



# VILLE DE FARNHAM

## PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (P.P.U.) RÉVISÉ / CENTRE-VILLE

VERSION FINALE RÉVISÉE

Le 8 avril 2002

MEMBRE ASSOCIÉ DE LA



FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

**l'Agence** de planification urbaine & régionale

Urbanisme & aménagement    Développement immobilier    Gestion municipale

Montréal    Mont-Tremblant    Sutton

514 . 725 . 2770

## **CONTENU**

	<u>Page</u>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>Les objectifs et le contenu du programme particulier d'urbanisme</b>	<b>1</b>
<b>1. LA SITUATION ACTUELLE</b>	<b>3</b>
<b>1.1 La zone d'étude</b>	<b>3</b>
<b>1.2 Synthèse de la problématique actuelle</b>	<b>5</b>
<b>2. L'ANALYSE DU MILEU – DIAGNOSTIC / PLAN PORTRAIT</b>	<b>7</b>
<b>2.1 La caractérisation sommaire</b>	<b>7</b>
2.1.1 Le cadre bâti	7
2.1.2 La trame urbaine	8
2.1.3 La qualité urbaine (qualité du paysage urbain / espace végétal et minéral)	9
<b>2.2 La caractérisation des fonctions</b>	<b>11</b>
2.2.1 Les réseaux de circulation	11
2.2.2 Le stationnement	14
2.2.3 Les installations ferroviaires	15
2.2.3 La fonction commerciale	16
2.2.4 La fonction résidentielle	17
2.2.5 La fonction institutionnelle/publique	17
2.2.6 Les espaces verts et publics	18
2.2.7 Les infrastructures de surface	19
2.2.8 L'affichage et la signalisation	20
2.2.9 Le patrimoine	21

	<u>Page</u>
<b>3. LA DÉFINITION D'UNE VISION COMMUNE</b>	<b>23</b>
<b>4. LES GRANDES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS D'INTERVENTION</b>	<b>24</b>
4.1 Les orientations générales	24
4.2 Les objectifs d'intervention	25
<b>5. LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>31</b>
5.1 Les axes prioritaires d'intervention	32
5.2 Les pôles d'intervention	37
<b>6. LES AFFECTATION DU SOL</b>	<b>40</b>
6.1 L'affectation commerciale	40
6.2 L'affectation mixte	41
6.3 L'affectation publique et institutionnelle	41
6.4 L'affectation parcs et espaces verts	41
6.5 L'affectation résidentielle moyenne densité	42
<b>7. LE PLAN D'ACTION</b>	<b>42</b>
7.1 Les interventions privilégiées	43
<i>La « priorisation » du plan d'action</i>	46
7.2 Les coûts d'intervention	48
<b>RÉFÉRENCES</b>	<b>49</b>
<b>ANNEXE 1 – CONCEPT D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>50</b>

<b>ANNEXE 2 – AFFECTATIONS DU SOL</b>	<b>51</b>
<b>ANNEXE 3- CROQUIS D'AMBIANCE</b>	<b>52</b>

### **L'ÉQUIPE DE TRAVAIL**

#### **Ville de Farnham**

**Nicolas Boulanger, urbaniste**

Conseil municipal

Commission d'urbanisme

#### **Apur (l'Agence de planification urbaine et régionale)**

**Marc Pilon, urbaniste, fondateur de la firme**

Claude St-Pierre, architecte paysagiste

Michel Momeau, urbaniste

Brigitte Leroux, stagiaire en urbanisme

Marie-Hélène Bergeron, stagiaire en urbanisme

Alain Rozière, technicien en architecture

#### **l'Apur**

514 . 725 . 2770

## **INTRODUCTION**

En vue de répondre à plusieurs objectifs spécifiques de mise en valeur définis dans le cadre du plan d'urbanisme et de poursuivre un certain nombre d'orientations établies par les membres du conseil municipal et des responsables municipaux, le conseil municipal de la Ville de Farnham a mandaté, la firme *l'Agence de planification urbaine et régionale*, pour la révision du programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur du centre-ville.

En effet, le PPU du centre-ville est en vigueur depuis plus de seize ans et nécessite que l'ensemble de ses problématiques, objectifs et programmes d'intervention soit mis à jour et réévalué selon le contexte urbain d'aujourd'hui et la nouvelle dynamique économique du présent millénaire !

Ainsi, il ne s'agit pas de procéder à la réalisation complète d'un nouveau PPU, mais plutôt d'en actualiser le contenu selon les volontés politiques et administratives en place.

### **Les objectifs et le contenu du programme particulier d'urbanisme**

Ce programme particulier d'urbanisme est un instrument d'orientation et d'intervention qui vient préciser la planification du centre-ville qui suscite une attention particulière de la part des intervenants de la Ville de Farnham. Il s'agit d'un document légal qui décrit les intentions du conseil municipal en ce qui concerne ce secteur ainsi que les travaux et programmes d'aide que la Ville et ses partenaires entendent réaliser. En effet, l'entrée en vigueur du PPU révisé permettra à la Ville de mettre en œuvre les programmes (de subvention) de revitalisation, de démolition et selon toute éventualité, la mise en place d'un programme d'acquisition.

Il s'avère que la préparation d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) permettra au conseil municipal et aux intervenants du milieu de se doter d'une vision commune (et

structurée) spécifique aux diverses problématiques urbaines du centre-ville. Il permet ainsi d'identifier les stratégies d'intervention nécessaires à sa revitalisation urbaine, qui impliquent des actions tant publiques que privées.

Le PPU comprend, notamment, les éléments suivants :

- la nature, l'emplacement et le type des équipements et infrastructures destinés à la vie communautaire ;
- la nomenclature des travaux prévus et les coûts approximatifs de réalisation et une indication des organismes concernés ;
- la séquence de construction des équipements urbains et des réseaux et terminaux d'aqueduc et d'égouts etc. ;
- la durée approximative des travaux ;
- l'identification des programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition possibles.

De plus, un certain nombre d'objectifs devra être atteint dans le cadre de l'élaboration de ce programme particulier d'urbanisme :

- poursuivre le processus de sensibilisation et d'implication des partenaires ;
- cerner les forces et les faiblesses du centre-ville sur le plan urbain et dans une certaine mesure, sur le plan commercial ;
- analyser la structure fonctionnelle du centre-ville ;
- identifier les interventions, les actions et les moyens de mise en œuvre nécessaires à la revitalisation urbaine du centre-ville ;
- réaliser un plan d'action (plan de revitalisation) qui implique l'intervention des partenaires.

## **1. LA SITUATION ACTUELLE**

### **1.1 La zone d'étude**

La zone retenue pour fins de subventions et de préparation du programme particulier d'urbanisme (PPU) est indiquée au plan numéro 1 annexé au présentes. Cette zone, délimité par des critères de centralité, d'ancienneté et de détérioration du cadre bâti, est circonscrite :

- par la rivière Yamaska au nord ;
- l'arrière des lots de la rue Saint-Antoine à l'ouest ;
- l'arrière des lots situés en bordure des rues Saint-Alphonse et Victoria au sud ;
- et enfin, l'arrière des lots en bordure de la rue Saint-Joseph à l'est.

La zone d'étude inclut donc les éléments fondamentaux suivants :

- les grandes voies d'accès (rues Jacques-Cartier, Principale, Saint-André, Saint-Louis et Saint-Paul) ;
- les rives de la rivière Yamaska ;
- la gare de chemin de fer et les voies ferrées ;
- les bâtiments à valeur historique et patrimoniale ;
- le secteur à caractère commercial ;
- les quartiers anciens à caractère mixte.

Cette zone crée une unité de planification distinctive d'une envergure suffisante qui permet la mise en place d'un processus global de revitalisation du secteur central de Farnham et l'implantation de divers programmes incitatifs. Le centre-ville de Farnham rassemble les caractéristiques typiques des secteurs centraux des diverses municipalités du Québec. Ainsi, le centre-ville regroupe une diversité de fonctions urbaines : commerces, bureaux, services publics, habitations, aires de stationnement, parcs et espaces verts, etc. Par conséquent, la concentration de ces fonctions au sein d'un espace central circonscrit devrait exercer un attrait

non seulement sur la population du centre-ville mais également sur l'ensemble de la ville et dans une certaine mesure, sur la région immédiate de Farnham.

L'analyse technique de l'entité « centre-ville » révèle notamment les caractéristiques suivantes :

- noyau commercial passablement dense ;
- nombreux bâtiments à usages mixtes (ex : habitation et commerce) ;
- présence de quelques édifices de l'administration publique ;
- présence d'édifices institutionnels ;
- pourcentage très élevé d'édifices à logements ;
- artères de circulation importantes ;
- circulation automobile de « transit » importante sur la rue Principale et camionnage important.

En ce qui a trait à l'ancienneté du centre-ville, il est clair que le noyau le plus ancien de la municipalité se trouve du côté sud de la rivière Yamaska, à proximité des installations ferroviaires. Le quartier original de la ville où a été implantée la première meunerie comprend les rues Saint-Pierre, Jacques-Cartier et Meigs ainsi que la rue Principale longeant la rivière Yamaska. Ce quartier a été développé entre 1860 et 1870.

Suite à l'arrivée du chemin de fer, en 1881, l'implantation s'est étendue vers l'ouest de part et d'autre des installations ferroviaires. Le secteur de la ville où se trouve le centre-ville représente donc le noyau le plus ancien de la ville de Farnham et même si au cours des années, de nombreuses rénovations et démolitions y ont été faites, il n'en demeure pas moins qu'il est encore possible de retrouver dans le secteur d'innombrables immeubles datant de l'époque loyaliste.



Ainsi, le centre-ville de Farnham représente un secteur à protéger et à mettre en valeur. Le rôle du centre-ville est prépondérant à l'ensemble de la communauté. Il importe donc de comprendre que sa vitalité est nécessaire à l'équilibre socio-économique de l'ensemble de la ville et dans une certaine mesure de la région immédiate.

## **1.2 Synthèse de la problématique actuelle**

Au cours des dernières années, le centre-ville de Farnham a subi plusieurs transformations en ce qui a trait au cadre bâti, aux infrastructures et aux différents types d'usages commerciaux.

En parallèle, il importe également de souligner que l'ancienne Municipalité de Rainville a été fusionnée avec la Ville de Farnham qui possède maintenant une population résidente de plus de 7992<sup>1</sup> personnes. Malgré la taille plus importante de la nouvelle ville, celle-ci subit toujours la compétition des pôles importants situés à proximité, soit Saint-Jean-sur-Richelieu, Granby, Saint-Bruno, Brossard et même, Montréal.

Le constat établi dans le cadre du PPU en 1985 demeure toujours. Le niveau de vitalité économique, sociale et culturelle au centre-ville est tel qu'il arrive à peine à attirer régulièrement la population même de Farnham. Malgré plusieurs investissements de la part de la Municipalité dans le cadre du programme Revi-centre (1986) au niveau des infrastructures et réaménagements physiques, on note une forte détérioration générale de l'espace urbain et ce, en incluant plus particulièrement le cadre bâti. De ce fait, le pouvoir « d'attraction » du centre-ville au niveau de l'établissement de nouveaux commerces ou simplement quant à la rénovation des commerces existants est grandement affecté. Ce phénomène s'exerce également au niveau de la « fréquentation » de la clientèle actuelle et potentielle du centre-ville.

---

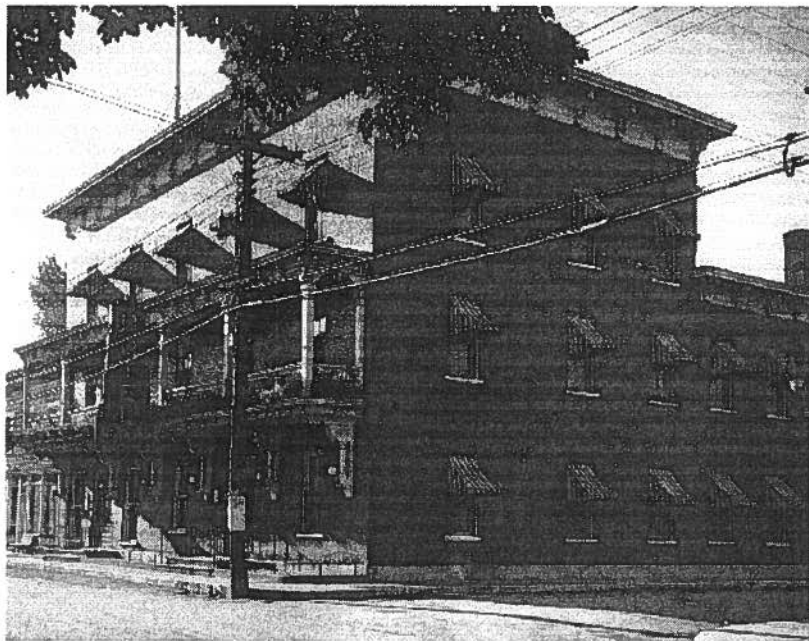
<sup>1</sup> Source : MAMM, Juillet 2001

**Ville de FARNHAM**  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville

---

Par ailleurs, malgré la mise en place du programme de revitalisation « Rues Principales » au cours des trois dernières années, il s'avère que peu de résultats concrets se sont fait sentir et que l'ensemble du processus de « dévitalisation » se poursuit toujours !

Le programme particulier d'urbanisme révisé doit permettre de pallier à certains problèmes particuliers au niveau de l'espace urbain, soit privé soit public par la mise en place d'une stratégie globale d'intervention qui s'appuie sur la concertation de l'ensemble des intervenants concernés (ex : élus, administrateurs municipaux, chambre de commerce, commerçants, gens d'affaires, groupes communautaires, etc.) et sur des contributions financières diverses (municipalité, entrepreneurs privés, commerçants, gouvernements, etc.).



*L'Hôtel, rue Principale / rue Meigs (époque indéterminée),*

## 2. L'ANALYSE DU MILIEU – DIAGNOSTIC / PLAN PORTRAIT

### 2.1 La caractérisation sommaire

#### 2.1.1 Le cadre bâti

Le diagnostic relatif au cadre bâti du centre-ville fut établi à partir d'observations réalisées sur le "terrain", de façon à établir une caractérisation générale sur l'état de l'espace bâti à l'intérieur des limites du centre-ville. Par ailleurs, un inventaire détaillé de tous les bâtiments inscrits à l'intérieur du secteur du centre-ville a été réalisé parallèlement au présent exercice. Cet inventaire comprend également une fiche descriptive qui caractérise sommairement l'état des bâtiments et les travaux nécessaires à une rénovation adéquate.

Le cadre bâti du centre-ville de Farnham se caractérise par un vieillissement généralisé de l'état des façades et des revêtements extérieurs qui attribue au centre-ville un aspect généralement peu esthétique et même quelques fois repoussant. Une importance particulière doit donc être accordée à la consolidation du cadre bâti existant.

**Rue de l'Hôtel-de-Ville :**  
*Viellissement de la façade et  
l'appropriation de l'espace du rez-de-  
chaussée à des fins résidentielles  
(situation non-souhaitée)*



Par contre, l'espace centre-ville accueille également un certain nombre de bâtiments qui possèdent une bonne valeur architecturale ou patrimoniale qui a caractérisé et distingué Farnham à titre de ville sous-centre au cœur de la région de Brome-Missisquoi. Leurs caractéristiques architecturales et patrimoniales ont été quelques fois dénaturées au profit d'un « esprit » plus actuel ou moderne et ce, suivant les besoins d'aujourd'hui. Nonobstant ce phénomène, le centre-ville bénéficie de la présence de quelques bâtiments de style loyaliste

(ex : Banque de Commerce CIBC, ancien bureau des douanes, ancienne église anglicane de la rue Saint-Joseph, etc.) en bon état et qui constituent un bon potentiel d'attraction.

Malgré les valeurs esthétiques relatives du cadre bâti des bâtiments précédemment mentionnés, l'affichage déficient (ex : apposé à plat sur les façades, enseignes projetantes et démesurées, surabondance, etc.) ainsi que la présence en façade du réseau de distribution électrique et de services connexes ainsi que de bâtiments secondaires vétustes, qui limitent l'exploitation des potentiels architecturaux de certains bâtiments du centre-ville. Les perspectives et l'attrait des façades ne peuvent être exploités à leur juste valeur, de par les nombreux fils et poteaux qui se localisent dans l'emprise publique, ainsi que de par les lacunes architecturales de certains bâtiments qui encadrent ces perspectives.

### **2.1.2 La trame urbaine**

Le centre-ville de Farnham est enclavé entre les installations ferroviaires de la *compagnie Québec-Sud* et la rivière Yamaska. Son développement s'est fait d'*ouest en est* mais toujours en fonction de la rivière, ce qui a généré des îlots orientés de façon *nord-sud*.

La trame urbaine qui s'est structurée en fonction d'éléments sur lesquels il est difficile d'intervenir ou d'interagir, représente le cadre « de référence » qui s'est façonné au cours de la dernière décennie et duquel se révèle la structure discontinue d'aujourd'hui. Ainsi, il appert généralement que la surcharge d'éléments visuels<sup>2</sup> dans le paysage urbain, qui empêche l'automobiliste de clairement saisir la signalisation véhiculaire ainsi que le nombre très important d'entrées charretières auquel est souvent associés certaines lacunes d'aménagement des stationnements contribuent à accroître les risques de conflits et accidents entre automobilistes, piétons et cyclistes.

---

<sup>2</sup> Affichage, fils et poteaux, etc.

A priori, la trame urbaine se veut potentiellement fonctionnelle. Par contre, suivant l'arrivée d'un ensemble de fonctions et de circulation peu propice à la quiétude ou au bien-être aléatoire que doit vivre l'usager du centre-ville, il s'avère donc que celle-ci ne peut jouer son rôle de « fonctionnalité urbaine » au niveau de la structuration des réseaux de circulation (véhiculaire, piétonnier et cycliste) et plus globalement au niveau des déplacements prospectif de consommation que « l'usager centre-ville » se doit de bénéficier ou de vivre !

Plus spécifiquement au niveau piétonnier, un certain nombre d'interventions d'aménagement physique ont été réalisées au cours des dernières années. Ainsi, des traverses piétonnes, des liens piétonniers entre les stationnements publics et la rue Principale ont été réalisés. Par contre, on note une certaine faiblesse quant à leur « visibilité » et « qualité » d'aménagement. En soit, ceux-ci demeurent peu propices à la « jouissance » des lieux et plus globalement du centre-ville.

### **2.1.3 La qualité urbaine (qualité du paysage urbain / espace végétal et minéral)**

La qualité du milieu urbain est évaluée en fonction des infrastructures en place, de la fonctionnalité des lieux ainsi que de l'ambiance générale qui s'y dégage et se révèle généralement complémentaire et associative de la trame urbaine.

Il paraît nécessaire de souligner de nouveau les problèmes fonctionnels et esthétiques associés à la présence de poteaux et fils d'utilité publique dans l'emprise de certaines rues du centre-ville. La présence de poteaux à même certaines rues vient augmenter les difficultés pour les automobilistes à se stationner, mais surtout, entraîne une dégradation plus rapide de ces derniers, puisqu'ils sont souvent abîmés dans le cadre des opérations de déneigement. Enfin, la présence conjointe des poteaux et des fils contribue grandement à surcharger le paysage urbain et conséquemment, la fonctionnalité et l'esthétisme des lieux.

Malgré le fait que certains secteurs bien précis du centre-ville comportent des aménagements intéressants à mettre en valeur, notamment au niveau de la *Place du Souvenir* (Principale / Hôtel-de-ville) et de la Place Louis-Bourdon (stationnement Meigs / Principale), il n'existe de façon générale que très peu de mobilier urbain au centre-ville. L'éclairage de rue actuel installé dans le cadre du programme Revi-centre s'avère efficace à l'échelle des piétons, mais a peu d'incidence au niveau de la création d'ambiance générale du centre-ville. Enfin, il s'avère finalement difficile de trouver le nom de certaines rues en circulant en automobile. Ceci est dû en grande partie au phénomène de surcharge du paysage mentionné précédemment.

Les problèmes constatés au niveau de l'affichage (commercial, communautaire ou public) influencent également la qualité du paysage urbain. Le nombre accru d'enseignes au centre-ville, la grande diversité des types d'enseignes, la surabondance du nombre d'enseignes, les implantations plus ou moins adéquates ainsi que la composition plus ou moins intéressante de certaines enseignes constituent des facteurs dépréciant la qualité du paysage urbain du centre-ville.

En matière de stationnement, il appert à première vue que le centre-ville comporte suffisamment de cases pour desservir adéquatement les usages qui s'y trouvent. Les aires de stationnement sur les propriétés privées se localisent généralement en cour arrière ou latérale, sauf dans le cas des bâtiments commerciaux implantés en retrait, pour lesquels le stationnement se localise à l'avant (très peu souhaitable au centre-ville) qui crée une discontinuité dans la trame urbaine. Ce n'est donc pas la capacité des aires de stationnement qui génèrent les dynamiques constatées, mais plutôt leur fonctionnalité qui devrait être mise en cause. En effet, l'absence de signalisation directionnelle (vers les stationnements, à l'intérieur de ceux-ci, ainsi que vers les commerces une fois stationné) jumelé à certaines lacunes de conception ainsi qu'à un éclairage souvent déficient, font en sorte de décourager les automobilistes à utiliser ces stationnements en faveur des aires de stationnement sur rue (dont l'espace est clairement délimité par un marquage adéquat) et conséquemment à ralentir indûment le flux de circulation au centre-ville et ce, en corrélation avec un trafic de transit

composé de camions lourds. Ce phénomène est d'autant plus renforcé par le caractère de destination ("stop and go") associé à la plupart des commerces du centre-ville. Ainsi, les consommateurs qui n'ont besoin de fréquenter qu'un commerce, et ce rapidement, ont tendance à vouloir se stationner le plus près possible de cet établissement, soit dans la plupart des cas dans la rue.

## **2.2 La caractérisation des fonctions**

### **2.2.1 Les réseaux de circulation**

#### **Le réseau véhiculaire**

L'accès *est-ouest* qu'est la rue Principale est surtout emprunté par des véhicules en transit vers l'autoroute des Cantons-de-l'Est et voulant emprunter la route 235 (nord) pour s'y rendre (accès par la rue Saint-Paul). En réalité, les voies majeures que sont les rues Principale, Saint-Paul sont peu structurantes pour le centre-ville, les effets négatifs de celles-ci étant plus importants que leurs effets positifs. La circulation lourde y est fort importante et la vitesse encore trop élevée. Une voie de contournement en direction sud fait en sorte que la rue Jacques-Cartier (axe sud) a perdu de son caractère de transit au profit d'une circulation locale dynamisante. La rue Saint-Paul étant le seul accès nord, la régulation de la circulation sur cette voie serait prioritaire soit par la mise en place d'un affichage directionnel distinct plus homogène à l'intersection de la rue Principale.

L'accessibilité des voies desservant le centre-ville et utilisées par la population résidante est déficiente. Au nord, une seule rue (Saint-Paul) permet l'accès au centre-ville par le pont Antonio-Bernier tandis qu'au sud deux passages à niveau situés sur les rues Jacques-Cartier et Meigs permettent cet accès. Par contre, les manœuvres fréquentes des trains de la *compagnie Québec-Sud* bloquent périodiquement ces deux accès. Le plus souvent, il s'agit de

la rue Meigs alors que cet accès est justement l'entrée directe pour le centre-ville en plus d'être à la convergence de plusieurs autres voies.

<b>Le réseau véhiculaire</b>	
<b>Forces</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Réseau permettant un potentiel d'accès nord-sud et un accès efficient est- ouest.</li><li>▪ Emprises de rues généralement serrées permettant un encadrement des voies de circulation.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Circulation de transit et trafic lourd sur l'axe de la rue Principale.</li><li>▪ Étroitesse relative de l'emprise des voies de circulation rendant difficile l'intégration des différents réseaux de circulation.</li><li>▪ Accès difficile au centre-ville dû aux barrières que sont la rivière Yamaska et les voies ferrées de la <i>compagnie Québec-Sud</i>.</li></ul>

### **Les réseaux piétonnier et cyclable**

Les voies de circulation de la ville ont été conçues a priori pour les automobilistes ce qui limite les possibilités d'aménagement d'infrastructures pour les piétons ou les cyclistes.

Le programme Revi-centre a mis de l'avant l'implantation d'aménagements à l'échelle du piéton sur la rue Principale tels trottoirs, plantation d'arbres, mobilier urbain, etc. Toutefois, ces infrastructures sont peu structurantes vue leur entretien minimal (et la dégradation générale du milieu). Autrement, l'ensemble du réseau du centre-ville ne favorise pas la circulation piétonnière.

Il n'existe aucun réseau piétonnier formel faisant le lien entre la rue principale et les stationnements adjacents situés à l'arrière des îlots. La *Place du Souvenir* n'est pas invitante de part son enclavement trop important et son aménagement déficient.



**Ville de FARNHAM**  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville

<b>Le réseau piétonnier</b>
<b>Forces</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aménagement de structures à l'échelle du piéton sur la rue principale.</li><li>▪ Infrastructure qu'est la passerelle Eva-Dulude.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Pas de lien piétonnier formel avec le centre-ville puisque les voies sont configurées pour la circulation automobile et que les aménagements de la passerelle Eva-Dulude ne sont pas invitants.</li><li>▪ Accès difficile au centre-ville dû aux barrières que sont la rivière Yamaska et les voies ferrées de la <i>compagnie Québec-Sud</i>.</li><li>▪ Carence en terme de circuit piétonnier aux abords de la rivière Yamaska.</li><li>▪ Étroitesse relative des voies de circulation rendant difficile l'intégration des différents réseaux de circulation.</li></ul>
<b>Le réseau cyclable</b>
<b>Forces</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Présence du circuit cyclable régional de la Montérégiade adjacent au centre-ville et capacité des infrastructures à recevoir des installations adéquates à la pratique du cyclisme sur le pont Antonio-Bernier, la passerelle Eva-Dulude et la passerelle des Pionniers.</li><li>▪ Augmentation continue chez la population en général de la popularité de la pratique du cyclisme comme activité récréative.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Carence en terme de liens cyclables donnant accès au centre-ville à partir du circuit cyclable régional de la Montérégiade (cour de triage de la <i>compagnie Québec-Sud</i>).</li><li>▪ Carence en terme de circuit cyclable le long de la rivière Yamaska.</li><li>▪ Accès difficile au centre-ville dû aux barrières que sont la rivière Yamaska et les voies ferrées de la <i>compagnie Québec-Sud</i>.</li><li>▪ Étroitesse relative des voies de circulation rendant difficile l'intégration des différents réseaux de circulation.</li></ul>

## 2.2.2 Le stationnement

La superficie totale de stationnement sur rue et hors rue du centre-ville est importante en proportion de la superficie totale du centre-ville et de la densité d'occupation de celui-ci. Cela étant, s'il existe des problèmes relativement au stationnement, ils sont plutôt d'ordre fonctionnel que quantitatif (a priori, l'espace de stationnement semble suffisant, une étude statistique est cependant nécessaire pour déterminer les besoins exacts actuels et futurs). La problématique du stationnement dans le centre-ville de Farnham se situe principalement au niveau de la répartition, de l'accessibilité et de l'aménagement de ceux-ci.

Ainsi, il n'y a probablement pas de besoins réels en nouveaux aires de stationnement hors rue, d'autant plus qu'une augmentation des espaces vides au centre-ville pourrait être destructurant pour celui-ci (à moins que cela n'aille pas à l'encontre d'objectifs de consolidation du cadre bâti et de continuité dans la trame urbaine).

<b>Le stationnement</b>
<b>Forces</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Espaces de stationnement en quantité suffisante pour les besoins actuels du centre-ville (à vérifier).</li><li>▪ Grande superficie d'aires de stationnement à l'intérieur même d'îlots.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Accessibilité limitée aux aires de stationnement insérés à même les îlots due au manque d'intégration fonctionnelle et visuelle de ceux-ci.</li><li>▪ Fréquentation trop faible de certaines aires de stationnement due au caractère peu invitant des passages non-aménagés.</li><li>▪ Aires de stationnement non ou mal identifiées (signalisation).</li></ul>

### 2.2.3 Les installations ferroviaires

L'activité ferroviaire est à l'origine du développement du noyau urbain de la ville de Farnham qui correspond à son centre-ville actuel. Le développement s'est poursuivi au sud des voies ferrées pour former de nouveaux quartiers. Les voies ferrées ayant orientées la direction du développement de la ville constituent aujourd'hui une barrière importante entre le centre-ville et l'ensemble des quartiers en son sud.

L'attrait du centre-ville pour la population des quartiers résidentiels du sud de la ville est affaibli par la difficulté d'accès de celui-ci, d'autant plus que l'on retrouve à l'intérieur des limites de ces quartiers, des équipements à caractère public et communautaire en nombre relativement important (offre des quartiers vs offre du centre-ville). De plus, l'attraction qu'exercent d'autres centres urbains n'est pas négligeable.

L'activité ferroviaire est très intense dans la cour de triage de Farhnam, ainsi les convois bloquent de trois à quatre passages à niveaux à la fois. Les opérations se produisent le plus souvent aux heures d'affluence (pointe, midi) et durent jusqu'à trente minutes. En plus des travailleurs et écoliers que cela indispose, il en va de la sécurité publique puisque les quartiers sud sont temporairement isolés du Service de lutte et de protection contre les incendies et ambulancier.

<b>Les installations et l'activité ferroviaires</b>
<b>Force</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Activité générant des emplois locaux.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Nuisances sonores.</li><li>▪ Nuisances olfactives.</li><li>▪ Barrière vers le centre-ville.</li><li>▪ Congestion routière.</li><li>▪ Aucun facteur externe positif sur l'activité économique de la communauté.</li></ul>

### 2.2.3 La fonction commerciale

Farnham est « coincée » entre deux agglomérations urbaines plus grandes et plus organisée : à l'est la région de Granby, à l'ouest, la région de Saint-Jean-sur-Richelieu. Ces deux régions disposent d'une offre commerciale plus intense, plus actuelle et plus profonde aussi. Enfin, la concurrence commerciale est également générée par la proximité relative des centres urbains comme Saint-Bruno, Longueuil et Montréal.

#### Une pauvre image

Le « mix commercial » de Farnham est restreint et correspond difficilement à une vocation de desserte locale. Il y a peu de commerces dans chaque catégorie de biens, il y a peu de diversité ou de choix de gamme dans chacun des commerces. C'est un « mix commercial » éclaté, éclectique et souvent, de bas de gamme.

Un visiteur qui circule à travers ce « mix commercial » réussira à peine à se former une image claire de l'offre commerciale. Au mieux, cette image sera négative. Plusieurs commerces sont annexés à des habitations ou occupent des édifices délabrés. Plusieurs commerces n'affichent pas leur nom ou se sont conçus des enseignes maison de piètre qualité. L'allure générale est quelques fois désolante. La qualité des marchandises est faible. L'offre de produits repose principalement sur des produits alimentaires. La classification des commerces même est incertaine.

<b>La fonction commerciale</b>
<b>Forces</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Présence d'un commerce d'alimentation au centre-ville.</li><li>▪ Structure embryonnaire de commerces de support aux activités touristiques: un commerce de réparation de vélos.</li><li>▪ Concentration des principaux commerces de services du centre-ville autour du quadrilatère rue Principale, rue de l'Hôtel-de-Ville, rue Desjardins, rue Meigs.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Peu de commerces de restauration avec vue sur la rivière Yamaska.</li></ul>

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Difficultés d'implantation des commerces de restauration avec terrasse sur la rue Principale compte tenu des nuisances sonores et olfactives générées par la densité des flux de circulation et le manque d'espace en façade des bâtiments.</li><li>▪ Difficultés de conserver la mixité commerciale et résidentielle, principalement sur la rue de l'Hôtel-de-Ville, autrefois le centre des activités commerciales au centre-ville.</li><li>▪ Difficultés d'établissement et de viabilité des commerces sur la rue Principale à l'est de la rue Saint-Paul (Pont Antonio-Bernier).</li></ul> |
|--|

#### 2.2.4 La fonction résidentielle

<b>La fonction résidentielle</b>
<b>Force</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Proximité des services et de la rivière Yamaska.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Manque de logements de qualité au centre-ville.</li><li>▪ Vieillessement du stock résidentiel au centre-ville.</li></ul>

#### 2.2.5 La fonction institutionnelle / publique

La présence d'espaces et d'équipements publics (stationnements, salle communautaire, parcs, Places Louis-Bourdon et du Souvenir, etc.) représentent un atout significatif pour le développement des activités communautaires et socioculturelles au centre-ville. Toutefois, le centre-ville n'a pas l'avantage relatif dit normal des centres urbains par rapport au reste de la ville. C'est-à-dire qu'il n'y a pas la concentration nécessaire d'aires et d'équipements institutionnels/publics au centre-ville, ce qui diminue son effet attractif.

**Ville de FARNHAM**  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville

<b>La fonction institutionnelle / publique</b>
<b>Force</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ La présence de plusieurs aires et bâtiments publics en vue du développement des activités communautaires, socioculturelles et récréotouristiques.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Le manque d'activités socioculturelles et récréotouristiques d'envergure susceptibles de favoriser le développement d'une image de marque pour le centre-ville et la Ville de Farnham.</li><li>▪ Absence d'infrastructures d'accueil pour une éventuelle clientèle touristique.</li><li>▪ Absence d'une place publique servant de lieu de rassemblement.</li></ul>



*Place du Souvenir, sous-exploitation de la percée visuelle et de l'accès vers la rivière Yamaska.*

### 2.2.6 Les espaces verts et publics

<b>Les espaces verts et publics</b>
<b>Force</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ La présence d'espaces publics en bordure de la rivière Yamaska, du Centre de la nature, du réseau cyclable de la Montérégiade des passerelles Eva-Dulude et des Pionniers représentent des atouts importants pour la mise en place d'une structure d'espaces verts complète et multifonctionnelle.</li></ul>
<b>Faiblesse</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Le manque de véritables espaces verts structurants au centre-ville permettant la mise en valeur des activités récréotouristiques et commerciales et permettant la découverte de la rivière Yamaska.</li></ul>

## 2.2.7 Les infrastructures de surface

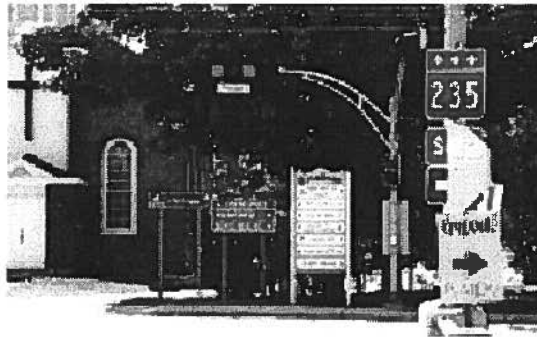
Il paraît nécessaire de souligner de nouveau les problèmes fonctionnels et esthétiques associés à la présence de poteaux et fils des utilités publiques. Enfin, la présence conjointe des poteaux et des fils et surtout leur traverse des rues à plusieurs endroits contribuent grandement à surcharger le paysage urbain et conséquemment, la fonctionnalité et l'esthétisme des lieux en sont grandement affectés. Rappelons, que plusieurs de ces secteurs du centre-ville, ont été identifiés comme étant des ensembles patrimoniaux d'intérêt au schéma d'aménagement de la MRC Brome-Missisquoi.

L'éclairage de rue actuel, de style communément appelé "tête de cobra", est d'abord et avant tout destiné à éclairer l'emprise de rue, mais s'avère très peu efficace pour les piétons et l'ambiance générale de l'artère commerciale. Il s'avère finalement difficile de trouver le nom de certaines rues en circulant en automobile. Ceci est dû en grande partie au phénomène de surcharge du paysage mentionné précédemment.

<b>Les infrastructures de surface</b>
<b>Force</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ De façon générale le mobilier urbain est adapté à l'échelle du piéton.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Poteaux, fils etc. venant briser l'harmonie de l'encadrement des rues, particulièrement les <b><i>rues Principale, Hôtel-de-Ville et Meigs.</i></b></li><li>▪ Qualité du mobilier urbain changeante, contraste (clôtures rivière vs mobilier rue Principale).</li><li>▪ Incompatibilité des éléments : poteaux vs luminaires, l'un annule les effets potentiellement structurants de l'autre.</li></ul>

## 2.2.8 L'affichage et la signalisation

Les problèmes constatés au niveau de l'affichage (commercial et directionnel) influencent grandement la qualité du paysage urbain. Le nombre accrues d'enseignes sur les bâtiments au sein du centre-ville de Farnham, la grande diversité des types d'enseignes, les implantations plus ou moins adéquates ainsi que la composition plus ou moins intéressante (plus où moins de qualité) de certaines enseignes constituent des facteurs dépréciant fortement la qualité du paysage urbain du centre-ville.



*Surabondance de l'affichage – confusion – manque d'unité (intersection Principale / Saint-Paul)*

<b>L'affichage et la signalisation</b>	
<b>Force</b>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aucune</li></ul>
<b>Faiblesses</b>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Surabondance du nombre d'enseignes sur certains commerces</li><li>▪ Gabarit trop élevé des enseignes commerciales ainsi que prééminence de celles-ci</li><li>▪ Pièdre qualité des matériaux des enseignes commerciales</li><li>▪ Hétérogénéité des enseignes commerciales</li><li>▪ Hétérogénéité de la signalisation</li><li>▪ Éléments non ou mal identifiés : stationnements, lieux d'intérêt</li><li>▪ Pas de concept distinctif pour l'ensemble de la signalisation</li></ul>



### 2.2.9 Le patrimoine

La notion de *patrimoine* renvoi a priori à celle de *monument historique*. Le patrimoine bâti est effectivement constitué de monuments historiques ayant des caractéristiques architecturales précises mais ils ne doivent pas être désincarnés du cadre chronologique et de l'environnement dans lequel ils s'inscrivent. Le patrimoine bâti ne fait pas uniquement référence aux monuments historiques mais aussi aux espaces habités. Ainsi, il est question d'ensembles bâtis et de tissu urbain comme tel. Outre le patrimoine bâti, existe le patrimoine naturel où les différents éléments (cours d'eau, végétation, montagnes, etc.) constituent ce que l'on appelle le *paysage*.

Selon le *schéma d'aménagement révisé* de la MRC de Brome-Missisquoi, trois ensembles patrimoniaux font partie du centre-ville de Farnham. La notion d'ensemble patrimonial implique d'abord l'appartenance marquée à une période historique donnée, dans le cas de Farnham, période qui correspond à une période de prospérité où les premiers développements sont liés à l'extension du réseau ferroviaire. Doivent aussi être tenues en compte les qualités du site qui mettent en valeur les éléments qui le compose.

Un premier ensemble va de l'ouest de la rue Jacques-Cartier à l'est de la rue Saint-Pierre, entre les voies ferrées et la rivière Yamaska. Cet ensemble résidentiel harmonieux est le noyau du développement de la ville et a conservé son authenticité. Il est classé *zone à potentiel archéologique historique* par la MRC.

Un second ensemble inclut le noyau institutionnel de Farnham. Il se situe de part et d'autre des rues de l'Hôtel-de-ville et Principale jusqu'à la rue Saint-Charles. Cet ensemble commercial et administratif regroupe nombre de bâtiments prestigieux en plus d'une église néo-romane (*Saint-James Anglican Church*) et ses équipements (cimetière, etc.).

Un troisième ensemble se situe à la périphérie est du second, c'est-à-dire du cimetière à l'intersection des rues Saint-Joseph et Principale entre la rivière et les voies ferrées. Cet

ensemble homogène et modeste est constitué de résidences ouvrières ayant subi de nombreuses modifications.

Farnham est traversée par la rivière Yamaska, qui constitue en soi un élément majeur ayant contribué à la forme du tissu urbain de la ville mais aussi en terme de patrimoine naturel. La notion de paysage est définitivement prépondérante pour la ville de Farnham qui gagnerait à mettre en valeur cet élément structurant.

De façon plus ponctuelle, voici certains éléments majeurs d'intérêt patrimonial :

- l'hôtel de ville ;
- la bibliothèque municipale ;
- l'édifice de la banque de commerce CIBC ;
- l'église anglicane Saint-James et ses équipements ;
- la rivière Yamaska , ses rives, ses îles, ses percées visuelles ;
- etc.

<b>Le patrimoine</b>
<b>Forces</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Présence d'ensembles patrimoniaux d'intérêt.</li><li>▪ Présence de bâtiments de type loyaliste érigés au XIXe siècle ayant une valeur patrimoniale.</li></ul>
<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Nombreux bâtiments non entretenus.</li><li>▪ Impacts négatifs, surabondance des fils aériens (services publics H-Q, Bell, Vidéotron) ;</li><li>▪ Nombreux bâtiments rénovés sans que n'aient été pris en compte les matériaux d'origine tout comme les typologies architecturales de ceux-ci (bâtiments dénaturés).</li><li>▪ L'aménagement des rives de la rivière Yamaska ne permet pas la mise en valeur de celle-ci.</li></ul>

### **3. LA DÉFINITION D'UNE VISION COMMUNE**

Le programme particulier d'urbanisme « Révisé » permet la mise en place d'une « Vision » commune des intervenants quant à l'avenir recherché du centre-ville de Farnham. Celle-ci doit être le « moteur » du processus de revitalisation qu'ils entendent mettre de l'avant et rallier l'ensemble des intervenants autour d'un même et unique « concept d'aménagement ».

Suivant le diagnostic établi précédemment et les divers commentaires, recommandations et intentions qu'ont émis les intervenants (fonctionnaires responsables, membres du conseil municipal et membres de la commission d'urbanisme), la vision COMMUNE véhiculée par le présent PPU révisé du centre-ville de Farnham en est une de :

**« Restructuration et de revitalisation des lieux publics et privés et ce, autant au niveau de l'espace bâti que végétal qui assurera aux résidants, commerçants, gens d'affaires et touristes de côtoyer un lieu « riche » d'ambiance et économiquement fort et enfin, en faire réellement un « lieu » rassembleur. »**

C'est autour de cette vision que doit s'articuler le concept d'aménagement duquel un ensemble d'actions et de projets d'interventions doit être mis de l'avant et ce, autant à court terme qu'à moyen et long termes.

## **4. LES GRANDES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS D'INTERVENTION**

Le programme particulier d'urbanisme révisé repose sur une « vision commune » des intervenants qui doit se traduire par un groupe d'orientations générales et d'objectifs d'interventions qui assurera la mise en place d'un véritable processus de revitalisation, voire de « redynamisation » et « d'attraction » du centre-ville de Farnham.

### **4.1 Les orientations générales**

1. Accroître les valeurs foncières au centre-ville par la mise en place d'éléments et de programmes qui inciteront les investissements privés et publics; et par la même occasion, améliorer l'aspect esthétique général du centre-ville.
2. Accroître les performances économiques du centre-ville.
3. Assurer la mise en place d'une « image », voire une « vocation » distinctive et propre aux valeurs établies (ou à développer) du centre-ville.
4. Faire du centre-ville un « lieu » de rassemblement où le cadre et les espaces publics et privés favorisent les échanges et la détente et ce, dans un contexte de bien-être général.
5. Assurer la mise en valeur des lieux d'intérêt historiques, patrimonial, culturel et touristique, et ce, en corrélation avec l'accroissement des activités économiques non seulement au centre-ville, mais également de l'ensemble du territoire de Farnham.

## **4.2 Les objectifs d'intervention**

Les objectifs d'intervention découlent des orientations générales et traitent plus particulièrement des thématiques suivantes :

- ✓ le cadre bâti ;
- ✓ la trame urbaine ;
- ✓ la qualité urbaine (espaces végétal et minéral) ;
- ✓ les réseaux de circulation (véhiculaire, cyclable et piétonnière) ;
- ✓ le stationnement ;
- ✓ les installations et l'activité ferroviaire ;
- ✓ la fonction commerciale ;
- ✓ la fonction résidentielle ;
- ✓ la fonction institutionnelle| publique ;
- ✓ les parcs et espaces verts ou publics ;
- ✓ l'affichage et la signalisation ;
- ✓ le patrimoine.

Ces objectifs vous sont présentés au tableau de la page suivante.

**Ville de FARNHAM**  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville

---

THÉMATIQUES	OBJECTIFS
<b>Cadre bâti</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Consolider le cadre bâti.</li><li>▪ Améliorer l'aspect esthétique des façades (avant, arrière).</li><li>▪ Assurer le maintien des caractéristiques architecturales d'origine.</li></ul>
<b>Trame urbaine</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Assurer la continuité de la trame urbaine.</li></ul>
<b>Qualité urbaine</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Augmenter la quantité de végétation et de verdure.</li><li>▪ Améliorer l'aspect visuel et esthétique de l'environnement par l'enfouissement des fils électriques.</li></ul>
<b>Réseaux de circulation</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Établir des liens piétonniers formels entre le centre-ville et les quartiers nord de la ville (pont et la passerelle existants).</li><li>▪ Établir des liens piétonniers formels entre le centre-ville et les quartiers par une gestion des flux de circulation véhiculaire en collaboration avec le MTQ (voie de contournement, passerelles, viaducs,...).</li><li>▪ Marquer les entrées de ville sur la rue Principale.</li><li>▪ Augmenter l'accessibilité de la rivière Yamaska pour les piétons et les cyclistes.</li><li>▪ Intégrer les différents réseaux de circulation : véhiculaire, piétonnier, cyclable.</li></ul>

**Ville de FARNHAM**  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville

---

THÉMATIQUES	OBJECTIFS
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Rationaliser les aires de stationnement hors rue par des aménagements plus fonctionnels.</li><li>▪ Augmenter la visibilité des stationnements hors rue par une signalisation adéquate.</li><li>▪ Faciliter l'accessibilité des aires de stationnement hors rue par l'aménagement de passages piétonniers formels.</li><li>▪ Orienter le stationnement de longue durée (travailleurs) vers des aires de stationnement moins centraux.</li><li>▪ S'assurer que la création d'éventuelles aires de stationnement ne se fasse pas au détriment de la consolidation du cadre bâti et de la continuité de la trame urbaine.</li><li>▪ Rehausser la qualité d'aménagement et l'aspect visuel des stationnements.</li></ul>
<b>Installations et activités ferroviaires</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Atténuer les facteurs externes négatives des installations ferroviaires sur l'environnement humain. Par une réglementation appropriée.</li><li>▪ Exploiter le thème de l'activité ferroviaire (comme élément déterminant dans le développement de la ville de Farnham) par la création d'un parc thématique.</li><li>▪ Viser le déplacement de la cour de triage à l'extérieur du centre-ville.</li></ul>

**Ville de FARNHAM**  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville

---

THÉMATIQUES	OBJECTIFS
<b>Fonction commerciale</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Profiter des faibles valeurs foncières pour inciter l'investissement et l'appropriation de l'espace.</li><li>▪ Évaluer le rapport entre l'offre et la demande de commerces de biens et services.</li><li>▪ Reconvertir en commerces certains rez-de-chaussée présentement résidentiels mais originalement commerciaux.</li><li>▪ Encourager la venue de nouveaux commerces et services.</li><li>▪ Favoriser la venue d'établissements commerciaux reliés à la restauration et aux divertissements afin d'améliorer l'animation au centre-ville en dehors des heures d'ouverture des magasins de vente de détail.</li></ul>
<b>Fonction résidentielle</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Profiter des faibles valeurs foncières pour inciter l'investissement et de l'appropriation de l'espace.</li><li>▪ Favoriser l'implantation à usages mixtes (résidentiel et commercial, résidentiel et bureau).</li><li>▪ Favoriser la restauration des bâtiments résidentiels.</li><li>▪ Développer l'activité résidentielle à l'intérieur d'un ensemble urbain multifonctionnel et ce à proximité de tous les services.</li></ul>
<b>Fonction institutionnelle / publique</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Maximiser l'utilisation des aires et bâtiments publics au centre-ville pour renforcer le développement d'activités communautaires, socioculturelles et récréotouristiques.</li></ul>



**Ville de FARNHAM**  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville

---

THÉMATIQUES	OBJECTIFS
<b>Parcs et espaces verts ou publics</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aménagement d'un réseau <u>intégré</u> d'espaces verts, de places et lieux de rencontres et de promenades riveraines.</li><li>▪ Établir un lien entre les espaces verts et publics et la Montérégie.</li><li>▪ Rendre la <i>Place du Souvenir</i> fonctionnelle.</li></ul>
<b>Affichage et signalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Réglementer l'affichage selon un gabarit, une identité et des formes à la mesure d'un centre-ville à l'échelle du piéton ; rechercher à uniformiser l'affichage et à en augmenter la qualité.</li><li>▪ Monter un plan d'uniformisation de la signalisation au centre-ville.</li><li>▪ Inclure au plan de signalisation les éléments suivants : stationnements, parcs, espaces publics et éléments d'intérêt patrimonial.</li><li>▪ Concevoir les interfaces de signalisation selon un concept propre au centre-ville de Farnham.</li><li>▪ Optimiser la gestion des droits acquis.</li><li>▪ Implanter des mesures incitatives</li></ul>

**Ville de FARNHAM**  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville

---

THÉMATIQUES	OBJECTIFS
<b>Patrimoine</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Procéder à la réalisation d'une étude du patrimoine architectural du centre-ville.</li><li>▪ Réviser la réglementation d'urbanisme en fonction des conclusions de l'étude du patrimoine bâti.</li><li>▪ Implanter un système d'information et d'interprétation du patrimoine bâti de Farnham.</li><li>▪ Assurer l'intégration des sites d'intérêt patrimonial aux fonctions culturelles et récréotouristiques du centre-ville.</li><li>▪ Participer au programme <i>Villes et villages d'art et de patrimoine</i> du ministère de la Culture et des Communications.</li><li>▪ Mettre en valeur les rives de la rivière Yamaska, ses îles et ses percées visuelles par des aménagements appropriés.</li></ul>

## 5. LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement préconisé pour la revalorisation du centre-ville de Farnham cherche à :

**« Renforcer l'attraction du centre-ville par rapport aux quartiers de la ville et aux autres pôles internes et externes de Farnham. Cela, par la mise en place d'un processus global de revalorisation du centre-ville qui assurera l'équilibre et l'optimisation des potentiels d'attraction naturels et anthropiques. »**

Cet équilibre pourra être rétabli par des interventions notamment sur :

- **la vitalité économique et communautaire.**
- **les facilités d'accès.**
- **la présence d'infrastructures d'accueil adéquates.**
- **la fluidité des mouvements piétonniers et des échanges à l'intérieur du centre-ville.**
- **la mise en valeur du patrimoine construit, culturel, historique et naturel.**
- **la revalorisation du cadre bâti.**
- **La revalorisation visuelle et esthétique du centre-ville (ex : enfouissement des fils électriques aériens).**

Le concept d'aménagement se définit autour « d'axes » et de « pôles » structurants. Ces éléments interagissent les uns avec les autres pour structurer l'ensemble du développement du centre-ville de Farnham. Les « axes » correspondent à des étendues plutôt linéaires tandis que les « pôles » sont des lieux plus circonscrits et correspondent le plus souvent à la jonction de deux ou plusieurs axes. Des aménagements ciblés permettent des interventions plus efficaces sans dilution des effets structurants sur le territoire. Par ailleurs, c'est dans sa globalité que la revalorisation du cadre bâti du centre-ville sera abordée.

## 5.1 Les axes prioritaires d'intervention

Le concept d'aménagement entend intervenir principalement sur les axes prioritaires suivants :

- A) Les accès ;
- B) La rue Principale et la rue de l'Hôtel-de-ville ;
- C) Les abords de la rivière Yamaska ;
- D) Un réseau piétonnier formalisé.

### Les modes d'intervention :

- qualité, diversité et concentration des commerces de biens, de services et de divertissements ;
- réseau interne de promenades piétonnes, cyclables, parc thématique, aménagement et mise en valeur des rives, intégration des parcs et places publiques ;
- enfouissement des fils électriques au niveau de la rue Hôtel-de-Ville (en incluant la rue Desjardins) ;
- consolidation de la trame urbaine et du cadre bâti.

### A) Les accès

Les accès au centre-ville sont des axes d'intervention structurants puisque le niveau d'attraction du centre-ville de Farnham passe, entre autres choses, par son potentiel de fluidité des échanges avec sa périphérie.

**Les accès nord :**

- le pont Antonio-Bernier :

Vers cet accès converge une population de provenance diverse (locale et extérieure). Le pont Antonio-Bernier est à la fois un accès et une porte d'entrée sur le noyau institutionnel de Farnham. Dans l'optique d'une promenade sur les abords de la rivière Yamaska, il serait opportun d'y aménager un passage réservé aux cyclistes.

- la passerelle Eva-Dulude :

Axe piétonnier privilégié emprunté par la population résidente de la rive nord. La passerelle pourrait être aménagée afin d'y accueillir une piste cyclable et un passage piétonnier tout en assurant la sécurité des usagers.

**Les accès sud :**

- la rue Meigs

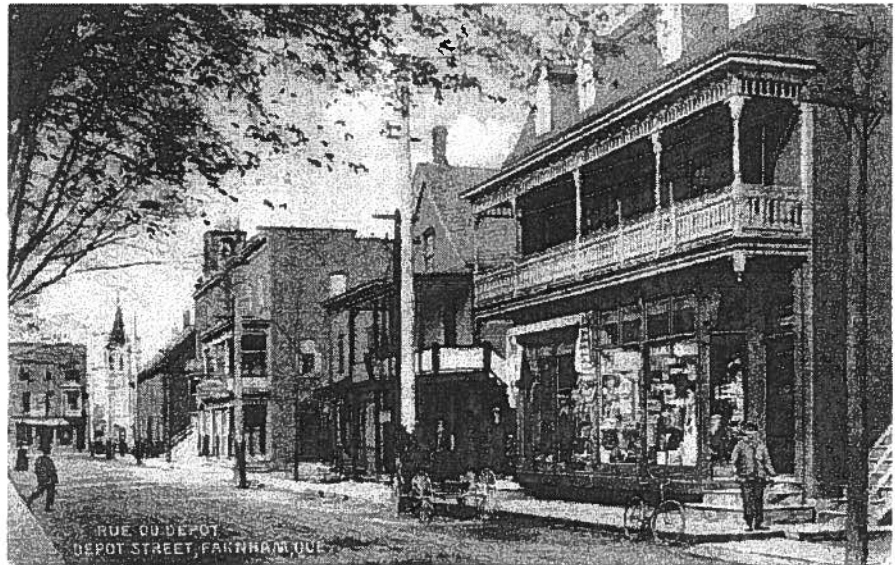
Cet accès sud est présentement difficile à traiter puisque sa problématique est une conséquence de l'activité ferroviaire. Présentement, des négociations visant le déménagement de la cour de triage sont en cours. Advenant un échec des négociations, il serait nécessaire d'y aménager un passage à niveau adéquat et/ou de procéder à une reconfiguration de cet accès où convergent deux autres rues.

- la rue Jacques-Cartier

Outre une intervention au niveau de la voie ferrée, cet axe pourrait être mis en valeur par un marquage à l'intersection de la rue Principale pour signifier une séquence de l'entrée ouest du centre-ville.

- la rue de l'Hôtel-de-ville

La rue de l'Hôtel-de-ville offre un grand potentiel d'accès par voies cyclables. À l'intersection de la voie ferrée et de la rue de l'Hôtel-de-ville existe un Cyclo parc fréquenté par les utilisateurs de la Montérégiade. L'axe de la rue de l'Hôtel-de-ville, déjà marqué par la Place du Souvenir, est fort indiqué pour l'implantation d'une piste cyclable menant au centre-ville.



*Photographie d'époque, rue Hôtel-de-Ville (ancienne Du Dépôt)*

**Les accès est et ouest :**

- la rue Principale

Ces accès desservent bien le centre-ville mais sont générateurs de facteurs externes (effets et situations) négatifs dues au passage de véhicules lourds. Une voie de contournement par le sud a démontré son efficacité quant au détournement des véhicules lourds en dehors du centre-ville, sans pour autant affecter de façon majeure l'arrivée d'une population de passage susceptible d'arrêter au centre-ville. L'implantation d'une voie de contournement au nord du centre-ville combinée à la gestion planifiée de

l'implantation des usages sur la future voie devra donc faire partie des interventions à privilégier.

**B) La rue Principale et la rue de l'Hôtel-de- ville (incluant la rue Desjardins) :**

**Vocations à privilégier :**

- **Concentration de la vocation commerciale de biens et de services au rez-de-chaussée ainsi que de bureau à l'étage :** rue Principale (de la rue Meigs à la rue Saint-Vincent) et rue de l'Hôtel-de-ville (incluant la rue Desjardins). L'intervention se fera plus particulièrement sur ce tronçon afin de ne pas en diluer les effets d'une consolidation de la fonction commerciale. Par extension, la vocation telle que décrite s'étend également, du bureau de poste au pont Antonio-Bernier pour former la structure commerciale secondaire de l'axe rue Principale.
- **Circonscrire la vocation institutionnelle/publique** sur la rue Principale de la rue de l'Hôtel-de-ville au Pont Antonio-Bernier où se trouvent déjà les bâtiments institutionnels du centre-ville.

**Lot 104 vacant (bâtiment incendié) :** redéveloppement à des fins institutionnelles / publiques ou commerciales avec « ouverture » sur le milieu; c'est-à-dire vers la rivière Yamaska et la rue Principale.

Bâtiment, anciennement le bureau des douanes et le bureau de poste : potentiel de l'appropriation de l'espace pour utilisation de bureaux.

La vocation résidentielle au niveau du rez-de-chaussée sur ces axes n'est pas à favoriser, au contraire. Favoriser la reconversion des rez-de-chaussée anciennement commerciaux.

**Consolidation de la trame urbaine :**

- Par une nouvelle utilisation des espaces non construits :
  - Nouvelles constructions.
  - Intégration de ces espaces au réseau de promenades (liens piétonniers et cyclables, parcs et places publiques).
  
- Par un encadrement continu de la rue et une cohérence visuelle :
  - Élimination des éléments discordants : poteaux électriques sur la rue de l'Hôtel-de-Ville (incluant la rue Desjardins) et sur la portion Ouest de la rue Principale, affichage et signalisation disproportionnés et hétérogènes.
  - Ajout de végétation ayant l'effet de marquer visuellement la rue Principale et la rue de l'Hôtel-de-ville.

**C) Les abords de la rivière Yamaska :**

- Aménager les abords de la rivière de façon à ce qu'elle soit mise en valeur et que son accessibilité en soit augmentée.
  
- Prévoir un mobilier urbain fonctionnel et permettant l'appréciation des lieux.



- Intégrer la promenade riveraine au réseau piétonnier et cyclable (incluant places et espaces verts) pour en faire un tout cohérent et en assurer l'harmonisation avec les fonctions culturelles, historiques et patrimoniales de la ville de Farnham.
- Rappeler la présence de la rivière en exploitant ces percées visuelles à partir de la rue Principale (ex : Place du Souvenir).

*Localisation du « Cyclo parc » projeté*



**D) Un réseau piétonnier formalisé :**

- Selon les axes piétonniers informels et en tenant compte des axes et points d'intervention identifiés, marquer le réseau piétonnier par des aménagements physico-spatial variés.
- Intégrer le réseau piétonnier aux espaces publics, places et espaces verts.
- Intégrer un circuit thématique de façon ponctuelle: identité, caractère et particularité de la ville de Farnham.

## **5.2 Les « pôles » d'intervention**

Le concept d'aménagement entend intervenir principalement sur les « pôles » d'intervention suivants :

- le parc Conrad-Blain et la passerelle Eva-Dulude.
- intersection rue Principale / rue de l'Hôtel-de-ville / Place du Souvenir.
- intersection pont Antonio-Bernier / rue Principale (église Saint-James).

**Les modes d'intervention :**

- un lieu de rassemblement.
- infrastructures d'accueil.
- activités communautaires, festivités.

**A) Le parc Conrad-Blain et la passerelle Eva-Dulude**

- Aménager une place intégrée à la promenade pour en faire un lieu de rassemblement.
  - Réutilisation de l'aire de stationnement de la pointe comme aire faisant partie de la place.
  - Réorganisation des espaces et de la végétation.
  - Percées visuelles sur la rivière et descente vers la rivière dans l'axe de l'île.
  - Passerelle vers l'île.
- Diriger le piéton et le cycliste vers ce lieu par son intégration à la promenade comme point de convergence :
  - Réaménagement de la passerelle Eva-Dulude.
  - Réaménagement de la Place du Souvenir.
  - Traitement sur l'axe de la rue Meigs (incluant la rue Desjardins).
  - Acquisition de terrains entre la passerelle Eva-Dulude et la Place du Souvenir.

**B) L'intersection rue Principale / rue de l'Hôtel-de-ville / Place du Souvenir :**

Exploiter la rencontre de ces deux axes structurants majeurs,

- Réaménager la Place de Souvenir qui n'est aucunement fonctionnelle.
- Éliminer l'aire stationnement dont l'espace bénéficierait au réaménagement de la Place du Souvenir.
- Faire de la Place du Souvenir un lien formel vers la rivière et la pointe Eva-Dulude.

**C) L'intersection pont Antonio-Bernier / rue Principale :**

Le noyau institutionnel qu'est le lot occupé par les bâtiments de l'église Saint-James et son cimetière (secteur d'intérêt patrimonial), dans la perspective du pont Antonio-Bernier :

- Porte d'entrée à la jonction de deux accès majeurs.
- Secteur d'intérêt patrimonial certain faisant parti d'un ensemble identifié au projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR) et marquant l'identité propre de la ville de Farnham.
- Atout au renforcement de la présence d'institutions.
- Marque la limite de la concentration commerciale sur la rue Principale.
- Fait l'objet d'une rédaction réglementaire portant sur les sites du patrimoine (L.B.C.).

Ainsi, une intervention permettant la mise en valeur de l'ensemble institutionnel Saint-James est priorisé.

## **6. LES AFFECTATIONS DU SOL**

L'affectation détaillée du sol pour le secteur du centre-ville de Farnham doit permettre d'établir les vocations futures recherchées par le processus global de « revalorisation » du secteur et ainsi, en fixer les paramètres de gestion inscrits au règlement et au plan de zonage.

En conformité avec la vision et les objectifs liés au concept d'aménagement, cinq affectations du sol ont été définies pour le centre-ville. Ces affectations sont ici définies et caractérisées :

- Affectation commerciale;
- Affectation mixte;
- Affectation publique institutionnelle;
- Affectation parcs et espaces verts;
- Affectation résidentielle.

### **6.1 L'affectation commerciale**

En respect avec les orientations et les objectifs de valorisation du centre-ville, l'affectation commerciale vise notamment à « consolider » et à « concentrer » l'activité commerciale au sein du noyau principal. De ce fait, l'affectation commerciale couvre les axes commerciaux identifiés au concept d'aménagement, c'est à dire principalement une partie du tronçon de la rue Principale et la rue de l'Hôtel-de-ville.

Cette aire d'affectation autorise les activités commerciales de services et de détails ainsi que de bureaux. Est également permise l'activité résidentielle, aux étages seulement. Par contre, l'activité commerciale doit être dominante.

## **6.2 L'affectation mixte**

L'aire d'affectation mixte comprend les implantations de la rue Meigs,

Cette aire d'affectation autorise les activités commerciales de services ainsi que de bureaux en plus de l'activité résidentielle. Autant les activités commerciales et résidentielles peuvent être dominantes.

## **6.3 L'affectation publique et institutionnelle**

Cette aire d'affectation est notamment destinée aux services publics, institutionnels et administratifs. De plus, elle vise également les espaces de stationnements publics situés au cœur du centre-ville.

## **6.4 L'affectation parcs et espaces verts**

Cette affectation confirme le rôle d'importance des parcs et places publiques (ex : Place du Souvenir) répartis sur l'ensemble du territoire défini au programme particulier d'urbanisme du centre-ville. En effet, ceux-ci doivent jouer un rôle « structurant » et ce, autant d'un point de vue qualitatif, esthétique « qu'attractif ». De façon complémentaire à la consolidation des activités commerciales du centre-ville, les parcs et places publiques doivent être exploités et mis en valeur de manière à créer un « lieu de destination » d'envergure local et même, régional.

## **6.5 L'affectation résidentielle de moyenne densité**

L'affectation résidentielle est réservée aux habitations du type unifamilial, bifamilial, trifamilial et multifamilial. Elle se retrouve principalement dans le secteur des rues Saint-Antoine, Saint-Alfred, Saint-André, Saint-Vincent, Royale, Saint-Alphonse, Victoria, Saint-Pierre, de la Visitation, Saint-Joseph, Saint-Charles et Saint-Jean.

Cette affectation autorise l'activité résidentielle (habitation) seulement.

## **7. Le plan d'action**

### ***LE PLAN D'ACTION ! les pistes à suivre ...***

Le plan d'action énonce les projets, les interventions et les étapes de réalisations sous-jacentes, articulées entre elles et programmées dans l'espace et ce, dans le but de concrétiser les objectifs préalablement identifiés dans le présent PPU du centre-ville de Farnham. Il se veut souple, évolutif et facilement modifiable selon l'évolution des problématiques. Ainsi, le plan d'action doit pouvoir compléter les instruments d'urbanisme traditionnels tels que le plan d'urbanisme et le règlement de zonage.

Le succès du plan d'action proposé repose sur la participation et la collaboration active de tous les intervenants du milieu, soit : administratifs, politiques et économiques. La convergence de tous les efforts vers le même but devrait mener à la CONSOLIDATION ET LA VALORISATION OPTIMALE DU SECTEUR CENTRE-VILLE DE FARNHAM ET CE, AU BÉNÉFICE DE TOUTE LA COMMUNAUTÉ !

Nous croyons également opportun que la Ville de Farnham puisse mettre de l'avant à court terme un processus de suivi et d'évaluation interne en rapport avec la mise en place des projets ou interventions à l'aide d'indicateurs significatifs (ex : pourcentage de réalisation, étapes réalisées, investissements financiers, etc.) de suivi à la réalisation des projets ou interventions et ce, en corrélation avec un programme d'immobilisation quinquennal.

### **7.1 Les interventions privilégiées**

Afin d'atteindre les orientations et objectifs définis précédemment, la Ville entend mettre en œuvre les actions suivantes:

#### **Révision des règlements municipaux, afin d'introduire ou améliorer les dispositions relatives :**

- ✓ Aux usages permis et à leur répartition à l'intérieur du centre-ville (zonage), en conformité aux affectations du sol proposées au PPU ;
- ✓ À la révision du plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) comportant des critères relatifs à l'architecture, à l'architecture du paysage et à l'affichage ;
- ✓ Aux subventions à la rénovation (intérieur et/ou extérieur) de bâtiment, selon les critères de PIIA révisé, afin d'encourager à l'amélioration du cadre bâti ;
- ✓ À l'affichage ;
- ✓ Aux subventions relatives à l'affichage, afin d'encourager l'investissement dans l'amélioration de l'affichage ;
- ✓ Aux entrées charretières et aux réaménagement des stationnements existants ;
- ✓ À la gestion des usages sur la future voie de contournement.

**Programme de revitalisation (économique *et physique*) du centre-ville comportant une phase de design, et entre autres (non-exhaustif):**

- ✓ Un concept de signalisation communautaire au centre-ville incluant, la signalisation directionnelle aux stationnements, aux sites d'intérêts tels la passerelle Eva-Dulude, le parc Conrad-Blain, les lieux d'activités communautaires, etc. (pourrait être unique au centre-ville) ;
- ✓ Un concept d'aménagement pour identifier les portes d'entrée au centre-ville (ex : rond-point, carrefour giratoire, paysagement des abords et des accès) ;
- ✓ La mise en place d'infrastructures ou d'interventions qui permettront de faire le lien entre la Route Verte touristique régionale, la rue Hôtel-de-Ville et le parc de la passerelle Eva-Dulude ;
- ✓ La détermination et la localisation des équipements d'accueil, tels les aires de repos avec bancs, aménagements paysagers, l'éclairage spécifique au centre-ville pour les rues et le stationnement public ;
- ✓ La mise en place d'un circuit portant sur la thématique du patrimoine bâti, culturel et naturel et sur l'histoire de Farnham ;
- ✓ L'établissement d'une stratégie au niveau du « mix commercial » ainsi qu'une analyse approfondie des concurrences externes au centre-ville ;
- ✓ Implantation d'un programme de recrutement commercial avec les propriétaires et les commerçants afin d'attirer des commerçants susceptibles d'enrichir le « mix commercial » en cohérence avec la structure existante ;
- ✓ Élaborer un plan de communication en partenariat avec les intervenants du milieu ;
- ✓ Établir des chroniques bimensuelles ou mensuelles, dans un journal local, à caractère éducatif ou informatif, etc. ;
- ✓ Publicité coopérative des commerçants et des professionnels ;
- ✓ Des concepts d'implantation commerciale dans le cadre d'une densification (ex : utilisation sous forme de grappes peut contribuer à l'animation des lieux) ;
- ✓ Instaurer un programme annuel d'activités, d'animation et de promotions avec l'ensemble des intervenants du milieu.



**Gestion des circulations et du stationnement :**

- ✓ Implanter une voie de contournement au nord du centre-ville.
- ✓ Traitement de l'accès sud : rues Meigs / Saint-Alphonse / Saint-André.
- ✓ Traitement de l'accès est : intersection Principale / Saint-Joseph.
- ✓ Délimitation du réseau piétonnier et cyclable.
- ✓ Traitement des limites des aires de stationnements publics hors rue et reconfiguration de leurs accès.
- ✓ Analyse de l'offre et de la demande en terme d'espaces de stationnement.

C'est par la mise en œuvre de l'ensemble des moyens d'actions mis de l'avant que l'on peut espérer voir le centre-ville atteindre ses pleins potentiels. Cette mise en œuvre doit néanmoins s'organiser de façon stratégique, selon différentes phases qui permettront à la Ville de Farnham de réaliser ses objectifs, tout en étant capable d'amortir les investissements afférents.

Le tableau suivant présente l'ordre logique proposé par période pour la mise en œuvre des interventions.

**La « priorisation » du plan d'action**

Les interventions (1 de 2)	Phases				
	1	2	3	4	5
<b>Plan de revitalisation du centre-ville :</b>					
▪ Programme de revitalisation des façades.	■				
▪ Projet d'aménagement des portes d'entrées nord-est, sud et ouest.					■
▪ Concept d'aménagement pour les rues Principale, de l'Hôtel-de-ville et Meigs : Réfection des rues et trottoirs, Enfouissement des fils électriques, Encadrement des rues par un traitement paysager.			■		
▪ Concept de signalisation pour le centre-ville.		■			
▪ Programme de consolidation de la trame par la recherche de partenaires pour la construction de nouveaux bâtiments sur les lots vacants.				■	
▪ Concept de mise en valeur de l'ensemble institutionnel Saint-James (interprétation historique, patrimoniale et muséologique).				■	
▪ Réaménagement de la Place de Souvenir.	■				
▪ Programme d'acquisition de terrains entre la passerelle Eva-Dulude et la Place du Souvenir.	■				
▪ Réaménagement de la passerelle Eva-Dulude.			■		
▪ Concept d'aménagement d'un circuit thématique.					■
▪ Programme d'activités communautaires.		■			
▪ Concept de promenade sur la rivière intégré aux réseaux de circulation.			■	■	■

**Ville de FARNHAM**  
**Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville**

Les interventions (2 de 2)	Phases				
	1	2	3	4	5
<b>Gestion des circulations et du stationnement :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implantation d'une voie de contournement au nord du centre-ville combiné à la gestion planifiée de l'implantation des usages sur la future voie.</li> <li>▪ Traitement de l'accès par la rue Meigs.</li> <li>▪ Délimitation du réseau piétonnier et cyclable.</li> <li>▪ Traitement des limites des aires de stationnements publics hors rue et reconfiguration de leurs accès.</li> <li>▪ Gestion de l'offre de stationnement.</li> </ul>				■	
			■	■	
	■				
	■				

**Ville de FARNHAM**  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) révisé / Centre-ville

## 7.2 Les coûts d'intervention

Suivant la priorisation des interventions et des projets que la Ville entend mettre de l'avant au cours des cinq (5) prochaines années, le tableau qui suit présente les coûts estimatifs budgétaires de réalisation pour chacun.

Interventions / projets	Coûts*					
	2002	2003	2004	2005	2006	2010
Programme de revitalisation des façades	75 000.	75 000.	75 000.	75 000.	75 000.	-
Projet de réaménagement de la porte d'entrée nord-ouest (rue Principale / St-Paul)						125 000.
Projet de réaménagement de la porte d'entrée sud (rue Meigs / voies ferrées)					125 000.	
Projet de réaménagement de la porte d'entrée ouest (rue Principale / St-Pierre)				80 000.		
Réaménagement de la rue Hôtel-de-Ville			600 000.			
Concept de signalisation pour le centre-ville		50 000.				
Réaménagement de la Place du Souvenir	100 000.					
Programme d'acquisition de terrain entre la passerelle Eva-Dulude et la Place du Souvenir	À déterminer					
Réaménagement de la passerelle Eva-Dulude			300 000.			
Circuit thématique (culturel, patrimonial, récréatif, etc.)					50 000.	
Programme d'activité communautaire		10 000.				
Concept de promenade sur la rivière intégré aux réseaux de circulation			100 000.	100 000.	100 000.	
Gestion de l'offre et de la demande des espaces de stationnement	5 000.					
Redéfinition des espaces de stationnement et de leurs accès	5 000.	50 000.				
Implantation d'une voie de contournement				????		

## **RÉFÉRENCES**

***Analyse commerciale de la ville de Farnham***, Rues Principales – revitalisation économique des centres-ville, 24 avril 1998

***Étude de faisabilité, sentier multifonctionnel***, Comité Rives Farnham, Plani-Cité, juin 2001

***Plan d'affectation du sol***, plan d'urbanisme, Ville de Farnham

***Programme particulier d'urbanisme, centre-ville de Farnham***, Agence d'urbanisme Lavoie et associés, octobre 1985

***Statistiques d'émission des permis - 1995 à 2000***, Service d'urbanisme, Ville de Farnham

***Règlement de PIIA no.914, troisième série***, Service d'urbanisme, Ville de Farnham

***ANNEXE 1***

***PLAN NO 1 – CONCEPT D'AMÉNAGEMENT***



***ANNEXE 2***

***PLAN NO 2 – AFFECTATIONS DU SOL***





## **ANNEXE 3**

### **CROQUIS D'AMBIANCE**

1. *Rue Meigs*
2. *Intervention sur le cadre bâti*
3. *Place du Souvenir*
4. *Rue de l'Hôtel-de-Ville*
5. *Stationnement*
6. *Porte d'entrée « Est » (pont Antonio Bernier)*
7. *Porte d'entrée Saint-André / Saint-Alphonse*
8. *Porte d'entrée « Ouest » (Principale / Saint-Pierre)*
9. *Porte d'entrée « Principale / Saint-Joseph*
10. *Intervention sur le cadre bâti (vide urbain)*

**1. Rue Meigs**





1/1/2011

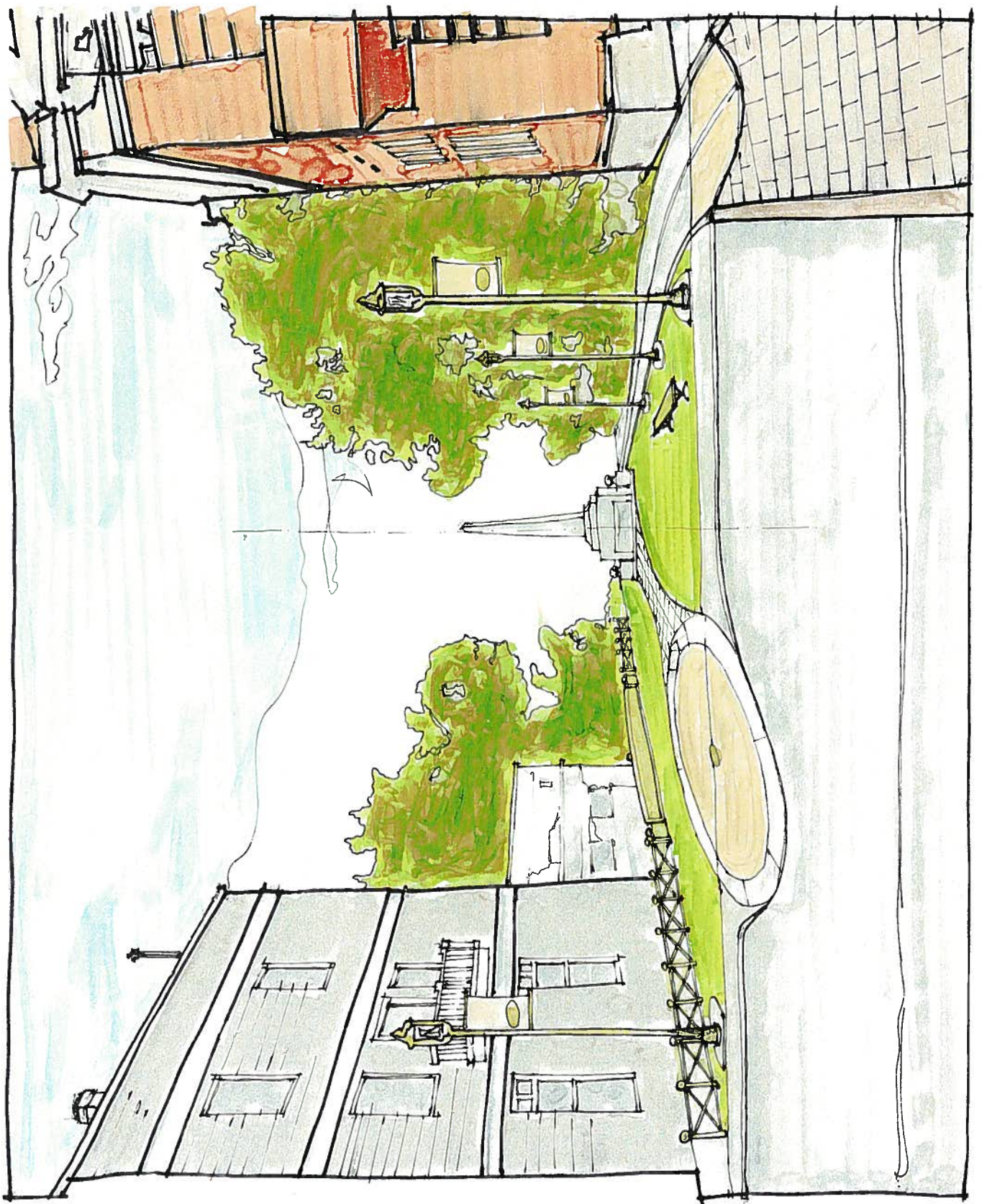
**2. *Intervention sur le cadre bâti***







**3. *Place du Souvenir***





**4. Rue de l'Hôtel-de-Ville**

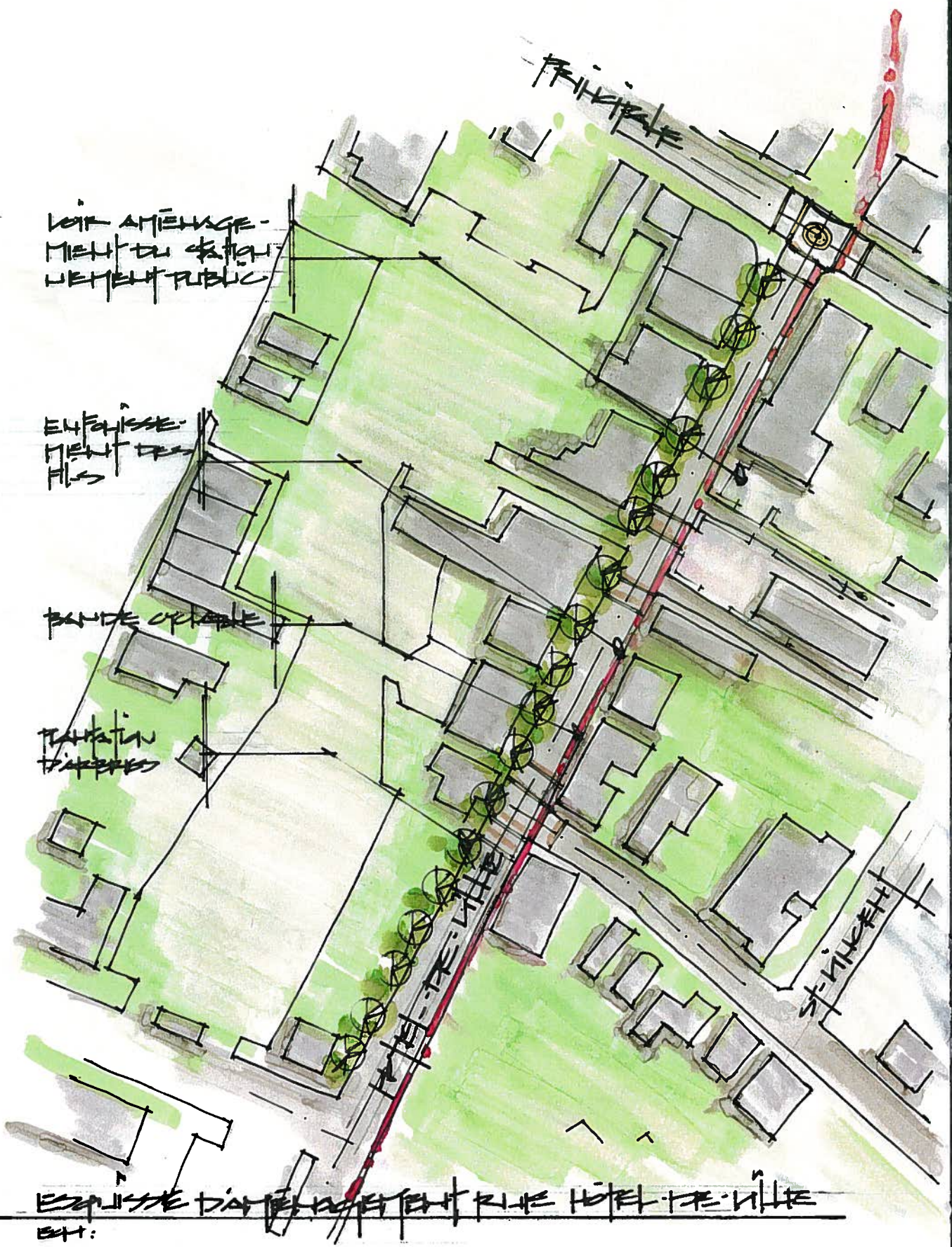
VOIR AMÉNAGEMENT  
MIEUX DU QUARTIER  
UNIFORME PUBLIC

EN FAISSE  
MIEUX DES  
PLANS

BANDE ORNÉE

PLANTIN  
D'ARBRES

ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT RUE HÔTEL DE VILLE  
CH:



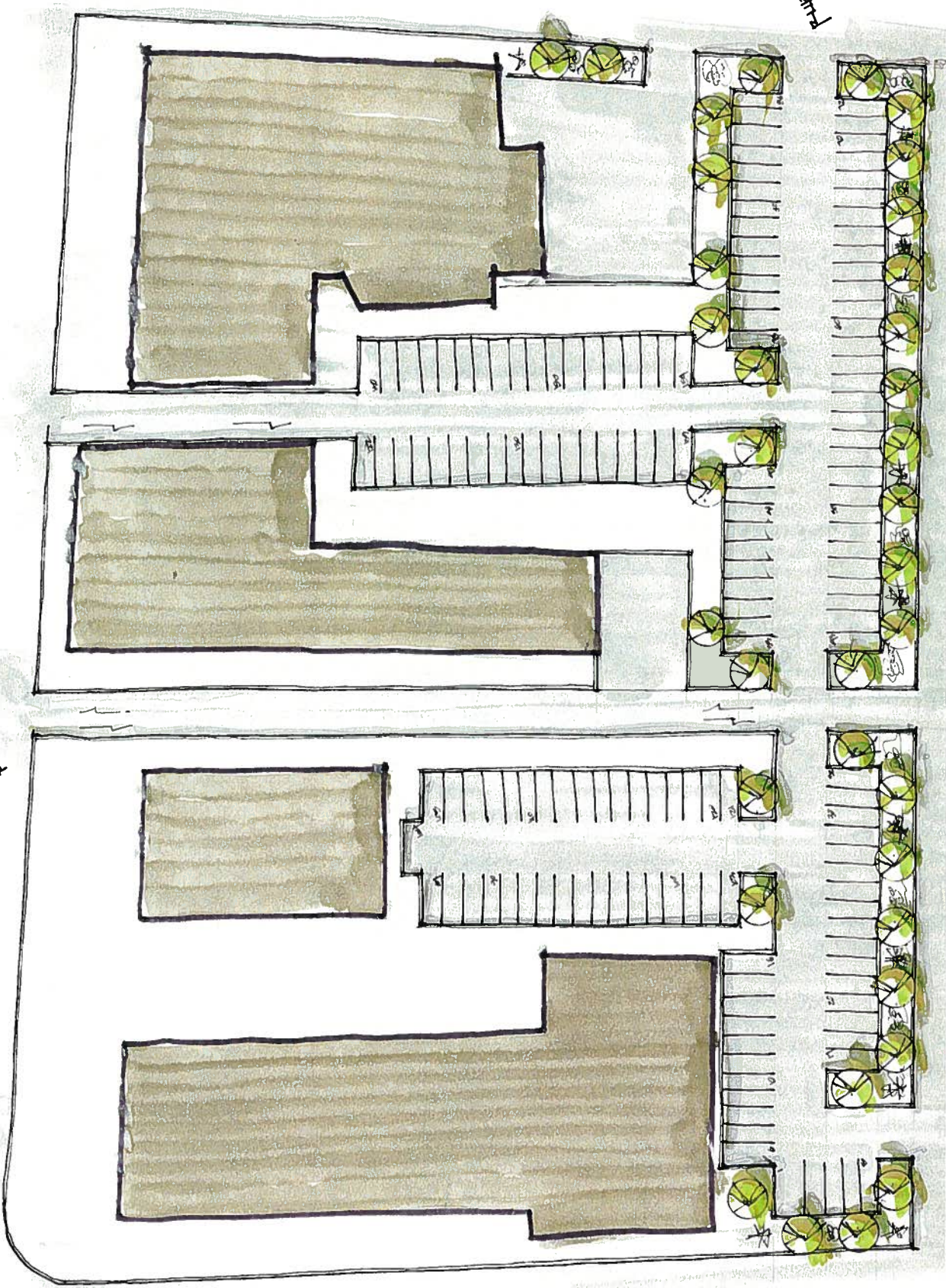




**5. Stationnement**



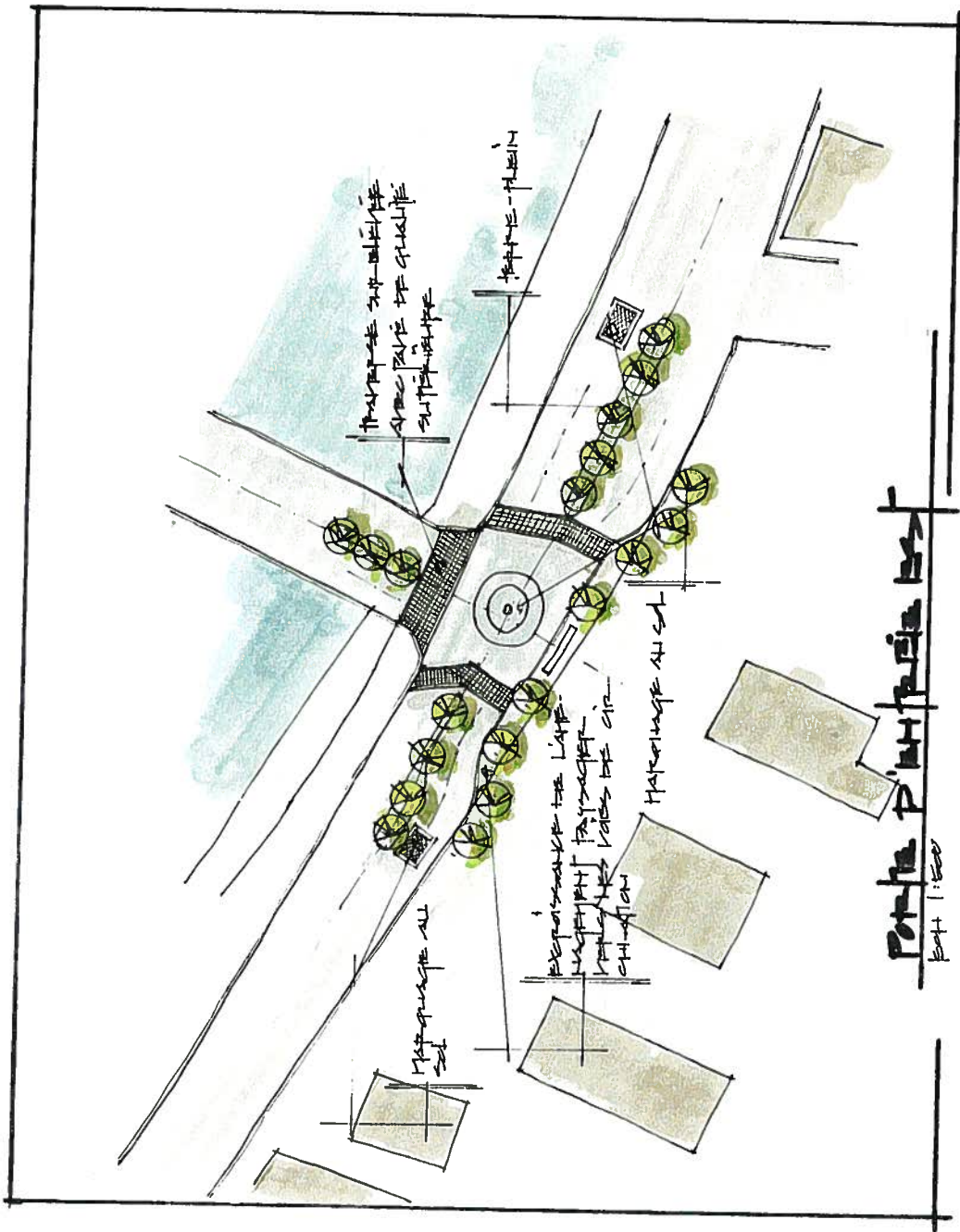
100-100-100



100-100-100

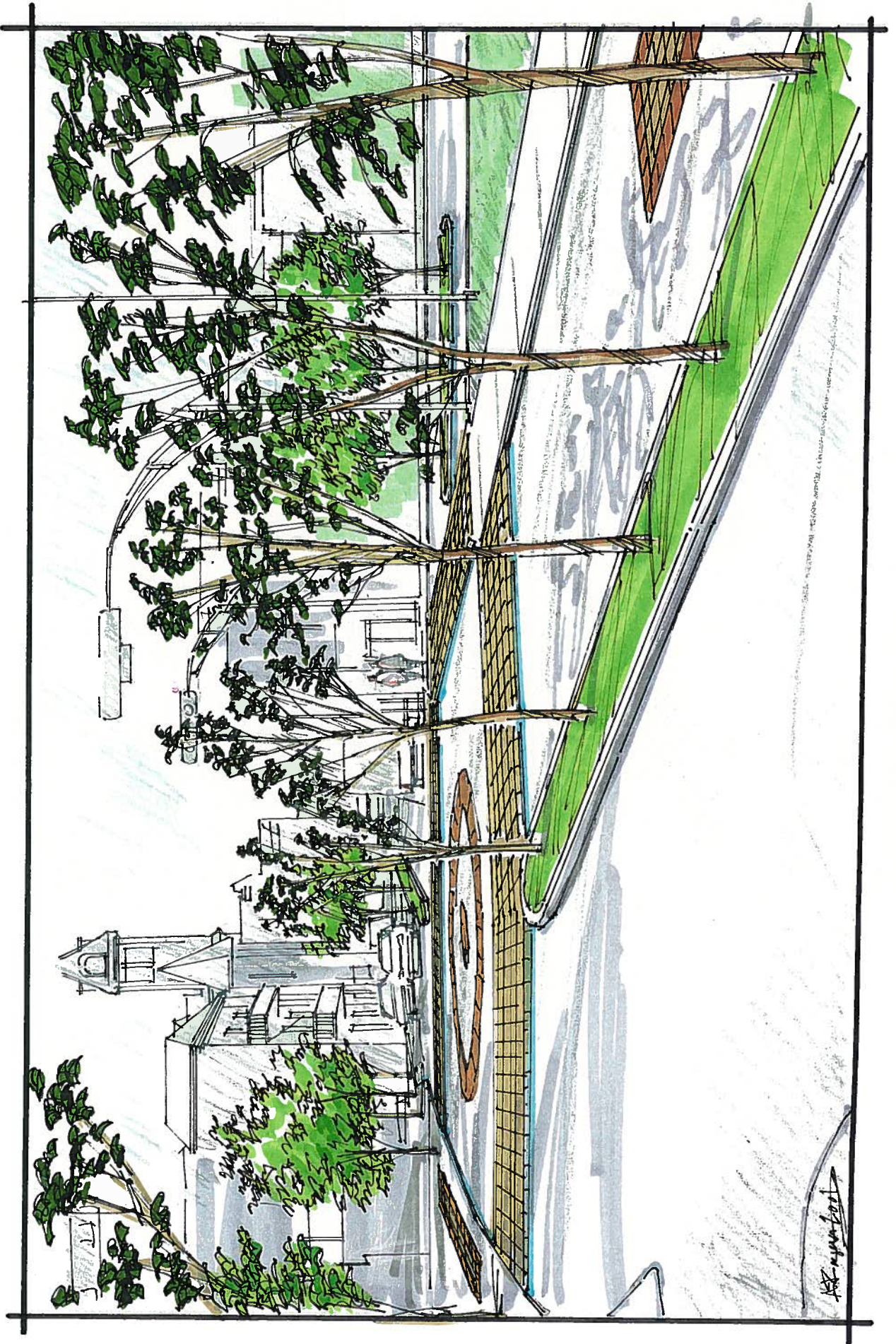
100-100-100

**6. Porte d'entrée « Est » (pont Antonio Bernier)**



**Parque Platin au sol**  
 1:1000







**7. *Porte d'entrée Saint-André / Saint-Alphonse***

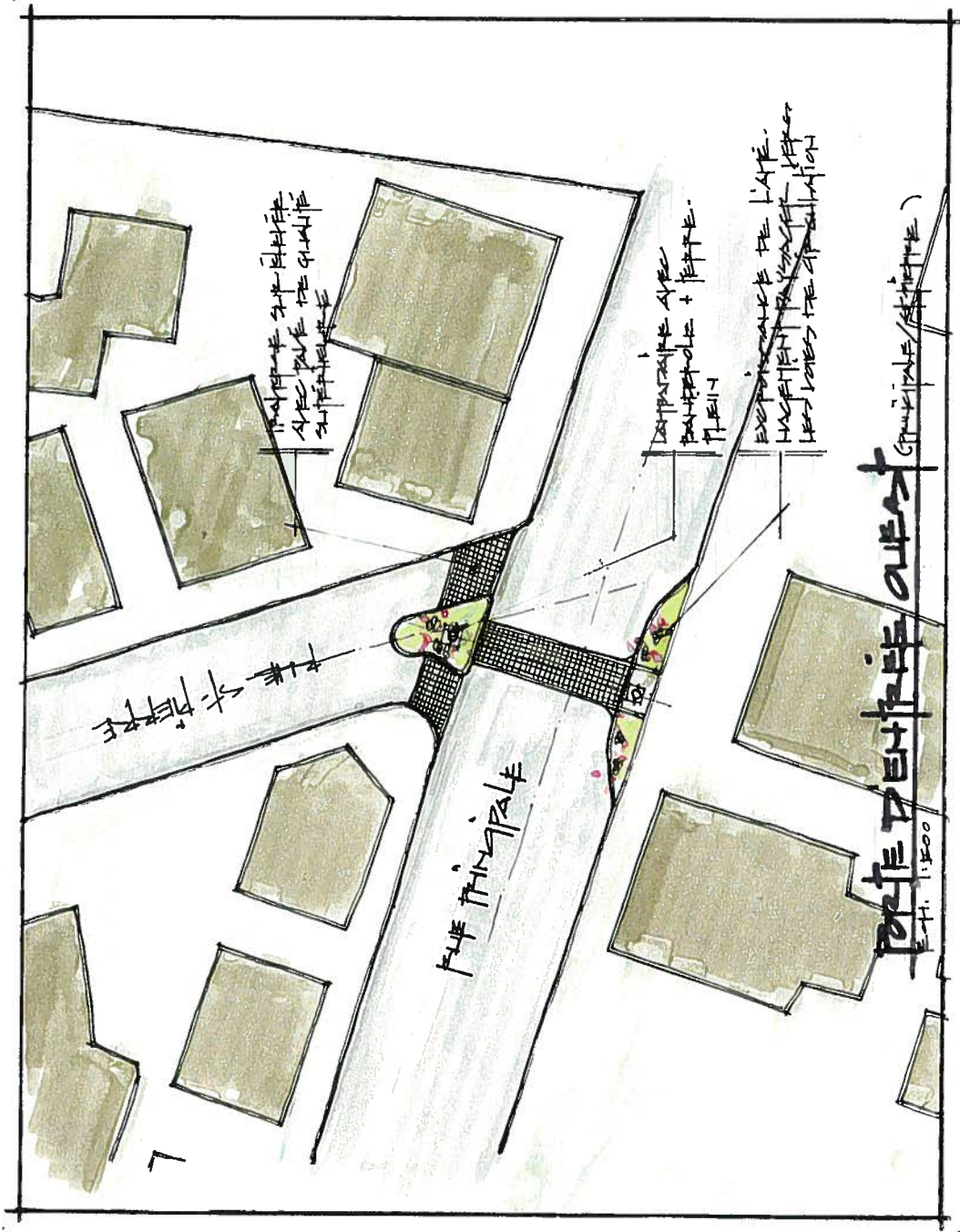






**8. Porte d'entrée « Ouest » (Principale / Saint-Pierre)**





INDICATEUR SUR ÉTAT  
DES LIGNES DE TRAFIC  
SUPERFÉRIOR

INDICATEUR DES LIGNES  
DE TRAFIC SUPERFÉRIOR

EXPERIMENTALER LA LIGNE  
LIGNES DE TRAFIC SUPERFÉRIOR

RUE ST PIERRE

RUE PRINCIPALE

RUE PRINCIPALE (1:1500)

1:1500



A. Payne 2001

**9. Porte d'entrée « Principale / Saint-Joseph »**

**10. Intervention sur le cadre bâti (vide urbain)**



