

PLAN PARTICULIER D'URBANISME CENTRE-VILLE



VILLE DE RICHMOND
2024





Crédits

Ce Plan particulier d'urbanisme a été élaboré par Infrastructel et Apur avec la collaboration de la Ville de Richmond

2024

TABLES DES MATIÈRES

Section 1: Introduction	3
Préambule	4
Section 2: Portrait du territoire	5
Mise en contexte	6
Diagnostic	9
Activités de consultation	20
Identification des principaux enjeux	21
Carte-synthèse	22
Section 3 : Vision d'aménagement	23
Vision	24
Schéma d'organisation spatiale	25
Plan des affectations du territoire	26
Plan des hauteurs	27
Orientations et objectifs	28
Section 4 : Guide d'aménagement et plan d'action	29
Lignes directrices	30
Rues Principale et du Collège	31
Plan d'action	33

Section 1

INTRODUCTION

1.1 PRÉAMBULE

Le centre-ville constitue le cœur de la Ville de Richmond. Il est non seulement le principal lieu favorisant la vie urbaine, il a également une grande importance pour le milieu rural environnant en étant le principal lieu pour l'achat de biens et de services. La Ville de Richmond considère donc sa vitalité comme étant primordiale pour l'ensemble de la communauté. De ce fait, elle confère au centre-ville un caractère stratégique qui nécessite une attention particulière et le considère comme un secteur prioritaire d'intervention. C'est d'ailleurs pour cette raison que la Ville de Richmond a recours, depuis plusieurs années, à l'outil de planification que constitue le plan particulier d'urbanisme (PPU) pour mettre de l'avant un plan d'interventions concret visant la revitalisation du centre-ville.

L'adoption du premier PPU pour le centre-ville, en 1986, misait particulièrement sur l'amélioration de l'aspect esthétique du tronçon commercial de la rue Principale et la mise en valeur des équipements et infrastructures publiques. L'objectif était de rendre attrayant le centre-ville, afin de contrebalancer les fuites commerciales des centres-villes vers les centres commerciaux installés en périphérie, près des grands axes routiers et dans les villes de plus grande taille. L'exercice de planification orchestrait notamment la réfection des chaussées et des trottoirs, l'aménagement de stationnements publics et le remplacement du mobilier urbain et des luminaires. Ce premier PPU a permis de mettre en lumière un élément important, qui est encore aujourd'hui au cœur de l'exercice de planification du centre-ville : sa considération non seulement comme un centre d'affaires, mais avant tout comme un quartier multifonctionnel, intégrant l'ensemble des fonctions urbaines, notamment la fonction résidentielle.

En 2007, le second PPU pour le centre-ville misait particulièrement sur la qualité des interventions sur le cadre bâti, l'aménagement des terrains et du domaine public, de même que l'accroissement des interactions entre les différents usages au centre-ville. Cette deuxième mouture s'effectuait dans un contexte où les fuites commerciales générées par les centres commerciaux situés en périphérie des centres-villes étaient toujours présentes, et même accentuées par l'implantation des grandes surfaces communément appelées les « power centers ».

En ce sens, l'enjeu principal de planification et d'aménagement de ce deuxième PPU était le développement du centre-ville en un milieu de vie unique et multifonctionnel, à l'inverse des grands centres commerciaux principalement monofonctionnels. Il s'agissait de créer un lieu où sont favorisés les rencontres et les échanges entre les résidents, les travailleurs et les visiteurs générés par une mixité d'usages. À ces fins, une plus grande importance était accordée notamment à la fonction résidentielle dans la planification du développement du centre-ville.

Bien que plusieurs actions aient été réalisées dans les dernières années, représentant une réelle avancée vers la revitalisation du centre-ville de Richmond, il y a lieu d'élaborer un nouveau PPU, à la lumière des préoccupations et des enjeux d'aménagement contemporains. En effet, un lieu générateur d'autant d'activités et de mouvements qu'est un centre-ville nécessite régulièrement une nouvelle lecture, afin de proposer un concept d'aménagement adapté au portrait actuel du territoire et de susciter l'adhésion souhaitée des diverses parties prenantes. Considérant que le dernier PPU remonte à plus de 15 ans, une nouvelle mouture du PPU est l'occasion d'intégrer des nouvelles tendances et pratiques en urbanisme, que ce soit en matière de mobilité, de développement durable ou de mise en valeur du cadre bâti.

QU'EST-CE QU'UN PPU ?

Le plan particulier d'urbanisme (PPU) est un outil de planification prévu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Faisant partie intégrante du plan d'urbanisme, le PPU permet à une ville d'apporter des précisions quant à la planification d'une partie de son territoire, qui nécessite une attention particulière sur le plan physique, économique et social. Il vise à influencer son processus de développement de manière à répondre aux besoins et aspirations de la population et à coordonner les actions des différents intervenants impliqués. Pour ce faire, cet outil de planification regroupe, entre autres, une vision et des orientations d'aménagement et des priorités d'intervention publiques et privées, permettant de stimuler la réalisation d'un concept d'aménagement et d'agir comme catalyseur auprès des différentes parties prenantes.

De plus, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (articles 85 et 85.0.1), l'adoption d'un PPU pour une partie du territoire désigné comme « secteur central » autorise une ville à établir un programme d'acquisition d'immeubles pour ce territoire d'application. L'acquisition peut se faire de gré à gré ou, dans certains cas, par expropriation. En ce sens, il est établi que le centre-ville de Richmond est désigné comme le secteur central de la municipalité.

Ainsi, dans le but d'assurer la disponibilité des espaces requis à la concrétisation de la vision d'aménagement, la Ville se réserve le droit de procéder éventuellement à des acquisitions immobilières, qui pourraient s'avérer nécessaires au développement du centre-ville. Il peut s'agir notamment d'acquisitions servant à des travaux de réaménagement du domaine public afin d'accroître l'intérêt des promoteurs, tout comme une acquisition d'un terrain en vue de l'aliéner ou de le louer à une personne qui en a besoin pour réaliser un projet conforme au PPU. De plus, tout autre projet structurant s'inscrivant dans la vision d'aménagement du secteur central et qui serait bénéfique en termes de développement économique, culturel, environnemental ou social, pourra être compris au programme d'acquisition d'immeubles.

Section 2

PORTRAIT DU TERRITOIRE

2.1 MISE EN CONTEXTE

Portrait municipal

La Ville de Richmond a été fondée à l'endroit même où est situé le centre-ville, tel que nous le connaissons aujourd'hui. Elle s'est d'abord façonnée à partir des caractéristiques naturelles présentes. Ce noyau villageois s'est ensuite développé au fil du temps, au gré des opportunités et des besoins des utilisateurs pour en faire un quartier multifonctionnel.

L'eau est au cœur du développement de la Ville de Richmond. La rivière Saint-François constituait à l'époque un corridor de communication important. Quant au ruisseau Cushing, il présentait, par son dénivelé, un potentiel intéressant comme force hydraulique pour l'implantation d'une scierie et d'une meunerie.

Par la suite, la construction de la route vers Trois-Rivières, la construction du pont reliant les deux rives de la rivière Saint-François en 1847, la venue de la voie ferrée en 1851 et l'établissement progressif de bâtiments de fonctions diverses (commerciales, religieuses, institutionnelles et résidentielles) ont également façonné le paysage urbain actuel.

L'implantation de la voie ferrée est un marqueur important dans le développement de la Ville. Le choix de Richmond pour le tracé de la voie ferrée est lié à un événement simple et inusité, ainsi qu'à la persévérance d'individus remarquables. Notamment, le gagnant de la course de traîneaux de Boston à Montréal, et de Portland à Montréal, qui a déterminé le tracé pour la ligne de chemin de fer, puis M. Daniel Curran et M. John Mulvena, qui ont donné du terrain pour s'assurer que la voie ferrée passe à Richmond (site de l'actuelle gare de triage).

Le périmètre d'urbanisation de la Ville s'est ensuite développé, d'une part, de façon concentrique le long de la rivière Saint-François et du chemin de fer longeant cette dernière. Puis, il s'est développé suivant les principaux axes routiers de la Ville. Plus particulièrement, le centre-ville possède une localisation centrale au sein du périmètre d'urbanisation de la Ville de Richmond, à l'est de la rivière Saint-François. Il est bordé par le secteur patrimonial de la rue Clevefont, par l'ancien quartier anglais et par le pôle institutionnel de la Ville de Richmond. Il est également voisin du noyau villageois de l'ancien village de Melbourne, situé sur la rive opposée.

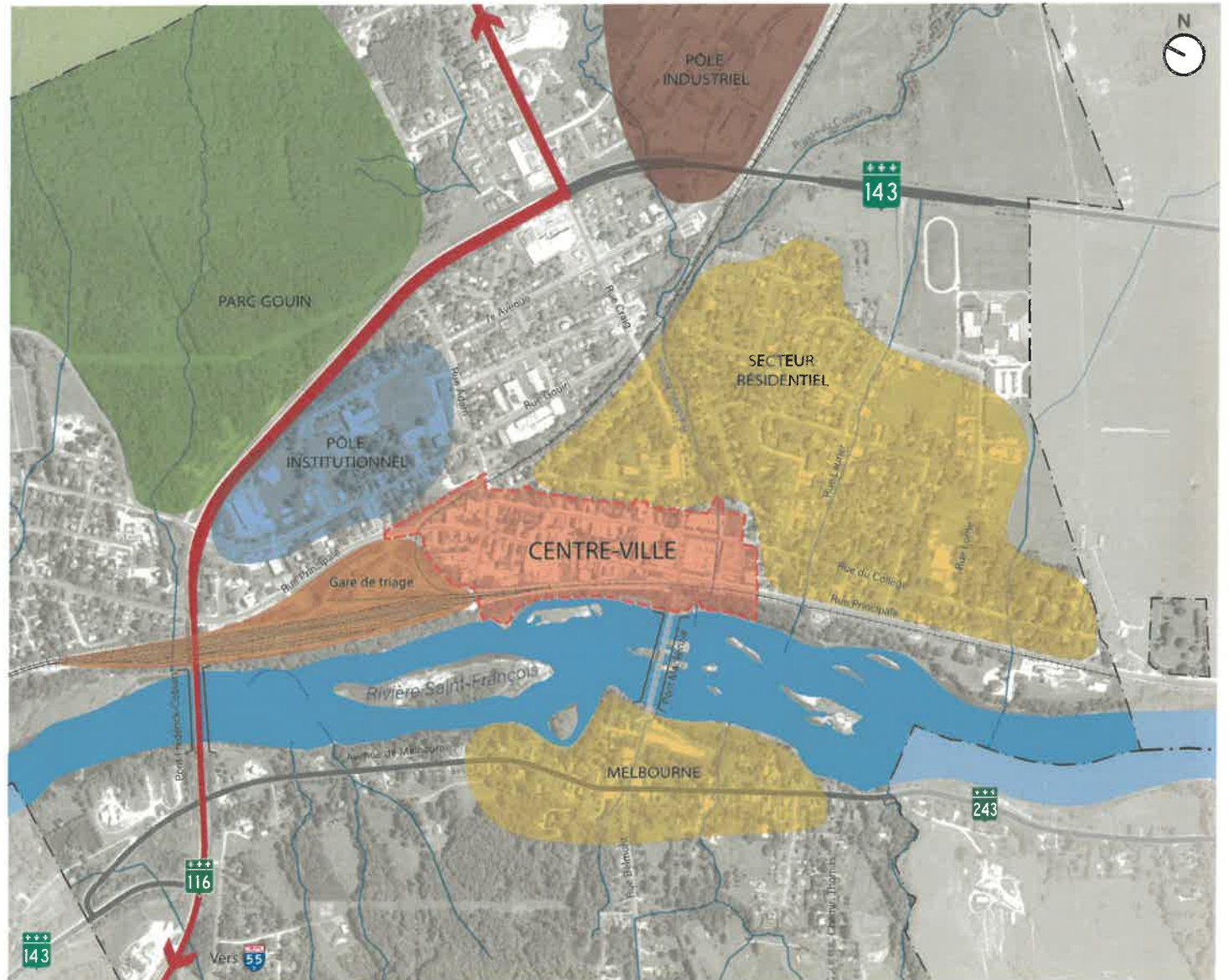


Figure 1 : Localisation du territoire

Légende

- Limite municipale
- Cours d'eau
- Limite du PPU

2.1 MISE EN CONTEXTE

Territoire d'application

Avant de tabler sur une vision stratégique pour le centre-ville de Richmond, il importe de définir ses limites. Pour y parvenir, différents éléments ont été pris en compte, à savoir :

- Le lieu qui a donné naissance au noyau villageois, puis à la Ville;
- L'emplacement où l'on retrouve une grande concentration d'activités;
- L'endroit qui favorise les rencontres et les échanges;
- La localisation des barrières physiques.

En ce sens, il a été établi que le centre-ville soit délimité comme suit :

- À l'ouest, par la rivière Saint-François et le chemin de fer;
- Au nord, par la gare de triage;
- À l'est, par la ligne arrière des lots bordant la Rue du Collège Nord;
- Au sud, par les rues Bédard et Stanley.

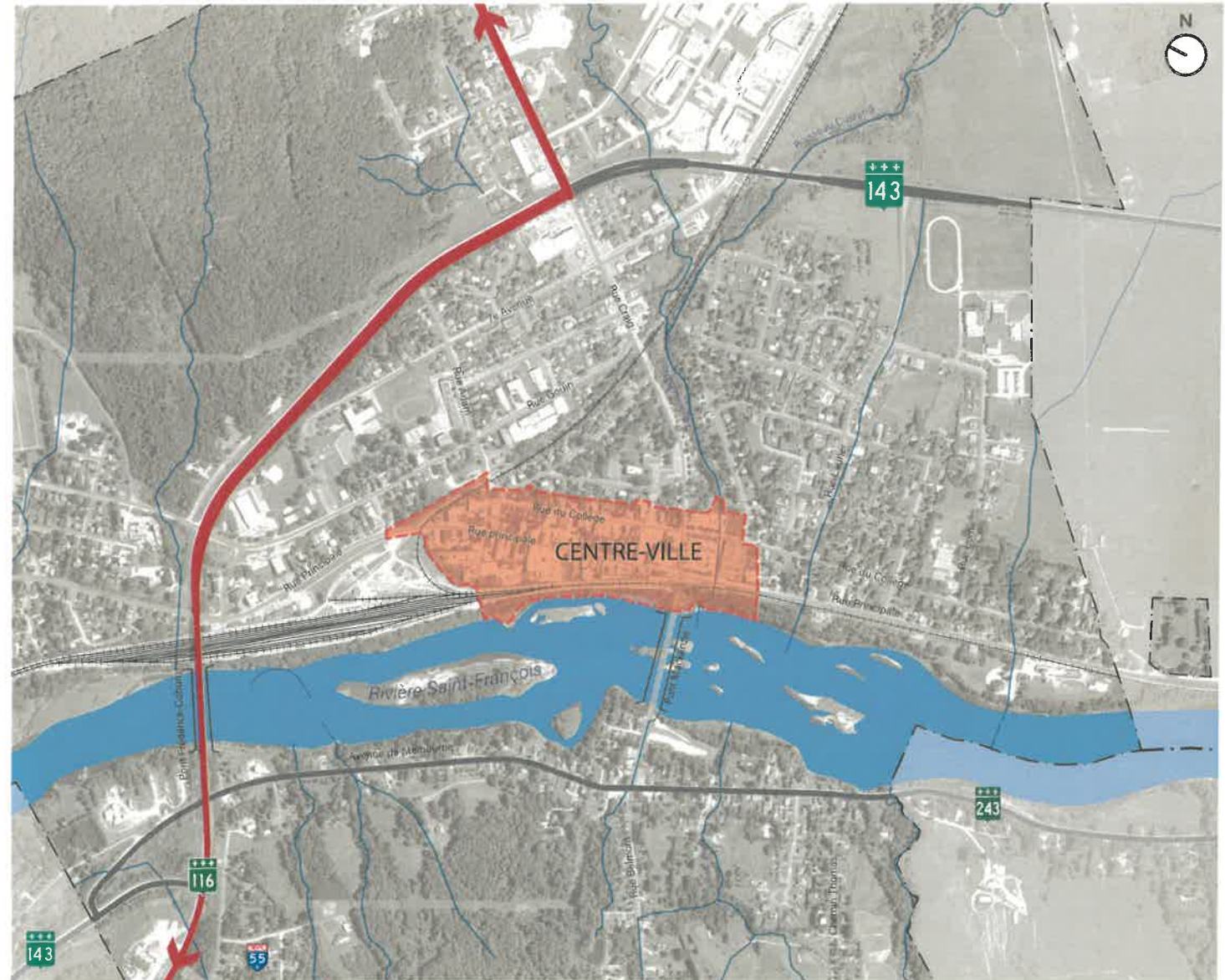


Figure 2 : Limites du territoire d'application du PPU

Légende

- Limite municipale
- Cours d'eau
- Limite du PPU

2.1 MISE EN CONTEXTE

Utilisation du sol

Naturellement, le centre-ville est caractérisé par une grande variété d'activités. Le quadrilatère principal du centre-ville, formé des rues Principale Nord, Craig, du Collège Nord et Adam, constitue le lieu où la plus grande concentration d'activités s'y trouve. La fonction commerciale occupe une part prédominante. Ce noyau d'activités se trouve en partie encloisonné par une gare de triage au nord et par la rivière Saint-François et le chemin de fer à l'ouest. À l'est de la rue du Collège Nord, le centre-ville est démarqué par une rupture importante du cadre bâti avec l'implantation d'habitations de type pavillonnaire, tandis qu'au sud de la rue Craig, nous observons la présence de commerces de moyenne et grande surface (SAQ et supermarché Maxi).










Malgré cette grande concentration d'activités, plusieurs terrains vacants ou occupés par des espaces de stationnement sont recensés au centre-ville. Cette sous-utilisation du sol est un facteur de dévitalisation.

Enfin, bien que le territoire à l'étude soit majoritairement minéralisé, le centre-ville offre tout de même des espaces verts d'envergure, soient la place René-Thibault au cœur du centre-ville et le parc du Souvenir, en plus de l'accès aux berges de la rivière Saint-François et au sentier polyvalent longeant le chemin de fer pouvant se faire aux différentes entrées du centre-ville.



Figure 3 : Utilisation du sol

Légende

 Résidentiel	 Industriel	 Récréatif et espaces verts
 Commercial	 Institutionnel	 Utilité publique
 Mixte	 Culturel et loisirs	 Vacant

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques structurelles

Situation géographique

Comme il a été évoqué plus tôt, le centre-ville s'articule principalement autour de l'artère principale que représente la rue Principale Nord. La rue du Collège Nord et les rues transversales servent, quant à elles, d'appui à la rue Principale Nord.

Un total de quatre portes d'entrée principales donnent accès au centre-ville, soit les intersections des rues Craig/Principale Nord, Craig/du Collège Nord, Adam/du Collège Nord ainsi que la traverse ferroviaire sur la rue Principale Nord.

Une particularité du centre-ville est sa localisation par rapport aux principaux axes routiers de Richmond. En effet, celui-ci est situé complètement à l'extérieur du réseau de grandes voiries composé des routes 116, 143 et 243. La circulation de transit ne passe donc pas par le centre-ville. Cela constitue un net avantage en termes de réduction de la densité de circulation véhiculaire. En contrepartie, cela a également pour effet de favoriser l'oubli ou la méconnaissance des lieux par les usagers de ces routes. De ce fait, le centre-ville de Richmond fait alors affaire plutôt avec une clientèle dite captive, devant être attirée au centre-ville par des incitatifs.

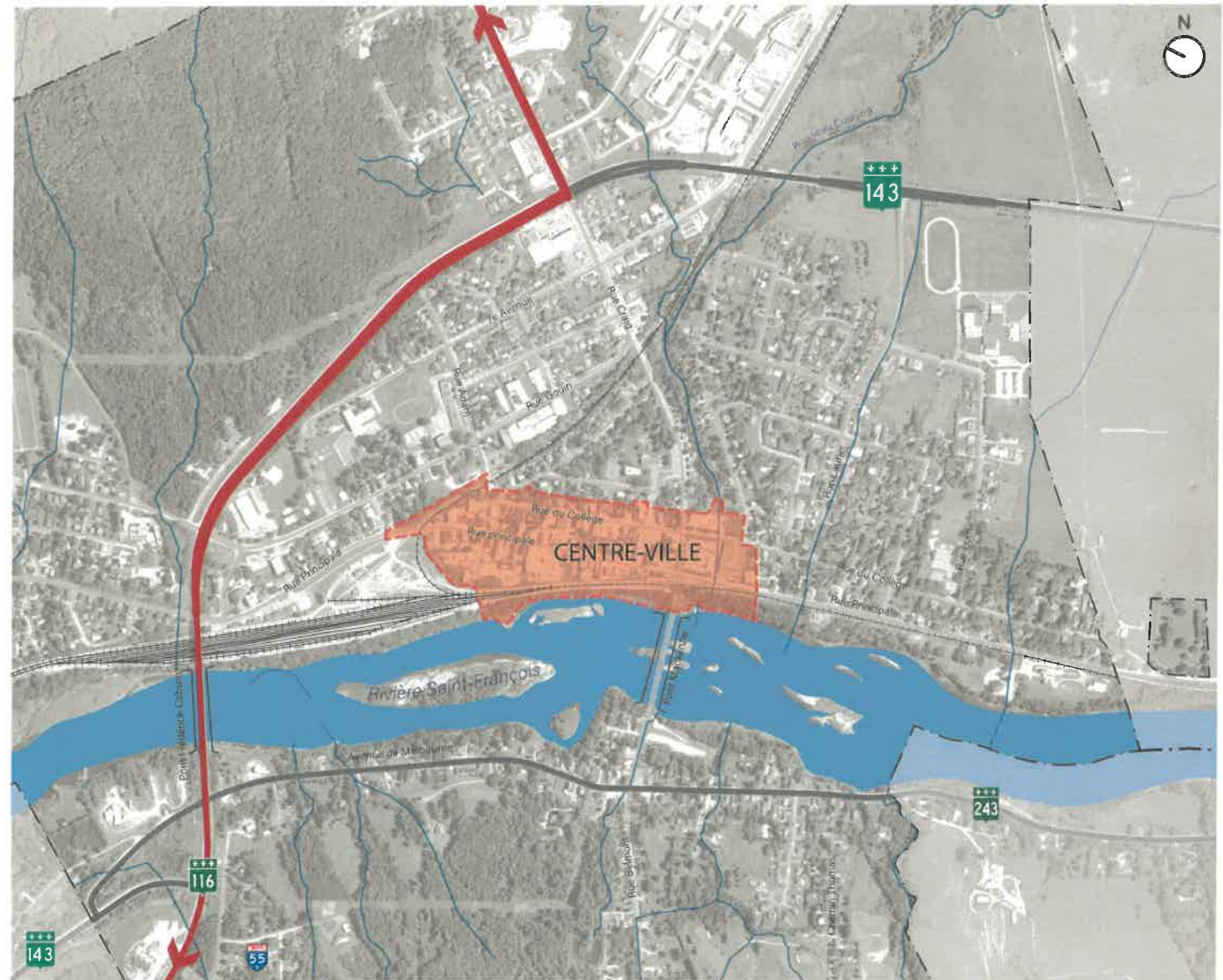


Figure 4 : Situation géographique du centre-ville

Légende

- Limite municipale
- Cours d'eau
- Limite du PPU
- ⊙ Entrée de ville

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques structurelles

Contraintes naturelles et anthropiques

Le centre-ville de Richmond doit composer avec plusieurs contraintes naturelles et anthropiques.

D'une part, bien que le centre-ville soit riverain à la rivière Saint-François, celle-ci est trop peu accessible, en raison de la présence de la voie ferrée la longeant. En plus de représenter une imposante barrière physique pour le centre-ville, le chemin de fer cause d'importantes nuisances de nature visuelle, sonore et atmosphérique. La présence du chemin de fer a eu pour résultante d'influencer l'implantation des bâtiments au centre-ville qui lui font dos et, conséquemment, à la rivière également. En ce sens, il est déplorable de constater qu'aucune percée visuelle vers la rivière ne soit possible, particulièrement à partir du noyau de la Ville. Cette situation est le résultat d'une planification urbaine ancienne où les industries devaient être à proximité des rivières et des chemins de fer.

À Richmond, pour pouvoir contempler la rivière Saint-François sur la rive nord, seuls le parc du Souvenir près du pont Mackenzie, la descente de bateaux à la hauteur de la rue Dufferin et l'axe de la rue Old Bridge, constituent des fenêtres sur celle-ci. Toutefois, à l'intérieur des limites du centre-ville, considérant qu'il faut traverser le chemin de fer pour y accéder et que la rive est escarpée, les interventions possibles afin de faciliter l'accessibilité à la rivière Saint-François sont très limitées.

Toujours concernant la rivière, mentionnons qu'une bonne partie du centre-ville était située en zone inondable jusqu'à l'aménagement d'une digue dans les années 80, qui a assurément corrigé une des principales contraintes physiques en termes d'inconvénients pour le centre-ville. Depuis, seules la rive et la gare de triage sont toujours sujettes aux inondations. La rive de la rivière Saint-François comporte également des milieux humides au niveau du sentier complémentaire du parc Richard-Arsenault. De ce fait, les interventions d'aménagement permises le long des berges de la rivière sont limitées par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Finalement, une autre contrainte présente au centre-ville, qui forme une barrière physique importante, est la présence de la gare de triage et de la cour intermodale ferroviaire desservant le parc industriel de Richmond. Ces installations ont pour effet de créer une rupture dans le cadre bâti, de participer au décalage architectural et de cloisonner le noyau dense du centre-ville, où l'on retrouve une concentration forte d'activités. Ces activités industrielles, gérées notamment par le comité de promotion industrielle de Richmond et d'une pérennité presque indéniable, causent des nuisances sonore et visuelle importantes.



Chemin de fer et gare intermodale



Parc Richard-Arsenault

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques fonctionnelles

Fonction commerciale

La fonction commerciale est la plus représentée au centre-ville de Richmond. La majorité des commerces sont regroupés autour des rues Principale Nord et du Collège Nord. L'offre commerciale y est diversifiée avec des commerces et des services pouvant répondre à des besoins d'alimentation, d'habillement, de rénovation, de soins, etc. Plusieurs commerçants sont des locataires ou des propriétaires ayant bénéficié d'un faible coût d'achat, à la suite du déclin du centre-ville. Il est à noter que la proportion d'établissements offrant des services est supérieure à la proportion de commerces sur le territoire à l'étude. Il y a également un bon nombre de services publics et associatifs établis au centre-ville, tels que le Bureau d'accueil du Pays de l'ardoise et le Carrefour Jeunesse Emploi.

Les commerces d'achats courants, c'est-à-dire des lieux d'affaires à fréquentation quasi quotidienne et à courte distance du domicile, représentent la plus grande proportion des commerces au centre-ville¹. Concernant les services, ceux de nature courante sont les moins bien représentés, alors que les services semi-courants (services de magasinage, dans lesquels un exercice de comparaison des prix est effectué au préalable et dont l'environnement se doit d'être agréable), notamment les salons de coiffure et d'esthétique et les cliniques de massothérapie, occupent la plus grande place au centre-ville².

La grande proportion des commerces répondant à des achats courants peut être expliquée par la localisation du centre-ville en retrait du réseau de grandes voiries de la Ville. Les résidents vivant à proximité du centre-ville constituent alors la majorité de la clientèle et leurs besoins sont priorités. En revanche, les consommateurs de la région périphérique de Richmond représentent une clientèle à ne pas négliger. Et ils ont besoin d'incitatifs pour se diriger vers le centre-ville. Pour ce faire, le centre-ville doit proposer une offre commerciale diversifiée et une belle expérience d'achat et de consommation, afin de se distinguer des commerces et services offerts notamment dans les centres commerciaux.

1. Définition tirée de l'outil d'analyse d'une rue commerciale dynamique par la Fondation Rue-Principale.
2. Idem.

En termes d'hébergement, de restauration et de divertissement, un bon nombre de restaurants et de débits de boissons sont présents au centre-ville. L'hôtel Grand Central, situé à l'angle des rues Principales Nord et Craig, offre des services d'hébergement, en plus du motel de la Gare, même si celui-ci est situé légèrement à l'extérieur des limites du centre-ville. Quant aux services de divertissement, mis à part une galerie d'art, aucun établissement de cette nature, tel qu'un cinéma, un centre d'amusement ou un salon de quilles, n'est présent. Ceux-ci sont localisés dans les secteurs plus périphériques de la Ville. Cela peut représenter une lacune pour le centre-ville de Richmond, dans une optique de vouloir attirer une clientèle provenant de l'extérieur. Cette situation est d'autant plus regrettable que la Ville de Richmond est le pôle touristique le plus important au sein de la MRC du Val-Saint-François. Le club de ski de fond, le club de golf et la forêt urbaine du parc Couin attirent notamment des touristes provenant des régions de Drummondville et de Sherbrooke.

Bien que la composition de l'offre commerciale et de services constitue le principal vecteur pour attirer une clientèle touristique au centre-ville, la qualité de l'environnement ambiant caractérisé par l'état du cadre bâti et l'esthétisme des façades commerciales n'est pas à négliger, dans la mesure où elle joue un rôle crucial dans l'expérience du consommateur. Une analyse des caractéristiques du cadre bâti au centre-ville de Richmond a d'ailleurs été réalisée et peut être consultée à la page 17 au présent diagnostic.

Enfin, soulignons que la Ville n'échappe pas aux changements contemporains des modes de vie et de consommation et leurs effets sur les activités du centre-ville, tels que l'augmentation du commerce en ligne, la livraison à domicile et l'accroissement du télétravail. L'offre commerciale, tout comme la planification de territoire, doit alors s'adapter à de nouveaux paradigmes.



Commerces sur la rue Principale N.



Restaurant et commerces sur la rue Principale N.

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques fonctionnelles

Fonction résidentielle

La fonction résidentielle est plutôt présente au centre-ville. Elle se concentre majoritairement aux étages supérieurs des bâtiments de fonctions mixtes, dont le rez-de-chaussée est généralement occupé par des commerces. La tenure de ces logements est majoritairement locative et les propriétaires de ces immeubles demeurent, pour la plupart, à l'extérieur de la Ville de Richmond.

Néanmoins, certains bâtiments sont tout de même occupés uniquement par la fonction résidentielle. Bien que la majorité de ceux-ci soient localisés sur la rue du Collège Nord et sur les rues secondaires du centre-ville, ils sont de plus en plus présents sur la rue Principale Nord.

Au cours des dernières années, les locaux vacants et les terrains vacants, vagues ou dont l'utilisation actuelle n'est plus souhaitée ont été répertoriés au sein d'un inventaire. C'est ainsi qu'en date d'aujourd'hui, environ une vingtaine de terrains et de locaux vacants figurent sur cette liste. La présence de ces terrains et locaux vacants entraîne inévitablement une rupture dans la trame bâtie du centre-ville. En 2022, une surtaxe spéciale sur les lots vacants est entrée en vigueur afin d'accélérer le processus de développement et de redeveloppement de ces espaces. Cependant, certains propriétaires ont fait le choix de diminuer la surface commerciale vacante au rez-de-chaussée afin de créer des petits logements. Ces conversions créent une rupture dans le cadre bâti au centre-ville, qui est composé généralement de bâtiments dotés d'une vocation commerciale au rez-de-chaussée. En diminuant ainsi l'animation de l'artère principale, ces conversions peuvent avoir un impact notable sur la dévitalisation du centre-ville.



Immeubles à logements et mixtes sur la rue Principale N.



Maisons unifamiliales sur la rue du Collège N.



Immeubles mixtes et locaux vacants sur la rue Principale N.



Terrain vacant, coin Adam E. et Principale N.

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques fonctionnelles

Fonction institutionnelle et espaces publics

La Ville de Richmond est bien desservie en termes d'équipements institutionnels. Bien qu'il ne soit pas situé à l'intérieur même des limites officielles du centre-ville, le principal pôle institutionnel, composé notamment de l'hôtel de ville, de l'école Plein Cœur, de la Place des loisirs et d'un plateau sportif offrant un aréna, une piscine municipale, un terrain de baseball et un terrain de soccer, est localisé à l'entrée du centre-ville, via la rue Adam. Ces équipements sont de forts générateurs de déplacements dont le centre-ville peut assurément tirer profit.

Quant aux espaces publics, le centre-ville de Richmond s'est récemment doté d'une nouvelle place publique. La place René-Thibault, située sur le site de l'ancienne épicerie Provigo, possède une localisation centrale et stratégique. Elle est destinée à la détente, à la socialisation et à la tenue d'événements de toutes sortes. Cet investissement sur le domaine public résulte d'une volonté de la Ville de valoriser l'influence sociale et historique du centre-ville et de favoriser les échanges et la fraternisation dans la population. Plusieurs activités annuelles et ponctuelles en témoignent, telles que la cérémonie du jour du Souvenir et le défilé de la Saint-Patrick.

En plus de son emplacement centralisé, la place René-Thibault offre un espace spacieux et ouvert, où un pavillon de jardin est mis à la disposition de la population. De plus, la terrasse d'un établissement voisin donne vue directement sur celle-ci, favorisant un effet d'entraînement des événements sur les autres fonctions du centre-ville. Cependant, le design choisi pour la place René-Thibault, servant prioritairement à la fonction événementielle, privilégie l'absence de mobilier urbain à l'intérieur de la place pour créer un dégagement. Ceci peut alors avoir un impact négatif sur sa fonctionnalité de socialisation.

Toujours concernant les espaces publics, la Ville de Richmond travaille continuellement à la valorisation de la rivière Saint-François, dans le but de la rendre plus accessible à la population. En ce sens, le parc Richard-Arsenault a récemment fait l'objet d'amélioration, notamment par l'aménagement d'un sentier

complémentaire sur les berges de la rivière, offrant des points de vue sur celle-ci. L'accès au sentier s'effectue par le parc du Souvenir, situé à l'une des portes d'entrée du centre-ville. Il est aménagé avec un mobilier urbain favorisant son appropriation par la population, tel que des bancs et des tables à pique-nique.

Avec un tracé menant au kiosque nautique, le parc Richard-Arsenault lui a valu une augmentation marquée de son achalandage. Bien que le kiosque nautique ne soit pas localisé au centre-ville, les activités s'y déroulant et sa clientèle composée de résidents et de touristes peuvent s'avérer un levier intéressant pour le centre-ville.



Place René-Thibault



Parc du Souvenir

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques fonctionnelles

Activités incompatibles

Malgré la présence d'activités de nature commerciale, résidentielle et institutionnelle contribuant au dynamisme du centre-ville, d'autres activités comportent toutefois des inconvénients en termes de compatibilité.

D'une part, bien que la fonction industrielle soit représentée essentiellement par la gare de triage, celle-ci occupe une place incontournable au centre-ville. Sa présence nécessite un encadrement et une planification spécifique, afin d'en réduire les nuisances associées. À cet effet, une plantation linéaire structurante a été aménagée le long de la rue Principale Nord, faisant office de zone tampon. Cette plantation débute au croisement du chemin de fer jusqu'au motel de la Gare. Certes, cette intervention contribue à contrer les nuisances visuelles et atmosphériques, mais la densité et la hauteur des arbres ne permettent pas un camouflage optimal, particulièrement à l'échelle du piéton.

D'autre part, malgré qu'ils aient été rendus dérogatoires par le biais du règlement de zonage, certains usages discordants sont encore en activité, tels que l'ancien concessionnaire automobile Dyson et Armstrong sur la rue Principale Nord, qui sert désormais d'entrepôt de machinerie lourde. En plus de constituer des activités ne contribuant pas au dynamisme du centre-ville, ceux-ci engendrent des nuisances et possèdent une implantation inadéquate, causant ainsi une rupture dans le cadre bâti environnant.

Bien que les modifications réglementaires favorisent l'extinction des activités incompatibles au centre-ville, limitent leur expansion et favorisent leur remplacement par des usages conformes, ce type d'interventions a un impact seulement à long terme, puisque les usages dérogatoires disposent de droits acquis. Pour stimuler le redéveloppement de ces terrains, la Ville a adopté un règlement sur les usages conditionnels afin d'accorder une certaine souplesse quant aux nouvelles activités pouvant être autorisées, tout en s'assurant que ceux-ci sont compatibles avec leur milieu d'insertion.



Ancien concessionnaire automobile Dyson et Armstrong, rue Principale N.



Lave-auto, rue Adam O

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques fonctionnelles

Mobilité

Bien que le centre-ville soit localisé en retrait des grands axes routiers, il est néanmoins traversé par deux artères importantes, soit les rues Principale Nord et du Collège Nord. Selon le Plan directeur des transports actifs paru en 2020, deux des intersections les plus fréquentées jonchent le centre-ville. Avec plus de 9 900 déplacements par jour, l'intersection des rues du Collège et Craig constitue le deuxième carrefour le plus fréquenté de la Ville. À quelques mètres de distance et générant plus de 7 700 déplacements par jour, l'intersection des rues Craig et Principale Nord détient la 4^e place.

Toujours selon le Plan directeur, il est intéressant d'apprendre que le tronçon de la rue Principale Nord, entre les rues Adam et Craig, est celui qui génère le plus de déplacements, et ce, même si celui-ci est à sens unique. Cela confirme donc le statut du centre-ville comme lieu de destination.

L'aménagement de la rue Principale Nord en sens unique contribue grandement à la sécurité des lieux, en permettant qu'un seul mouvement de tête soit effectué pour traverser la rue. Cet aménagement participe également à l'échelle humaine du centre-ville, en diminuant la place réservée aux automobilistes.

Les trottoirs longeant la portion à sens unique de la rue Principale Nord sont plutôt larges puisqu'ils bénéficient d'une surface minéralisée excédentaire le long de la chaussée. Toutefois, cet espace minéralisé supplémentaire est parfois jonché de certains obstacles tels que des poteaux électriques ou des bornes-fontaines, empêchant ainsi une libre circulation pour les piétons. À cela s'ajoute la surlargeur de plusieurs entrées charretières, ainsi que des trottoirs très détériorés à certains endroits, ce qui peut nuire aux déplacements actifs sécuritaires. Également, sur la rue Principale Nord, au nord de la rue Adam, nous dénotons un rétrécissement des trottoirs, ce qui coïncide avec le fait que la rue devient bidirectionnelle.

Quant aux usagers en vélo, une bande cyclable longe la rue Principale Nord. Celle-ci est reliée au sentier polyvalent,

qui longe le chemin de fer, en plus d'être connecté à la piste cyclable régionale se dirigeant vers les villes de Québec et de Sherbrooke. Il est intéressant de mentionner que ce sentier polyvalent est une piste cyclable en site propre, offrant ainsi une option de déplacement à l'écart de la circulation routière. Malgré que celle-ci ne fasse pas partie intégrante du site à l'étude, elle procure une option pour des déplacements actifs efficaces au centre-ville.

Malgré sa connexion au sentier polyvalent, la bande cyclable du centre-ville propose une intégration restreinte en raison de sa vocation dite récréative et non utilitaire. Comme énoncé dans le Plan directeur des transports actifs, elle omet de se connecter à des points névralgiques de la Ville, tels que le parc Gouin, la Place des loisirs et les plateaux sportifs. De plus, le simple marquage au sol délimitant la bande cyclable de la rue ne garantit pas une sécurité pérenne de ses usagers. Enfin, peu de supports à vélo sont mis à la disposition des cyclistes désirant faire un arrêt au centre-ville.

À la lumière des précédents constats, la mobilité active au centre-ville peut parfois être perçue comme ardue et peu invitante. Néanmoins, la Ville de Richmond a mis beaucoup d'effort dans le domaine du transport actif depuis l'adoption du précédent PPU, notamment avec l'entrée en vigueur de la Politique de transport actif en décembre 2020. Le Plan directeur des transports actifs adopté est ambitieux et intègre plusieurs éléments portés à accroître vraisemblablement l'accessibilité et les interactions qui convergent au centre-ville. À terme, la mise à exécution des recommandations présentes au Plan directeur permettra à coup sûr d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes et de connecter le centre-ville aux services importants du secteur. Un exemple pouvant témoigner de la portée positive de cette Politique est l'insertion de deux traverses piétonnes sur la rue du Collège Nord, soient aux croisements des rues Coiteux et Adam. Cette mesure permet aux usagers d'accéder au noyau du centre-ville par l'est de manière sécuritaire.



Trottoirs obstrués sur la rue Principale N.



Bande cyclable sur la rue Principale N.

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques fonctionnelles

Mobilité



Figure 5 : Carte du réseau cyclable et piétonnier

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques architecturales et esthétiques

Cadre bâti

Le centre-ville de Richmond est caractérisé par un environnement à l'échelle humaine. Sa densité et l'homogénéité des gabarits, combinées à l'implantation des bâtiments en front de rue, qui crée une proximité avec les façades commerciales, favorisent l'animation de la voie publique, son dynamisme et participent au confort des usagers.

En ce qui concerne l'aspect architectural, plusieurs bâtiments soulignent un fort héritage anglo-saxon, ainsi que les vestiges de l'industrie de l'ardoise qui a façonné le développement de la Ville de Richmond, sans oublier sa position de relais ferroviaire et de pôle religieux important de la région à l'époque. Bien que la Ville de Richmond détienne 44 %¹ des bâtiments d'intérêt historique et patrimonial de la MRC du Val-Saint-François, aucun des bâtiments officiellement cités ne se trouve à l'intérieur des limites du PPU du centre-ville. Cependant, il est à même de constater que le tronçon de la rue Principale Nord, entre les rues Craig et Adam, présente des bâtiments dont le cadre bâti est similaire à celui des bâtiments antiques et patrimoniaux, relativement au gabarit, aux matériaux de revêtement et à la qualité architecturale de la construction. Des exemples révélateurs sont les bâtiments sis au 120 et 236, rue Principale Nord, présentant le caractère bien connu des Eastern Townships Banks.

En contrepartie, le site à l'étude est également composé de bâtiments de moins grande qualité, suggérant une altération à travers les années et n'ayant pas fait l'objet d'un entretien adéquat. Plusieurs rénovations effectuées au fil des années ont été bâclées et ont banalisé l'authenticité des types architecturaux en présence : un mauvais choix de matériaux, un ajout de volume mal intégré, une nouvelle toiture sans lien avec celle d'origine, une fausse façade plaquée, de nouveaux bâtiments dont l'implantation n'a rien à voir avec le milieu d'insertion. Cela peut en partie s'expliquer par le fait que plusieurs propriétaires de ces immeubles demeurent à l'extérieur de la Ville de Richmond et que leurs bâtiments sont davantage considérés comme un placement financier sans valeur esthétique. Ces propriétaires font des choix d'affaires visant l'optimisation des profits, au détriment de la revitalisation du centre-ville.

Pour répondre à cette situation, le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) a été modifié, notamment pour couvrir l'aspect de la préservation et de la mise en valeur du caractère propre du secteur lors de travaux de rénovations et de nouvelles constructions au centre-ville. De plus, l'établissement d'un programme de rénovation des façades commerciales a permis la restauration de plus d'une dizaine de façades, visant à retrouver l'authenticité du bâtiment et à proposer un concept d'affichage adapté au milieu d'insertion. Un autre programme axé sur l'incitatif à la rénovation, au redéveloppement des édifices à logements et au maintien du logement de qualité a également été mis en place. Cependant, celui-ci n'a toutefois pas eu l'effet escompté. Malgré du démarchage effectué par la Ville, peu de propriétaires en ont bénéficié.



Immeuble mixte sur la rue Principale N.



Immeuble mixte sur la rue Principale N.

¹ Plan d'urbanisme de la Ville de Richmond, p.13

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques d'aménagement

Aménagements extérieurs

Richmond est une ville riche de nature, sa végétation est généreuse et composée d'arbres matures. Toutefois, ces caractéristiques sont peu présentes dans un centre-ville marqué par de nombreux stationnements, une forte minéralisation et la présence d'îlots de chaleur. En revanche, soulignons tout de même qu'un effort de verdissement sur le domaine public a été réalisé au cours des dernières pour améliorer la qualité des aménagements extérieurs. À cet égard, nous pouvons penser à l'ajout d'une plantation linéaire structurante d'arbres à des endroits stratégiques ainsi qu'à l'implantation de bacs à fleurs.

D'autre part, sur le domaine privé, une tendance lourde peut être constatée, soit l'apparence dégradée de l'interface entre le domaine public et privé. En effet, ces aires de transition sont souvent peu invitantes, d'apparence négligée et peu sécuritaire (absence de rampes hauteur de marches non standards, marche pied court, etc.). L'absence marquée de végétation dans ces espaces est également symptomatique. De même, plusieurs stationnements privés sont dépourvus de surface pavée et sont aménagés de façon minimale, sans bandes végétalisées séparatives avec le trottoir public.

Puisque l'encadrement des seuils privés est considéré comme un aspect crucial pour inciter le consommateur à pénétrer dans un établissement, de récentes modifications réglementaires ont été apportées à ce sujet. Désormais, ces interfaces doivent se distinguer des trottoirs publics et faire l'objet d'un aménagement leur permettant de s'intégrer au bâtiment desservi et au voisinage immédiat.

Enfin, une surabondance de stationnements publics et privés en surface sont présents au centre-ville. Or, ces espaces causent des fractures dans le paysage urbain, particulièrement les stationnements localisés en front de rue. À titre d'exemple, nous n'avons qu'à penser à l'aire de stationnement au bout de la rue Coiteux, entre les rues Principale Nord et du Collège Nord, où l'aménagement laisse présager qu'il s'agit de la continuité de la voie publique.



Ajout de bacs à fleurs sur la rue Principale N.



Aménagement des seuils sur la rue Principale N.



Vaste aire de stationnement sur la rue Coiteux



Stationnement, une des nombreuses dents creuses du centre-ville

2.2 DIAGNOSTIC

Caractéristiques architecturales et esthétiques

Affichage

L'affichage au centre-ville de Richmond présente une variété d'enseignes, de qualité variable. Certaines enseignes sont plus récentes et travaillées, alors que d'autres nécessitent un certain entretien ou rafraichissement. Sur le domaine privé, plusieurs types d'enseignes façonnent les vitrines commerciales, notamment des enseignes à plat, de projection perpendiculaire, lumineuse, sur auvent et sur vitrage. De ce fait, l'amalgame des types d'enseignes participe à un environnement visuel hétéroclite. C'est particulièrement le cas sur la rue Principale Nord où nous observons un surnombre d'enseignes, de mauvaises insertions sur le bâtiment ainsi qu'une certaine forme de surenchère face à la concurrence pour attirer l'attention de la clientèle. En revanche, la présence de murales sur certains murs aveugles est un élément particulièrement intéressant, en captant l'attention des usagers et en créant une image distinctive pour le centre-ville.

À la suite de l'adoption de l'ancienne mouture du PPU pour le centre-ville, des dispositions ont été intégrées au règlement de zonage, de manière à forcer la mise aux normes de toutes les enseignes déroatoires dans un délai imparti. De plus, le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) a été bonifié afin d'encadrer plus adéquatement l'affichage sur le territoire, notamment en termes de matérialité, de couleur et de rythme architectural. Enfin, un programme de rénovation des façades commerciales a permis la restauration de plus d'une dizaine de façades en proposant un concept d'affichage adapté au milieu d'insertion. Bien que le concept « une touche d'Irlande et son histoire » ne soit défini et communiqué que de manière informelle, son intégration dans les enseignes commerciales a suscité l'intérêt de quelques commerçants.

Sur le domaine public, un affichage adéquat permet l'identification de certains espaces publics, notamment la place René-Thibault et le parc Richard-Arsenault, ce qui n'est cependant pas le cas pour d'autres lieux publics importants du centre-ville, tels que le parc du Souvenir, le sentier polyvalent longeant le chemin de fer et les accès menant aux points de vue sur la rivière Saint-François.

D'autre part, une stèle illustrant les attraits principaux de la Ville a été installée à l'une des principales portes d'entrée du centre-ville, soit à l'intersection des rues Principale Nord et Craig. En plus de son utilité signalétique, son design met l'emphase sur l'influence irlandaise et l'importance du chemin de fer dans le développement de la Ville de Richmond. Cependant, les dimensions de la stèle ne lui permettent pas de marquer de manière singulière l'entrée du centre-ville, particulièrement pour les usagers venant de l'extérieur.



Enseigne rénovée



Art urbain



Enseignes hétéroclites sur la rue Principale N.

2.3 ACTIVITÉS DE CONSULTATION

Dans un esprit de démarche participative, l'implication de la population a constitué un élément essentiel à la réalisation du présent PPU. Elle aura permis de connaître les points de vue, les aspirations et les priorités des citoyens à l'égard du centre-ville de Richmond. Cette implication est d'autant plus importante puisque ce sont eux qui seront les principaux acteurs dans le projet de revitalisation du centre-ville.

Ainsi, deux activités de consultation ont été réalisées au courant du processus d'élaboration du PPU. Dans un premier temps, des citoyens, des commerçants et différents autres acteurs du milieu se sont réunis lors de tables rondes, le 6 décembre 2022, afin de réfléchir collectivement sur une vision commune pour le centre-ville de 2038 et de définir des orientations jugées prioritaires pour réaliser cette vision.

Par la suite, les Richmondais ont été invités à répondre à un sondage en ligne portant sur leur perception du centre-ville actuel ainsi que sur leurs préférences et priorités en matière de planification et d'aménagement pour le secteur concerné. Un total de 163 personnes ont répondu au sondage, dont 111 résidents de Richmond.

Ces deux activités ont permis de mettre de l'avant l'intérêt que des Richmondais portent à leur centre-ville et leur désir de poursuivre la démarche de revitalisation des lieux. Il est notamment ressorti de ces consultations que les Richmondais souhaitent une amélioration de l'état des bâtiments et la mise en valeur des édifices patrimoniaux, plus de verdure et d'arbres, une diversification des commerces présents ainsi que davantage de lieux où se réunir et d'opportunité de se rencontrer.



Tables rondes du 6 décembre 2023



2.4 IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX ENJEUX

L'identification des différents enjeux auxquels fait face le territoire assujéti au PPU permettra de fixer les interventions à préconiser pour le centre-ville. Cette identification est basée sur les constats énoncés dans le diagnostic du territoire ainsi que sur résultats des activités de consultation. La présente section résume les enjeux identifiés sous grands thèmes.

L'enclavement du centre-ville

- Secteur situé à l'écart des grands axes routiers (routes 116, 143 et 243);
- Situation en retrait du pôle institutionnel du parc Gouin;
- Présence d'usages contraignants et peu compatibles, notamment la gare de triage et de la voie ferrée;
- Connexions insuffisantes entre la piste cyclable et plusieurs points de la Ville.

L'activité commerciale

- Animation insuffisante des rez-de-chaussée sur la rue principale;
- Lacune au niveau de l'offre de commerciale;
- Surreprésentation de certains types de commerces;
- Nombreux locaux et terrains vacants ou à requalifier;
- Demande non rencontrée pour des espaces en terrasse.

Le cadre bâti

- État détérioré de certains bâtiments;
- Conversion inadéquate de locaux commerciaux en logements;
- Difficulté à générer l'intérêt des propriétaires pour la rénovation des façades;
- Banalisation du patrimoine bâti par des rénovations inadéquates.

La convivialité des lieux

- Absence marquée de végétation;
- Grandes surfaces minéralisées en cour avant sur le domaine privé;
- Détérioration avancée de certaines portions de trottoirs;
- Déficience dans l'offre d'équipements pour les familles et enfants;
- Surabondance de stationnements publics et privés;
- Manque d'espaces et de mobilier permettant de se réunir.

La mise en valeur du centre-ville

- Marquage des entrées du centre-ville trop discret pour se démarquer;
- Absence d'identité claire;
- Affichage commercial disparate;
- Présence de barrières physiques et visuelles entre le centre-ville et la rivière.

La gestion environnementale

- Aménagement hautement minéralisé générant des îlots de chaleur;
- Intégration insuffisante d'aménagements urbains favorisant la résilience aux inondations;
- Manque d'aménagements favorisant la gestion optimale des eaux pluviales et de ruissellement;
- Canopée urbaine sous-développée, particulièrement sur la rue principale.

2.5 CARTE-SYNTHÈSE

CONSTATS

- ① La gare de triage desservant le parc industriel forme une barrière physique importante, qui cloisonne le noyau du centre-ville.
- ② La présence de la voie ferrée limite l'accès à la rivière Saint-François.
- ③ La voie ferrée constitue une barrière physique, en plus de constituer un enjeu de sécurité.
- ④ Le cadre bâti de la rue Principale est caractérisé par la présence de «dents creuses» et d'un nombre important d'entrées charretières impactant l'état des trottoirs.
- ⑤ La bande cyclable ne se prolonge pas.
- ⑥ Les rues Adam et Craig présentent une forte dénivellation.
- ⑦ L'aménagement de la rue Coiteux qui sert principalement à la desserte en stationnement ne contribue pas à la mise en place d'un environnement urbain agréable.
- ⑧ L'accès au parc du Souvenir est restreint par l'accès au pont Mackenzie et la voie ferrée.

Légende

-  Sites avec un grand potentiel de requalification et de développement bâti
-  Espace public avec un potentiel de requalification
-  Sites le long de la voie ferrée avec un potentiel de requalification
-  Bâtiments incompatibles avec le cadre bâti en termes d'usage ou de forme bâtie
-  Portions du cadre bâti avec des rez-de-chaussée continus
-  Traverses de la voie ferrée
-  Bande cyclable
-  Route verte
-  Zones inondables
-  Milieu humide
-  Berges non accessibles
-  Nuisance sonore liée à la présence de la voie ferrée



Section 3

VISION D'AMÉNAGEMENT

3.1 VISION

Vision d'aménagement

L'énoncé de vision au cœur du PPU permet d'établir une ligne directrice sur laquelle baser les orientations et les objectifs d'aménagement du secteur visé. Cette vision est le reflet des aspirations et ambitions du conseil municipal et de la population richmondaise pour leur centre-ville.

Le centre-ville de Richmond est un milieu dynamique où citoyens et visiteurs convergent afin de profiter d'un environnement urbain animé, rassembleur et convivial. Il témoigne du riche passé de la ville par son cadre bâti tout en se tournant vers un futur durable et prospère.

Faire du centre-ville un lieu de convergence où les Richmondais peuvent se réunir et cultiver l'esprit de communauté de la ville est au centre de cette vision. Une attention particulière est aussi portée à la mise en valeur du patrimoine intrinsèque à l'identité richmondaise, ainsi qu'aux pratiques durables afin de développer un environnement résilient dont les citoyens pourront profiter pour les décennies à venir.



3.2 SCHÉMA D'ORGANISATION SPATIALE

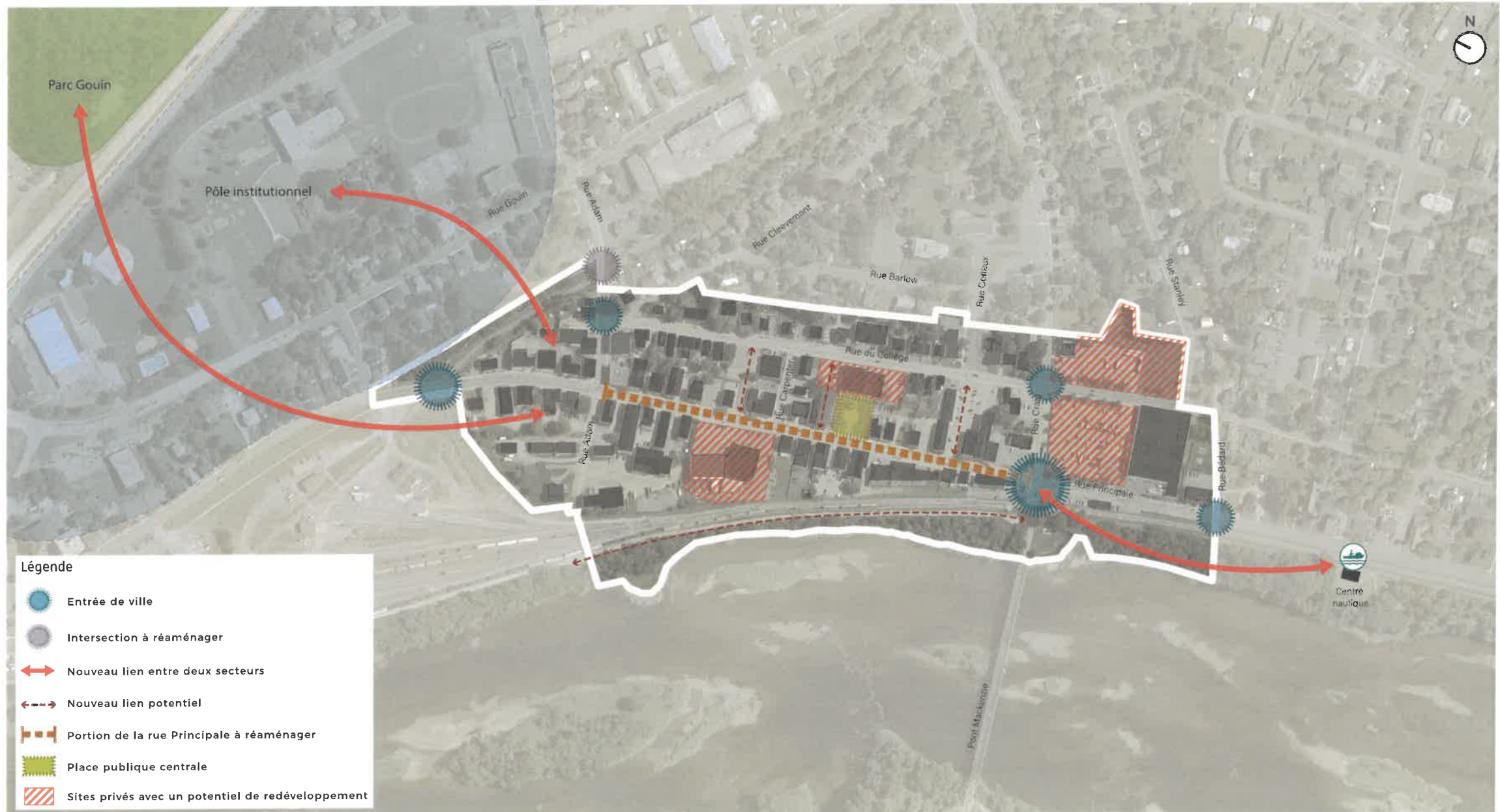


Figure 7 : Schéma d'organisation spatiale

3.3 PLAN DES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE



Figure 8 : Plan des affectations

3.5 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

1 Redonner une identité propre et renforcer le caractère d'ensemble du centre-ville

Objectifs

- Inciter l'entretien et la rénovation du parc immobilier existant
- Favoriser le développement des terrains vacants et la requalification des immeubles inoccupés
- Promouvoir l'identité culturelle de Richmond à travers les interventions physiques
- Mettre en valeur les entrées du centre-ville et les éléments emblématiques patrimoniaux
- Encourager les installations d'art urbain à travers le centre-ville
- Favoriser l'embellissement du centre-ville par des interventions physiques et une mise à jour de l'appareil réglementaire

2 Faire du centre-ville un lieu de destination rassembleur

Objectifs

- Soutenir la diversification de l'offre commerciale
- Développer une meilleure connectivité entre le centre-ville et les quartiers avoisinants, dont le pôle institutionnel
- Encourager l'animation du rez-de-chaussée des bâtiments sur la rue Principale
- Intégrer des installations distinctives sur le domaine public pour embellir et animer la rue Principale
- Multiplier les espaces propices à la rencontre et aux échanges
- Créer un nouvel espace communautaire au cœur du centre-ville

3 Intégrer la nature en ville

Objectifs

- Stimuler le développement d'une canopée urbaine
- Encourager le verdissement des terrains hautement minéralisés
- Intégrer des mesures de gestion écologique des eaux pluviales
- Renforcer le lien entre le centre-ville et la rivière Saint-François
- Encourager les aménagements favorisant la résilience aux inondations

4 Intégrer les besoins d'une clientèle variée

Objectifs

- Assurer une diversité de types de logements pour répondre aux besoins d'une population diversifiée (familles, personnes seules, personnes âgées, etc.)
- Intégrer des équipements pour mieux répondre aux besoins des familles, des enfants et des personnes à mobilité réduite
- Revoir l'aménagement du domaine public et des rues afin d'assurer le confort et la sécurité des piétons et cyclistes

Section 4

**GUIDE
D'AMÉNAGEMENT
ET PLAN D'ACTION**

4.1 LIGNES DIRECTRICES

Milieux de vie et cadre bâti

- Ajustement progressif des hauteurs en respectant la hiérarchie des voies de circulation tout en considérant la proximité des secteurs résidentiels adjacents
- Utilisation de matériaux de revêtement de qualité (brique, panneau architectural, verre, etc.)
- Extension des activités commerciales dans les cours le long des voies de circulation, incluant, entre autres, la création de terrasses et d'espaces de loisirs
- Intégration et renforcement de la fonction commerciale au sein des rez-de-chaussée sur la rue Principale et du Collège privilégiant une implantation de commerces et de services de quartier complémentaire à l'offre commerciale existante
- Diversification des typologies résidentielles pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population
- Requalification des terrains sous-optimisés
- Renforcement de la fonction résidentielle tout en encourageant une desserte complémentaire en commerces et services de proximité

Environnement et patrimoine

- Verdissement et accroissement global de la canopée urbaine grâce à une plantation d'arbres abondante
- Utilisation de surfaces réfléchissantes pour le revêtement des aires de stationnement
- Aménagements incorporant une gestion des eaux pluviales en site propre
- Mise en valeur du patrimoine bâti par l'entremise d'interventions permettant de revitaliser les bâtiments principaux et de réaffirmer l'histoire de Richmond (ex. : mise en lumière, projection, etc.)
- Renforcement des liens avec la rivière Saint-François par une mise en valeur de la rive et des aménagements respectueux de la faune et de la flore aquatique

Mobilité

- Déploiement de corridors verts au travers des projets de développement
- Aménagement de liens piétonniers et cyclables dans les espaces opportuns des domaines public et privé pour encourager les déplacements actifs de courte distance entre les différents pôles du secteur PPU
- Aménagement du domaine public afin de rendre les voies actives inclusives, sécuritaires et conviviales, tout en permettant de rehausser la qualité du paysage urbain

Mobilier urbain et animation

- Intégration d'un mobilier urbain unique, coloré et de qualité contribuant à l'embellissement du secteur PPU et la fonctionnalité des espaces publics
- Aménagements signatures dans le secteur et aux entrées du centre-ville (art urbain, fresques, lumières, enseignes, etc.)
- Dynamisation et animation des artères commerciales principales par la création de façades commerciales accueillantes et largement vitrées



4.2 DOMAINE PUBLIC

Rues Principale et du Collège

Les détails du réaménagement des rues Principale et du Collège seront précisés au moment d'effectuer les travaux sur celles-ci. Néanmoins, l'ambition de la Ville de Richmond est de faire de ces deux axes des lieux conviviaux, animés et rassembleurs, invitant les visiteurs à fréquenter leurs commerces et à participer à la vie communautaire de Richmond.

Le réaménagement de ces axes s'inscrit dans une démarche générale d'embellissement du centre-ville, de développement des infrastructures et d'augmentation de la mobilité active.

Parmi les interventions envisagées pour arriver à ces fins, notons :

- L'intégration de saillies végétalisées et de noues drainantes sur le domaine public;
- Le réaménagement des pistes cyclables incluant l'implantation d'une piste cyclable en site propre sur les rues Principale et du Collège;
- La déminéralisation du domaine public et des aires de stationnement afin de réduire les îlots de chaleurs;
- Le développement de la canopée urbaine sur les rues Principale et du Collège;
- La sécurisation des déplacements piétons par la réfection des trottoirs et l'intégration d'une signalisation adéquate répondant aux besoins de tous les usagers, dont les personnes malvoyantes et malentendantes;
- L'enfouissement des lignes électriques aériennes;

Dans l'ensemble, la réalisation de ces travaux permettrait de rendre les rues Principale et du Collège plus attrayantes, conviviales et sécuritaires pour tous.

Les figures 10 et 11 sont des inspirations de ce que pourrait être la future rue Principale.



Figure 10 : Proposition d'aménagement de la rue Principale - à titre indicatif

4.2 DOMAINE PUBLIC

Rues Principale et du Collège



Figure 11 : Image d'ambiance de la rue Principale - à titre indicatif

4.3 PLAN D'ACTION

ORIENTATION	OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	HORIZON DE RÉALISATION
1. REDONNER UNE IDENTITÉ PROPRE ET RENFORCER LE CARACTÈRE D'ENSEMBLE DU CENTRE-VILLE	<ul style="list-style-type: none"> Inciter l'entretien et la rénovation du parc immobilier existant Favoriser le développement des terrains vacants et la requalification des immeubles inoccupés Promouvoir l'identité culturelle de Richmond à travers les interventions physiques Mettre en valeur les entrées du centre-ville et les éléments emblématiques patrimoniaux Encourager les installations d'art urbain à travers le centre-ville Favoriser l'embellissement du centre-ville par des interventions physiques et une mise à jour de l'appareil réglementaire 	Maintenir les subventions à la rénovation des bâtiments.	En continu
		Bonifier la réglementation d'urbanisme afin de renforcer et consolider la préservation, la réhabilitation et la restauration du patrimoine bâti, notamment le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).	Court terme
		Revoir les normes d'implantation des bâtiments afin de favoriser une implantation en bordure du domaine public.	Court terme
		Resserrer les exigences réglementaires en matière d'affichage.	Court terme
		Offrir un guide d'accompagnement et de bonnes pratiques pour mettre en valeur le patrimoine bâti, l'affichage et l'aménagement extérieur.	Moyen terme
		Établir un dialogue avec les propriétaires de terrains et bâtiments vacants afin d'identifier les freins à leur développement ou requalification.	Court terme
		Maintenir la surtaxe aux locaux commerciaux vacants.	En continu
		Densifier l'occupation du centre-ville, en conciliation avec la protection du patrimoine bâti.	Moyen terme
		Développer un « branding » clair pour le centre-ville.	Court terme
		Marquer les entrées du centre-ville avec des aménagements paysagers distinctifs, en particulier aux intersections Principale/Craig et Principale/Adam.	Long terme
		Identifier les sites permettant l'ajout d'œuvres d'art publiques.	Moyen terme
		Prévoir un affichage particulier pour les panneaux directionnels et de noms de rues, de manière à se distinguer de ce que l'on retrouve ailleurs dans la ville.	Moyen terme

4.3 PLAN D'ACTION

ORIENTATION	OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	HORIZON DE RÉALISATION
2. FAIRE DU CENTRE-VILLE UN LIEU DE DESTINATION RASSEMBLEUR	<ul style="list-style-type: none"> • Soutenir la diversification de l'offre commerciale • Développer une meilleure connectivité entre le centre-ville et les quartiers avoisinants, dont le pôle institutionnel • Encourager l'animation du rez-de-chaussée des bâtiments sur la rue Principale • Intégrer des installations distinctives sur le domaine public pour embellir et animer la rue Principale • Multiplier les espaces propices à la rencontre et aux échanges • Créer un nouvel espace communautaire au cœur du centre-ville 	Mettre en place des parcours incitatifs entre le pôle institutionnel et le centre-ville, ainsi qu'entre le kiosque nautique et le centre-ville, et ce, à travers l'usage d'un marquage au sol et/ou de l'affichage	Moyen terme
		De concert entre les acteurs du domaine récréotouristique de la région et les commerçants du centre-ville, mettre en place un incitatif d'achat local	Moyen terme
		Analyser les possibilités d'acquisition d'un terrain par la Ville afin d'y implanter un nouvel édifice institutionnel et/ou communautaire	Court terme
		Resserrer le zonage afin de restreindre la fonction résidentielle au niveau du rez-de-chaussée, face au domaine public	Court terme
		Tenir des rassemblements de nature culturelle ou récréative sur une base périodique (ex. : cinéma en plein air)	En continu
		Aménager au moins un placotoir temporaire lors de la saison estivale en bordure de la rue Principale	Court terme
		Accorder une priorité à l'implantation de commerces de proximité, de restauration et d'espaces de travail partagés.	Court terme
		Prévoir des réaménagements du domaine public favorisant l'accessibilité universelle	Moyen et long terme
		Ajouter de nouveaux tronçons à la piste cyclable entre la rue Principale et la rue du Collège	Moyen terme
		Développer la connectivité entre le centre-ville et le parc Grouin à travers des interventions sur la rue Craig	Long terme

4.3 PLAN D'ACTION

ORIENTATION	OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	HORIZON DE RÉALISATION
3. INTÉGRER LA NATURE EN VILLE	· Stimuler le développement d'une canopée urbaine	Hausser les normes relatives au verdissement et à la plantation d'arbres sur le domaine privé	Court terme
	· Encourager le verdissement des terrains hautement minéralisés	Prohiber les stationnements en cour avant des bâtiments commerciaux	Court terme
	· Intégrer des mesures de gestion écologique des eaux pluviales	Mettre en place un programme de distribution de végétaux et le prêt de bacs à fleurs auprès des commerçants afin d'encourager le verdissement des terrains	Moyen terme
	· Renforcer le lien entre le centre-ville et la rivière Saint-François	Aménager un point de vue en hauteur à un endroit stratégique du centre-ville permettant d'apprécier la vue sur la rivière Saint-François et l'arrière-pays	Long terme
	· Encourager les aménagements favorisant la résilience aux inondations	Développer des ententes avec les propriétaires de grands espaces de stationnement afin d'y implanter des bacs à fleurs temporaires en saison estivale et aménager des espaces ludiques	Moyen terme
		Intégrer des saillies de trottoirs végétalisées et la plantation d'arbres sur le domaine public au gré des réfections des rues du centre-ville	Long terme
		Réaliser une étude sur l'offre actuelle en stationnement au centre-ville	Moyen terme
		Étudier les possibilités de développer un lien le long de la digue	Moyen terme
		Sensibiliser les propriétaires aux interventions possibles sur le domaine privé afin de lutter contre les îlots de chaleur	En continu

4.3 PLAN D'ACTION

ORIENTATION	OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	HORIZON DE RÉALISATION
4. INTÉGRER LES BESOINS D'UNE CLIENTÈLE VARIÉE	<ul style="list-style-type: none"> Assurer une diversité de types de logements pour répondre aux besoins d'une population diversifiée (familles, personnes seules, personnes âgées, etc.) Intégrer des équipements pour mieux répondre aux besoins des familles, des enfants et des personnes à mobilité réduite Revoir l'aménagement du domaine public et des rues afin d'assurer le confort et la sécurité des piétons et cyclistes 	Impliquer la population déjà résidente du centre-ville dans la conception et la réalisation de projets d'aménagements futurs dans le secteur	En continu
		Encourager la construction de logements abordables grâce à l'instauration d'un zonage « incitatif »	Moyen terme
		Établir un phasage pour la réfection de la rue Principale et prévoir les investissements au programme triennal d'immobilisations	Court terme
		Profiter de la réfection de la rue Principale pour réaménager celle-ci afin de la rendre plus conviviale pour l'ensemble de gens fréquentant le centre-ville	Moyen et long terme
		Ajouter des équipements destinés aux enfants (emplacement à déterminer)	Moyen terme
		Intégrer des principes de design universel aux règlements d'urbanisme	Court terme