

Proposition détaillée d'aménagement Secteur NDG Sud

14 avril 2020

Université de Montréal

Faculté de l'aménagement

Maîtrise individualisée en Design Urbain

AME 6931 - Atelier en design urbain

Réalisé par Marlet Padilla

@: marlet5294@gmail.com



Table des matières

Partie	DIAGNOSTIC	p. 3
1	Mise en contexte	p. 4
	Caractère et portrait	p. 5
	Enjeux	p. 24
Partie	CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	p. 26
2	Vision d'aménagement	p. 27
	Critères de design généraux	p. 28
	Approches inspirants	p. 33
Partie	PROPOSITION DÉTAILLÉE	p. 40
3	Rue Saint-Jacques: une rue complète	p. 43
	Pôle civique: rue St. Jacques/boul. Cavendish	p. 56
	Intersection Saint-Jacques et Upper-Lachine	p. 60
	Chemin Upper-Lachine	p. 68
	Avenue Girouard	p. 72
Partie	RÉALISATION	p. 80
4	Mise en œuvre/Phasage	p. 81

Partie

1

Diagnostic

MISE EN CONTEXTE

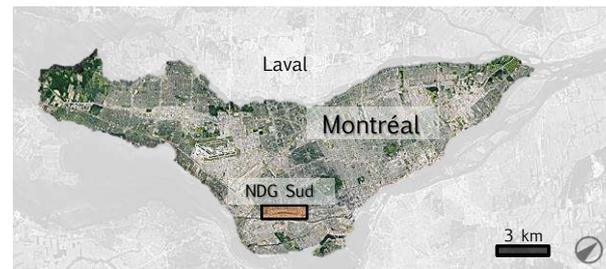
CARACTÈRE ET PORTRAIT

ENJEUX

Mise en contexte

Localisation du secteur

Situé dans la partie sud de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, à l'ouest du centre-ville de Montréal.



Délimitation

- Situé entre
 - les limites du chemin de fer et du boulevard de Maisonneuve O. au nord,
 - l'autoroute Décarie à l'est,
 - les limites de l'arrondissement à l'ouest,
 - de la Falaise Saint-Jacques au sud.

- Superficie d'environ 170 hectares.

Principales axes

- Axes ouest/est:
 - le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue;
 - la rue Saint-Jacques;
 - le chemin Upper-Lachine.
- Trois axes nord/sud qui connectent le sud du secteur au reste de l'arrondissement:
 - l'avenue Elmhurst;
 - le boulevard Cavendish;
 - l'avenue Girouard.

Caractère et portrait

LES VILLES POUR LES AUTOMOBILES

LA RUE SAINT-JACQUES

L'AVENUE GIROUARD

LE CHEMIN UPPER-LACHINE

Les villes pour les automobiles

Une grande partie des villes étaient pensées qu'au fonctionnement et le déplacement des automobiles dès les années 1950...

Gabriel Dupuis indique que:

« Les éléments physiques du système [automobile] incluent notamment **les routes, la signalisation, les stations-service, les stationnements, les garages, les motels et les hypermarchés**, auxquels il faut ajouter « l'ensemble des règles qui organisent son fonctionnement » »

-Gabriel Dupuy, 1995

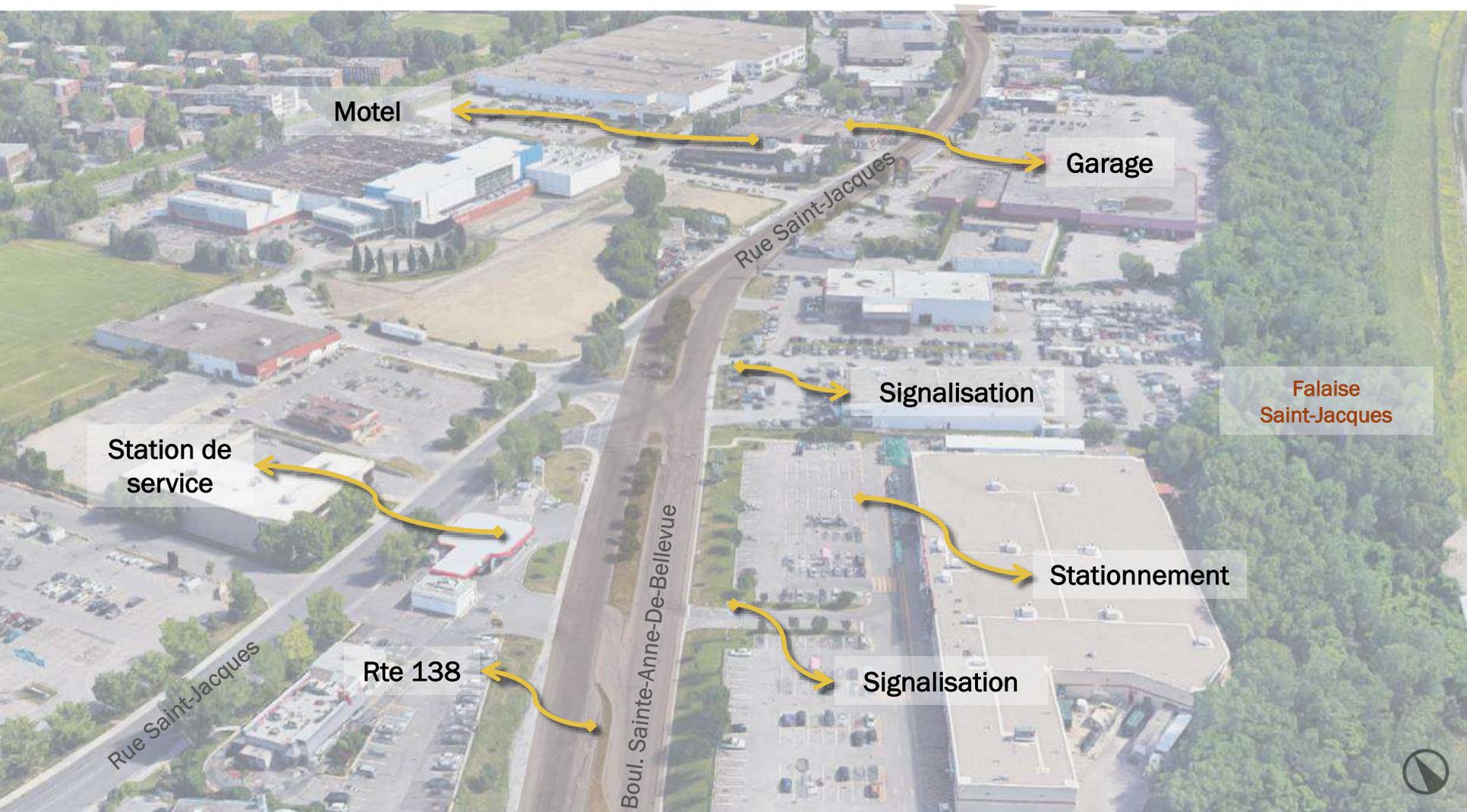
Gabriel Dupuy (1941-aujourd'hui)
Connu pour ses travaux portant sur les réseaux de transport et de communication, en relation avec l'urbanisme et l'aménagement du territoire.¹

¹ Wikipédia: Gabriel Dupuy: https://fr.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Dupuy

Caractère de la rue Saint-Jacques

Le résultat d'une ville pensée que pour l'automobile

Le blvd. Sainte-Anne-de-Bellevue et l'ouest de la rue Saint-Jacques comportent toutes les caractéristiques décrites par Gabriel Dupuy.



Caractère de la rue Saint-Jacques

Ouest du secteur

Ces bâtiments à grand gabarit créent en fait, **une absence d'encadrement bâti**: par la présence d'aires de stationnement ou d'aires vacantes en front de rue.

Plusieurs bâtiments à grand gabarit sont observés en fond de lot sur le long de la rue Saint-Jacques et le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue.



A

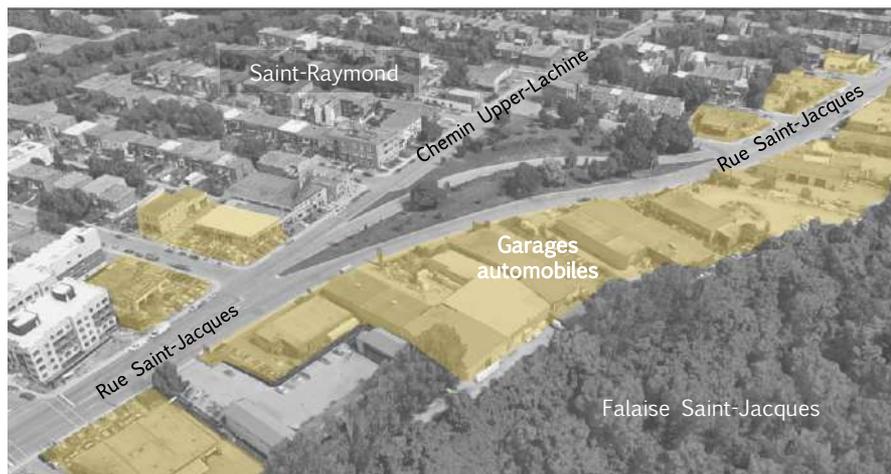


B

Caractère de la rue Saint-Jacques

Est du secteur

Des garages de réparation automobile se situent en grande partie à l'est du secteur dans le quartier Saint-Raymond.



A

B

Absence de traverses piétonnes sécuritaires et accessibles

Il est présentement difficile ou, dans certains cas, interdit de traverser la rue aux abords de la jonction entre le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et la rue Saint-Jacques.



Interdiction de traverser



Interdiction de traverser

Passages informels

Boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue (à la sortie du Canadian Tire)

Absence de traverses piétonnes sécuritaires et accessibles

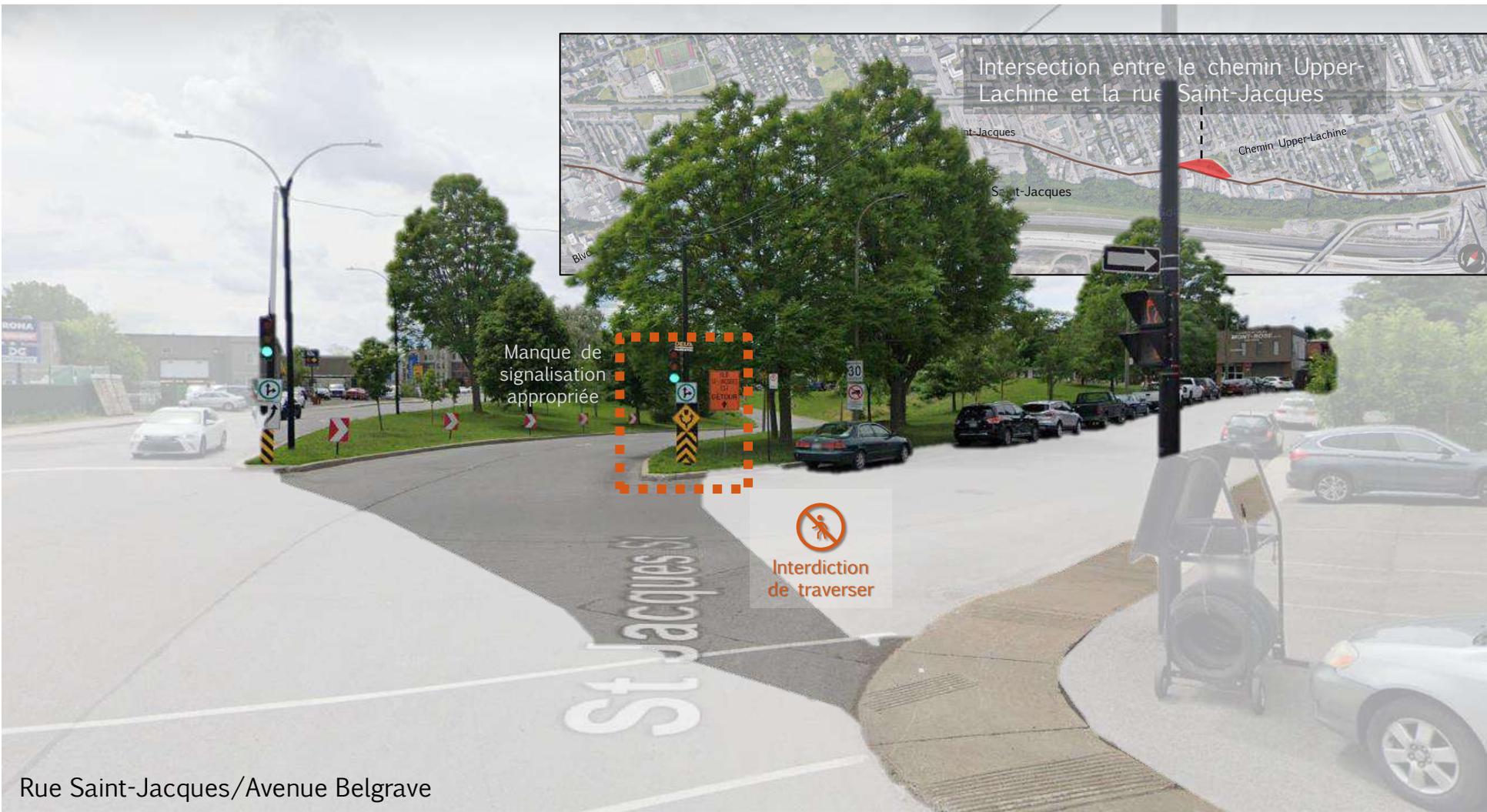
Les routes sont conçues pour favoriser le déplacement automobile, ce qui cause problème pour les déplacements actifs.



Rue Saint-Jacques/Avenue Belgrave

Absence de traverses piétonnes sécuritaires et accessibles

L'absence de signalisation appropriée ou le manque du trottoir, rend non sécuritaires les déplacements piétons.



Marchabilité non souhaitable

Entrées charretières

Avec la présence des stations de service et des garages de réparation, le trottoir devient peu convivial et peu sécuritaire à la marche.



Rue Saint-Jacques

Sentiment d'insécurité au niveau des trottoirs

Absence de lieux propices aux rencontres

Le secteur NDG Sud souffre d'un manque d'espaces publics de qualité dans l'ensemble du territoire. Il ne comprend que le parc Georges Saint-Pierre et le belvédère Terry-Fox situés à l'est dans le quartier Saint-Raymond et plusieurs terrains sous-utilisés sur le long de la rue Saint-Jacques.

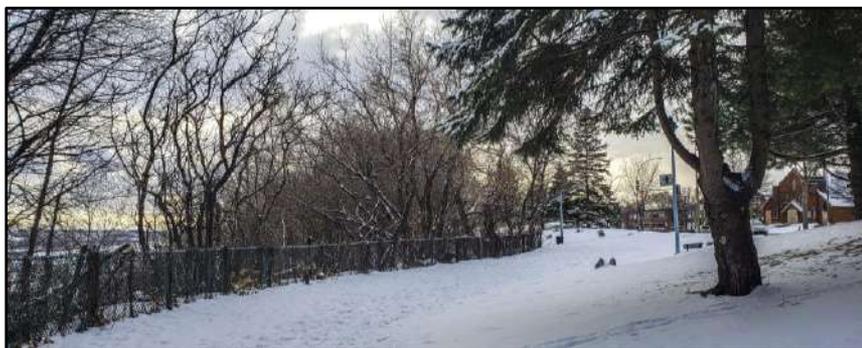
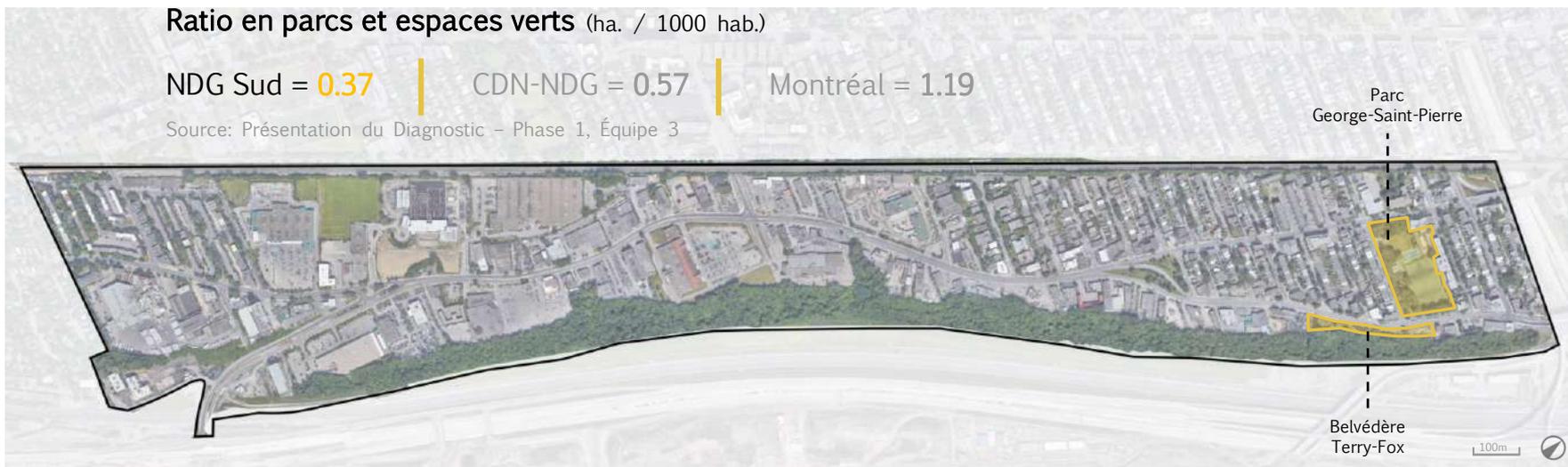
Ratio en parcs et espaces verts (ha. / 1000 hab.)

NDG Sud = 0.37

CDN-NDG = 0.57

Montréal = 1.19

Source: Présentation du Diagnostic - Phase 1, Équipe 3



Belvédère Terry-Fox



Parc George-Saint-Pierre

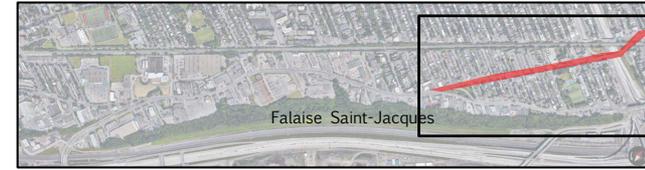
Photo: Mélanie Dee

Caractère du chemin Upper-Lachine

QUARTIER SAINT-RAYMOND

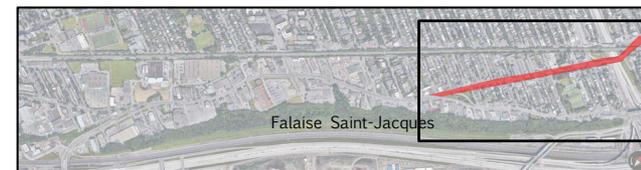
Caractère du chemin Upper-Lachine

Têtes d'îlots



Caractère du chemin Upper-Lachine

Certaines façades sont moins attractives que d'autres en raison de l'absence d'entrées principales en front de rue, ou par l'alignement discontinu d'elles mêmes.



Façade inhospitalière: à l'intersection avec l'avenue Wilson



Façade attractive à gauche: à l'intersection avec l'avenue Hampton

52%
Des façades sur le chemin
Upper-Lachine sont
considérées attractives

Attractivité des façades *

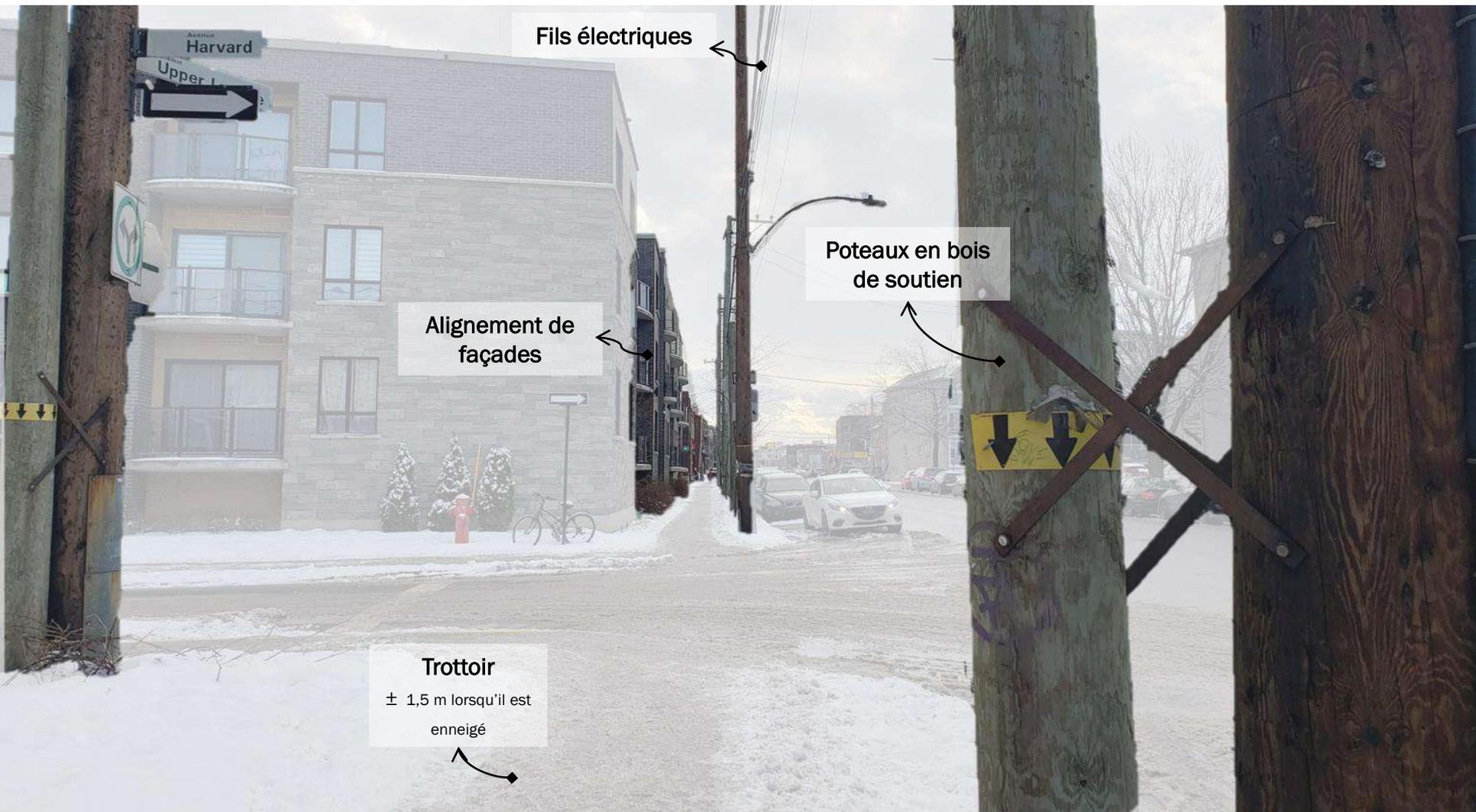
-  Inhospitalière
-  Moyennement attractive
-  Attractive

*Basé sur le Plan du Quartier vert, actif et en santé NDG Sud

Caractère du chemin Upper-Lachine

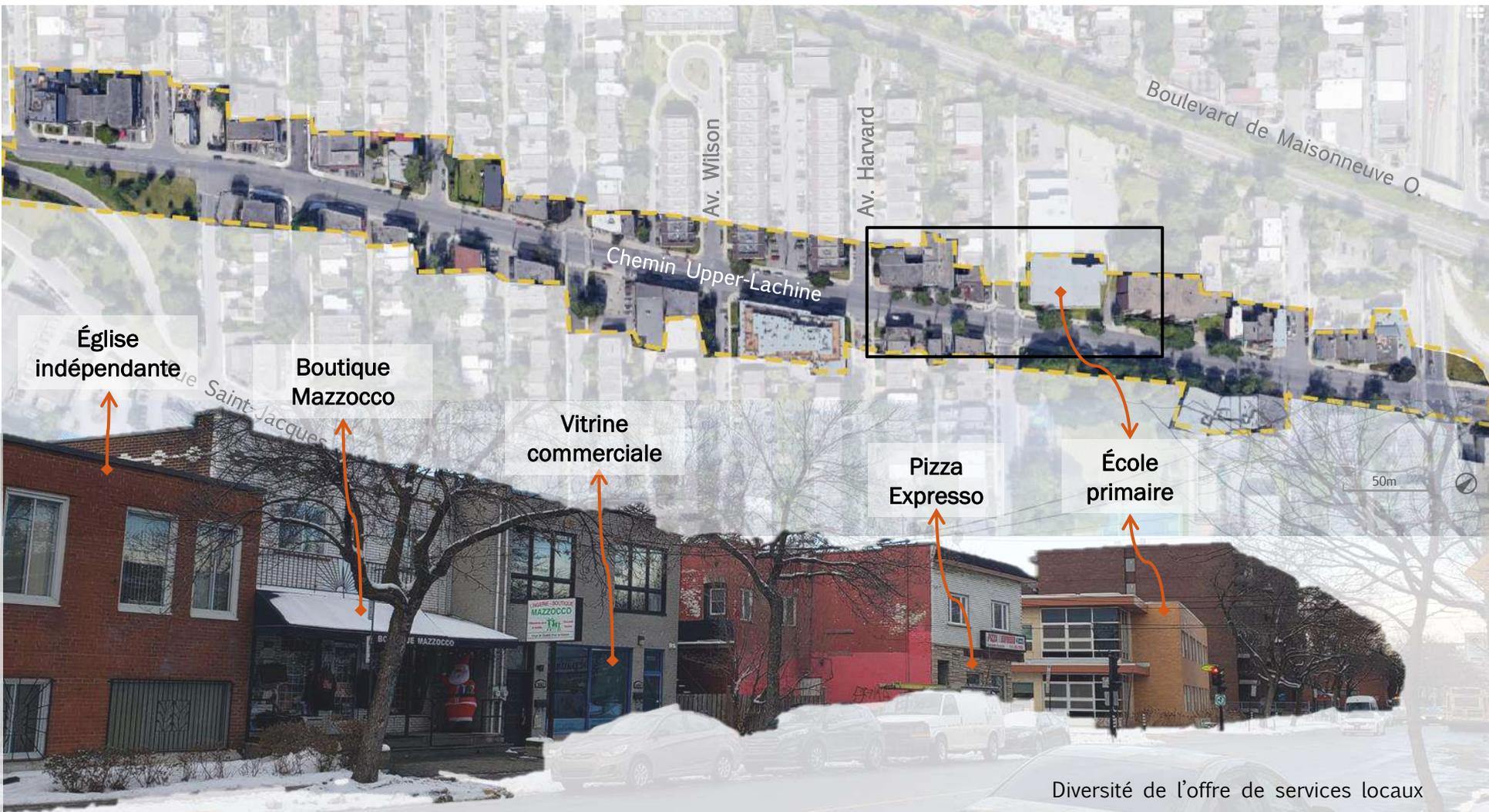
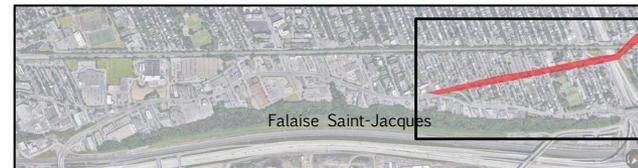
Alignement des façades

On observe un alignement de poteaux électriques et des façades de 2 à 3 niveaux sur le côté sud de la rue.



Caractère du chemin Upper-Lachine

Actuellement, le chemin Upper-Lachine accueille une variété de commerces locaux.



Caractère de l'avenue Girouard

RUE LOCALE – SAINT-RAYMOND

Caractère de l'avenue Girouard

Une proximité à valoriser

L'avenue Girouard est localisée aux alentours d'un pôle issu de plusieurs transformations majeures, notamment avec la reconstruction de l'échangeur Turcot, la reconstruction du nouveau pont emblématique qui connecte la rue Saint-Jacques avec le nouveau hôpital, et le nouveau hôpital sur l'ancienne gare de triage du Glen.



A

Entrée nord à l'intersection du chemin Upper-Lachine et l'avenue Girouard.



B

Entrée sud-est à l'intersection de la rue Saint-Jacques et l'avenue Girouard.



Caractère de l'avenue Girouard

Un axe nord/sud



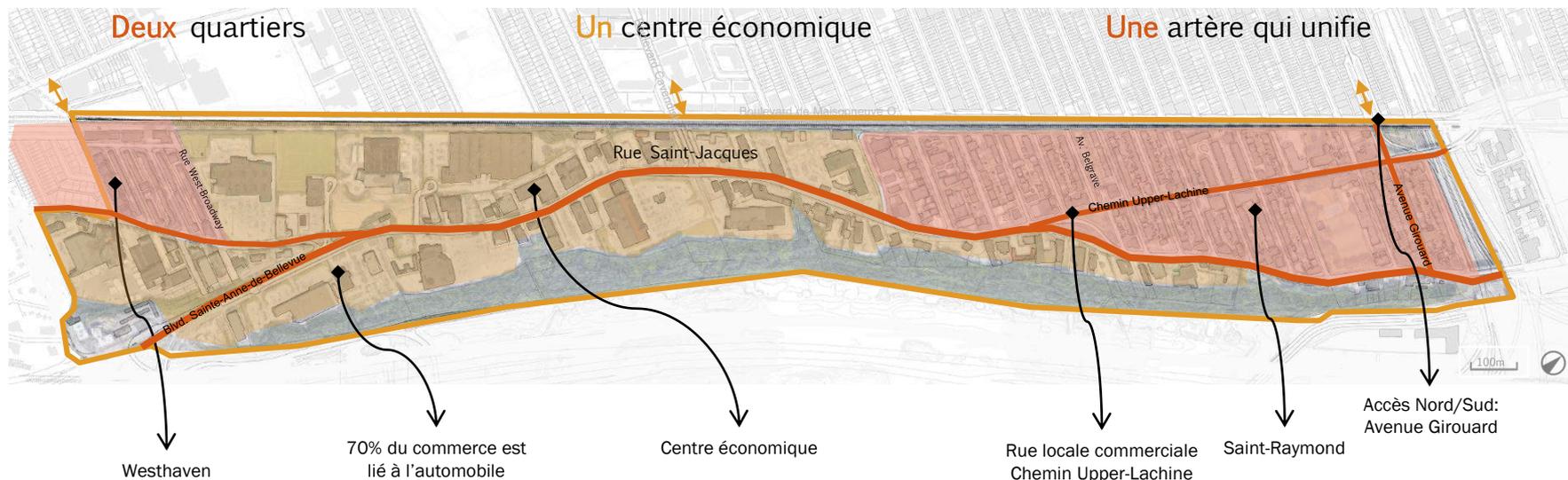
L'avenue Girouard est un des trois axes qui connectent le secteur NDG Sud avec le reste de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Pour cette raison, elle est une des artères où il se concentre un flux important de circulation.



Elle est bordée principalement par des duplex et triplex résidentiels.



Bilan du secteur NDG Sud



Grandes composantes

- Deux quartiers se localisent à l'est et à l'ouest: Westhaven et Saint-Raymond;
- Présence d'activités commerciales liées à l'automobile en bordure de la rue Saint-Jacques;
- Faible qualité architecturale et non attractive, favorisant l'utilisation automobile.



Westhaven - Rue West-Broadway



Saint-Raymond - Avenue Belgrave

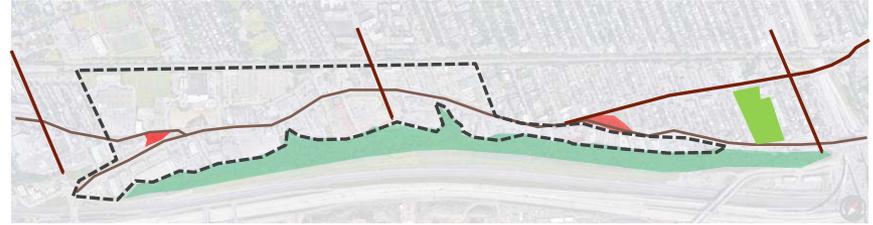
Enjeux

ENJEU 1: LA SÉCURITÉ DE LA MOBILITÉ ACTIVE ET

ENJEU 2: LE MANQUE DE LIEUX PROPICES AUX RENCONTRES

Enjeux

Suite au diagnostic, deux enjeux ont été ciblés afin de les approfondir dans les prochaines étapes.



Enjeu 1: La sécurité de la mobilité active

Actuellement,

le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et la rue Saint-Jacques sont aménagés au profit de l'automobile et du camionnage, au détriment du piéton et les cyclistes tel qu'observé par l'absence du bon aménagement pour les déplacements actifs.

Enjeu 2: Absence de lieux propices aux rencontres

De plus, le secteur souffre d'un grand manque de lieux pour se divertir, pour s'arrêter, pour se promener ayant une vocation favorisant qu'à l'automobile.

Partie

2

Concept d'aménagement

VISION D'AMÉNAGEMENT

CRITÈRES DE DESIGN

APPROCHES INSPIRANTES

PROPOSITION DÉTAILLÉE

Vision d'aménagement

Vers un secteur plus **durable** et **dynamique**,
accessible et **sécuritaire** pour tous.

Critères de design généraux

Durabilité, dynamisme, accessibilité et sécurité.

Critères de design

Critères généraux



Jardins de pluie
Rue Mountain-Sights, Côte-des-Neiges



Toits verts

Secteur durable

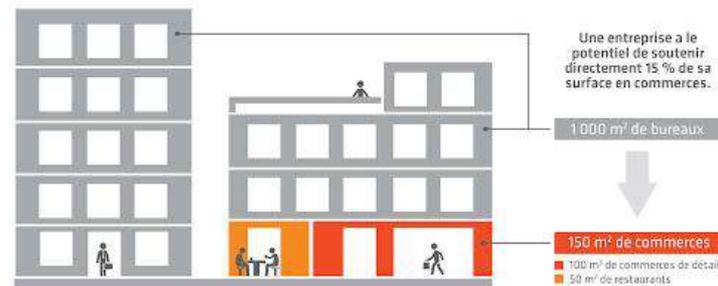
- Favoriser la plantation d'arbres et revégétaliser les lots vacants ou espaces résiduels.
- Privilégier l'utilisation de revêtements de sol perméables.
- Favoriser la mise en place des mesures de rétention et/ou de récupération des eaux pluviales.
- Réduire la captation d'eau de pluie sur les rues et trottoirs**
- Favoriser l'aménagement de toitures à membrane pâle ou vertes (toiture à végétation extensive ou intensive).
- Réduire l'utilisation d'énergies fossiles par des technologies vertes: par des toits végétalisés, murs végétalisés, orientation des bâtiments, énergies solaires, géothermie, etc.**
- Encourager l'utilisation des transports en commun aux résidents.
- Encourager la récupération des déchets et réduire la consommation de matériaux non renouvelables.

Critères de design

Critères généraux

Secteur dynamique et mixte

- Adapter et opter pour une mixité des fonctions urbaines qui assure la vitalité commerciale et la viabilité du milieu pendant toute l'année.
- Favoriser la mixité verticale des usages (ex. : commerce aux rez-de-chaussée, habitation ou bureau aux étages)
- Implanter dans les milieux stratégiques (places, squares, parcs) des bâtiments avec une architecture distinctive, ainsi qu'avec des façades ouvertes.
- Offrir différentes typologies d'habitations : grands logements pour les familles, logements pour les personnes seules, logements pour personnes âgées, etc.
- Proposer une variété de l'offre résidentielle pour différentes clientèles : diversité des tenures (logement locatif, social ou abordable), des ménages, etc.



Mixité verticale des usages



Diversité de typologie d'habitation

Critères de design

Critères généraux

Secteur accessible

- Prévoir des mesures d'aménagement adéquates : plaques podotactiles, trottoirs larges, continus et libres d'obstacle, pistes cyclables connectées, supports à vélos, etc.
- Introduire une signature de l'aménagement du domaine public qui se traduira par un sentiment d'appartenance dans les quartiers traversés.
- Favoriser la perméabilité et la connectivité du réseau actif.
- Accorder la priorité à un réseau actif continu par un parcours clairement défini et convivial.



Plaque podotactile – Brossard (Source: Fonderie Laroche)

Critères de design

Critères généraux

Secteur sécuritaire

- Planter des mesures d'apaisement de la circulation (bollards, saillie de trottoir, bacs à fleurs sur rue ou des supports à vélo, etc.)
- Réduire la vitesse maximale à 40 km/h sur les artères principales et à 30 km/h sur les rues principales locales ainsi que 20 km/h pour les rues partagées.
- **Renforcer la sécurité des déplacements aux intersections par un aménagement adéquat de la géométrie de l'intersection.**
- Opter par un éclairage adéquat pour la sécurité pour le réseau actif.



Saillies de trottoir végétalisées dans l'arrondissement du Sud-Ouest

Approches inspirants

« PLACEMAKING » ET « COMPLETE STREETS »

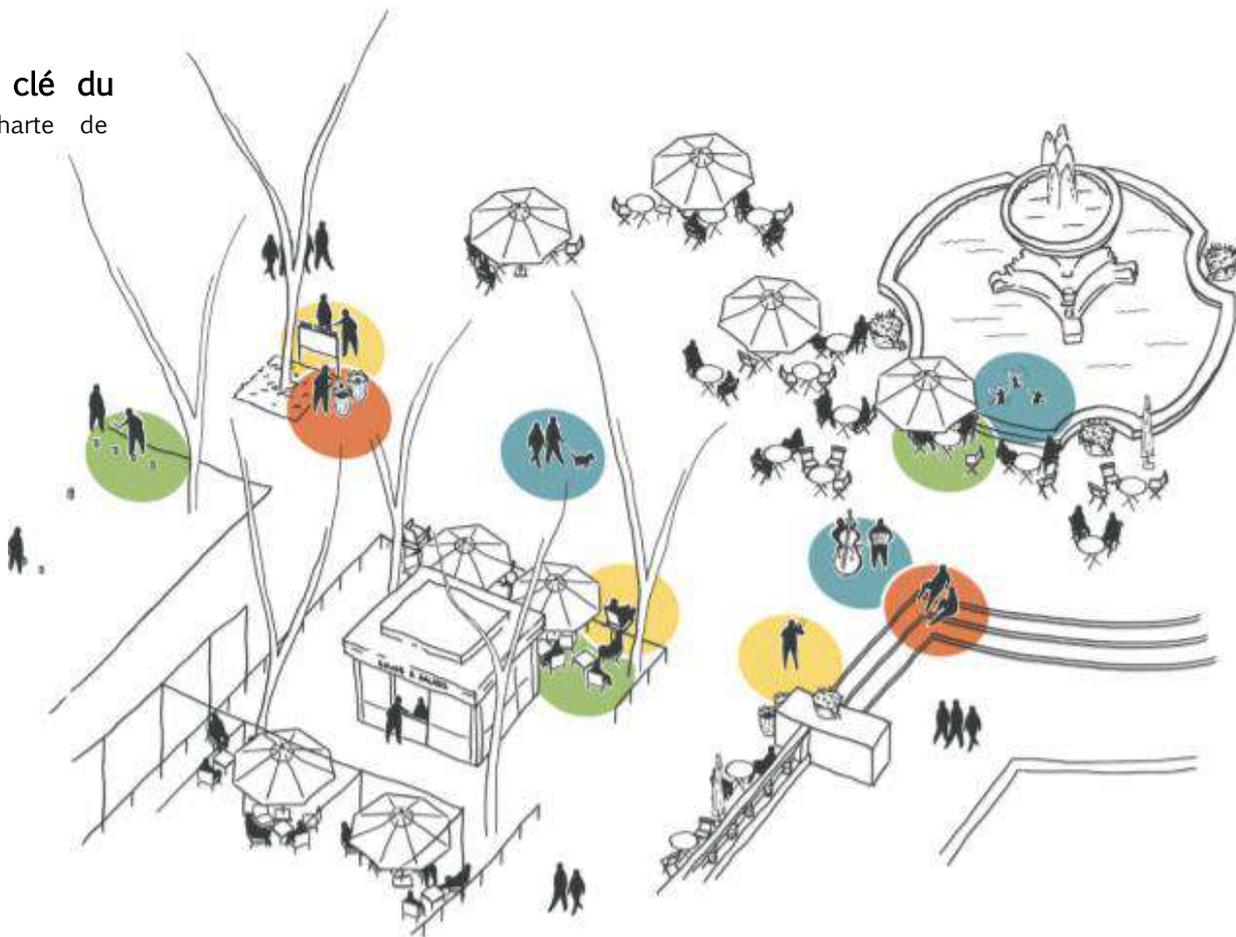
« Placemaking »

Définition d'un approche

Qu'est-ce un espace public ?

L'espace public est un élément clé du bien-être individuel et social, (Charte de l'espace public)³

Avant de parler de « placemaking » il faut d'abord comprendre qu'est-ce un espace public.



Les espaces publics sont un ingrédient essentiel des villes prospères.

³ Charte de l'espace public: http://www.inu.it/wp-content/uploads/Francese_CHARTE_DE_LESPACE_PUBLIC.pdf

⁴ Project for Public Spaces: https://uploads-ssl.webflow.com/5810e16fbe876cec6bcbd86e/5b71f88ec6f4726edfe3857d_2018%20placemaking%20booklet.pdf

« Placemaking »

Définition d'un approche

Qu'est-c'est?



Jane Jacobs



William H. Whyte

Un concept qui n'est pas nouveau...

La pensée derrière le placemaking a gagné terrain dans les années 1960, lorsque Jane Jacobs et William H. Whyte ont présenté des idées révolutionnaires sur comment concevoir des villes pour les gens et pas seulement pour des voitures et des centres commerciaux.

Comme processus et comme une philosophie

Le « placemaking » appartient à tous ceux qui souhaitent sincèrement créer de grands endroits et qui comprennent comment un fort sentiment d'appartenance peut influencer la santé physique, sociale, émotionnelle et écologique des individus et des communautés partout dans le monde.⁵

« Complete Streets »

Définition d'un approche

Qu'est-ce une rue complète ?

Le terme « rues complètes » est apparu en 2003 en Amérique du Nord.

L'intérêt croissant au Canada a fait en sorte de la création de:

-nouvelles politiques ainsi que

-la refonte de rues existantes avec ce genre d'approche un peu partout au Québec⁵

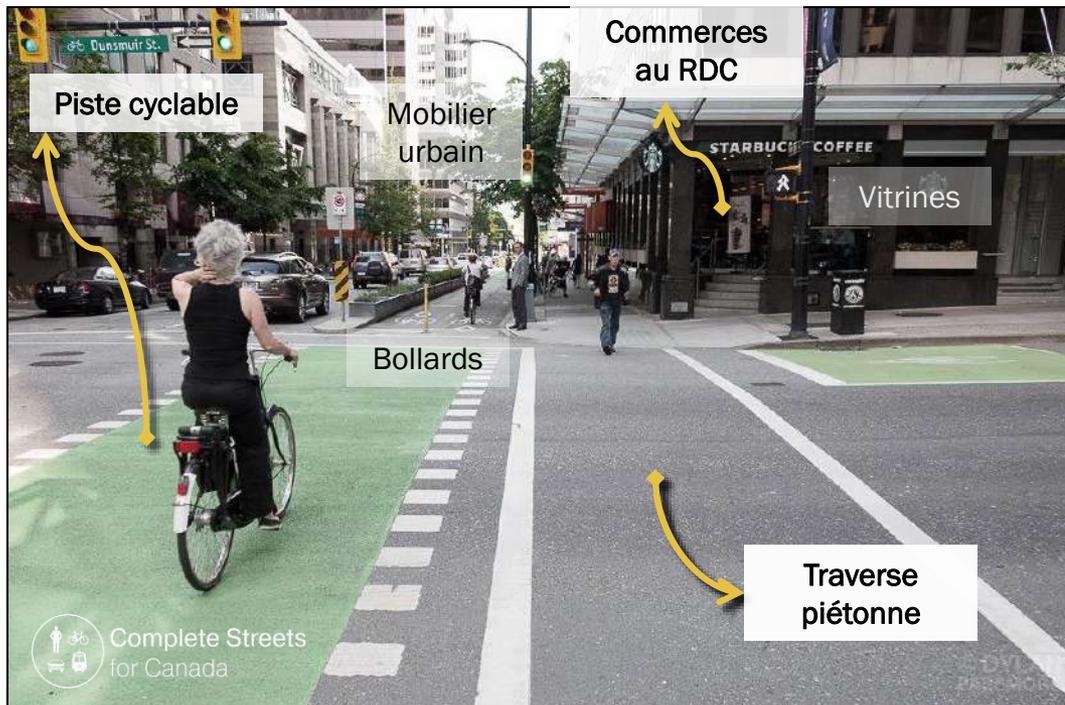
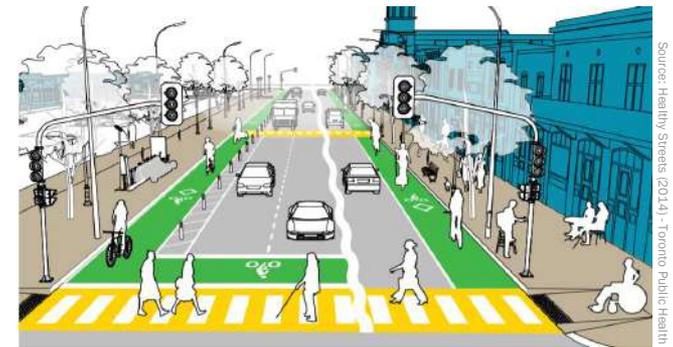


Photo par: Dylan Passmore, Vancouver (rue Hornby/rue Dunsmuir)



Les rues complètes sont des rues conçues pour être **sécuritaires pour tout le monde**:

Les personnes...

- qui marchent,
- qui font du vélo,
- qui prennent le transport en commun
- qui conduisent, et

les personnes de tous âges et de toutes capacités.⁶

⁵ Complete Streets for Canada: <https://www.completestreetsforcanada.ca/>

⁶ *idem*

« Complete Streets »

Définition d'un approche

Précédent à Montréal:

Avec le bon équilibre,

les rues peuvent accueillir des véhicules et devenir des destinations à visiter, tel est le cas de la rue Notre-Dame Ouest dans le quartier Saint-Henri

En effet, pour qu'une rue complète soit efficace, il faudrait s'assurer que la rue soit en accord avec son environnement local ainsi que le réseau qui la connecte.

La rue Notre-Dame non seulement est une rue qui traverse son quartier mais elle est aussi, un des lieux favoris pour se promener et se reposer.

CATÉGORIE DE RUE

Rue commerciale

LONGUEUR DU PROJET

450 m

COÛT TOTAL

10,5 M\$

COÛT PAR KM

23,1 M\$

ANNÉE DE RÉALISATION

2018

AU-DELÀ DES RUES COMPLÈTES POUR CONSTRUIRE DES COMMUNAUTÉS

AVANT



Photo: Google Street View

APRÈS



Photo: CELUM

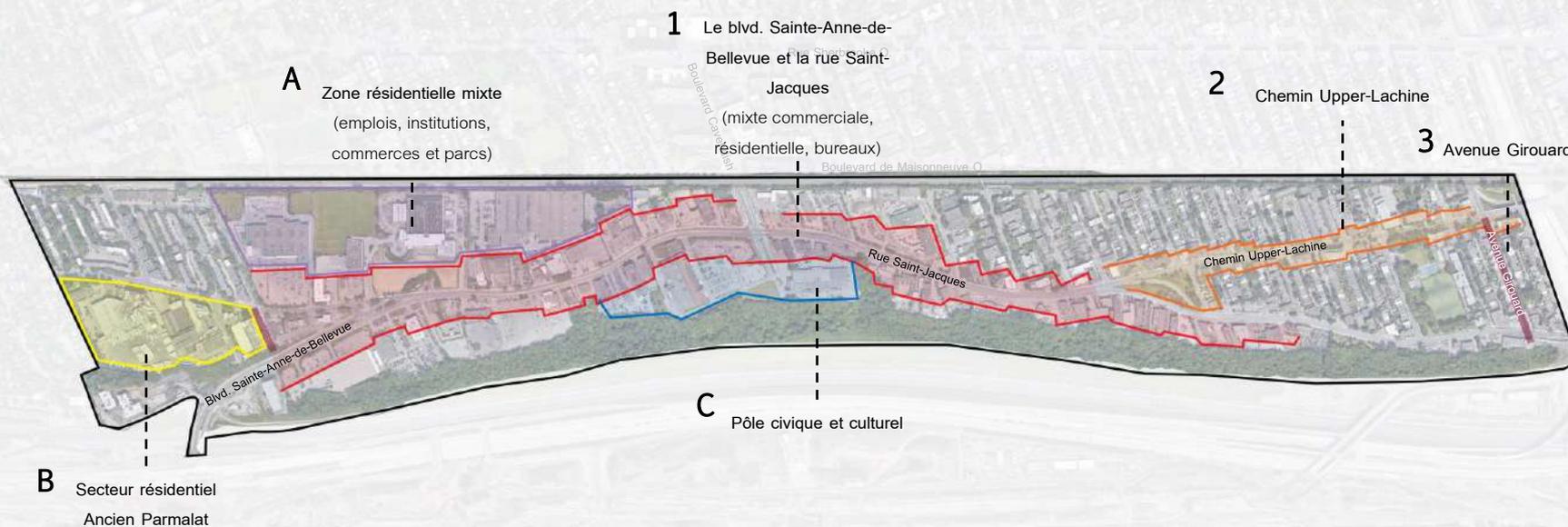
Secteurs et rues d'intervention

Trois principales rues du secteur sont les vecteurs clés d'intervention:

- 1-Le blvd. Sainte-Anne-de-Bellevue et la rue Saint-Jacques
- 2-Le chemin Upper-Lachine
- 3-L'avenue Girouard

Quatre autres secteurs déterminent la diversité de milieux de vie à transformer pour un ensemble complet:

- A-La zone résidentielle mixte (à l'ancien Réno-Dépôt) (emplois, institutions, commerces et parcs)
- B-Le secteur résidentiel (à l'ancien site du Parmalat)
- C-Le pôle civique (sur les terrains mis en réserve par la Ville de Montréal)



Afin de connecter l'ensemble du secteur et ses espaces publics, dans une perspective de **durabilité**, de **dynamisme**, d'**accessibilité** et de **sécurité**, quelques secteurs d'intervention seraient projetés à des fins particulières.

100m



L'organisation des nouveaux espaces publics

En suivant les principes du « placemaking », le secteur comporte plusieurs endroits qui pourraient devenir des espaces publics de qualité desservant à la fois les citoyens du quartier ainsi que les visiteurs.

- Espaces conviviaux
- Endroits avec potentiel d'amélioration
- Lieux infructueux
- Réseau potentiel des espaces publics



Un des objectifs serait de favoriser la connexion des espaces publics

100m



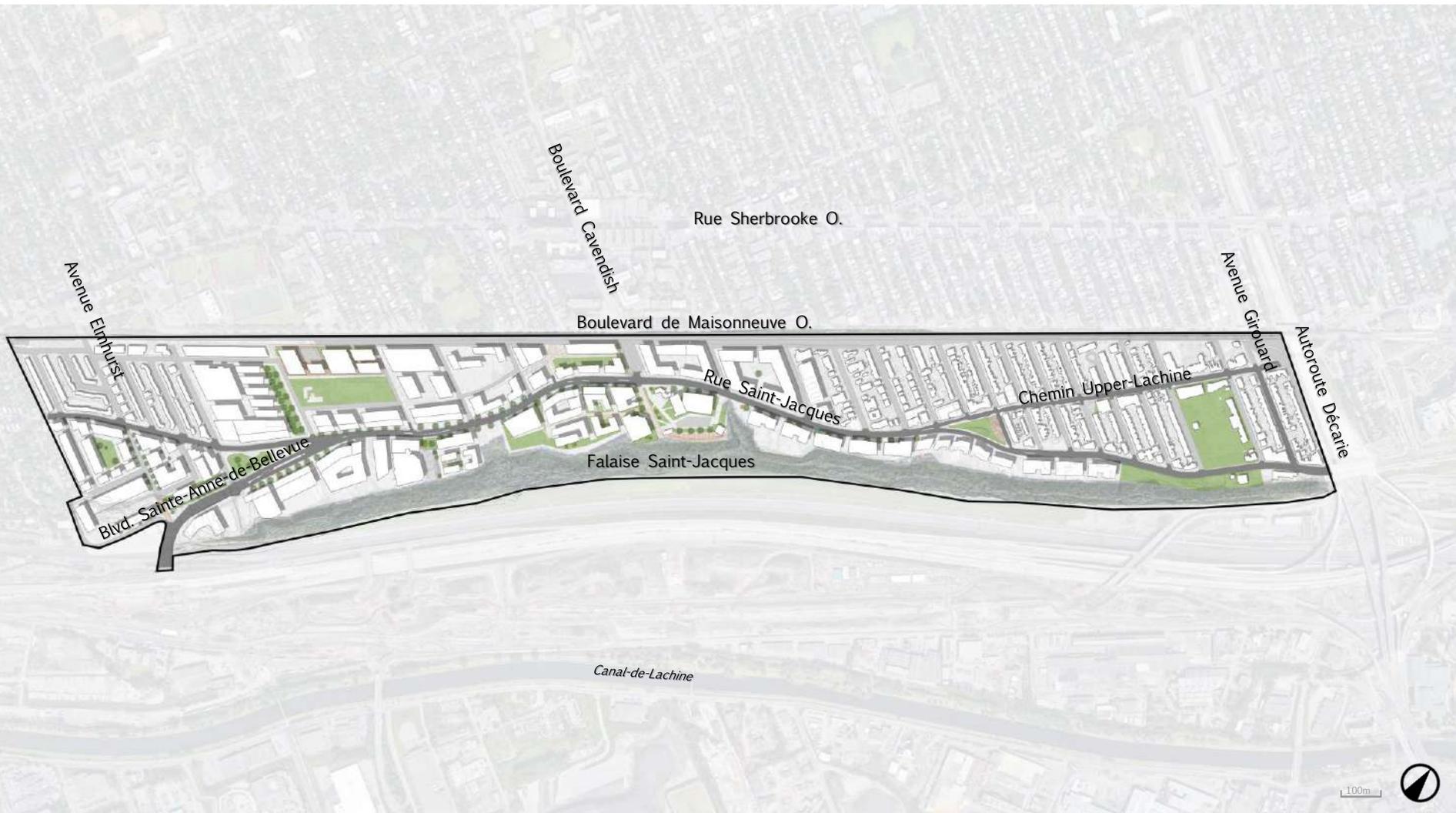
Partie

3

Proposition détaillée

SECTEUR NDG SUD

Concept général



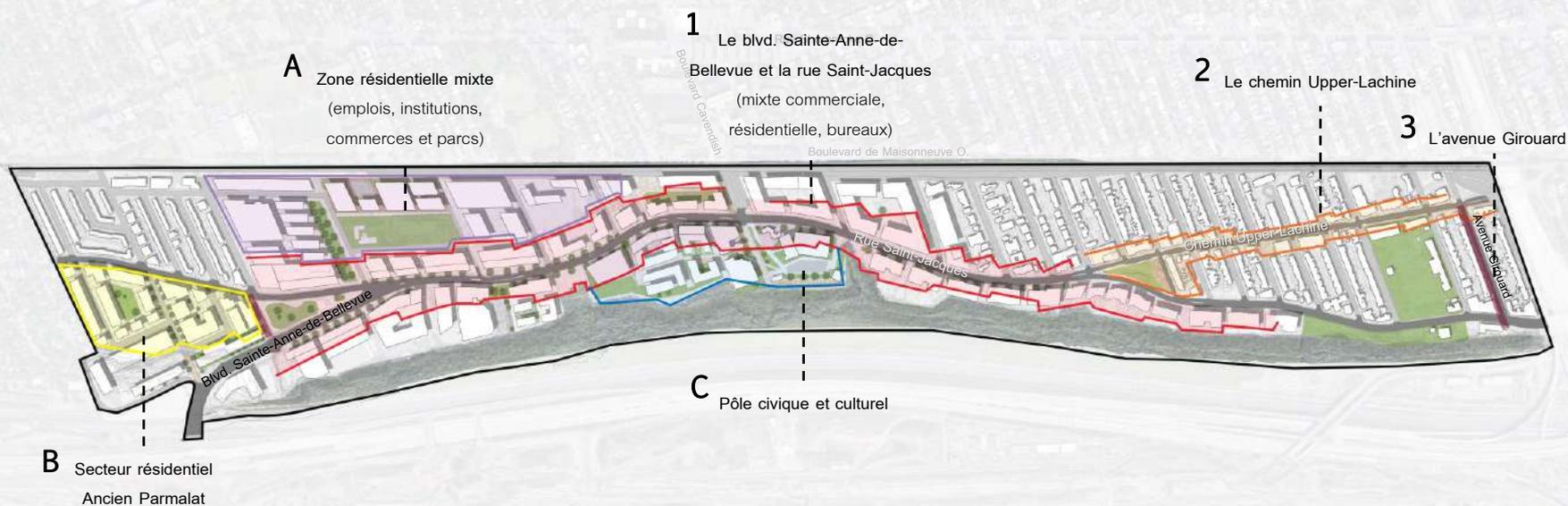
Secteurs d'intervention: Plan du concept

Trois principales rues du secteur sont les vecteurs clés d'intervention:

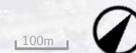
- 1-Le blvd. Sainte-Anne-de-Bellevue et la rue Saint-Jacques
- 2-Le chemin Upper-Lachine
- 3-L'avenue Girouard

Trois autres secteurs déterminent la diversité de milieux de vie à transformer pour un ensemble complet:

- A-La zone résidentielle mixte à l'ouest du secteur (à l'ancien Réno-Dépôt)
- B-Le secteur résidentiel (à l'ancien site du Parmalat)
- C-Le pôle civique (sur les terrains mis en réserve par la Ville de Montréal)



Afin de connecter l'ensemble du secteur et ses espaces publics, dans une perspective de **durabilité**, de **dynamisme**, d'**accessibilité** et de **sécurité**, quelques secteurs d'intervention seraient projetés à des fins particulières.

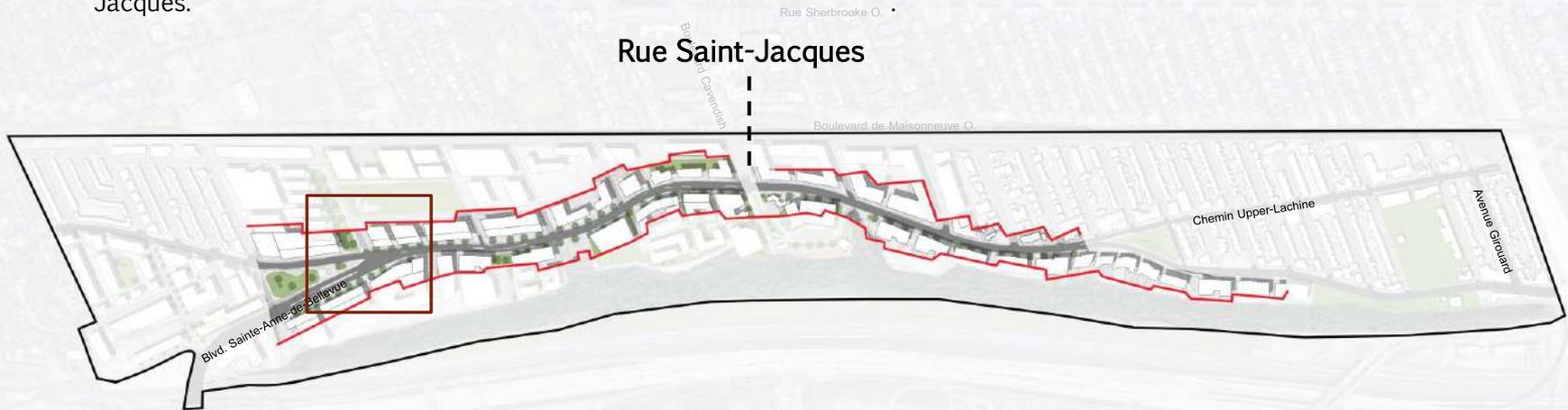


Rue Saint-Jacques: une rue complète

L'artère principale:

- S'inspirer du concept des « complete streets » .
- Créer de cette rue un milieu de connexions favorables entre les deux quartiers à l'est et à l'ouest.
- Diversifier l'offre commerciale et mixte sur la rue Saint-Jacques.

- Consolider les têtes d'îlots en favorisant une densité et à l'activité sur rue.
- Favoriser un meilleur partage des modes de déplacement.
ex: par l'implémentation d'une voie cyclable.



100m



Rue Saint-Jacques: une rue complète

Transformation d'une intersection

Afin de rendre plus sécuritaires les déplacements piétons, il faudrait transformer la géométrie de l'intersection de la jonction du blvd. Sainte-Anne-de-Bellevue et la rue Saint-Jacques.



Rue Saint-Jacques: une rue complète

Réaménagement de l'intersection

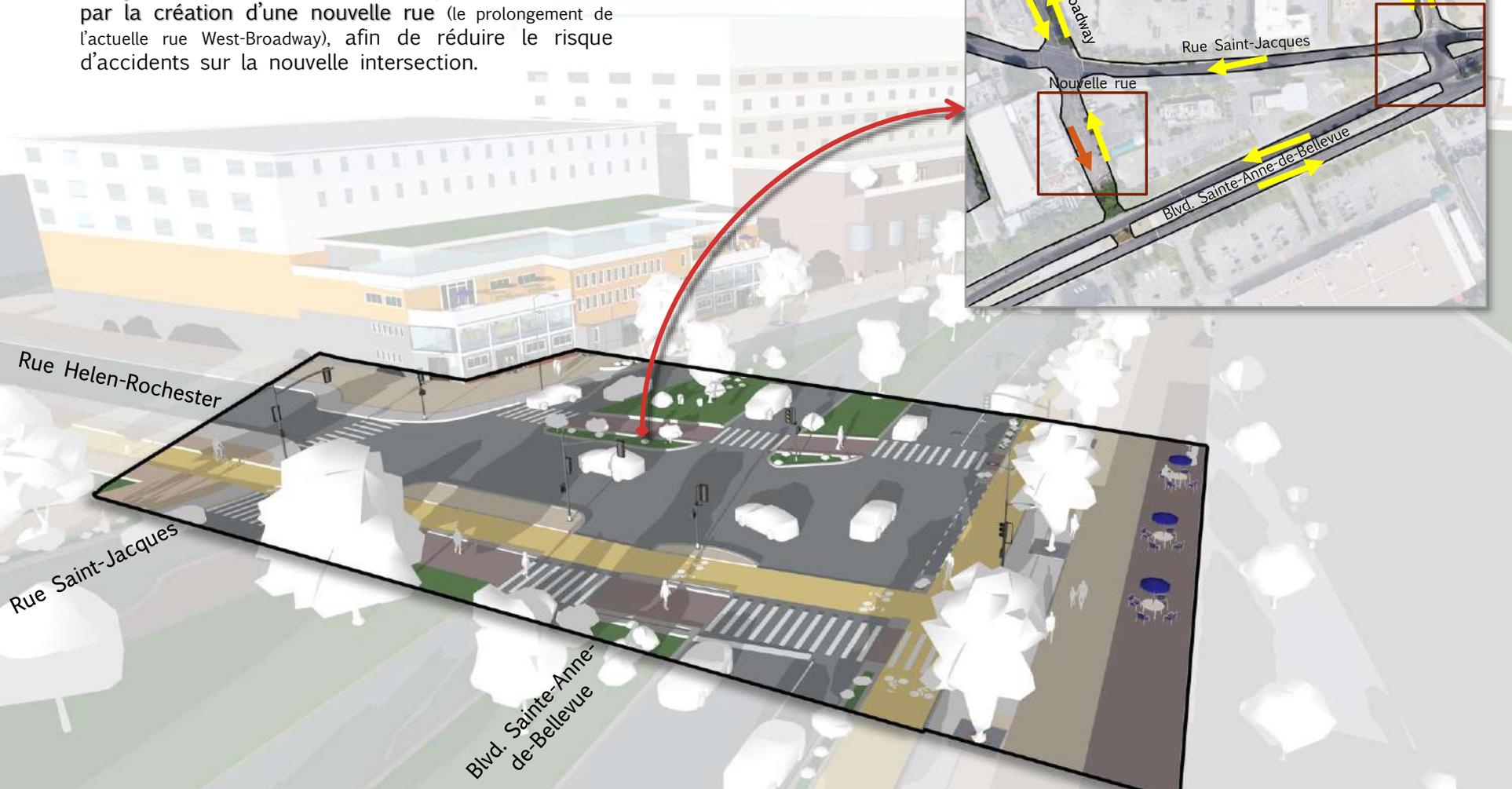
La géométrie de la rue serait modifiée afin de chercher l'alignement et la continuité des traverses piétonnes avec la Rue Helen-Rochester.



Rue Saint-Jacques: une rue complète

Reconfiguration de la circulation

Aussi, la circulation automobile ouest/est sur le tronçon nord de la rue Saint-Jacques serait déviée par la création d'une nouvelle rue (le prolongement de l'actuelle rue West-Broadway), afin de réduire le risque d'accidents sur la nouvelle intersection.



Rue Saint-Jacques: une rue complète

Encadrement bâti

Afin d'améliorer l'encadrement bâti sur la rue Saint-Jacques, des bâtiments de 3 à 4 étages seraient envisagés en front de rue.

Encadrement par rapport à la rue:
3 à 4 étages

Toits verts

Toits verts

RDC commercial
Vitrines commerciales

En éliminant le stationnement en façade

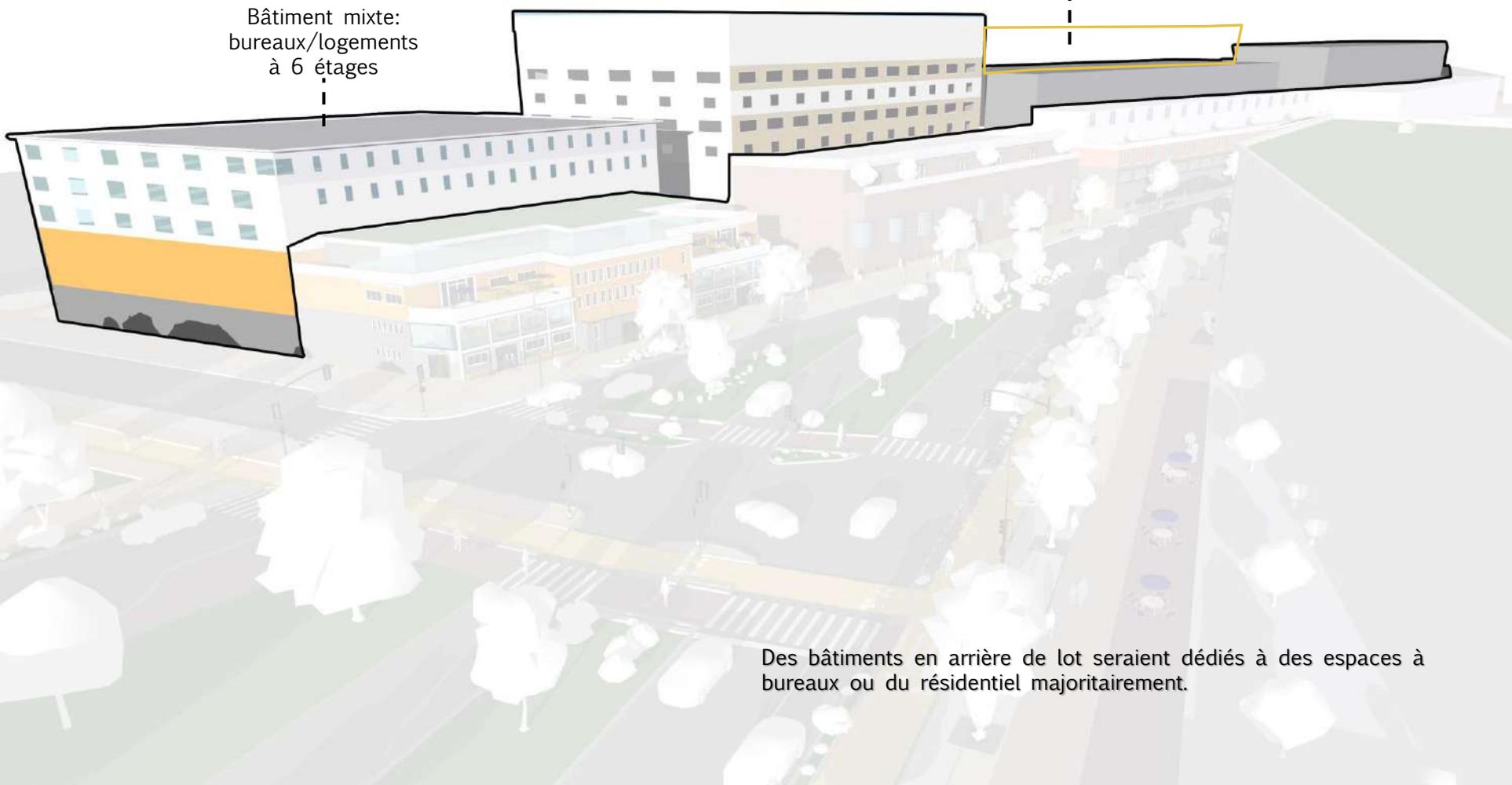
Rue Saint-Jacques: une rue complète

Bâtiments en arrière-flot



Bâtiments mixtes:
bureaux/logements
8 à 10 étages

Bâtiment mixte:
bureaux/logements
à 6 étages



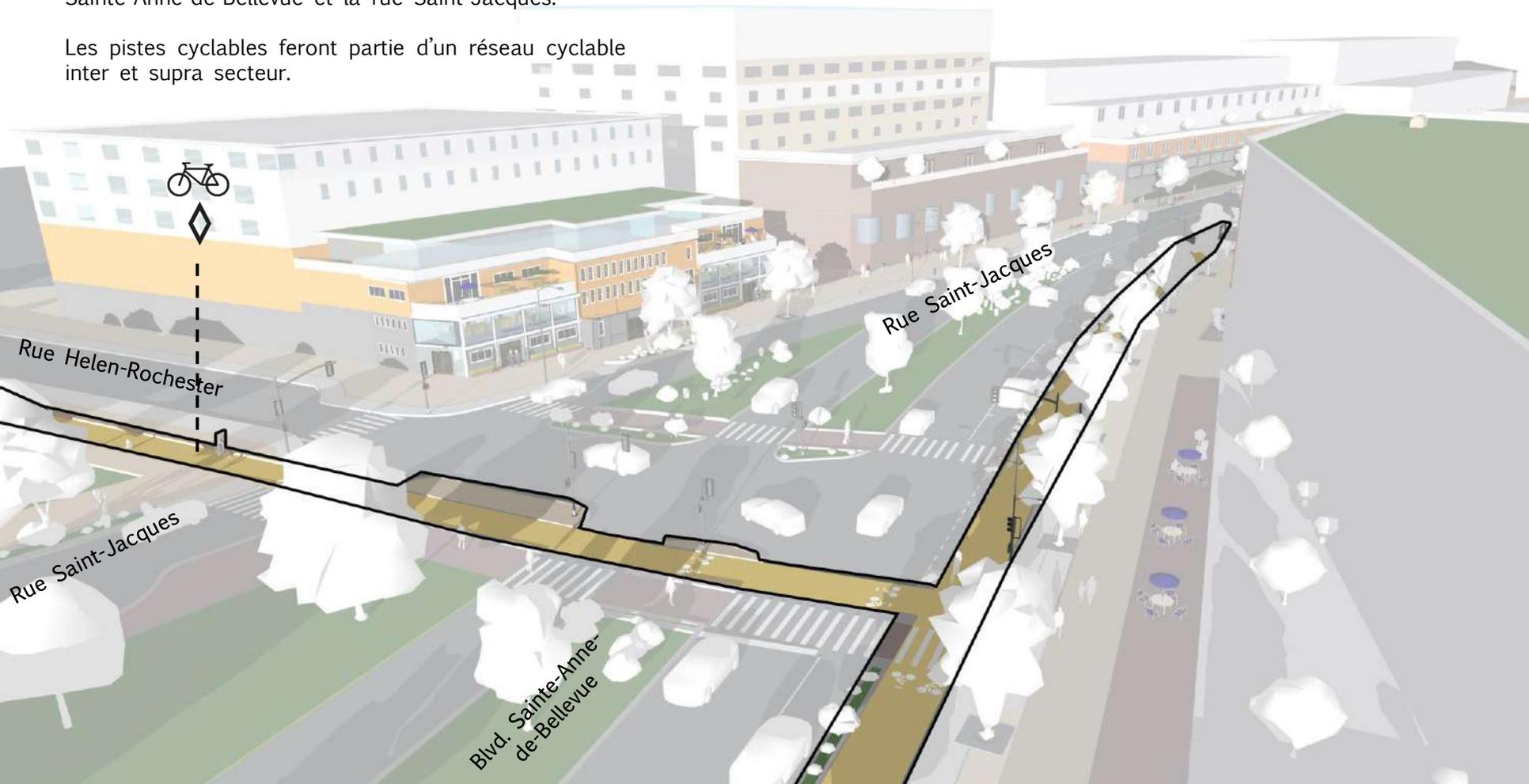
Des bâtiments en arrière de lot seraient dédiés à des espaces à bureaux ou du résidentiel majoritairement.

Rue Saint-Jacques: une rue complète

Réseau cyclable

L'insertion de deux pistes cyclables sécurisées auraient lieu sur la rue Helen-Rochester, le blvd. Sainte-Anne-de-Bellevue et la rue Saint-Jacques.

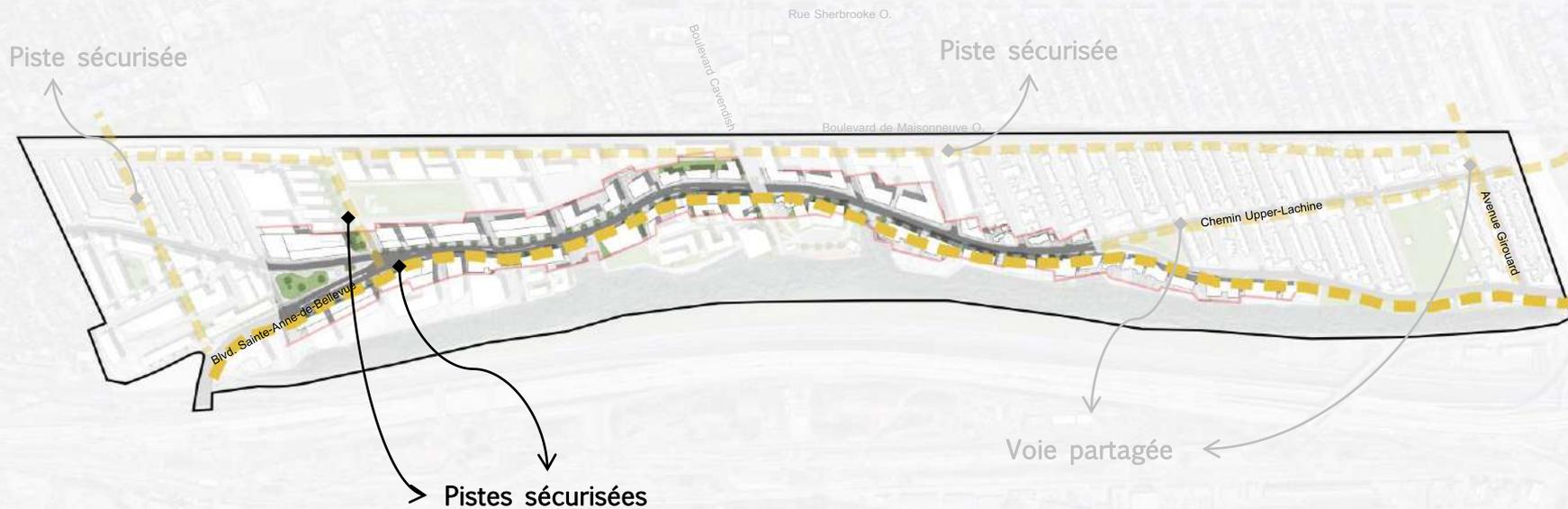
Les pistes cyclables feront partie d'un réseau cyclable inter et supra secteur.



Rue Saint-Jacques: une rue complète

Réseau cyclable

Le réseau cyclable permettrait une meilleure connexion avec les quartiers avoisinants.



Rue Saint-Jacques

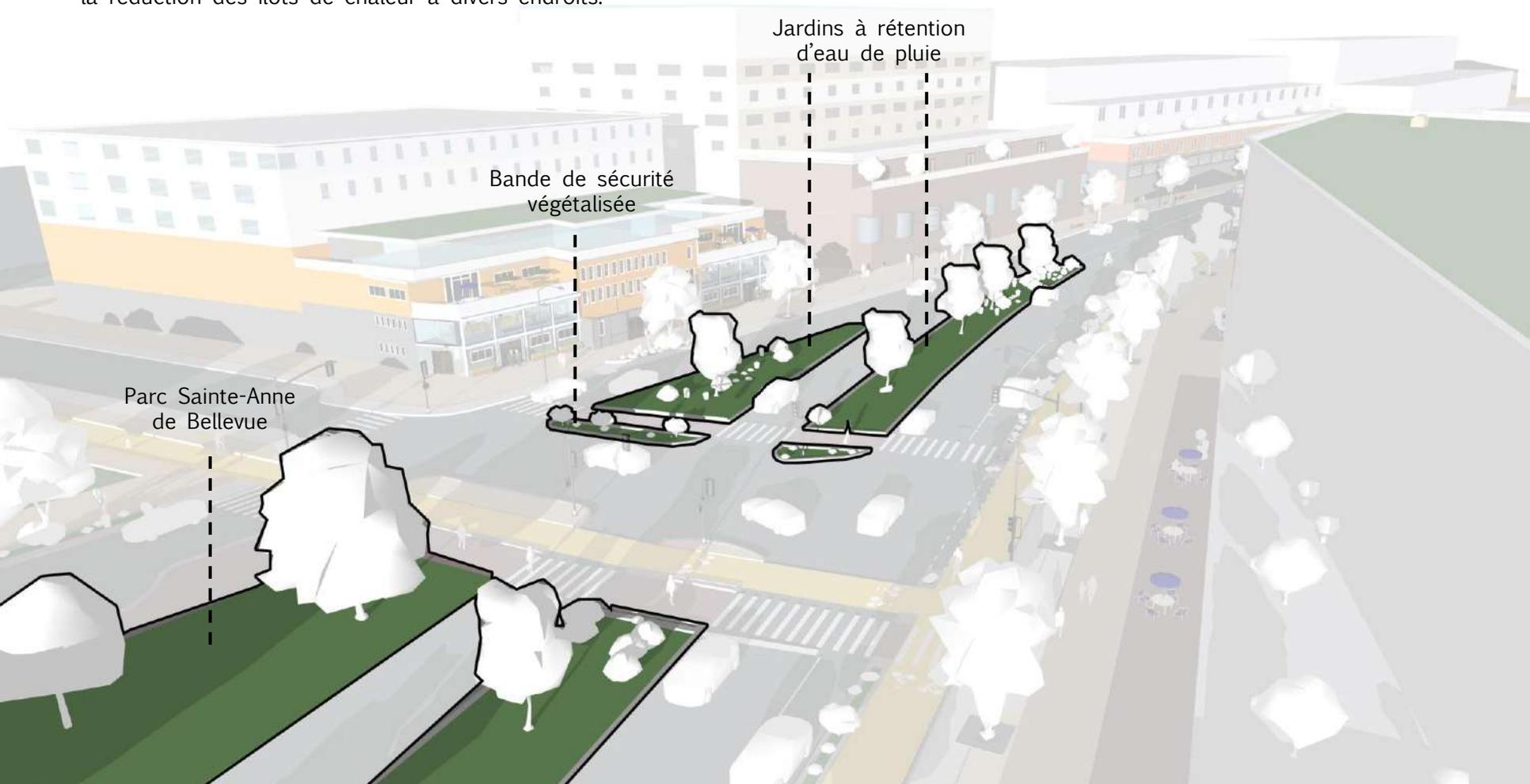
100m



Rue Saint-Jacques: une rue complète

Surfaces végétalisées

La végétalisation des surfaces permettrait récupération des eaux pluviales, la sécurité des piétons, ainsi que la réduction des îlots de chaleur à divers endroits.



Rue Saint-Jacques

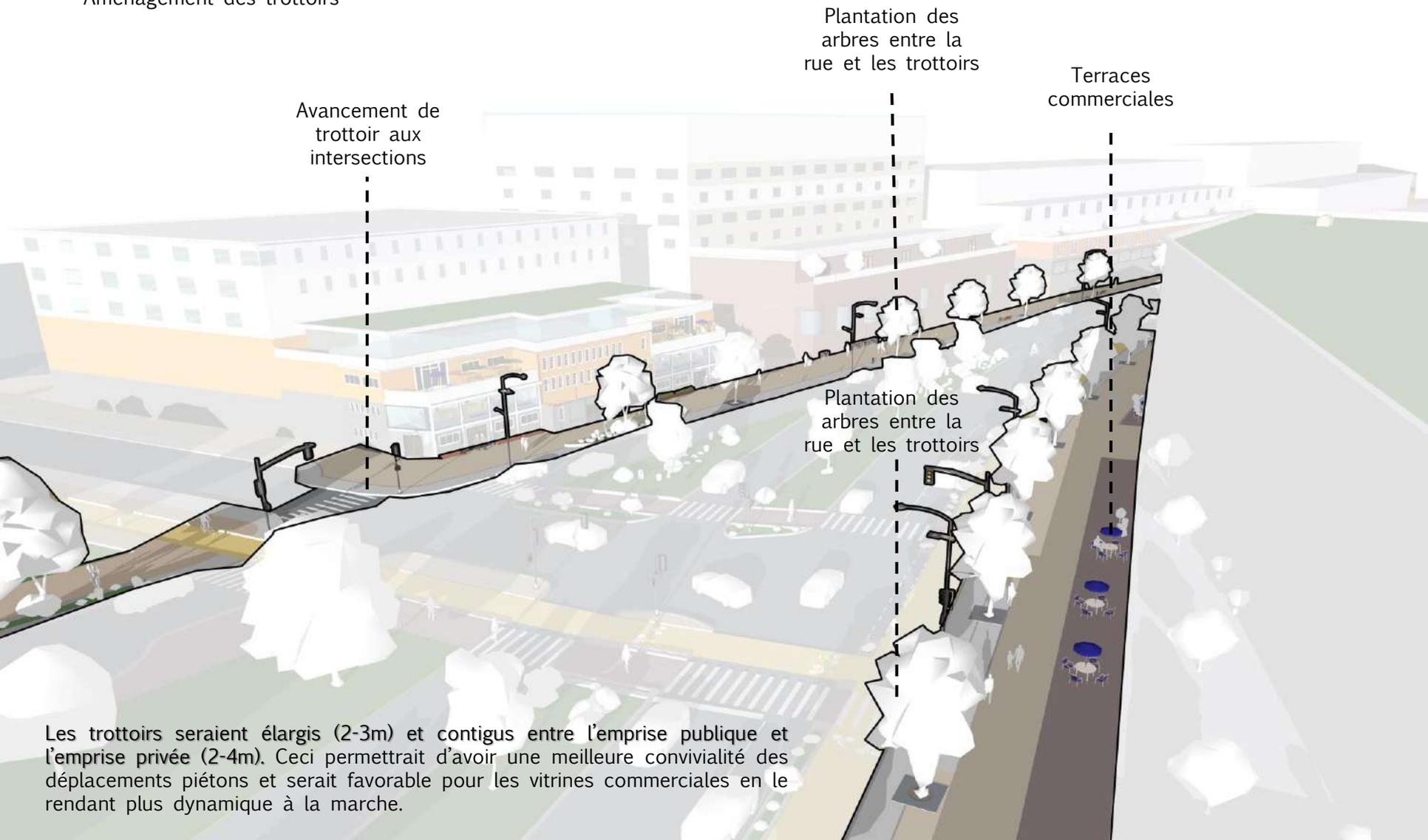
Coupe de rue



<p>Trottoir entre le domaine public et privé</p> <p>+/- 7m</p>	<p>Chaussée: 2 voies (Avant la jonction avec le boul. Sainte-Anne-de-Bellevue)</p> <p>+/- 10 m</p>	<p>Jardins de pluie</p> <p>+/- 4 m</p>	<p>Chaussée: 2 voies</p> <p>6 m</p>	<p>Stationnement</p> <p>3 m</p>	<p>Piste cyclable sécurisée</p> <p>3 m</p>	<p>Trottoir entre le domaine public et privé</p> <p>+/- 5 m</p>	<p>Terrasse/ Café</p> <p>+/- 4 m</p>
<p>±40 m Emprise TOTALE</p>							

Rue Saint-Jacques: une rue complète

Aménagement des trottoirs



Rue Saint-Jacques: une rue complète

Bilan



Ambiance de rue

Aménagement urbain



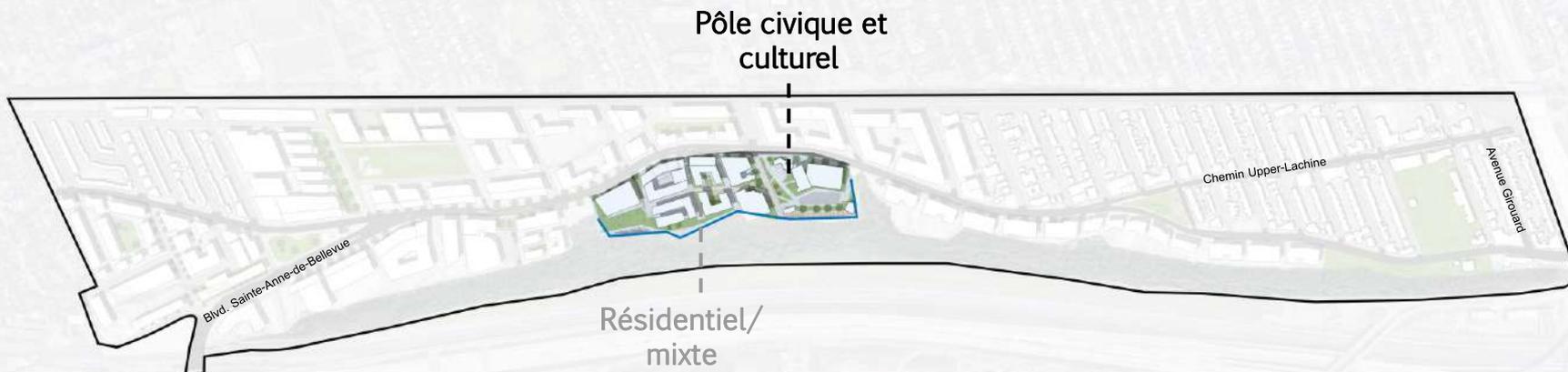
Pôle civique: rue Saint-Jacques/blvd. Cavendish

Pôle civique, culturel et résidentiel

Les terrains mis en réserve par la Ville de Montréal portent un potentiel d'appropriation d'un milieu multifonctionnel pour la communauté et ses visiteurs.

Pôle civique et culturel

- Permettre la tenue d'évènements toute l'année en s'inspirant du concept de « Placemaking » ;
- Mettre à la disposition des citoyens un espace multifonctionnel ;
- Faire un lieu de rencontres culturelles ;
- Offrir un milieu résidentiel aux pieds du milieu culturel.



Intersection Saint-Jacques/blvd. Cavendish

État actuel

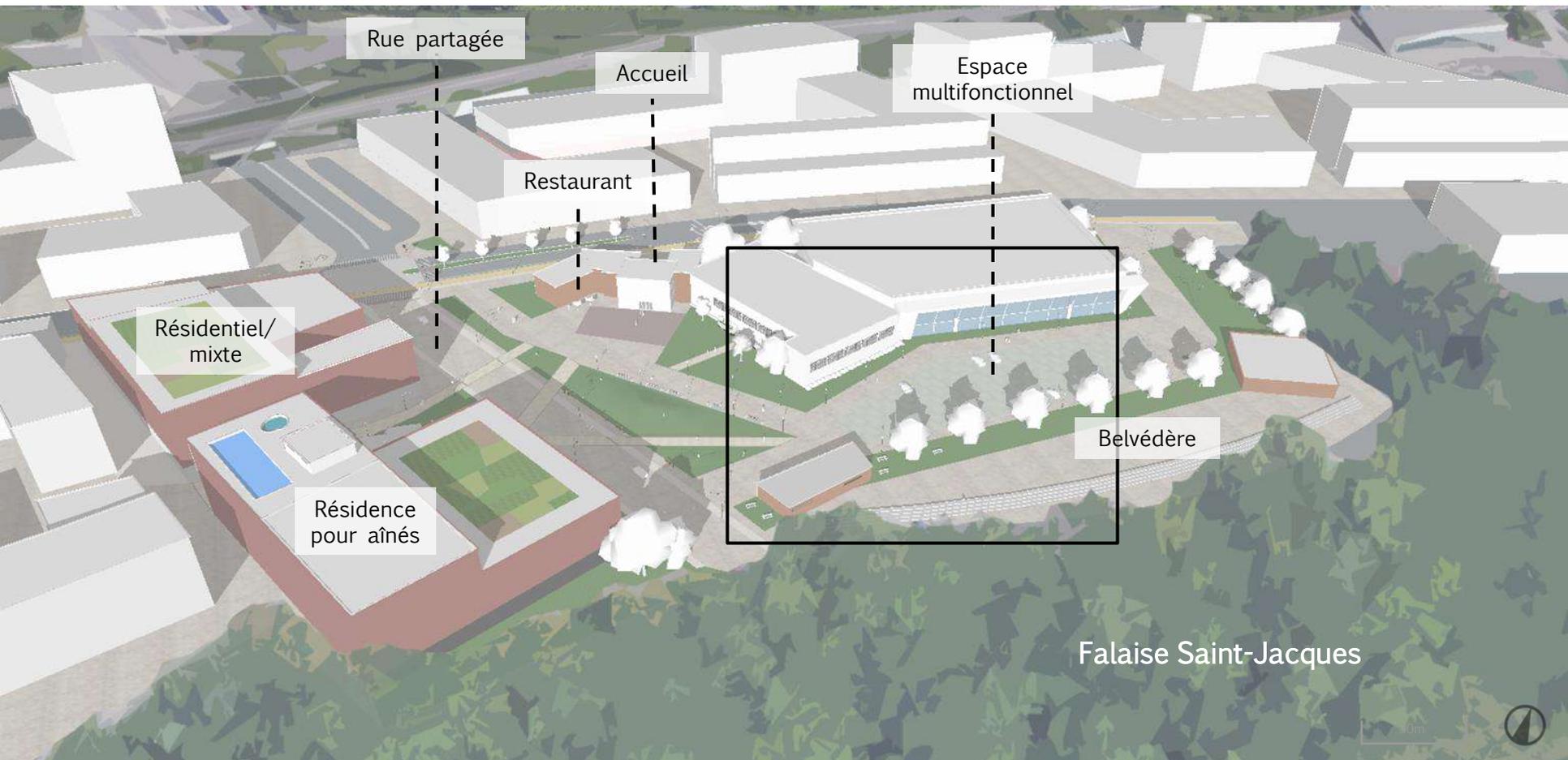


30m



Pôle civique: rue Saint-Jacques/blvd. Cavendish

Pôle civique, culturel et résidentiel



Falaise Saint-Jacques

10m



Pôle civique: rue Saint-Jacques/blvd. Cavendish

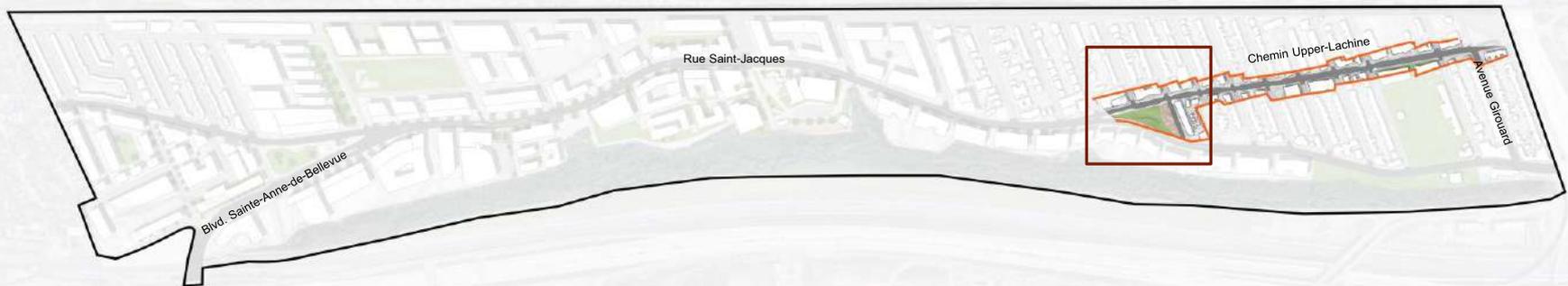
Pôle civique, culturel et résidentiel



Intersection Saint-Jacques et Upper-Lachine

Un nouveau milieu de vie

L'intersection entre la rue Saint-Jacques et le chemin Upper-Lachine vient s'appuyer également des principes du « placemaking »



100m



Intersection Saint-Jacques et Upper-Lachine

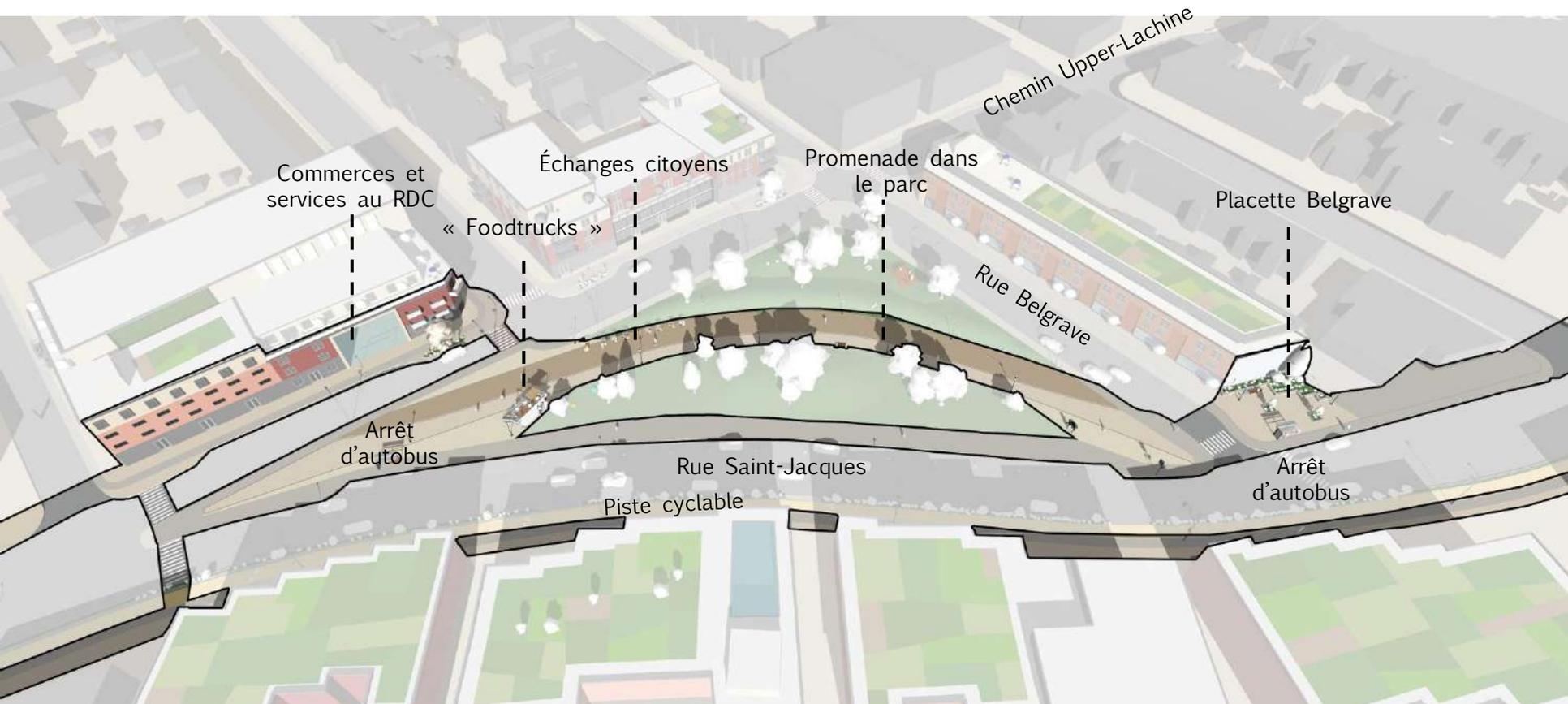
Situation actuelle



Parc Belgrave

Promenade active en continu

Afin de favoriser une connectivité des déplacements actifs, le nouveau parc Belgrave mettrait en place une promenade piétonne.



Placette Belgrave

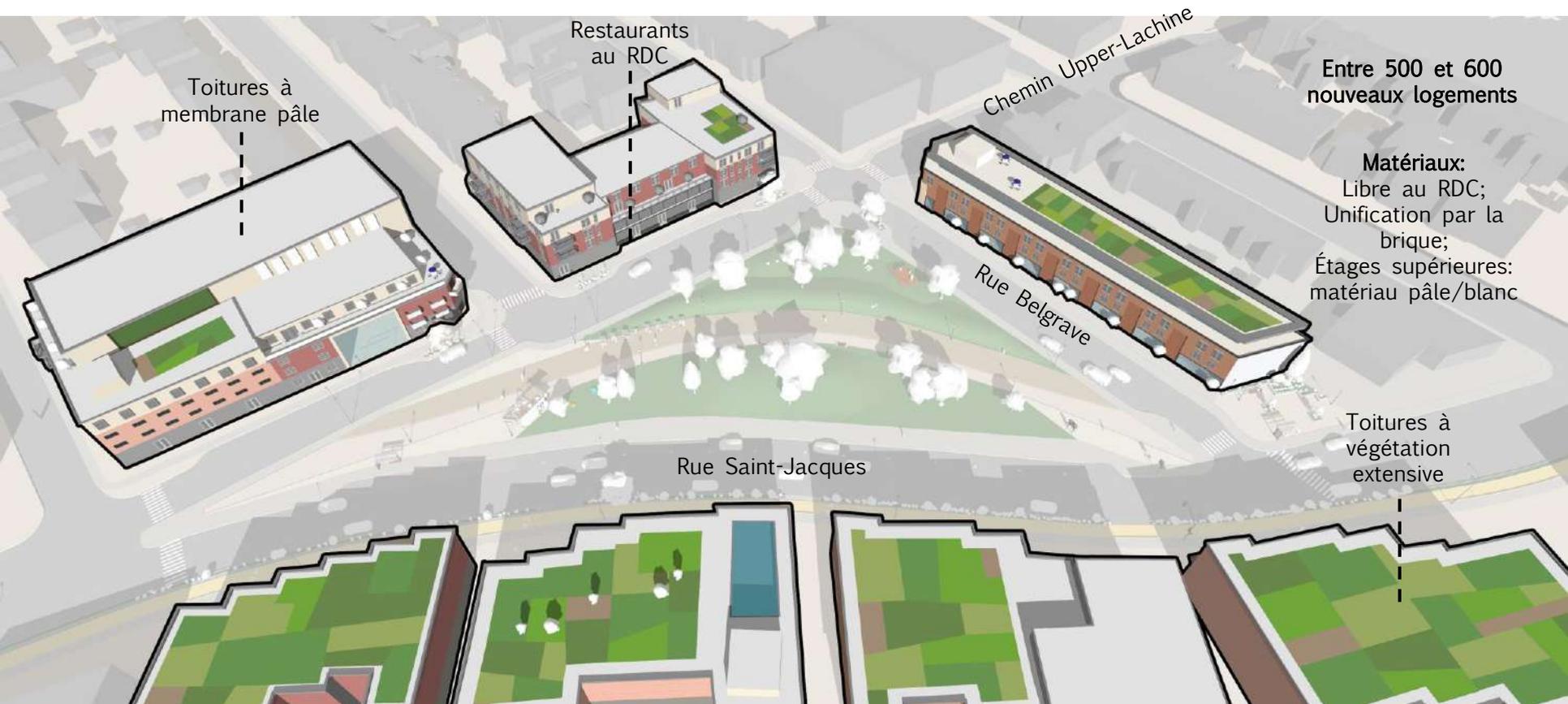
Placette – Arrêt d'autobus



Placette Belgrave

Intersection Saint-Jacques et Upper-Lachine

Encadrement du nouveau parc par les têtes d'îlot



La consolidation des têtes d'îlots permettrait d'avoir des fronts bâtis rapprochés de la rue et du nouveau espace public, ce qui augmenterait la surveillance et la sécurité du quartier, ainsi qu'à la vitalité des lieux.

Intersection Saint-Jacques et Upper-Lachine

Bilan

VIE DE QUARTIER

La consolidation des têtes d'îlots permet d'avoir des fronts bâtis rapprochés de la rue et du nouveau espace public, ce qui augmente la surveillance et la sécurité du quartier, de même qu'à la vitalité des lieux.



Entre 500 et 600 nouveaux logements

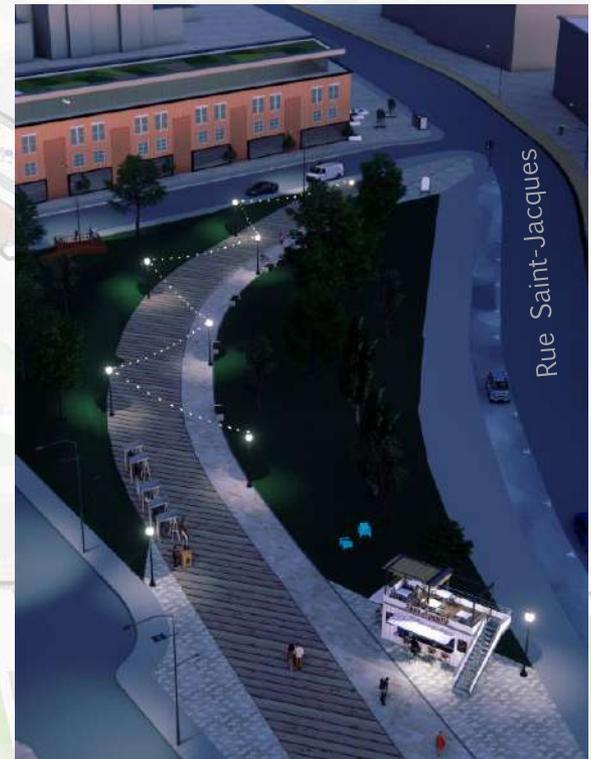
Intersection Saint-Jacques et Upper-Lachine

Ambiance - Vie de quartier



Parc Belgrave

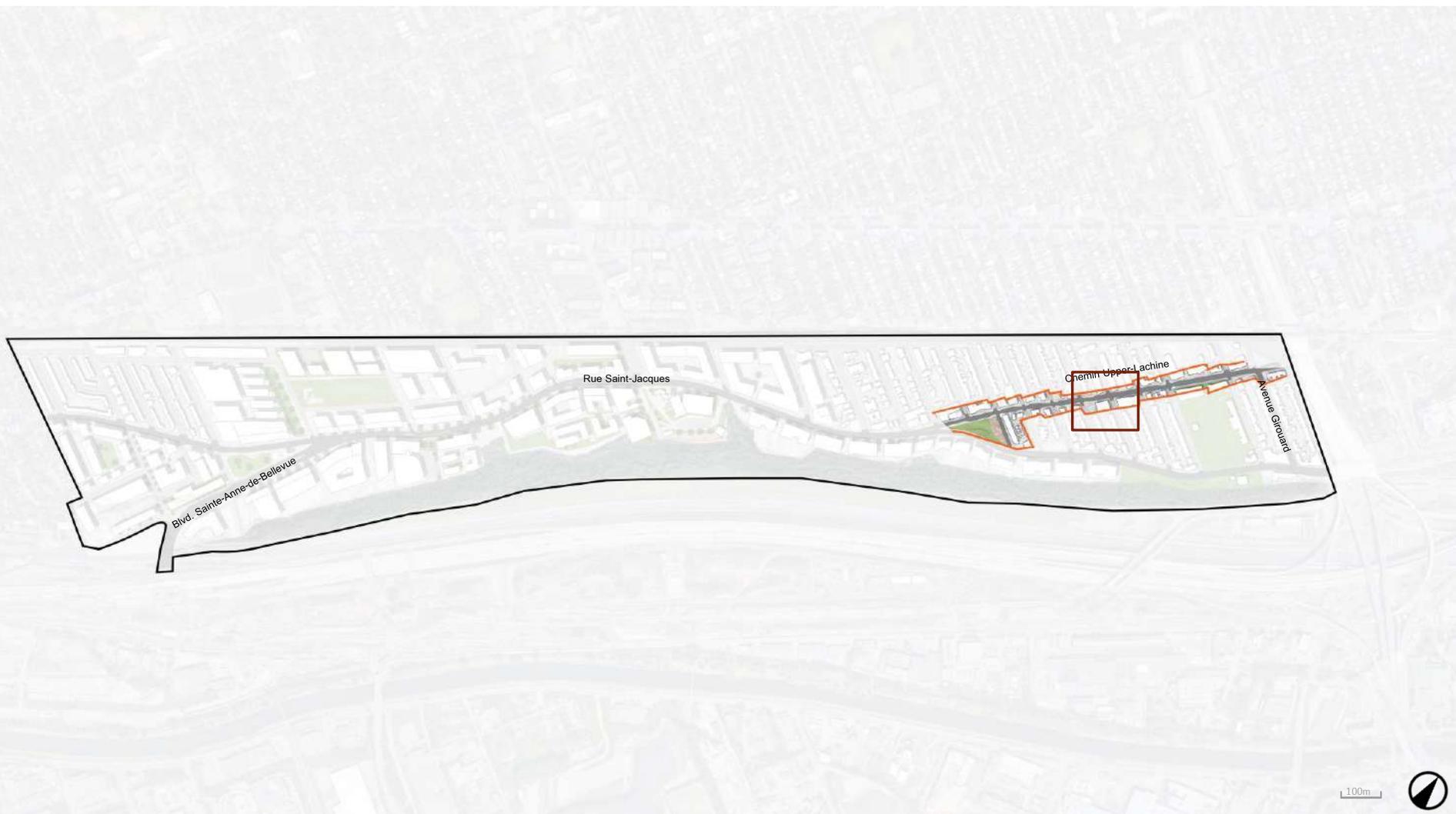
Ambiance de nuit pour le nouveau quartier Saint-Raymond



Un éclairage en tout temps bénéficierait le sentiment d'appartenance et de vie de quartier propice aux rencontres.

Chemin Upper-Lachine

Redynamisation des commerces locaux, une rue plus conviviale, sécuritaire et accessible pour tous



Chemin Upper-Lachine

Création d'un lieu d'appropriation locale



Chemin-Upper-Lachine



Chemin-Upper-Lachine



Même matérialité
pour le secteur

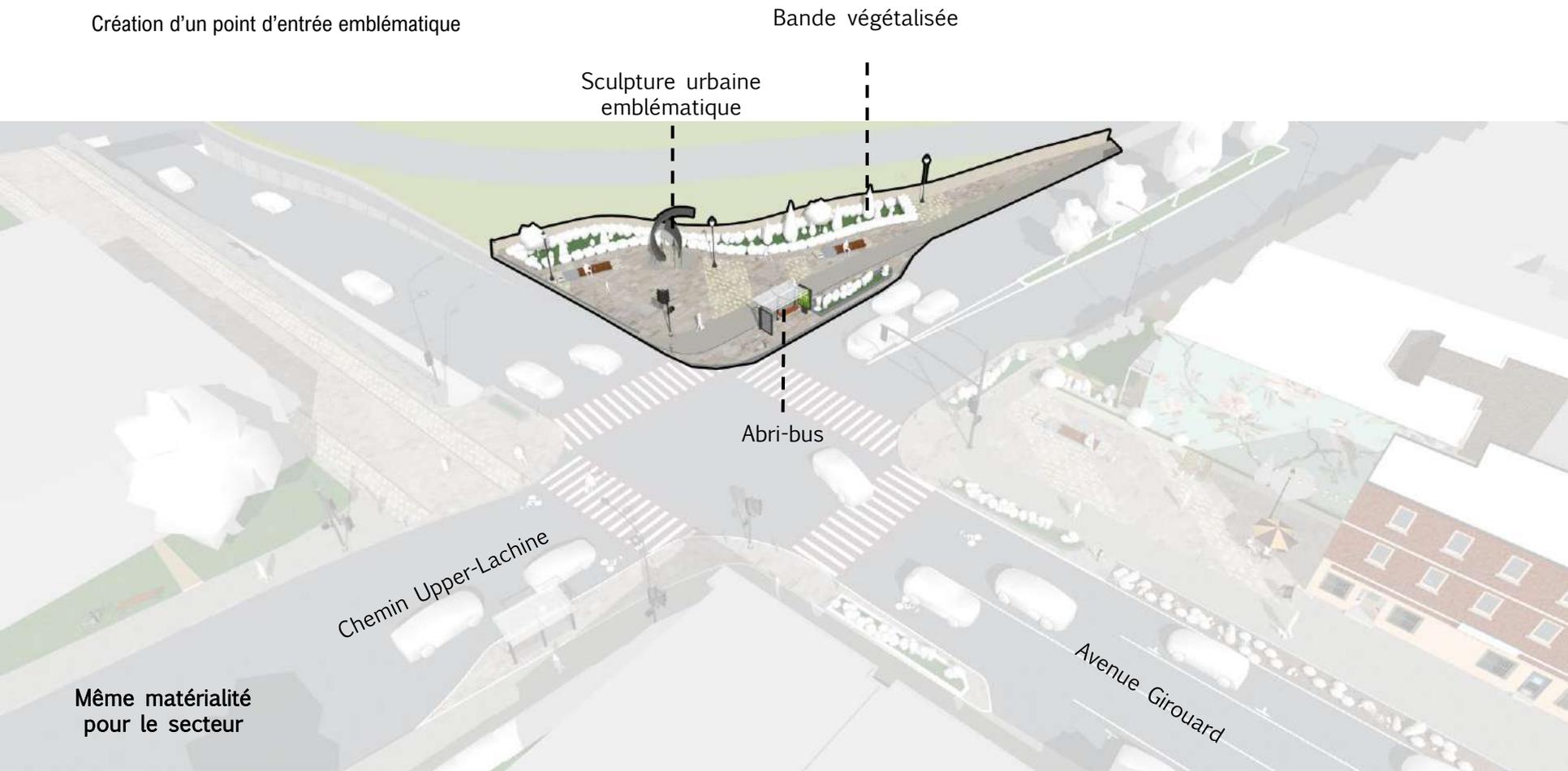
Avenue Girouard

Création d'un point d'entrée emblématique



Avenue Girouard

Création d'un point d'entrée emblématique



Bande végétalisée

Sculpture urbaine
emblématique

Abri-bus

Même matérialité
pour le secteur

Avenue Girouard

Un point d'entrée emblématique



Début de la
même matérialité
pour le secteur

Avenue Girouard / Chemin Upper-Lachine

Avenue Girouard

Création d'un point d'entrée emblématique



Avenue Girouard

Ambiance de la placette qui pourrait accueillir des activités de « placemaking »



Avenue Girouard

Avenue Girouard

Création d'un point d'entrée emblématique



Viaduc
Chemin de fer

Espace
emblématique:
«Porte d'entrée»

Rue partagée

Chemin Upper-Lachine

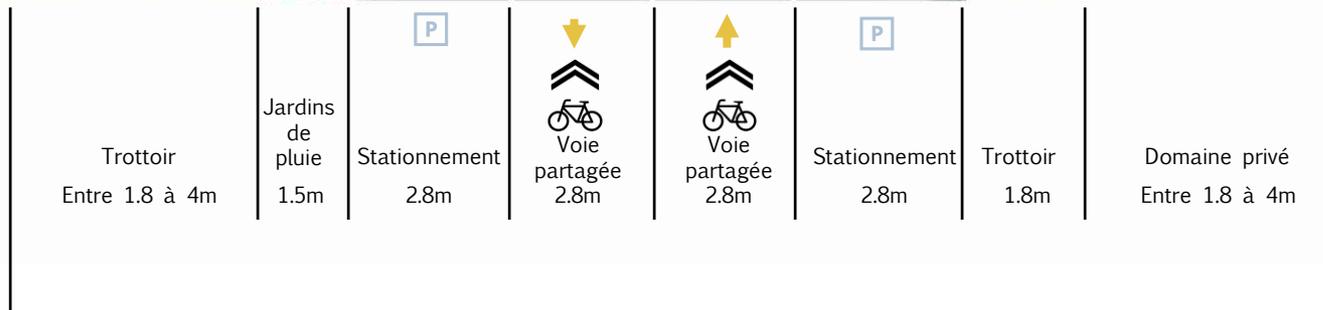
Placette
Girouard

Jardins
de pluie

Avenue Girouard

PORTE D'ENTRÉE DU SECTEUR NDG SUD
Suite à la reconstruction de l'échangeur Turcot et du nouveau hôpital CUSM, le réaménagement complet de l'avenue Girouard et de ses intersections, permettraient de marquer une porte d'entrée vers le secteur NDG Sud. Celle-ci se démarquerait par le début de d'une mise en réseau des espaces publics avec un caractère propre et d'une matérialité dominante.

Avenue Girouard



±18 m
Emprise TOTALE

Réseau des espaces publics

En créant des espaces publics de qualité ayant chacun leur caractéristiques respectives, permettrait aux usagers de s'approprier de leur milieu de vie.

Penser aux piétons et les cyclistes, permettrait de changer l'image du secteur à un milieu beaucoup plus agréable, dynamique, durable et sécuritaire.



Transport actif
et durable



Niveau de
sécurité accrue



Milieu
environnement
complet

100m



Partie

4

Réalisation

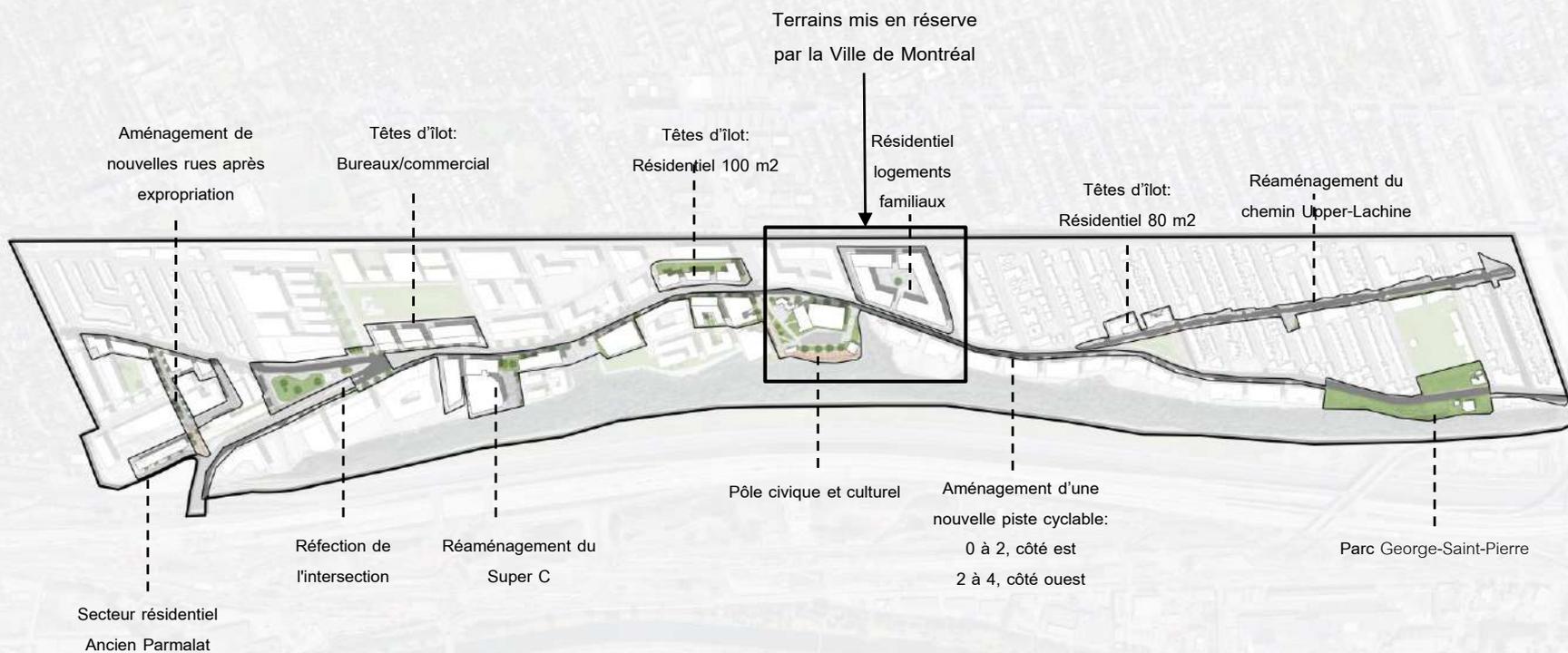
MISE EN ŒUVRE/PHASAGE

CONCLUSION

Mise en œuvre

Phasage 0 à 4 ans

Pour commencer, les terrains mis en réserve seraient à la disposition du début des phases de réalisation.

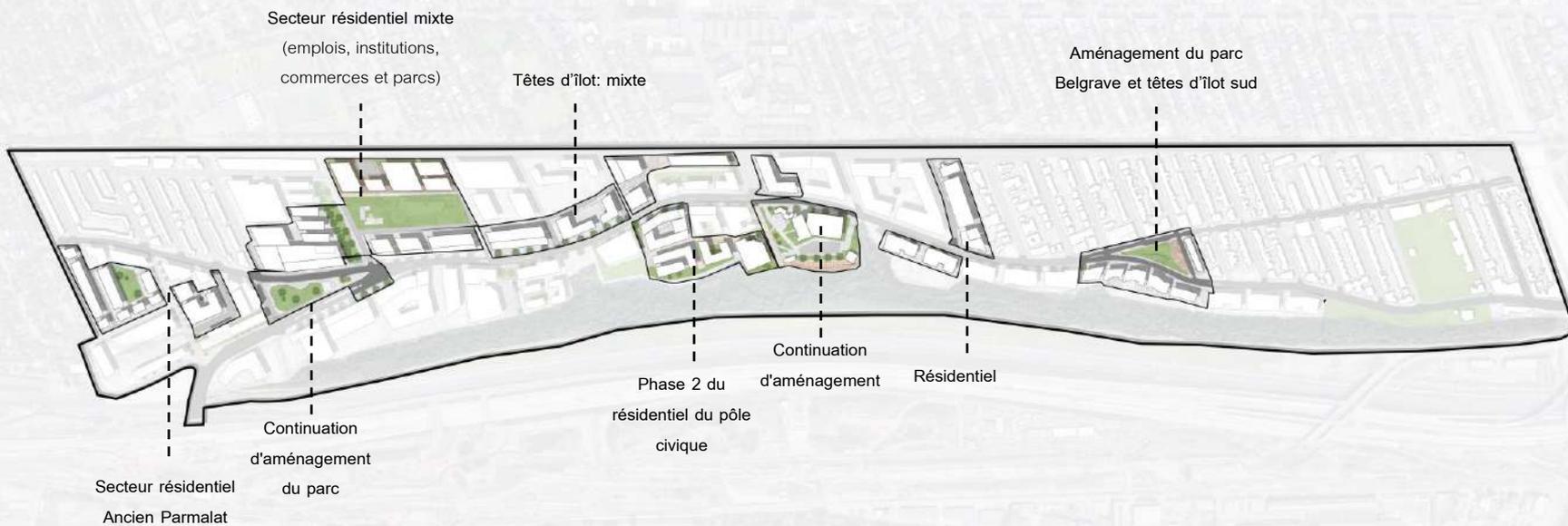


100m



Mise en œuvre

Phasage 5 à 9 ans

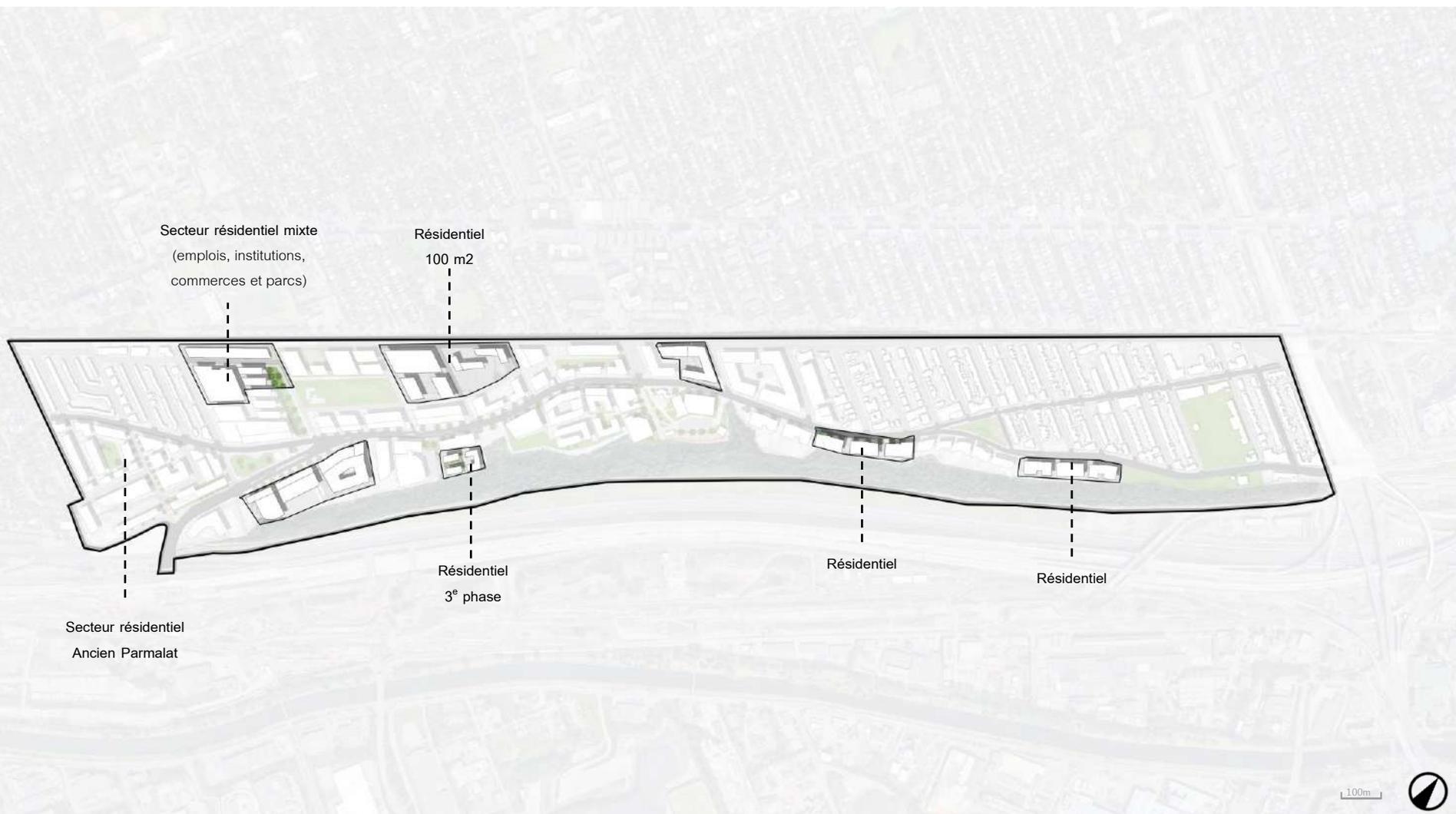


100m



Mise en œuvre

Phasage 10 à 15 ans



Concept général



Organisation du réseau des espaces publics

Finalement, l'application des rues complètes, tel est le cas des principales rues du secteur, et le mise en place de nouveaux espaces publics permettrait d'avoir des milieux accessibles et sécuritaires pour tous tout en respectant les critères de design généraux.



14 avril 2020

Université de Montréal

Faculté de l'aménagement

Maîtrise individualisée en Design Urbain

AME 6931 – Atelier en design urbain

Réalisé par : Marlet Padilla

@: marlet5294@gmail.com