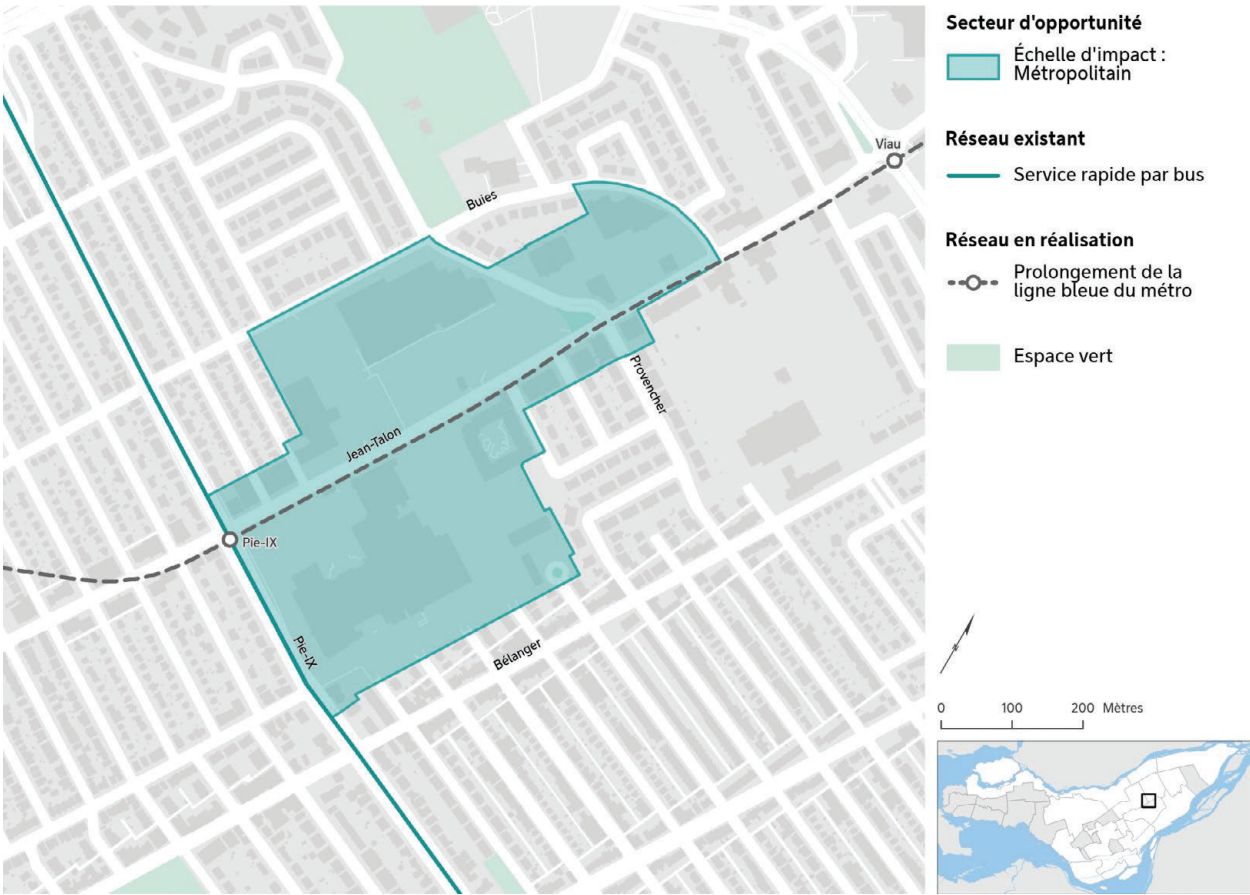


Abords de la future station Pie-IX (SRB) et Jean-Talon Arrondissements de Saint-Léonard et de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension		☐ Planifié ☒ Secteur priorisé	☒ À planifier
Échelle d’impact	☒ Métropolitaine	☐ Quartier	
Accès au transport collectif structurant	☒ Existant	☒ Projeté	
Indice d’équité des milieux de vie (IEMV)	☒ Secteur vulnérable et prioritaire	☒ À proximité d’un secteur vulnérable et prioritaire	
Opportunités	☒ Augmentation de l’offre résidentielle	☒ Amélioration/consolidation (formes et fonctions urbaines)	
	☒ Amélioration/consolidation de l’accès aux ressources du quotidien	☒ Transformation (formes et fonctions urbaines)	
	☐ Amélioration/consolidation des activités économiques	☐ Valorisation des milieux naturels	
Types d’action	☒ Réglementation	☒ Planification (élaboration ou actualisation)	
	☒ Investissements	☐ Programme de financement	
	☒ Réaménagement du domaine public	☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d’égout	

Tableau 4-30



Carte 4-33

Contexte

1267 Situé à l’intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Jean-Talon Est, dans les arrondissements de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Saint-Léonard, le secteur est également adjacent au territoire de l’arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie et s’inscrit sur le parcours du prolongement de la ligne bleue du métro, dont la mise en service est prévue en 2031.

1268 Une vision d’ensemble multipartite reste à être définie, et ce, en cohérence avec les priorités et les orientations de la Ville et des arrondissements concernés. Un arrimage entre les différents arrondissements est donc prévu dans le cadre de l’élaboration de la planification.

1269 La vocation du secteur, essentiellement commerciale, est soutenue par des zones résidentielles bien établies au fil du temps. L’artère Jean-Talon Est, relativement dynamique, traverse entièrement le territoire des arrondissements de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Saint-Léonard. L’activité commerciale vers l’ouest prend place dans un tissu homogène de trois étages avec des rez-de-chaussée commerciaux diversifiés et situés aux abords du Petit Maghreb, un quartier de l’arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.

1270 Néanmoins, sa forme urbaine et architecturale vers l’est, dans l’arrondissement de Saint-Léonard, diffère avec ses centres commerciaux d’importance établis sur de méga-îlots et sa typologie résidentielle d’édifices multilogements d’une dizaine d’étages. Les aires de stationnement de surface y sont très présentes ainsi que les déplacements véhiculaires. Les surfaces minéralisées contribuent alors à la formation d’îlots de chaleur. La discontinuité de la trame dans la zone commerciale contraste avec l’environnement résidentiel immédiat et entraîne un manque de perméabilité pour les parcours nord-sud.

1271 Toujours sur la rue Jean-Talon Est dans l’arrondissement de Saint-Léonard, l’activité commerciale prend place dans des bâtiments de faible hauteur, hétéroclites, implantés de manière variable, généralement en retrait par rapport à la rue alors que les stationnements sont aménagés en façade. Par conséquent, le domaine public est pauvrement encadré, souffre d’un manque d’animation et offre des conditions peu attrayantes et peu sécuritaires pour les déplacements actifs. Par ailleurs, un programme particulier d’urbanisme (PPU) couvrant une importante section de la rue Jean-Talon Est de l’arrondissement de Saint-Léonard a été adopté en 2021 (PPU Jean-Talon-Est).

1272 Le voisinage du secteur est marqué par des zones résidentielles hétéroclites constituées majoritairement de duplex et de triplex. Des maisons unifamiliales de vétérans, des bungalows datant des années 1960 et des édifices multilogements de quatre à six étages sont également présents au sud de l’autoroute 40. Les parcs Hébert (Saint-Léonard) et Sainte-Bernadette (Rosemont–La Petite-Patrie) plus au sud offrent des infrastructures sportives et sont rattachés à deux écoles primaires desservant le secteur. Le projet de prolongement de la ligne bleue du métro comprend la construction de deux édicules au croisement de la rue Jean Talon Est et du boulevard Pie-IX ainsi qu’un terminus de bus. Ainsi, en plus de sa desserte par le système rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX, le secteur bénéficiera d’un accès direct au réseau du métro, ce qui viendra accroître et faciliter considérablement son accessibilité et structurer par le fait même le domaine public. Cette transformation majeure de la mobilité constitue un formidable levier pour revoir l’identité du secteur.

- 1273 Les enjeux d’aménagement et de mobilité pour le secteur sont :
- 1274 • l’adaptation de la forme urbaine pour soutenir l’utilisation de la station de métro et faciliter son accès;
 - 1275 • l’intensification de l’occupation du sol et la diversification des usages dans la perspective de soutenir un milieu de vie complet;
 - 1276 • la création de conditions favorables aux déplacements actifs à l’échelle du secteur et en lien avec les milieux avoisinants;
 - 1277 • le caractère d’ensemble du cadre bâti et sa contribution à l’encadrement et à l’animation de l’espace public, en particulier de la rue Jean-Talon Est;
 - 1278 • le maintien des activités commerciales existantes et leur contribution à la qualité du cadre urbain;
 - 1279 • l’intégration d’équipements collectifs, communautaires et de parcs répondant aux besoins actuels des citoyennes et citoyens ainsi qu’aux futurs résidents et résidentes;
 - 1280 • la réduction des îlots de chaleur par l’aménagement du domaine public avec une augmentation de la canopée;
 - 1281 • la gestion des nuisances liées à la circulation véhiculaire sur le boulevard Pie-IX;
 - 1282 • la gestion des interfaces avec les milieux environnants, notamment résidentiels, avec l’arrivée du terminus d’autobus.

Objectifs

- 1283

Les intentions à l'égard de l'aménagement et de la mobilité concernant le secteur visent à créer un milieu de vie complet et attractif ayant la station de métro comme point d'ancrage. Véritable pôle de mobilité grâce au métro, au SRB et au terminus de bus, le secteur devra permettre une densification résidentielle importante, tout en conservant une superficie commerciale adéquate et proposer une nouvelle offre en équipements collectifs, communautaires et en parcs afin de créer un milieu de vie complet. Le développement des aires de stationnement sous-utilisées et la relocalisation des espaces commerciaux à même les nouvelles constructions résidentielles permettront de libérer le sol afin d'augmenter la capacité d'accueil de logements et d'offrir un domaine public adapté au transport actif et collectif en se connectant aux milieux avoisinants.
- 1284

De manière plus précise, ces intentions consistent notamment à :
- 1285

• répartir les densités construites les plus importantes à proximité du métro pour soutenir son achalandage et prévoir une diminution des hauteurs vers les secteurs résidentiels existants;

1286

• s'assurer d'une offre diversifiée en termes de typologies résidentielles afin de permettre de répondre aux besoins d'une multitude de ménages dont ceux avec enfants, notamment en intégrant des aires de jeux pour enfants, des terrasses et des balcons de taille généreuse, etc. L'offre devrait également être multiple en termes de produits offerts;

1287

• encourager l'intégration de logements locatifs sociaux et abordables dans les projets résidentiels;

1288

• encadrer la construction des nouveaux bâtiments résidentiels pour mitiger les nuisances tels le bruit, les vibrations ou la poussière;
- 1289

• assurer une contribution de l'activité commerciale sur la rue Jean-Talon Est avec un encadrement permettant l'animation du domaine public, notamment par l'implantation de commerces et de services de proximité intégrés au rez-de-chaussée des bâtiments résidentiels;

1290

• aménager le domaine public et implanter des équipements communautaires collectifs à proximité de la station de métro pour faciliter leur fréquentation et leur animation et valoriser ses abords;

1291

• assurer une mise en réseau des parcours piétonniers et cyclables sécuritaire et attrayant afin de réduire les distances des cheminements vers les transports collectifs et le Réseau express vélo Jean-Talon (REV), à partir notamment des quartiers limitrophes;

1292

• rétablir la trame de rues avec la création de nouvelles rues et de sentiers piétonniers afin de désenclaver le site et permettre des connexions avec le tissu urbain existant;

1293

• mettre en place des conditions pour assurer une circulation véhiculaire apaisée au sein du futur quartier et limiter le transit;

1294

• optimiser et mutualiser l'offre en espace de stationnement souterrain et minimiser son incidence dans le paysage urbain;

1295

• mettre à profit l'aménagement d'espaces verts constitués en réseau pour la gestion efficace des eaux de ruissellement et augmenter la canopée;

1296

• permettre l'encadrement de la rue Jean-Talon Est par des bâtiments ayant un basilaire commercial et des retraits aux étages supérieurs, afin de contribuer à des parcours à l'échelle humaine.