

ÎLOTS ET LOTS //



- IL1** Îlot résidentiel 1
- IL2** Îlot résidentiel 2
- IL3** Tête d'îlot
- IL4** Îlot mixte
- IL5** Îlot vitrine commerciale
- IL6** Îlot institutionnel/industriel

- L1** Lot résidentiel 1
- L2** Lot résidentiel 2
- L3** Lot résidentiel 3
- L4** Lot mixte
- L5** Lot commercial
- L6** Lot institutionnel/industriel

TYPOLOGIES PRINCIPALES - ÎLOTS

La création de nouveaux îlots, ou la transformation d'îlots existants, a un impact direct sur la trame urbaine. Cette modification doit se faire selon la volonté d'aménagement, le type d'affectation, l'ambiance de rue et la perméabilité souhaitée. De plus, la variation entre les différentes dimensions d'îlots, et donc de la trame urbaine, doit permettre une transition entre les différentes typologies de secteurs, pôles ou affectations.

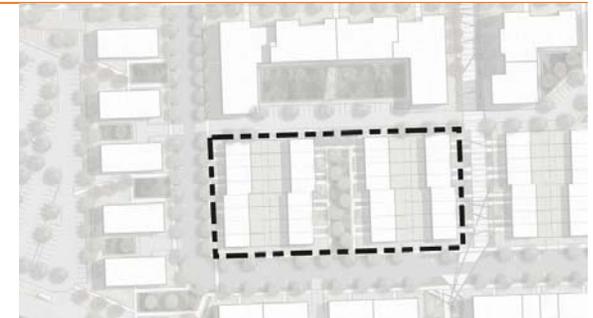
IL1 ÎLOT RÉSIDENTIEL 1

Dimensions : max. 80 m de profond
 Forme : Trame organique offrant peu de repères (milieu existant)
 Perméabilité : Passages piétons traversants (raccourcis)
 Ambiance et vocation : Résidentiel, ambiance paisible et de découverte.



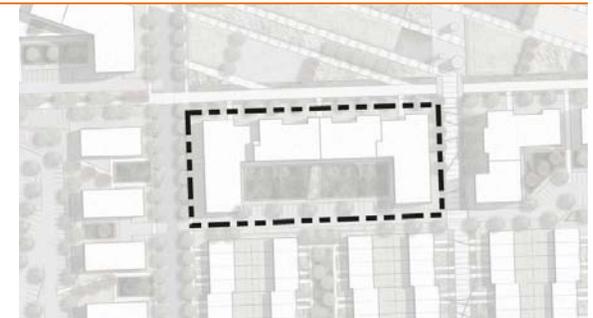
IL2 ÎLOT RÉSIDENTIEL 2

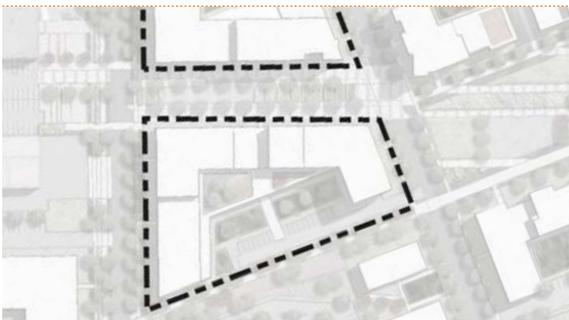
Dimensions : max. 250 m de long, max. 75 m de profond
 Forme : Structure linéaire, allée en arrière lot
 Perméabilité : Possibilité de porte-cochère, accès aux extrémités
 Ambiance et vocation : Encadrement par front résidentiel ou mixte. Présence de sous-espace privé au centre. Linéarité idéale pour axes routiers et actifs.



IL3 TÊTE D'ÎLOT

Dimensions : variable
 Forme : Front de rue, encadrement
 Perméabilité : Possibilité de porte-cochère
 Ambiance et vocation : Encadrement sur rue ou espace public. Potentiel de mixité et densité.



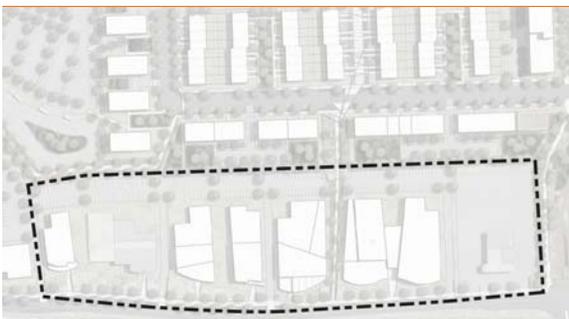
**ÎLOT MIXTE****IL4**

Dimensions : max. 150 m de chaque côté

Forme : îlot à usage unique

Perméabilité : Moyenne. Perméabilité piétonne intégrée à l'aménagement pour tout îlot de plus de 150 m de large

Ambiance et vocation : Encadrement sur tous les fronts, densité et gradation de la trame.

**ÎLOT VITRINE COMMERCIALE****IL5**

Dimensions : max. 150 m de profond

Forme : Variable, front sur voie autoroutière ou boulevard

Perméabilité : Faible. Accès piétons à tous les 150 m préconisés.

Ambiance et vocation : Encadrement de voie d'accès rapide et des nuisances reliées à l'automobile. Îlot de transition vers une trame plus serrée.

**ÎLOT INSTITUTIONNEL/INDUSTRIEL****IL6**

Dimensions : max. 175 m de profond

Forme : Variable selon contraintes existantes.

Perméabilité : Faible. Limitée par des infrastructures (voie ferrée).

Ambiance et vocation : Utilisation d'espaces enclavés pour des activités plus lourdes ou intensives.

TYPOLOGIES PRINCIPALES - LOTS

Le lotissement ou le parcellaire a souvent pris le pas sur la trame urbaine et le grain bâti. En banlieue, il a longtemps été considéré comme la base de toute planification urbaine. Or, dans la perspective de favoriser une compacité de la forme urbaine et donc des implantations bâties, le lot ou le terrain doit être pensé, dans ses dimensions et dans sa forme de façon simultanée et en lien avec la trame des îlots et le type d'implantation souhaitée. Selon leurs localisations et le rôle de l'îlot dans la trame urbaine, les lots de terrains sont réfléchis en fonction des typologies bâties qu'ils accueilleront, des marges de recul à prévoir par rapport aux espaces publics, et ce, dans une logique d'organisation de la forme urbaine et non pas en fonction des usages que cette dernière abritera.

L1 LOT RÉSIDENTIEL 1

Largeur (min./max.) : 48 m / 80 m
 Profondeur (min./max.) : 24 m / 40 m

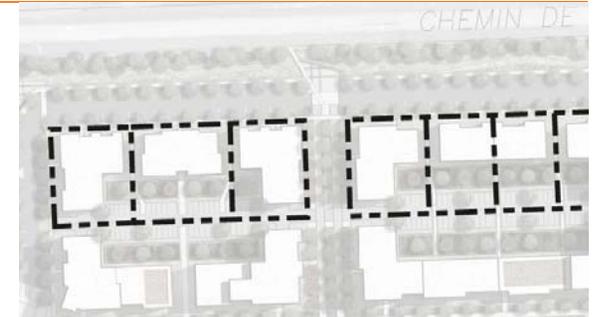
Vocation : Maisons de ville, maisons en rangée



L2 LOT RÉSIDENTIEL 2

Largeur : min. 7 m
 Profondeur : min. 24 m

Vocation : Logements étagés, appartements, condos, duplex, triplex

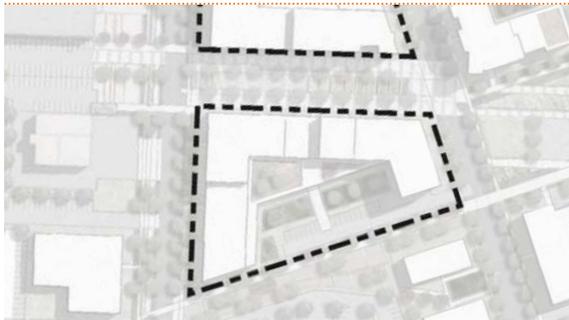


L3 LOT RÉSIDENTIEL 3

Largeur (min.) : 50 m et plus
 Profondeur (min.) : 45 m et plus

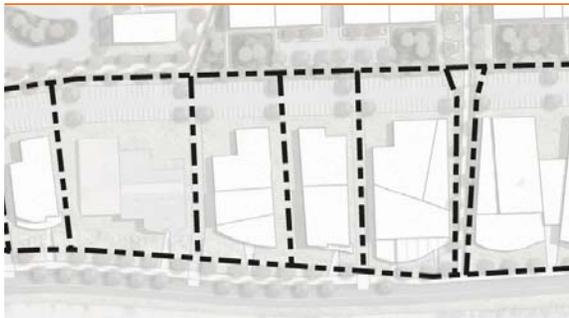
Vocation : Résidentiel dense, plus de 4 logements



**LOT MIXTE****L4**

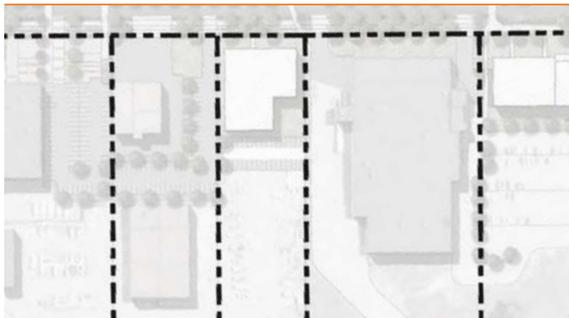
Largeur (min.) : 45 m
 Profondeur (min.) : 45 m

Vocation : Mixte (résidentiel, commercial ou institutionnel), plus de 4 logements

**LOT COMMERCIAL****L5**

Largeur (min.) : 20 m
 Profondeur (min.) : 40 m

Vocation : Commercial, vitrine autoroutière, débarcadère

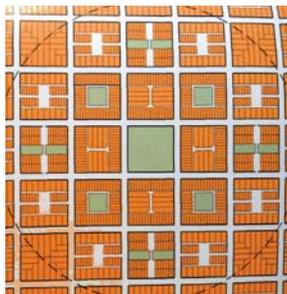
**LOT INSTITUTIONNEL / INDUSTRIEL****L6**

Largeur (min.) : 40 m
 Profondeur (min.) : 40 m

Vocation : Institutionnel, industriel à densité étendue. Les dimensions peuvent varier lorsque contraintes à des servitudes de non-accès (voie ferrée, autoroute).

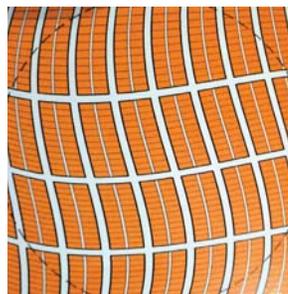
PRINCIPES GÉNÉRAUX

DES TRAMES QUI CARACTÉRISENT LE MILIEU



CARRÉE

Des îlots de forme carrée permettant différentes combinaisons
Orientation N-S



CURVILIGNE

Pour des sites plats/ mitigation de la circulation
Orientation N-S



IRRÉGULIÈRE

Trame irrégulière (géographie, topographie, etc)
Orientation N-S



ORGANIQUE

Forme organique
Peu de repères
Diverses orientations



1 ÎLOTS TYPE 1 : ruelles et accès arrières et latéraux

2 ÎLOTS TYPE 2 : ruelles d'accès latérales

3 ÎLOTS TYPE 3 : sans ruelle

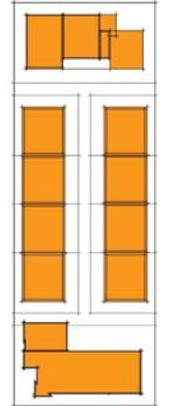
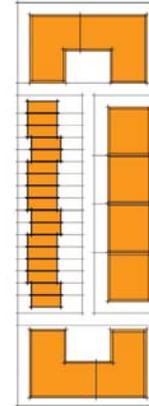
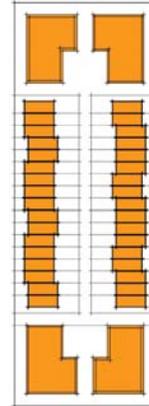
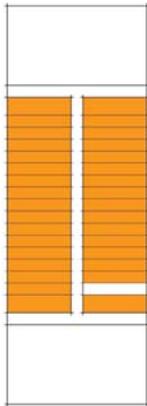
4 ÎLOTS TYPE 4 : parc de quartier

5 ÎLOTS TYPE 5 : parc et équipements sportifs

ÉLÉMENTS À CONSIDÉRER

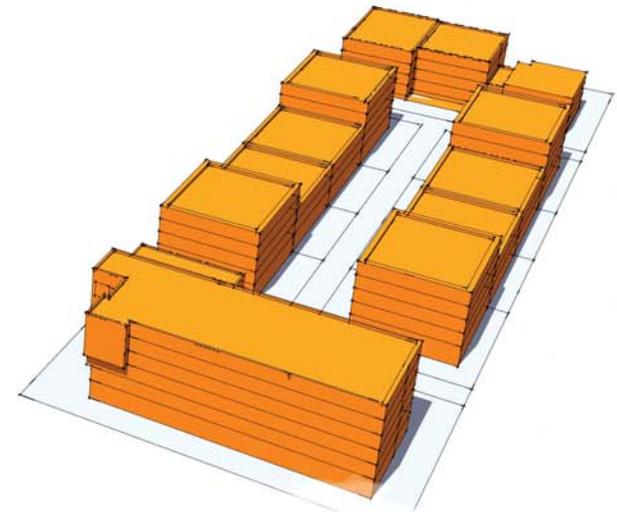
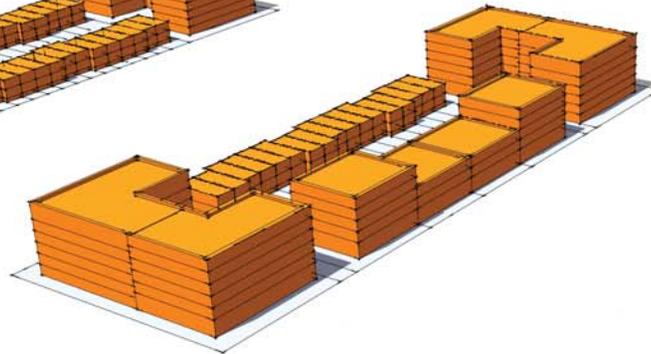
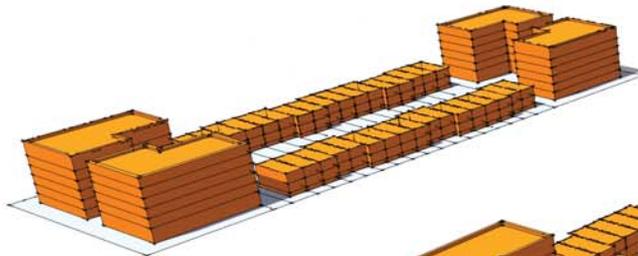
- *Configuration* de la géométrie des rues et celles des îlots : la forme et la taille des îlots sont à la base de la trame et de la forme urbaine. C'est l'échelle de la ville ou du quartier qui est directement visée à partir de la configuration de la trame urbaine.
- *Connectivité* des réseaux : la morphologie des îlots intègre les réseaux primaires (rues principales) et secondaires (rues secondaires et ruelles).
- *Typologie des îlots* : Une diversité d'îlots est possible. Parfois similaires et d'autres fois différents selon les typologies bâties qui vont s'y implanter. Une trame efficace et durable doit pouvoir s'ajuster et se moduler aisément afin de s'adapter à une diversité de gabarits.

ÎLOT, LOT ET IMPLANTATION BÂTIE



ORGANISATION DE L'ÎLOT

MODE D'IMPLANTATION

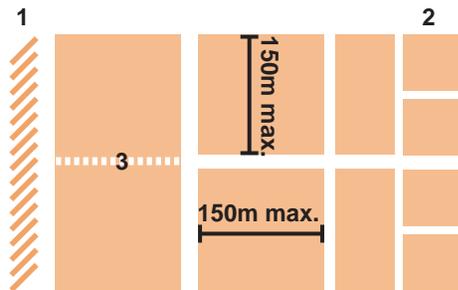


VARIATION DES TYPOLOGIES

Généralités

GRADATION DE LA TRAME

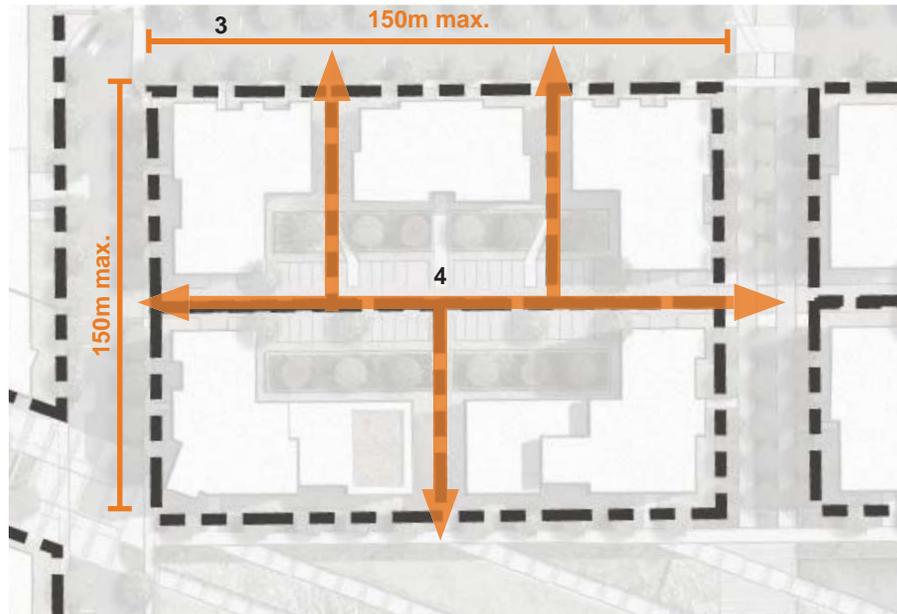
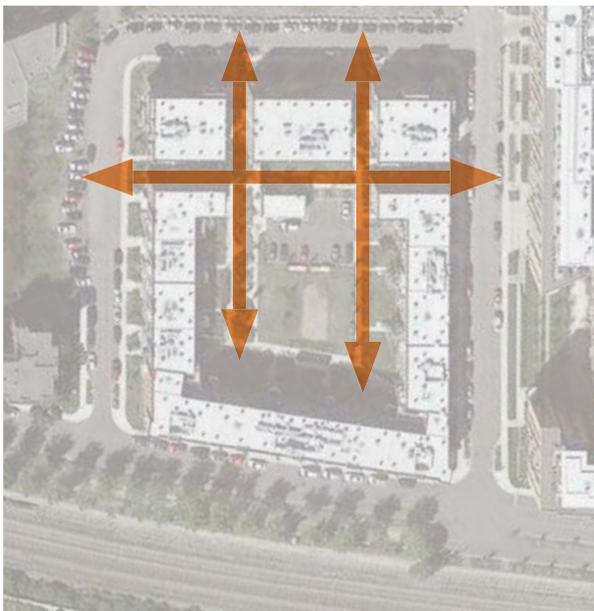
Les formes et dimensions des îlots transforment la trame urbaine. Celle-ci est souvent déterminée d'abord par des contraintes et nuisances existantes (autoroutes, voies ferrées, cours d'eau).



1. Il est souhaitable d'encadrer les places, parcs et contraintes physiques ou de nuisances (voies ferrées et autoroutes par exemple) par des lots de plus grand gabarit, permettant une plus grande densité.

2. Il est nécessaire d'avoir une gradation dans les gabarits des lots, assurant ainsi une transition entre deux typologies ou usages.

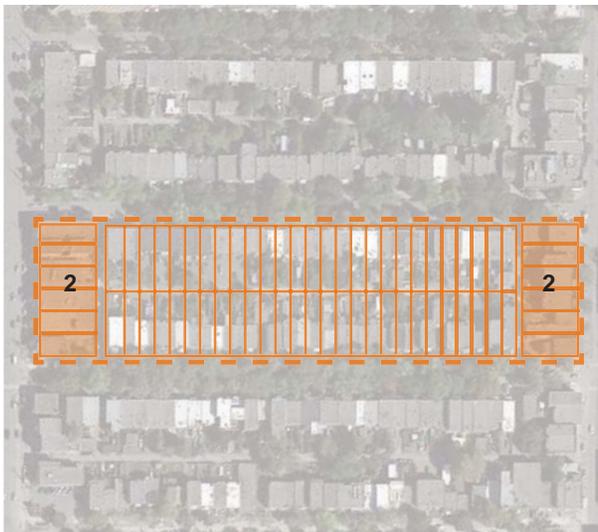
PERMÉABILITÉ



3. Afin d'assurer une perméabilité, un îlot ne devra pas avoir une longueur ou une profondeur de 150 m.

4. Pour tout îlot de plus de 50m, il est recommandé d'avoir des ouvertures (chemins d'accès ou portes-cochères) pour favoriser la perméabilité piétonne.

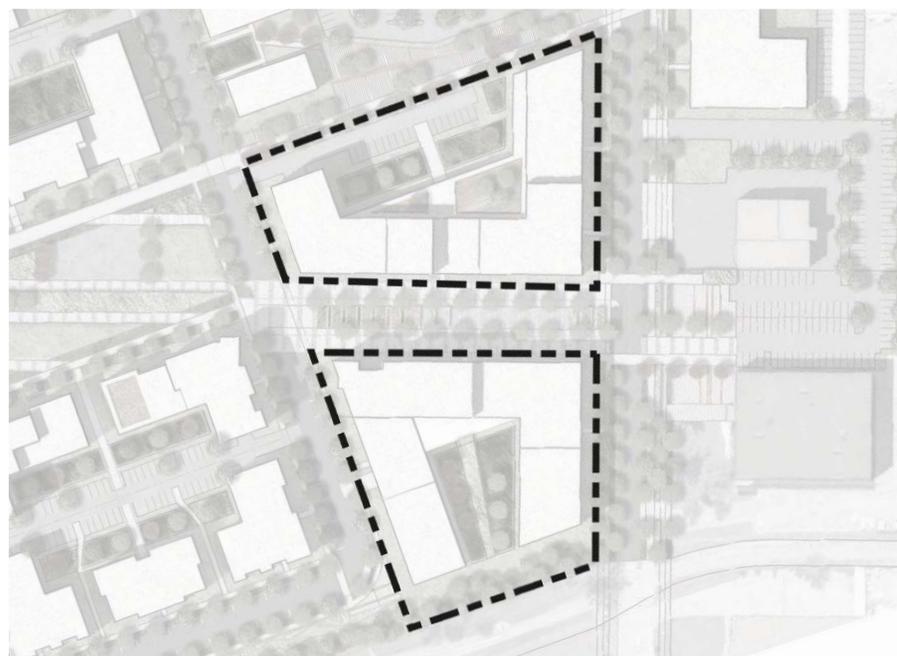
ENCADREMENT



Les dimensions et la disposition des lots et îlots doivent contribuer à l'encadrement selon l'usage souhaité ou la quiétude recherchée.

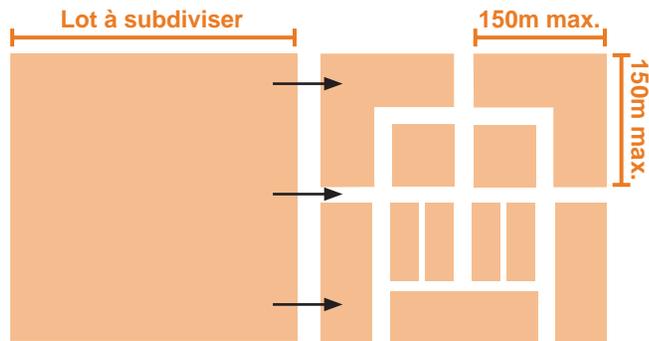
1. La création d'une «ceinture» d'îlots et lots plus larges favorise l'encadrement.
2. L'utilisation de «tête d'îlot» permet d'encadrer les espaces publics en changeant l'orientation et en augmentant les gabarits et usages.

DENSITÉ ET SIGNATURE



Pour l'implantation d'un bâtiment, ou complexe, mixte à forte densité, il est recommandé d'avoir l'implantation du bâtiment qui s'adapte à l'espace public qui le limite. Celui-ci renforcera le potentiel d'élément «signature» du bâtiment.

SUBDIVISION DES GRANDS LOTS



La plupart des lots industriels, commerciaux ou institutionnels de grande envergure offrent une faible utilisation du sol et agissent comme «frontière» urbaine très peu perméable.

Il est recommandé de subdiviser tout lot îlot vacant de plus de 150m de long (22 500 m²) et tout lot de plus de 50m de long.

Ceux-ci peuvent être entrecoupés par des rues ou par des passages piétons publics.

LOTS DE COIN



1. Les lots en coin de rue, peuvent être plus grands pour épouser la forme des rues et permettre un développement équivalent.

2. Il est encouragé de marquer la fin d'une rue ou d'une rangée de lots similaires par un lot de plus grande envergure.

Les lots de coins et de fin de rangée pourront agir comme «porte d'entrée» à un secteur donné.

Leur plus grand gabarit permettra un développement de plus grande densité et l'implantation d'éléments «phare».