



**ANALYSE  
DIAGNOSTIQUE**  
DE LA RUE PRINCIPALE  
CENTRE-VILLE DE GRANBY

—  
20 JUIN 2016



# TABLE DES MATIÈRES

## SECTION 1

### ANALYSE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

PLAN D'URBANISME .....	4
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU CENTRE-VILLE .....	4

## SECTION 2

### ANALYSE SECTORIELLE

CONTEXTE .....	6
----------------	---

### ÎLOTS

BRÉBEUF / PHOENIX .....	7
SAINT-ANTOINE / PARÉ .....	8
GILL / SAINT-JOSEPH / CENTRE .....	9
JOHNSON / COURT .....	10
SAINT-JACQUES / DUFFERIN .....	11
ENTRÉE DE VILLE MOUNTAIN .....	12

## SECTION 3

### GRANDS CONSTATS

GRANDS CONSTATS .....	14
-----------------------	----

## SECTION 4

### PISTES D'INTERVENTION

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS DE LA RUE .....	16
PRINCIPES D'INTÉGRATION DES CYCLISTES .....	17
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS FLEXIBLES ET SAISONNIERS .....	18
URBANISME TACTIQUE : AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES .....	19
CONFORT ET PLAISIR DES USAGERS .....	20
VÉGÉTALISATION .....	21
EXPRESSION FORMELLE ET ARCHITECTURE .....	22
SÉCURISATION ET PROTECTION DES USAGERS .....	23

## SECTION 5

### VISION D'AMÉNAGEMENT

ÉNONCÉS DE VISION .....	25
AMÉNAGEMENTS .....	26

SECTION 1

# ANALYSE **DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION**

PLAN D'URBANISME

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU CENTRE-VILLE

# ANALYSE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

La démarche d'embellissement de la rue Principale s'inscrit à travers les différents outils de planification urbanistique mis en place par la Ville de Granby.

## PLAN D'URBANISME

- Revitaliser le centre-ville;
- Améliorer la qualité visuelle des principales artères commerciales constituant les entrées de ville telle que la rue Principale (route 112).

## PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU CENTRE-VILLE

- Rendre la rue Principale de plus en plus attrayante;
- Créer une véritable place publique centrale;
- Assurer la sécurisation des piétons et cyclistes;
- Planifier la plantation le long de la rue;
- Évaluer les mesures pouvant être prises pour mieux sécuriser les piétons au centre-ville (traverses de rue, liens avec les stationnements, etc.);
- Mettre en place un nouveau mobilier urbain public;
- Aménager des traverses sécuritaires;
- Planifier un partage convivial et fonctionnel de la chaussée entre les différents types d'utilisateurs;
- Rechercher une harmonisation en matière de rénovation de façades et d'affichage par le biais d'objectifs et de critères d'aménagement édictés dans le cadre d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale;
- Créer une ambiance de centre-ville;
- Définir une signature distinctive et intégrée à l'intérieur des aménagements;
- Établir un concept liant l'architecture et l'aménagement paysager;
- Favoriser la mise sur pied d'un pôle culturel;
- Miser sur le développement du pôle d'enseignement supérieur qu'est le CÉGEP de Granby.

## SECTION 2

# ANALYSE SECTORIELLE

CONTEXTE

### ÎLOTS

1. BRÉBEUF / PHOENIX
2. SAINT-ANTOINE / PARÉ
3. GILL / SAINT-JOSEPH / CENTRE
4. JOHNSON / COURT
5. SAINT-JACQUES / DUFFERIN
6. ENTRÉE DE VILLE MOUNTAIN

# CONTEXTE

ÎLOT 1.  
BRÉBEUF /  
PHOENIX

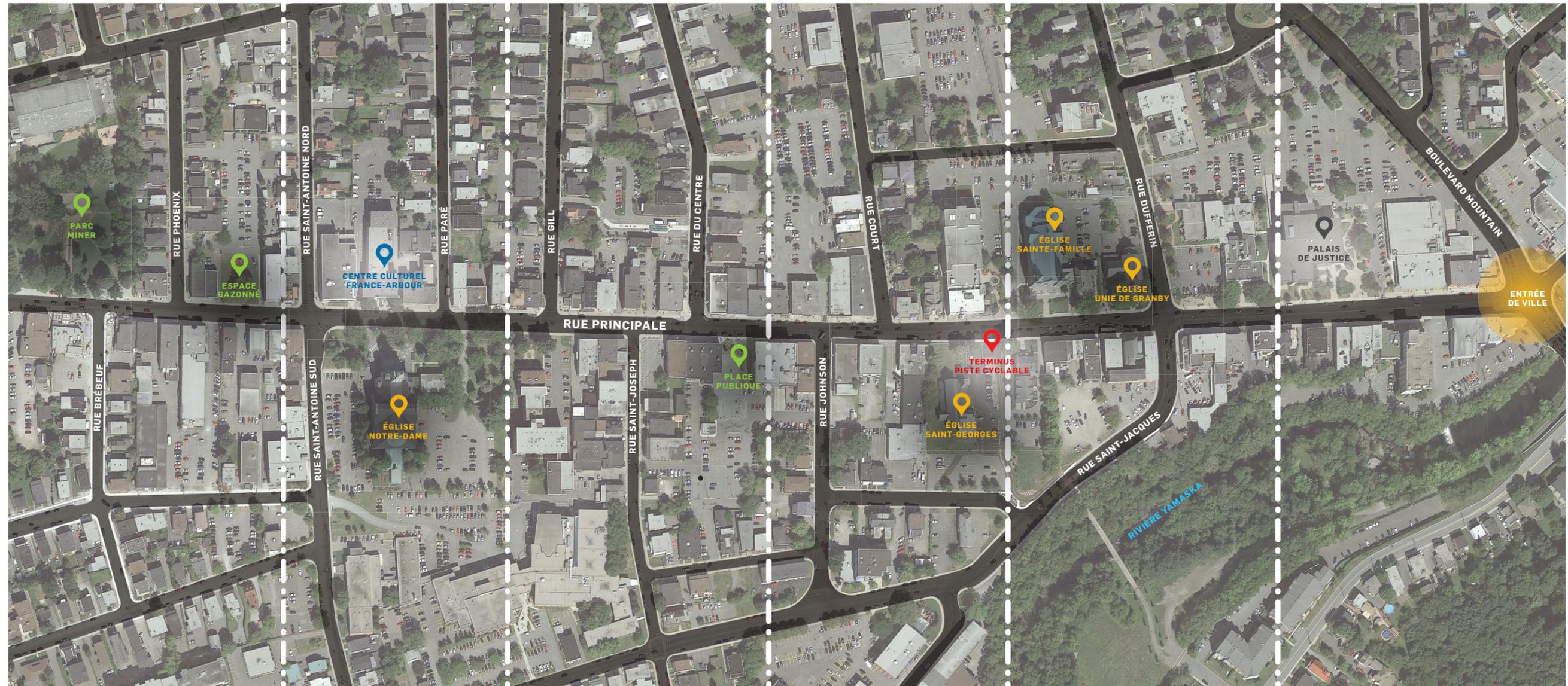
ÎLOT 2.  
SAINT-ANTOINE /  
PARÉ

ÎLOT 3.  
GILL / SAINT-JOSEPH /  
CENTRE

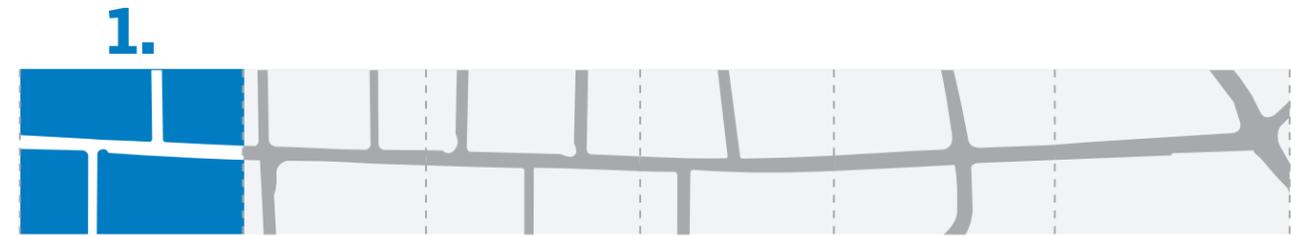
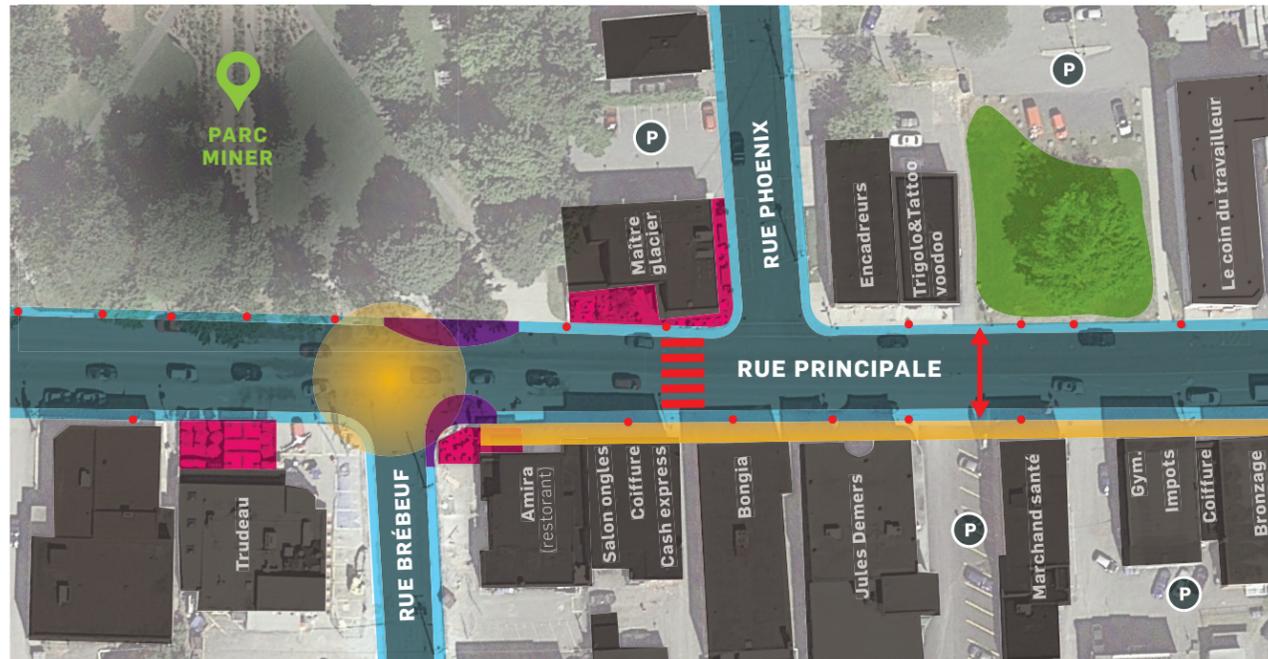
ÎLOT 4.  
JOHNSON /  
COURT

ÎLOT 5.  
SAINT-JACQUES /  
DUFFERIN

ÎLOT 6.  
ENTRÉE DE VILLE  
MOUNTAIN



# ÎLOT 1. BRÉBEUF / PHOENIX

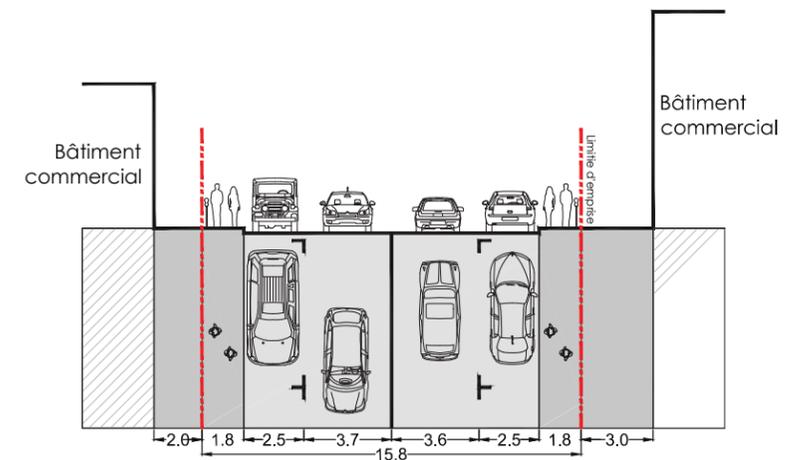


## POTENTIELS

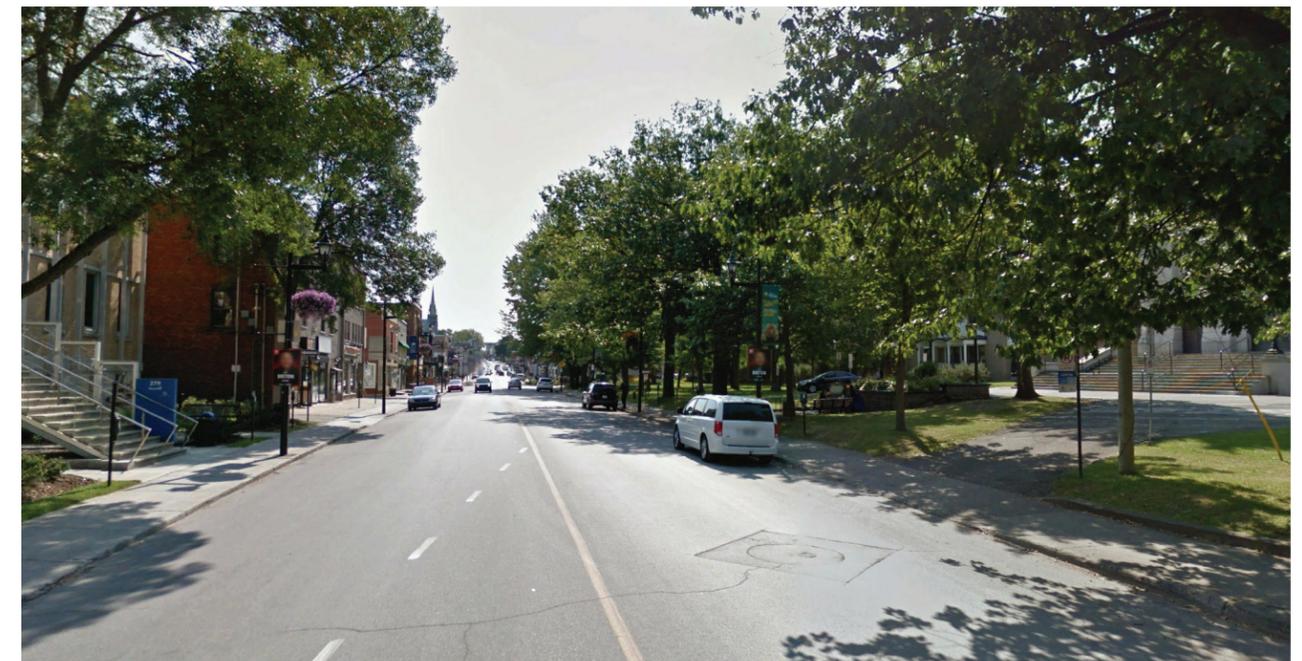
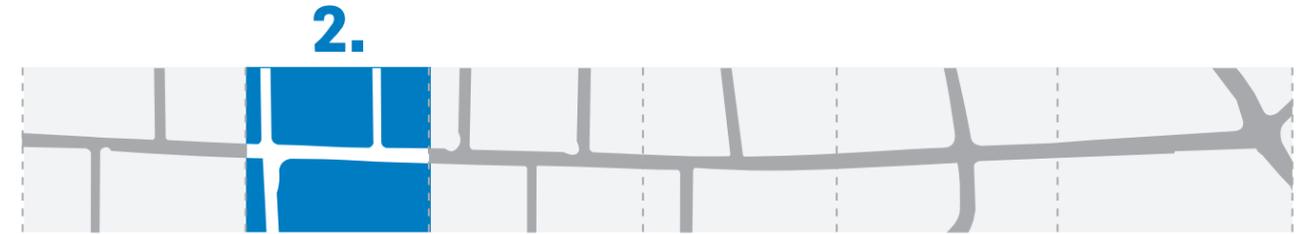
- PORTE D'ENTRÉE DU PROJET
- PARC MINER
- BÂTIMENTS EN RETRAIT DE L'EMPRISE DE RUE
- SAILLIES DE TROTTOIR À L'INTERSECTION BRÉBEUF
- ESPACE GAZONNÉ PRIVÉ ET AIRE DE STATIONNEMENT À L'ARRIÈRE
- TERRASSES EXISTANTES DE CHAQUE CÔTÉ DE LA RUE
- STATIONNEMENTS HORS-RUE EN PÉRIPHÉRIE DE LA RUE PRINCIPALE
- LUMINAIRES DE QUALITÉ

## CONTRAINTES

- EMPRISE DE RUE LIMITÉE (± 15,8 m)
- ± 78 % DE L'ESPACE PUBLIC DÉDIÉ À L'AUTO
- TROTTOIRS ÉTROITS (1,75 m)
- TRAVERSES PIÉTONNES NON SÉCURISÉES
- PARCOMÈTRES OMNIPRÉSENTS INSTALLÉS EN BORDURE DE L'EMPRISE DE RUE
- MOBILIER URBAIN QUASI INEXISTANT
- ARCHITECTURE HÉTÉROGÈNE DES FAÇADES
- NOMBREUSES FAÇADES À RÉNOVER
- AFFICHAGE COMMERCIAL HÉTÉROCLITE

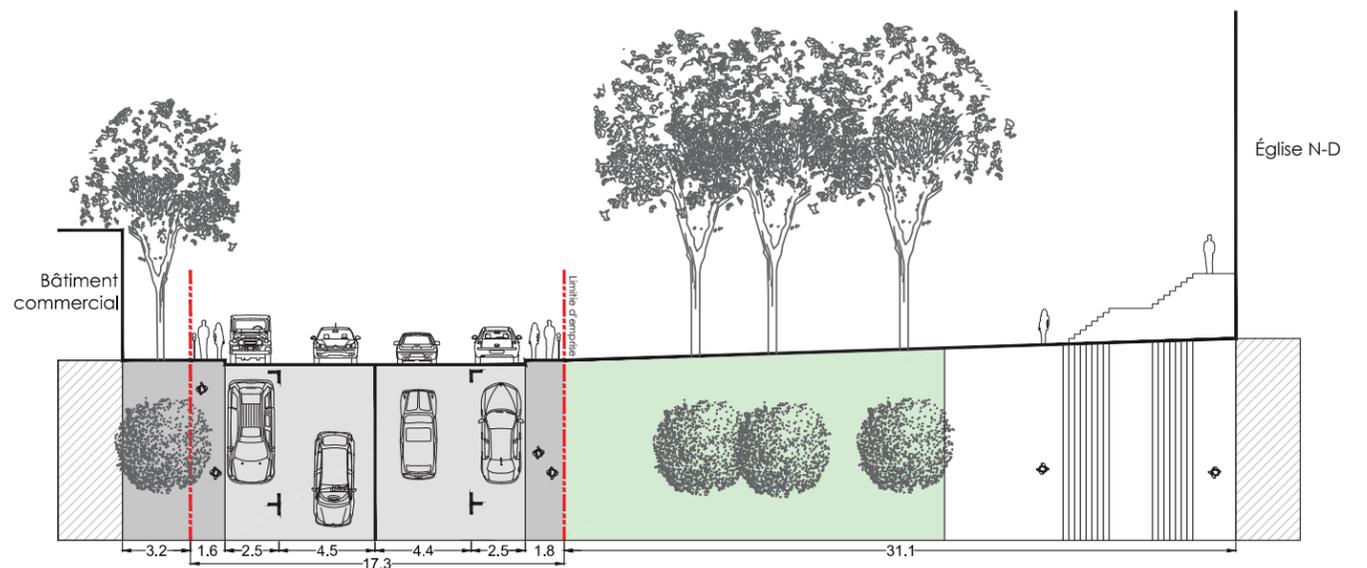


# ÎLOT 2. SAINT-ANTOINE / PARÉ



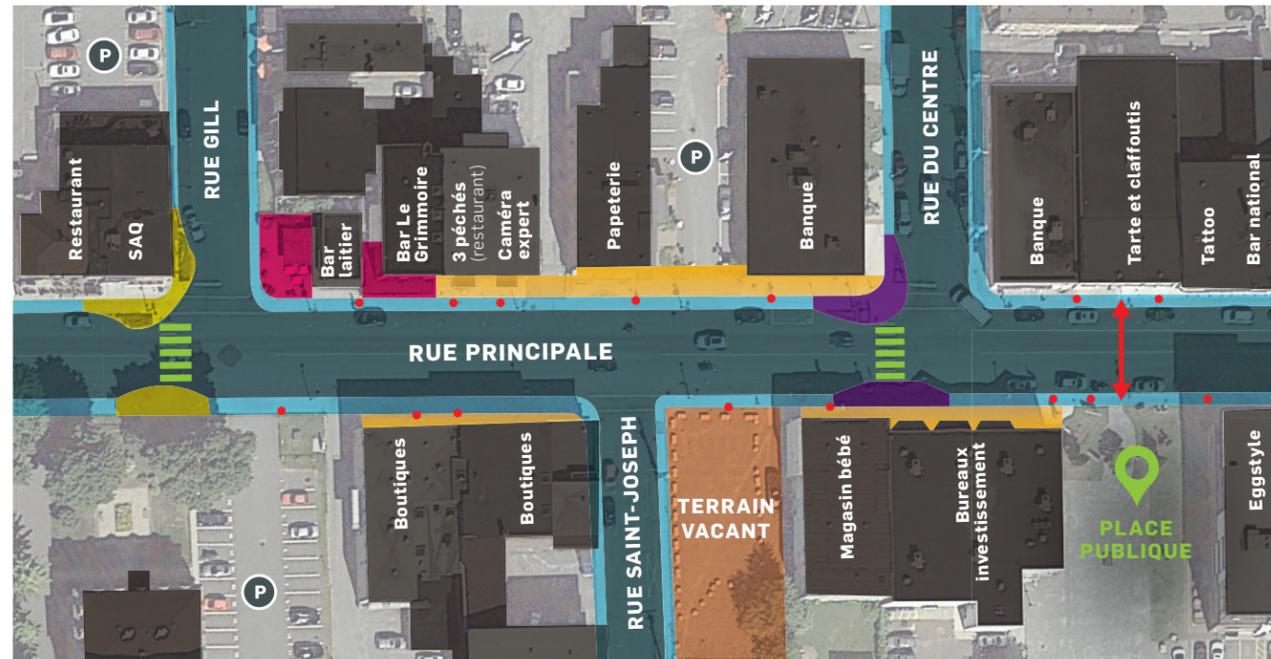
- POTENTIELS**
- 📍 ÉGLISE NOTRE-DAME
  - 🌿 ESPACE VÉGÉTALISÉ MATURE
  - 🟠 PLACETTE AVEC PIANO PUBLIC DEVANT L'ÉGLISE NOTRE-DAME
  - 🟡 BÂTIMENTS EN RETRAIT DE L'EMPRISE DE RUE
  - 🟡 TERRASSES EXISTANTES
  - Ⓟ STATIONNEMENTS HORS-RUE EN PÉRIPHÉRIE DE LA RUE PRINCIPALE
  - 🏛️ CENTRE CULTUREL FRANCE-ARBOUR
  - 💡 LUMINAIRES DE QUALITÉ
  - 📍 PROXIMITÉ DU CÉGEP DE GRANBY

- CONTRAINTES**
- ↔️ EMPRISE DE RUE LIMITÉE ET VARIABLE (± 17,1 m à 17,6 m)
  - 🟢 81 % DE L'ESPACE PUBLIC DÉDIÉ À L'AUTO
  - 🟡 TROTTOIRS ÉTROITS (± 1,7 m)
  - ≡ TRAVERSES POUR PIÉTONS NON SÉCURISÉES
  - PARCOMÈTRES OMNIPRÉSENTS INSTALLÉS EN BORDURE DE L'EMPRISE DE RUE
  - 🚶 MOBIILIER URBAIN QUASI INEXISTANT
  - 🏠 ARCHITECTURE HÉTÉROGÈNE DES FAÇADES
  - 🏠 NOMBREUSES FAÇADES À RÉNOVER
  - 📢 AFFICHAGE COMMERCIAL HÉTÉROCLITE



# ÎLOT 3. GILL / SAINT-JOSEPH / CENTRE

3.

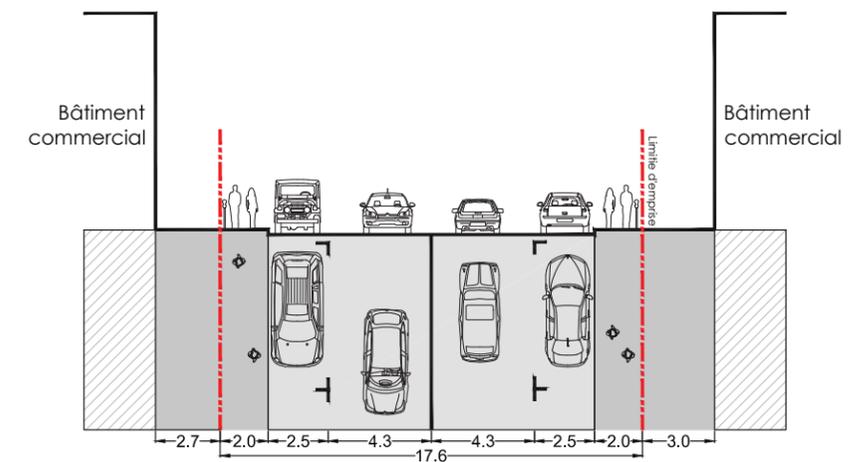


## POTENTIELS

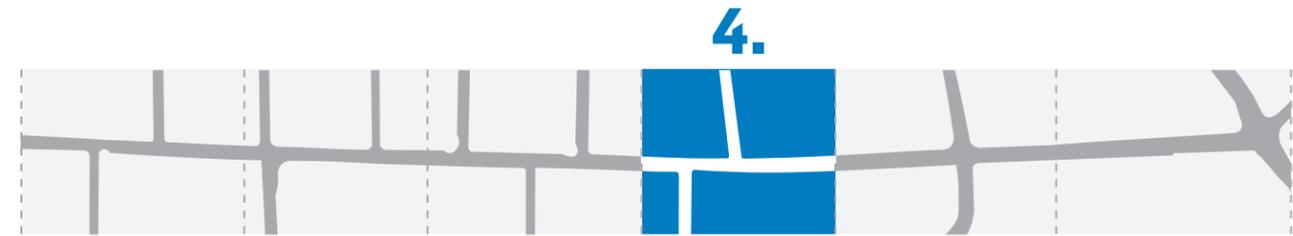
- PLACE PUBLIQUE
- BÂTIMENTS EN RETRAIT DE L'EMPRISE DE RUE
- TERRASSES EXISTANTES
- SAILLIS DE TROTTOIR VÉGÉTALISÉS À LA RUE GILL
- SAILLIES DE TROTTOIR NON VÉGÉTALISÉES À LA RUE DU CENTRE
- TRAVERSES PIÉTONNES SÉCURISÉES AUX ABORDS DES RUES GILL ET DU CENTRE
- STATIONNEMENTS HORS-RUE EN PÉRIPHÉRIE DE LA RUE PRINCIPALE
- LUMINAIRES DE QUALITÉ

## CONTRAINTES

- EMPRISE DE RUE LIMITÉE ET VARIABLE (± 17,6 m à 16,8 m)
- ± 77 % de l'ESPACE PUBLIC DÉDIÉ À L'AUTO
- TROTTOIRS ÉTROITS (2 m)
- TRAVERSE PIÉTONNE NON SÉCURISÉE À LA RUE SAINT-JOSEPH
- AMÉNAGEMENTS INCOMPLÈTS AUX INTERSECTIONS AVEC SAILLIES DE TROTTOIR
- PARCOMÈTRES OMNIPRÉSENTS INSTALLÉS EN BORDURE DE L'EMPRISE DE RUE
- MOBILIER URBAIN QUASI INEXISTANT
- ARCHITECTURE HÉTÉROGÈNE DES FAÇADES
- NOMBREUSES FAÇADES À RÉNOVER
- AFFICHAGE COMMERCIAL HÉTÉROCLITE



# ÎLOT 4. JOHNSON / COURT

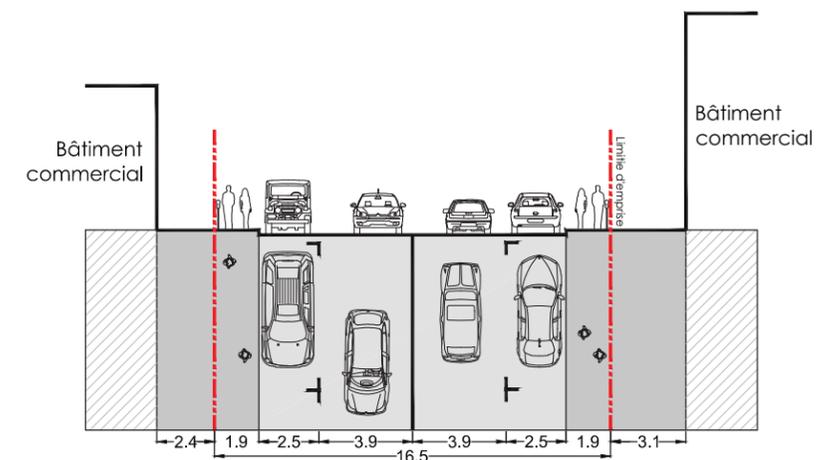


## POTENTIELS

- 📍 THÉÂTRE PALACE
- 🟡 PLACETTE ADJACENTE AU THÉÂTRE PALACE
- 📍 TERMINUS DE LA PISTE CYCLABLE
- 🟡 BÂTIMENTS EN RETRAIT DE L'EMPRISE DE RUE À L'OUEST DE LA RUE COURT
- 🔴 FAIBLE DÉGAGEMENT ENTRE LES BÂTIMENTS ET L'EMPRISE DE RUE À L'EST DE RUE COURT
- 🟢 ESPACE GAZONNÉ DEVANT L'ÉGLISE ST-GEORGES
- ↔ ÉLARGISSEMENT DE L'EMPRISE DE RUE À L'EST DU THÉÂTRE PALACE
- Ⓟ STATIONNEMENTS HORS-RUE EN PÉRIPHÉRIE DE LA RUE PRINCIPALE
- LUMINAIRES DE QUALITÉ

## CONTRAINTES

- ↔ EMPRISE DE RUE LIMITÉE ET VARIABLE (± 16,9 m à 16,7 m)
- 🟢 ± 78 % DE L'ESPACE PUBLIC DÉDIÉ À L'AUTO
- 🟡 TROTTOIRS ÉTROITS (1,9 m)
- 🔴 TRAVERSE PIÉTONNE NON SÉCURISÉE AUX INTERSECTIONS COURT ET JOHNSON
- PARCOMÈTRES OMNIPRÉSENTS INSTALLÉS EN BORDURE DE L'EMPRISE DE RUE
- MOBILIER URBAIN QUASI INEXISTANT
- ARCHITECTURE HÉTÉROGÈNE DES FAÇADES
- NOMBREUSES FAÇADES À RÉNOVER
- AFFICHAGE COMMERCIAL HÉTÉROCLITE



# ÎLOT 5. SAINT-JACQUES / DUFFERIN

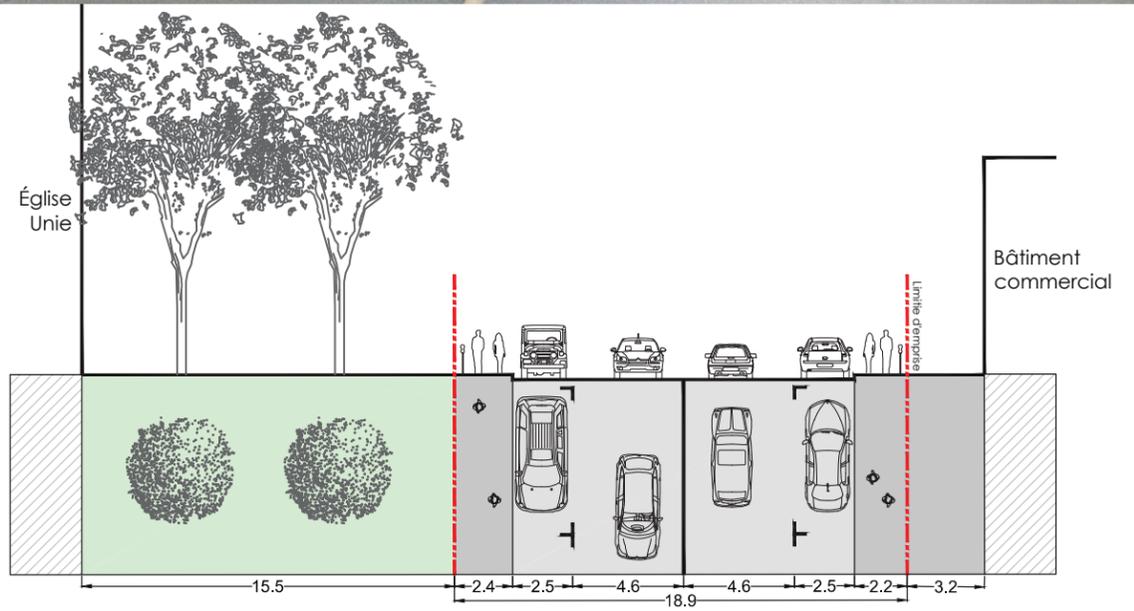


### POTENTIELS

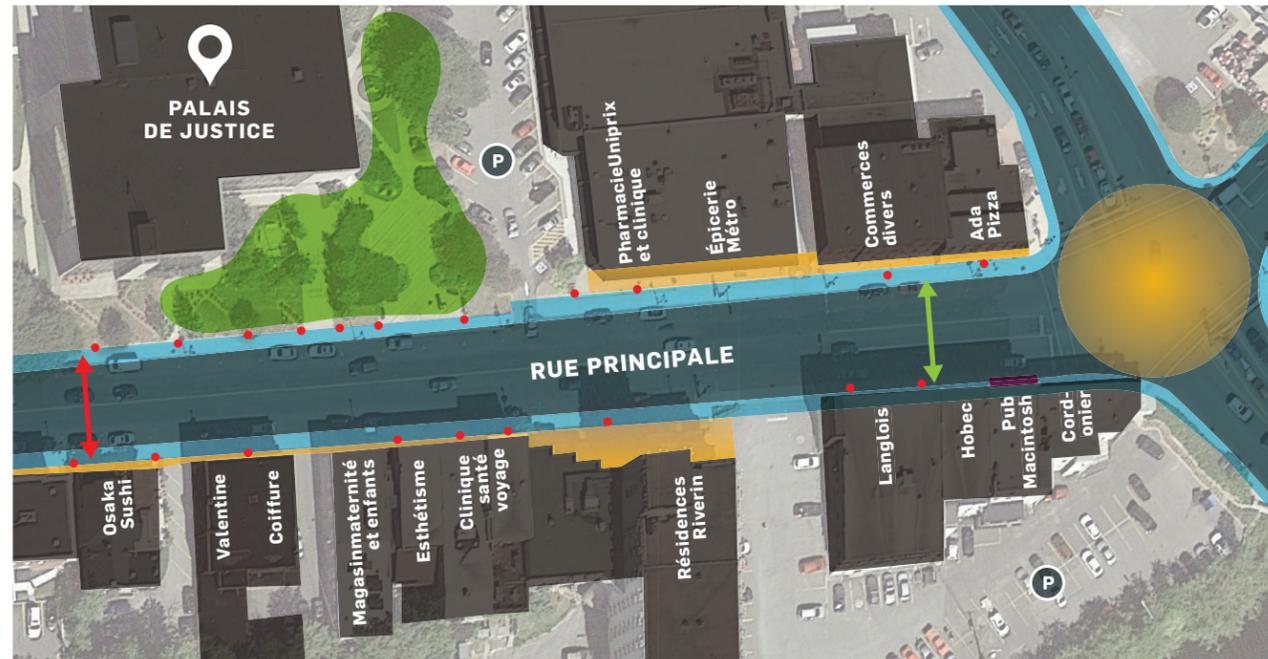
- BÂTIMENTS EN RETRAIT DE L'EMPRISE DE RUE
- TERRASSES EXISTANTES
- ↔ EMPRISE DE RUE ACCENTUÉE (18,7 m à 19,4 m)
- P STATIONNEMENTS HORS-RUE EN PÉRIPHÉRIE DE LA RUE PRINCIPALE
- LUMINAIRES DE QUALITÉ

### CONTRAINTES

- ↔ EMPRISE DE RUE VARIABLE (18,7 m à 19,4 m)
- ± 75 % DE L'ESPACE PUBLIC DÉDIÉ À L'AUTO
- TROTTOIRS ÉTROITS (± 2,3 m)
- ≡ TRAVERSES PIÉTONNES NON SÉCURISÉES
- PARCOMÈTRES OMNIPRÉSENTS INSTALLÉS EN BORDURE DE L'EMPRISE DE RUE
- MOBILIER URBAIN QUASI INEXISTANT
- ARCHITECTURE HÉTÉROGÈNE DES FAÇADES
- NOMBREUSES FAÇADES À RÉNOVER
- AFFICHAGE COMMERCIAL HÉTÉROCLITE



# ÎLOT 6, ENTRÉE DE VILLE MOUNTAIN

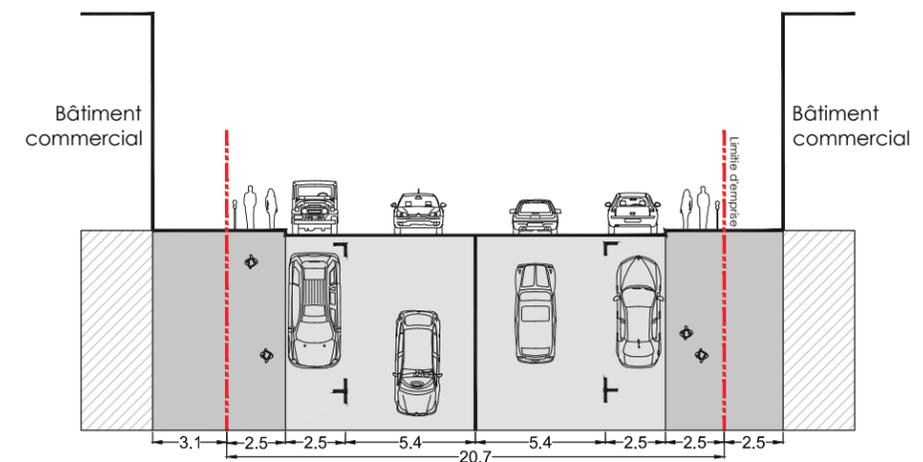


## POTENTIELS

- PORTE D'ENTRÉE DU PROJET
- BÂTIMENTS EN RETRAIT DE L'EMPRISE DE RUE
- ↔ EMPRISE DE RUE ACCENTUÉE (19,6 m à 21,3 m)
- ESPACE PUBLIC ADJACENT AU PALAIS DE JUSTICE
- TERRASSE EXISTANTE
- P STATIONNEMENTS HORS-RUE EN PÉRIPHÉRIE DE LA RUE PRINCIPALE
- LUMINAIRES DE QUALITÉ

## CONTRAINTES

- ↔ EMPRISE DE RUE VARIABLE (± 19,6 m à 21,3 m)
- ± 76 % DE L'ESPACE PUBLIC DÉDIÉ À L'AUTO
- TROTTOIRS ÉTROITS (2,5 m)
- PARCOMÈTRES OMNIPRÉSENTS INSTALLÉS EN BORDURE DE L'EMPRISE DE RUE
- MOBILIER URBAIN QUASI INEXISTANT
- ARCHITECTURE HÉTÉROGÈNE DES FAÇADES
- NOMBREUSES FAÇADES À RÉNOVER
- AFFICHAGE COMMERCIAL HÉTÉROCLITE



SECTION 3  
**GRANDS  
CONSTATS**

# GRANDS CONSTATS

## EMPRISE PUBLIQUE

- EMPRISE DE RUE LIMITÉE ET VARIABLE (± 15,8 m à 21,3 m)
- BÂTIMENTS MAJORITAIREMENT EN RETRAIT DE L'EMPRISE DE RUE

## ARCHITECTURE

- ARCHITECTURE HÉTÉROGÈNE DES FAÇADES
- NOMBREUSES FAÇADES À RÉNOVER
- AFFICHAGE COMMERCIAL HÉTÉROCLITE

## PLANTATION

- AUCUNE PLANTATION D'ALIGNEMENT
- ARBRES CONCENTRÉS SUR LE DOMAINE PRIVÉ DES PROPRIÉTÉS INSTITUTIONNELLES

## PARTAGE DE L'ESPACE (PIÉTON, VÉLO, VOITURE)

- ± 78 % DE L'EMPRISE DE RUE CONSACRÉE À L'AUTO (VOIE DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT)
- TROTTOIRS ÉTROITS (généralement entre 1,6 m et 2,0 m)
- TERRASSES EXISTANTES EN PROLONGEMENT DE L'INTÉRIEUR SUR LE DOMAINE PRIVÉ
- PARCOMÈTRES LOCALISÉS EN BORDURE DE L'EMPRISE LIMITANT LE DÉBORDEMENT DE TERRASSES DANS L'ESPACE PUBLIC
- STATIONNEMENTS POUR VÉLO CONCENTRÉS AU TERMINUS DE LA PISTE CYCLABLE
- AUCUN ESPACE DÉDIÉ À LA CIRCULATION POUR VÉLO DANS L'EMPRISE PUBLIQUE

## MOBILIER URBAIN

- ESPACES POUR S'ASSEOIR CONCENTRÉS À CERTAINES PLACETTES EN PÉRIPHÉRIE DE L'EMPRISE DE RUE
- POUBELLES PEU PRÉSENTES

## PROTECTION DES USAGERS

- SAILLIES DE TROTTOIR PRÉSENTES À PEU D'INTERSECTIONS
- ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE À AMÉLIORER

SECTION 4

# PISTES D'INTERVENTION

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS DE LA RUE

PRINCIPES D'INTÉGRATION DES CYCLISTES

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS FLEXIBLES ET SAISONNIERS

URBANISME TACTIQUE : AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES

CONFORT ET PLAISIR DES USAGERS

VÉGÉTALISATION

EXPRESSION FORMELLE ET ARCHITECTURE

SÉCURISATION ET PROTECTION DES USAGERS

# PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE

Une rue et son emprise doivent être conçues et vécues comme un espace public. En ce sens, les interventions proposées visent donc à créer un aménagement d'ensemble cohérent sur la rue Principale. Cet objectif se concrétise notamment par le biais d'une uniformisation dans le traitement des matériaux de revêtement, du mobilier urbain, des équipements d'éclairage, de la signalétique et des aménagements paysagers. Ce travail de fond sur le domaine public doit aussi se refléter sur les propriétés privées bordant la rue. Ainsi, les aménagements devraient idéalement se poursuivre sur une distance d'environ deux mètres dans les cours avant, particulièrement dans le cas des commerces. Ceci peut se faire par exemple, par le prolongement d'un trottoir jusqu'à l'entrée d'un commerce ou bien par des aménagements paysagers inspirés de ceux présents sur le domaine public.

L'affichage constitue également une composante importante de la rue. En ce sens, l'uniformisation des enseignes représente une option souhaitable pour la création d'un paysage urbain harmonieux.



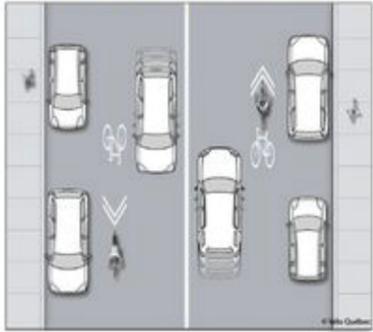
# PRINCIPES D'INTÉGRATION DES CYCLISTES

En matière d'aménagements dédiés aux cyclistes, plusieurs options peuvent être envisageables : les pistes cyclables en site propre, les bandes cyclables en bordure de rue, les chaussées partagées ou désignées, etc. Dans le cas présent, l'emprise limitée de la rue Principale et le fait qu'il s'agisse d'une route nationale engendrent des limitations importantes quant aux possibilités de reconfiguration de l'emprise pour y intégrer un espace dédié aux cyclistes. D'emblée, la largeur insuffisante de l'emprise permet d'écarter l'option d'une piste cyclable en site propre ou même d'une bande cyclable.

L'option préconisée consiste donc à planifier une **chaussée désignée** entre les cyclistes et les automobilistes. Ce type de voie cyclable ne comprend aucune bande ou barrière physique pour séparer les types d'usagers. Quelques panneaux, de même que du marquage au sol identifient la présence de cyclistes. Sur ce type de voie, les cyclistes n'ont pas la priorité ou de droit particulier et doivent cohabiter avec les véhicules sans bloquer le passage. Cette cohabitation favorise les interactions entre les usagers ce qui permet de rendre les cyclistes plus visibles, et d'ainsi créer un milieu sécuritaire pour ces derniers. Une chaussée désignée est idéale dans le cas d'une emprise d'une largeur limitée et, plus particulièrement, dans le contexte d'une route nationale. Le faible impact des aménagements rend aussi plus facilement réalisable un tel projet, surtout par rapport à la coordination nécessaire entre la Ville et le MTQ.

Afin de favoriser l'utilisation du vélo, il est également important de miser sur l'implantation de mobilier urbain, notamment des supports à vélos en nombre suffisant, pour favoriser l'utilisation du vélo et attirer les cyclistes afin qu'ils fréquentent la rue Principale et ses commerces.

**Chaussée désignée**

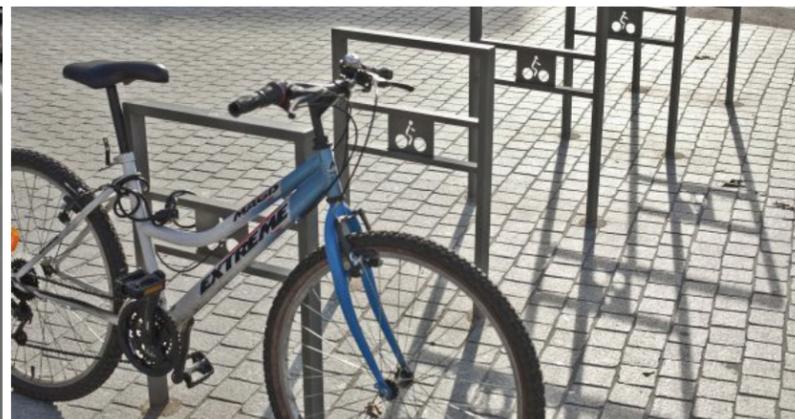


Route officiellement reconnue comme voie cyclable, que les cyclistes et les automobilistes partagent. La présence de cyclistes en plus grand nombre est signalée par un panneau où apparaissent un vélo et une automobile, ainsi que par le marquage de la chaussée à l'aide du symbole du vélo et de chevrons ou d'une flèche.

Source : Vélo Québec  
[www.velo.qc.ca/transport-actif](http://www.velo.qc.ca/transport-actif)



Source : Répertoire des dispositifs de signalisation routière du Québec

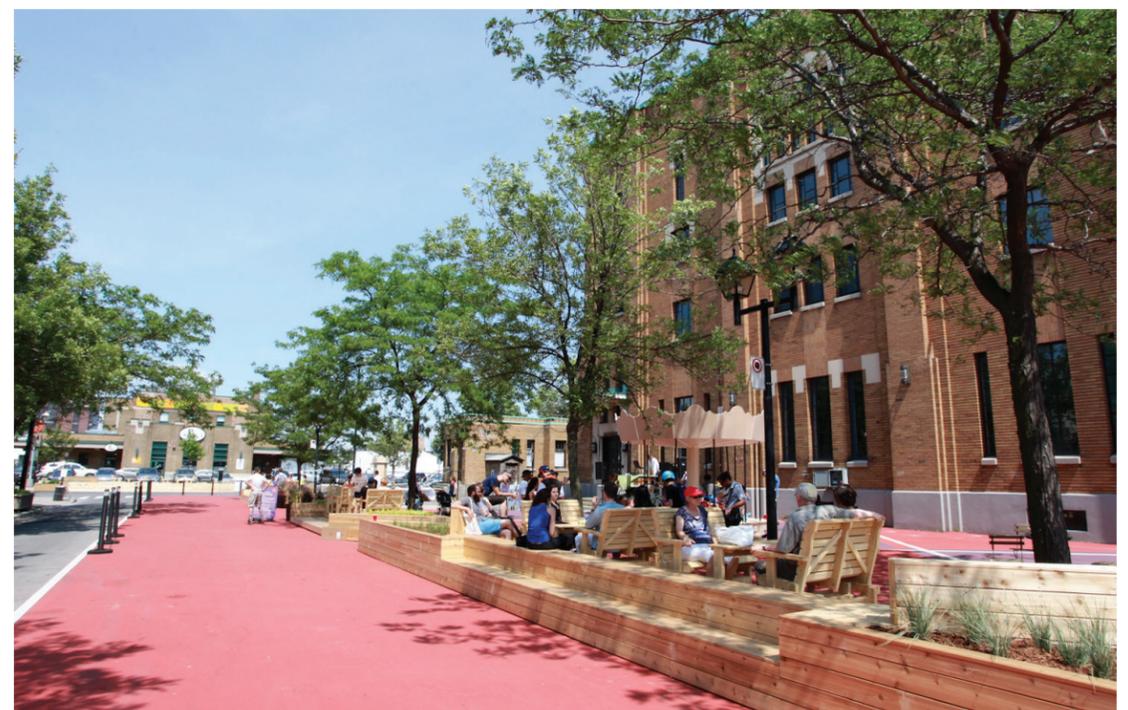
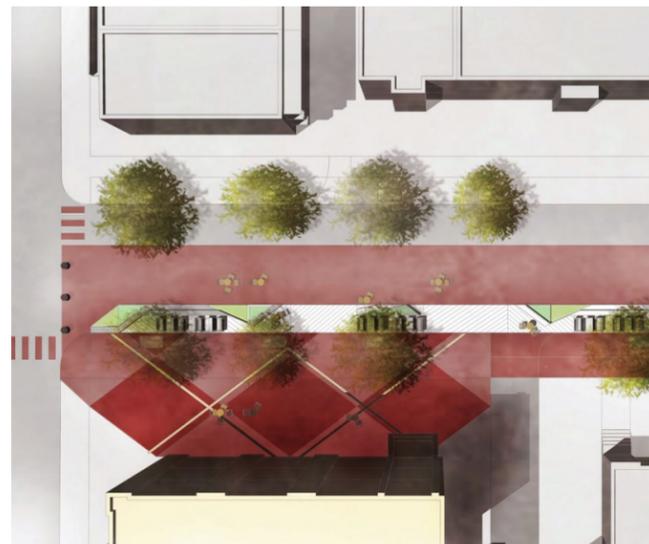
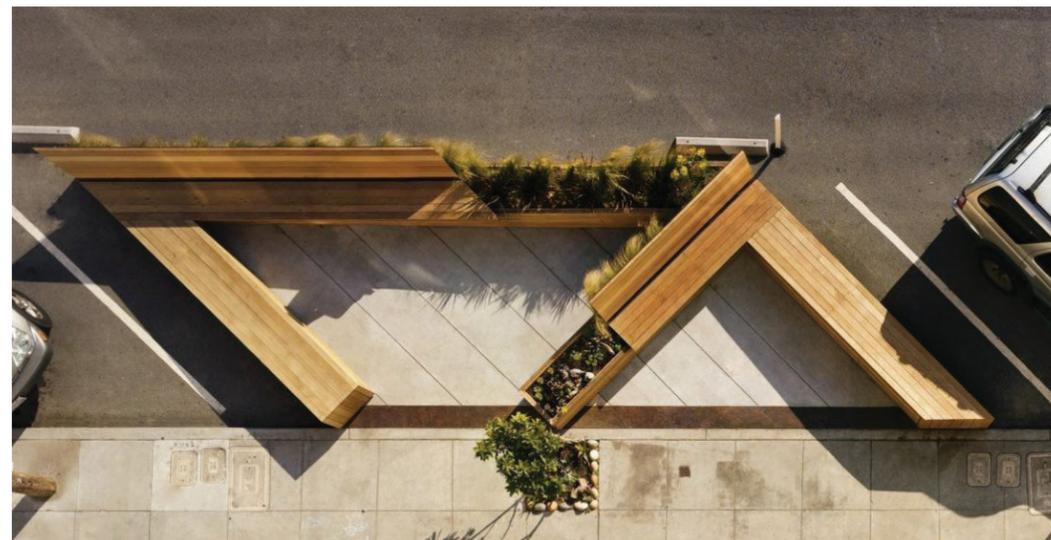


# PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS FLEXIBLES ET SAISONNIERS

La tenue d'événements éphémères, comme des foires commerciales, un marché de Noël, des spectacles en plein air ou bien des piétonnalisations temporaires permettent de générer un achalandage supplémentaire à l'intérieur des rues marchandes d'un centre-ville. Ces événements peuvent avoir lieu à différents moments de l'année ou de la journée, afin de répartir dans le temps l'achalandage et de soutenir l'attractivité du secteur.

L'aménagement de terrasses dans les espaces dédiés au stationnement sur rue ou bien sur les trottoirs devant les commerces favorise l'animation et l'attractivité d'une voie publique. Ces espaces conviviaux, typiques des rues marchandes situées dans un centre-ville, agrémentent l'espace public tout en générant une activité supplémentaire sur une rue. Cette offre distinctive constitue un excellent moyen de hausser l'attractivité des commerces.

L'objectif derrière ce type d'intervention doit être de générer une hausse de l'achalandage, tout en misant sur une occupation continue de l'espace public, tout au long de l'année et au fil de la journée.

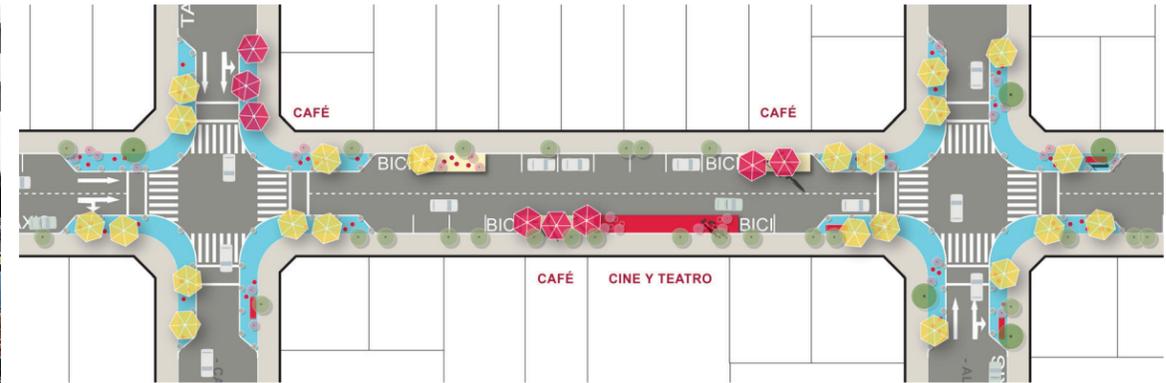


# URBANISME TACTIQUE : AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES

La reconfiguration d'une rue et de son emprise nécessite des investissements publics importants qui doivent faire l'objet d'une planification réfléchie. La pérennité de ce type d'intervention, leur durée de vie dans le temps, les coûts pour les finances publiques, l'impact sur les propriétés et les activités commerciales limitrophes, les délais de réalisation et les nuisances occasionnées par les travaux, sont autant d'enjeux qui doivent être pris en compte dans un projet de réaménagement d'une rue.

L'une des solutions envisageables pour s'assurer de l'adhésion de la population, de la fonctionnalité et de l'efficacité d'un aménagement proposé consiste à le tester. En effet, de plus en plus de villes adhèrent aux principes de l'« urbanisme tactique » et préfèrent l'implantation d'aménagements temporaires, nécessitant peu d'investissements, pour valider une option d'aménagement envisagée, avant de la réaliser de manière permanente. Cette alternative permet aussi de recueillir les commentaires des usagers et de bonifier le projet permanent.

Cette solution permet également de mettre en œuvre rapidement des interventions, tout en ne générant aucun délai supplémentaire pour la réalisation d'un projet. Les aménagements temporaires ou projets-pilotes peuvent être mis en place à la suite de l'élaboration du concept, alors que l'équipe de projet élabore le design final et la planification des travaux de construction.



# CONFORT ET PLAISIR DES USAGERS

Le mobilier urbain implanté sur l'espace public doit être conçu en tenant principalement compte du confort des usagers. Pour ce faire, les bancs, les supports à vélos, les poubelles (rebuts, recyclage, compost), les abribus et autre mobilier urbain, doivent être en nombre suffisant, être adaptables, être multifonctionnels et disposés de manière à être pratiques et faciles d'entretien. La mise en place de mobilier au design esthétique et uniforme permet de hausser la qualité du milieu et de le rendre plus convivial pour les usagers, ce qui favorise l'appropriation et l'occupation de l'espace public. L'intégration de placettes ou de mobiliers urbains sur la rue doit aussi être conçue pour offrir une halte confortable aux différents types d'usagers : promeneurs, clients, cyclistes, etc. L'achalandage accru engendre également des bénéfices pour la communauté en créant un milieu de vie dynamique et animé.

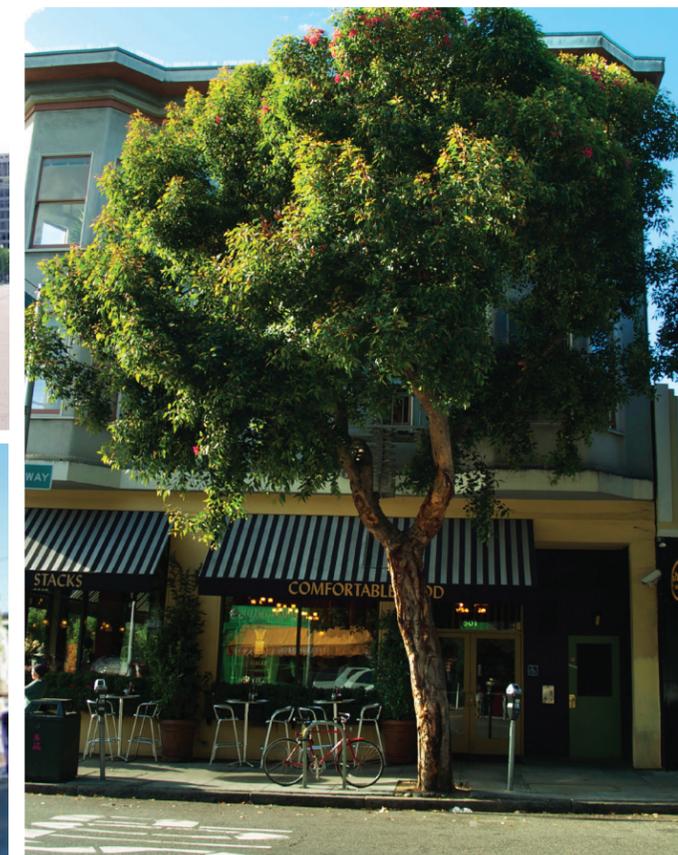


# VÉGÉTALISATION

Les aménagements paysagers proposés doivent être suffisants pour offrir un milieu esthétique et un cadre de vie agréable. La plantation abondante d'arbres et la protection des arbres matures existants permettent de réduire les îlots de chaleur en haussant la canopée tout en offrant des espaces de fraîcheur pour les usagers. Les plantations en bordure et sur l'emprise publique peuvent être composées d'essences végétales indigènes variées et adaptées à la rigueur du climat, ce qui permettra également de maintenir une biodiversité suffisante pour protéger les arbres, les arbustes et les diverses plantes contre les insectes nuisibles et les maladies. La localisation des arbres doit tenir compte de leur déploiement à maturité afin de ne pas créer d'obstacles trop importants à la visibilité des commerces. La plantation de feuillus est également souhaitable, car ils offrent une protection contre les intempéries durant l'été et ils perdent leur feuillage durant l'automne, laissant la lumière atteindre le sol durant la saison froide.

Dans l'écosystème que constitue une rue, ces éléments peuvent aussi avoir une vocation en matière de gestion des eaux pluviales. Ces espaces perméables offrent un potentiel de rétention de l'eau, notamment au cours des épisodes climatiques extrêmes, ce qui soulage en partie les infrastructures municipales.

Les aménagements paysagers font partie intégrante de l'aménagement d'une rue. En ce sens, en plus d'être de qualité, ils se doivent aussi être en quantité suffisante pour agrémenter et améliorer le cadre de la rue. Le verdissement constitue un facteur qui permet de rendre un milieu de vie plus convivial et attractif. L'approche préconisée repose donc sur trois types de plantation : les fosses d'arbres, les saillies de trottoir et les plantations temporaires à l'intérieur de bacs.

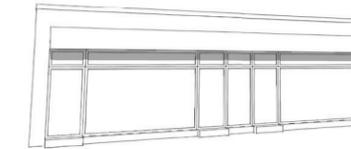


# EXPRESSION FORMELLE ET ARCHITECTURE

Les objectifs en matière d'architecture, d'affichage et de signalétique sont de favoriser la mise en valeur des bâtiments de la rue Principale et de tendre vers la création d'une image d'ensemble cohérente. Le ravalement et la restauration des façades, de même que la protection des bâtiments ayant une valeur patrimoniale, constituent des interventions qui permettent de hausser la qualité du milieu tout en améliorant l'expérience des usagers. La création d'une continuité commerciale vise à rythmer la rue marchande et à attirer un plus grand nombre de clients potentiels. La succession des vitrines de magasins agrémenté aussi le parcours des usagers tout en favorisant le développement des activités commerciales.

La mise en place d'une politique d'affichage, reposant sur des critères d'affichages stricts, aide à uniformiser le paysage urbain. Les enseignes en saillie devraient être préconisées par rapport aux enseignes sur boîtier. En effet, les enseignes en saillie sont plus adaptées au contexte de rue marchande d'un centre-ville et elles interpellent directement les piétons à l'inverse des enseignes sur boîtier qui s'orientent vers les automobilistes circulant sur la voie publique. La signalétique doit également faire l'objet d'une uniformisation dans l'optique de créer une image de marque pour le secteur.

L'harmonisation et l'amélioration des qualités esthétiques du cadre bâti aident donc à la création d'une identité visuelle et à l'image d'ensemble du secteur.



AVANT



APRÈS



AVANT



APRÈS

# SÉCURISATION ET PROTECTION DES USAGERS

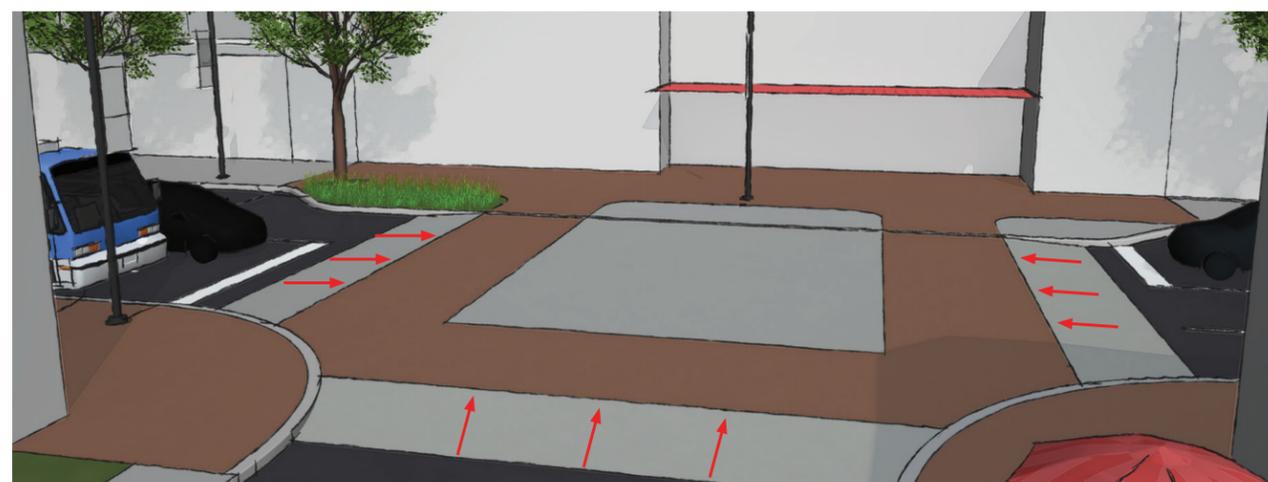
La configuration des intersections constitue l'un des éléments de design ayant le plus d'impacts sur les usagers d'une voie publique. Les intersections constituent l'interface principale entre les divers types d'utilisateurs de la chaussée. Une attention particulière doit donc être accordée à leur conception et à la hiérarchisation du réseau afin de maintenir l'équilibre, la fonctionnalité et la sécurité de tous. L'aménagement d'une intersection peut donc varier en fonction d'une multitude de critères : la largeur de l'emprise, les types de voies de circulation, la fréquentation, etc. Il s'agit donc de déterminer le type d'aménagement le plus adapté au contexte spécifique de l'intersection.

La vitesse de la circulation est un élément de préoccupation dans un milieu de vie urbain. Au fil du temps, plusieurs moyens ont été développés afin de réduire la vitesse des véhicules et d'améliorer la sécurité des usagers, notamment les piétons et les cyclistes. L'aménagement d'avancées de trottoirs, de traverses piétonnes, de voies réservées ou bien l'implantation de mobilier urbain comme des bacs de plantation sont autant de moyens d'intervention qui permettent aux autorités municipales de sécuriser et d'agrémenter l'emprise d'une voie publique.

Les intersections traditionnelles sont conçues dans l'optique de favoriser l'efficacité des modes de déplacements motorisés. En ce sens, la séparation de la chaussée est linéaire et continue et la majorité de l'espace disponible est dédiée aux véhicules. Plusieurs types de configuration peuvent être mis de l'avant afin de conserver à la fois l'efficacité des déplacements motorisés et la sécurité des autres types d'usagers.

Les avancées de trottoir permettent de réduire la distance à parcourir par les piétons pour traverser une voie de circulation. Ce type d'aménagement permet aussi de réduire le champ visuel des automobilistes, ce qui a pour effet de les inciter à réduire leur vitesse.

Les intersections surélevées (au même niveau que les trottoirs) permettent de marquer, par un changement de niveau, l'intersection et les passages piétons. Ce type d'intersection incite les conducteurs de véhicules à ralentir selon le même principe qu'un dos-d'âne. L'ajout de bollards autour du trottoir à l'intersection permet de sécuriser davantage les piétons en offrant une zone de refuge protégée des manœuvres des véhicules.



SECTION 5

# VISION D'AMÉNAGEMENT

ÉNONCÉS DE VISION  
AMÉNAGEMENTS

RUE PRINCIPALE / RUE SAINT-ANTOINE  
RUE PRINCIPALE / RUE PHOENIX  
RUE PRINCIPALE / ÉGLISE NOTRE-DAME  
RUE PRINCIPALE / RUE PARÉ

# ÉNONCÉS DE VISION

- 01** UNIFICATION DU DOMAINE PUBLIC / PRIVÉ
- 02** AMÉLIORATION DU CONFORT DES USAGÉS EN FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS ACTIFS
- 03** DÉVELOPPER DES AMÉNAGEMENTS SIGNATURE ADAPTÉS AU CONTEXTE DE GRANBY
- 04** MISE EN VALEUR DES GRANDS ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DE LA RUE PRINCIPALE

# AMÉNAGEMENT

RUE PRINCIPALE / RUE SAINT-ANTOINE

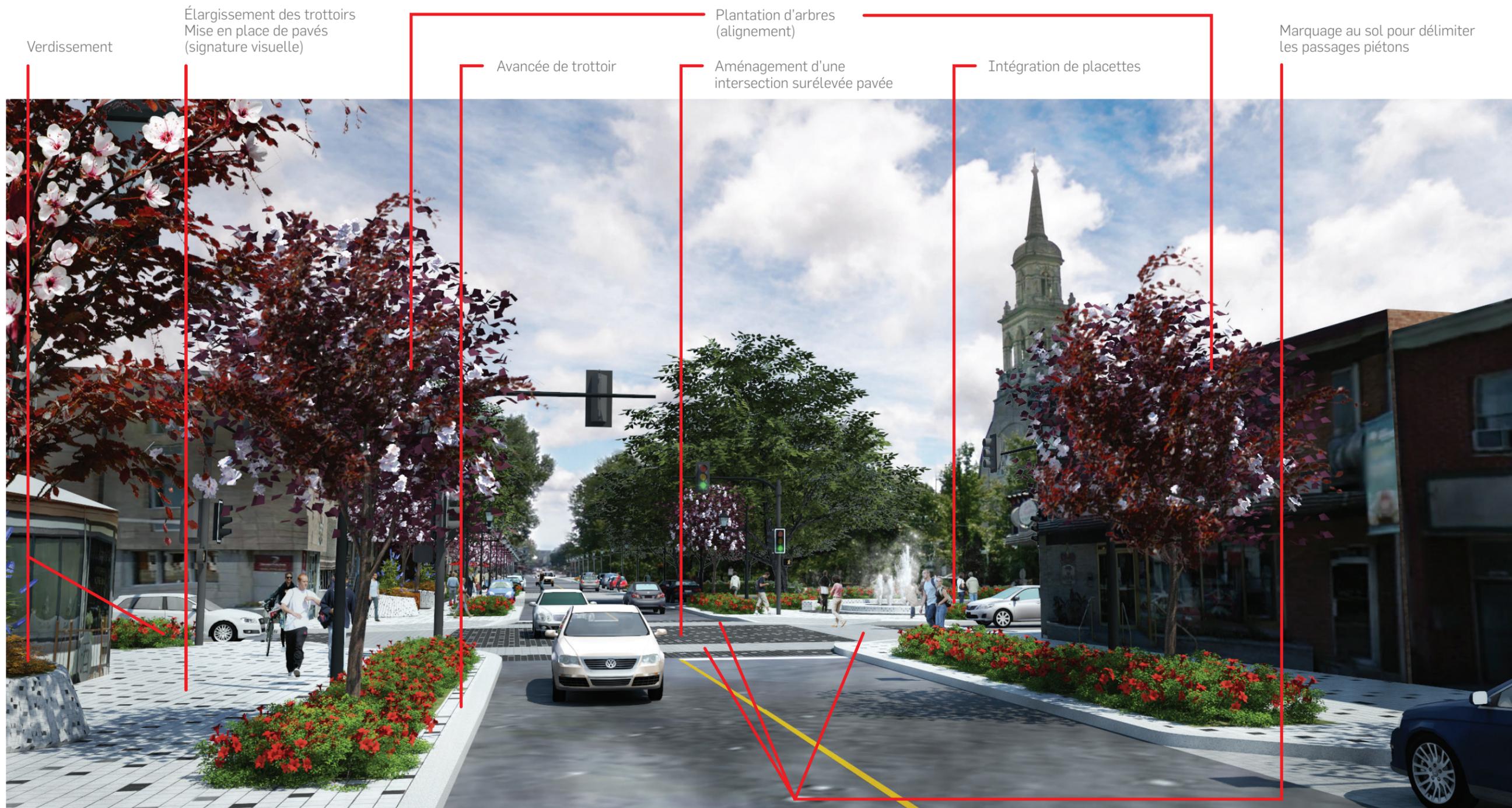
EXISTANT



# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / RUE SAINT-ANTOINE

PROPOSÉ



# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / RUE SAINT-ANTOINE

### PRINCIPES

-  NOUVELLES PLANTATIONS
-  SAILLIES
-  UNIFORMISATION DU DOMAINE PUBLIC / PRIVÉ
-  INTERSECTION RÉAMÉNAGÉE



# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / RUE PHOENIX

EXISTANT



# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / RUE PHOENIX

PROPOSÉ

Aménagement de placette

Unification de matériaux au sol

Avancée de trottoir plantée (verdissement)

Uniformisation de la largeur des voies de circulation

Plantation d'un alignement d'arbres en bordure de la rue

Uniformisation du mobilier urbain

Aménagement d'halte pour piéton

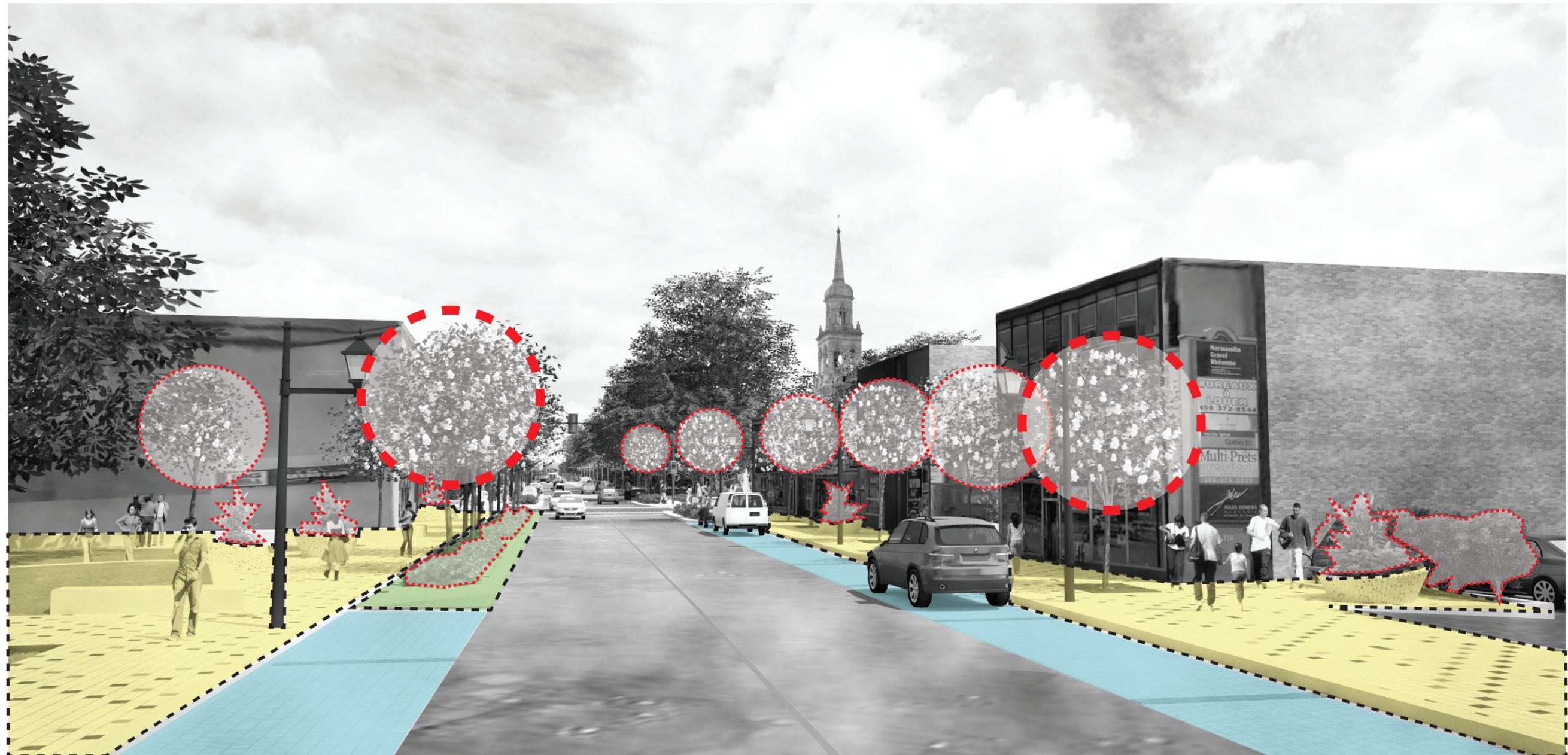


# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / RUE PHOENIX

### PRINCIPES

-  NOUVELLES PLANTATIONS
-  SAILLIES
-  UNIFORMISATION DU DOMAINE PUBLIC / PRIVÉ
-  ZONE DE STATIONNEMENTS RÉAMÉNAGÉS



# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / ÉGLISE NOTRE-DAME

EXISTANT



# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / ÉGLISE NOTRE-DAME

PROPOSÉ

Verdissement

Plantation d'un alignement d'arbres

Implantation de traverses piétonnes

Saillie de trottoir plantée

Aménagement de placette publique

Conservation d'arbres matures existants

Uniformisation de l'aménagement du domaine public et privé

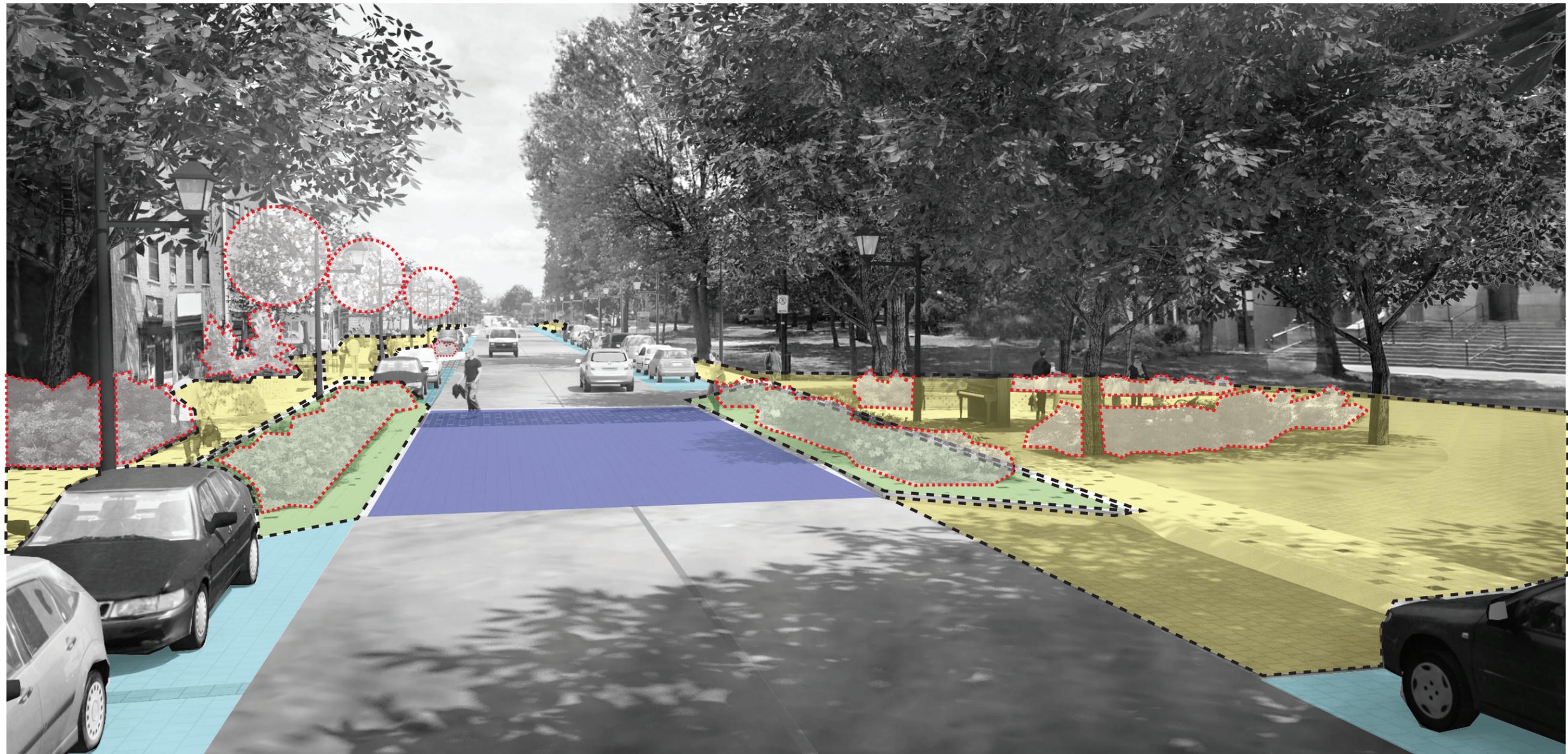


# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / ÉGLISE NOTRE-DAME

### PRINCIPES

-  NOUVELLES PLANTATIONS
-  SAILLIES
-  UNIFORMISATION DU DOMAINE PUBLIC / PRIVÉ
-  ZONE DE STATIONNEMENTS RÉAMÉNAGÉS
-  TRAVERSE PIÉTONNE SURÉLEVÉE



# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / RUE PARÉ

EXISTANT



# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / RUE PARÉ

PROPOSÉ

Implantation d'auvents pour le confort des usagers

Intégration de terrasse pour animer la rue

Saillie de trottoir (verdissement)

Implantation de mobilier urbain au design de qualité

Marquage au sol pour définir les utilisations de l'emprise publique

Uniformisation de la largeur des voies de circulation



# AMÉNAGEMENT

## RUE PRINCIPALE / RUE PARÉ

### PRINCIPES

-  NOUVELLES PLANTATIONS
-  SAILLIES
-  UNIFORMISATION DU DOMAINE PUBLIC / PRIVÉ
-  ZONE DE STATIONNEMENTS RÉAMÉNAGÉS
-  INTERSECTION RÉAMÉNAGÉE

