



Table no1 (1 de 2)

QUESTIONS

- Quels sont les attraits de Pointe-aux-Trembles?
- Est-il possible de dégager un profil de la clientèle de Pointe-aux-Trembles?
- En un mot, comment peut-on qualifier la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles?

NOTES

Quels sont les attraits de Pointe-aux-Trembles?

Pointe-aux-Trembles s'apparente beaucoup plus à la banlieue, notamment en raison de la distance importante du centre-ville.

- ↪ Services accessibles d'abord en voiture.
- ↪ Stationnement.
- ↪ Faible densité (mais potentiel d'augmentation).

«Vivre en banlieue, tout en demeurant sur l'île», services urbains aux portes de la nature.

Est-il possible de dégager un profil de la clientèle de Pointe-aux-Trembles?

Famille. Deux parents travaillent. Scolarité plus faible.

En un mot, comment peut-on qualifier la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles?

Trois éléments énoncés :

- 1- Axe de transit.
- 2- Mélange de paysages urbains et naturels.
- 3- Barrière.

VARIA



Table no1 (2 de 2)

QUESTIONS

- Si l'on devait miser sur une seule image de marque, laquelle devrait être priorisée?
- Comment la rue Sherbrooke peut-elle se distinguer?
- Comment est-il possible d'introduire le verdissement sur les domaines public et privé?

NOTES

Si l'on devait miser sur une seule image de marque, laquelle devrait être priorisée?

Deux éléments énoncés :

- 1- Nature : Valeur ajoutée pour Pointe-aux-Trembles. «Naturellement montréalais».
- 2- Patrimoine naturel et bâti distinctif.

Comment la rue Sherbrooke peut-elle se distinguer?

Renforcer et bonifier l'offre de services urbains, qui augmentera le rayonnement de la rue au-delà du quartier. Une desserte urbaine, aux portes de la nature.

- Par une meilleure diversité commerciale.
- Par des commerces locaux, exclusifs (ne pas uniquement miser sur des bannières qui renforcent l'image de banlieue).

En développant un créneau lié à l'agrotourisme :

- En exploitant les grands espaces environnants.
- Mise-en-marché des produits locaux sur la rue Sherbrooke.

Paysages et ambiance de rue : conjuguer un gain de densité avec du verdissement aux abords de l'artère :

- Commerces en façade avec aire de stationnement à l'arrière.
- Éclairage urbain distinctif.

Comment est-il possible d'introduire le verdissement sur les domaines public et privé?

Convaincre du potentiel de rehaussement de la valeur des terrains.

VARIA



Table no2 (1 de 2)

QUESTIONS

- Quels sont les attraits de Pointe-aux-Trembles?
- Est-il possible de dégager un profil de la clientèle de Pointe-aux-Trembles?
- En un mot, comment peut-on qualifier la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles?

NOTES

Quels sont les attraits de Pointe-aux-Trembles?

Plusieurs éléments énoncés :

- ↳ Parc-nature.
- ↳ Accès à l'eau.
- ↳ Grands espaces.
- ↳ Localisation sur l'île, mais avec l'aspect de la banlieue offrant du logement et des propriétés.
- ↳ Accessibilité.
- ↳ Club de golf.
- ↳ Maison de la culture.
- ↳ Présence à venir de la gare de train de banlieue.

Est-il possible de dégager un profil de la clientèle de Pointe-aux-Trembles?

Plusieurs éléments énoncés :

- ↳ Jeunes familles de Pointe-aux-Trembles et de Montréal-Est (car il y a peu de desserte dans ce secteur).
- ↳ Jeunes étudiants (primaire et secondaire).
- ↳ Population plus âgée.
- ↳ Travailleurs industriels.
- ↳ Personnes en transit.

Deux phénomènes affectant le profil de la clientèle :

- ↳ Exode des jeunes adultes.
- ↳ Présence de nombreuses personnes originaires de Pointe-aux-Trembles (esprit de village).

En un mot, comment peut-on qualifier la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles?

Plusieurs éléments énoncés :

- ↳ Moche.
- ↳ Déstructuré.
- ↳ Pauvreté architecturale.
- ↳ Image autoroutière.
- ↳ Axe de transit.

VARIA



Table no2 (2 de 2)

QUESTIONS

- Si l'on devait miser sur une seule image de marque, laquelle devrait être priorisée?
- Comment la rue Sherbrooke peut-elle se distinguer?
- Comment est-il possible d'introduire le verdissement sur les domaines public et privé?

NOTES

Si l'on devait miser sur une seule image de marque, laquelle devrait être priorisée?

Trois éléments énoncés :

- Boulevard urbain.
- Nouveau Pointe-aux-Trembles orienté vers la modernité.
- Milieu de vie naturel.

Comment la rue Sherbrooke peut-elle se distinguer?

Plusieurs éléments énoncés :

- Attractions.
- Services de proximité.
- Zone d'emploi.
- Verdissement du boulevard.
- Évolution de la rue commerciale, notamment près de l'intersection du boulevard Tricentenaire.
- Signature identitaire des entrées sur le territoire de l'arrondissement.
- Capacité d'attirer certaines typologies d'entreprises.

Comment est-il possible d'introduire le verdissement sur les domaines public et privé?

Quatre éléments énoncés :

- Poursuite de la campagne de verdissement.
- Plantation le long du boulevard.
- Réglementation exigeant des ilots de verdure dans les stationnements.
- Harmonisation avec Montréal-Est.

VARIA



Table no3 (1 de 2)

QUESTIONS

- Quels sont les attraits de Pointe-aux-Trembles?
- Est-il possible de dégager un profil de la clientèle de Pointe-aux-Trembles?
- En un mot, comment peut-on qualifier la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles?

NOTES

Quels sont les attraits de Pointe-aux-Trembles?

Deux éléments énoncés :

- ↳ Nature
- ↳ Parcs

Est-il possible de dégager un profil de la clientèle de Pointe-aux-Trembles?

- ↳ Profil de la clientèle actuelle :
 - Population vieillissante.
 - Pauvreté culturelle généralisée malgré des revenus par ménage plus élevés que la moyenne.
- ↳ Profil souhaité :
 - Contrebalancement de la population avec d'avantage de familles dans le quartier et l'arrivée de personnes actives susceptibles d'être attirées par le potentiel des activités liés aux grands espaces.
 - Le type de développement immobilier choisi aux abords de la Sherbrooke aidera à favoriser ce balancement.

En un mot, comment peut-on qualifier la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles?

- ↳ Elle se qualifie présentement comme un axe de transit, utilitaire.
- ↳ Elle pourrait facilement être perçue comme un axe de rétention, un axe de possibilités (développement, activités, ambiances) unique à Montréal.

VARIA

- Habiter Pointe-aux-Trembles implique nécessairement avoir une voiture.
- Il serait intéressant de miser sur un branding local, spécifique à chaque milieu de vie afin d'augmenter le sentiment d'appartenance des résidents. La rue Sherbrooke servirait de maillon, de fil conducteur entre les trois milieux de vie pour créer un ensemble unique et renforcer le caractère de Pointe-aux-Trembles.
- Spécificité des milieux de vie et complémentarité dans le contexte de Pointe-aux-Trembles.
- Montréal = YUL, Pointe-aux-Trembles = PAT.
- Le mot fluidité doit être intimement associé à la rue Sherbrooke : il ne s'agit pas de circulation intense et rapide mais de circulation continue, à faible vitesse et conséquente des milieux qui sont traversés par l'artère.
- La rue Sherbrooke aurait le potentiel de s'apparenter au boulevard Champlain à Québec et de dégager une image fort positive.



Table no3 (2 de 2)

QUESTIONS

- Si l'on devait miser sur une seule image de marque, laquelle devrait être priorisée?
- Comment la rue Sherbrooke peut-elle se distinguer?
- Comment est-il possible d'introduire le verdissement sur les domaines public et privé?

NOTES

Une image de marque :

Havre de nature en ville. Le tandem nature et ville est définitivement celui qui est ressorti le plus souvent lors des échanges. La rue Sherbrooke est la porte vers la nature sur l'île de Montréal.

La rue Sherbrooke se distingue :

- Elle se distingue par sa verdure :
 - Tant au niveau des grands espaces naturels, de la plantation sur les terrains privés dont les stationnements et sur le domaine public, aux abords de l'artère et des rues transversales.
- Elle pourrait se distinguer par un affichage et un programme d'éclairage unique :
 - Harmonisation et épuration de l'affichage, développer une ligne conductrice renforçant le caractère unitaire que nous souhaitons conférer à la rue Sherbrooke.
 - Développer un mode d'éclairage urbain qui reflètera les spécificités des milieux de vie et qui mettra en valeur, milieux naturels, patrimoine, architecture, entrées territoriales et points de ralliement.

Introduction du verdissement :

- Verdissement des stationnements et des abords de la rue. Verdissement vertical pour masquer des percées visuelles peu agréables et pour meubler des grands pans de murs monochromes.
- Occupation de l'emprise d'Hydro-Québec pour des fins de cultures maraîchères à plus grand volume que les jardins communautaires. Tout comme le projet mis de l'avant par la Ferme Lufa à Ahuntsic, les produits pourraient être destinés aux détaillants locaux ou à un marché public situé dans la portion est de la rue Sherbrooke où nous sommes en situation de désert alimentaire.

VARIA



Table no1 (1 de 2)

QUESTIONS

- ➔ Est-ce que l'ensemble des conditions propres au quartier nous permet d'entrevoir une extension de l'offre commerciale aux abords de la rue Sherbrooke?
- ➔ Est-ce que l'arrivée d'une gare et l'annonce d'investissements majeurs en voirie suffisent à générer un engouement de la part des acteurs immobiliers pour le secteur?
- ➔ Est-il possible d'offrir une plus grande place aux transports actif et collectif sur la rue Sherbrooke?

NOTES

Est-ce que l'ensemble des conditions propres au quartier nous permet d'entrevoir une extension de l'offre commerciale aux abords de la rue Sherbrooke?

- ➔ Le milieu de vie 1 est un secteur commercial, donc il vaut mieux s'y concentrer en ciblant des services à bonifier (cafés, restaurants, cordonniers, etc.).
- ➔ En plus de la consolidation du milieu de vie 1, envisager le secteur à proximité de la gare.
- ➔ À souligner que pour mousser l'offre commerciale, il faut un grand bassin de population.

Est-ce que l'arrivée d'une gare et l'annonce d'investissements majeurs en voirie suffisent à générer un engouement de la part des acteurs immobiliers pour le secteur?

- ➔ Faire un lien entre la gare et le parc nature (par exemple, entrevoir un service avec l'AMT).
- ➔ Il faut d'abord créer la demande avec la population et le branding; l'offre suivra par la suite (et non l'inverse).
- ➔ Il faut mieux adapter l'offre commerciale dans le milieu de vie 3.

Est-il possible d'offrir une plus grande place aux transports actif et collectif sur la rue Sherbrooke?

Oui, mais il faut composer avec les largeurs variantes de l'emprise de rue. Les possibilités de partage de l'emprise de rue sont plus évidentes pour les milieux de vie 2 et 3.

VARIA



Table no1 (2 de 2)

QUESTIONS

Si on devait mettre de l'avant un nouveau paradigme de développement viable aux abords de la rue Sherbrooke...

- Comment doit-on organiser l'offre commerciale dans les secteurs moins pourvus?
- Comment doit-on entrevoir le partage de l'emprise de rue entre les différents modes de transport?
- À des fins stratégiques, quels secteurs à développer risquent de générer le meilleur effet catalyseur pour l'ensemble de l'artère et du quartier?

NOTES

Comment doit-on organiser l'offre commerciale dans les secteurs moins pourvus?

Être sélectif dans le type de commerces autorisés, ne pas y implanter de grandes surfaces.

Comment doit-on entrevoir le partage de l'emprise de rue entre les différents modes de transport?

Améliorer le réseau de la STM, au lieu des autres modes de transport.

À des fins stratégiques, quels secteurs à développer risquent de générer le meilleur effet catalyseur pour l'ensemble de l'artère et du quartier?

Les trois secteurs ont leur personnalité propre et sont complémentaires.

VARIA



Table no2 (1 de 2)

QUESTIONS

- ➔ Est-ce que l'ensemble des conditions propres au quartier nous permet d'entrevoir une extension de l'offre commerciale aux abords de la rue Sherbrooke?
- ➔ Est-ce que l'arrivée d'une gare et l'annonce d'investissements majeurs en voirie suffisent à générer un engouement de la part des acteurs immobiliers pour le secteur?
- ➔ Est-il possible d'offrir une plus grande place aux transports actif et collectif sur la rue Sherbrooke?

NOTES

Est-ce que l'ensemble des conditions propres au quartier nous permet d'entrevoir une extension de l'offre commerciale aux abords de la rue Sherbrooke?

Oui, en raison de l'espace disponible. Il y a des possibilités d'aménagement, mais il y a un grand problème de desserte en transport en commun. L'enjeu principal sera de bien définir et planifier.

Est-ce que l'arrivée d'une gare et l'annonce d'investissements majeurs en voirie suffisent à générer un engouement de la part des acteurs immobiliers pour le secteur?

- ➔ Non, il n'est pas certain que la gare puisse générer une desserte commerciale. Il faut bien distinguer les clientèles, soit les personnes en transit et la population locale. Malgré tout, cela doit se traduire par une planification à moyen et long terme sur laquelle les promoteurs et entrepreneurs peuvent se référer pour planifier leurs propres investissements.
- ➔ Un des enjeux identifiés est la coordination entre la planification de l'aménagement par l'arrondissement et la réalisation des travaux par la ville-centre.

Est-il possible d'offrir une plus grande place aux transports actif et collectif sur la rue Sherbrooke?

Oui, en raison de l'espace encore disponible.

VARIA



Table no2 (2 de 2)

QUESTIONS

Si on devait mettre de l'avant un nouveau paradigme de développement viable aux abords de la rue Sherbrooke...

- Comment doit-on organiser l'offre commerciale dans les secteurs moins pourvus?
- Comment doit-on entrevoir le partage de l'emprise de rue entre les différents modes de transport?
- À des fins stratégiques, quels secteurs à développer risquent de générer le meilleur effet catalyseur pour l'ensemble de l'artère et du quartier?

NOTES

Comment doit-on organiser l'offre commerciale dans les secteurs moins pourvus?

- Regrouper les commerces en grappes aux intersections.
- Réglementation de zonage permettant une mixité d'usage et les possibilités de transformation.
- Favoriser les commerces et les services à proximité aux endroits les mieux accessibles aux piétons et aux vélos; et les commerces et services de grandes surfaces aux endroits plus accessibles aux véhicules, quitte à planifier différemment les deux côtés de rue.
- Prévoir un espace public où des vendeurs ambulants pourraient offrir leurs produits, notamment alimentaires (marché public). Cet espace pourrait aussi servir de lieu pour la tenue d'activités.

Comment doit-on entrevoir le partage de l'emprise de rue entre les différents modes de transport?

- Délimitation entre les voies pour éviter les interfaces entre les cyclistes, les piétons, les automobilistes et le transport collectif.
- Voie réservée pour les autobus, les taxis et le covoiturage.
- Éventuellement un service rapide par bus (S.R.B.) ou un tramway.
- L'aménagement de sentiers multifonctions (piétons et cyclistes) à l'arrière des commerces.

À des fins stratégiques, quels secteurs à développer risquent de générer le meilleur effet catalyseur pour l'ensemble de l'artère et du quartier?

- Les deux pôles de terrains vacants (terrains adjacents à la gare et intersection Gouin/81^{ème} Avenue) devraient être priorités, car ils sont porteurs d'une poussée démographique importante.
- Dans une optique de priorisation de la gare, prévoir à court terme des liens piétonnier et vélo entre ce secteur et le milieu de vie 3, en plus de relier ces sentiers aux pistes cyclables existantes, notamment celle sur la rue Notre-Dame et du boulevard de la Rousselière.

VARIA



Table no3 (1 de 2)

QUESTIONS

- Est-ce que l'ensemble des conditions propres au quartier nous permet d'entrevoir une extension de l'offre commerciale aux abords de la rue Sherbrooke?
- Est-ce que l'arrivée d'une gare et l'annonce d'investissements majeurs en voirie suffisent à générer un engouement de la part des acteurs immobiliers pour le secteur?
- Est-il possible d'offrir une plus grande place aux transports actif et collectif sur la rue Sherbrooke?

NOTES

Est-ce que l'ensemble des conditions propres au quartier nous permet d'entrevoir une extension de l'offre commerciale aux abords de la rue Sherbrooke?

- ↪ Il faut développer l'offre commerciale sur la totalité de l'axe « Sherbrooke » notamment en y greffant une offre de services.
- ↪ L'offre commerciale actuelle est déficiente et traditionnelle.
- ↪ Présence d'un désert alimentaire, notamment, il y a peu de commerces spécialisés.

Est-ce que l'arrivée d'une gare et l'annonce d'investissements majeurs en voirie suffisent à générer un engouement de la part des acteurs immobiliers pour le secteur?

Non, il faut laisser la place au rayonnement pour attirer les investisseurs.

Est-il possible d'offrir une plus grande place aux transports actif et collectif sur la rue Sherbrooke?

- ↪ La desserte de transport en commun est inintéressante provoquant une insatisfaction depuis longtemps et une utilisation accrue de l'automobile.
- ↪ Il faut prévoir une stratégie de déplacement pour répondre aux problèmes de transport en commun.
- ↪ L'éloignement n'encourage pas nécessairement l'utilisation du transport actif.
- ↪ La circulation est difficile à pied dans certains secteurs; il faut une éducation au niveau de la circulation piétonnière.

VARIA



Table no3 (2 de 2)

QUESTIONS

Si on devait mettre de l'avant un nouveau paradigme de développement viable aux abords de la rue Sherbrooke...

- Comment doit-on organiser l'offre commerciale dans les secteurs moins pourvus?
- Comment doit-on entrevoir le partage de l'emprise de rue entre les différents modes de transport?
- À des fins stratégiques, quels secteurs à développer risquent de générer le meilleur effet catalyseur pour l'ensemble de l'artère et du quartier?

NOTES

Comment doit-on organiser l'offre commerciale dans les secteurs moins pourvus?

- Favoriser une mixité entre les services et l'habitation
- Développer une offre locale-quotidienne.

Comment doit-on entrevoir le partage de l'emprise de rue entre les différents modes de transport?

Prévoir une séparation entre le trottoir et la piste cyclable.

À des fins stratégiques, quels secteurs à développer risquent de générer le meilleur effet catalyseur pour l'ensemble de l'artère et du quartier?

Privilégier le secteur de la gare et l'aménagement des entrées de ville.

VARIA



Table no1 (1 de 2)

QUESTIONS

- La signature architecturale des immeubles implantés le long de l'artère doit-elle nécessairement afficher un caractère homogène?
- Le quartier est-il propice aux densités plus élevées?
- Le marché immobilier local peut-il composer avec les coûts relatifs à un gain de qualité architecturale et à l'aménagement de stationnements souterrains?

NOTES

La signature architecturale des immeubles implantés le long de l'artère doit-elle nécessairement afficher un caractère homogène?

- ↪ Le besoin n'est pas forcément une homogénéité, mais plutôt de privilégier la cohésion par rapport aux milieux de vie.
- ↪ Il faut que l'architecture soit intéressante.
- ↪ L'homogénéité peut se trouver à plus petite échelle, au niveau de l'ilot ou d'un bâtiment.

Le quartier est-il propice aux densités plus élevées?

Il est impossible de généraliser; il faut l'évaluer en fonction du contexte. Il serait possible d'augmenter la densité autour de la gare tout en considérant la réalité du marché.

Le marché immobilier local peut-il composer avec les coûts relatifs à un gain de qualité architecturale et à l'aménagement de stationnements souterrains?

- ↪ Concernant la qualité architecturale, il peut s'agir d'un gain mais cela dépend du travail réalisé à la base.
- ↪ Concernant le stationnement souterrain, le problème est complexe car, bien qu'essentiel, son coût demeure un enjeu.

VARIA



Table no1 (2 de 2)

QUESTIONS

Dans une perspective d'insertion dans un tissu urbain déjà passablement développé...

- Quelles seraient les conditions acceptables pour introduire des gabarits de bâtiments plus significatifs le long de l'artère?
- Comment peut-on revoir l'aménagement de vastes superficies de stationnement extérieures?
- Quelle serait l'approche à préconiser en matière d'affichage commercial?

NOTES

Quelles seraient les conditions acceptables pour introduire des gabarits de bâtiments plus significatifs le long de l'artère?

- ↳ Offre de services commerciaux.
- ↳ Aménagements paysagers.
- ↳ Insertion dans le milieu.
- ↳ Considération de la réalité du marché.

Comment peut-on revoir l'aménagement de vastes superficies de stationnement extérieures?

Accorder une importance aux éléments suivants :

- ↳ La sécurité.
- ↳ Les aménagements paysagers.
- ↳ Les aménagements en façade (exemple de la SAQ).
- ↳ L'éclairage.

Quelle serait l'approche à préconiser en matière d'affichage commercial?

- ↳ Favoriser la discrétion de l'affichage surtout dans les milieux de vie 2 et 3.
- ↳ Favoriser une homogénéisation et une bonification de la réglementation visant les enseignes.

VARIA



Table no2 (1 de 2)

QUESTIONS

- La signature architecturale des immeubles implantés le long de l'artère doit-elle nécessairement afficher un caractère homogène?
- Le quartier est-il propice aux densités plus élevées?
- Le marché immobilier local peut-il composer avec les coûts relatifs à un gain de qualité architecturale et à l'aménagement de stationnements souterrains?

NOTES

La signature architecturale des immeubles implantés le long de l'artère doit-elle nécessairement afficher un caractère homogène?

Les participants répondent NON :

- Il doit y avoir toutefois un fil conducteur architectural (ex : mur végétal, mobilier urbain, homogénéité de l'affichage).
- Il ne faut être ouvert à l'éclectisme.
- Il faut se munir de normes environnementales de construction et de reconversion, paramétrer les marges de recul (minimum et maximum), et intégrer la plantation de végétaux.

Le quartier est-il propice aux densités plus élevées?

Les participants répondent OUI :

- Il faut que le marché soit en mesure de le supporter.
- Il est nécessaire de déterminer des zones de densité en tenant compte des milieux existants.

Le marché immobilier local peut-il composer avec les coûts relatifs à un gain de qualité architecturale et à l'aménagement de stationnements souterrains?

Il est important d'avoir une bonne diversité afin d'offrir un milieu de vie intéressant et complet permettant de poursuivre son parcours de vie dans l'arrondissement.

VARIA



Table no2 (2 de 2)

QUESTIONS

Dans une perspective d'insertion dans un tissu urbain déjà passablement développé...

- Quelles seraient les conditions acceptables pour introduire des gabarits de bâtiments plus significatifs le long de l'artère?
- Comment peut-on revoir l'aménagement de vastes superficies de stationnement extérieures?
- Quelle serait l'approche à préconiser en matière d'affichage commercial?

NOTES

Quelles seraient les conditions acceptables pour introduire des gabarits de bâtiments plus significatifs le long de l'artère?

- Prévoir des marges de recul suffisantes.
- Cibler les terrains les plus propices en raison du milieu environnant.
- Intégrer un volet circulation et stationnement en fonction du nombre d'occupants.
- Exiger des détails architecturaux permettant d'apaiser.

Comment peut-on revoir l'aménagement de vastes superficies de stationnement extérieures?

- Îlots de verdure.
- Utilisation éphémère.
- Nouvelles constructions lorsqu'il s'agit de trop grands espaces.
- Stationnement étagé.

Quelle serait l'approche à préconiser en matière d'affichage commercial?

- Réglementation plus avantageuse pour les petits commerçants.
- Rassembler les affichages.
- Éviter l'éclairage trop intense.
- Favoriser une certaine sobriété.

VARIA



Table no3 (1 de 2)

QUESTIONS

- La signature architecturale des immeubles implantés le long de l'artère doit-elle nécessairement afficher un caractère homogène?
- Le quartier est-il propice aux densités plus élevées?
- Le marché immobilier local peut-il composer avec les coûts relatifs à un gain de qualité architecturale et à l'aménagement de stationnements souterrains?

NOTES

La signature architecturale des immeubles implantés le long de l'artère doit-elle nécessairement afficher un caractère homogène?

Favoriser une architecture intemporelle et une modernité.

Le quartier est-il propice aux densités plus élevées?

Les participants répondent OUI :

- Favorise le développement économique, notamment en créant un effet catalyseur aux commerces,
- La densité permet de maintenir des espaces verts, donc de favoriser un développement durable,
- Maximum de +/- 6 étages.

Le marché immobilier local peut-il composer avec les coûts relatifs à un gain de qualité architecturale et à l'aménagement de stationnements souterrains?

Les participants répondent OUI :

- Le secteur peut intégrer de la qualité architecturale et du stationnement souterrain,
- Nécessité d'une approche créative pour ne pas trop augmenter les coûts de construction.

VARIA



Table no3 (2 de 2)

QUESTIONS

Dans une perspective d'insertion dans un tissu urbain déjà passablement développé...

- Quelles seraient les conditions acceptables pour introduire des gabarits de bâtiments plus significatifs le long de l'artère?
- Comment peut-on revoir l'aménagement de vastes superficies de stationnement extérieures?
- Quelle serait l'approche à préconiser en matière d'affichage commercial?

NOTES

Quelles seraient les conditions acceptables pour introduire des gabarits de bâtiments plus significatifs le long de l'artère?

- Coûts des terrains rentabilisés par le gain de densité.
- Mixité des fonctions.
- Utilisation de l'espace inutilisé dans l'emprise de la rue Sherbrooke pour y asseoir des bâtiments de plus gros gabarit.

Comment peut-on revoir l'aménagement de vastes superficies de stationnement extérieures?

- Stationnement étagé.
- Introduction d'îlots de verdure.
- Confiner les aires de stationnement à l'arrière des bâtiments.

Quelle serait l'approche à préconiser en matière d'affichage commercial?

- Gestion rigoureuse de l'affichage.
- Uniformité dans la forme et les matériaux utilisés.
- Mouvement vers des enseignes plus modestes en faisant attention à ne pas nuire à la fonction commerciale.

VARIA