

## CADASTER, BROOKLYN (ÉTATS-UNIS)

Gabriel Cuellar, Urban Design (Étas-Unis) • Athar Mufreh, Landscape Architecture and Environment (États-Unis)

### Résumé

À l'échelle métropolitaine, le centre-ville se déploie sur les deux rives de la rivière Saint-Charles à la manière d'un trait d'union entre la périphérie et le centre historique, stimulant la revitalisation du tissu écologique et social par une approche renouvelée du développement immobilier et des déplacements urbains et périurbains, en vue, ultimement, de forger une identité cohérente. À l'échelle de l'arrondissement, l'espace occupé par des rues superflues est transformé pour ouvrir chaque rivière à la vie communautaire et participer à l'amélioration de la qualité de l'eau.

### Îlot-à-la-source

Ce projet envisage l'aménagement d'« îlots-à-la-source » sur les emprises routières superflues dont la nouvelle mission sera de relier les quartiers et les parcs déjà existants, les nouveaux secteurs densifiés et les rivières. Si ces aménagements favorisent l'infiltration et la rétention des eaux pluviales, ils encouragent aussi la mobilité active et la création d'une vie de quartier diversifiée regroupant services communautaires, commerces de proximité, loisirs, jardinage et agriculture, pour n'en nommer que quelques-uns, et créant autant de ramifications dans le tissu urbain. Ces espaces n'auront pas tous les mêmes dimensions ni les mêmes vocations. En effet, l'aménagement de chaque « îlot-à-la-source » sera tributaire de son milieu. Ils formeront toutefois un ensemble métropolitain propice à la continuité urbaine et à l'amélioration de la qualité de l'eau.

### Identité

Le centre historique de Québec forme le coeur de la ville. Or, l'étalement urbain s'est fait sans grand souci de continuité avec le noyau patrimonial et les rives du Saint-Laurent. Résultat : des banlieues-dortoirs reliées au centre-ville par un réseau routier long et complexe. Pour remédier à la situation, le projet propose d'investir les rives de la rivière Saint-Charles pour créer un prolongement du centre-ville. Cette proposition comprend un tramway, le réaménagement d'espaces à des fins multiples et des parcs riverains, renforce le corridor urbain-périurbain et consolide la croissance de la ville.

### Accès à l'eau

Depuis toujours, le réseau hydrographique est au coeur du développement du Québec. Si, autrefois, le territoire était découpé en longues bandes perpendiculaires aux cours d'eau, nommés « lots longs », pour donner à chaque tenancier un accès à la rivière ou au fleuve, cet accès généralisé est disparu avec l'urbanisation du 20<sup>e</sup> siècle, qui accapare les rives. De nos jours, il faut

## RÉVONS NOS RIVIÈRES



souvent une auto et beaucoup de détermination pour atteindre le bord de l'eau, car les points d'accès, peu nombreux, sont discrets.

En recréant les « lots longs », le projet revitalise la ville en déployant un réseau d'espaces bien en vue à travers une trame compacte de lots privés.

### Rues propices à l'infiltration des eaux pluviales

À Québec, on dénombre plus de voies de circulation par habitant que dans toute autre ville canadienne. Résultat : les corridors riverains sont fragmentés par des tronçons superflus, ce qui contribue à l'imperméabilité du territoire urbain, grande responsable de la détérioration de la qualité de l'eau et de l'érosion des berges. Les récentes améliorations du système d'égout pluvial règlent une partie de ce problème, mais le projet va plus loin et propose d'aborder le réseau routier comme un ensemble d'éléments écologiques et urbains participant à l'amélioration de la qualité de l'eau.

### Écologie

En fonction de sa longueur, chaque rivière se voit attribuer une priorité urbaine-écologique : conservation, régénération, loisirs ou concentration. La stratégie propose de préserver le bassin hydrologique des îlots-à-la-source de Beauport et de Montmorency, comme c'est le cas actuellement de la rivière Saint-Charles. Elle préconise également le reboisement des rives de la rivière Cap-Rouge, qui sillonne des terres agricoles. Dans les secteurs en aval, où la piètre qualité de l'eau est un problème, il faudra d'abord restaurer les zones riveraines et les milieux humides. En outre, dans les secteurs densément peuplés, la stratégie recommande d'augmenter l'offre d'activités de plein air et d'aménager de grandes aires publiques au bord de l'eau. Elle imagine à l'embouchure des rivières des espaces urbains vivant au rythme des marées.

### HEADWATER-LOT

#### Summary

At the metropolitan scale, this project extends the city center around the Saint Charles river corridor, linking the suburban neighborhoods to the historic core. By concentrating around this river, the city may revitalize its civic and ecological fabrics, refocus its housing and transit development, and establish a coherent metropolitan identity. At the district scale, the proposed 'Headwater-lots' reclaim the space of redundant roads in order to create local connections to each river, improve water quality, and make space for collective activities.

#### Headwater-lot

This project adapts surplus public rights-of-way (roads) for the creation of 'Headwater-lots'. By reclaiming the space of the street, the Headwater-lots create physical connections between existing neighborhoods and parks, newly densified areas, and the rivers.

Each headwater-lot enables active mobility, infiltration, stormwater retention, civic uses, gardening, commerce, recreation, cultivation, etc. and permeates through the city. Segments along each headwater-lot vary in use and length,

## RÊVONS NOS RIVIÈRES



adapting to conditions along the urban transect. Each headwater-lot culminates in a metropolitan-scale program alongside the river, taking advantage of the enhanced urban continuity and improved water quality conditions.

### Identity

Quebec's historic core is the heart of the city, yet much of the urban territory is disengaged from the heritage narrative and the Saint Lawrence. Suburban neighborhoods are linked functionally to the center, via an extensive road network, but they do not count as places of civic importance. This project takes the Saint Charles River corridor as the focused extension of the city's heart. The proposed streetcar, mixed-use redevelopment, and riparian parks reinforce the urban-suburban corridor and consolidate growth.

### Connectivity

Historically, river access was priority in Quebec's development. Every property owner held a strip of land, known as a long-lot, that interfaced with the river. Twentieth century urbanization, however, offered few interfaces with the water. Today, access to the rivers is dependent on automobile and the few entry points are inconspicuous. This project recreates the long-lot, retrofitting the city with a network of prominent spaces even within the context of close-packed private lots.

### Infiltration Streets

Quebec has more roads per capita than any city in Canada. Redundant roads fragment riparian corridors. The city's impervious character is a leading cause of poor water quality and river bank deterioration. While recent upgrades to the stormwater system offer relief, this project proposes reconsidering the city's roads as urban and ecological spaces that can contribute to, rather than undermine, water quality.

### Ecology

The length of each river is assigned an urban-ecological priority: conservation, regeneration, recreation, or concentration. The strategy proposes that the heads of Beauport and Montmorency, like Saint Charles today, are dedicated to hydrological and habitat conservation. Similarly, the agricultural lands of Cap Rouge are alleviated with a forest buffer along the river. Further downstream, areas currently having water quality issues are prioritized for riparian restoration and wetlands. Segments with higher population density are outfitted with abundant outdoor offerings, as well as prominent public spaces along the river. The mouths of each river are developed as urban places having close contact with the tidal zone.