et au cadre bâti par une architecture de qualité. Les enseignes s'intègrent à la façade, s'harmonisent avec l'architecture du bâtiment, contribuent positivement au paysage de la rue et s'adressent aux usagers actifs.



### Intégrer des aires des stationnements exemplaires

Les aires carrossables occupent souvent une grande superficie des aménagements extérieurs et sont habituellement composées de matériaux imperméables (asphalte et béton). Dans une perspective d'application des meilleures pratiques, il y aurait lieu de concevoir des stationnements exemplaires, minimisant les superficies imperméables et intégrant des aménagements paysagers écologiques (verdissement, canopée et gestion des eaux de ruissellement).

Afin de garantir la réussite de ces projets mixtes, il est important de minimiser l'impact visuel des stationnements depuis les espaces publics et les logements par des aménagements paysagers esthétiques et efficaces pendant les quatre saisons.

# T5 Urbain compact

## Intentions

Ce type de milieu T5 prévoit de **consolider la forme urbaine existante**, soit une morphologie de tour isolée, en favorisant des interventions en interaction avec l'espace public. Ces interventions sur la forme urbaine devront être sensibles en prenant en compte les spécificités de cette morphologie particulière et le contexte paysager du site. Cette morphologie se situe parfois à proximité de rivières ou dans des contextes plus urbains. À proximité des rivières, les insertions sont délicates afin de s'intégrer au contexte et au paysage existant. Dans un contexte urbain, un encadrement de l'espace public est préconisé,

il peut se traduire par un encadrement bâti lorsque les conditions du site le permettent ou par un encadrement paysager lorsque celles-ci sont plus limitées.

La consolidation de la forme urbaine se traduit également par le réaménagement des espaces extérieurs dans le but de diminuer les aires carrossables, de localiser le stationnement afin qu'il ne soit pas visible depuis l'espace public, d'augmenter le verdissement, de proposer des espaces extérieurs aux typologies variées et de gérer les eaux de ruissellement.



## Critères de design

- 1 Implanter le cadre bâti en bordure de l'espace public afin d'assurer un front bâti continu
- 2 Concevoir les aménagements paysagers des cours avant de manière à assurer l'intimité des logements situés en rez-de-chaussée
- 3 Verdir et planter l'ensemble des cours et des entrées
- 4 Favoriser des typologies de logements comme des maisons de ville en rez-de-chaussée
- 5 Localiser les entrées charretières en marge latérale ou arrière tout en intégrant les entrées de garage à l'architecture du bâtiment
- 6 Concevoir le bâtiment en fonction des facteurs éoliens et de l'ensoleillement naturel de façon à limiter l'impact sur les propriétés et espaces publics adjacents
- 7 Intégrer des éléments de protection climatique, comme des marquises et des pare-soleil, ou encore des plantations abondantes
- 8 Marquer les entrées principales et individuelles par des marquises, des retraits, des parvis, etc.

## Stratégies d'aménagement et de design urbain



### Favoriser une réhabilitation des bâtiments

Avant d'envisager la démolition d'un bâtiment, des interventions comme des réhabilitations sont préconisées afin d'assumer cet héritage aux influences modernistes.

La réhabilitation du bâtiment est l'occasion de s'inscrire dans une démarche durable tout en donnant un second souffle au cadre bâti. Certaines réhabilitations sur des tours isolées ont montré la possibilité de conserver la structure tout en intervenant sur la façade (mur rideau), afin d'augmenter la fenestration, d'améliorer la qualité des logements et de s'inscrire dans une signature contemporaine.



### Affirmer le front bâti avec l'espace public

La tour isolée est une typologie souvent éloignée de la rue qui ne favorise pas l'affirmation du front bâti dans sa logique d'implantation et dont la composition des façades nie parfois toute relation avec l'espace public.

Des interventions pour affirmer le front bâti sur l'espace public devraient être envisagées afin de combler le vide et de soutenir l'espace public. L'intégration d'un basilaire est une solution à évaluer puisqu'il permet d'assurer la transition entre la tour et l'espace public. Le basilaire doit faire l'objet d'un traitement particulier en étant intégré au cadre bâti existant et en s'adaptant à la fois à l'échelle de la rue et de la tour.



### Intégrer des espaces semi-publics/privés

Cette typologie se situe majoritairement sur des lots aux grandes dimensions et dont les usages sont presque uniquement résidentiels. L'ajout de liens piétons semi-publics/privés est indispensable pour encourager les déplacements actifs et augmenter la perméabilité de la trame urbaine. Lorsque des interventions majeures sont prévues sur le cadre bâti ou les aménagements extérieurs, l'intégration de services de proximité, de parvis, de terrasses, de zones d'arrêts ou d'espaces de jeux devrait être envisagée afin d'animer ces grands espaces. Ces transformations devraient également contribuer à limiter les surfaces imperméables sur le site.



### Augmenter les superficies perméables et la résilience des aménagements paysagers

Lorsque des interventions majeures sont prévues sur le cadre bâti, l'occasion de revoir les aménagements extérieurs selon les meilleures pratiques doit être saisie.

Les aires carrossables occupent souvent une grande superficie des aménagements extérieurs et sont habituellement composées de matériaux imperméables (asphalte et béton). Dans une perspective d'application des meilleures pratiques, il y aurait lieu de concevoir des stationnements exemplaires, minimisant les superficies imperméables et intégrant des aménagements paysagers écologiques (verdissement, canopée et gestion des eaux de ruissellement).

# T6 Centralité urbaine

## Intentions

Ce type de milieu T6 prévoit la requalification du tissu urbain vers une forme plus compacte, urbaine, de haute densité et avec une mixité d'usages. Ces interventions permettront de transformer des lots dont l'utilisation du sol n'est pas optimale et de participer à l'animation de l'espace public par la présence de projets mixtes. Il sera ainsi possible de créer des milieux de vie de qualité et à échelle humaine le long des artères, dans les aires TOD et au centre-ville.

Ces projets de grande intensité devront être exemplaires et comprendre une meilleure interface avec l'espace

public, en plus de minimiser les aires de stationnement et d'aménager les cours avant dans une perspective d'animation de l'espace public, de convivialité des déplacements piétons, d'augmentation du verdissement et de gestion des eaux de ruissellement.

Le défi de ce type de milieu est de s'adresser au piéton en privilégiant des basiliaires à échelle humaine, soit en limitant l'effet d'écrasement par une distinction du traitement des étages supérieurs. Le rez-de-chaussée est une composante clé pour assurer un dialogue et une continuité entre les domaines public et privé.



## Critères de design

- 1 Implanter le cadre bâti en bordure de l'espace public afin d'assurer un front bâti continu
- 2 Concevoir les aménagements paysagers des cours avant de manière à assurer l'intimité des logements situés en rez-de-chaussée
- 3 Verdir et planter l'ensemble des cours et des entrées
- 4 Favoriser des typologies de logements comme des maisons de ville en rez-de-chaussée
- 5 Localiser les entrées charretières en marge latérale ou arrière tout en intégrant les entrées de garage à l'architecture du bâtiment
- 6 Concevoir le bâtiment en fonction des facteurs éoliens et de l'ensoleillement naturel de façon à limiter l'impact sur les propriétés et espaces publics adjacents
- 7 Intégrer des éléments de protection climatique, comme des marquises et des pare-soleil, ou encore des plantations abondantes
- 8 Marquer les entrées principales et individuelles par des marquises, des retraits, des parvis, etc.

## Stratégies d'aménagement et de design urbain



### Adapter les relations entre le résidentiel et le commercial

Dans des secteurs de plus grande densité, il est souhaité de **favoriser une mixité** au sein du cadre bâti. Différents cas de figure peuvent se présenter, mais l'exemple le plus sensible est la **relation entre l'habitation et le commercial**.

Il est alors important de **limiter les nuisances** reliées à la présence de l'usage commercial (bruits, odeurs, camion de livraison, achalandage, etc.).

Il est également nécessaire de bien **distinguer les différents accès** et espaces extérieurs, en plus d'intégrer des mesures de mitigation afin de limiter les potentiels conflits entre usagers. Les aménagements paysagers peuvent limiter certaines nuisances selon leur conception et les enjeux du site.



### Garantir une continuité visuelle entre le cadre bâti et l'espace public

Le type de cadre bâti situé sur les boulevards doit contribuer de façons positive à l'espace public. Plusieurs principes de composition architecturale et urbaine **favorisent la porosité et la continuité visuelle** le long des façades donnant sur la rue (grande fenestration, hauteur de plancher plafond généreuse au rez-de-chaussée, affichage commercial à l'échelle du piéton, multiplication des accès, aménagement des interfaces, etc.). L'application de ces principes permettra d'animer l'espace public pour dynamiser les quartiers en favorisant les rencontres non seulement entre les occupants du nouveau bâtiment, mais aussi avec les habitants du quartier. Le cadre bâti découlant de ces principes encourage également l'implantation d'une offre de services du quotidien au cœur des milieux de vie.



### Adapter la forme urbaine pour assurer la connectivité et les liaisons au transport en commun et actif

La forme urbaine proposée doit favoriser l'utilisation de la rue comme lieu de transport actif et collectif. Cependant, le cadre bâti peut soutenir le réseau de transport en appliquant les principes de l'îlot ouvert, qui facilite les déplacements actifs et par conséquent la connectivité aux réseaux. Des portes cochères, des liens piétons et des espaces semi-publics/privés intérieurs sont des solutions qui peuvent améliorer les liaisons avec le transport actif et collectif.

Des cafés, restaurants et des commerces de proximité peuvent être implantés en rez-de-chaussée et **favoriser l'animation de la rue**. Des installations comme des **terrasses, des parvis, des places publiques, des espaces de stationnement à vélo** et des **haltes de tout genre** peuvent également favoriser la marche, l'utilisation du vélo ou du transport en commun.



### Procurer un apport de lumière naturelle suffisant dans les logements

Dans un environnement dense, une attention particulière doit être apportée à la volumétrie des bâtiments pour assurer la présence d'un minimum de **quatre heures d'ensoleillement à toutes les façades**. En garantissant cet apport de lumière pour toutes les façades, les logements pourront bénéficier d'un éclairage naturel pendant la journée, ce qui contribuera grandement à leur qualité.

Les podiums des bâtiments, souvent plus profonds, ainsi que les surhauteurs projetant des ombres plus substantielles, doivent être traités de manière à optimiser l'apport en lumière naturelle.

Les lieux collectifs extérieurs doivent également être disposés selon les ombres projetées du cadre bâti afin d'améliorer le confort des espaces, notamment en saison hivernale.

# SZD Secteur de zonage différé

## Nouveaux quartiers

### Intentions

Lors de l'élaboration de la planification détaillée, le concept devra identifier les types de milieu autorisés dans la zone SZD et élaborer des stratégies d'aménagement prônant les meilleures pratiques à établir dans le secteur d'intervention.



### Critères de design

- 1 Déployer un réseau d'espaces publics diversifiés et de qualité, au caractère écologique et distinctif
- 2 Implanter des corridors verts continus sur le domaine public et privé en intégrant des mesures de verdissement
- 3 Favoriser un cadre bâti compact plutôt qu'un cadre bâti pensé en nombre d'étages
- 4 Arrimer les services de proximité avec la hiérarchie du réseau de rues et le réseau de transport actif et collectif
- 5 Favoriser des typologies de logements comme des maisons de ville en rez-de-chaussée sur les rues particulières
- 6 Mutualiser et localiser les aires carrossables en cour latérale ou arrière afin d'en minimiser l'impact visuel
- 7 Adapter les typologies bâties en s'arrimant aux typologies de rues, aux réseaux de transports et aux espaces publics



## Stratégies d'aménagement et de design urbain



### Adopter une conception intégrée

Dans le cadre de nouveaux développements immobiliers, il est judicieux de **prévoir, en collaboration avec la communauté, le développement des différentes étapes** d'un projet ou d'un quartier. En effet, il est préférable de mettre en place des **processus de concertation** qui permettent la mise en place d'**idées créatives et innovantes**. La priorité devrait être mise **sur les espaces publics** et sur le cadre bâti les encadrant.

L'implantation de **bâtiments civiques** (écoles, bibliothèques, centres communautaires) est également importante pour permettre une appropriation rapide d'un nouvel ensemble urbain par les résidents et ainsi répondre à certains besoins du secteur.



### Intégrer des espaces collectifs sur le domaine privé

Afin d'améliorer la desserte en espaces publics, ces nouveaux quartiers offrent la possibilité de **réinventer les typologies d'espaces collectifs**. Divers espaces publics, semi-publics, extérieurs, couverts, accessibles à tous, ou à la communauté proche, peuvent être développés. La variété d'espaces collectifs permettra ainsi de s'adresser à différents profils d'usagers et d'enrichir la qualité de vie des Lavallois par une programmation récréative, culturelle ou contemplative.



### Favoriser une gestion économe du sol

Ces nouveaux quartiers devront adopter une approche sobre dans la gestion du sol afin de limiter l'artificialisation des sols et de conserver les espaces naturels, agricoles et forestiers. Une forme urbaine compacte et la présence de stationnement en sous-sol sont à privilégier.

Il est toutefois nécessaire de prendre en considération les **impacts que ces constructions souterraines** engendrent. Souvent construits à la limite de propriété, les stationnements souterrains ont tendance à limiter la **capacité de rétention des eaux sur le site**, tout comme le **développement d'arbres de grande envergure**.

Il est préférable de tendre vers un minimum de stationnements, et ce, même en sous-sol, afin d'en limiter l'impact sur le site.



### S'inspirer des bonnes pratiques en développement immobilier et aménagement durable

Le développement de nouveaux quartiers a pour effet de **modifier l'environnement physique des lieux**. Le souci de l'environnement est un facteur déterminant de tout projet urbain, afin de **créer un milieu de vie durable et sain pour les générations futures**.

Différents événements climatiques peuvent survenir, tels que des **tourbillons ou accélérations de vent (impact éolien), des nuisances sonores ou encore des zones d'ombre ou de chaleur**. Il est nécessaire de prendre en considération l'ensemble de ces conditions lors de la conception.



# Outils d'intervention

Outils d'intervention

Marge avant et rez-de-chaussée

Liens à travers les îlots

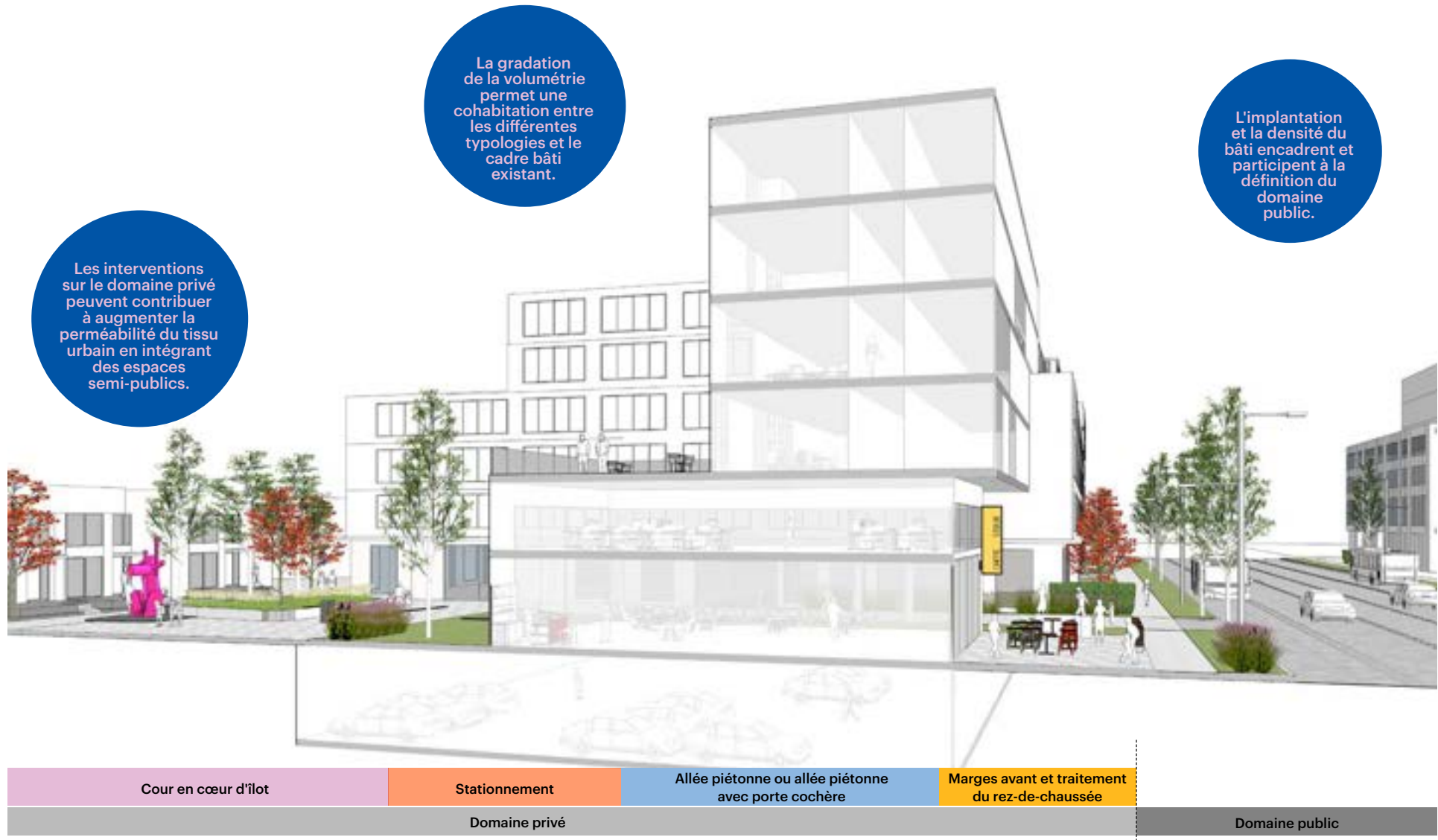
Espaces semi-publics

Stationnement

# Outils d'intervention

Interventions pour des projets adaptés au contexte d'insertion

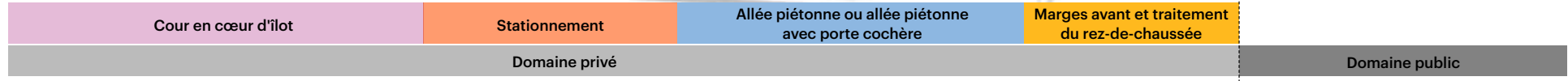
Outils d'intervention  
 Marge avant et rez-de-chaussée  
 Liens à travers les îlots  
 Espaces semi-publics  
 Stationnement



Les interventions sur le domaine privé peuvent contribuer à augmenter la perméabilité du tissu urbain en intégrant des espaces semi-publics.

La gradation de la volumétrie permet une cohabitation entre les différentes typologies et le cadre bâti existant.

L'implantation et la densité du bâti encadrent et participent à la définition du domaine public.



## Liste des outils d'intervention

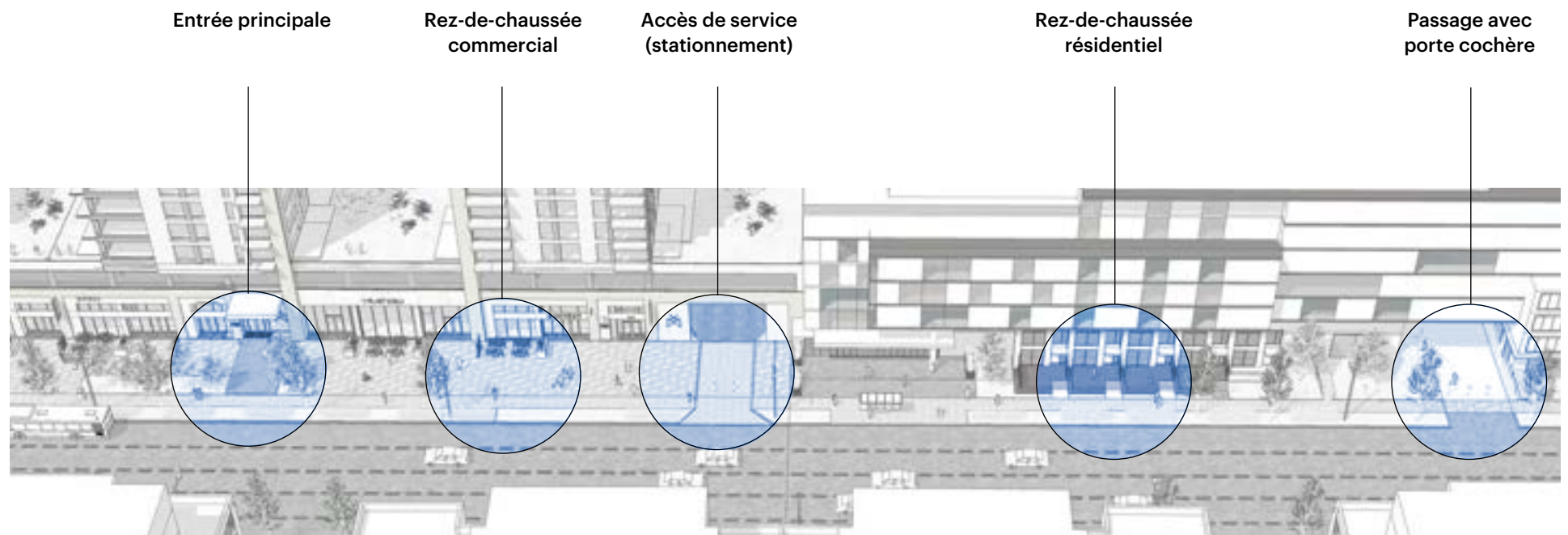
OUTILS D'INTERVENTION		Institutionnel ou bureaux	Commercial	Résidentiel
MARGE AVANT ET REZ-DE-CHAUSSÉE	Relation de la marge avant et traitement du rez-de-chaussée	Fiche 1.1	Fiche 1.2	Fiche 1.3
LIENS À TRAVERS LES ÎLOTS	Allée piétonne	Fiche 2.1		Fiche 2.2
	Allée piétonne avec porte cochère	Fiche 2.3		
ESPACES SEMI-PUBLICS	Cour en cœur d'îlot	Fiche 3.1		
	Place en cœur d'îlot	Fiche 3.2		
STATIONNEMENT	Accès de services	Fiche 4.1		
	Stationnement de surface	Fiche 4.2		

## Interface et articulation

Intervenir sur le territoire nécessite une compréhension de celui-ci pour élaborer des projets adaptés au contexte d'insertion. Cette connaissance du contexte requiert une maîtrise des **interfaces** et des **articulations** adaptées à la fois au contexte et au projet.

Les **interfaces** reposent sur une analyse du contexte afin de saisir les interactions. Il s'agit donc de la **relation entre l'espace visé par le projet et son contexte (typologie de la rue, du lot, de l'implantation)**. La compréhension du milieu et de ses complexités permet d'identifier des types d'interfaces adaptés au contexte, soit des réponses contextuelles.

L'**articulation** de la forme urbaine est une **forme de réponse architecturale contextuelle** afin de favoriser des **interfaces sensibles et cohérentes**. Ainsi, l'articulation d'un bâtiment fait référence aux éléments de conception de la façade, tant horizontaux que verticaux, qui participent à créer une interface d'intérêt et adaptée au contexte d'insertion. D'autres formes de réponse contextuelle, autre qu'architecturale, complètent également l'aménagement de l'interface, comme les aménagements paysagers de rue.



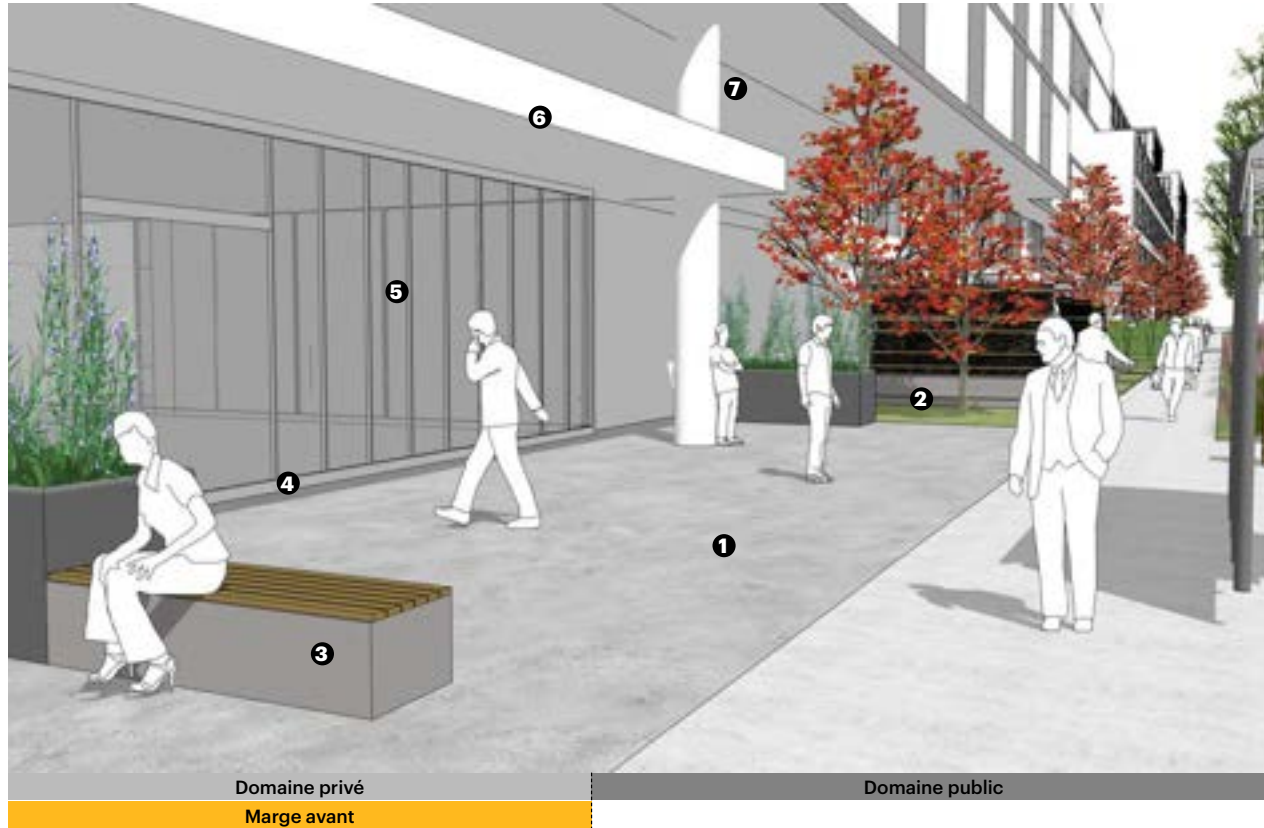
# Relation de la marge avant et traitement du rez-de-chaussée

## Fiche 1.1 : Rez-de-chaussée institutionnel ou de bureaux

Dans le cas de rez-de-chaussée ayant une destination publique (équipements collectifs, services publics, bureaux, etc.), les marges avant favorisent un encadrement visuel et une animation de l'espace public. Des espaces de transition, entre le domaine public et la façade du bâtiment, offrent des occasions d'aménagement telles

que des cours verdies ou des terrasses. La programmation de la marge avant s'arrime à la programmation du rez-de-chaussée afin de privilégier des aménagements compatibles, composés d'espaces ouverts ou fermés, selon l'interface souhaitée au rez-de-chaussée.

Les marges avant se définissent comme une bande non construite, appartenant au domaine privé, située entre les façades des bâtiments implantés et le domaine public. Ces espaces sont majoritairement en relation avec la rue et leur limite prend souvent fin avec le début du trottoir.



### Critères de design

- 1 Assurer un aménagement de la marge avant ouvert et en continuité avec le domaine public, en lien avec les entrées et certaines portions de façade transparentes afin d'en affirmer le caractère public
- 2 Prioriser le verdissage et la plantation dans certaines zones de la marge avant, notamment dans les lieux de rencontre ou de repos
- 3 Saisir l'occasion de créer des lieux de rencontre et d'attente en intégrant du mobilier urbain dans les marges avant
- 4 Prévoir un alignement du rez-de-chaussée avec le niveau de la rue afin de faciliter l'accessibilité universelle
- 5 Offrir un maximum de fenestration sur les façades en marge avant afin de concevoir un rez-de-chaussée invitant, surtout aux entrées
- 6 Souligner les entrées par des marquises afin de signaler leur localisation et protéger les usagers des intempéries
- 7 Positionner le rez-de-chaussée et l'étage en retrait de la façade afin de mettre en valeur la marge avant

## Fiche 1.2 : Rez-de-chaussée commercial

Dans le cas de bâtiments se composant d'un rez-de-chaussée commercial, la marge avant se pense comme une extension de l'espace commercial. La visibilité et l'accessibilité sont des éléments fondamentaux afin d'encourager l'utilisation de l'espace. Le dimensionnement de la marge avant est généralement minimisé pour

rapprocher les vitrines de la rue et participer à son animation. Lorsqu'il y a implantation de terrasses, la marge avant peut être plus généreuse. Du mobilier urbain permet également d'en assurer la mise en valeur et de s'adapter en fonction des types de commerces présents.



### Critères de design

- 1 Verdir, planter et intégrer des mesures de gestion des eaux de surface le long des rues afin d'assurer la vitalité des commerces en misant sur la qualité de l'espace public
- 2 Poursuivre les aménagements de la marge avant jusqu'au trottoir, en minimisant les obstacles physiques afin de faciliter les accès aux commerces
- 3 Assurer l'animation sur rue par la présence de zones de terrasses extérieures pour les espaces de restauration
- 4 Intégrer des dispositifs permettant d'assurer des zones d'ombre pour les terrasses
- 5 Assurer une fenestration accrue des façades commerciales pour les rendre invitantes et contribuer à l'animation de l'espace public
- 6 Intégrer des marquises ou des bandeaux horizontaux sur les façades du rez-de-chaussée afin d'assurer l'intégration de l'affichage commercial

## Fiche 1.3 : Rez-de-chaussée résidentiel

Dans le cas de bâtiments incluant un rez-de-chaussée résidentiel, la marge avant est un espace de transition entre le domaine public et privé, qui participe à la mise en valeur de la rue. La conception des marges avant vise principalement à assurer l'intimité des logements. L'intégration d'aménagements paysagers (arbustes,

terrasses surélevées, etc.) y est encouragée afin de marquer clairement la délimitation entre les domaines public et privé.



### Critères de design

- ❶ Inclure des bacs de plantation surélevés ou une bande composée de végétation haute afin de délimiter le domaine public du domaine privé et assurer l'intimité des logements
- ❷ Surélever légèrement le rez-de-chaussée par rapport au niveau de la rue pour préserver l'intimité des logements
- ❸ Intégrer entre les cours des logements des écrans visuels, composés de bacs de plantation ou de divers matériaux opaques ou ajourés, afin d'assurer l'intimité d'une unité à une autre
- ❹ Marquer les entrées, lorsque les logements du rez-de-chaussée ont un accès direct depuis la rue, en intégrant des marquises ou un traitement architectural distinctif



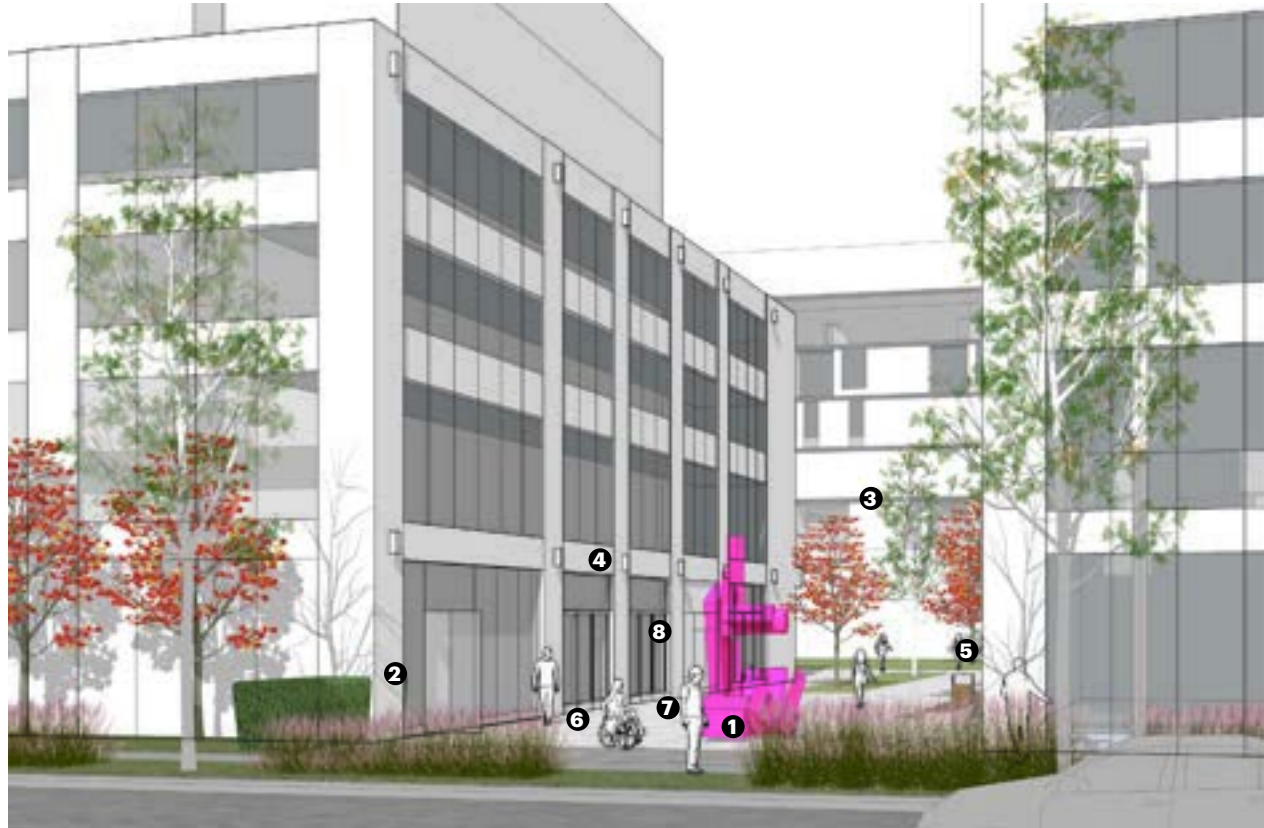
# Liens à travers les îlots

## Fiche 2.1 : Allée piétonne et usage institutionnel, bureau ou commercial

Dans le cas de bâtiments accueillant des fonctions publiques, les allées piétonnes sont des espaces publics à part entière pouvant générer des lieux d'arrêt et des accès alternatifs aux entrées principales des bâtiments. Dédiés uniquement aux piétons, ces espaces permettent d'augmenter la perméabilité des îlots en facilitant les

déplacements actifs. Ils s'adressent essentiellement aux usagers des bâtiments adjacents et aux visiteurs, tout en participant au réseau d'espaces publics présents dans le secteur.

Les allées piétonnes sont des aménagements situés entre deux bâtiments qui permettent d'accéder au cœur de l'îlot ou qui traversent l'entièreté de celui-ci pour relier la trame urbaine.



### Critères de design

- 1 Restreindre ou interdire l'accès des véhicules en délimitant certaines zones par de la plantation, des bollards esthétiques, du mobilier urbain ou de l'art public
- 2 Positionner l'allée piétonne afin de garantir un bon dégagement visuel depuis la rue
- 3 Dimensionner l'allée piétonne selon le niveau d'achalandage
- 4 Aménager l'allée piétonne en intégrant de l'éclairage et de la signalétique afin que cet espace soit invitant et sécuritaire
- 5 Intégrer des lieux d'arrêts composés de mobilier urbain et de zones de verdissement
- 6 Assurer la connectivité du lien en le reliant à la trame et aux espaces semi-publics, comme le cœur d'îlot
- 7 Arrimer l'aménagement de l'allée piétonne avec le cadre bâti adjacent en prenant en compte la localisation des entrées, le traitement du rez-de-chaussée et le degré d'intimité souhaité
- 8 Assurer une fenestration accrue des façades localisées sur l'allée piétonne afin de participer à l'animation de l'espace public

## Fiche 2.2 : Allée piétonne et usage résidentiel

Les allées piétonnes aménagées le long d'usages résidentiels proposent aux piétons et cyclistes des parcours alternatifs, à l'abri de la circulation routière. Ces types de liens permettent de raccourcir les distances de parcours lorsque les îlots sont de plus grandes dimensions et encouragent ainsi les déplacements actifs.



### Critères de design

- ❶ Restreindre ou interdire l'accès des véhicules en délimitant certaines zones par de la plantation, des bollards esthétiques, du mobilier urbain ou de l'art public
- ❷ Positionner l'allée piétonne afin qu'elle soit visible depuis la rue
- ❸ Dimensionner l'allée piétonne selon le niveau d'achalandage et garantir un bon dégagement visuel
- ❹ Aménager l'allée piétonne en intégrant de l'éclairage et de la signalétique afin que cet espace soit invitant et sécuritaire
- ❺ Intégrer des lieux d'arrêts composés de mobilier urbain et de zones de verdissement
- ❻ Assurer l'accessibilité du corridor de l'allée piétonne afin qu'il soit continu et libre d'obstacles
- ❼ Arrimer l'aménagement de l'allée piétonne avec le cadre bâti adjacent en prenant en compte la localisation des entrées, le traitement du rez-de-chaussée et le degré d'intimité souhaité
- ❽ Assurer une fenestration accrue des façades localisées sur l'allée piétonne afin de participer à l'animation de l'espace public

## Fiche 2.3 : Allée piétonne avec porte cochère

Les allées piétonnes avec porte cochère permettent d'accéder depuis la rue au cœur d'îlot. Elles peuvent être accessibles seulement aux piétons ou parfois comprendre un accès véhiculaire. Les portes cochères peuvent être intégrées dans des bâtiments de tout usage.



Une porte cochère est une ouverture dans un bâtiment qui se compose d'une allée piétonne et qui permet d'accéder au cœur de l'îlot ou de le traverser.

### Critères de design

- ❶ Restreindre ou interdire l'accès des véhicules en délimitant certaines zones par de la plantation ou des bollards ou du mobilier urbain
- ❷ Indiquer, par une matérialité au sol et une signalétique adaptée, que l'accès est partagé entre piétons et voitures, le cas échéant
- ❸ Intégrer, le cas échéant, les colonnes à l'architecture (en retrait de la façade, avec des matériaux de finition soignés) et aux aménagements paysagers
- ❹ Traiter avec une attention particulière la matérialité et la finition de la sous-face de la porte cochère
- ❺ Dimensionner et positionner la porte cochère de façon à assurer une articulation harmonieuse avec la composition architecturale
- ❻ Dimensionner l'allée piétonne selon le niveau d'achalandage et garantir un bon dégagement visuel
- ❼ Assurer une fenestration accrue des façades qui composent la porte cochère afin de rendre la passage invitant
- ❽ Dimensionner la porte cochère afin de garantir un bon dégagement visuel et de limiter l'effet d'écrasement

# Espaces semi-publics

## Fiche 3.1 : Cour en cœur d'îlot

Les cours accessibles au public en cœur d'îlot sont le plus souvent en lien avec des usages institutionnels, de bureau ou commerciaux. Cette typologie d'espace permet de bonifier l'offre en espaces publics dans la ville, à l'abri de la circulation automobile. Les cœurs d'îlot sont également des espaces propices pour aménager des îlots

de fraîcheur dans un contexte urbain dense, contribuant ainsi au confort et au bien-être des usagers.



### Critères de design

- 1 Positionner les cours afin qu'elles soient visibles depuis la rue, tout en y intégrant plusieurs accès généreux pour en encourager l'utilisation
- 2 Aménager les allées piétonnes en y intégrant de l'éclairage et de la signalétique afin que les cours soient invitantes et sécuritaires
- 3 Implanter les bâtiments les plus hauts du côté nord de la cour, lorsque possible, pour y optimiser l'ensoleillement
- 4 Aménager des accès à la cour depuis l'ensemble des bâtiments l'entourant
- 5 Assurer une fenestration accrue au rez-de-chaussée des façades donnant sur la cour pour participer à son animation
- 6 Programmer des lieux d'arrêt et de rencontre composés d'une offre en mobilier urbain diversifiée (bancs, tables, etc.)
- 7 Privilégier un aménagement paysager qui limite les surfaces perméables et qui intègre des zones de verdissement et de plantation
- 8 Favoriser des arbres à grand déploiement, en pleine terre, pour obtenir un gabarit intéressant à maturité
- 9 Gérer les eaux de pluie dans les aménagements paysagers

## Fiche 3.2 : Place au coin de rues

Les places se localisent au coin des îlots et particulièrement aux intersections de rues à fort achalandage piétonnier, à proximité des usages institutionnels, de bureau ou commerciaux. Cette typologie de places permet d'offrir des espaces publics plus généreux et s'arrime avec la continuité de la rue.



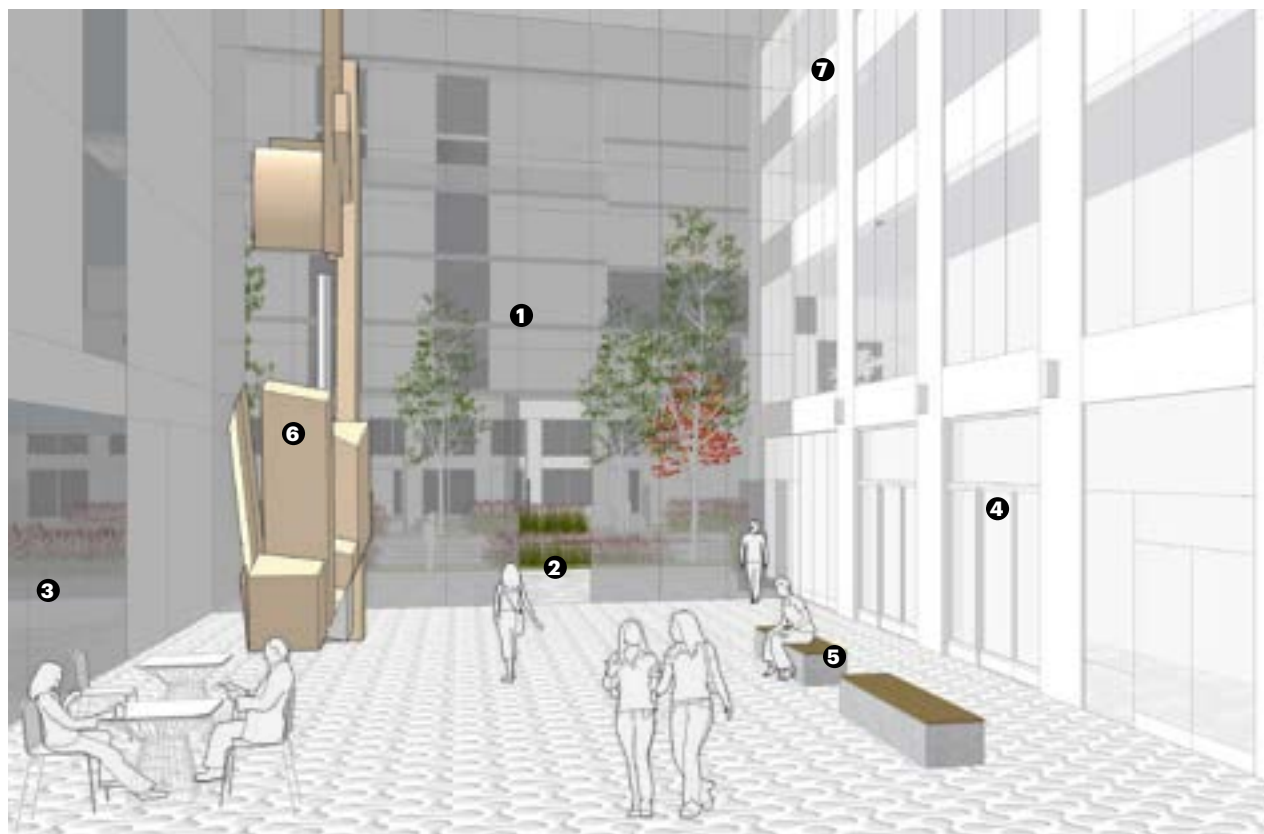
### Critères de design

- 1 Positionner et orienter la place pour assurer un ensoleillement optimal en journée
- 2 Positionner la place pour qu'elle soit ouverte et en continuité avec le trottoir, surtout au niveau de l'intersection
- 3 Privilégier un aménagement paysager qui limite les surfaces perméables, qui intègre des zones de verdissement et des mesures de gestion des eaux de pluie
- 4 Programmer des lieux d'arrêt et de rencontre adaptés aux différents usagers et proposant du mobilier urbain
- 5 Assurer une fenestration accrue au rez-de-chaussée des façades donnant sur la place pour participer à son animation
- 6 Intégrer de l'art public dans le concept d'aménagement, lorsque possible

## Fiche 3.3 : Espaces intérieurs accessibles au public

Les espaces intérieurs accessibles au public se trouvent dans des bâtiments qui comprennent des usages institutionnels, de bureau ou commerciaux. Cette typologie d'espace permet d'assurer la circulation vers les différentes parties du bâtiment. Le potentiel de cette typologie est de devenir un lieu de rencontre en continuité

avec les espaces publics extérieurs. Ces espaces permettent une animation en toute saison, à l'abri des intempéries.



### Critères de design

- 1 Assurer une transparence visuelle de l'espace intérieur depuis l'espace public pour un lieu invitant
- 2 Dimensionner généreusement les accès extérieurs pour signaler la présence de l'espace public intérieur
- 3 Implanter des espaces commerciaux et de restauration en interface avec l'espace public intérieur pour participer à son animation
- 4 Assurer une fenestration accrue au rez-de-chaussée des façades donnant sur la cour intérieure pour participer à son animation
- 5 Programmer des lieux d'arrêt et de rencontre adaptés aux différents usagers et proposant du mobilier urbain
- 6 Intégrer de l'art public, lorsque possible, et le positionner à proximité de l'entrée pour une plus grande visibilité depuis l'extérieur
- 7 Dimensionner l'espace intérieur afin de garantir un bon dégagement visuel et de limiter l'effet d'écrasement

# Stationnement

## Fiche 4.1 : Accès de service et sorties mécaniques

Les accès de service permettent aux véhicules d'entrer dans le bâtiment, soit pour se stationner ou pour décharger de la marchandise. Ils créent une interruption dans le parcours piéton et marquent la façade du bâtiment par la présence d'une ou plusieurs portes de garage. Les accès de service sont présents pour tous les types

d'usages, quoique souvent plus substantiels pour les usages commerciaux nécessitant un grand volume de livraison.



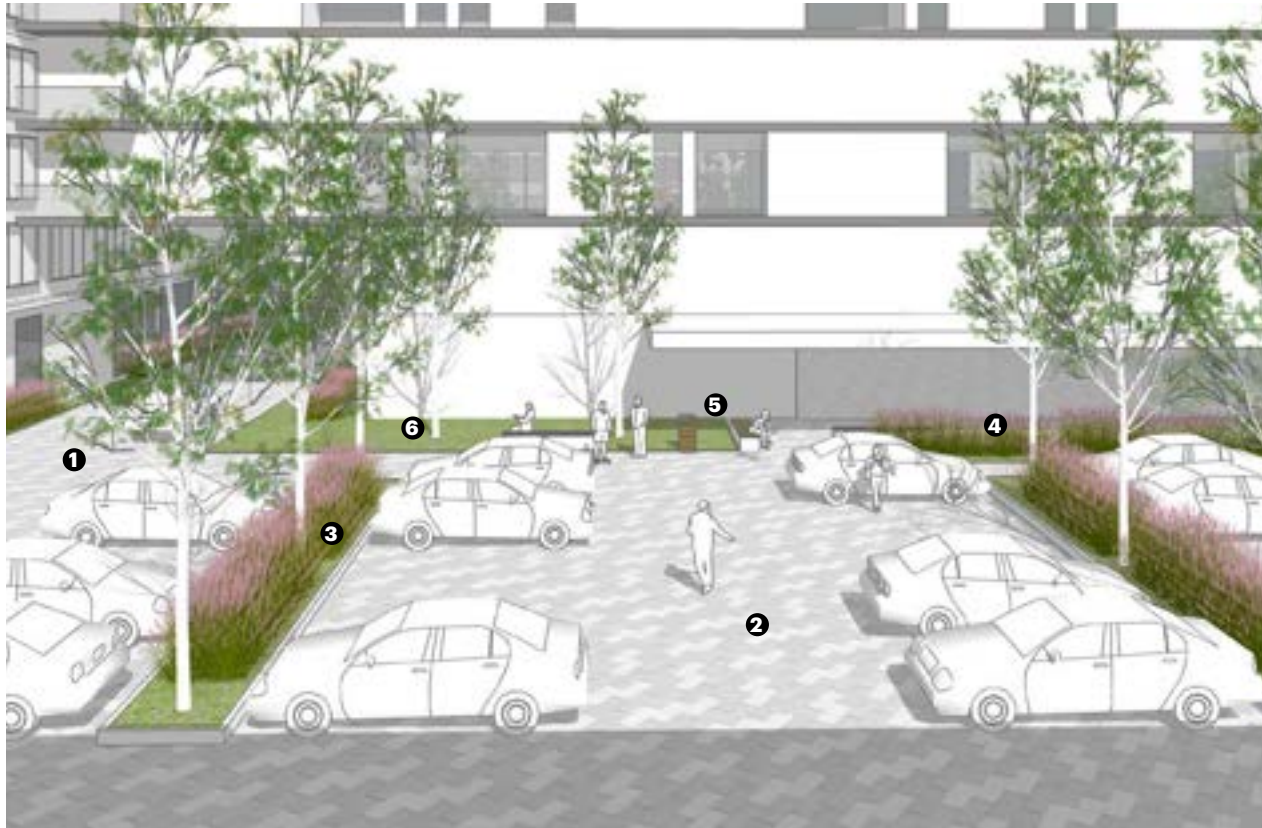
### Critères de design

- 1 Positionner les accès de service sur des rues à plus faible achalandage pour minimiser les conflits potentiels entre les usagers
- 2 Limiter au minimum la dimension de la façade aveugle générée par la présence des portes de garage
- 3 Intégrer les portes de garage à l'architecture du bâtiment, notamment dans la composition de façade ou en les positionnant en retrait par rapport au plan de façade principal, selon la typologie de la rue
- 4 Éviter de positionner les accès de service dans des rues en cul-de-sac pour limiter les manœuvres complexes
- 5 Regrouper les entrées charretières en un seul point pour minimiser le nombre d'interruptions du trottoir
- 6 Définir l'emplacement des quais de chargement impliquant des véhicules lourds de manière à éviter les nuisances sonores avec les usages adjacents, particulièrement dans le cas d'un usage résidentiel
- 7 Intégrer des écrans visuels et sonores pour minimiser les impacts des quais de chargement et des entrées charretières tout en assurant une bonne visibilité
- 8 Assurer une intégration des locaux mécaniques à l'architecture du bâtiment et les localiser, lorsque possible, sur les façades latérales ou arrières

## Fiche 4.2 : Stationnement de surface

Le stationnement de surface peut être nécessaire pour de nombreux usages, comme des usages institutionnels, de bureau ou commerciaux. Dans la majorité des cas, le stationnement intérieur est privilégié. Toutefois lorsqu'il n'est pas possible de gérer l'ensemble du stationnement en sous-sol, l'aménagement du stationnement de surface

doit intégrer des pratiques durables pour diminuer les îlots de chaleur et gérer les eaux de pluie.



### Critères de design

- 1 Privilégier l'implantation du stationnement de surface en cour arrière ou latérale, de manière à ne pas être visible depuis l'espace public
- 2 Favoriser un revêtement de sol de couleur claire pour encourager la réflectance solaire
- 3 Implanter des zones de verdissement et de plantation afin de réduire l'effet d'îlot de chaleur
- 4 Privilégier un aménagement paysager qui limite les surfaces perméables, qui intègre des zones de verdissement et des mesures de gestion des eaux de pluie
- 5 Bonifier le stationnement de surface en intégrant des lieux de rencontre et d'arrêt composés de mobilier urbain afin de permettre l'appropriation de cet espace par les usagers
- 6 Intégrer des bandes tampons paysagères entre le bâtiment et le stationnement pour améliorer les vues vers l'extérieur



