

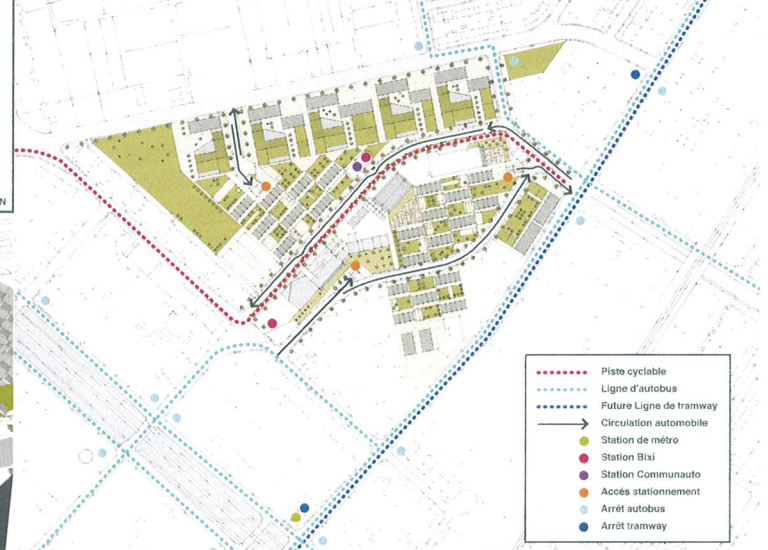
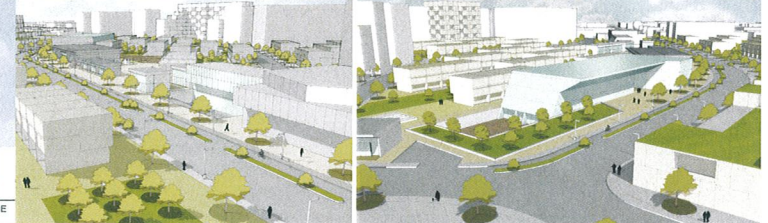
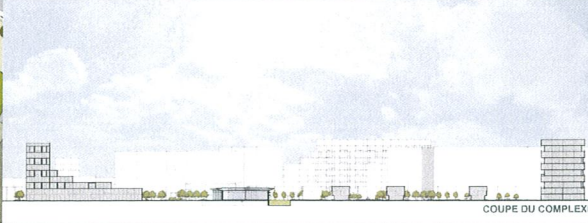
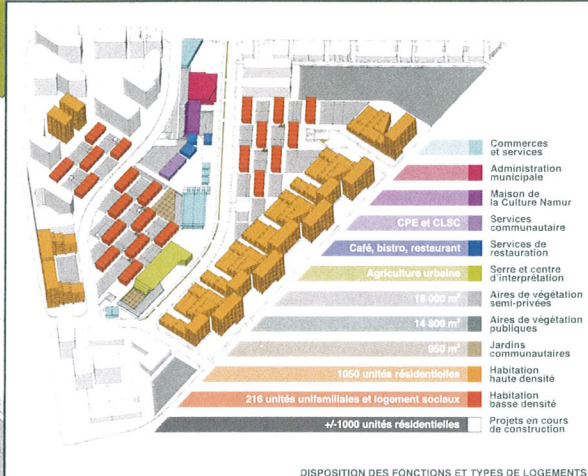


Réaménagement du secteur Namur/Jean-Talon Ouest culture urbaine



HABITATION BASSE DENSITÉ et LOGEMENT SOCIAUX
Habitat de 3 étages et moins.
10 unités d'habitations par sections.
Stationnement sous-terrain partiel.

HABITATION HAUTE DENSITÉ
Habitat de 8 étages et moins.
Jardins et toits terrasses semi-privés.
Stationnement sous-terrain partiel.



COMMERCE DE PROXIMITÉ
Services et produits d'appoint visant le marché local.

MAISON DE LA CULTURE NAMUR
Centre de diffusion art - culture.
Salle de représentation, aire d'exposition et scène extérieure.

MARCHÉ PUBLIC
Vente au public de produits alimentaires.
Vente sur place publique en période estivale.

HABITATION BASSE DENSITÉ et LOGEMENT SOCIAUX
Habitat de 3 étages et moins.
10 unités d'habitations par sections.
Stationnement sous-terrain partiel.

SERVICES DE RESTAURATION
Restaurant / café offrant des services quotidiens aux résidents et visiteurs.

BÂTIMENT MUNICIPAL et INSTITUTIONNEL
Bâtiment pouvant recevoir services municipaux et institutionnels axé sur la gestion du territoire.

BISTRO / CAFÉ
Services alimentaires visant les usagers et employés des commerces et services avoisinants.

JARDIN COMMUNAUTAIRE
Jardin communautaire extérieur dédié aux citoyens.

ACCÈS STATIONNEMENTS
Espaces intégrés aux espaces semi-privés et donnant accès aux stationnements souterrains.

SERRE PUBLIQUE
Fournir en produits le marché et commerces adjacents.
Gestion des projets de nature écologiques et énergétiques du complexe.
Programme éducatif offert à la communauté et au public montréalais.
Culture intérieure et extérieure en période estivale dans un jardin surbaissé.

Un des facteurs déterminant à l'intégration d'un quartier de type TOD (Transit Oriented Development) en milieu urbain demeure la densité du trafic automobile qui perdure au périmètre de ce dernier et les tentatives pour en réduire son impact. Restreindre complètement l'accès automobile pourrait ultimement nuire au bon fonctionnement et à la qualité de vie du quartier (congestion, visiteurs, accès/viabilité des commerces).

Il s'agit donc selon nous d'adopter des mesures de réduction du trafic automobile (spécifiquement le trafic de transition) par l'introduction de différentes mesures d'aménagement (sens unique, zones de réduction de la vitesse, stationnement de courte durée) afin de mettre en valeur des modes de transport alternatifs disponibles (parc automobile partagé, stations BIXI) et accès autobus/métro). Ces mesures contribuent à dynamiser le quartier sans toutefois l'astreindre au trafic automobile. Ce dernier demeurant résolvant axé vers les services communautaires tout en maintenant une gamme de services disponible aux quartiers adjacents, notamment un marché public, un CPE, CLSC ainsi qu'une maison de la culture.

Le positionnement des stations de métro adjacentes est au cœur du développement des axes piétons et cyclables. Ceux-ci permettent un retour aux zones résidentielles tout en minimisant le contact avec le trafic routier et en maximisant l'offre commerciale, notamment en terme de services de proximité. Les services communautaires et municipaux se trouvent jumelés à ces derniers mais en prenant bien soin d'éloigner ceux qui attendraient leurs activités au-delà des heures de travail, permettant ainsi de réduire tout inconforts reliés au trafic (de tout type) ou au bruit sur les zones résidentielles.

L'offre résidentielle se compose principalement de 2 types/zones de bâtiments (haute et basse densité). Les zones au périmètre présentant principalement des bâtiments résidentiels à haute densité avec accès automobile restreint donnant sur les artères nord et sud. Au cœur du projet se trouve les bâtiments résidentiels à basse densité (3 étages). Répartis en îlots au milieu des aires public et des axes de circulation, ceux-ci favorisent une surveillance accrue de l'espace commun par les usagers et favorise leur interaction.

La nature et la disposition des îlots résidentiels viennent scinder l'espace résiduel en 3 sous-espaces: l'espace public, semi-privé et privé. L'espace public, dispose en parcourus le long des fonctions communautaires et commerciales se compose d'îlots de verdure, d'espaces de jeux, de sentiers pédestres et de voies cyclables. On compte aussi une zone adjacente au marché publique qui, au gré des saisons, passera d'espace pour les marchands à une aire de jeu / patinoire hivernale.

Les zones semi-privées sont celles composées à la fois de cours intérieures des bâtiments résidentiels accolés l'un à l'autre mais aussi des espaces toits/jardins en parties communes. Ceux-ci permettent une pratique agricole en milieu urbain en plus de permettre un meilleur rendement énergétique des bâtiments. Les zones privées consistent en des terrasses/balcons privés ainsi que des toits-jardins à usage individuel.

Du côté est du développement se trouve une serre qui en plus de fournir en aliments les commerces adjacents, principalement le marché public, aura un rôle éducatif et social puisqu'il sera en charge de gérer les projets de nature écologique et énergétique du complexe: gestion de la biomasse, production de compost ainsi que des programmes éducatifs et culturels, l'agriculture de trouvant au centre de toutes cultures.

Culture Urbaine (209BE)

Un des facteurs déterminant à l'intégration d'un quartier de type TOD (Transit Oriented Development) en milieu urbain demeure la densité du trafic automobile qui perdure au périmètre de ce dernier et les tentatives pour en réduire son impact. Restreindre complètement l'accès automobile pourrait ultimement nuire au bon fonctionnement et à la qualité de vie du quartier (congestion, visiteurs, accès/viabilité des commerces).

Il s'agit donc selon nous d'adopter des mesures de réduction du trafic automobile (spécifiquement le trafic de transition) par l'introduction de différentes mesures d'aménagement (sens unique, zones de réduction de la vitesse, stationnement de courte durée) afin de mettre en valeur des modes de transport alternatifs disponibles (parc automobile partagé, stations BIXI et accès autobus/métro). Ces mesures contribuent à dynamiser le quartier sans toutefois l'astreindre au trafic automobile. Ce dernier demeurant résolument axé vers les services communautaires tout en maintenant une gamme de services disponible aux quartiers adjacents, notamment un marché public, un CPE, CLSC ainsi qu'une maison de la culture.

Le positionnement des stations de métro adjacentes est au cœur du développement des axes piétons et cyclables. Ceux-ci permettent un retour aux zones résidentielles tout en minimisant le contact avec le trafic routier et en maximisant l'offre commerciale, notamment en terme de services de proximité. Les services communautaires et municipaux se trouvent jumelés à ces derniers mais en prenant bien soin d'éloigner ceux qui étendraient leurs activités au delà des heures de travail; permettant ainsi de réduire tout inconvénients reliés au trafic (de tout type) ou au bruit sur les zones résidentielles.

L'offre résidentielle se compose principalement de 2 types/zones de bâtiments (haute et basse densité). Les zones au périmètre présentant principalement des bâtiments résidentiels à haute densité avec accès automobile restreint donnant sur les artères nord et sud. Au cœur du projet se trouve les bâtiments résidentiels à basse densité (3 étages). Répartis en îlots au milieu des aires public et des axes de circulation, ceux-ci favorisent une surveillance accrue de l'espace commun par les usagers et favorise leur interaction.

La nature et la disposition des îlots résidentiels viennent scinder l'espace résiduel en 3 sous-espaces; l'espace public, semi-privé et privé. L'espace public, disposé en parcours le long des fonctions communautaires et commerciales se compose d'îlots de verdure, d'espaces de jeux, de sentiers pédestres et de voies cyclables. On compte aussi une zone adjacente au marché publique qui, au gré des saisons, passera d'espace pour les marchands à une aire de jeu / patinoire hivernale.

Les zones semi-privées sont celles composées à la fois de cours intérieures des bâtiments résidentiels accolés l'un à l'autre mais aussi des espaces toit/jardins en parties communes. Ceux-ci permettent une pratique agriculture en milieu urbain en plus de permettre un meilleur rendement énergétique des bâtiments. Les zones privées consistent en des terrasses/balcons privés ainsi que des toit-jardins à usage individuel.

Du côté est du développement se trouve une serre qui en plus de fournir en aliments les commerces adjacents, principalement le marché public, aura un rôle éducatif et social puisqu'il sera en charge de gérer les projets de nature écologique et énergétique du complexe; gestion de la biomasse, production de compost ainsi que des programmes éducatifs et culturels, l'agriculture de trouvant au centre de toutes cultures.