

# Agrandissement de Mani-Utenam

Le paysage culturel innu à échelle humaine



Projet de fin d'études en design urbain

François Fortin  
Matthieu Déborbe

1

Cette présentation porte sur le projet de fin d'études en design urbain de François Fortin et Matthieu Déborbe. Elle a été effectuée le vendredi 11 février 2013.

Le projet présenté concerne l'agrandissement de la communauté innue de Mani-Utenam. Il prend particulièrement en considération les manifestations de la culture innue en matière d'aménagement des communautés, ainsi que l'échelle humaine comme «point de vue» du projet.

Mani-Utenam : communauté innue de la région de Sept-Îles

Au sein du projet de recherche



qui vise la collaboration entre des chercheurs du milieu universitaire (Université Laval) et les intervenants des communautés innues du Québec



UNIVERSITÉ  
LAVAL



CONSEIL TRIBAL  
MAMUITUN



Le projet se situe sur la Côte-Nord, dans la région de Sept-Îles. Il concerne la communauté innue de Mani-Utenam, à 16 km de Sept-Îles.

Il est réalisé dans le cadre de l'Alliance de recherche université-communautés (ARUC) Tetauan. Au sein de l'ARUC Tetauan, le présent projet de design urbain alimente un projet de plus grande ampleur, du nom de «Principes de design urbain et visualisation 3D». Ce projet servira à démontrer l'intérêt des technologies de modélisation virtuelle intégrale d'un projet afin de mener des consultations dans les communautés sur les futurs projets d'extension de leurs milieux urbains.

Les partenaires du projet présenté ici sont le Conseil tribal Mamuitun, la firme d'urbanistes GSP et associés, et la communauté elle-même par le biais de son conseil, l'Innu TakuaiKAN Uashat mak Mani-Utenam (ITUM).

## Démarche de projet

- Travail complémentaire à celui du consultant en urbanisme (Guy Latouche; GSP et associés urbanistes-conseils)
- Suite à une demande de Innu TakuaiKAN Uashat mak Mani-Utenam (ITUM) (conseil de bande);
- Mode collaboratif :
  - Rencontres de suivi du projet avec ITUM : 3 octobre, 21 novembre 2012;
  - Entrevues semi-dirigées avec la population de Mani-Utenam;
- Suivant les besoins exprimés par ITUM dans le document «Planification communautaire» (septembre 2005) et ses mises à jour

3

La démarche de projet, à la fois, répondait à une commande du milieu, et aux réflexions et plans produits par le consultant engagé par l'ITUM.

Le projet fut collaboratif. À titre d'exemple, des rencontres d'orientation avec le personnel technique d'ITUM, ainsi que des entrevues semi-dirigées d'environ une heure ont été effectuées en octobre et novembre avec des résidents de Mani-Utenam. Les six candidats aux entrevues avaient été sélectionnés par un des membres de l'équipe technique de l'ITUM, Mme Gaëlle André-Lescop, qui a également assisté les étudiants pour la mise en relation. Les entrevues ont servi à définir la perception actuelle de la communauté sur son ilnu-assi (réserve) et à mieux cerner ses aspirations. Elles nous apparaissaient particulièrement importantes dans un contexte interculturel.

Le projet tient également compte des besoins en infrastructures et en résidences de la communauté, exprimés et régulièrement mis à jour par l'ITUM et son consultant, M. Guy Latouche.

## Démarche de projet : programme d'immobilisations

Poste	Besoins en terrains exprimés dans la Planification communautaire
Résidentiel	550 à 600 unités; 300 unités dans la phase 2.
Centre administratif	5000 m <sup>2</sup>
Centre de la petite enfance	6000 m <sup>2</sup> (dont 1600 m <sup>2</sup> env. déjà attribués)
Centre de jour pour aînés	2000 m <sup>2</sup>
Point de service médical ou centre d'hébergement	5000 m <sup>2</sup>
Condos industriels et commerciaux	2000 m <sup>2</sup>

Source : ITUM, 2005 (Planification communautaire)

4

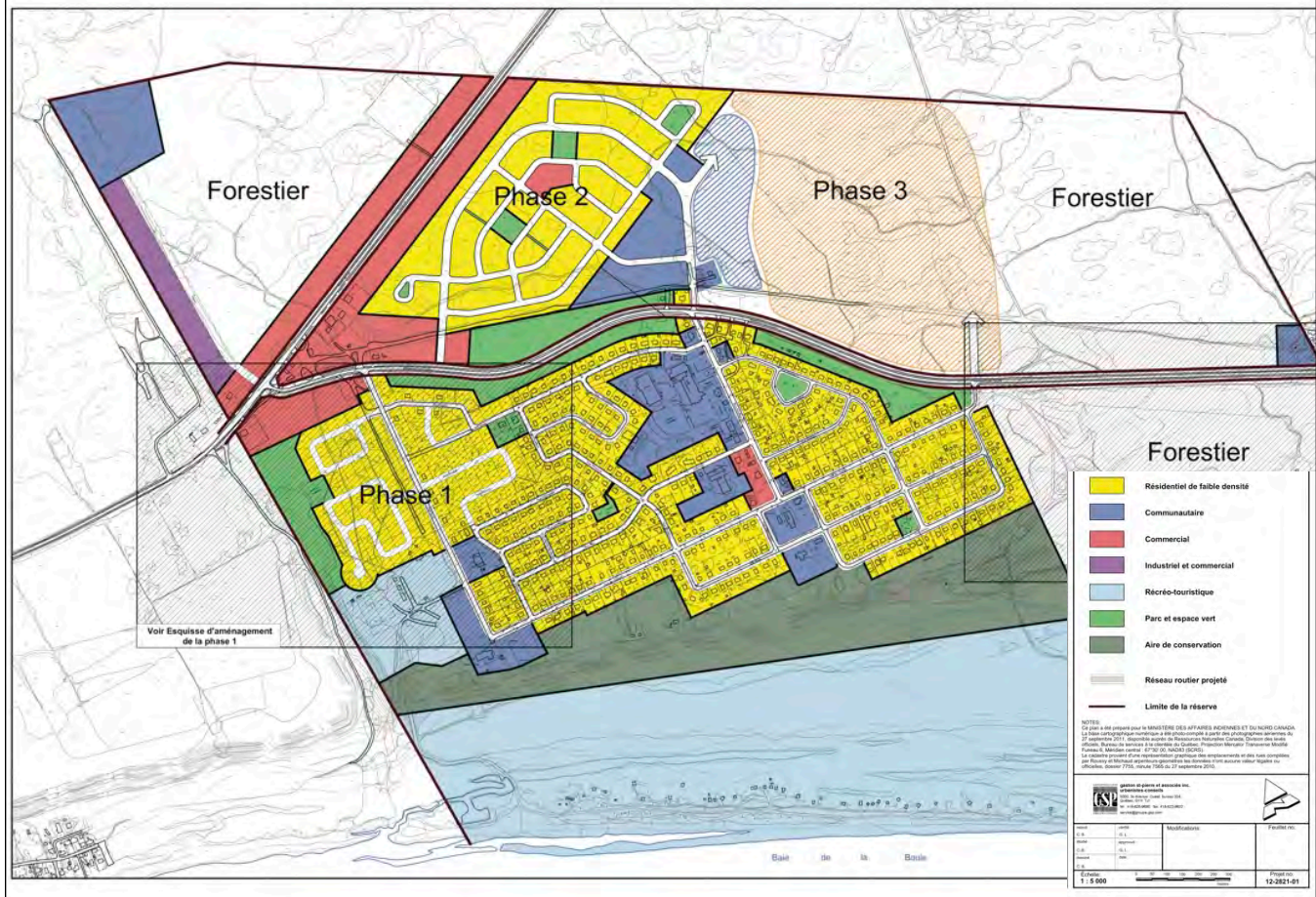
Les différents besoins s'exprimaient en mètres carrés de superficie de terrain dans le document de planification communautaire. Un nombre d'unités de logement nécessaires était aussi calculé à partir du besoin actuel et du besoin à long terme, agglomérés.

Le besoin actuel, dû au surpeuplement des résidences et au démembrement de la communauté, est de 297 logements (ITUM, 2005:18).

Le besoin à long terme relié à la croissance démographique des 15 prochaines années (259 logements, hypothèse basse; 302 logements, hypothèse haute).

Les autres besoins sont justifiés en détail dans le document de Planification communautaire. Ils suivent une méthode classique de projection des besoins par prolongement de la courbe démographique, avec trois hypothèses plus ou moins optimistes. La réponse aux besoins d'espaces communautaires et de services s'est donc en grande partie basée sur ces estimations, en les considérant valides.

# Démarche de projet : plan GSP & associés



5

Le projet devait compléter le travail de M. Latouche et de son équipe. Le plan ici représenté est tel que communiqué au mois de septembre 2012. Il procède par planification fonctionnelle bi-dimensionnelle et ne projette pas les gabarits de bâtiments. La composition des grands ensembles commerciaux et institutionnels est aussi laissée libre. C'est dans ces champs que s'inscrit une partie de la réflexion de notre projet. Il est donc complémentaire à ce travail.

Une partie des résidences prévues selon le tableau de la diapositive précédente sera construite lors de l'ouverture d'un nouveau territoire urbain, à l'Est de la rue Montagnais. Elles constitueront la «Phase 3». En partant de cette hypothèse de phasage et des superficies approximatives des deux territoires ainsi couverts, on déduit un besoin de 300 unités environ dans la «Phase 2» uniquement. En effet, la Phase 2 et la Phase 3 sont de superficies presque identiques, et c'est la Phase 2 que le projet concerne, pour compléter le travail de GSP et associés. On retiendra donc l'objectif quantitatif de 300 nouvelles résidences pour le terrain couvert par la Phase 2.

# Contexte : Sept-Îles, ville enclavée



6

Sept-Îles est une ville entourée d'industries à l'Est, d'exploitation de ressources naturelles au Nord et à l'Ouest. La Baie des Sept-Îles permet, au Sud, deux installations portuaires majeures.

Ces éléments expliquent à la fois, l'intégration de Sept-Îles et de sa région en tant que ville internationale pour ce qui est, entre autres, de l'économie des ressources naturelles (exportation de grandes quantités de minerai de fer et d'aluminium de première fusion, entre autres), et son enclavement limitant fortement son développement urbain.

Dans ce contexte, il peut se révéler ardu de justifier les extensions des ilnu-assi de Uashat et Mani-Utenam, même si le besoin est bien réel, comme le montre la Planification communautaire (ITUM, 2005). De la même manière, la contrainte de la propriété privée des terrains autour de l'ilnu-assi de Mani-Utenam est bien réelle.

## Culture nomade



7

La rivière Moisie, à quelques kilomètres à l'Est de Mani-Utenam, servait d'accès au Nitassinan (territoire ancestral), où se pratiquaient les activités traditionnelles de la survie innue : chasse, pêche, cueillette. Elle est donc un lieu de mémoire, un symbole d'un mode de vie en profond et rapide changement.

Les éléments naturels, rivières, forêts, ont, dans la culture innue, ce rôle particulier de terreau de la culture innue. L'attachement des Innus aux éléments naturels commande le respect envers ces derniers dans tout projet d'aménagement, particulièrement lorsqu'ils ont une signification culturelle et qu'ils sont reliés à la mémoire collective de la communauté.

## Contexte : référents culturels

### Activités traditionnelles et rôle de la nature

*La culture, les savoirs et l'organisation sociale des Innus sont issus du rapport constant avec le Territoire (Gentelet, Bissonnette et Rocher, 2007).*



Source : La dernière chasse ?,  
Radio-Canada, 2010.

Chasse au caribou à Cache River,  
Labrador



Source : Innu Meshkenu, 2011.



Source : La dernière chasse ?,  
Radio-Canada, 2010.

8

Les activités aujourd'hui dites «traditionnelles» servaient la survie des Innus. Elles sont reliées aux éléments naturels. Ceux-ci retirent une partie de leur signification de leur grande influence sur l'organisation sociale des Innus. Ils n'ont donc pas seulement un rôle d'agrément ou esthétique. La présence d'un boisé ou d'un cours d'eau à proximité, voire au contact direct d'un ilnu-assi, permet d'organiser une partie de la vie de la communauté autour de cet élément.

À notre avis, le développement à venir devrait donc se préoccuper du contact entre les portions urbaines et les éléments naturels; voire mailler les deux ensemble, afin d'aider la structuration sociale de la communauté (transferts intergénérationnels de connaissances, événements artistiques, activités pédagogiques, rencontres familiales ou sociales).



### Sédentarité récente

Les cinq étapes de la sédentarisation des Innus

1- rencontre (1535)

2- formalisation des contacts :

commerce, religion; 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles

3- dépendance

aux réseaux Eurocanadiens; 19<sup>e</sup> siècle

4- intensification de la colonisation

5- sédentarisation des bandes

création des réserves (1856 - 1971)

► **Mani-Utenam, 1949**

(Sources : Gentelet et al., 2007; Charest, P. in Duhaime, 2001 : chap. III; Gouvernement du Canada)

La sédentarité des Innus est récente, subite adoptée. Les cinq étapes identifiées dans l'ouvrage de Karine Gentelet et coll. illustre l'adoption partielle du mode de vie colonial. La création de l'Innu-assy de Mani-Utenam se situe dans ce processus, il est le fruit du déménagement, incité par le gouvernement, d'une partie des Innus de Sept-Îles.

Le projet questionne donc l'appropriation de la vie sédentaire par les Innus, au regard de la forme urbaine actuelle de l'Innu-assy et du contexte historique dans lequel il a été créé. Il devrait amener à une intervention offrant plus d'opportunités de revivre, dans de courts moments du quotidien autant que dans des activités encadrées, la manière de vivre ensemble qui caractérisait la vie en territoire. Il devrait donc favoriser les rencontres informelles, le déplacement rapide et facile à pied pour la socialiation chez la famille, les amis.

# Problématique



Comment profiter d'une croissance démographique et économique sans précédent, tout en préservant et en mettant en valeur le milieu naturel, dans le contexte des référents culturels innus ?

Source photo : Isabelle Alexandra Ricq pour «Green is beautiful», août 2011

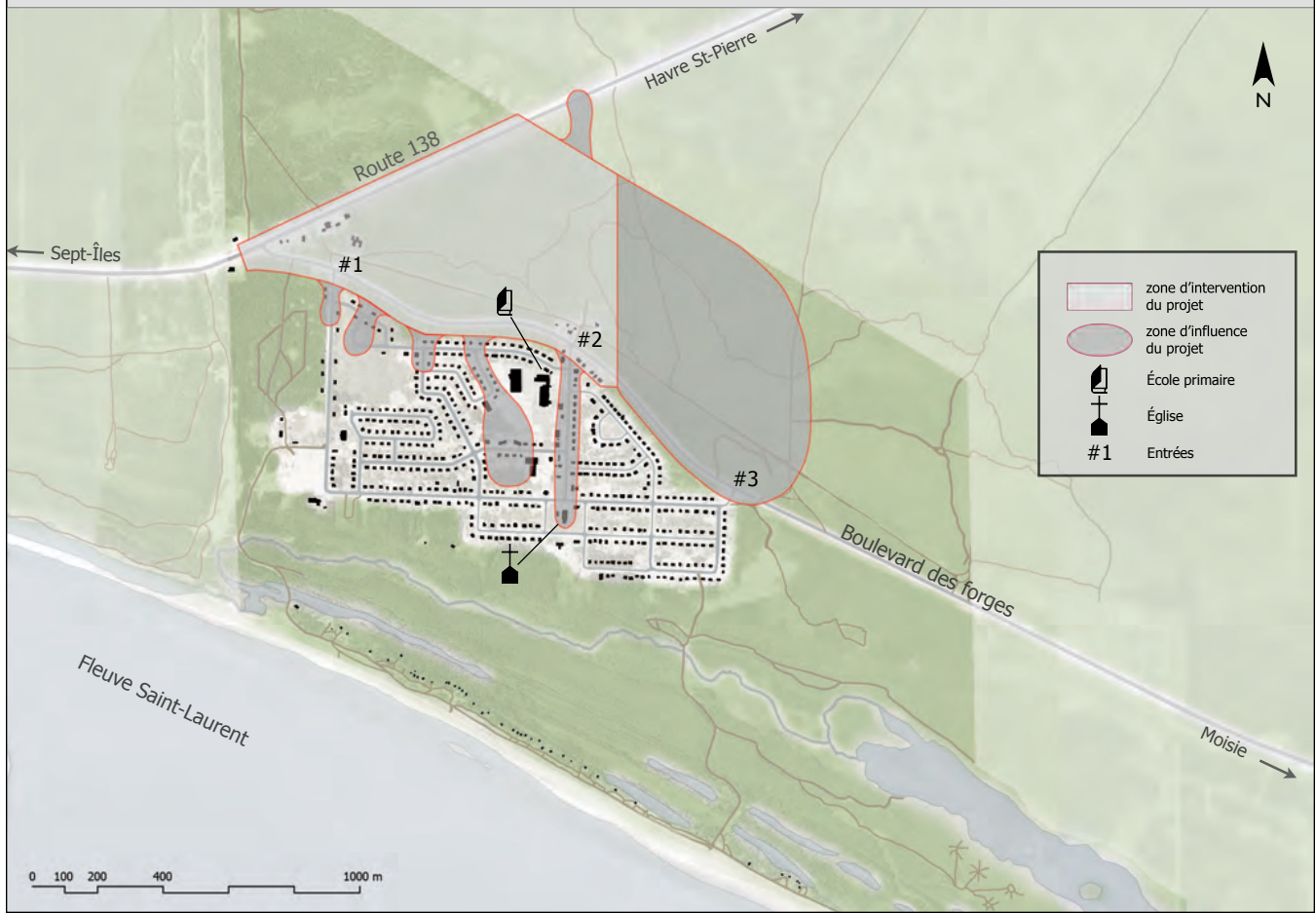
Source photo : ARUC Tetouan, 2011

10

Le projet interroge la façon de tirer le meilleur parti du développement à venir.

Ce développement est basé sur une forte vitalité de la communauté. La question est donc de grandir vite et bien, en prévoyant un aménagement qui respecte mieux la culture innue et dans lequel les Innus se reconnaissent durablement.

# Démarche : localisation de l'intervention



11

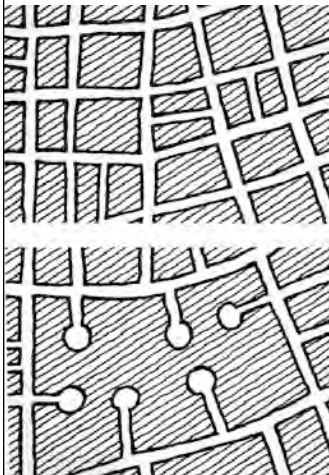
L'intervention concerne un secteur qui sera bientôt ouvert à l'urbanisation, dans la communauté de Mani-Utenam. Il correspond à une grande partie du terrain couvert par la Phase 2, telle que présentée par GSP et associés.

Ce secteur sera directement influencé par la rue Montagnais et l'axe institutionnel et communautaire qu'elle forme, par la Phase 3 qui viendra ensuite à l'Est de la Phase 2, ainsi que par les différentes connexions envisageables de prime abord avec le secteur existant et la route nationale 138.

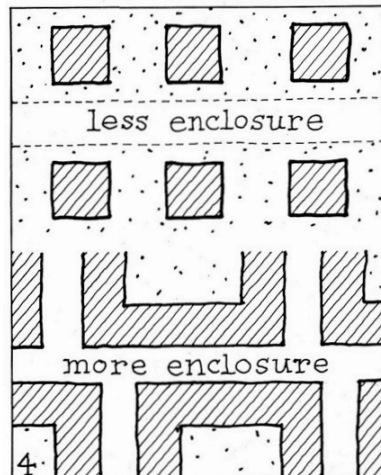
Il subit aussi l'influence, indirecte, de la circulation sur l'ensemble du boulevard des Forges, reliée entre autres à la vie quotidienne du village voisin, Moisie. Mais aussi, au rythme de la vie de la grande région septilienne.



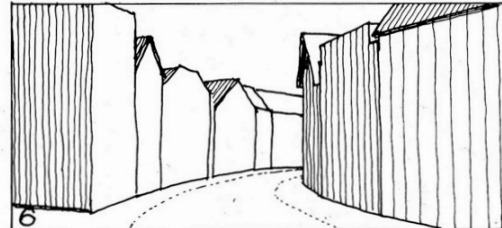
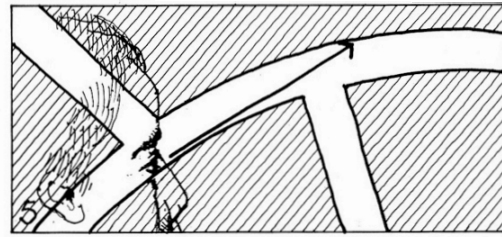
## Tisser les repères



Bentley et coll. (1981)



Bentley et coll. (1981)



Bentley et coll. (1981)

### Connectivité

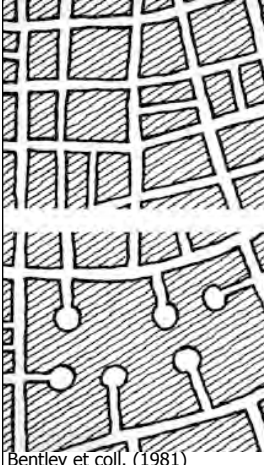
### Encadrement visuel et ponctuation

Une grille de rues orthogonale et bien intégrée permet une meilleure orientation (Montello, D. R. (1991))

Une meilleure intégration et un meilleur aménagement des réseaux piétons résultent en des blessures moins graves (Clifton, K. J. et coll. (2009))

Afin de guider notre intervention, nous avons cherché à établir des principes de design d'un quartier à la fois plus agréable à l'échelle humaine, et permettant de mieux mettre en valeur l'identité particulière de Mani-Utenam en tant que communauté innue.

Ainsi, nous visons par ce projet à constituer un tissu urbain distinctif et qui facilite l'orientation, un milieu favorable à la marche à pied.



Bentley et coll. (1981)



Limoilou, Québec (Qc)  
Source photo : Google, 2012



0 100m

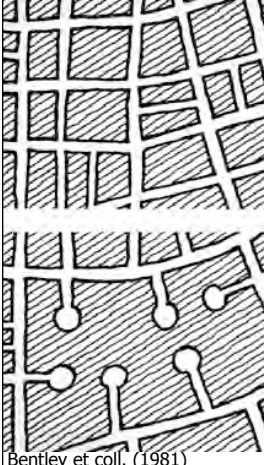
Limoilou, Québec (Qc)

### Connectivité **élevée** :

- accès plus direct, absence de détours
- piétons : encourage la marche à pied
- choix de déplacement et de destinations plus nombreux et plus variés (variété d'origine dans les trajets des usagers, variété des lieux traversés)

Une connectivité élevée permet de mieux atteindre les différents points de services, et autres lieux dans un milieu urbain.

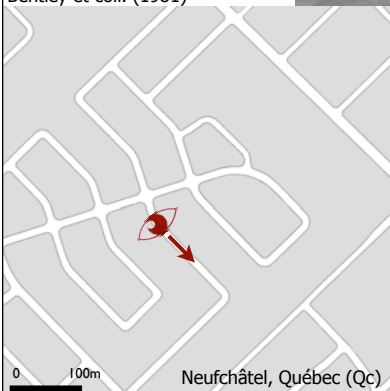
Il facilite et encourage la marche à pied en évitant la présence de détours piétons. En permettant une atteinte plus rapide d'un plus grand nombre de lieux, une plus grande connectivité permet de soutenir une plus grande diversité commerciale, en plus de favoriser les rencontres informelles.



Bentley et coll. (1981)



Neufchâtel, Québec (Qc)  
Source photo : Google, 2012



Neufchâtel, Québec (Qc)

### Connectivité **faible**

- détours piétons : découragent la marche à pied
- services de proximité moins rentables (donc moins présents) car l'origine des clients potentiels est moins variée

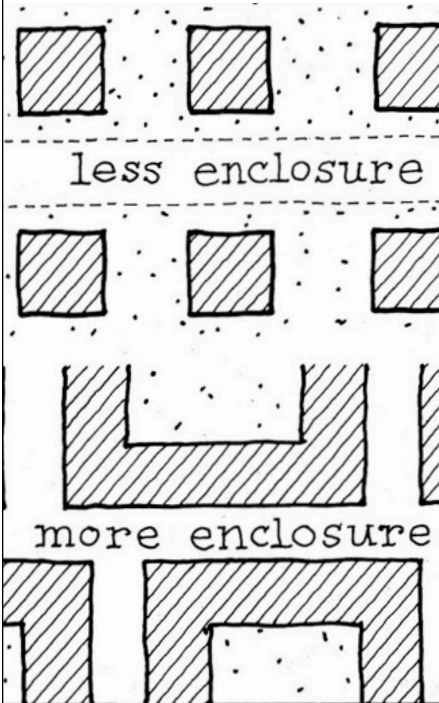
A contrario, un milieu dont la connectivité est faible décourage la marche car il contraint à faire des détours pour relier deux destinations parfois très proches «à vol d'oiseau».

Les interactions sociales informelles sont réduites puisque chacun évolue au sein de l'espace confiné de son automobile.

Les interactions sont aussi faibles à grande échelle, puisqu'on n'entre dans les endroits situés dans les détours, boucles et culs-de-sacs que si on y a affaire. Ces endroits peuvent donc devenir des poches d'exclusion sociale.



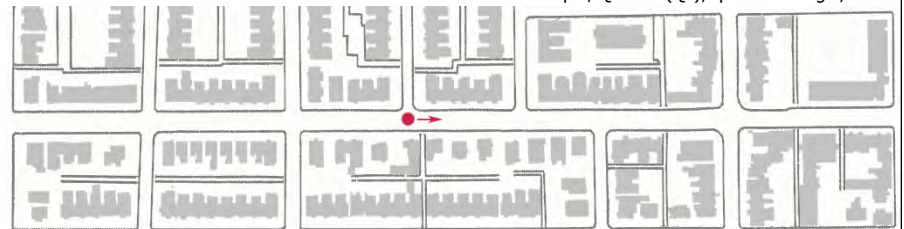
## Bon encadrement : bonne lisibilité



Bentley et coll. (1981)

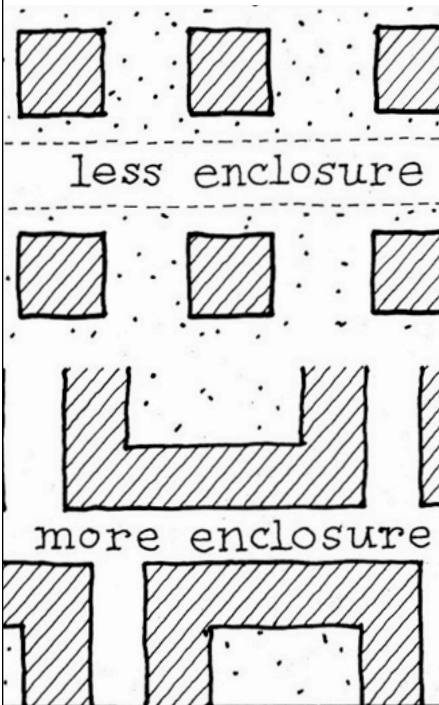


Boulevard René-Lévesque, Québec (Qc); photo : Google, 2012.



L'encadrement visuel se définit comme la proximité des bâtiments par rapport à la route et leur proximité entre eux.

Un encadrement visuel important permet à la fois, de réduire la vitesse des véhicules en rétrécissant le champ visuel libre du conducteur, mais aussi d'indiquer clairement la perspective visuelle de la voie, en l'encadrant, et donc, le point de convergence qu'elle permet d'atteindre. Il facilite donc l'orientation, à la fois du piéton et de l'automobiliste.



## Encadrement faible : lisibilité faible



Boulevard De L'Ornière, Québec (Qc); photo : Google, 2012



Un encadrement visuel faible donne l'impression d'être dans un milieu ouvert, libre de contraintes. Il encourage donc la vitesse.

Il guide moins bien le piéton ou l'automobiliste vers les lieux que la voie atteint éventuellement.

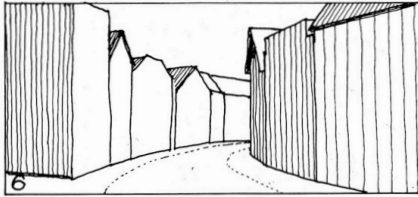
Une voie faiblement encadrée est donc moins sécuritaire et moins évidente en termes d'orientation.





Tracé non-rectiligne :

- Variété du paysage
- Accentuation de bâtiments-repères



Bentley et coll. (1981)



Rue Saint-Vallier Ouest, Québec (Qc); photo et carte : Google, 2012.

Un tracé curviligne permet de localiser stratégiquement, aux points d'inflexion des courbes, des bâtiments qui se démarquent et serviront de repères, que ce soit par leur forme ou par leur fonction.

Lorsqu'un bâtiment est placé de telle manière à obstruer le champ de vision depuis la portion précédant la courbe, il devient un repère visuel évident car il fait face à l'automobiliste ou au piéton pendant qu'il traverse cette section.

Ainsi, un tracé non-rectiligne permet de varier le paysage, en ponctuant le tracé de bâtiments-repères que le tracé accentue.

## Constats



Entrées et identité de la communauté



Perméabilité et connectivité



Rôle des éléments naturels



Espaces publics et services

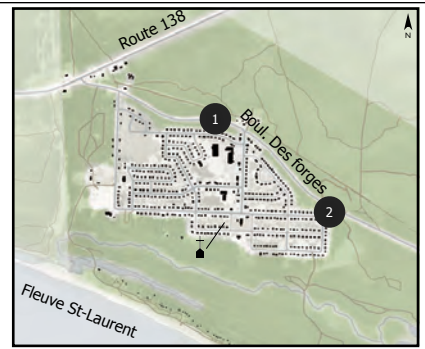


Mobilité et habitation durables

18

Afin de mieux cerner les problématiques auxquelles la communauté fait face, nous avons effectué différents constats sur le terrain et recherches complémentaires. Ces constats sont des points faibles, à améliorer, par rapport aux grands enjeux que soulève le projet.

Les constats faits sur le terrain s'organisent donc en cinq enjeux : les entrées et l'identité de la communauté, la perméabilité et la connectivité du tissu urbain, le rôle des éléments naturels, les espaces publics et les services, et enfin, la mobilité et l'habitation durables.



Les entrées sur le boulevard des Forges ne sont pas identifiées



Entrée #2 vers l'ouest

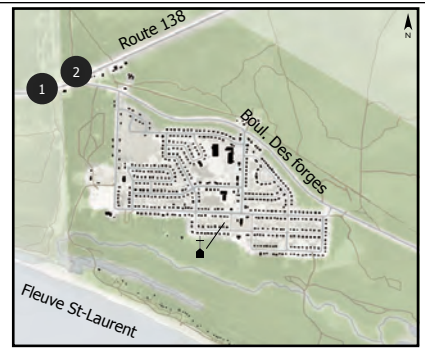


Entrée #3 vers l'est

Le premier thème majeur de l'analyse concerne l'identité de la communauté et sa traduction en termes d'aménagement.

La communauté devrait être visible depuis le boulevard des Forges, puisque cette artère la borde. Bientôt, le boulevard traversera Mani-Utenam en se retrouvant entre les deux secteurs, le nouveau et l'existant.

Or, il est impossible, à bien des endroits, de s'imaginer qu'il y a un village à quelques mètres derrière ces rangées d'épinettes. On jurerait, depuis le boulevard des Forges, être en rase campagne.



La communauté est peu visible du boul. des Forges ou de la route 138



Approche de l'intersection boul. des Forges et route 138



Intersection boul. des Forges et route 138

20

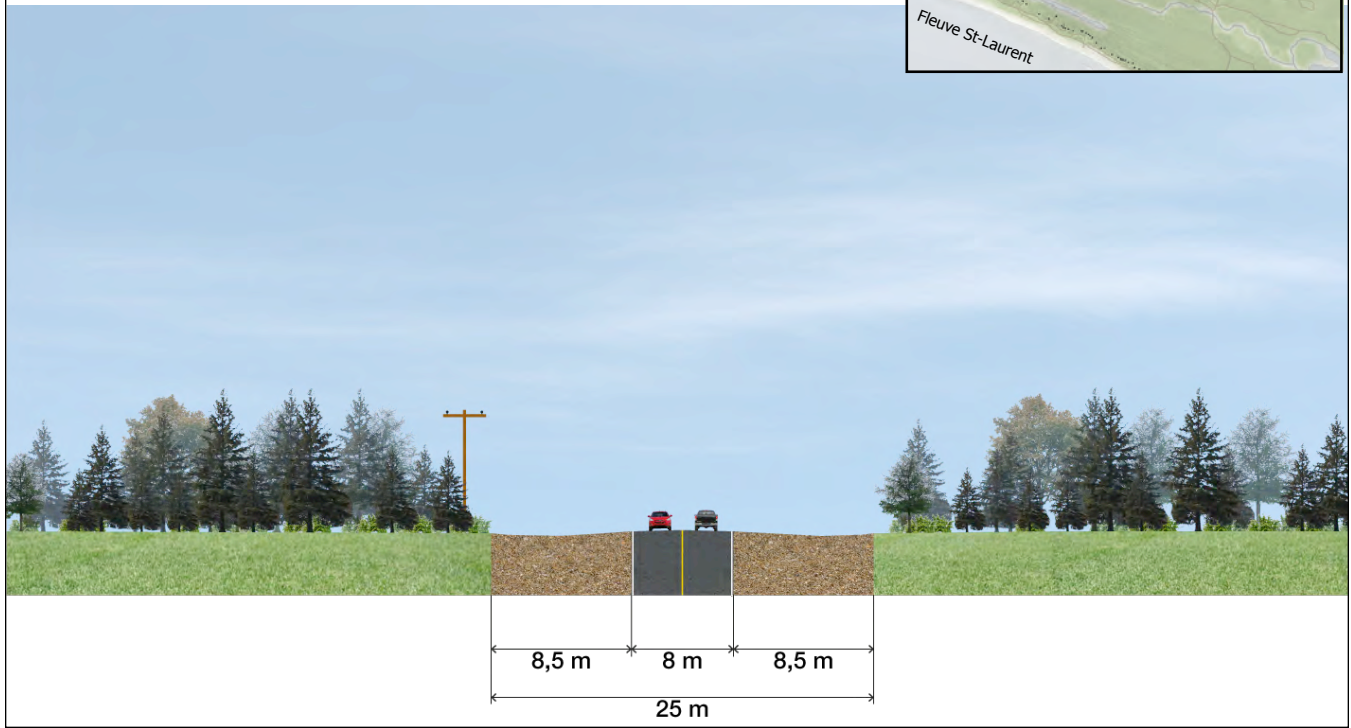
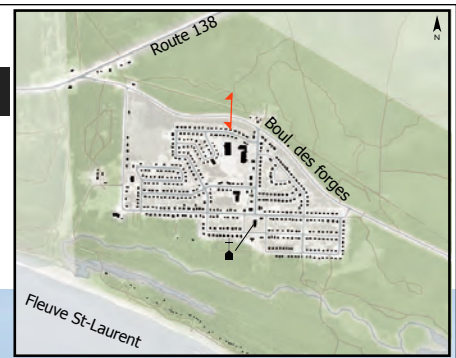
Les entrées devraient signer l'identité de la communauté depuis l'extérieur.

Or, que ce soit depuis le boulevard des Forges ou la route 138, les entrées ne sont pas ou peu mises en valeur. Rien ne les distingue au plan esthétique, et seuls des panneaux indicateurs standards signalent que l'on est à Mani-Utenam.

Nous pensons que l'identité forte, innue, de la communauté n'est pas reflétée ici.



## Le boulevard des Forges, vu en coupe.



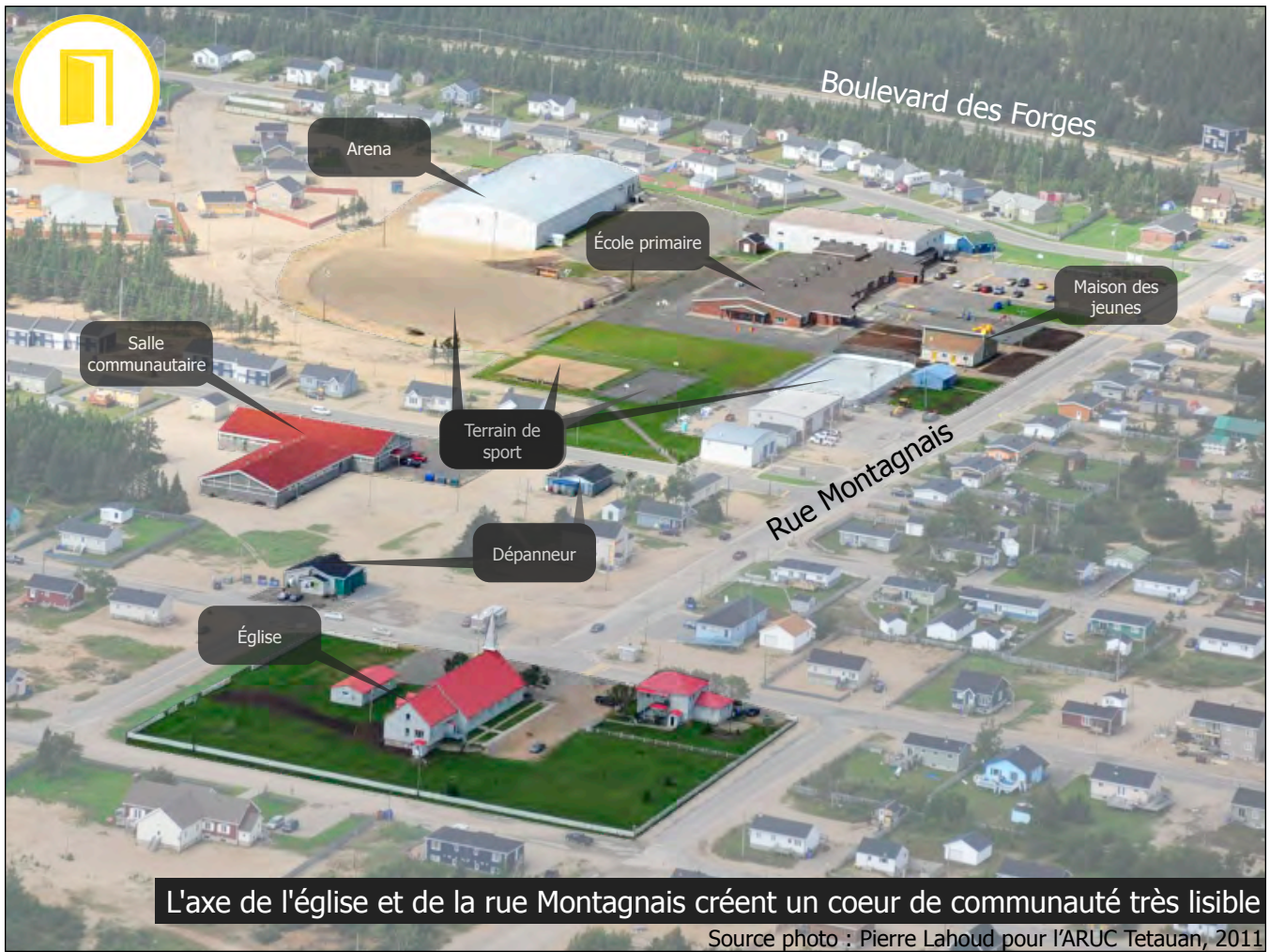
21

Le boulevard lui-même présente le profil illustré par cette coupe : il s'agit d'une route à une voie dans chaque sens, de largeur standard. Elle possède de larges marges latérales, plus larges que la route elle-même.

Le boulevard présente pourtant un faible potentiel pour un élargissement ou un redressement : le village de Moisie semble desservi adéquatement, nous n'avons pu constater que des vitesses élevées lors de nos opérations de comptage, et en aucun cas, de congestion routière. Même si Moisie devait doubler en population, il semble peu probable que le boulevard soit un jour insuffisant à rallier Moisie adéquatement.

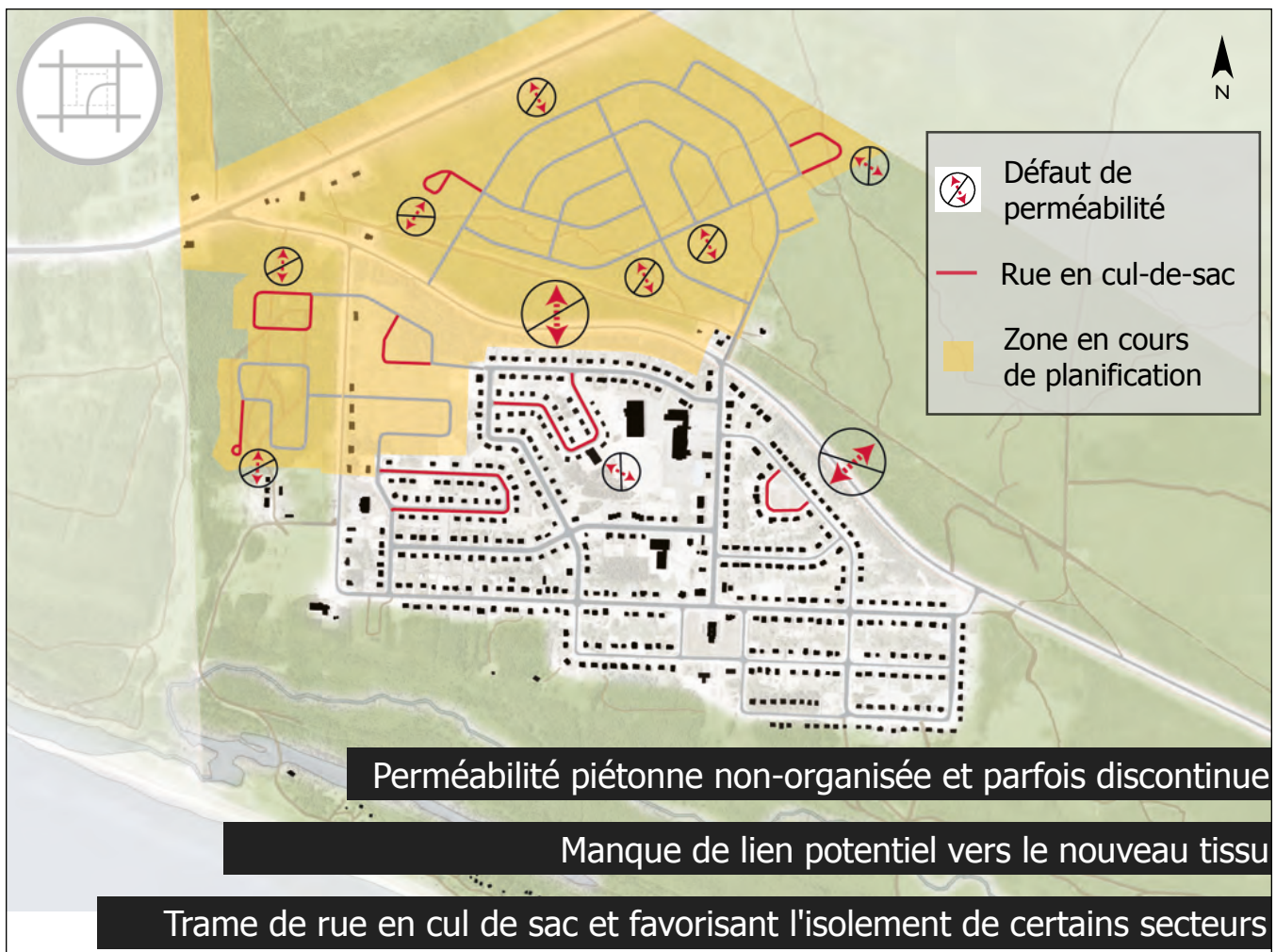
D'autre part, il n'y a qu'une faible probabilité que le Ministère des Transports du Québec (MTQ), qui gère la route, décide un jour d'en modifier le tracé : non seulement le débit de circulation n'est pas assez important mais encore, comme nous le verrons plus loin, les limites de propriété fédérale de l'Innu-Asi sont assez rigides et très peu négociables entre le gouvernement fédéral et le MTQ.

On remarque enfin, l'épaisseur de boisé masquant entièrement la communauté depuis le boulevard.



Si la communauté est peu visible de l'extérieur, on remarque en entrant dans la communauté, que l'identité de celle-ci s'axe fortement autour de deux éléments : l'axe de la rue Montagnais, avec les équipements communs et l'église; ainsi que le site du festival Innu Nikamu, avec la plage comme point de fuite.

Cette identité forte justifie de miser sur la prolongation de la rue Montagnais vers le Nord pour structurer une partie du nouveau secteur.



23

Une des caractéristiques-clés d'un ensemble urbain est sa connectivité : comme vu précédemment, il s'agit de la facilité de se rendre de n'importe quel point à n'importe quel autre point, le lien visuel et physique entre les différents endroits.

Le site manque de connectivité : on remarque plusieurs quartiers en culs-de-sacs, aussi bien dans l'actuel que dans le projeté. Les culs-de-sacs imposent des détours pour accéder à la rue voisine, limitant la connectivité.

On remarque aussi un relatif manque de perméabilité, c'est-à-dire qu'à certains endroits, deux secteurs urbains attenants sont, en quelque sorte, fermé l'un à l'autre. À grande échelle, nous pensons que ce serait le cas du nouveau secteur par rapport à l'ancien. Par contre, l'intégration des différents équipements est assez bonne, le long de la rue Montagnais.



L'orientation dominante de la trame de rue, est-ouest, indique de potentiels problèmes de liens nord-sud. L'accès au nouveau secteur, au Nord, est conditionné par ces problèmes.

Un des seuls accès vers le Nord sera la rue Montagnais (entrée no.2), avec la rue Innu (entrée no.1).

L'orientation est-ouest de la trame de rue existante implique aussi qu'il y a peu de maisons donnant sur les rues nord-sud. Ces rues manquent donc d'yeux, de surveillance informelle.





Les boisés font actuellement office de zone tampon et de cour arrière

Exercent une attraction pour la localisation

Les boisés en coeur d'îlots causent des problèmes de sécurité

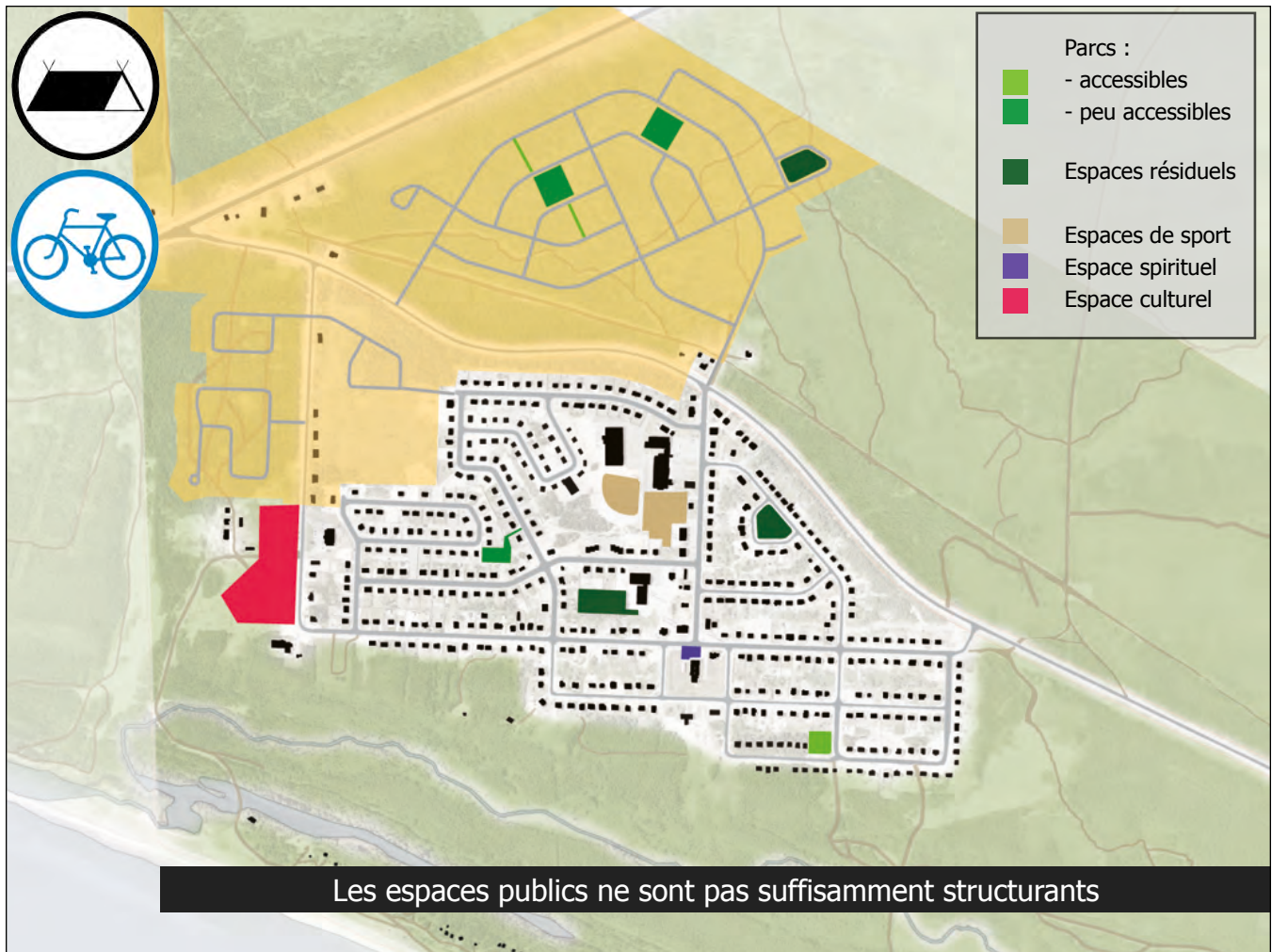


Source photo : Pierre Lahoud pour l'ARUC Tetuan, 2011

25

Les éléments naturels sont très importants pour renforcer l'identité et le mieux-être de la communauté. Ils sont donc des attracteurs pour les résidents. Or, à certains endroits, ils font office de cour arrière; ils sont privatisés dans l'esprit, même s'ils demeurent «développables» en théorie.

Par contre, les boisés situés en cœurs d'îlots, et dont l'appartenance n'est pas claire, sont des sources d'insécurité. Ils sont un peu des «no man's land», peu surveillés ni appropriables.



26

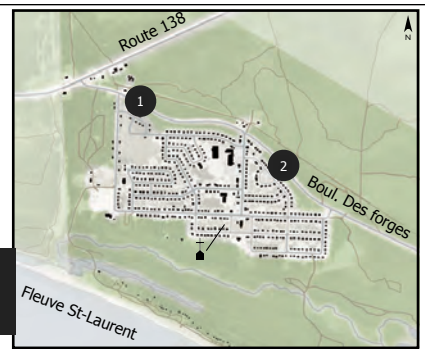
Les espaces publics ne jouent pas assez leur rôle de structuration urbaine :

- Peu de parcs ont été planifiés pour être visibles et accessibles, il s'agit souvent de terrains résiduels;
- Les espaces de sports clôturés verrouillent un méga-îlot peu traversable. Ils ne structurent pas l'ensemble.

C'est donc surtout la rue Montagnais qui structure ce secteur. Or, elle est dessinée et réalisée uniquement comme un espace de circulation.



Part modale des déplacements actifs très élevée (27%) vs. la région de Sept-Rivières-Caniapiscau (13%) (Stat Can, 2006)



Paysage de corridor boisé sur le boul des Forges incitant à la vitesse



Boul des Forges vers l'est



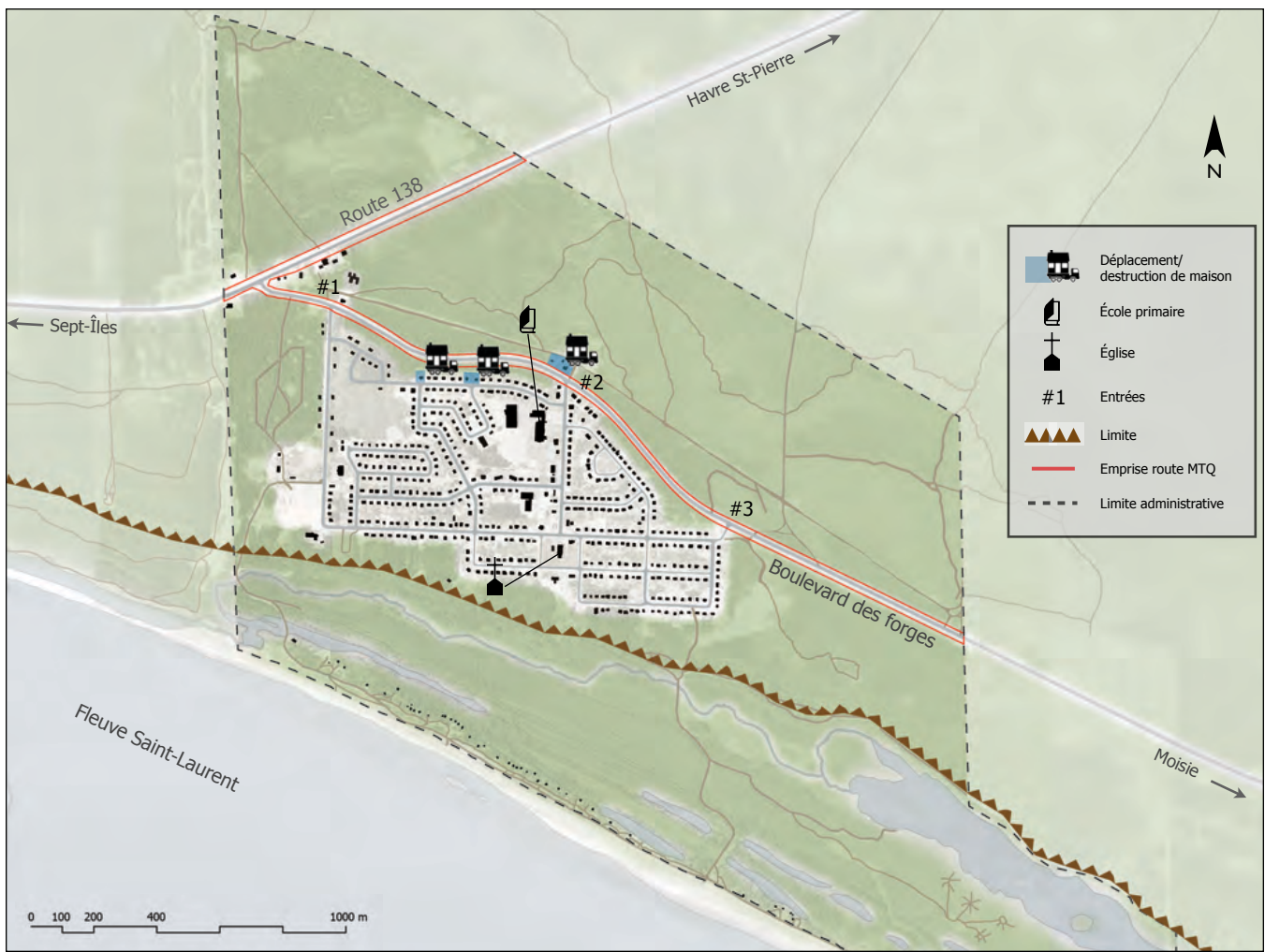
Boul des Forges vers l'est

27

La durabilité des pratiques en mobilité et en habitation nous semble devoir être intégrée tout au long du projet. Sans que ce soit l'enjeu mineur de ce projet, nous présentons ici quelques constats qui nous ont permis d'innover dans le projet.

Le portrait de mobilité des Innus de Mani-Utenam est surprenant pour une communauté rurale. Ces chiffres concernent les travailleurs. Les modes actifs (marche, vélo) sont plus présents que dans la région en moyenne.

La tendance lourde est à la réduction de la dépendance à l'auto. Ces bonnes habitudes sont donc un atout qu'il faut encourager par l'aménagement urbain.



28

Finalement, un dernier constat vient spécifier encore un peu plus le contexte d'intervention : il s'agit des contraintes légales et physiques.

La première contrainte est représentée par le trait pointillé noir, les limites administratives de la réserve. Il nous sera très difficile de faire des propositions qui concernent l'extérieur de ce périmètre puisqu'il est sous l'autorité du gouvernement du Québec.

La deuxième contrainte, qui s'apparente à la première, est représentée par les traits rouges. Ce sont des emprises de routes régionales (route 138 et boulevard des Forges) qui appartiennent au Ministère des Transports. Dans le cas de propositions touchant ces emprises, il faudra donc prévoir des négociations avec le gouvernement du Québec.

Une troisième contrainte est représentée par le trait brun, entre la communauté de Mani-Utenam et le fleuve St-Laurent. Il faudra tenir compte de ce dénivelé important dans la proposition, puisque celui-ci limite considérablement les possibilités d'accès au Fleuve.

Une dernière contrainte consiste en plusieurs résidences qui sont sujettes à être déplacées ou détruites selon le cas (représentées sur la carte par un petit camion accompagné d'une zone bleutée). En effet, pour permettre une meilleure communication entre la partie existante de Mani-Utenam et l'aménagement proposé, il sera nécessaire de tracer quelques voies supplémentaires, ce qui se fera par le déplacement ou la destruction de quelques maisons. La prolongation de la rue Montagnais vers le nord nécessitera également le déplacement ou la destruction de quelques maisons situées à cet endroit.

Il est particulièrement important, pour la bonne intégration visuelle des deux futures parties de la rue Montagnais, qui formeront deux axes forts de part et d'autre du futur centre de la communauté, que la rue Montagnais soit prolongée en ligne droite.

# Mission



Concevoir un agrandissement de Mani-Utenam qui permette de tisser des liens forts avec la partie existante, en utilisant le boulevard des Forges et la rue Montagnais comme épines dorsales d'une communauté vivante et unie.

Source photo : Isabelle Alexandra Ricq pour «Green is beautiful», août 2011

Source photo : Pierre Lahoud pour l'ARUC Tetuan, 2011

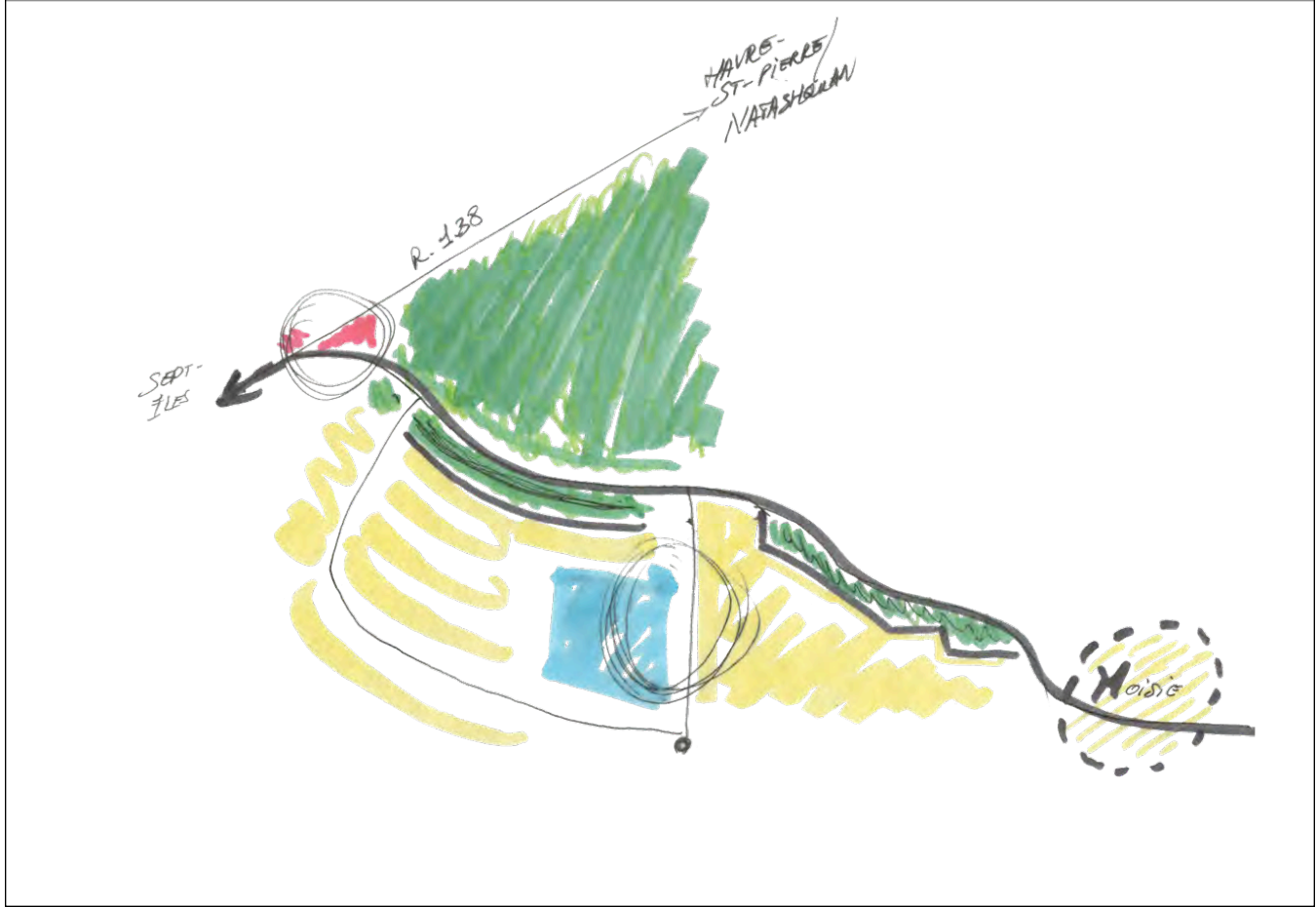
29

Le projet se devait de répondre à la problématique posée plus haut en donnant une mission, qui guiderait nos interventions.

Cette mission est donc, de concevoir un agrandissement de Mani-Utenam qui permette de tisser des liens forts avec la partie existante, en utilisant le boulevard des Forges comme l'épine dorsale d'une communauté vivante et unie.

Une des pistes pour l'accomplir est de localiser sur le boulevard, des activités et services qui répondent aux besoins de toute la communauté.

# Diagramme d'organisation urbaine : existant



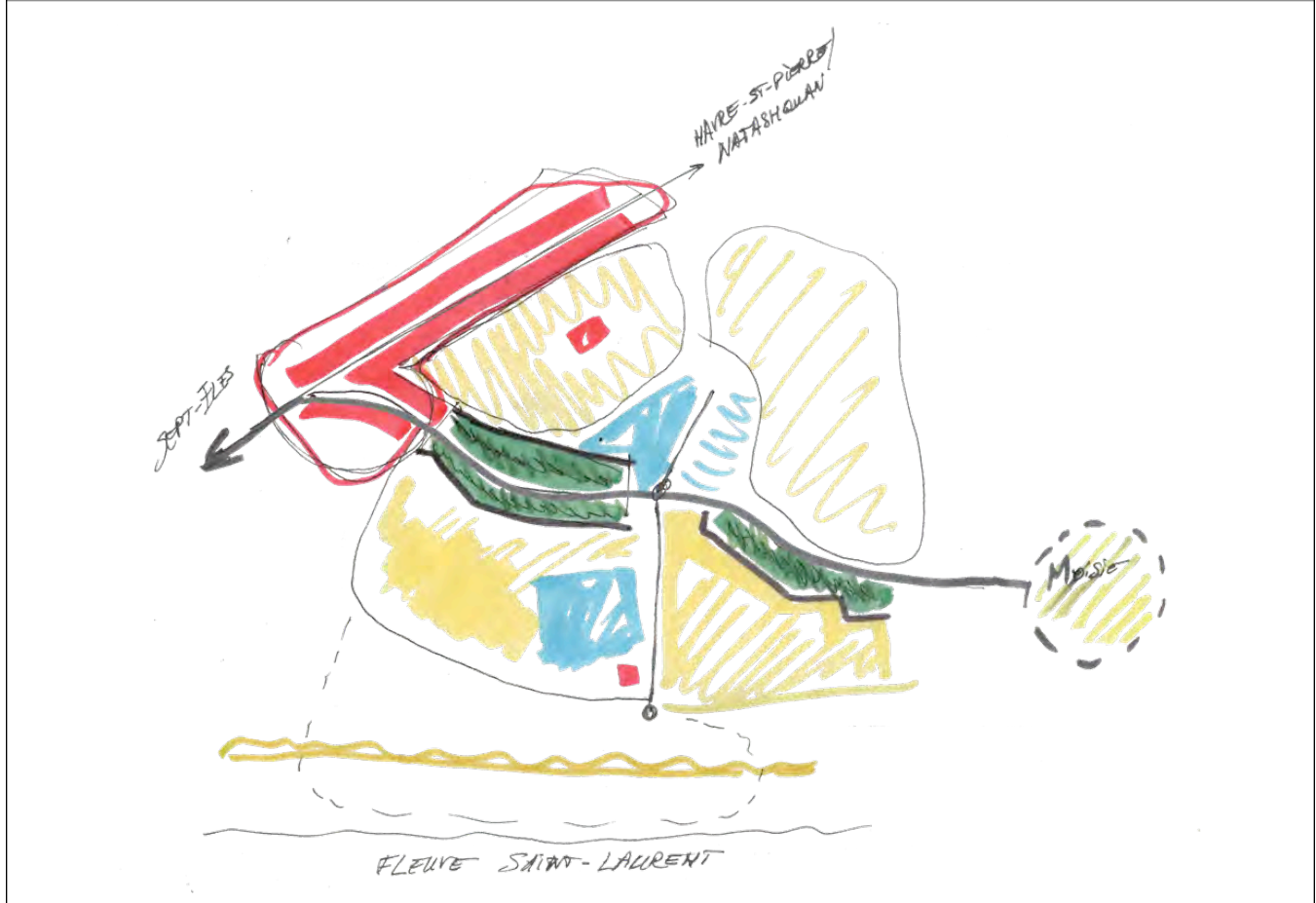
30

Voici donc, présenter sur cette diapositive, l'organisation urbaine schématique de la communauté de Mani-Utenam existante. La première chose que l'on remarque est la tache bleue, qui représente le noeud institutionnel de la communauté. C'est à cet endroit que l'on retrouve les principaux services à la communauté : aréna, école primaire, salle communautaire, radio communautaire, etc. Ce noeud est situé sur l'axe de la rue Montagnais qui relie l'église à une de ses deux extrémités avec le boulevard des Forges. Le reste du tissu est majoritairement composé de maisons individuelles isolées sur leur terrain.

Le boulevard des Forges est représenté par l'épaisse ligne noire qui traverse le dessin horizontalement. Cet axe ceinture la communauté au nord et fait office de limite. Il relie également Mani-Utenam à la petite communauté de Moisie. Moisie et Mani-Utenam sont également connectées à la route 138 par le boulevard des Forges.

La route 138 est quant à elle une route régionale qui donne accès vers le nord-est à Havre St-Pierre et aux autres communautés de la Côte-Nord et vers le sud-est, à Sept-Îles et au reste du Québec.

# Diagramme d'organisation urbaine : GSP inc.



31

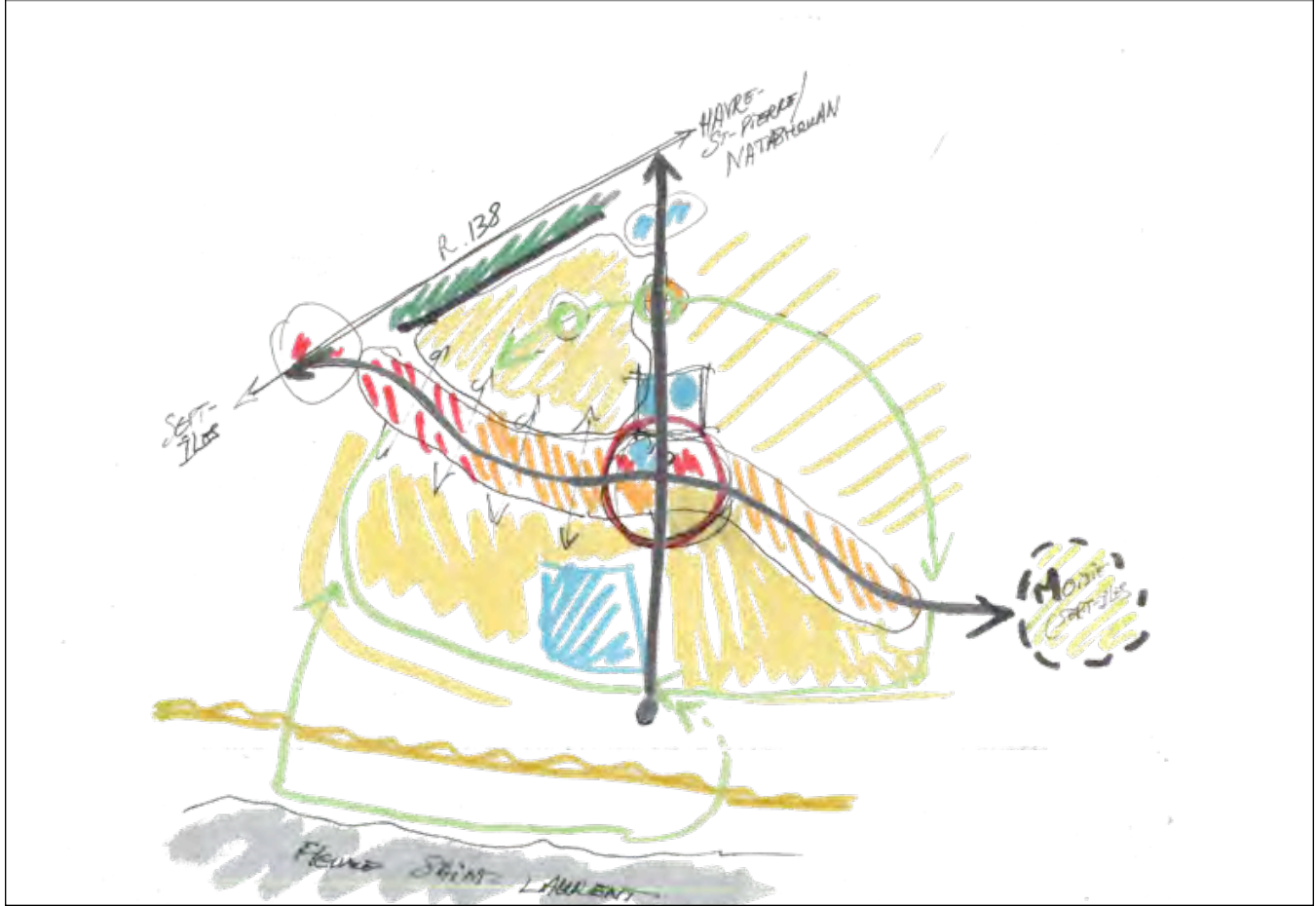
La proposition faite par les professionnels de la firme Gaston St-Pierre inc. est quant à elle caractérisée par une très grande zone dédiée à la fonction commerciale sur les rives de la route 138. Cette localisation permettra de profiter du trafic de transit qui passe par la région et de donner une bonne visibilité régionale aux entreprises qui choisiront cette localisation.

Le noeud communautaire situé le long de l'axe de la rue Montagnais trouve sa prolongation dans la nouvelle partie située au nord du boulevard des Forges. Par contre, la continuation de la rue Montagnais ne se fait pas dans le même axe, ce qui vient briser quelque peu la continuité et la lisibilité de cette rue.

Le tissu est encore une fois majoritairement résidentiel, de faible densité (maisons individuelles isolées sur leur terrain).

On remarque également que des espaces naturels sont conservés en bordure du boulevard des Forges. Ces grands espaces verts sont intéressants du point de vue de la proximité des éléments naturels des habitations, mais le sont beaucoup moins lorsque l'on regarde la connexion entre les deux tissus (existant et nouveau). En effet, ces étendues boisées peuvent agir en tant que frontière très importante et empêcher une bonne communication entre les habitants des deux tissus.

# Diagramme d'organisation urbaine : proposition



32

Pour ce qui est de la proposition que nous faisons, elle est caractérisée principalement par l'importance qui est donnée à l'intersection des axes de la rue Montagnais et du boulevard des Forges. Comme cette intersection est située au croisement des deux axes les plus importants autant au niveau fonctionnel que de celui de la circulation ou de la connectivité, elle devient un lieu particulièrement propice pour une concentration d'activité et d'équipements. C'est donc à cet endroit que seront regroupés la plupart des équipements communautaires (nouveaux bâtiments administratifs, centre de la petite enfance et maison de jour pour aînés), des bâtiments commerciaux et des espaces publics.

Le boulevard des Forges devient également une assise de premier plan pour l'implantation de bâtiments de plus grands gabarits et aux fonctions commerciales et mixtes (commerces et résidences). Cette implantation en bordure du boulevard est ponctuée par des noeuds qui correspondent aux nombreuses rues qui vont relier les deux tissus ensemble. Dans ces noeuds, les bâtiments seront implantés beaucoup plus près de la voie et la largeur de celle-ci sera fortement réduite pour créer un environnement plus sécuritaires et qui donne plus de places aux modes de transport actif (pied et vélo).

Il faudra également viser à mettre en réseau les différents espaces verts, places publiques, lieux de rencontre et d'activités, afin qu'ils participent à la structuration du tissu.



## Proposition



Entrées et identité de la communauté



Perméabilité et connectivité



Rôle des éléments naturels



Espaces publics et services

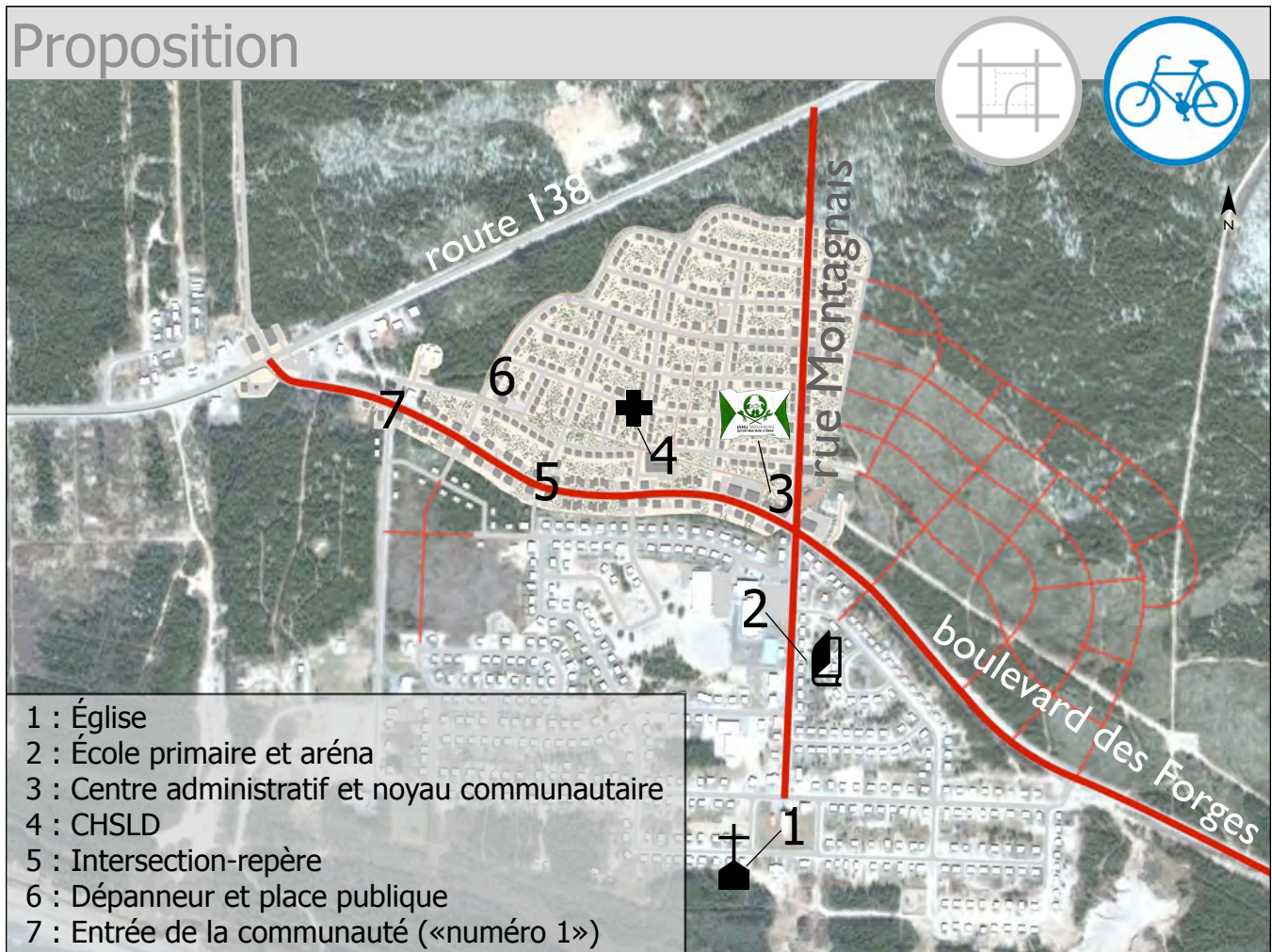


Mobilité et habitation durables

Voici maintenant la présentation de notre proposition en tant que telle.

Elle se fera selon les cinq enjeux identifiés plus haut dans la présentation. Chaque élément de proposition sera ainsi relié à différents enjeux par la présence des icônes les représentant.

# Proposition



34

On voit ici un plan de la partie déjà existante de la réserve (au sud) de notre proposition (au nord, entre le boulevard des Forges et la route 138) et d'une possible trame de rues pour la phase trois du projet d'extension des limites de la réserve de Mani-Utenam (à l'est, minces traits rouges). Cette trame serait en continuité de la trame que nous proposons et viendrait se connecter à des endroits « stratégiques » du tissu existant actuellement.

On remarque aussi avec les deux traits rouges plus épais, l'importance que prennent la rue Montagnais et le boulevard des Forges. Il est très clair que leur intersection se trouvera en définitive au centre géographique du nouvel ensemble urbain créé par les divers agrandissements.

Sur la carte sont également identifiés les quelques points importants qui composent notre proposition. En commençant par le numéro « 3 » qui représente les nouveaux bâtiments administratifs du conseil de bande. Le point « 4 » représente quant à lui le centre d'hébergement de soins de longue durée. Il ne sera pas directement placé en bordure du boulevard des Forges, en effet il en sera séparé par une la conservation d'une bande boisée et quelques bâtiments. Cela permettra d'assurer une certaine quiétude aux patients qui s'y retrouveront pour y recevoir des soins.

Le point « 5 » est une des intersections qui ponctuent le boulevard des Forges. Elle nous servira d'intersection type pour démontrer la façon avec laquelle seront traités ces noeuds d'une importance particulière.

Le point « 6 » correspond à un espace vert faisant partie du « réseau vert ». Il est situé dans la continuité des différents espaces publics et verts répartis le long de l'emprise de l'aqueduc qui est non constructible. Cet espace serait également un lieu très intéressant pour le positionnement d'un commerce de proximité (dépanneur) répondant aux besoins des gens résidant aux alentours.

Le point « 7 » correspond quant à lui à un endroit qui deviendra la porte d'entrée de la réserve à moyen terme. Les points 3, 5 et 7 seront détaillés dans les trois diapositives suivantes.

# Proposition : intersection rue Montagnais



35

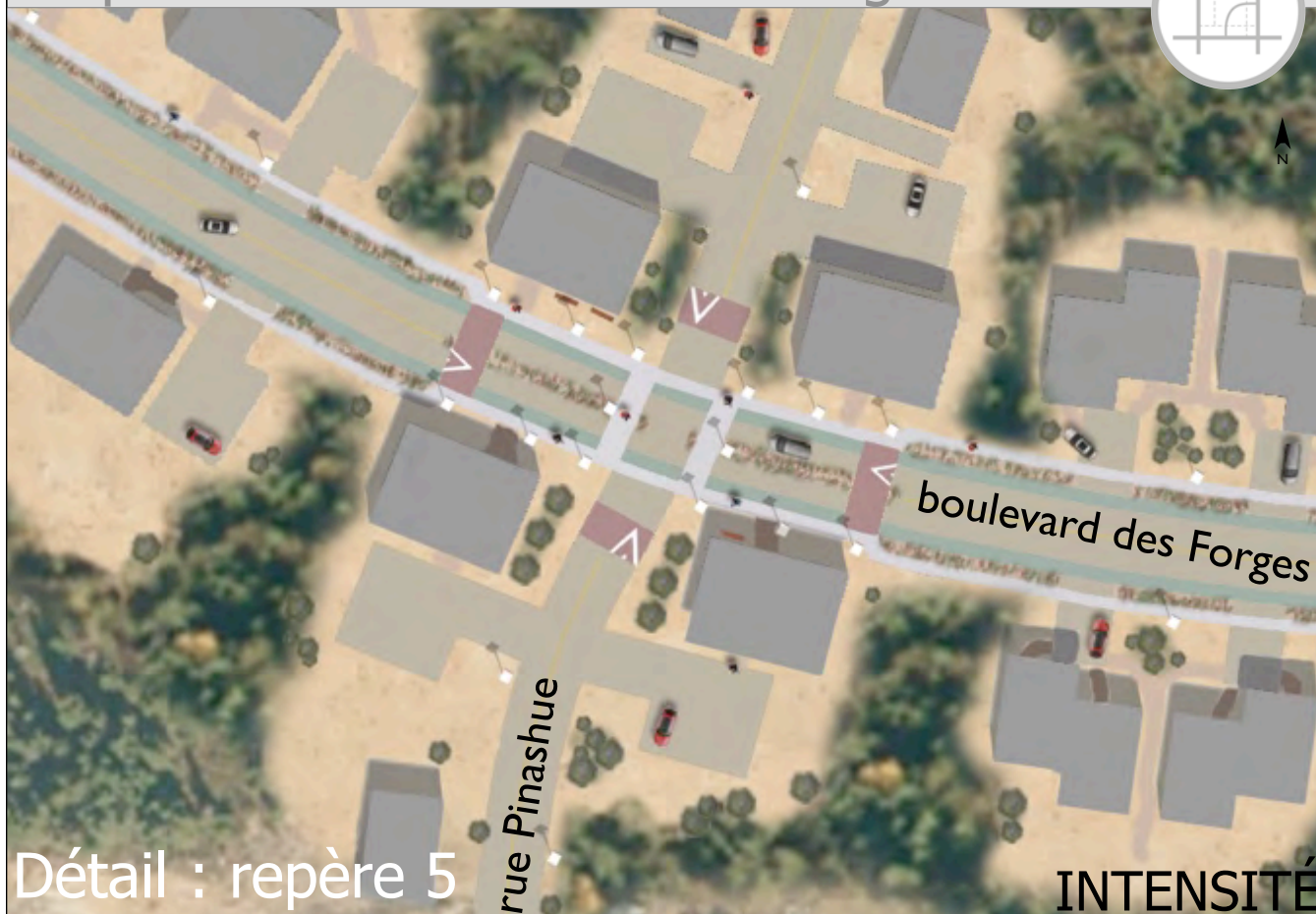
Voici donc les détails de l'intersection de la rue Montagnais et du boulevard des Forges.

Elle est constituée par deux types d'éléments : les bâtiments et les espaces publics.

Les différents bâtiments sont, d'une part, administratifs. Les nouveaux bureaux du conseil de bande seraient placés à cet endroit pour sa centralité et donc la facilité de l'accès à ceux-ci pour un plus grand nombre de personnes. On retrouve d'autre part des bâtiments commerciaux qui pourraient profiter de cet emplacement de choix avec une circulation abondante. La centralité de cet endroit nous pousse néanmoins à proposer d'installer une épicerie directement sur le coin opposé aux bâtiments du conseil de bande. C'est un élément qui manque présentement à proximité de la communauté et qui pourrait également attirer les habitants de Moisie qui auront à passer à cet endroit pratiquement tous les jours.

Les espaces publics sont, d'une part, une place formelle et pavée située directement devant le bâtiment principal du conseil de bande et sur laquelle sont entrée principale donnerait. Cette place formelle trouverait d'autre part sa continuité dans un espace moins formalisé un peu plus au nord et de l'autre côté de la rue Montagnais. Cet espace pourrait servir de lieu de rencontre informelle entre les gens, de lieu d'activité avec l'installation de jeux pour les enfants, de lieu de spectacle ou encore d'activité plus ou moins permanente avec l'installation d'une scène ou d'un abri semi-permanent (« Shaputuan contemporain »). Ce lieu pourrait facilement devenir le point de convergence de toutes les circulations « douces » (vélo, pied) de la communauté en raison de sa localisation géographique et fonctionnelle.

# Proposition : boulevard des Forges



36

Le détail présenté ici est celui d'une intersection type le long du boulevard des Forges.

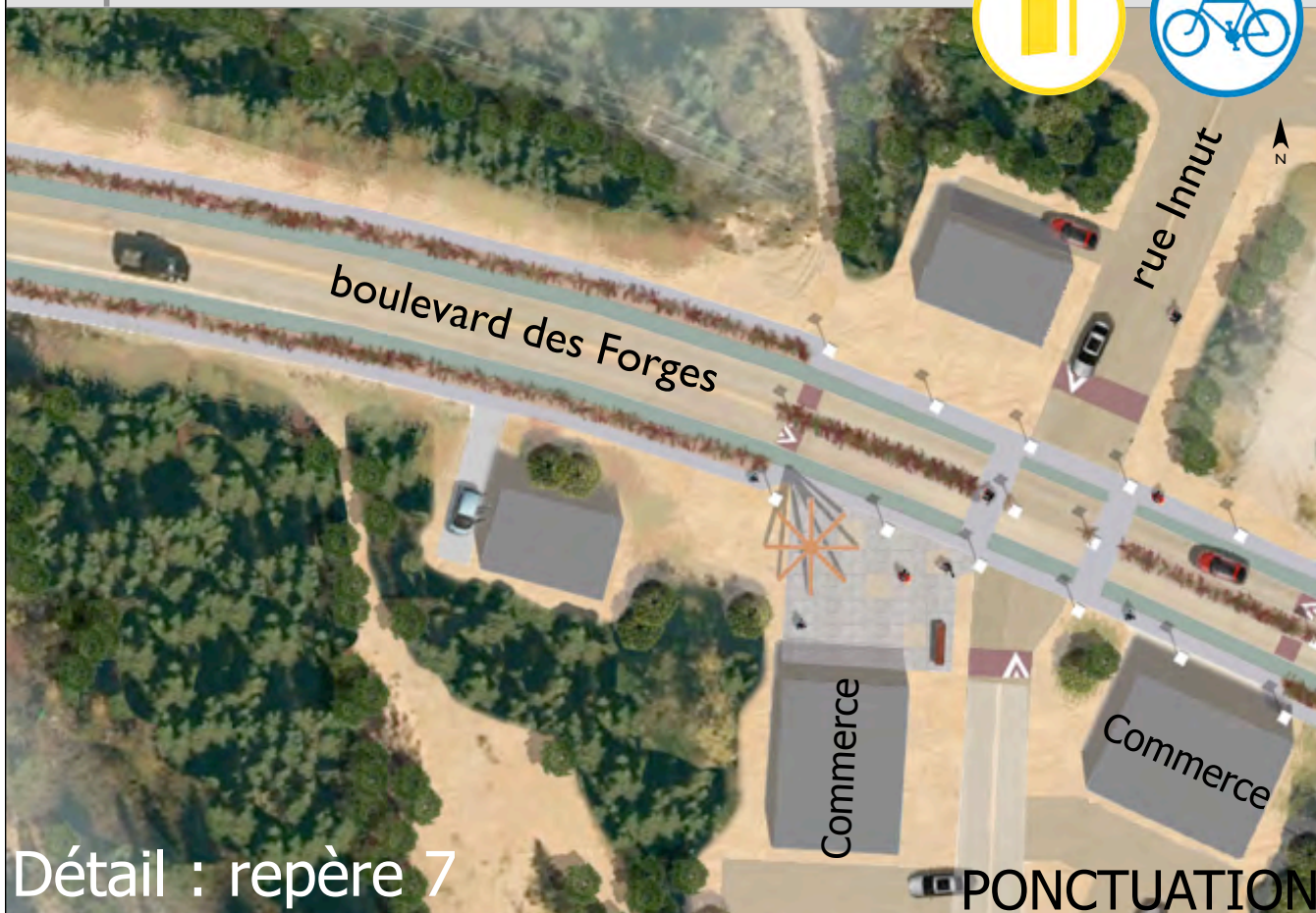
On remarque que la largeur de la rue est diminuée de façon matérielle par le rapprochement des édifices de la rue et par l'ajout d'un îlot végétalisé au centre des deux voies. Elle est aussi diminuée de façon perceptuelle par le rapprochement des trottoirs de la chaussée.

Les taches rosées représentent des dénivellations, puisque les intersections afin de marquer encore plus leur présence, sont surélevées.

Les traverses piétonnes sont facilement visibles en raison de leur matériau qui est d'une couleur différente de l'asphalte.

On peut finalement remarquer une certaine présence de végétation qui vient compléter le phénomène d'encadrement amorcé par les bâtiments et les stationnements qui sont situés à l'arrière des édifices commerciaux pour éviter de briser la continuité en bord de rue.

## Proposition : Entrée numéro 1



37

Ce dernier détail présente le plan de ce qui sera l'entrée de la communauté par l'ouest depuis la route 138.

Un corridor boisé sera conservé de façon à conserver une certaine isolation vis-à-vis de la route 138. L'intersection formera la première ponctuation le long du boulevard des Forges. Elle est composée de la même façon que l'intersection type décrite dans la diapositive précédente. On y ajoute par contre une petite place qui vient compléter les deux édifices commerciaux qui la bordent. Sur cette place est installé un élément signal (structure d'un tipi) qui se répète à de nombreux endroits de la proposition et ponctue le « réseau vert ». Cet élément vient aussi marquer sans aucun doute possible le caractère particulier du milieu urbain dans lequel l'automobiliste pénètre, soit un milieu culturellement distinct des autres municipalités québécoises.

# Proposition : Activités et intensité suggérées



38

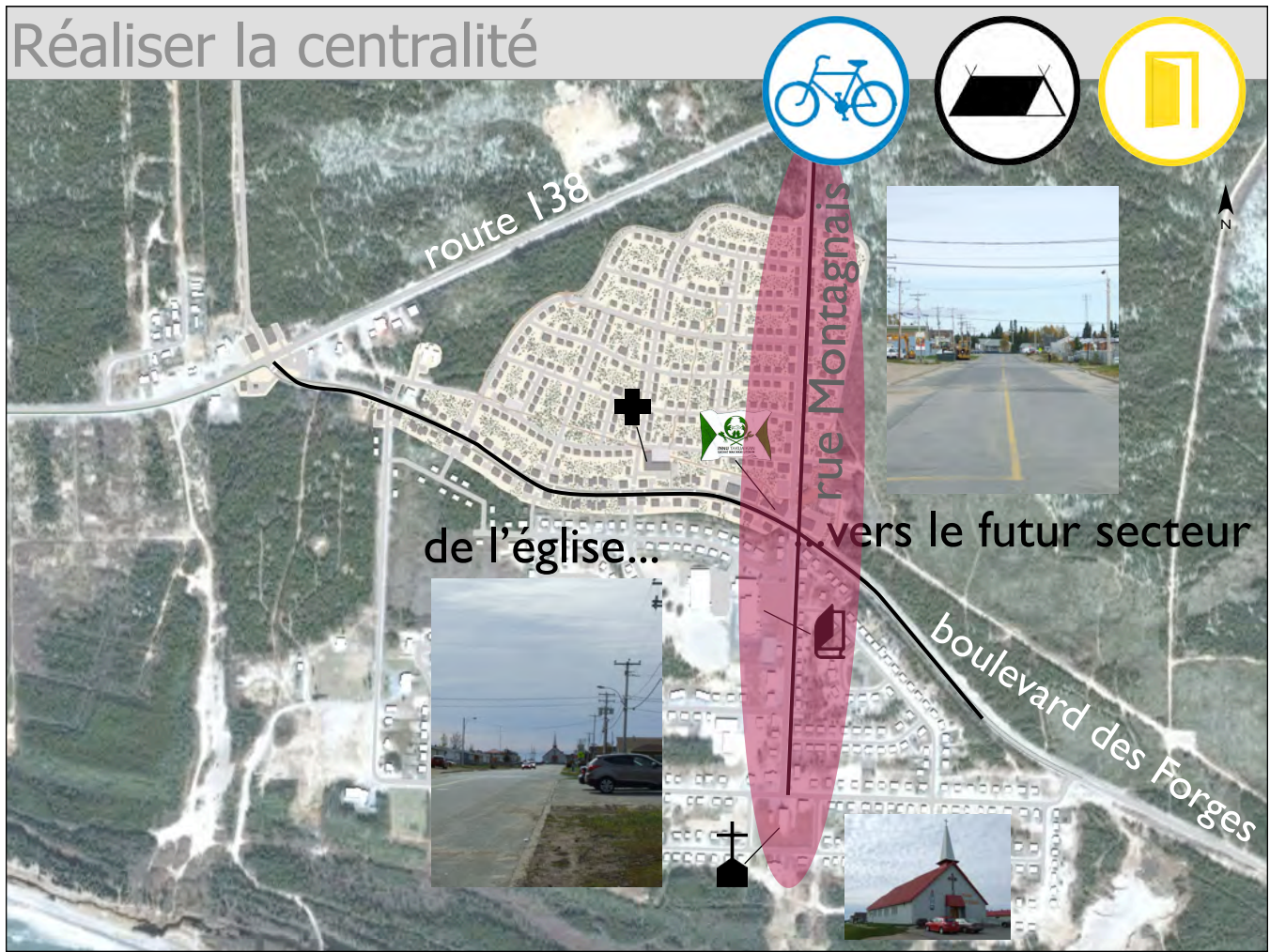
On revient maintenant à une échelle un peu plus globale, qui inclue la réserve actuelle et la présente proposition.

Au niveau des activités, on y remarque la prédominance de l'activité résidentielle, plus précisément de type unifamilial isolé sur son terrain.

Ce qui est nouveau par contre c'est la concentration en bordure du boulevard des Forges d'une bonne diversité d'activités. On retrouve aux intersections des bâtiments alliant la fonction commerciale et la fonction résidentielle aux étages. Les autres bâtiments que l'on retrouve en bordure du boulevard sont des bâtiments multifamiliaux (de types « walk-up » et maisons en rangée) et des bâtiments commerciaux de moyen gabarit.

Le pôle de service communautaire déjà existant en bordure de la rue Montagnais se poursuit au nord du boulevard des Forges avec les bâtiments du conseil de bande, un centre de jour pour aînés et un centre de la petite enfance. La densité est aussi un peu plus élevée en bordure de la rue Montagnais au nord du boulevard des Forges.

# Réaliser la centralité



39

Nous avons déjà parlé de la rue Montagnais et de son importance au niveau de la communauté tout entière. Cette importance tient en grande partie au regroupement de nombreuses activités et services communautaires sur ses abords. Mais elle tient aussi dans ses caractéristiques paysagères qui s'expriment assez bien dans les quelques photos regroupées sur cette diapositive.

Une première photo, en bas à gauche, est prise à l'intersection du boulevard des Forges et de la rue Montagnais, nous montre l'importance que l'église occupe dans le paysage de cette rue. Elle est située au bout de celle-ci et son clocher fait office de point de repère, de point d'ancrage du paysage de Mani-Utenam.

En parallèle, la photo située en haut à droite et prise depuis le stationnement devant l'église, nous montre bien le potentiel intéressant qu'il y aurait dans la continuation de la rue Montagnais au-delà de l'intersection avec le boulevard des Forges en terme de paysage et de lisibilité du tissu urbain.

Créer des espaces publics qui lient les différents services et le tissu résidentiel

Développer des artères commerciales diversifiées, à échelle humaine et des lieux d'emplois



Franklin, Tennessee  
PreservationNation.org



San Diego, California.  
Saint-Louis Great Streets Initiative

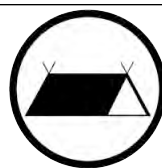
40

Pour continuer sur le sujet soulevé par les éléments mis en lumière sur la diapositive précédente, le fait qu'une rue soit centrale et qu'elle regroupe de nombreux services et aménagements sur ses abords n'est pas suffisant en soi pour créer une centralité forte.

Il faut miser sur d'autres éléments tels que du bâti qui vient encadrer l'espace public (qui peut être sous la forme de place publique ou être tout simplement la rue) comme sur la photo de gauche. Mais il faut aussi s'assurer que les aménagements vont pouvoir répondre aux besoins de tous les types d'utilisateurs.

Il faut aussi s'assurer que les bâtiments abritent des activités diversifiées de façon à garantir une utilisation des espaces sur le plus grand nombre d'heures possibles et par une foule d'utilisateurs hétérogène.





Proposition : intersection rue Montagnais / boulevard Des Forges

# Réaliser la centralité



41

On peut voir sur cette diapositive notre proposition pour l'intersection du boulevard des Forges et de la rue Montagnais. Cette prise de vue est dirigée vers le nord.

La photo en haut à gauche représente l'état actuel de cette intersection et permet de comparer le changement d'ambiance proposé.

Il est donc proposé un lieu qui laisse beaucoup de place aux modes de transport actifs, soit le vélo et la marche et qui donne également une place prépondérante aux éléments naturels indigènes. À l'avant-plan, on remarque la place minéralisée qui est située devant les nouveaux bureaux du conseil de bande qui pourra servir d'espace de détente et de lieu de passage. Cet endroit par sa localisation optimale dans le tissu de Mani-Utenam pourra également servir de support pour faire la publicité des différentes activités se déroulant dans la communauté. À l'arrière-plan, on peut également apercevoir l'espace dédié aux activités de toutes sortes. Une structure de tipi sur le bord de la rue Montagnais vient marquer l'identité de cet espace. Ce serait également un espace tout indiqué pour installer des jeux pour enfants, en partie à cause de la proximité du centre de la petite enfance que l'on aperçoit dissimuler entre les arbres à l'arrière-plan.

Des éléments de paysages marquants aident à l'orientation (Montello, D. R. (1991))



## Tisser les repères



42

Pour assurer une bonne lisibilité d'un tissu urbain, il est possible de s'appuyer sur les éléments qui le composent en les plaçant de façon à ce qu'ils participent à une bonne structuration et une clarté de celui-ci.

Sur ces trois images sont illustrés des repères. Ils représentent tous des clochers d'église qui sont bien souvent le principal élément signal que l'on retrouve dans les communautés rurales. Ces éléments visibles de plusieurs endroits d'une communauté permettent de se repérer de façon précise et indiquent souvent la localisation d'un espace public, de commerces ou de services.

# Tisser les repères



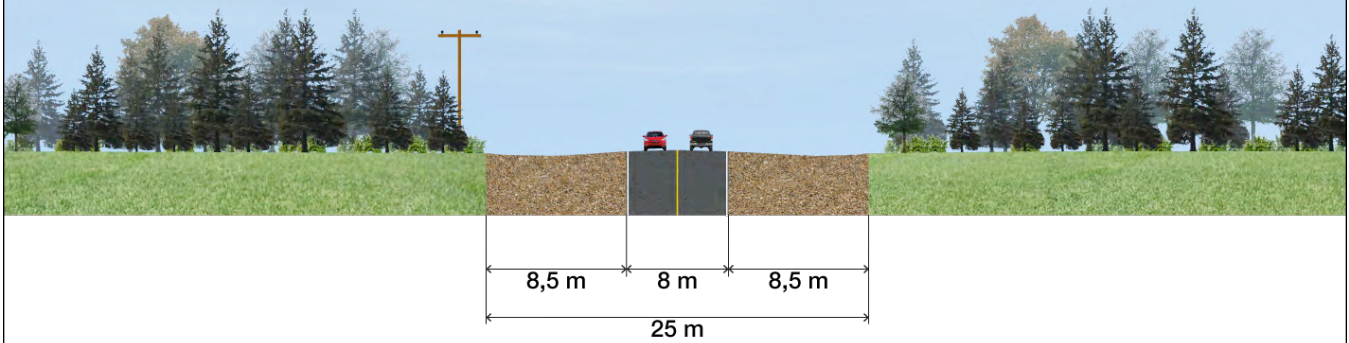
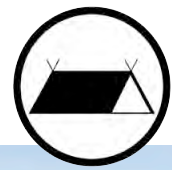
43

C'est pourquoi, dans la proposition, nous nous sommes efforcés de faire correspondre les différentes intersections qui connectent le tissu existant au nouveau tissu le long du boulevard des Forges, avec des éléments bâtis ou paysagers marquants.

En commençant par la gauche, la première connexion est marquée par l'entrée encadrée par le corridor boisé qui donne sur la place publique agrémenter de la structure de tipi. Si l'on pénètre un peu dans le nouveau tissu à partir de cette intersection, on arrive à un autre espace public, un peu plus végétalisé celui-là, qui est agrémenter d'une autre structure de tipi et que complète un commerce de proximité.

Une deuxième connexion est marquée par le bâtiment du CHSLD qui, malgré son retrait par rapport au boulevard des Forges, vient marquer le paysage par son gabarit imposant et ses quelques étages. Il est également en lien avec une place publique qui s'inscrit dans la continuité du « réseau vert » qui suit l'emprise de l'aqueduc qui traverse d'est en ouest l'aménagement.

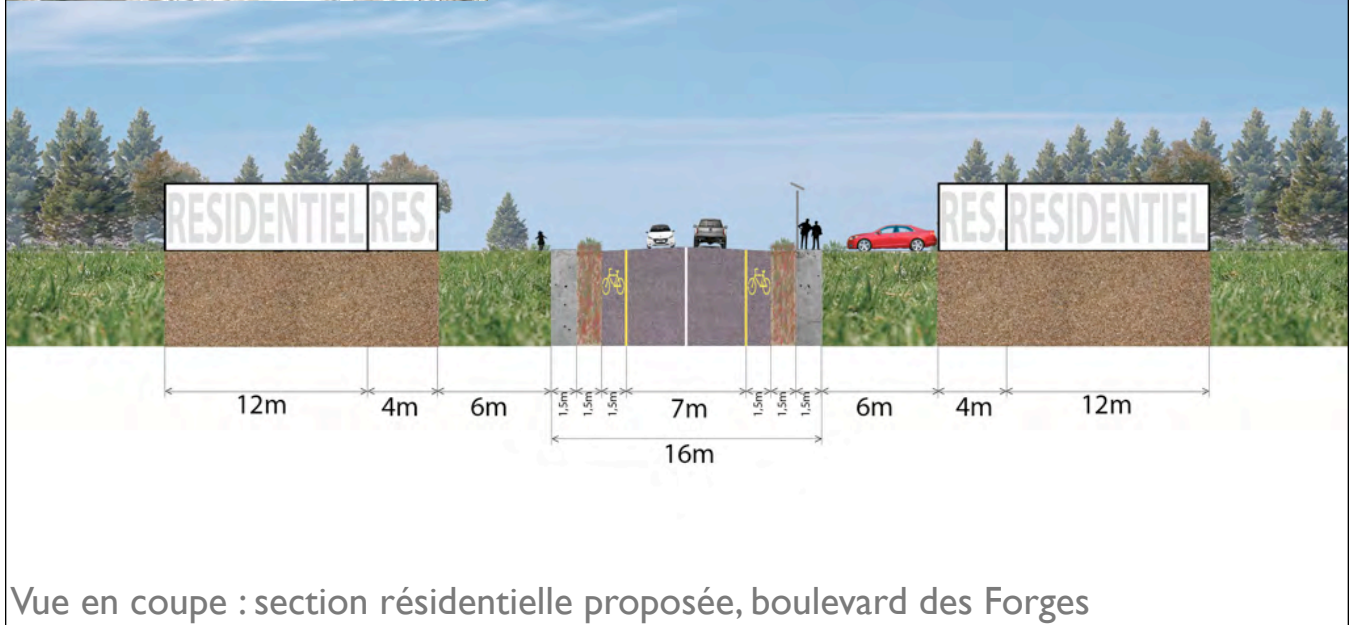
La dernière connexion est marquée par le pôle communautaire formé par l'intersection du boulevard des Forges et de la rue Montagnais. Des bâtiments aux gabarits imposants et des espaces publics de différents types permettent de renforcer la lisibilité de cette portion de la proposition.



Vue en coupe : état actuel, boulevard des Forges

Il a beaucoup été question jusqu'à maintenant des connexions entre le tissu existant de Mani-Utenam et celui de la proposition, des connexions qui se matérialisent en grande partie dans le réaménagement du boulevard des Forges.

Ici, il est présenté dans sa forme actuelle. C'est une route sous juridiction du Ministère du Transport. Son emprise est de 25 mètres en incluant une chaussée d'une largeur de 8 m. Elle est bordée de chaque côté par une lisière boisée qui la transforme en couloir propice à la vitesse automobile et très peu pour les utilisateurs des transports actifs.



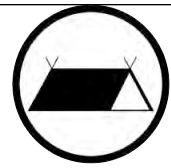
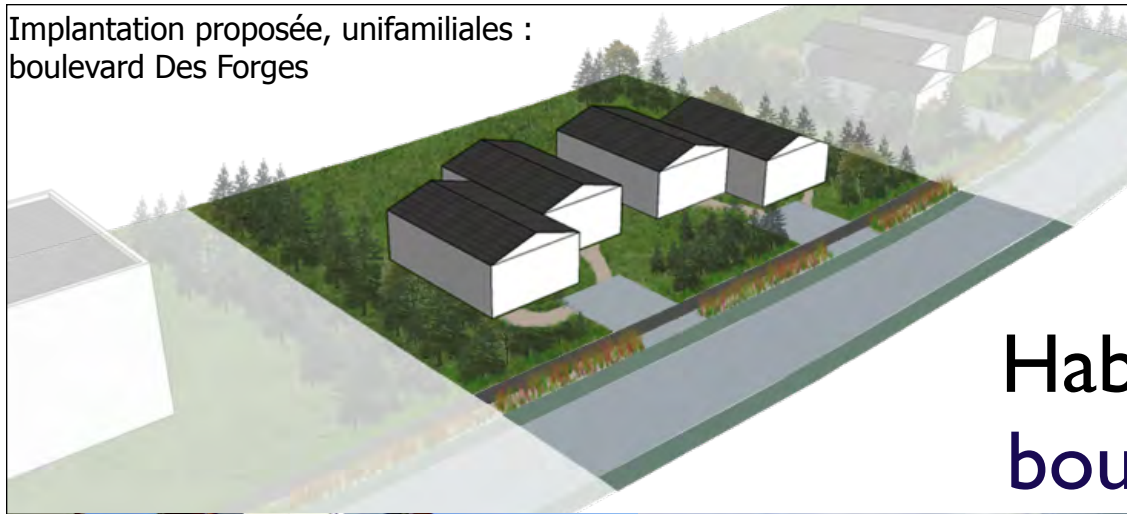
Vue en coupe : section résidentielle proposée, boulevard des Forges

Cette diapositive présente une section résidentielle du boulevard des Forges.

On remarque que le bâti est quand même assez près de la rue, afin de lui assurer un bon encadrement. À cet élément sont ajoutés des trottoirs de chaque côté de la rue et des fossés végétalisés, ce qui donne un environnement un peu plus propice à la pratique de la marche. Sont également ajoutées des bandes cyclables de chaque côté de la rue.

Les stationnements sont situés à l'avant des maisons, donc en lien direct avec la rue.

Implantation proposée, unifamiliales :  
boulevard Des Forges



## Habiter le boulevard



Milwaukee, Wisconsin (USA)  
Vetter Denk Architects / CNU, 2012



Saint-Herblain, France  
Certu, 2009

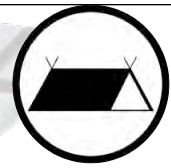
46

Nous avons ici voulu présenter un peu le type bâti proposé dans une section du boulevard des Forges et de son implantation.

Le type proposé est la maison unifamiliale, regroupée deux par deux pour former des groupes de quatre unités d'habitation. La conservation du plus grand nombre d'arbres possibles lors de la construction permet de bien séparer les différents terrains entre eux et de garder une certaine intimité par rapport au boulevard des Forges.

Par contre, comme on le voit sur les photos du bas, il y a plusieurs autres types de bâti qui pourrait être préconisé à cet endroit. Des plus denses et des bâtiments à plus d'un étage.

Implantation proposée, multifamilial :  
boulevard Des Forges



## Habiter le boulevard



inspirations

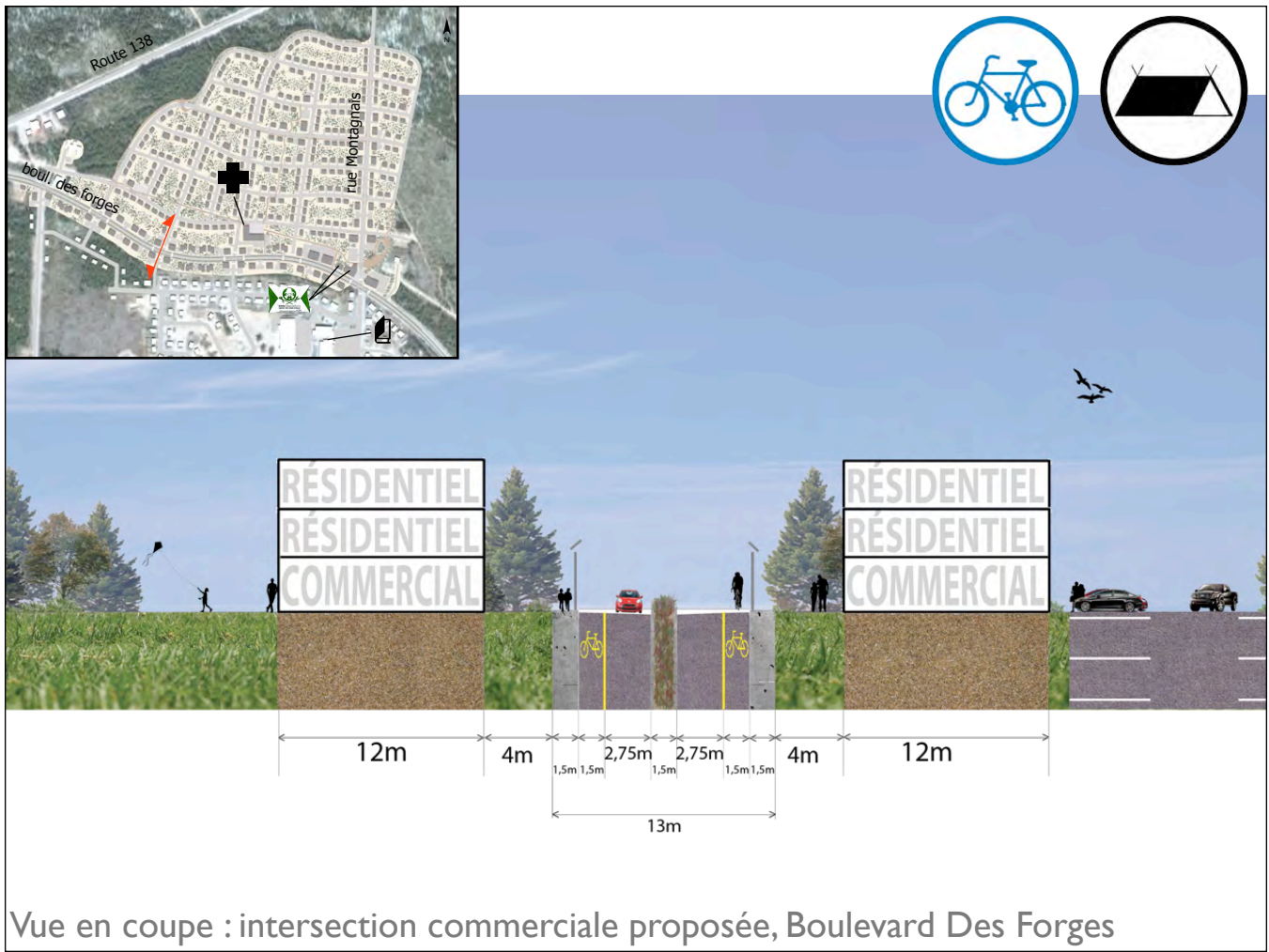
Milwaukee, Wisconsin (USA)  
Vetter Denk Architects / CNU, 2012

Saint-Herblain, France  
Certu, 2009

47

Tandis que sur d'autres sections du boulevard des Forges il serait opportun de reprendre un type de bâti beaucoup plus dense et qui existe déjà dans les communautés innues actuelles.

Le type multifamilial, regroupant 4 logements dans un même édifice. Une implantation en bordure de la route avec des stationnements, partagés lorsque possible, sur les côtés des bâtiments est préconisée. Encore une fois, il est important de conserver le plus de végétation indigène possible lors de la construction pour faire office de séparation entre les terrains et pour compléter l'encadrement du boulevard par les bâtiments.



Vue en coupe : intersection commerciale proposée, Boulevard Des Forges

Il y aura aussi, comme il en a déjà été fait mention, un traitement particulier retenu pour les intersections ponctuant le boulevard des Forges.

Tout d'abord, des bâtiments au gabarit important de trois étages ou plus, implanté très près de la rue. Le rez-de-chaussée de ces bâtiments sera dédié au commerce ou au bureau, tandis que les étages seront dédiés à des résidences. Ces résidences pourront s'adresser à un type de clientèle particulière, des travailleurs par exemple, qui préférera la proximité des services et des axes de transport à la possession d'un terrain privé.

Une place importante est prévue pour le piéton le long de la rue, puisque les stationnements seront relégués à l'arrière des bâtiments.



Proposition : boulevard Des Forges, intersection avec une rue transversale.

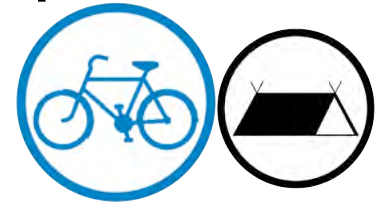


49

Voici la proposition pour les intersections sur le boulevard des Forges, dans la perspective, le regard est fixé vers l'est.

Un traitement particulier de la voie est primordial à cet endroit. L'intersection en entier est surélevée, l'ilot central est en béton et il contient de nombreuses plantes et herbes que l'on retrouve sur le site en ce moment, le rapprochement du trottoir de la voie de circulation vient aussi augmenter la précarité de la position automobile dans cette intersection. On remarque aussi une intensification de l'éclairage aux intersections ce qui vient augmenter leur visibilité le soir quand on est moins susceptible de remarquer les autres mesures d'atténuation de la circulation.

# Une communauté qui marche



Saint-léger-sur-Dheune  
Certu, 2009



Santa Monica Boulevard Development Plan, Californie  
Brown et coll. 2009



Sydney, Australie.  
Andrew Nimmo, Olympic Park Authority.

Des traverses piétonnes surélevées permettent de réduire la vitesse de 43% (Alavi, S. H. (2007))

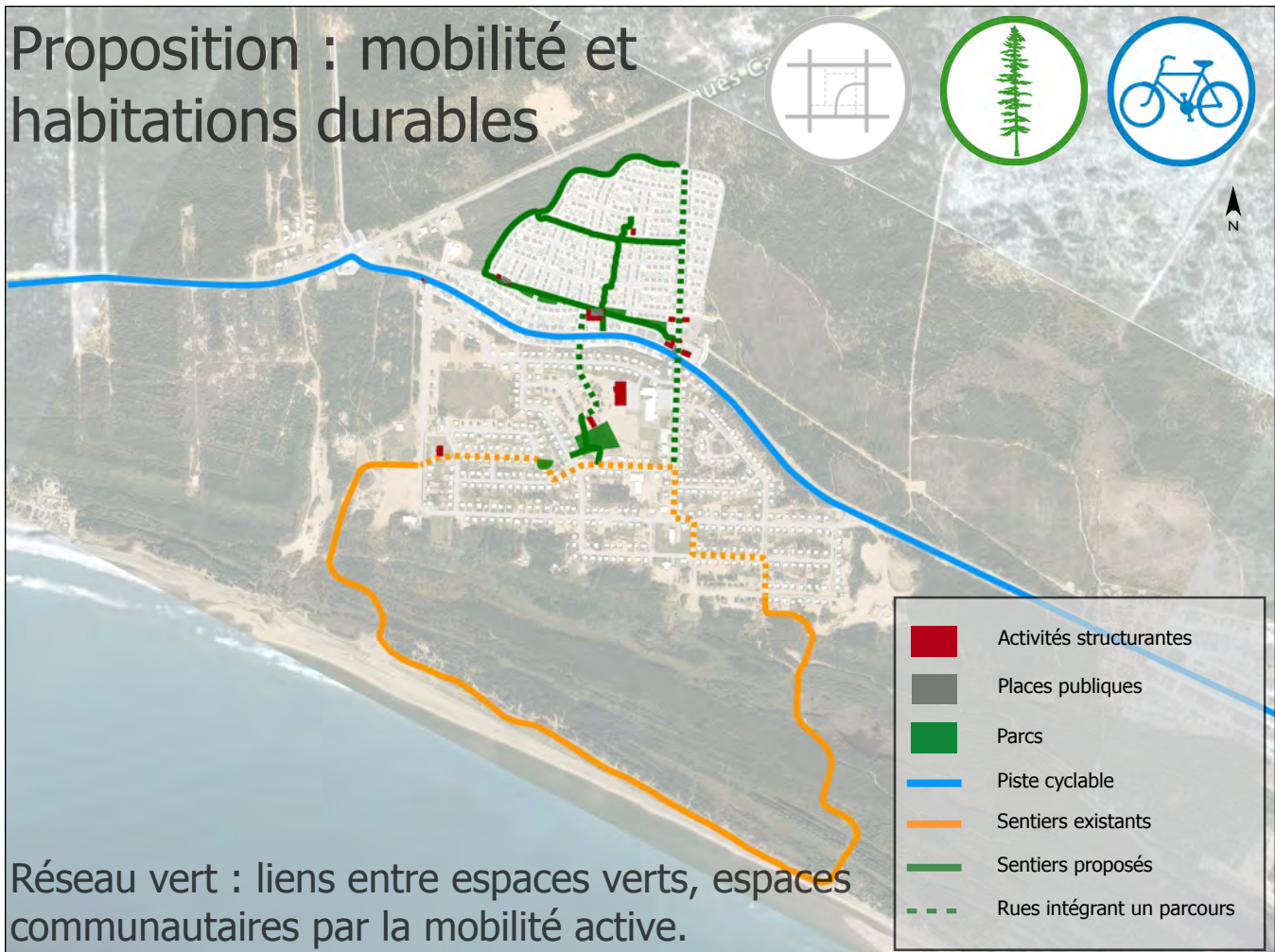
Les traverses piétonnes surélevées et avec ilots centraux ont plus de chances d'être utilisés par les piétons (Huang, H. F. et M. J. Cynecki (2001))

50

Il est important ici de rappeler que le choix éclairés des éléments qui composent la rue est une étape importante de la création d'un milieu de vie sécuritaire et agréable. Autant lorsque l'on parle de l'aménagement des abords d'un boulevard, comme dans les quelques diapositives précédentes, que lorsque l'on parle de l'aménagement de rues à caractère plus local, comme dans les diapositives qui vont suivre.

Les quelques images présentées ici démontrent bien les différents besoins de chaque type de milieu. En haut à gauche l'on voit un sentier qui passe entre des maisons et qui est une infrastructure supportant la marche en pied en site propre. Sur l'image en bas à droite, est présenté un boulevard, on y remarque la forte présence de végétation, au centre du boulevard comme sur les côtés. On remarque aussi que les trottoirs sont larges et que les accès aux bâtiments sont en lien direct avec ceux-ci. L'image de droite quant à elle, représente un lieu qui est situé à la rencontre des deux lieux précédents. Une rue qui peut recevoir une circulation automobile assez importante, mais qui laisse beaucoup de place aux piétons et aux éléments naturels. C'est vers cet exemple que la proposition veut tendre en ce qui concerne l'aménagement des rues locales.

# Proposition : mobilité et habitations durables



51

Il est proposé de créer un « réseau vert » qui viendra relier les différents espaces verts et espaces publics.

Tout d'abord, il sera aménagé le long du boulevard des Forges une bande cyclable. Cette bande poursuivra sa course jusqu'à la pointe de Moisie vers l'est et ira rejoindre, à quelque trois kilomètres vers l'ouest, une emprise déjà grandement utilisée par les résidents de la région et qui mène jusqu'à Sept-Îles.

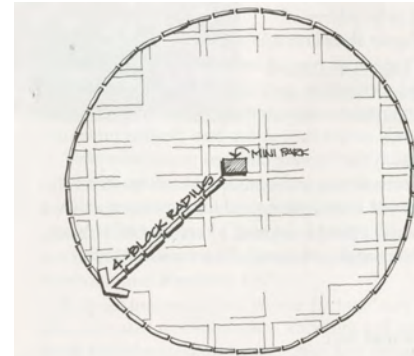
Pour ce qui est du trait vert directement au-dessus du trait bleu de la bande cyclable, il représente l'emprise de l'aqueduc qui est utilisé comme un sentier reliant entre eux les différentes activités structurantes (CHSLD, bureau du conseil de bande, etc.). Le long de ce sentier seront également aménagés des places publiques plus formelles en lien direct avec les édifices structurants et des espaces verts boisés semi-aménagés qui fourniront aux gens des espaces de repos et de promenades agréables. Ce sentier se poursuivra tout de même en périphérie de la proposition pour rejoindre au nord le trottoir le long de la rue Montagnais. On remarque aussi deux autres traits verts en forme de croix au centre du nouveau développement. Le trait horizontal représente un sentier qui est aménagé dans l'emprise de la rue la plus importante (par sa densité résidentielle, sa connectivité et les fonctions qui y sont installées) du développement résidentiel. Le trait vertical représente quant à lui un sentier qui est aménagé entre les terrains et qui se rend jusqu'au Centre de la petite enfance qui est situé au coeur du projet.

Les traits qui sont au sud de la bande cyclable sont quant à eux des propositions de liens qui seraient à renforcer et à aménager de manière à promouvoir leur utilisation. Ils permettent de relier des éléments structurant du tissu déjà existant avec le boulevard des Forges. Tandis que le trait orange représente un circuit menant jusqu'à la plage et qui est déjà très utilisé par les résidents de la communauté et qui mériterait donc de faire partie d'une planification globale des réseaux piétons.

# Sentiers intercalaires



Chalon-sur-Saône, France  
Certu, 2009



*Few minipark users will walk more than four blocks, and most will come from a one- to two-block radius.*

Marcus et Francis, 1990



Sustainable urban design, Thomas, 2003

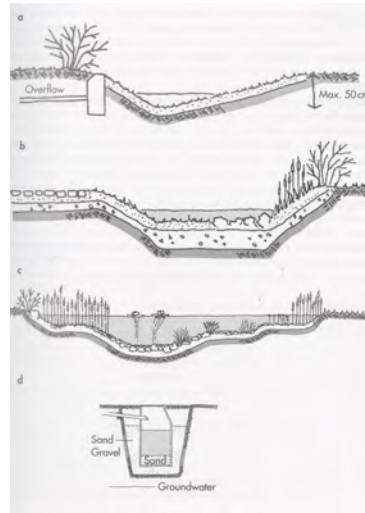
52

Les deux images de gauche représentent le type de sentiers qui seront préconisés dans la proposition.

Il est important de noter que ces sentiers ne sont pas encadrés par des clôtures ou autres murets qui créent des espaces fermés et peu perméables. Les limites des sentiers seront plutôt suggérées par la végétation (image du haut) ou les bâtiments (image du bas).

Le schéma en haut à droite nous rappelle quant à lui qu'il est important de placer les espaces publics près des habitations pour s'assurer qu'ils seront utilisés. Il faut garder à l'esprit que les gens ne voudront pas marcher pendant 30 minutes pour se rendre dans un parc, il faut donc s'assurer qu'ils sont accessibles facilement ce qui veut souvent dire d'aménager plusieurs espaces publics de petite dimension dans un même quartier. Le schéma en bas à droite nous rappelle d'ailleurs qu'il est plus intéressant du point de vue du paysage d'inclure les éléments naturels à même le tissu urbain, sous forme de poches mises en réseaux, que de les concentrer dans un seul endroit.

# Les rues locales complètent le réseau vert



Sustainable urban design, Thomas, 2003

La vue sur les éléments naturels permet une guérison plus rapide d'une chirurgie tout en nécessitant une administration moindre de médicaments antidouleurs (Dixon, K. et K. Wolf (2007))

Une surface imperméable génère 2 à 6 fois plus de ruissellement qu'une surface naturelle (Dixon, K. et K. Wolf (2007))

La forte présence de végétation doit autant se retrouver le long des sentiers que le long des rues locales.

Mais sa fonction est un peu différente si l'on parle des rues locales. En effet, cette végétation pourra servir, lorsque couplée avec un terrassement particulier en forme de bassin ou de fossé, de bassin de rétention des eaux de pluie. Cette façon de gérer les eaux d'écoulement localement offre quelques avantages, comme de générer des économies sur les infrastructures de récupération des eaux de pluie comme il y a moins de tuyaux à installer. Un autre avantage est l'approvisionnement en eau de cette végétation qui borde la rue, cet élément qui prend toute son importance dans le milieu très difficile de la Côte-Nord au niveau de la conservation de la végétation indigène dans les projets de développement.

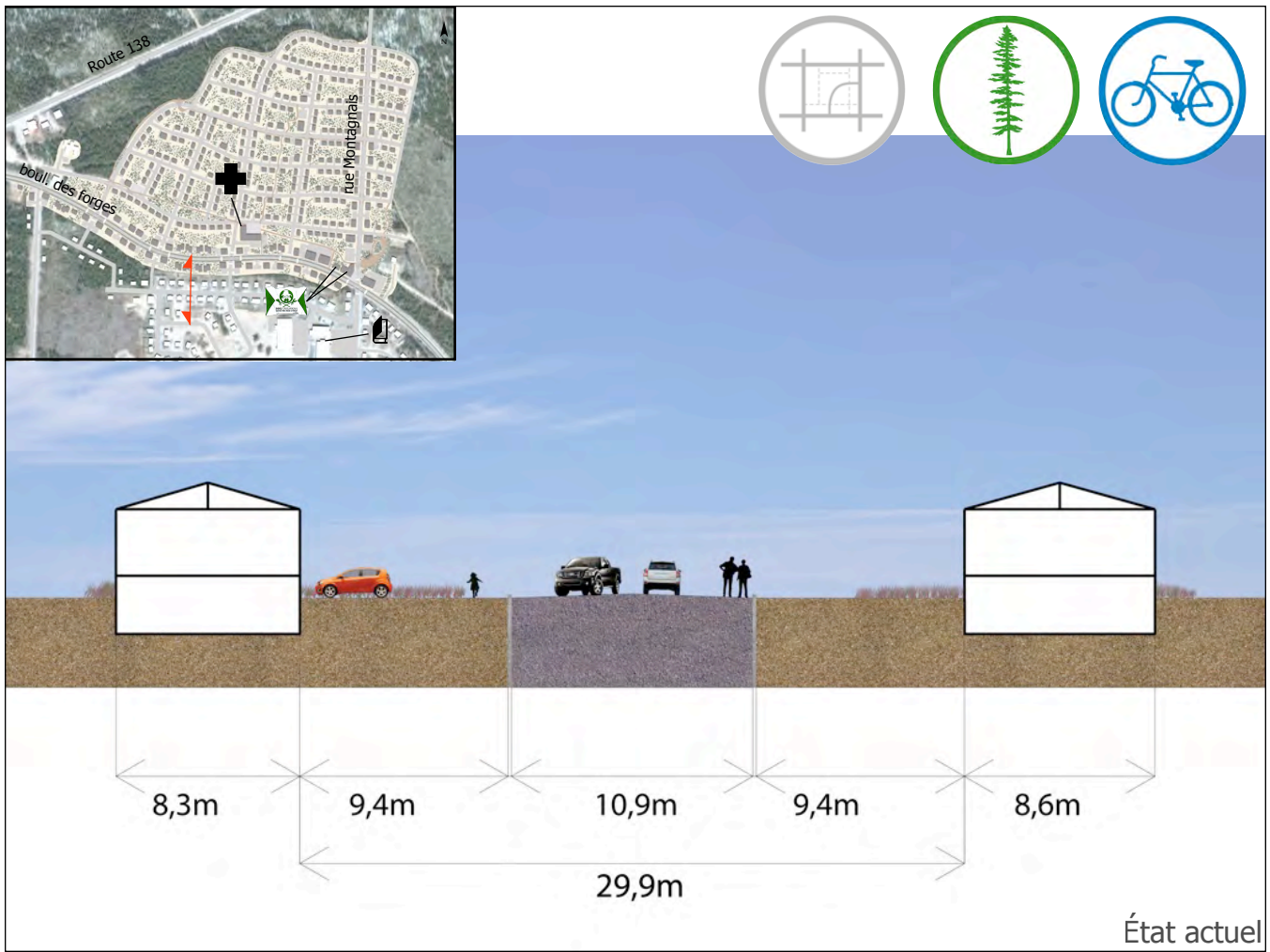


Les éléments naturels doivent être aménagés de façon à créer un système d'espaces verts, de parcs et d'éléments naturels qui conservent leur fonction écosystémique (Dixon, K. et K. Wolf (2007))

La largeur de rue est la variable qui a le plus d'impact sur la réduction de la vitesse (Alavi, S. H. (2007))

Pour l'aménagement des rues locales, notre principal objectif était d'assurer la sécurité des utilisateurs plus vulnérables de la route (piétons et cyclistes). Pour atteindre cet objectif, une panoplie de stratégies s'inspirant des images sur cette diapositive sont proposées.

Tout d'abord, il faut adopter un tracé de rues qui n'est pas rectiligne, car cela envoie le message aux automobilistes, qu'ils sont les seuls usagers de la route et qu'ils peuvent rouler à la vitesse qu'ils désirent. Il faut plutôt y aller avec un tracé tortueux et où des obstacles (trottoirs, arbres, etc.) sont placés dans le champ de vision de l'automobiliste. Cela a pour effet de ralentir sa progression et de le tenir en alerte par rapport à ce qui se passe en bordure de et sur la chaussée. Il est aussi important de réduire la largeur de la chaussée et de rapprocher les façades des bâtiments de celle-ci pour donner un meilleur encadrement à la rue. Finalement, une forte présence de végétation comme sur l'image en bas à gauche permet aussi de bien délimiter les espaces privés (les terrains des gens) des espaces publics (la rue) et d'assurer une certaine intimité aux gens en formant une sorte d'écran.



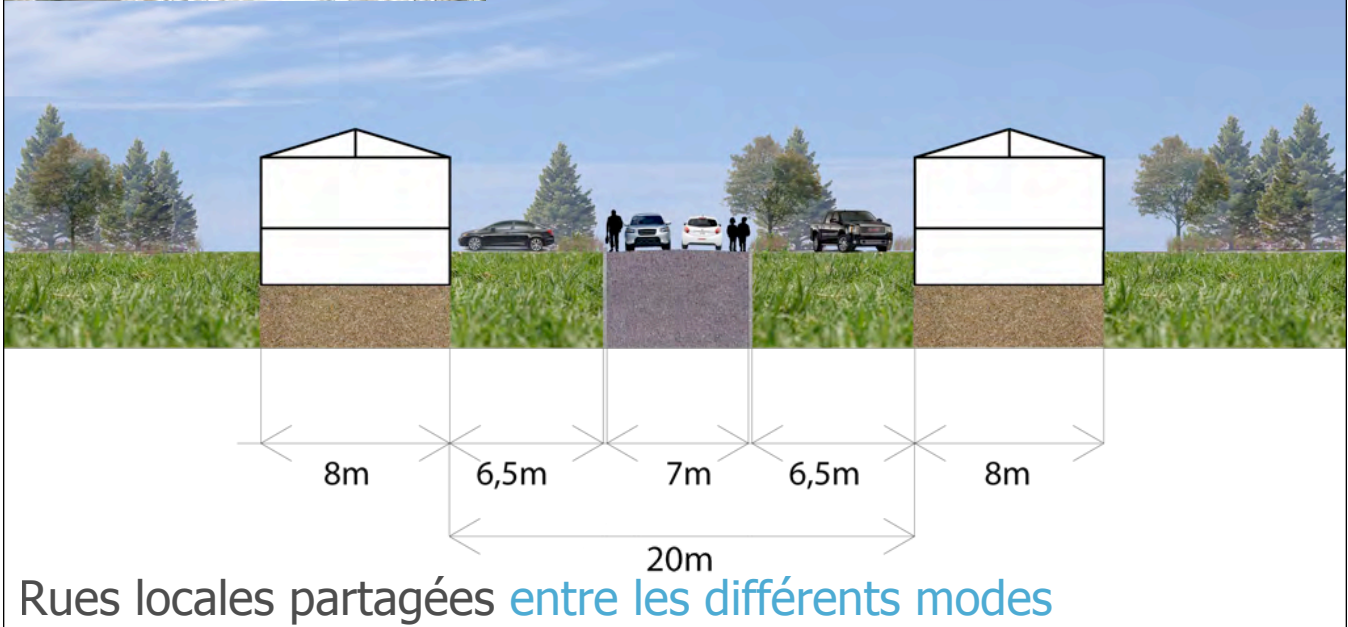
55

Voici maintenant une vue en coupe d'une rue locale tirée de la partie existante de Mani-Utenam.

La première chose que l'on remarque c'est la très grande distance que l'on retrouve entre les deux façades des maisons, soit presque 30 mètres. Si l'on compare avec la coupe du boulevard des Forges de la diapositive 44, on voit que l'emprise du boulevard est comparativement moins grande à 25 mètres. On voit donc qu'il y a une adéquation entre la typologie de rue utilisée et la fonction réelle de la rue. Une deuxième constatation est que la chaussée est également très large. Presque trois mètres de plus que la chaussée du boulevard des Forges de la diapositive 44. Une dernière remarque est le peu d'espace dédié aux piétons et autres cyclistes. Cela peut envoyer le message que ces utilisateurs ne sont pas les bienvenus ou encore que leur sécurité n'est pas assurée.



Proposition :  
mobilité et habitations durables



56

Par comparaison, voici une vue en coupe présentant le profil d'une rue locale au coeur de la proposition d'agrandissement.

Tout de suite, on remarque que les façades des maisons sont beaucoup plus rapprochées et que la largeur de la chaussée est beaucoup moins grande. Cela a pour effet de bien encadrer la rue et briser l'effet de piste de course que les automobilistes peuvent ressentir dans les milieux au bâti plus relâché. La minceur de la chaussée forcera les automobilistes à rouler un peu plus lentement ce qui améliorera sensiblement la sécurité des usagers plus vulnérables. Il est aussi proposé de conserver le plus possible de végétation en bordure de la rue, ainsi que sur les terrains.



# En résumé, la réponse aux besoins

Poste	Besoin en terrains exprimé	Coefficient d'empreinte au sol (CES) visé	Bâti correspondant dans notre proposition (sauf résidences)	CES obtenu (approx.)
Résidentiel	300 unités	-	-	475
Centre administratif	5000 m2	20 %	2 bâtiments irréguliers, 2 planchers; superficie : 1536m2	32 %
Centre de la petite enfance	6000 m2 (dont 1600 m2 env. déjà attribués)	15 %	2 bâtiments de 15 x 22 m + aires de jeu réglementaires	15 %
Centre de jour pour aînés	2000 m2	20 %	15 x 22 m	24 %
Point de service médical ou centre d'hébergement	5000 m2	20 %	1 bâtiment en «L» : 15 x 50 + 15 x 20 m	23 %
Condos industriels et commerciaux	2000 m2	20 %	-13 bâtiments mixtes à RDC commercial de 12 x 16 m -1 bâtiment 18 x 30 m -2 bâtiments 18 x 25 m -1 bâtiment 12 x 15 m	21 %

57

Cette diapositive présente une comparaison des besoins en bâtiments d'habitation et de service de la communauté et la réponse contenu dans cette proposition d'agrandissement.

Au niveau du nombre d'unités d'habitation, nous arrivons bien au-delà des besoins exprimés avec cette proposition. Cela veut dire deux choses. D'un côté qu'il est possible de loger un très grand nombre de personnes dans cette phase d'agrandissement et que les besoins en terrains des phases ultérieures sont peut-être moindres et qu'il sera donc possible d'utiliser le terrain qui leur est consacré à d'autres utilisations. D'un autre côté, il est évident que de nombreux terrains qui sont actuellement consacrés à la fonction résidentielle pourraient être transférés vers l'aménagement d'un plus grand nombre de parcs et d'espaces publics ou vers l'agrandissement des terrains des bâtiments communautaires afin de prévoir leur agrandissement ou l'ajout de nouveaux services dans le futur.

Pour ce qui est des autres besoins, ils sont tous dépassés, sauf les centres de la petite enfance qui sont égalisés, mais il est bon de garder en tête que ce ne sont que des propositions et qu'il pourrait facilement y en avoir moins ou encore beaucoup plus.

# Réponse qualitative aux besoins

Enjeu	Diagnostic	Objectif	Solution retenue
<b>Entrées et identité de la communauté</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Communauté peu visible depuis les routes régionales</li> <li>- Intégration forte le long de la rue Montagnais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter la visibilité de la communauté, utiliser l'identité innue comme facteur de visibilité;</li> <li>- Renforcer le cœur de communauté existant.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolidation du milieu urbain par l'occupation des rives du boulevard des Forges, attention particulière aux intersections;</li> <li>- Prolongation de la rue Montagnais dans le nouveau secteur avec arrimage de commerces et services.</li> </ul>
<b>Connectivité et perméabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problèmes potentiels dans le lien prévu avec le nouveau secteur;</li> <li>- Connectivité faible à certains endroits, tissu imperméable à la marche à pied, rues en boucle et en culs-de-sacs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la connectivité entre les secteurs nord et sud afin de favoriser la marche à pied;</li> <li>- Permettre de meilleurs liens et de plus grands choix d'itinéraires et de modes, en particulier dans le nouveau secteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ponctuation du boulevard des Forges par cinq intersections reliant le nouveau secteur et l'existant;</li> <li>- Trame de rues sans culs-de-sacs (nouveau secteur);</li> <li>- Îlots urbains courts;</li> <li>- «Réseau vert» : sentiers dédiés à la marche et au vélo.</li> </ul>

58

En termes qualitatifs, on peut noter que chaque élément important du diagnostic a fait l'objet d'une attention particulière dans la conception.

La typologie proposée pour le boulevard des Forges permet de répondre aux objectifs de connectivité, d'identité et de réduction de la vitesse. Il consolide Mani-Utenam et évite qu'il se scinde en deux communautés coupées par un axe routier. Elle permet aussi d'encourager la mobilité active.

# Réponse qualitative aux besoins

Enjeu	Diagnostic	Objectif	Solution retenue
<b>Rôle des éléments naturels</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Le boisé le long du boulevard des Forges est fortement imperméable, y compris vis-à-vis le nouveau secteur;</li><li>- Certains boisés en cœur d'îlots, non appropriés, causent des problèmes de sécurité;</li><li>- les boisés exercent une attraction pour la localisation.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Concilier la conservation des éléments boisés à la consolidation du milieu urbain, compte tenu du rôle respectif des différents lieux au sein de l'ensemble urbain;</li><li>- Utiliser les milieux boisés comme ponctuation dans le tissu urbain et comme éléments attracteurs pour la localisation résidentielle.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Appui au réseau vert par la conservation du boisé, intégration sous forme de parcs et de corridors;</li><li>- Conservation d'arbres en grappes sur les terrains à bâtir, au centre des îlots;</li><li>- Végétalisation (espèces locales) des bords de rues et des cours avant.</li></ul>

59

Il est possible, par un développement compact, tel que proposé ici, de préserver plus de boisé, à la fois aux franges du nouveau secteur, à l'intérieur des îlots par le changement de technique de construction (éviter l'ablation du sol arable, conserver la végétation existante au centre des îlots), mais surtout à proximité de lieux d'échanges significatifs (espaces publics à l'intersection de la rue Montagnais et du boulevard Des Forges) et de corridors verts faisant respirer le tissu urbain.

Même si l'abolition du boisé le long du boulevard des Forges peut sembler contradictoire aux objectifs concernant les éléments naturels, nous posons l'hypothèse qu'au long terme, ceci a des avantages évidents en réconciliant la communauté avec le boulevard des Forges, amené à être situé en son centre.

# Réponse qualitative aux besoins

Enjeu	Diagnostic	Objectif	Solution retenue
<b>Espaces publics et services</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Espaces publics concentrés dans un méga-îlot peu perméable, ne structurent pas suffisamment la trame urbaine;</li><li>- Certains parcs sont peu accessibles voire dangereux du fait de leur manque de visibilité depuis les rues.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rendre les espaces publics visibles depuis la rue, structurants pour la trame urbaine;</li><li>- Localiser les grands équipements institutionnels et commerciaux de manière à ce qu'ils soutiennent les espaces publics;</li><li>- Désenclaver, si possible, les espaces publics existants.</li><li>- Intégrer le plus de végétation possible aux espaces publics.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Localisation des espaces publics aux intersections, à l'appui de services et de commerces, eux-mêmes répartis à des endroits stratégiques de la trame urbaine;</li><li>- Connexion nord-sud reliée à l'îlot institutionnel central, formalisation et extension de sentiers existants en un «Réseau vert»;</li><li>- Alternance et lien entre espaces publics minéraux et végétaux, dans le respect de la végétation existante.</li></ul>

60

Les espaces publics servent de trait d'union entre différents milieux : quartier résidentiel et boisé, rues importantes et rues secondaires. Ainsi, ils deviennent significatifs en plus d'être utiles.

Ils sont localisés aux intersections importantes, de manière à maximiser leur accessibilité. Le Centre de la petite enfance (CPE) programmé est divisé en deux superficies égales, afin d'avoir deux pôles de service plus faciles d'atteinte à pied. Il nous semble important qu'une mère puisse conduire ses jeunes enfants à pied au CPE.

# Réponse qualitative aux besoins

Enjeu	Diagnostic	Objectif	Solution retenue
<b>Mobilité et habitation durables</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilité piétonne / cycliste relativement importante;</li> <li>- Trame urbaine et typologie de rues peu propice à la marche (sécurité, connectivité);</li> <li>- Aucune aménité piétonne / cyclable sur le boulevard Des Forges (corridor de vitesse ininterrompu);</li> <li>- Peu d'adaptation de la trame urbaine au vent dominant d'Est (impact sur la marche, la consommation d'énergie des habitations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Miser sur les habitudes de mobilité active et les renforcer;</li> <li>- Sécuriser les abords du boulevard Des Forges pour la pratique de la marche et du vélo dans ce futur cœur de communauté;</li> <li>- Inciter à la marche, au vélo, et au partage de l'espace des rues entre les modes;</li> <li>- Limiter les effets des vents dominants sur les habitudes résidentielles et de déplacement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Boulevard des Forges : typologie de «boulevard» à l'urbanité rehaussée et aux emprises dédiées pour les cyclistes et piétons;</li> <li>- Intégration des équipements institutionnels dans le réseau vert «marchable» et cyclable;</li> <li>- Typologie de rues résidentielles plus étroites, végétalisées et aux façades rapprochées;</li> <li>- Îlots courts dans le sens est-Ouest;</li> <li>- Implantation des maisons avec façades au Nord ou au Sud, entrée d'auto à l'Ouest.</li> </ul>

La mobilité piétonne est favorisée par une foule de détails dans le projet. Le but ici est d'accentuer le bilan déjà encourageant en la matière pour Mani-Utenam. Une communauté qui marche est une communauté qui est au contact des éléments, tant naturels qu'urbains; qui est au contact des autres; et qui est en santé.

# Conclusion



62

Le processus d'agrandissement est une opportunité pour :

- créer des lieux et des aménagements à échelle humaine
- améliorer l'accès aux services par des liens multiples
- intégrer les deux tissus en reliant les services importants de chacun d'eux
- renforcer les lieux structurants du tissu déjà existant en les mettant en réseau entre eux et avec les nouveaux pôles de services.
- se servir de la végétation indigène comme élément structurant du paysage en l'intégrant aux aménagements