

PROGRAMME
PARTICULIER D'URBANISME

JEAN-TALON EST

JANVIER 2021
(mis à jour en juin 2025)

NOTES AU LECTEUR

Avec la sanction le 1er juin 2023 de la loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions (projet de loi 16), le « programme particulier d'urbanisme » est remplacé par le « plan particulier d'urbanisme » (PPU). Cette nouvelle appellation permet de mieux rendre compte de la nature de ce document en lui conférant un rôle de planification détaillée d'une partie du territoire municipal, plutôt que celui d'un programme.

Pour le moment, il n'est toutefois pas obligatoire de modifier les « programmes particuliers d'urbanisme » en vigueur le 1er juin 2023 afin de refléter les changements législatifs apportés à cet outil, à telle enseigne qu'un « programme particulier d'urbanisme » est réputé être un « plan particulier d'urbanisme » aux termes de l'article 139 du projet de loi 16. Cependant, l'article 138 du projet de loi 16 précise que la période transitoire sera levée à la date déterminée par le ministre.

Dans ce contexte, chaque programme particulier d'urbanisme en vigueur au 1er juin 2023 qui n'est pas abrogé aux termes du présent Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) est maintenu en tant que « programme particulier d'urbanisme » aux termes du présent chapitre. Certains éléments de ces programmes particuliers d'urbanisme ont été ajustés pour tenir compte du contenu du PUM. Puisque leur contenu est intimement lié à la gouvernance locale et aux choix faits par les arrondissements, leur actualisation pour tenir compte des modifications législatives introduites par le projet de loi 16 et du contenu du PUM se continuera à brève échéance. Dans la période intérimaire, soit entre la date du jour où le PUM entre en vigueur et la date du jour où le programme particulier d'urbanisme actualisé entre en vigueur, les cartes, tableaux, dispositions, règles, normes et critères du PUM ont préséance, en cas de conflit d'interprétation, sur toute disposition incompatible d'un programme particulier d'urbanisme

Dans le cadre du PUM, l'acronyme PPU sera utilisé indistinctement pour désigner les programmes particuliers d'urbanisme qui y sont joints de même que le plan particulier d'urbanisme, puisque l'un et l'autre sont réputés, eu égard aux programmes particuliers d'urbanisme en vigueur le 1er juin 2023, constituer un seul et même outil d'urbanisme.

En annexe, certains éléments du PPU ont été conservés à des fins d'historique. Ceux-ci sont toutefois joints à titre informatif et sont donc sans effet.

Mai 2025

CRÉDITS

Arrondissement de Saint-Léonard — Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

Johanne Couture, Directrice
Marie-Claude Lafond, Chef de division, Division de l'urbanisme et de la transition écologique
Jason Jalbert, Conseiller en aménagement, Division de l'urbanisme et de la transition écologique

Provencher_Roy

Sylvain Gariépy, Urbaniste, LEED GA, permis numéro 983
Victor Granier, Aménagiste
Valérie Charest, Urbaniste, LEED GA, permis numéro 1628
Maude Christophe, Urbaniste, permis numéro 1763
Agathe Dessin, Stagiaire en architecture de paysage
Stéphanie Galella, Urbaniste-stagiaire
Anne Wolf, Architecte et designer urbain, permis numéro A6909



AVANT-PROPOS

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) de la rue Jean-Talon Est est réalisé en concertation avec les acteurs clés du milieu, notamment les élus et les citoyens de l'arrondissement, la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, la Direction des loisirs, de la culture et des communications, la Direction des services administratifs et la Direction des travaux publics de l'arrondissement de Saint-Léonard, la Ville de Montréal ainsi que les organismes communautaires et/ou institutionnels, tels que la Société de développement commercial de la rue Jean-Talon à Saint-Léonard ou la Société de transport de Montréal (STM). Cette démarche a pris la forme d'un processus de cocréation avec les usagers de manière à maintenir un esprit de transparence et d'ouverture aux attentes des citoyens. La stratégie adoptée afin de concevoir ce PPU découle d'une approche qui associe une dimension technique à une vision sensible et humaine de l'espace urbain.

En définitive, la réflexion est porteuse d'une vision, d'un rêve qui a pour but de créer un environnement urbain de grande qualité adapté aux besoins et aux aspirations des citoyens de Saint-Léonard.



Michel Bissonnet
Maire de l'arrondissement
de Saint-Léonard



Lili-Anne Tremblay
Conseillère d'arrondissement
Saint-Léonard-Est



Dominic Perri
Conseiller de la Ville
Saint-Léonard-Ouest



Mario Battista
Conseiller d'arrondissement
Saint-Léonard-Ouest

MOT DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT

Mes collègues du conseil d'arrondissement, Lili-Anne Tremblay, Dominic Perri ainsi que Mario Battista, et moi sommes très heureux de vous présenter le résultat de notre démarche qui visait à élaborer un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour la rue Jean-Talon Est.

C'est au printemps 2018, à la suite de l'annonce des gouvernements provincial et fédéral qui confirmait le projet de prolongement de la ligne bleue du métro dans l'axe de la rue Jean-Talon, que nous avons choisi d'entreprendre cette démarche très importante. En effet, l'arrivée de nouvelles stations de métro sur le territoire est une excellente nouvelle, mais leur implantation doit être soigneusement planifiée dans la trame urbaine déjà existante de la rue Jean-Talon.

C'est pourquoi nous avons retenu les services de la firme Provencher_Roy afin de repenser la vision, les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre pour le redéveloppement de la rue Jean-Talon et tout cela, en adoptant une approche qui associe une dimension technique à une vision sensible et humaine de l'espace urbain.

Pour y arriver, la démarche a pris la forme d'un processus de cocréation avec les usagers de manière à maintenir un esprit de transparence et d'ouverture aux attentes de tous. Elle s'est notamment réalisée par le biais de consultations avec les résidents, les propriétaires, les commerçants, ainsi que les représentants des milieux communautaire et institutionnel, dont la Société de développement commercial (SDC) de la rue Jean-Talon à Saint-Léonard et la Société de transport de Montréal (STM).

La contribution et l'expertise de chacun des intervenants auront permis d'élaborer un plan d'action qui favorisera la transformation urbaine, la mobilité, l'expérience en ce qui concerne l'ambiance de rue et le développement durable. En définitive, la réflexion est porteuse d'une vision, d'un rêve qui a pour but de créer un environnement urbain de grande qualité adapté aux besoins et aux aspirations des citoyens de Saint-Léonard.

À cet effet, je tiens à remercier chaleureusement toutes les personnes impliquées dans l'élaboration de ce document. Plus particulièrement, je remercie notre directeur d'arrondissement, Steve Beaudoin, pour l'importance qu'il a su accorder à ce projet. Je souligne également le travail colossal accompli par l'équipe de l'Aménagement urbain et des Services aux entreprises, sous la direction de Johanne Couture.

Finalement, je remercie les représentants de la firme Provencher_Roy qui ont consacré beaucoup d'énergie à notre projet et dont l'expertise aura été un bel atout pour en arriver à un produit final de qualité.

Bonne lecture!

Michel Bissonnet
Maire de l'arrondissement
de Saint-Léonard

TABLE DES MATIÈRES

| PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME JEAN-TALON EST

AVANT-PROPOS	1
MOT DU MAIRE D'ARRONDISSEMENT	2

01

MISE EN CONTEXTE	5
Introduction	6
Définition de l'approche préconisée	7
Territoire d'intervention	8
Cadre de planification	10

02

PORTRAIT DU TERRITOIRE	13
Historique	14
Analyse sociodémographique	15
Analyse économique	18
Morphologie urbaine et cadre bâti	20
Occupation du sol	24
Mobilité	28
Contraintes anthropiques	32
Synthèse	33

03

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	35
Énoncé de vision	36
Orientations et objectifs d'aménagement	37

04

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	39
Composantes structurantes	40
Secteurs de redéveloppement et de revitalisation urbaine	42
Programme d'aménagement détaillé - Secteur 1	48
Programme d'aménagement détaillé - Secteur 2	50
Programme d'aménagement détaillé - Secteur 3	52
Programme d'aménagement détaillé - Trame viaire	54
Programme d'aménagement détaillé - Trame verte	56
Programme d'aménagement détaillé - Pôles de mobilité	58

05

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT	59
Fascicule 1 — Architecture, design et développement durable	60
Fascicule 2 — Aménagement de rue	62
Fascicule 3 — Places publiques, parcs et espaces verts	65
Fascicule 4 — Gestion du stationnement	66
Fascicule 5 — Intégration du logement social, abordable et familial	67
Fascicule 6 — Gestion des chantiers et urbanisme transitoire	68

06

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE	71
Plan d'action	72
Affectation du sol	77
Densité de construction	78
Stratégie réglementaire	80

07

CONSULTATIONS PUBLIQUES	89
Démarche et résultats	90





01 | MISE EN CONTEXTE

MISE EN CONTEXTE

INTRODUCTION

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) s'inscrit dans la volonté de l'arrondissement d'orienter le redéveloppement et la revitalisation de la rue Jean-Talon Est qui est à l'aube de la réalisation de plusieurs projets qui modifieront substantiellement le paysage de cette artère commerciale.

L'élaboration du PPU pour la rue Jean-Talon Est figure au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal depuis 2005. À cette époque, il avait été reconnu que ce secteur devait faire l'objet d'une planification détaillée pour s'attarder aux problématiques déjà connues concernant la vitalité économique de cette artère et la qualité des aménagements physiques. Son élaboration s'effectue à un moment stratégique avec l'annonce officielle du prolongement de la ligne bleue (numéro 5) du métro de Montréal qui soulève des enjeux importants, dont ceux inhérents à la transformation du cadre bâti et des usages associés à celui-ci aux abords des futures stations de métro, et sur la mobilité. De plus, la mise en œuvre du service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX, prévue en 2022, aura indéniablement un impact sur les habitudes de déplacement de la population et l'intermodalité du secteur à plus long terme.

D'autre part, la planification détaillée fait écho au projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est, entre Viau et Langelier, lancé en 2016, qui prendra forme dans les prochaines années. Ce réaménagement inclut plusieurs interventions sur le domaine public qui permettront de verdir l'artère commerciale, d'aménager de nouvelles places publiques uniques dans un concept de corso italien, d'élargir l'espace piéton et de sécuriser 18 intersections. La planification de ce PPU permettra donc de poursuivre la vision de réaménagement de l'artère jusqu'à la limite ouest de l'arrondissement. L'annonce de tous ces projets laisse entrevoir un avenir prometteur pour le secteur de la rue Jean-Talon Est.

Le programme particulier d'urbanisme considérera les impacts des grands chantiers sur la vitalité économique et la qualité de vie des résidents durant les périodes de réalisation.

Ce document se décline selon plusieurs étapes de planification :

- › Le portrait du territoire à l'étude, qui permet d'identifier les constats, de qualifier les problématiques rencontrées et les enjeux qui en découlent ;
- › La vision et les orientations d'aménagement et de développement. Celles-ci ont d'ailleurs été nourries par les ateliers de concertation avec les différents intervenants et acteurs du milieu ainsi que par un exercice de consultation participative auprès des citoyens ;
- › Le concept d'aménagement et les principes généraux d'aménagement, qui présentent les lignes directrices des interventions à réaliser sur le territoire ;
- › La mise en œuvre, qui comprend un plan d'action et les paramètres réglementaires applicables.



La rue Jean-Talon Est à proximité de l'intersection avec la rue Mainville

MISE EN CONTEXTE

DÉFINITION DE L'APPROCHE PRÉCONISÉE

Les principes qui ont guidé la démarche du projet se divisent en 3 catégories :

Résilience

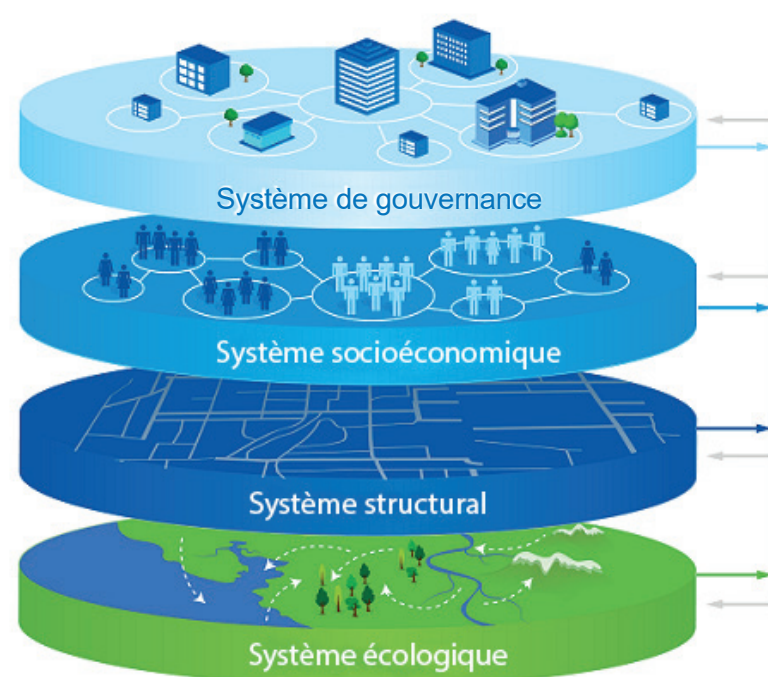
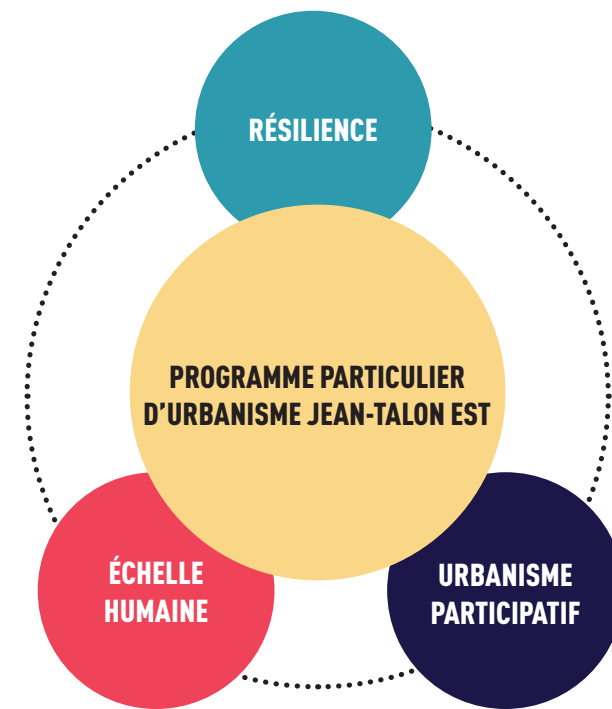
Ce principe définit la manière d'une ville, d'un quartier, d'un milieu de vie de réduire sa vulnérabilité aux phénomènes extrêmes et de réagir de manière créative aux changements économiques, sociaux et environnementaux afin d'accroître sa viabilité à long terme. Ces milieux s'adaptent aux besoins de leurs résidents, car ils sont sensibles au caractère du site. L'innovation dans la construction et la reconversion urbaine permettent de favoriser l'essor économique, social et écologique. Un milieu résilient est flexible et résistant, ouvert aux changements, solidement ancré sur son territoire, diversifié et interconnecté.

Échelle humaine

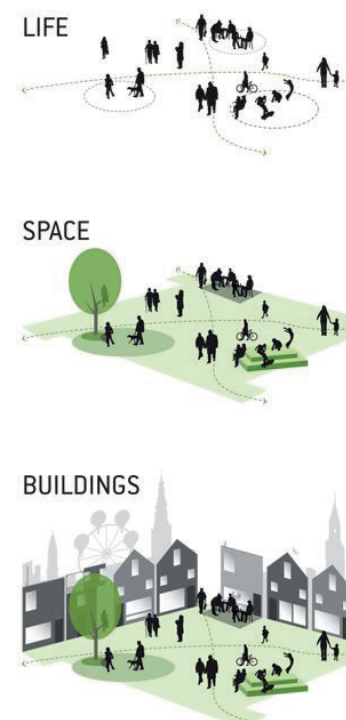
Ce principe réfère à une configuration de l'espace centrée sur le bien-être de l'humain. Il s'agit de proposer des aménagements qui permettent de voir la ville au-delà des éléments fonctionnels qui la composent, en se concentrant sur les usagers et leurs expériences. Cela se traduit par des aménagements perceptibles par les individus, en termes de hauteurs, ainsi que par un design qui rythme l'espace public. L'environnement proposé considère également la sécurité, l'animation et l'accessibilité. Il s'agit d'une volonté de réduire l'importance de la voiture et de créer des espaces de rencontres.

Urbanisme participatif

Les citoyens qui vivent dans le milieu au quotidien apportent une perception et une connaissance différentes de celles des experts. Ils enrichissent toutes les étapes du processus, soit l'analyse du territoire, l'élaboration de solutions et la conception des futurs aménagements. Leurs connaissances des lieux et de leur utilisation sont sollicitées pour compléter la vision d'aménagement et de développement. En intégrant les observations, les préoccupations et les aspirations des résidents, et ce, tout au long du projet, l'ensemble des participants trouve collectivement des réponses qui correspondent aux besoins réels de la communauté.



© Systems & Urban Resilience Framework (SURF) model



© Jan Gehl



© Provencher_Roy

MISE EN CONTEXTE

TERRITOIRE D'INTERVENTION

Localisation à l'échelle de l'agglomération

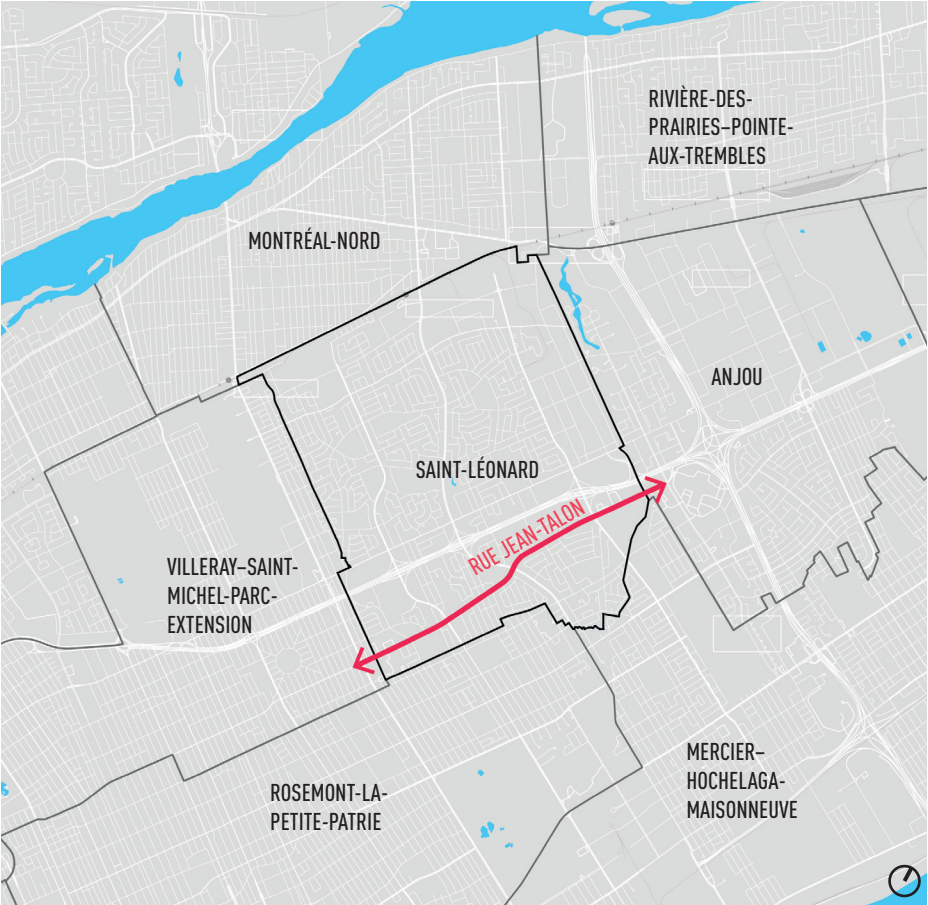
La rue Jean-Talon est une rue d'orientation est-ouest (selon l'orientation du nord montréalais) qui s'étend des Galeries d'Anjou à l'autoroute Décarie en reliant cinq arrondissements et une municipalité de l'agglomération de Montréal, soit les arrondissements d'Anjou, de Saint-Léonard, de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, de même que la Ville de Mont-Royal. À l'instar du marché Jean-Talon dans l'arrondissement de Rosemont–La-Petite-Patrie, la rue est reconnue comme étant une artère commerciale relativement dynamique regroupant plusieurs bannières et commerces. Au sud de l'autoroute métropolitaine, la rue traverse entièrement le territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard pour terminer dans l'arrondissement d'Anjou, à l'est de l'île de Montréal.

Localisation à l'échelle de l'arrondissement de Saint-Léonard :

Situé à l'intérieur de l'arrondissement de Saint-Léonard, le secteur du programme particulier d'urbanisme comprend tous les lots adjacents à la rue Jean-Talon Est, entre la limite de l'arrondissement ouest et le boulevard Langelier. Le territoire du PPU s'étend donc sur approximativement 3 kilomètres et présente une superficie totale de 530 913 m², soit 53 hectares. La rue se compose de plusieurs commerces d'envergure régionale et locale, de condominiums, de bureaux, de petits immeubles mixtes et de quelques institutions, telles la Paroisse Saint-Gilbert et l'école la Dauversière. Le territoire assujetti au programme particulier d'urbanisme est présenté à la figure ci-contre « Les limites du programme particulier d'urbanisme ».



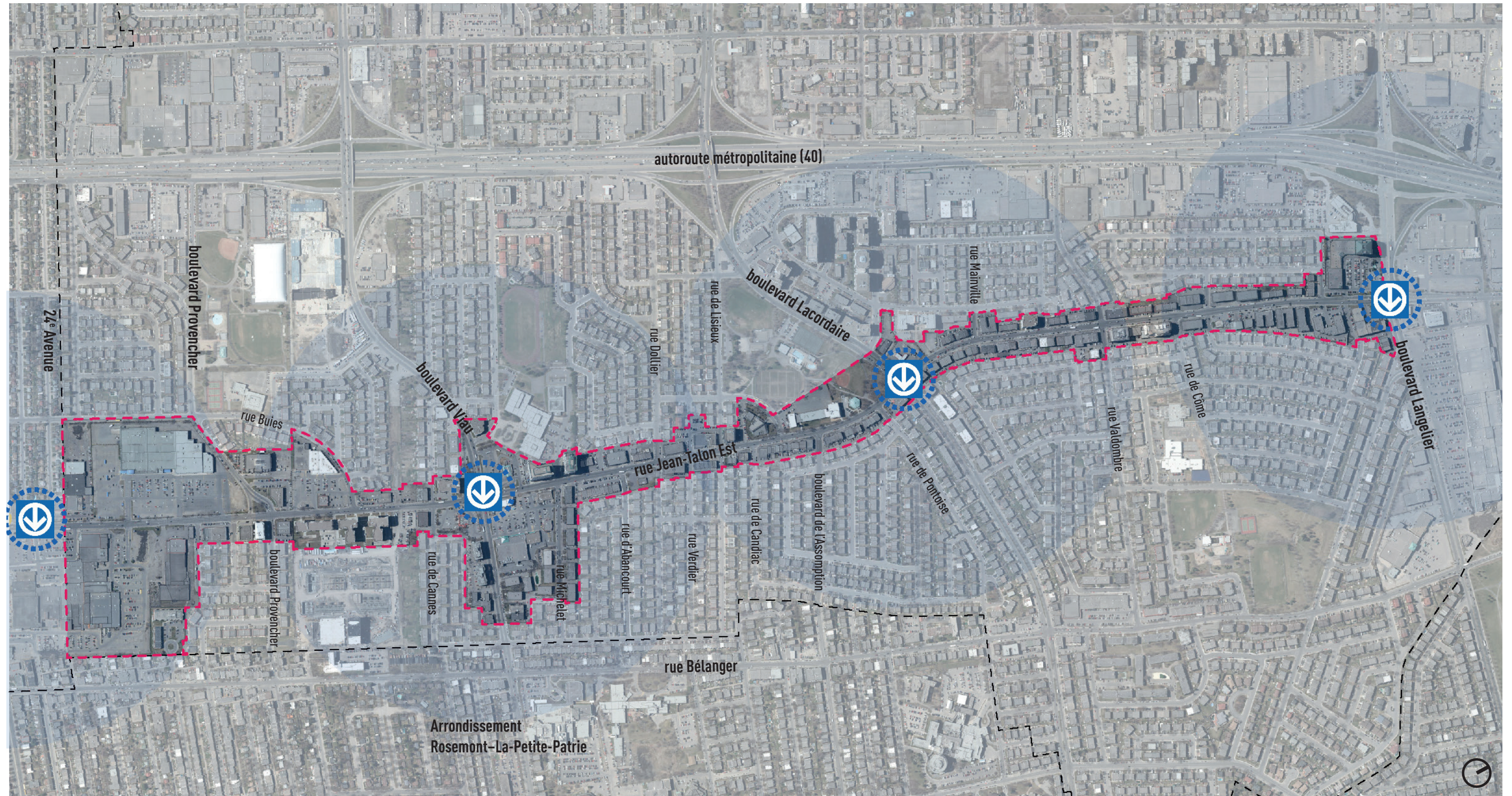
Localisation de l'arrondissement et de la rue Jean-Talon à l'échelle de l'agglomération montréalaise — © Ville de Montréal



Localisation de la rue Jean-Talon Est à l'échelle de l'arrondissement de Saint-Léonard — © Ville de Montréal

MISE EN CONTEXTE

TERRITOIRE D'INTERVENTION



Les limites du programme particulier d'urbanisme telles que définies à la carte des secteurs d'opportunité du chapitre 4 du plan d'urbanisme et de mobilité de la ville de Montréal - © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Orthophotographies CMM (2013)

Territoire d'intervention Station de métro projetée Aire d'influence (Aire TOD—500 mètres)

MISE EN CONTEXTE

CADRE DE PLANIFICATION

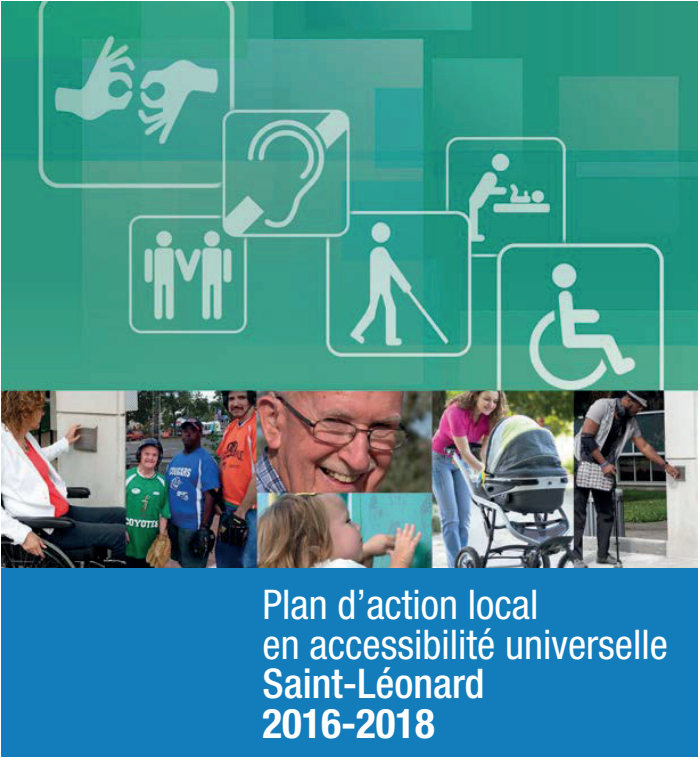
Le programme particulier d'urbanisme (PPU) s'appuie sur différents documents de planification stratégique élaborés par l'arrondissement de Saint-Léonard durant les dernières années, notamment le *Plan local de développement durable de l'arrondissement* (2017-2020), le *Plan local de déplacements de l'arrondissement*, le *Plan d'action 2014-2017 de Saint-Léonard, municipalité amie des aînées* et le *Plan d'action local en accessibilité universelle 2016-2018* de l'arrondissement. Cette démarche de planification particulière a été entreprise en concomitance avec celle du *Plan stratégique, Vision 2030*, lequel identifie un certain nombre d'enjeux associés à la rue Jean-Talon Est et détermine les grands axes d'intervention de l'arrondissement en matière de développement territorial. Enfin, l'étude de planification des secteurs stratégiques et des terrains à construire ou à transformer a permis d'établir des orientations, des objectifs et des moyens de mise en œuvre pour le secteur de la rue Jean-Talon Est. Il est à noter que le plan local de déplacements consacre également une fiche d'intervention à la sécurité des déplacements et la qualité de vie de la rue Jean-Talon.

La planification détaillée de portée locale de la rue Jean-Talon Est est par ailleurs associée à différentes démarches de planification menées par la Ville de Montréal. Le PPU s'inscrit dans la *Vision de mise en valeur du territoire pour le prolongement de la ligne bleue* qui détermine trois orientations de développement territorial :

- Orientation 1 — Le prolongement de la ligne de métro, vecteur du renouveau urbain du secteur ;
- Orientation 2 — Une mobilité collective et active repensée ;
- Orientation 3 — Limiter l'empreinte écologique.

Le secteur est également visé par le projet de *réaménagement de la rue Jean-Talon Est* qui détermine les balises de design ainsi que les caractéristiques géométriques et paysagères qui guideront le réaménagement du domaine public.

Les énoncés de vision, les orientations et les objectifs prescrits dans ces documents constituent les assises de la réflexion ayant mené à la réalisation du programme particulier d'urbanisme.

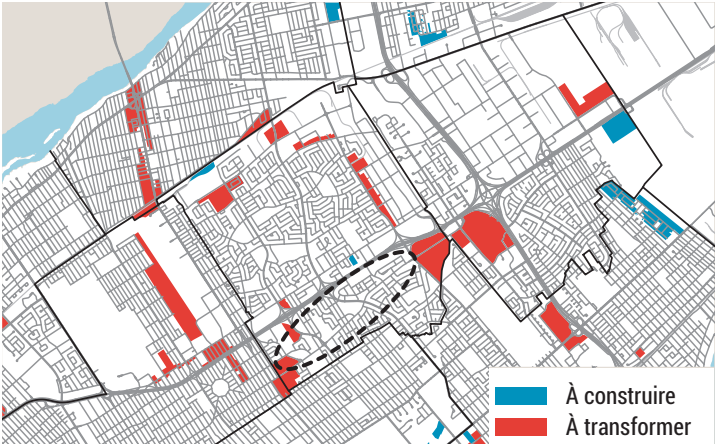


^
Les documents de planification de l'arrondissement de Saint-Léonard et de la Ville de Montréal

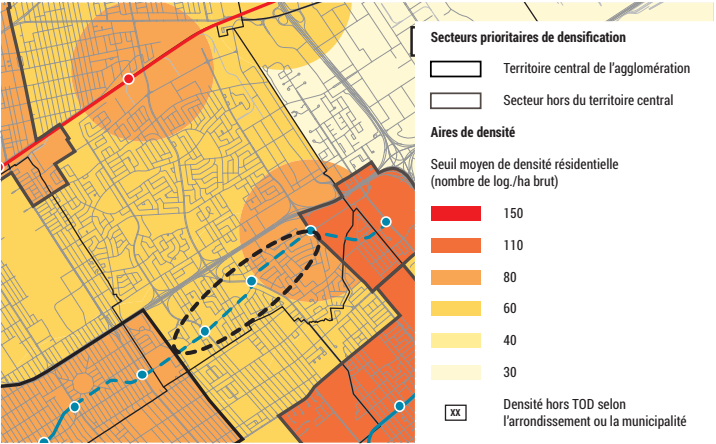
MISE EN CONTEXTE

CADRE DE PLANIFICATION

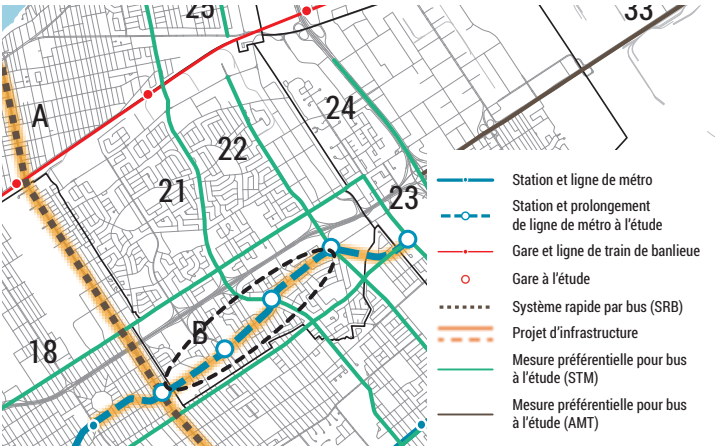
Extrait des cartes du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal



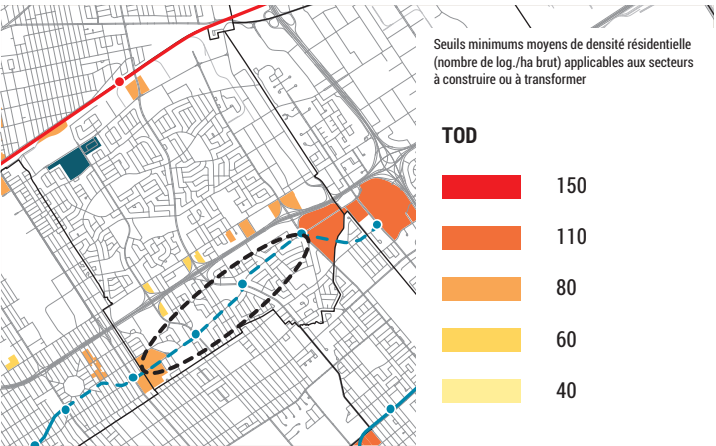
Extrait Carte 2 — Terrains à construire et à transformer (à titre indicatif)



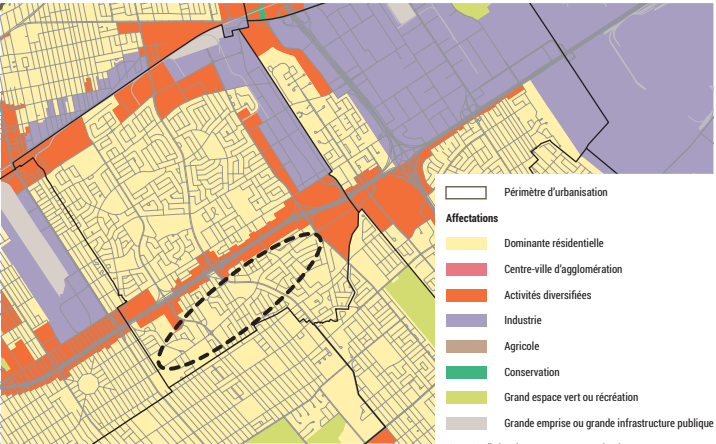
Extrait Carte 32 — Modulation de la densité résidentielle



Extrait Carte 8 — Grands projets d'infrastructures en transport collectif



Extrait Carte 33 — Densité résidentielle applicable aux secteurs à construire ou à transformer



Extrait Carte 20 — Grandes affectations du territoire

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, adopté en 2015, énonce les orientations d'aménagement supralocales. Les dispositions de ce document de planification qui ont un impact sur la rue Jean-Talon Est sont les suivantes :

› Terrains à construire et à transformer (Carte n° 2)

Les défis de l'aménagement consistent à consolider les milieux déjà urbanisés et à transformer la vocation de certains secteurs. En ce qui concerne le territoire du PPU, deux terrains sont identifiés comme des secteurs à transformer. Il s'agit de vastes terrains commerciaux à la limite ouest de l'arrondissement, soit les centres commerciaux Le Boulevard et le Centre Jean-Talon.

› Grands projets d'infrastructure en transport collectif (Carte n° 8)

Plusieurs grands projets de transport collectif affectent le secteur d'intervention. Le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'arrondissement d'Anjou, où 4 stations sont prévues sur la rue Jean-Talon Est, dont 3 dans le territoire du PPU, le déploiement d'un service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX ainsi que des mesures préférentielles pour bus sur les boulevards Lacordaire et Langelier sont projetés.

› Grandes affectations du territoire (Carte n° 20)

La rue Jean-Talon Est est située dans une aire d'affectation à dominante résidentielle. Les composantes autorisées sont l'habitation, le commerce, le bureau et les équipements récréatifs, culturels et institutionnels.

› Modulation de la densité résidentielle (Carte n° 32)

Le schéma prévoit la modulation de la densité résidentielle selon l'arrivée prochaine des infrastructures de transport collectif, dont le prolongement de la ligne bleue. Le schéma vise à favoriser la croissance résidentielle aux abords des stations de métro afin de consolider la compacité urbaine. Le seuil moyen de densité résidentielle varie donc entre 60 et 80 logements à l'hectare brut pour le territoire du PPU.

› Densité résidentielle des secteurs à construire ou à transformer (Carte n° 33)

Cette carte établit la modulation des densités résidentielles applicable aux secteurs à construire ou à transformer, en tout ou en partie, lorsque l'habitation est autorisée. À ce titre, les secteurs à transformer localisés dans le périmètre du PPU doivent atteindre minimalement un seuil moyen de densité résidentielle de 80 logements à l'hectare brut.



02 | PORTRAIT DU TERRITOIRE

HISTORIQUE

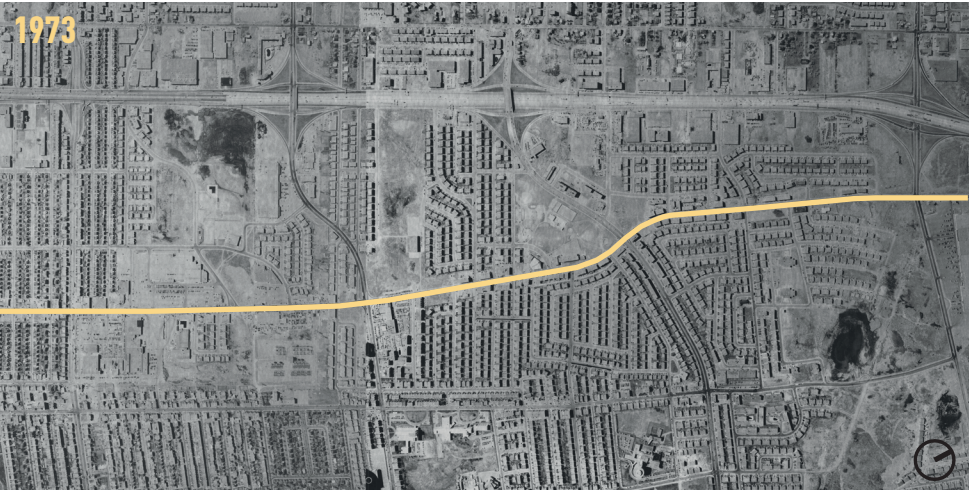
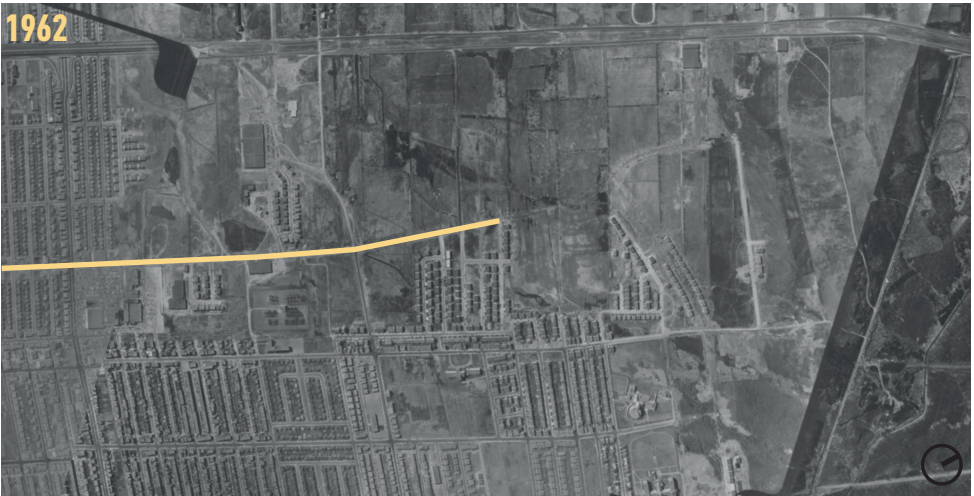
ÉVOLUTION DE LA RUE JEAN-TALON EST

L'évolution de l'arrondissement de Saint-Léonard avant les années 1950 est relativement stable et peu mouvementée. Dominée par la vie rurale, la population vivait presque exclusivement de l'agriculture. Toutefois, à partir du milieu de cette décennie, la population augmente de façon exponentielle et la ville connaît un vaste chantier domiciliaire dans la portion nord de l'arrondissement (au nord de ce qui est aujourd'hui l'autoroute métropolitaine).

En 1958, sur la figure ci-contre, le tracé de la rue Jean-Talon Est se prolonge légèrement au-delà du boulevard Pie-IX et s'arrête au centre commercial aujourd'hui appelé « Le Boulevard ». La majeure partie de l'arrondissement au sud de la future autoroute 40 n'est pas encore développée et l'on aperçoit clairement la division des terres et des fossés agricoles. Le poste de transformation Bélanger est érigé en 1955 et est par la suite enchâssé dans la nouvelle trame urbaine.

Quatre ans plus tard, en 1962, la rue Jean-Talon Est se prolonge pour rejoindre de nouveaux développements résidentiels de part et d'autre de son tracé. Avec la rue Bélanger, Jean-Talon Est offre désormais un potentiel de transit dans un axe est-ouest. Le tracé projeté des boulevards Viau et Lacordaire apparaît progressivement. Finalement, en 1966, on reconnaît le tracé actuel de la rue Jean-Talon Est qui n'est toutefois pas complété. En effet, à la fin des années 1960, la voie ne rejoignait pas encore le boulevard Langelier qui, à cette époque, n'était pas parachevé au sud de l'infrastructure autoroutière. Le milieu des années 70 accueille la consolidation de l'aménagement du territoire de l'arrondissement et la rue Jean-Talon Est témoigne de cette situation par le parachèvement de son tracé au-delà du boulevard Langelier qui fait également son apparition.

Cette évolution historique de la rue révèle que la morphologie de l'axe est grandement influencée par les projets de lotissement qui voient le jour à partir du début des années 1960. Aujourd'hui l'arrondissement est complètement urbanisé, mais quelques terrains sur la rue Jean-Talon Est se redéveloppent de façon sporadique pour densifier les grands îlots de cette artère.



Tracé de la rue Jean-Talon Est



5000, rue Jean-Talon Est coin Viau en 1964 — © Flickr

5000, rue Jean-Talon Est coin Viau aujourd'hui — © Google

ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

POPULATION ET ÂGE

Le secteur du programme particulier d'urbanisme (PPU) énonce différentes caractéristiques sociodémographiques qui sont mises en relation avec l'arrondissement de Saint-Léonard et avec l'agglomération de Montréal dans cette section.

Ces statistiques proviennent du recensement 2016 de Statistique Canada. Les données exposées dans cette section sont basées sur les aires de diffusion de Statistique Canada. Ces aires ne reflètent pas fidèlement les limites du territoire du PPU, mais représentent tout de même un échantillon pertinent (voir la « Carte des aires de diffusion associées au secteur du PPU »).

Population

En 2016, l'arrondissement de Saint-Léonard comptait 78 305 habitants, soit 4,09 % de la population de l'agglomération de Montréal. Avec ses 17 860 habitants, le secteur du PPU représentait 22,04 % de la population de Saint-Léonard. Sa population a augmenté plus rapidement que celle de l'arrondissement et de l'agglomération de Montréal, soit respectivement de 4,93 % contre 3,5 % et 2,9 %. Cette croissance plus rapide peut être associée à la densification des abords de la rue Jean-Talon Est par la construction de tours résidentielles sur des espaces sous-développés ou en transformation.

La densité du secteur du PPU représente près du double de celle de l'arrondissement, soit de 10 273,08 habitants par kilomètre carré. Avec l'arrivée de 5 nouvelles stations de métro, dont 3 dans le secteur d'étude, il est possible d'anticiper une croissance importante de la population découlant de la plus grande accessibilité.

Âge

La distribution de la population pour le secteur du PPU Jean-Talon Est, l'arrondissement de Saint-Léonard et l'agglomération de Montréal présente une baisse de la population âgée de 10 à 19 ans. Cette plus faible concentration pourrait être le résultat du phénomène d'exode des jeunes familles vers les banlieues. La distribution de la population selon les différentes tranches d'âges démontre une grande ressemblance entre le secteur du PPU et l'arrondissement de Saint-Léonard.

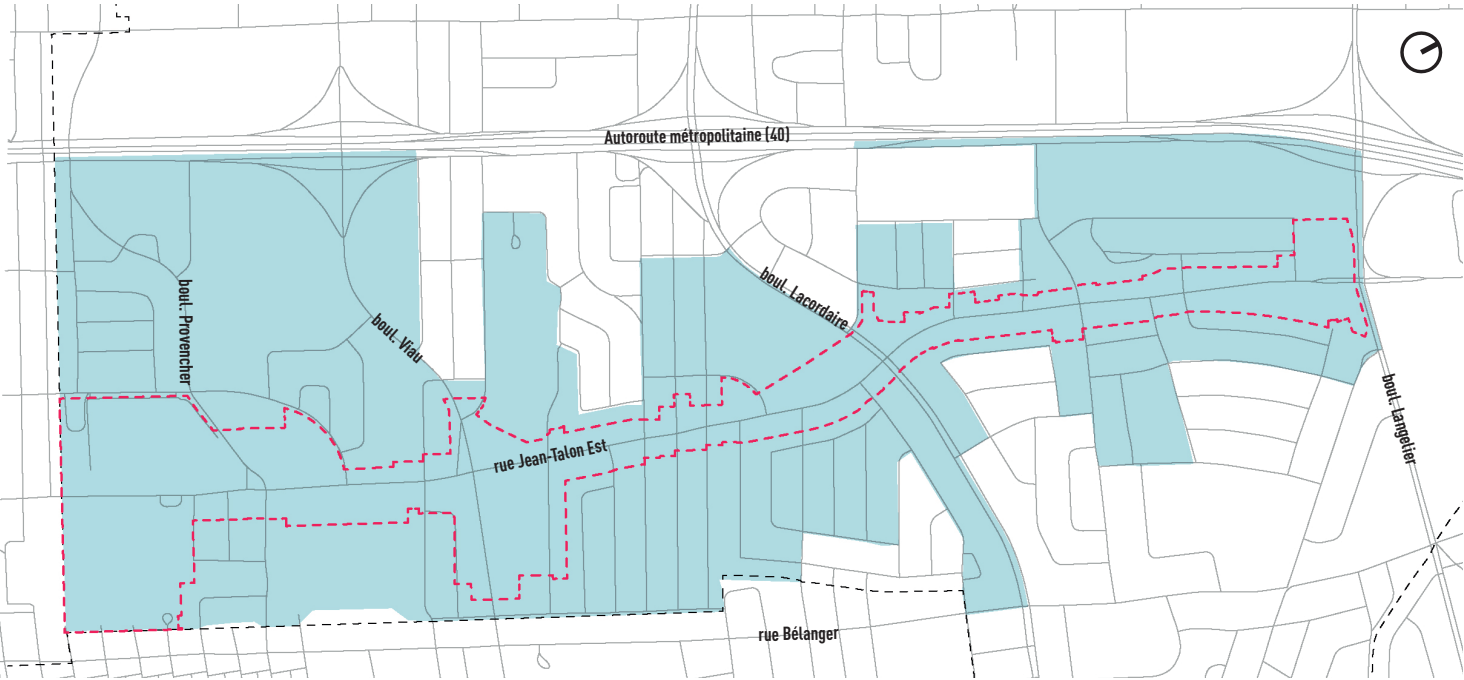
Le « Graphique de la répartition des âges, 2016 » présente les courbes associées à ces secteurs comme étant presque parallèles. Une différence importante est perceptible par rapport à l'agglomération de Montréal où la répartition de la population comporte une concentration importante de jeunes adultes âgés entre 20 et 34 ans, soit 22,90 % contre 17,31 % pour le secteur du PPU. Cette différence transparaît également sur le plan de l'âge médian qui est de 39,1 pour l'agglomération, soit près de 3 ans de moins que pour le secteur du PPU.

Le secteur à l'étude comporte une plus grande part de jeunes de 9 ans et moins, soit 15,27 % contre 11,10 % pour l'agglomération ainsi qu'une importante part de personnes âgées de 70 ans et plus, soit 15,01 % contre 11,7 % pour l'agglomération.

Tableau résumé de la population 2016

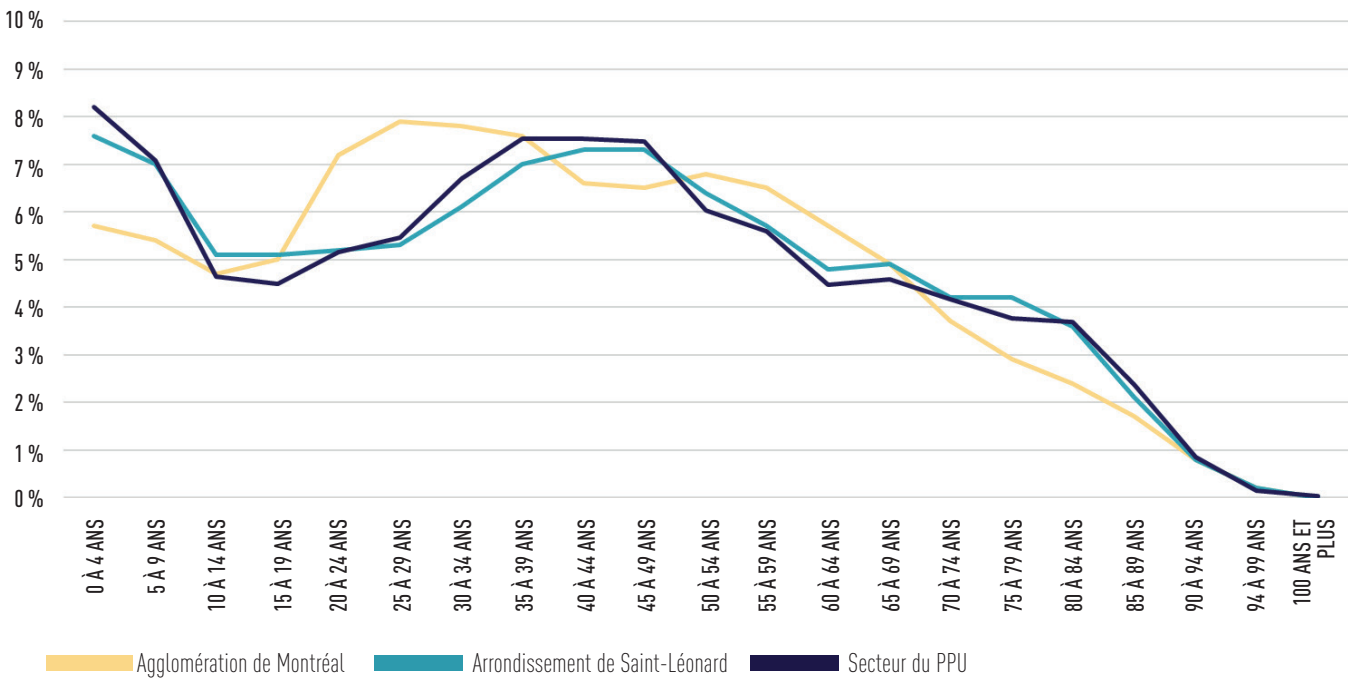
	Agglomération de Montréal	Arrondissement de Saint-Léonard	Secteur du PPU Jean-Talon Est
Population totale	1 942 044	78 305	17 260
Population (variation entre 2011 et 2016)	2,9 %	3,5 %	4,93 %
Densité (habitants/km²)	3 981,2	5 804,7	10 273,08
Âge moyen	40,6	41,1	40,92
Âge médian	39,1	41,1	41,79

© Recensement de 2016, Statistique Canada



Localisation des aires de diffusion (Statistique Canada) associées au secteur PPU, © Recensement de 2016, Statistique Canada

Graphique de la répartition des âges, 2016



© Recensement de 2016, Statistique Canada

ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

MÉNAGES ET REVENUS

Ménages

En 2016, le secteur du PPU présentait un total de 7 120 ménages, soit 23 % des 30 890 ménages de l'arrondissement de Saint-Léonard. Au niveau de la composition des ménages, la proportion des ménages d'une seule personne est largement inférieure à celle de l'agglomération de Montréal, mais supérieure à celle de l'arrondissement, soit de 39,8 % pour l'agglomération, 29,8 % pour l'arrondissement et 33,6 % pour le secteur du PPU.

En contrepartie, la part des ménages comprenant de 3 à 5 personnes est plus importante dans l'arrondissement et dans le secteur du PPU par comparaison avec l'agglomération de Montréal. Elle représente respectivement 41 % et 37,9 % contre 30,8 % pour l'agglomération de Montréal.

Revenus et valeur des logements

Le revenu médian par individu est plus faible dans le secteur du PPU qu'il ne l'est dans l'arrondissement de Saint-Léonard et dans l'agglomération de Montréal, soit de 25 333 \$, comparativement à 26 415 \$ et 29 198 \$.

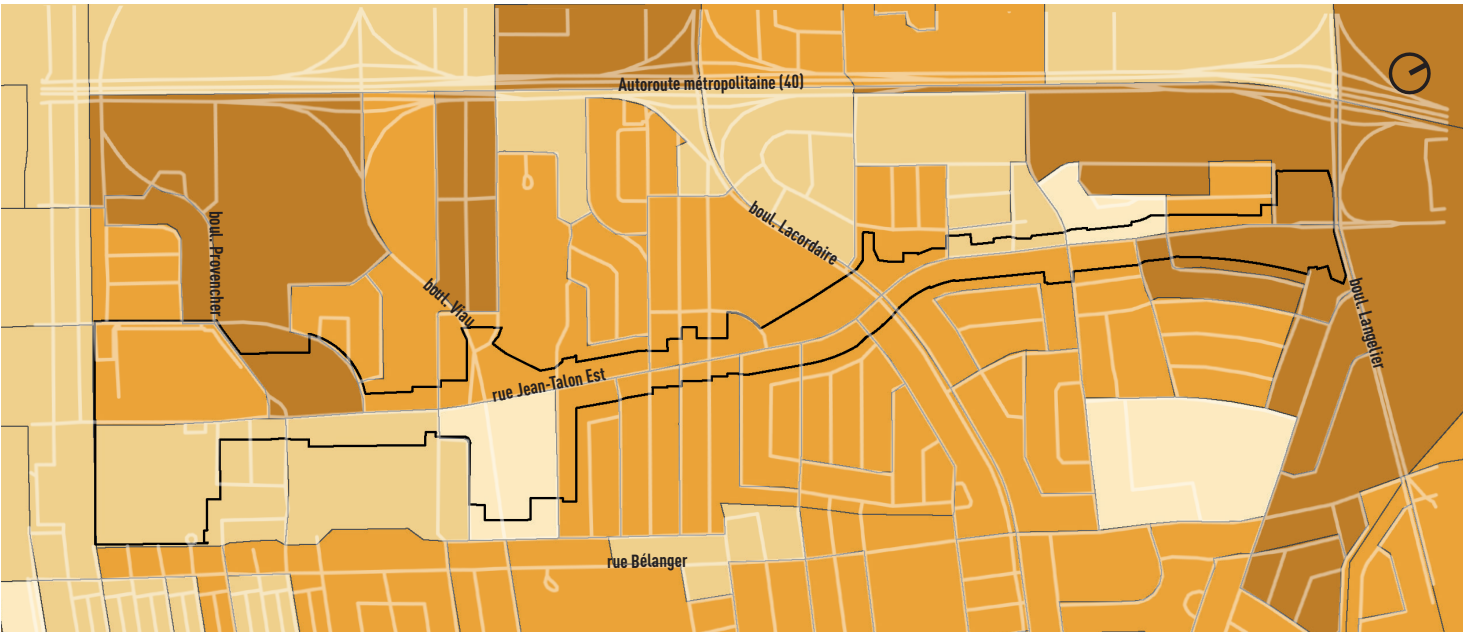
La répartition de la valeur médiane des logements sur le territoire du PPU, montrée sur la carte ci-dessous, démontre qu'il y a peu de secteurs où les logements ont un coût supérieur à 600 000 \$. En effet, la majorité des secteurs présentent des logements où la valeur médiane oscille entre 400 000 \$ et 600 000 \$.

Cette relation entre le revenu et la valeur des logements est étudiée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement pour déterminer si un logement est abordable¹. Pour qu'il soit abordable, son coût doit être inférieur à 30 % du revenu brut (avant impôt) d'un ménage. Dans le secteur du PPU, 32 % des ménages consacrent plus de 30 % de leur revenu au logement, contrairement à près de 30 % pour l'arrondissement et l'agglomération.

¹ : Gouvernement du Canada. (Octobre 2016). Document d'information sur la pauvreté au Canada

AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	ARRONDISSEMENT DE SAINT-LÉONARD	SECTEUR DU PPU
le revenu médian par individu est de 29 198 \$	le revenu médian par individu est de 26 415 \$	le revenu médian par individu est de 25 333 \$
et la part des ménages consacrant plus de 30 % de leur revenu aux frais de logement correspond à 30 %	et la part des ménages consacrant plus de 30 % de leur revenu aux frais de logement correspond à 29 %	et la part des ménages consacrant plus de 30 % de leur revenu aux frais de logement correspond à 32 %

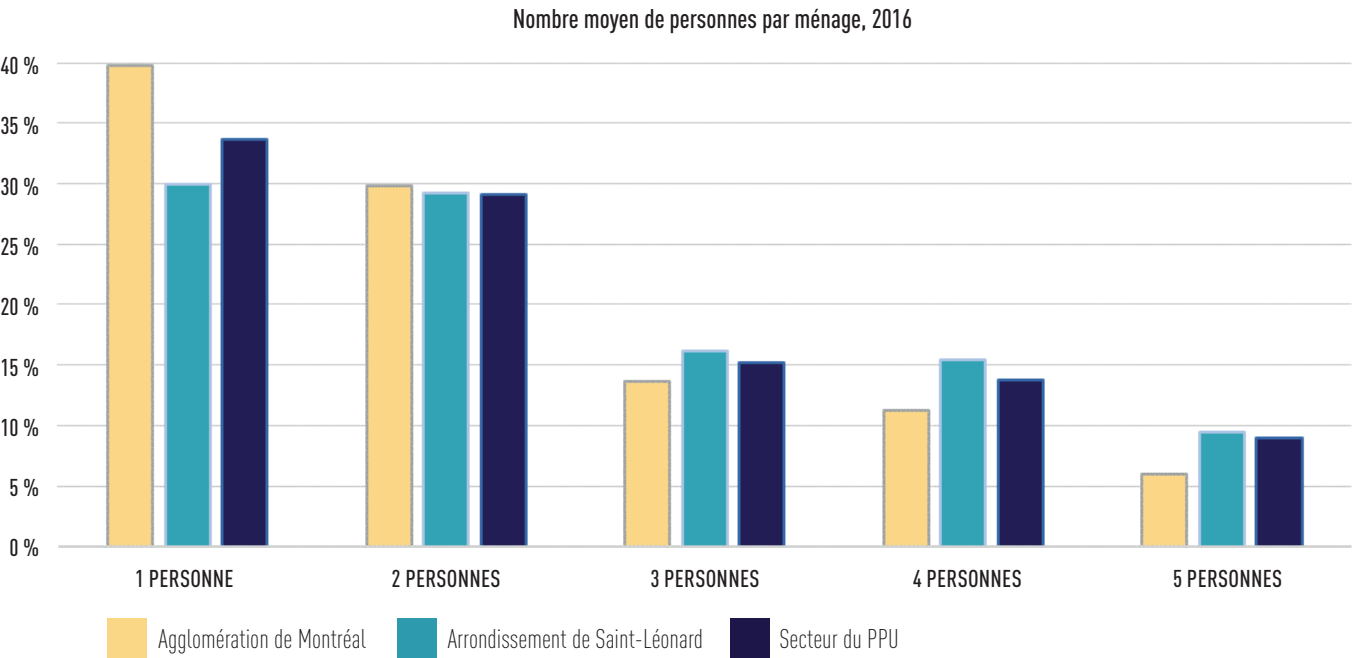
© Recensement de 2016, Statistique Canada



Carte de la valeur médiane des logements dans le secteur du PPU - © Recensement de 2016, Statistique Canada

Moins de 200 000 \$ 200 000 \$ à 400 000 \$ 400 000 \$ à 600 000 \$ 600 000 \$ et plus

© Recensement de 2016, Statistique Canada



© Recensement de 2016, Statistique Canada

ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

LANGUES ET IMMIGRATION

Taux d'activité

Le secteur du PPU Jean-Talon Est présente une plus grande part de population active que l'arrondissement de Saint-Léonard et l'agglomération. Ce niveau d'activité se répercute par un taux de chômage inférieur à celui de l'arrondissement.

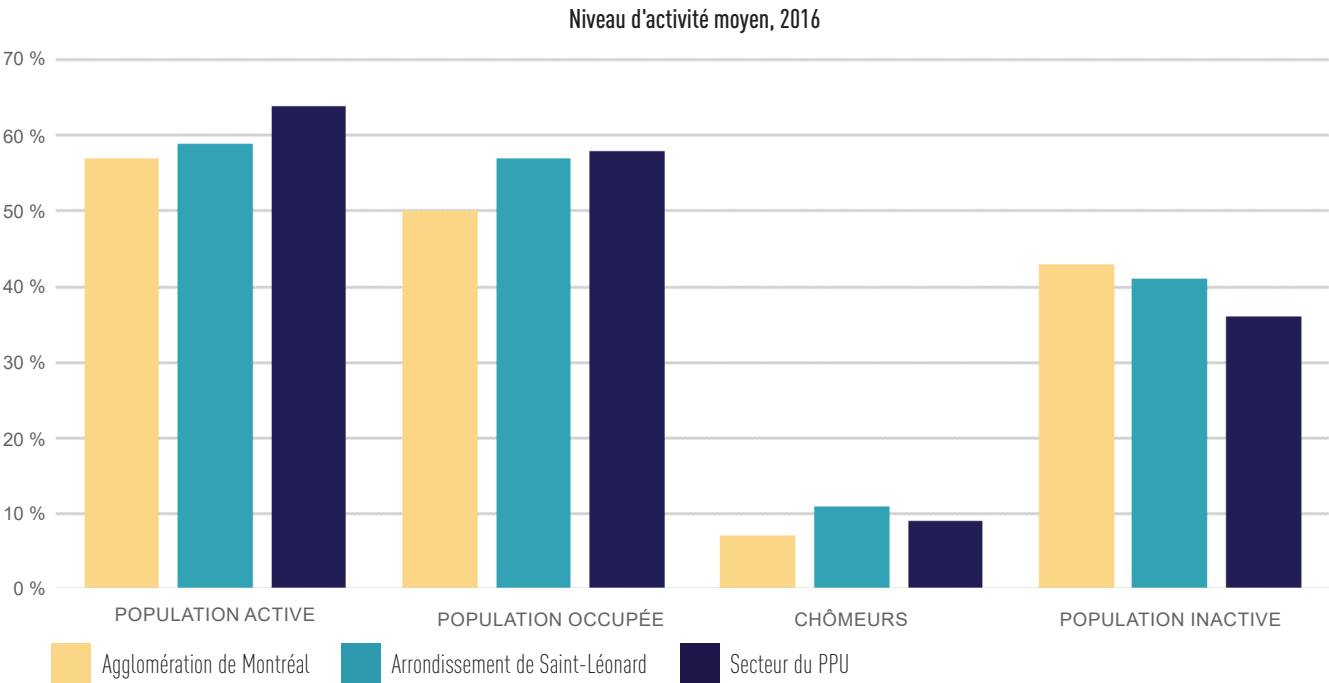
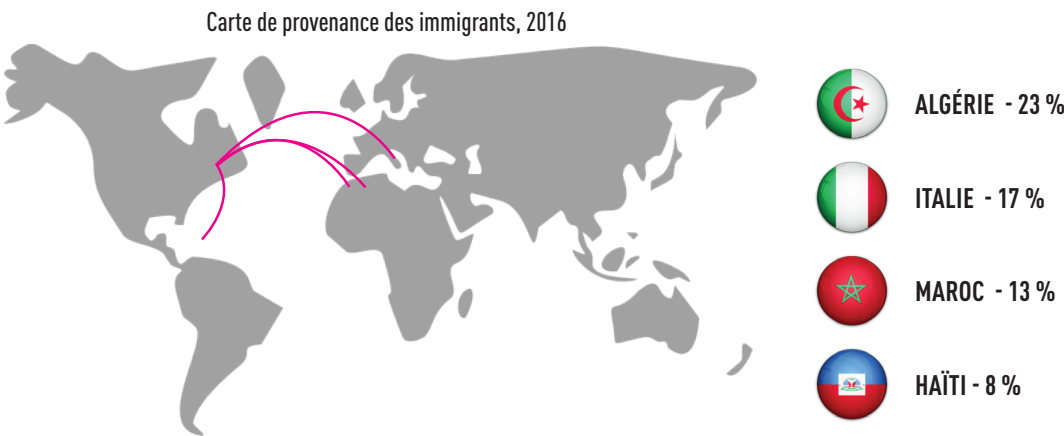
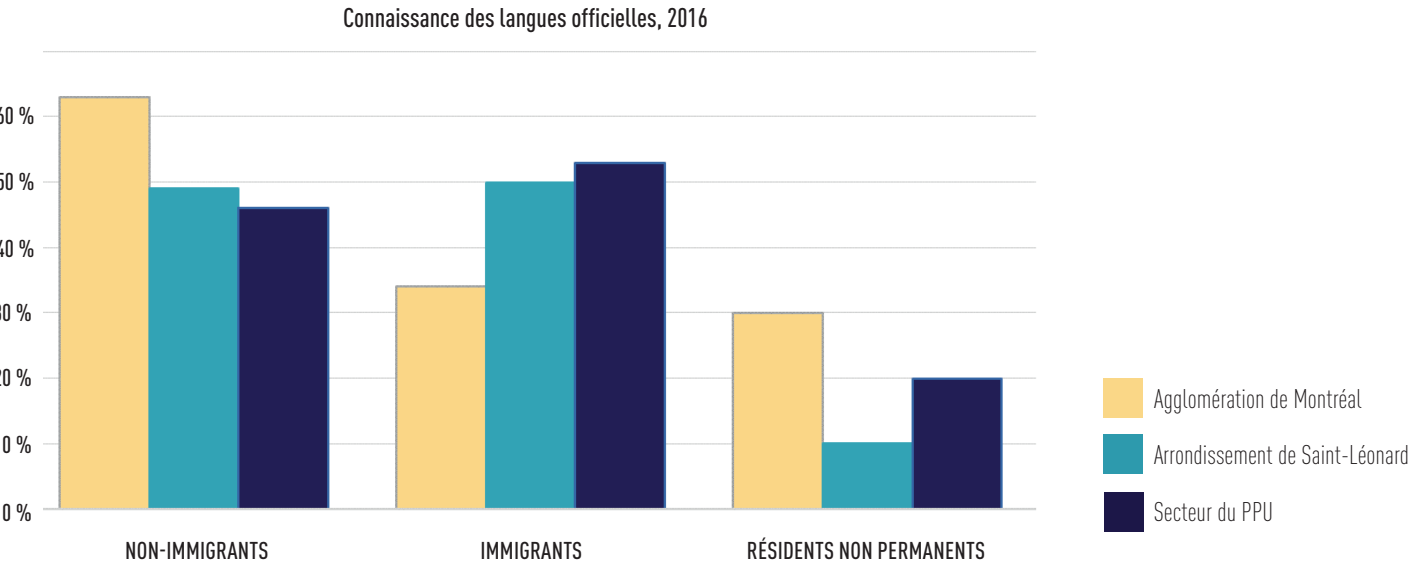
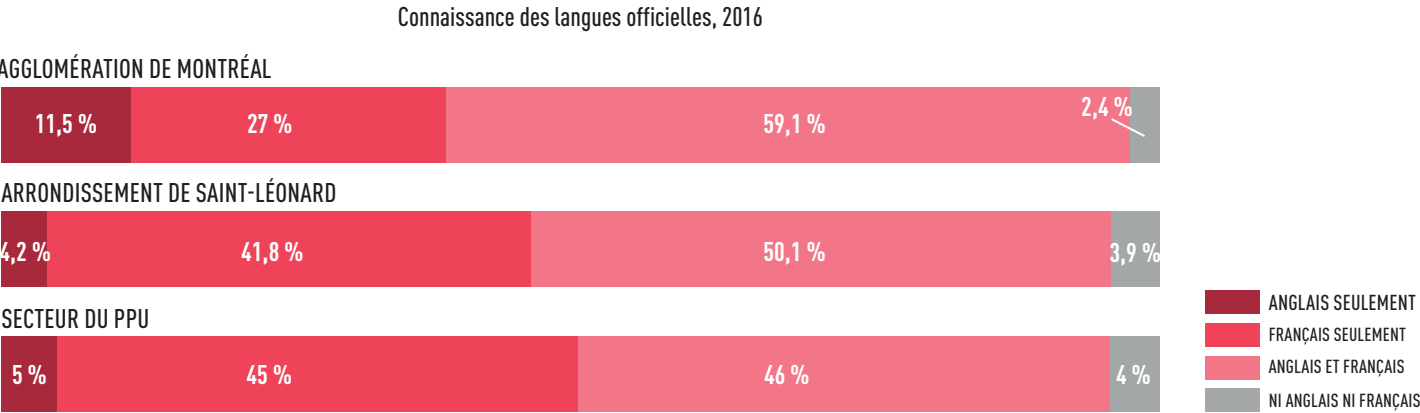
Langues parlées

Les habitants du secteur de la rue Jean-Talon Est ont un profil linguistique similaire à ceux de l'arrondissement. La majorité des citoyens peuvent s'exprimer en français (91 %) et, de cette part, 46 % peuvent également s'exprimer en anglais. La part des unilingues francophones est beaucoup plus importante dans le secteur du PPU qu'elle ne l'est dans l'agglomération de Montréal. L'inverse est également vrai en ce qui a trait à l'anglais.

Immigration

Une grande part de la population de Saint-Léonard est composée d'immigrants. En effet, les non-migrants ne composent que 46 % de la population, alors qu'ils représentent 62 % de la population de l'agglomération de Montréal. Dans le secteur d'étude, 61 % des immigrants venaient de l'Algérie, de l'Italie, du Maroc et d'Haïti. Il s'agit de foyers d'immigrants communs dans l'agglomération. Toutefois, la proportion d'Algériens, d'Italiens et de Marocains est largement supérieure dans le secteur du PPU.

Le secteur du PPU Jean-Talon Est compte 20 % d'immigrants sans statut de résidents permanents, contre 10 % pour l'arrondissement.



ANALYSE ÉCONOMIQUE

PORTRAIT DU COMMERCE

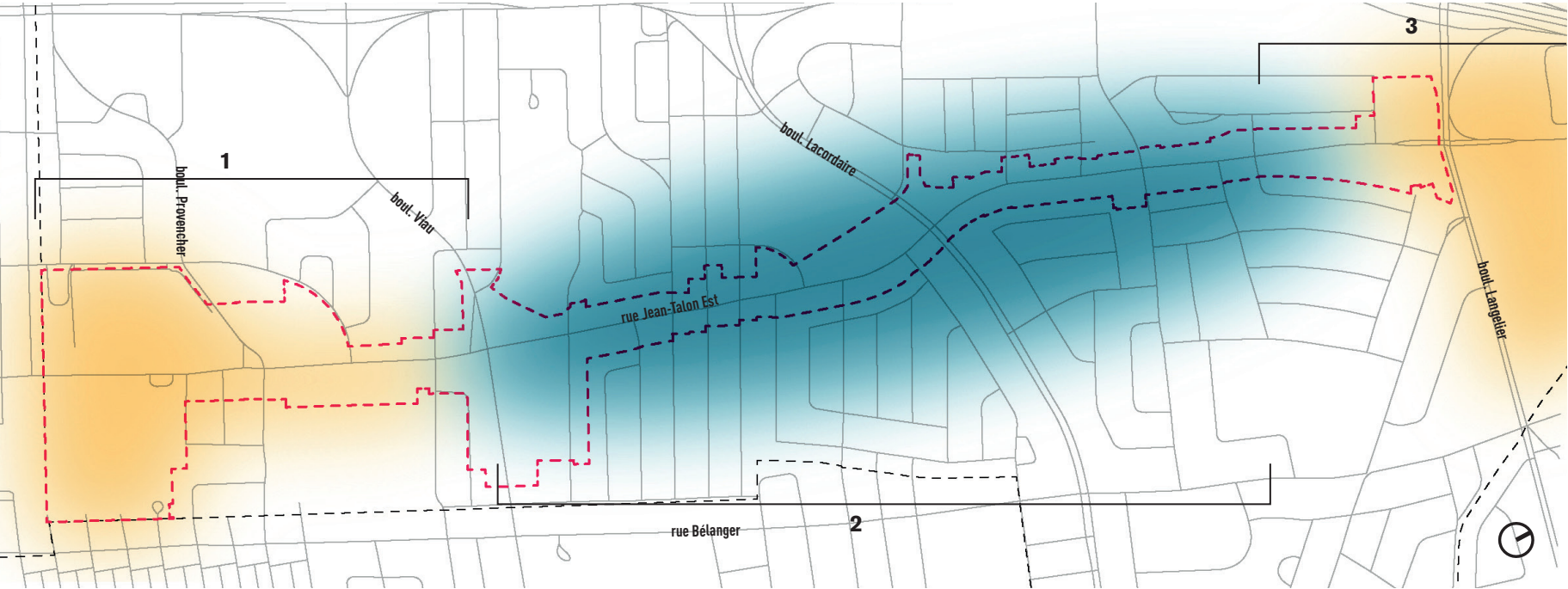
En 2016, le Service du développement économique de la Ville de Montréal a réalisé un portrait commercial de l'arrondissement de Saint-Léonard. Cette étude évalue, entre autres, l'artère Jean-Talon Est, soit de la limite ouest de l'arrondissement jusqu'à l'autoroute 25.

Au sein de l'arrondissement, on retrouve une superficie commerciale par habitant supérieure à celle de l'agglomération de Montréal, soit de 4,1 m² par rapport à 3,5 m². Cette différence est en partie due à la présence de centres commerciaux et de commerces de grandes superficies aux extrémités de la rue Jean-Talon Est. L'étude révèle que la majorité des établissements commerciaux de l'arrondissement (65 %) sont situés sur la rue Jean-Talon Est, soit 429 des 662 relevés dans l'étude².

Cette rue possède différentes caractéristiques qui sont regroupées selon trois tronçons du territoire (voir le tableau ci-contre). La première section s'étend de la limite ouest de l'arrondissement jusqu'au boulevard Viau, la seconde du boulevard Viau à la rue de la Villanelle, alors que le dernier secteur s'étend de la rue de la Villanelle jusqu'à l'autoroute 25. Considérant que les limites du secteur du PPU sont différentes de celles de l'étude, il est important de comprendre que les statistiques associées au troisième tronçon ne représentent pas un portrait juste de ce territoire.

Des ressemblances importantes existent entre les tronçons 1 et 3 de la rue Jean-Talon Est en raison de la présence des centres commerciaux d'importance « Le Boulevard », le « Centre Jean-Talon », le « Carrefour Saint-Léonard », le « Carrefour Langelier », les « Halles d'Anjou » et les « Galeries d'Anjou ». Le tronçon 2 ne compte pas de centre commercial, mais accueille le plus grand nombre de commerces, soit 192 contre 127 pour le tronçon 1 et 110 pour le tronçon 3. De plus, ce secteur est associé à l'organisme à but non lucratif de la Société de développement commercial de la rue Jean-Talon Est.

Les tronçons 1 et 2 ont un rayon d'influence similaire, soit de 1 kilomètre. Le premier supporte une part importante de commerces associés aux biens courants et semi-courants, alors que le second offre une plus grande diversité de commerces. Néanmoins, ils présentent tous deux un taux d'espaces commerciaux vacants équivalant à 10 % de la superficie commerciale totale du tronçon.



Tronçons commerciaux du territoire - © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Portrait commercial 2016, Agglomération de Montréal, Arrondissement de Saint-Léonard

L'étude qualifie cette situation de problématique², mais cette dernière semble s'être améliorée au courant des dernières années, car ce taux a chuté de 22 % à 9,5 % pour le tronçon 1 et de 11,5 % à 9,5 % pour le tronçon 2, entre 2013 et 2016. Il est à noter que le magasin La Baie, qui se situait dans le tronçon 1, a fermé en septembre 2018, ce qui a augmenté significativement le taux de vacance dans le centre commercial « Le Boulevard »³.

Le troisième segment bénéficie d'un rayon d'influence largement supérieur, soit de 5 km, qui est associé aux commerces des Galeries d'Anjou et à la grande présence de commerces de biens semi-courants et biens réfléchis.

² : Portrait commercial 2016: Service du développement économique de la Ville de Montréal - Arrondissement de Saint-Léonard. (2016).

³ : Lavoie, Laurent. (8 août 2018.) La Baie fermera son magasin du centre Le Boulevard. *Métro*. <http://journalmetro.com/local/saint-leonard/actualites/1717763/la-baie-fermera-son-magasin-du-centre-le-boulevard/>

RÉSUMÉ DES CARACTÉRISTIQUES COMMERCIALES			
TRONÇON	1	2	3
Général			
Nombre de commerces au rez-de-chaussée	127	192	110
Rayon d'influence des commerces (kilomètres)	1	1	5
Nombres de ménages desservis	15 982	21 057	206 184
Type de commerces			
Biens courants	21 %	23 %	20 %
Biens semi-courants	40 %	7 %	44 %
Biens réfléchis (durables)	2 %	14 %	16 %
Soins personnels	4 %	5 %	2 %
Services professionnels	5 %	3 %	2 %
Services aux consommateurs	6 %	17 %	8 %
Restauration, divertissement et hôtellerie	11 %	14 %	8 %
Services d'affaires	4 %	1 %	1 %
Autres	0 %	8 %	1 %
Vacant	10 %	10 %	3 %

© Portrait commercial 2016, Agglomération de Montréal, Arrondissement de Saint-Léonard

ANALYSE ÉCONOMIQUE

PORTRAIT DU COMMERCE

La Fondation Rues principales, en collaboration avec le ministère du Développement économique, de l'innovation et de l'exportation, a réalisé une étude qui détermine la composition idéale d'une rue commerciale en étudiant l'offre commerciale de 12 artères choisies de façon non aléatoire en raison de leur dynamisme économique, de leur différente taille et de leur différente localisation au Québec. La proposition de la Fondation permettrait d'atteindre un équilibre entre les différents types de commerces et de services afin d'en dégager un modèle de rue dynamique. Les diagrammes ci-contre permettent de comparer la composition idéale, en termes de commerces associés à la restauration et aux divertissements, aux achats courants, semi-courants et réfléchis, vis-à-vis de l'offre recensée aux abords de la rue Jean-Talon Est.

De manière générale, la composition des commerces de chacun des tronçons est beaucoup moins diversifiée qu'elle ne devrait l'être selon la « composition idéale ». Dans l'étude de la Fondation Rues principales, cette faiblesse est associée à une rue déséquilibrée où les autres symptômes sont en lien avec un grand nombre d'espaces vacants et un haut taux de roulement des commerces. Il s'agit d'éléments particulièrement perceptibles pour les tronçons 1 et 2 où le taux d'espaces commerciaux vacants est de 10 %.

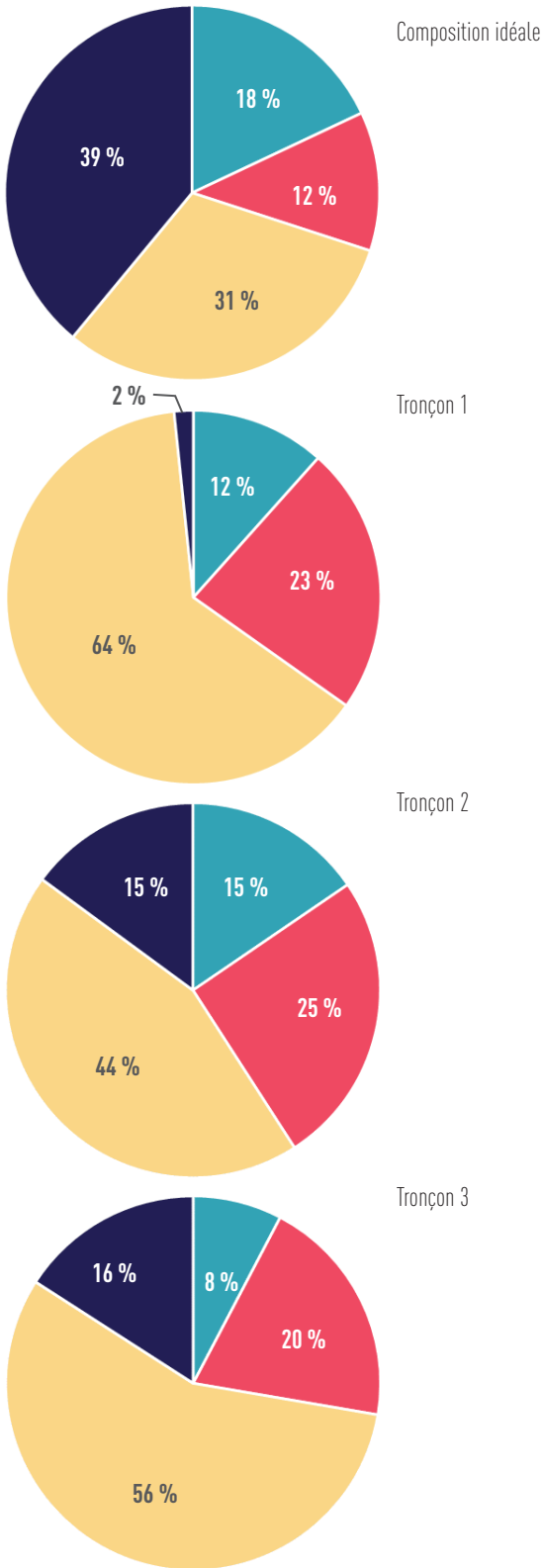
Comparaison de la diversité commerciale « idéale » et des tronçons de la rue Jean-Talon Est				
Typologie	Composition idéale ⁴	Tronçon 1	Tronçon 2	Tronçon 3
Courant	Entre 10 % - 15 %	23 %	25 %	20 %
Semi-courant ⁵	Entre 29 % - 34 %	64 %	44 %	56 %
Réfléchi	Entre 33 % - 42 %	2 %	15 %	16 %
Restauration et divertissement	Entre 16 % - 21 %	12 %	15 %	8 %

© Portrait commercial 2016, Agglomération de Montréal, Arrondissement de Saint-Léonard

Les tronçons 1 et 3 ne se conforment à aucun des standards à respecter pour créer une rue dynamique. Les commerces courants et semi-courants représentent près du double des ratios qui devraient être utilisés pour former une rue équilibrée, alors que les commerces réfléchis sont peu présents dans ces secteurs. De plus, la part des commerces associés à la restauration et au divertissement est plus faible que celle de la composition idéale.

Le tronçon 2 est le seul qui se rapproche d'une « composition idéale », soit pour les commerces de type restauration et de divertissement. Sinon, ce secteur compte une part de commerces courants supérieure à ce qui est souhaité pour une rue équilibrée, et un nombre inférieur de commerces de type réfléchi.

Dans une optique de créer une rue commerciale équilibrée et dynamique, des efforts devraient être déployés pour attirer les commerces réfléchis sur l'ensemble du secteur du PPU.



Répartition des différentes typologies commerciales, 2016

Définition des différentes typologies⁶:

- Achats courants :**
Achats fréquents faits avec un minimum d'efforts et situés à courte distance : épicerie, pharmacie, bureau de poste, banque, etc.
- Achats semi-courants :**
Achats fréquents, mais moins impulsifs. Ils favorisent la visite des commerces de même nature et invitent les consommateurs à comparer les prix : quincaillerie, vêtement, tissus, coiffure, cordonnier, fleuriste, etc.
- Achats réfléchis :**
Achats peu fréquents qui souvent nécessitent un investissement d'argent plus important, plus coûteux. Il y a comparaison de la marchandise, de sa qualité, du prix, du style et la distance à parcourir importe moins : animalerie, bijoux, professionnels, matériel informatique et électronique, etc.
- Restauration et divertissement :**
La consommation sur place crée de l'achalandage sur la rue ; elle nécessite du stationnement de longue durée : bistro, salle de spectacle, hôtel, etc.

⁴ : La Fondation Rues principales. (2004). *Étude sur la composition commerciale*. https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents_soutien/secteur_activites/commerce/depliant_etude_composition_rue_commerciale.pdf
L'étude de la Fondation Rues principales apparaît adaptée au contexte de la rue Jean-Talon Est, car celle-ci constitue la principale artère commerciale traditionnelle de l'arrondissement de Saint-Léonard. L'interprétation doit toutefois être nuancée dans la mesure où l'étude ne prend pas en considération les externalités potentiellement liées au prolongement du métro.

⁵ : Le type semi-courant rassemble les types de commerces du tableau « résumé des caractéristiques commerciales » : les biens semi-courants, les services personnels, professionnels, aux consommateurs et d'affaires ainsi que ceux associés à la catégorie autre.

⁶ : La Fondation Rues principales. (2014). *Fiche-conseil n° 12 : La composition commerciale idéale*. http://www.rues-principales.co/wp-content/uploads/2014/11/Ficheconseil12_Compositioncommerciale.pdf

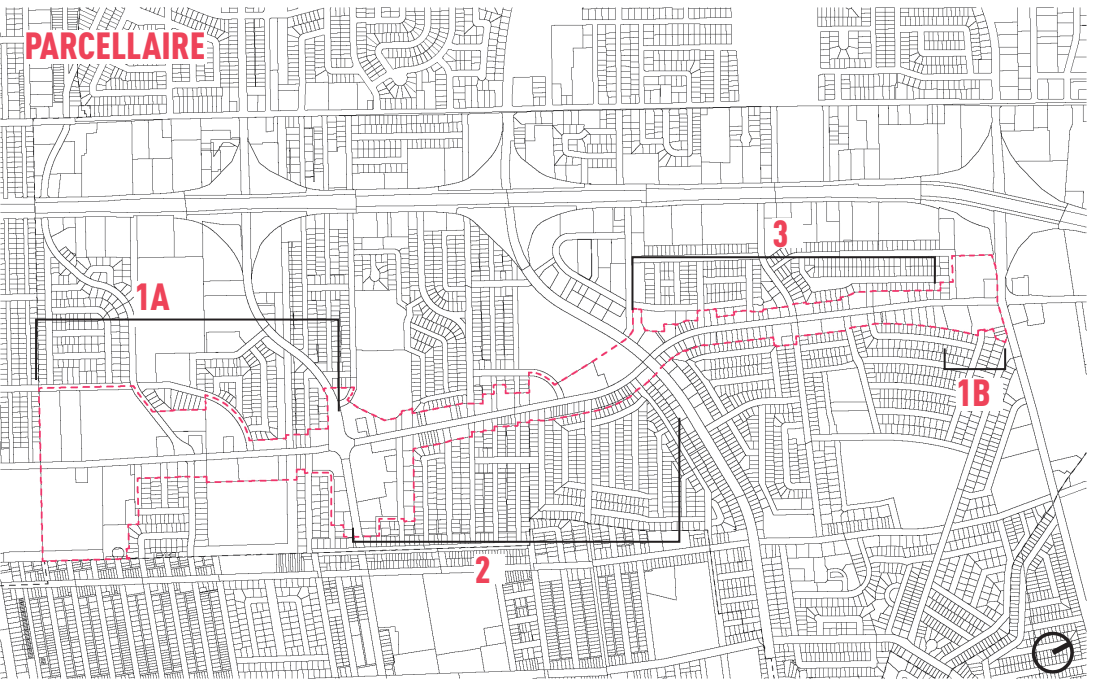
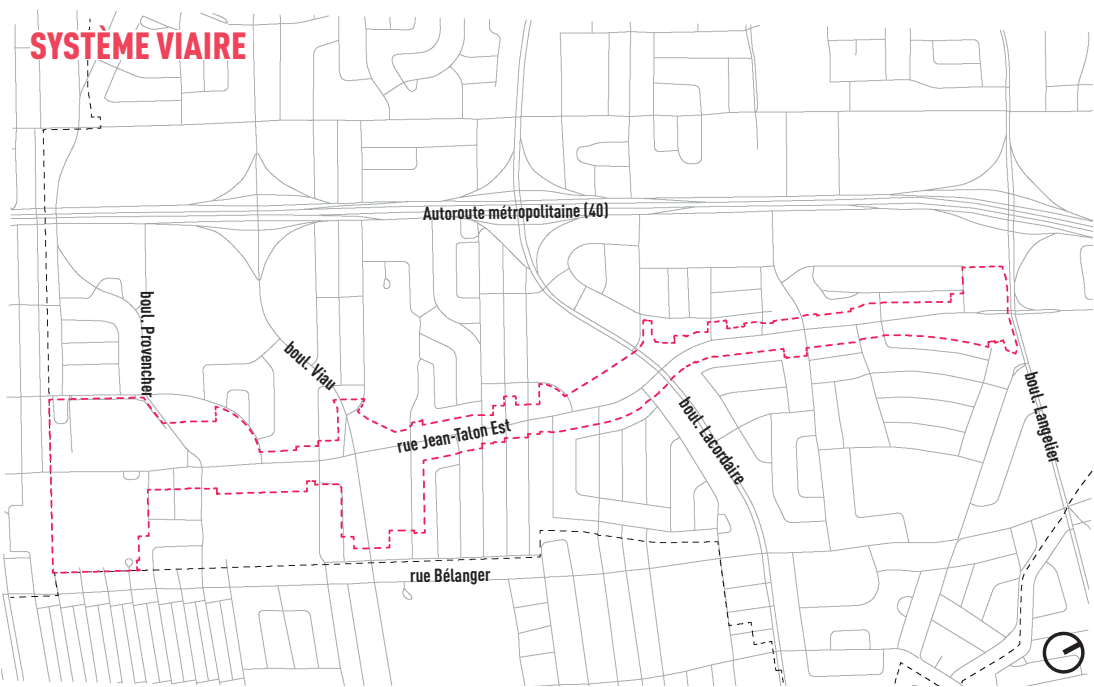
MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

MORPHOLOGIE URBAINE

L'analyse de la morphologie urbaine de la rue Jean-Talon Est révèle plusieurs particularités qui la distinguent de son homonyme ouest dans les autres arrondissements et municipalités de l'agglomération de Montréal.

Le tracé de la rue devient sinueux à mesure qu'il traverse l'arrondissement de Saint-Léonard, ce qui ajoute un rythme dans la promenade urbaine. La trame de rue aux abords est plutôt caractérisée par une forme organique, ce qui contraste avec la trame orthogonale traditionnelle de Montréal. Des artères importantes permettent de franchir la rue Jean-Talon Est dans un axe nord-sud, mais la plupart des rues locales sont peu perméables, à cause de leur tracé organique, et n'offrent pas la possibilité de traverser la voie.

L'analyse du parcellaire et du bâti démontre la présence de trois secteurs qui se découpent naturellement selon les artères importantes du quartier. De la 24^e Avenue au boulevard Viau, les lots sont de tailles importantes et présentent des bâtiments de gabarits imposants. Ces derniers sont implantés en recul par rapport à la rue Jean-Talon (1A). Le secteur entre Viau et Lacordaire est constitué de lots de différentes tailles, mais à une plus petite échelle que celle du premier secteur. Les bâtiments suivent cette métamorphose de la trame urbaine en étant plus rapprochés de la rue et en présentant un gabarit plus petit et plus serré (2). Finalement, entre les boulevards Lacordaire et Langelier, le secteur est plus uniforme, autant dans le parcellaire que dans l'empreinte au sol. Les bâtiments encadrent la rue et s'implantent près les uns des autres (3). Les lots adjacents au boulevard Langelier diffèrent toutefois de cette morphologie urbaine et font plutôt écho à la morphologie urbaine des galeries d'Anjou qui s'assimile au premier secteur (1B).



Les secteurs présentés dans les cartes ci-contre sont circonscrits à l'intérieur des rues suivantes :

Secteur 1A : De la 24^e Avenue au boulevard Viau

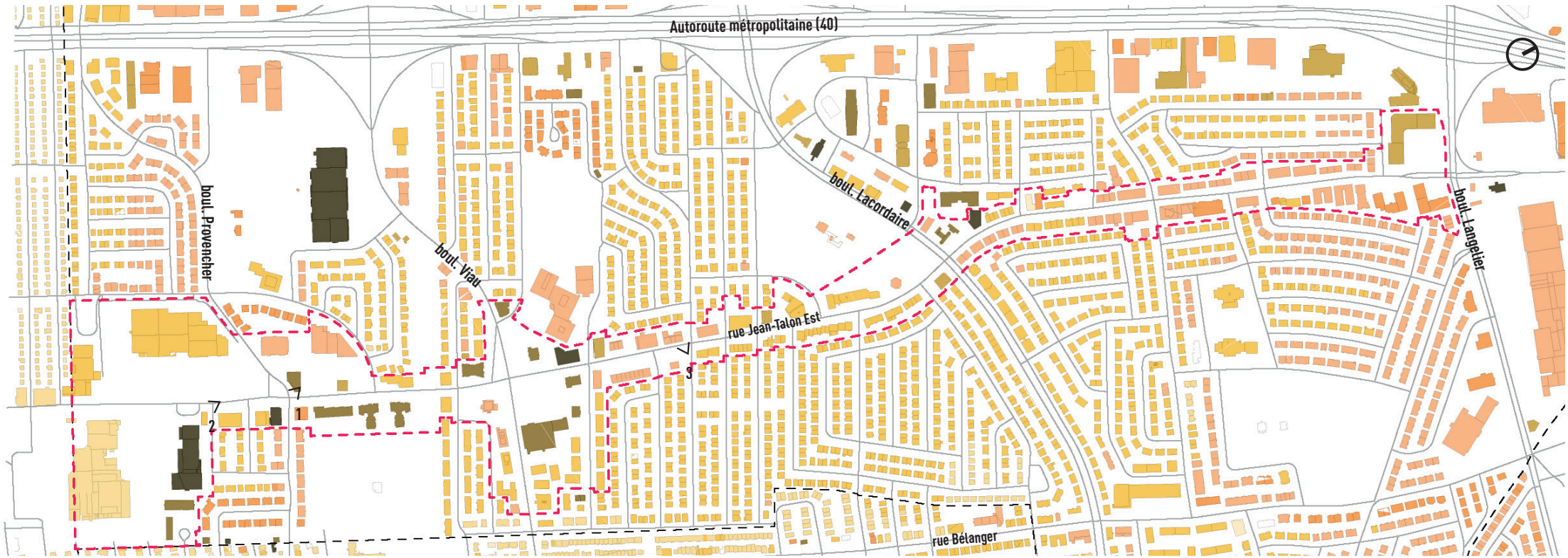
Secteur 1B : De la rue de Bellefeuille au boulevard Langelier

Secteur 2 : Du boulevard Viau au boulevard Lacordaire

Secteur 3 : Du boulevard Lacordaire à la rue de Bellefeuille

MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

ANNÉES DE CONSTRUCTION



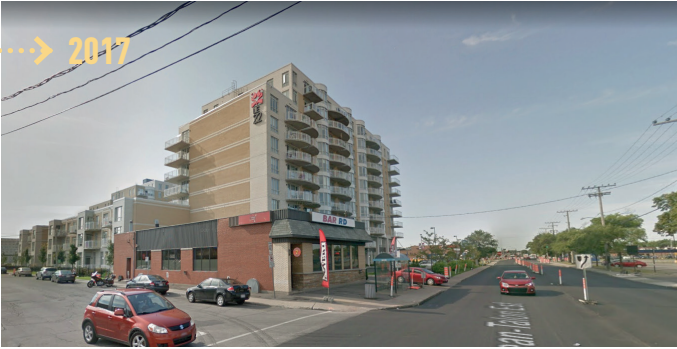
Carte des années de construction des bâtiments
© Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017) -
Rôle d'évaluation foncière de l'Agglomération de Montréal (2018)

- avant 1949
- 1950 à 1959
- 1960 à 1969
- 1970 à 1979
- 1980 à 1989
- 1990 à 1999
- 2000 à 2009
- 2010 à 2017

Évolution du cadre bâti intersection sud
Jean-Talon Est/Provencher - >
© Google



Évolution du cadre bâti intersection sud
Jean-Talon Est/Daudet >
© Google



Le cadre bâti de la rue Jean-Talon Est demeure relativement récent considérant que l'arrondissement de Saint-Léonard a connu l'essor de son urbanisation à la fin des années 1960. La construction des bâtiments est donc étalée entre les années 1960 et 1980. La transformation du cadre bâti s'observe par l'insertion de projets immobiliers à partir de 2010 ou par la rénovation d'édifices existants. Plusieurs sites commerciaux de faible densité sont ainsi redéveloppés par des projets compacts et mixtes qui changent graduellement le paysage de la rue.

La qualité des constructions dans le secteur du PPU est donc inégale puisque certains bâtiments des années 1970 sont en mauvais état. Cette problématique se révèle également sur le plan de l'affichage et de l'entretien des enseignes commerciales.

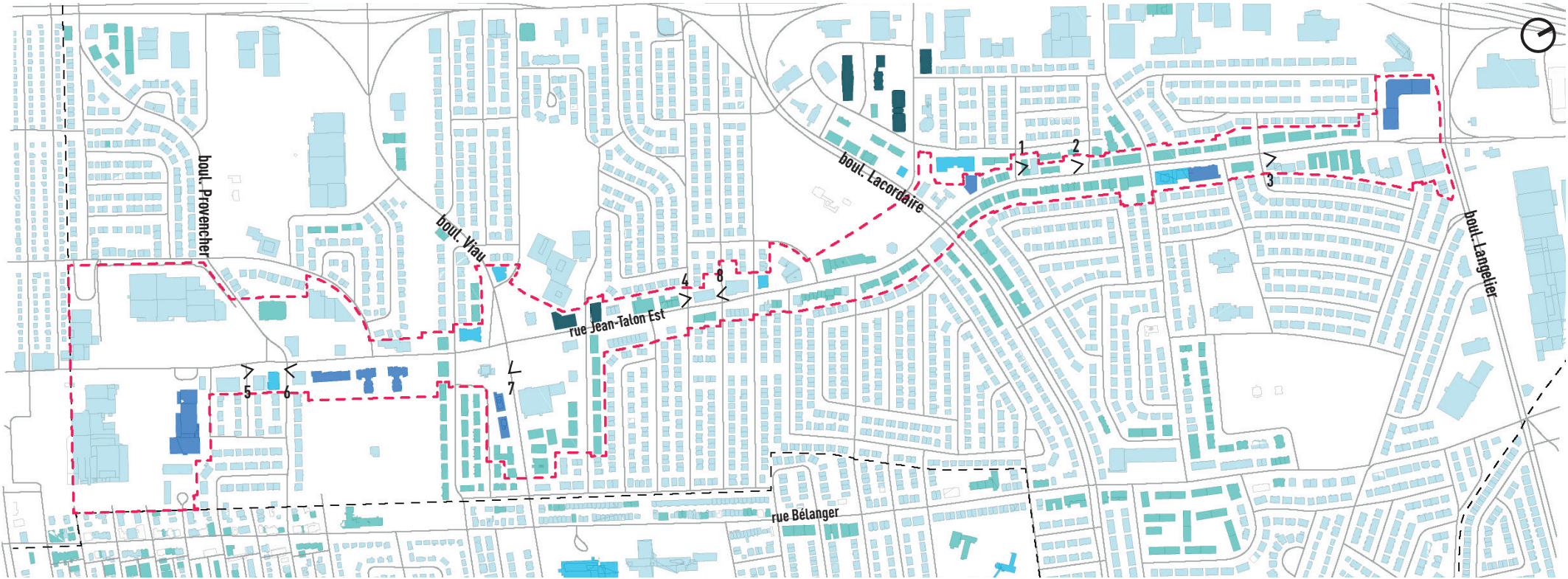
Rénovation du cadre bâti d'origine sur la rue Jean-Talon Est, au coin de la rue Dollier



MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

HAUTEUR

Le cadre bâti de la rue Jean-Talon Est présente des hauteurs variées, bien que, dans certaines portions, la hauteur soit constante entre 3 et 4 étages. Cette situation confère à l'artère une échelle humaine, soit où l'environnement demeure perceptible, plus particulièrement entre les boulevards Lacordaire et Langelier. Toutefois, le redéveloppement de certaines parcelles, dont certaines à partir des années 2000, s'est matérialisé avec des constructions denses où les bâtiments présentent une hauteur de 9 étages et plus. À ce jour, le règlement de zonage de l'arrondissement autorise des hauteurs maximales de 2 à 6 étages dans la majorité des zones localisées entre la limite ouest de l'arrondissement et le boulevard Lacordaire, et de 6 à 8 étages entre ce dernier et le boulevard Langelier. Le plan d'urbanisme prescrit des hauteurs maximales de 14 étages entre la limite ouest de l'arrondissement et le boulevard Viau, et de 8 à 10 étages entre les boulevards Viau et Langelier. Depuis 2012, l'arrondissement dispose par ailleurs d'un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) qui permet au conseil d'arrondissement d'autoriser, sous conditions, la réalisation de projets atteignant les niveaux d'intensification, et les hauteurs maximales associées, définies au Plan d'urbanisme et de mobilité.



Carte des hauteurs des bâtiments - © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Rôle d'évaluation foncière de l'Agglomération de Montréal (2018)

- 1 à 2 étages
- 3 à 4 étages
- 5 à 8 étages
- 9 à 12 étages
- 13 étages et plus



Cohabitation des bâtiments de différentes hauteurs sur la rue Jean-Talon Est

MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

COMPOSANTES D'INTÉRÊT SIGNIFICATIF

La forme urbaine adjacente à la rue Jean-Talon Est représente un intérêt entre les rues Dollier et Valdombre où le lotissement, l'implantation et la volumétrie du cadre bâti ainsi que son dialogue avec l'espace public créent un milieu de vie compact et à échelle humaine. La morphologie urbaine est caractérisée par des lots de taille modérée, un encadrement continu du domaine public, des hauteurs généralement limitées ainsi que des façades sur rue actives susceptibles d'animer la rue Jean-Talon Est. La fragmentation de la trame bâtie offre ainsi un rythme vertical intéressant qui rend le parcours des usagers dynamique et renforce la convivialité du secteur à l'échelle du piéton.

Les composantes d'intérêt significatif sur le plan morphologique, spatial et fonctionnel sont, de manière générale, les suivantes :

- Un lotissement marqué par un frontage sur rue inférieur à 20 mètres ;
- Des implantations jumelées ou contiguës le long de la rue Jean-Talon Est ;
- Des marges de recul avant de 4 mètres à 6,5 mètres, offrant ainsi plusieurs opportunités d'aménagement ;
- Des bâtiments de 3 étages ;
- Une mixité verticale des usages, soit une occupation commerciale des rez-de-chaussée et résidentielle aux étages supérieurs ;
- Des façades avant marquées par les vitrines commerciales transparentes, l'intégration de saillies (balcons, ornements architecturaux, etc.) et les matériaux de revêtement en brique.



Illustration des composantes d'intérêt significatif, soit la trame urbaine de la rue Jean-Talon Est, entre les rues Dollier et Valdombre © Google Earth



La trame urbaine à échelle humaine est ponctuée de bâtiments de hauteur importante localisés à proximité des intersections et venant marquer le paysage urbain © Google Street View

OCCUPATION DU SOL

USAGES RÉSIDENTIELS

Le cadre bâti de la rue Jean-Talon Est est en pleine mutation et la présence résidentielle sur l'artère ne fait pas exception à cette situation. Les étages supérieurs au rez-de-chaussée présentent, dans la plupart des cas, une composante résidentielle qu'elle soit locative ou en copropriété. Toutefois, ce sont les bâtiments plus âgés qui accueillent majoritairement du locatif.

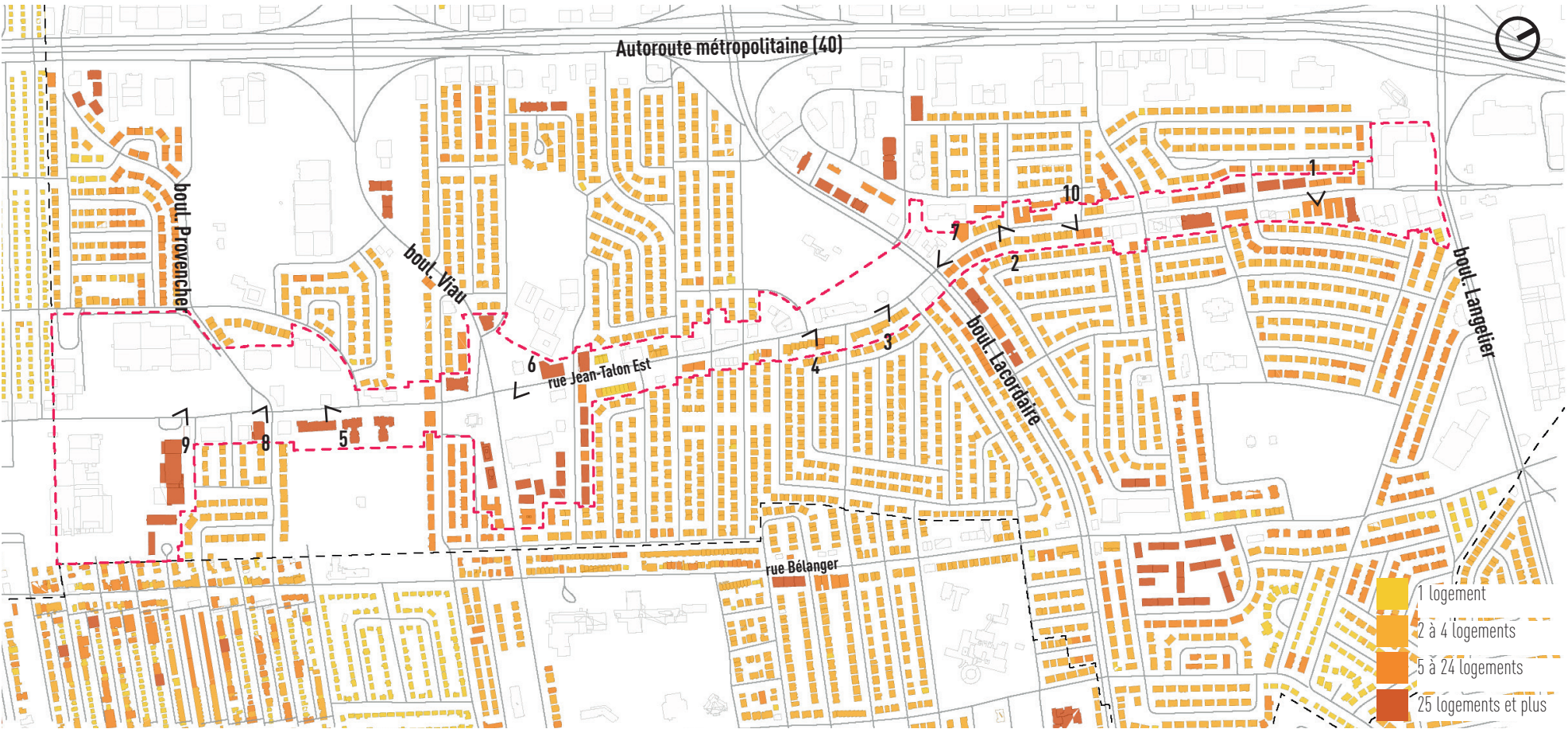
L'occupation résidentielle plus récente de la rue Jean-Talon Est révèle un cadre bâti dense en pleine transformation, comme le témoignent les nouveaux développements mixtes qui maximisent le potentiel de hauteur permis par la réglementation actuelle. Ces bâtiments récents de dimensions imposantes changent graduellement le paysage de la rue en densifiant d'anciens terrains commerciaux ou de stationnement. Ces changements sont faits de manière ponctuelle, mais sont plus présents dans l'ouest du secteur qu'à l'est. Ils reflètent également la tendance actuelle au mode de tenure en copropriété.

Les bâtiments résidentiels se distinguent entre les tours de 25 logements et plus et les bâtiments de plus petite échelle de 4 à 25 logements. Cette dernière catégorie est actuellement majoritaire dans le secteur, mais pourrait changer avec l'arrivée prochaine des stations de métro de la ligne bleue sur la rue Jean-Talon Est.

Au total, l'arrondissement comptait, en décembre 2017, 407 logements sociaux et communautaires, toutes catégories confondues. Cela correspond à moins de 1% des logements sociaux et communautaires de la Ville, alors que l'arrondissement regroupe 3,3 % des ménages locataires de la Ville ayant des difficultés à se loger¹. En outre, une soixantaine d'unités de logements abordables se trouvent sur le territoire d'intervention du PPU. Plusieurs projets prévoient actuellement l'intégration de ce type d'habitation.

Une résidence pour personnes âgées de 382 unités a été érigée sur la rue Daudet (Le 22). D'autres immeubles résidentiels pour aînés sont localisés à proximité du boulevard Lacordaire.

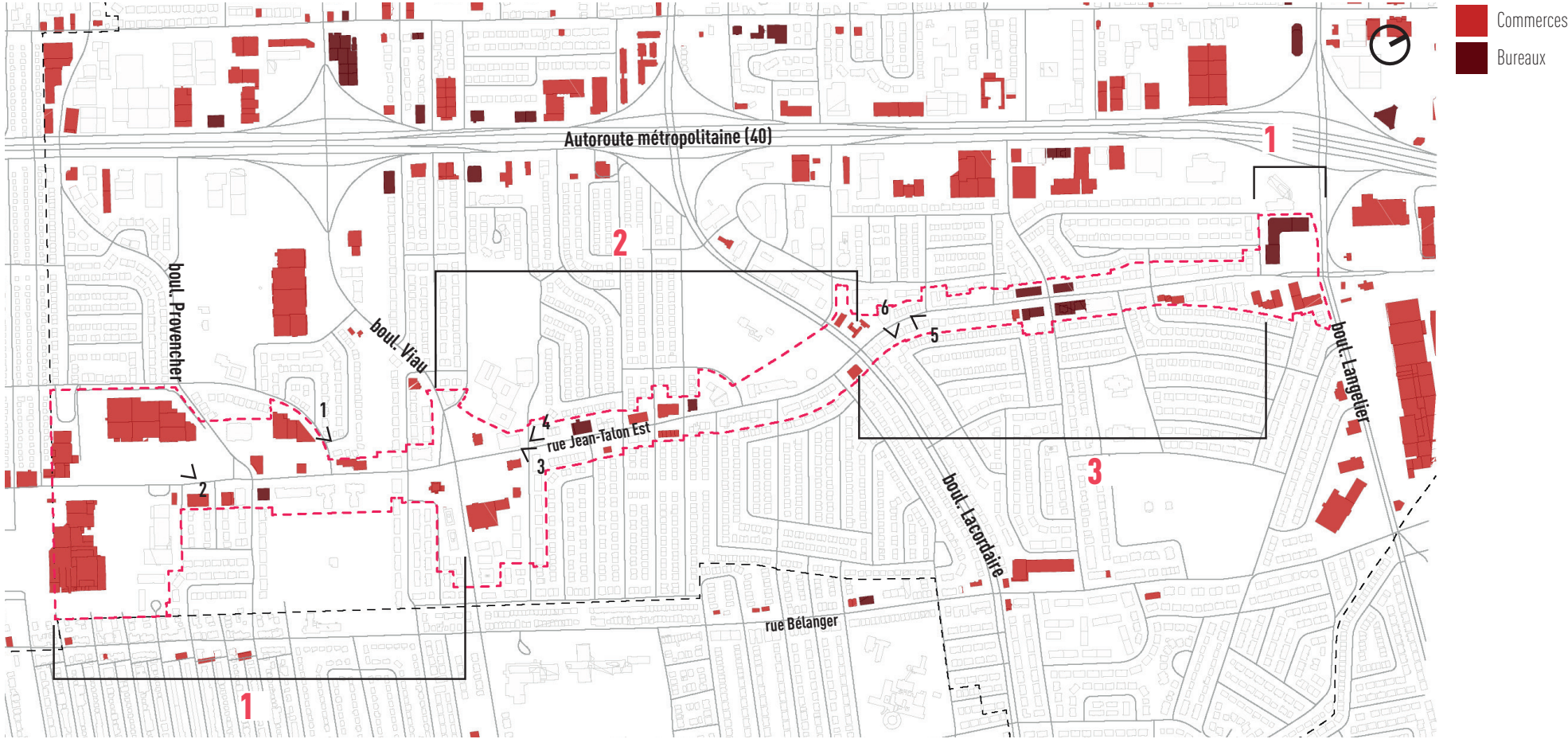
1 Portrait de l'habitation, Arrondissement de Saint-Léonard, mai 2018



Localisation des usages résidentiels – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Utilisation du sol, CMM (2016)

OCCUPATION DU SOL

USAGES COMMERCIAUX



L'occupation commerciale sur la rue Jean-Talon Est prend différentes formes qui ont été regroupées en trois types d'établissements : les centres commerciaux (1), les commerces en rangée (2) et les commerces de quartier (3). Cette rue offre toutefois un potentiel non négligeable en matière de mixité urbaine. En effet, une grande majorité des commerces en rangée ou des commerces de proximité comprennent aux étages supérieurs une fonction bureau ou une composante résidentielle, qu'elle soit locative ou en copropriété.

La forme commerciale évolue, d'ouest en est, sur la rue Jean-Talon Est. Près du boulevard Pie-IX, se trouve une forte concentration de centres commerciaux. Datant de la fin des années 1950 et du début des années 1960, cette forme commerciale tend à disparaître dans les milieux urbains afin de laisser place à des projets plus denses et mixtes offrant des milieux de vie complets. Ces changements sont faits de manière sporadique sur le territoire.

La portion entre les boulevards Viau et Lacordaire est quant à elle caractérisée par des commerces en rangée et des commerces de quartier des années 1970. Ces bâtiments présentent parfois une composante résidentielle et sont caractérisés par leur stationnement en façade. Finalement, la portion entre les boulevards Lacordaire et Langelier propose des commerces de proximité aux rez-de-chaussée des bâtiments, pour la plupart mixtes. Ce dernier secteur offre une présence commerciale sur rue intéressante puisque les bâtiments encadrent la rue Jean-Talon Est.

Localisation des usages commerciaux – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Utilisation du sol, CMM (2016)



1
Grands centres commerciaux



2



3



4



5



6

← Commerces en rangée

← Commerces de quartier

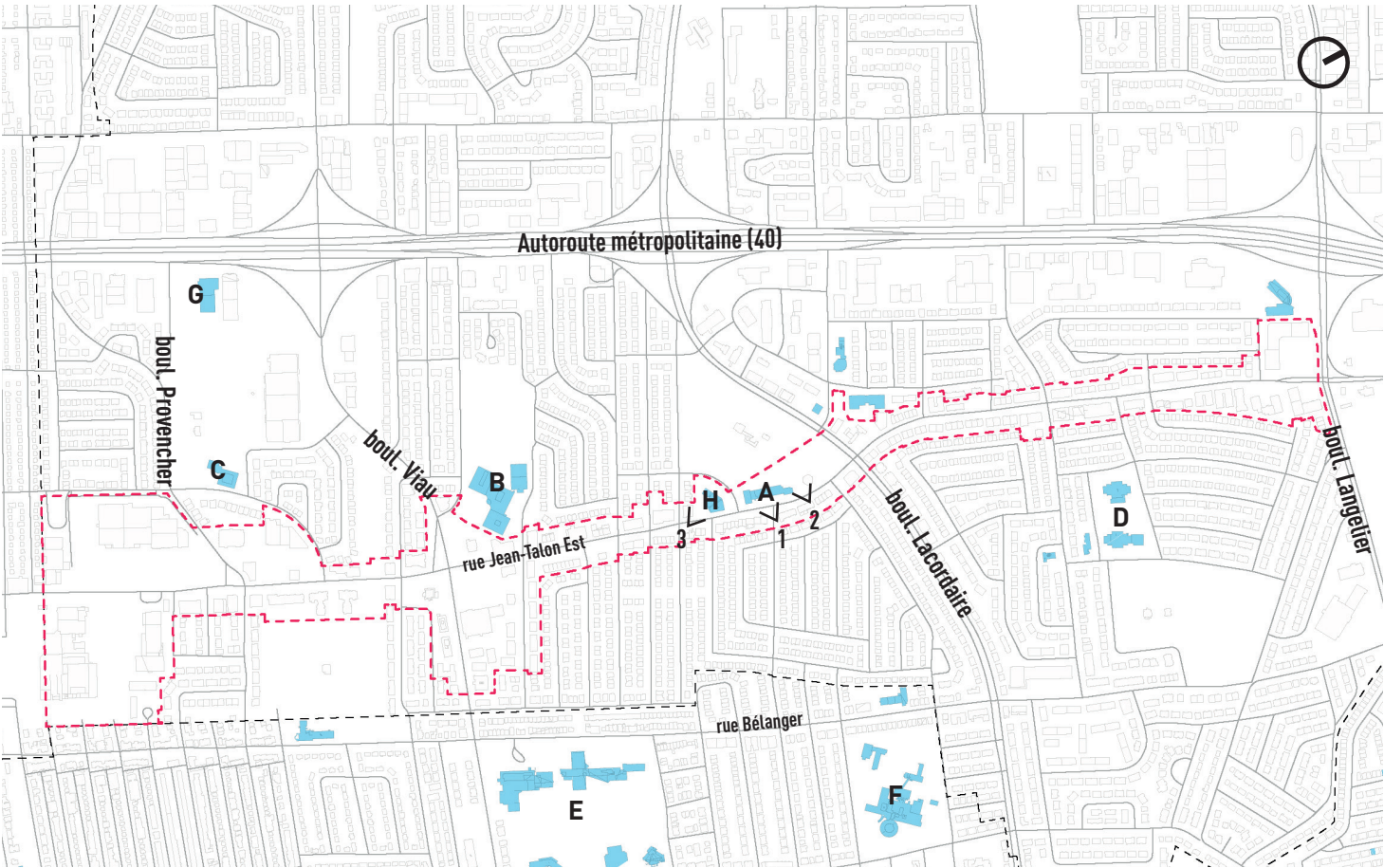
OCCUPATION DU SOL

INSTITUTIONS ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS

Le parc Ladauversière comprend une part importante des équipements collectifs du secteur de la rue Jean-Talon Est et constitue ainsi un pôle institutionnel de proximité. Il concentre :

- L'école La Dauversière, implantée aux abords de la rue Jean-Talon Est. L'institution scolaire offre la formation de niveau primaire.
- Le pavillon hexagonal, un centre associatif et récréatif. Il accueille l'organisme « Centre des aînés du réseau d'entraide de St-Léonard », qui promeut les interactions sociales pour briser l'isolement des personnes âgées, ainsi que les bambineries animées.
- Des équipements sportifs et récréatifs (baseball, circuit d'entraînement, football, jeux d'enfants, multisports, patinoire, soccer, tennis, volleyball de plage).
- La piscine Ladauversière.
- L'Église Saint-Gilbert.

Par ailleurs, la rue Jean-Talon Est se localise à proximité d'autres institutions et équipements publics, dont certains de portée régionale sont générateurs d'un achalandage important (Institut de cardiologie de Montréal ou Hôpital Santa-Cabrini).



Localisation des usages institutionnels – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Utilisation du sol, CMM (2016)

Établissements scolaires :

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| A : École La Dauversière | B : École Laurier Macdonald |
| C : École Général Vanier | D : École Lambert-Closse |

Établissements de santé :

- | | |
|--|----------------------------------|
| E : Institut de cardiologie de Montréal | F : Hôpital Santa-Cabrini |
|--|----------------------------------|

Loisirs et lieux de culte :

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| A : Pavillon Hexagonal | |
| G : Aréna Roberto-Luongo | H : Église Saint-Gilbert |

 Institutions et équipements publics



L'École La Dauversière, le pavillon Hexagonal et l'Église Saint-Gilbert

OCCUPATION DU SOL

PARCS, ESPACES VERTS ET COUVERT VÉGÉTAL



1
Parc Ladauvérière



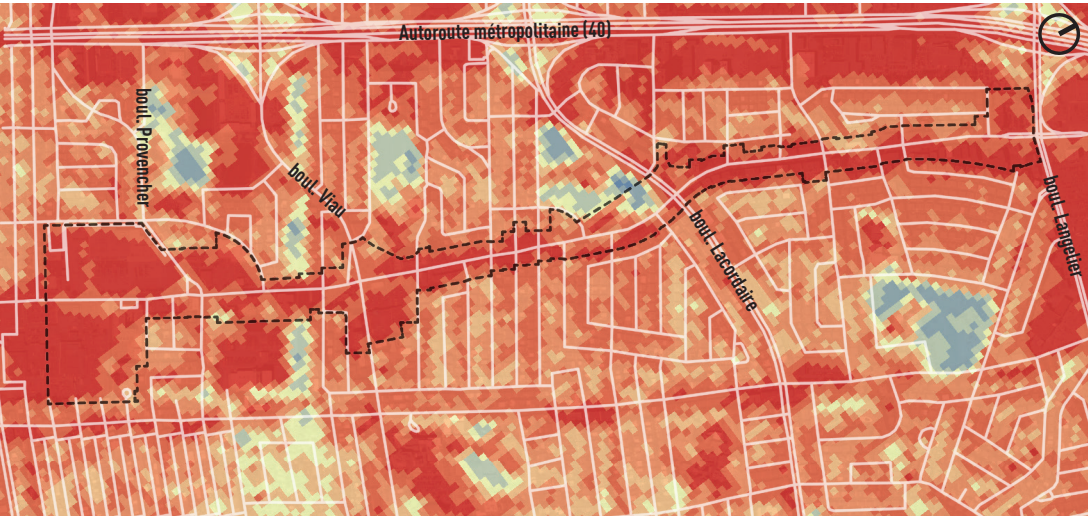
2



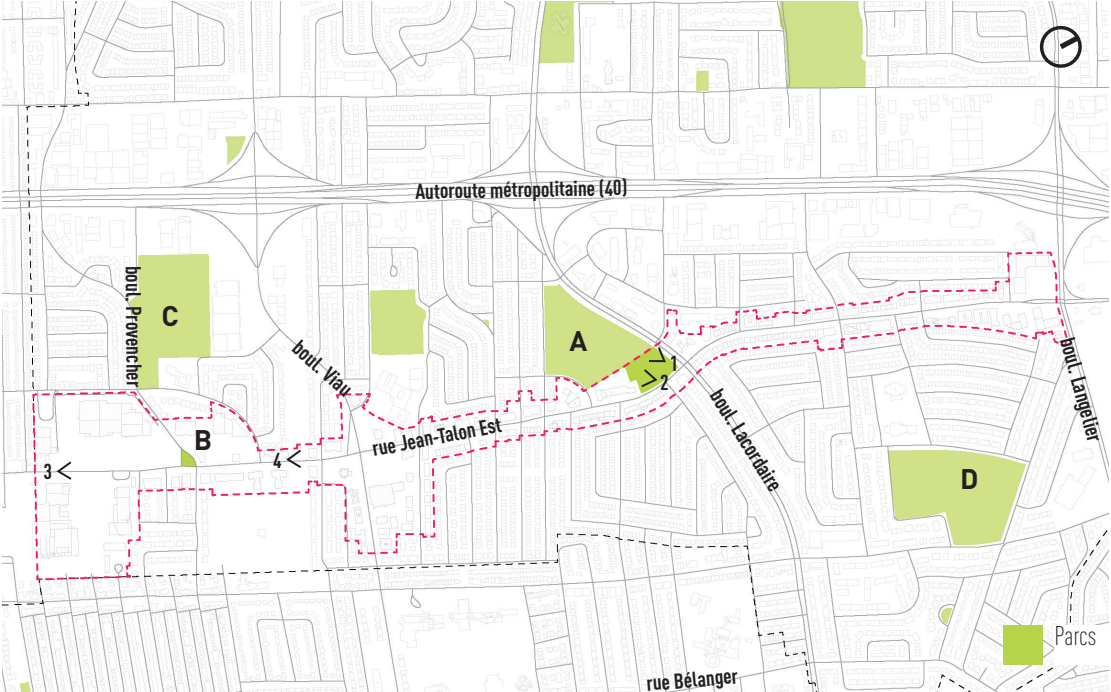
3
L'environnement minéral de la rue Jean-Talon Est



4

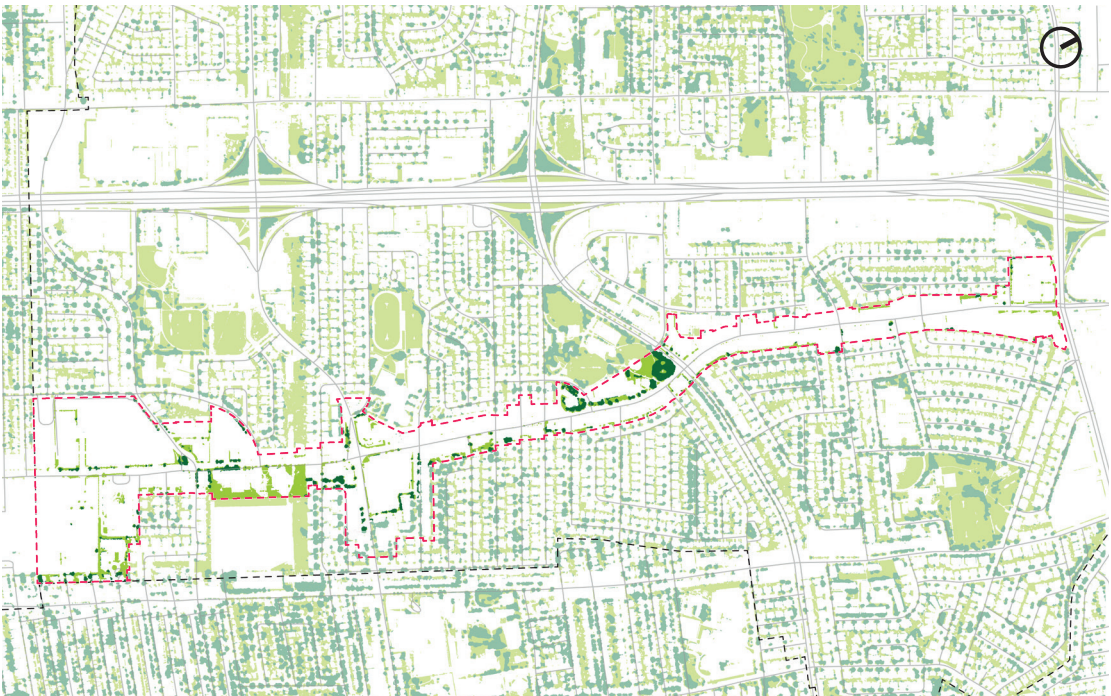


Carte des îlots de chaleur © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), INSPQ-CERFO (2015)



Localisation des parcs et des espaces verts – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Utilisation du sol, CMM (2016)

A : Parc Ladauvérière B : Parc à chiens C : Parc Hébert D : Parc Giuseppe-Garibaldi



Couvert végétal – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Indice de canopée métropolitain, CMM (2016)

Le secteur à l'étude est pauvre en espaces verts et publics avec un seul parc accessible depuis la rue Jean-Talon Est : le parc Ladauvérière. Avec sa vaste canopée d'arbres matures, le parc est le seul îlot de fraîcheur d'importance dans le secteur du PPU (voir la « carte des îlots de chaleur »). Les arbres matures au sein du parc (± 250 à l'intérieur du territoire du PPU) constituent le seul massif arborescent adjacent à la rue Jean-Talon Est. Il représente à cet égard un élément paysager d'intérêt significatif. La canopée est principalement composée d'érables argentés, d'érables de Norvège et de féviers d'Amérique. Le diamètre (DHP) de ces arbres est généralement supérieur à 30 cm. Le couvert végétal intensif du parc contribue ainsi à améliorer le confort des usagers de la rue Jean-Talon. Il rend par ailleurs plusieurs services d'ordre environnemental (lutte contre les îlots de chaleur, gestion durable des eaux pluviales, etc.).

Un petit parc à chiens a récemment été aménagé près du boulevard Provencher. La configuration de cet espace vert a permis de retrancher une voie de virage à droite au profit des piétons.

En somme, la majorité des tronçons de la rue Jean-Talon Est ne comporte que très peu d'aménagements paysagers et d'arbres, ce qui rend les déplacements arides et peu conviviaux, particulièrement en saison estivale. Cette situation, jumelée à la présence de nombreuses aires de stationnement en cour avant, contribuent au développement des îlots de chaleur, comme le démontre la carte ci-contre.

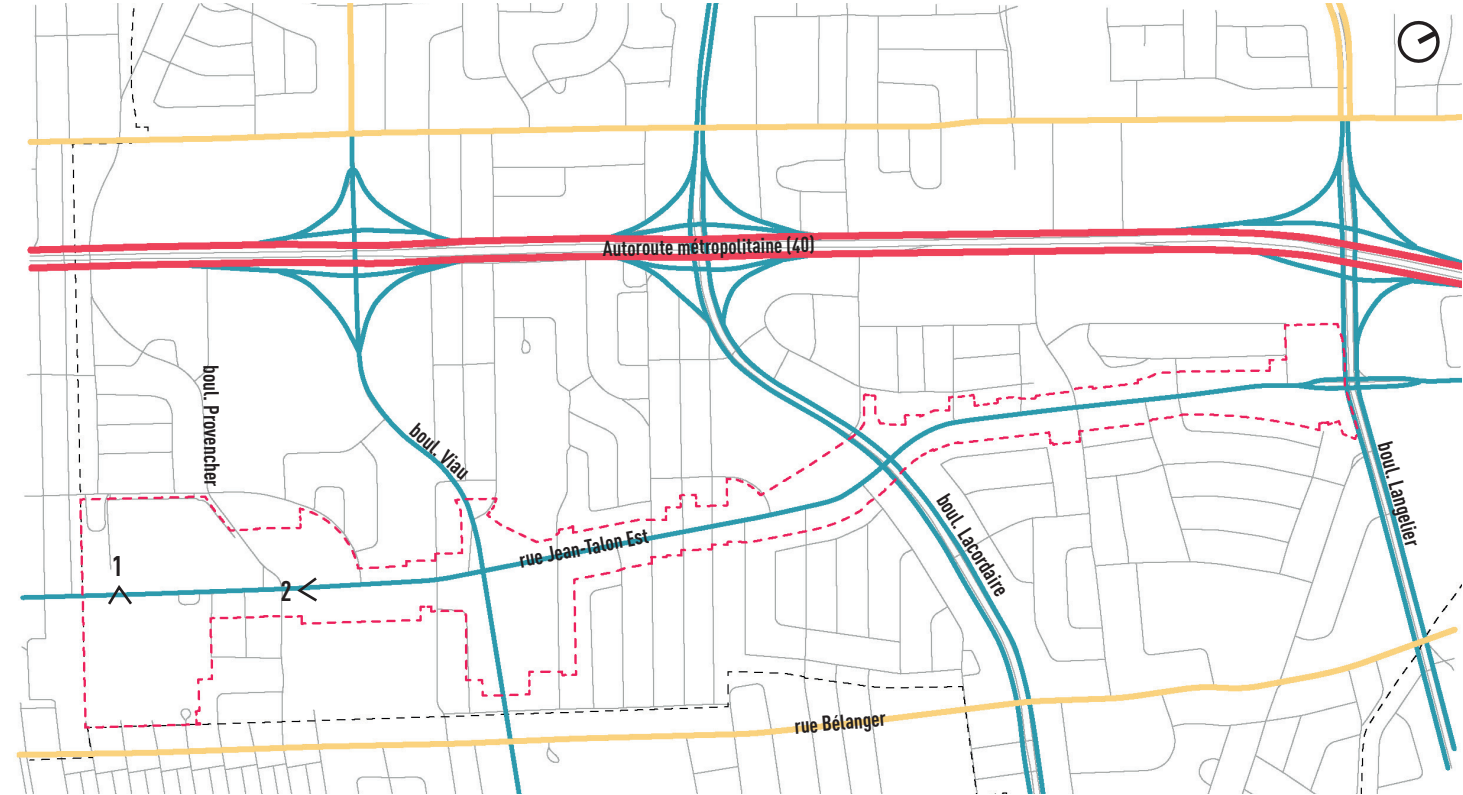
- Couvert herbacé ou arbustif
- Couvert arborescent

MOBILITÉ

RÉSEAU VIAIRE

Le positionnement géographique de l'arrondissement à l'est de l'île de Montréal et l'armature du réseau routier artériel offrent des conditions propices pour le transit véhiculaire et la congestion routière dans le secteur. En effet, dans l'arrondissement de Saint-Léonard, la trame organique des rues locales oblige les automobilistes à emprunter les artères et les collectrices pour circuler efficacement. L'autoroute métropolitaine et les rues Jarry Est, Jean-Talon Est et Bélanger permettent de circuler en direction est-ouest tandis que les boulevards Pie-IX, Viau, Lacordaire et Langelier desservent de façon nord-sud le territoire. Identifiés comme artères secondaires, la rue Jean-Talon et les boulevards Viau, Langelier et Lacordaire sont des voies de transit avec un débit de circulation constant. Malgré une limite de vitesse de 50 km/h, les automobilistes roulent au-dessus de celle-ci, étant donné que la configuration des voies incite à une vitesse plus élevée.

La rue Jean-Talon Est est également une voie autorisée en tout temps pour le camionnage. La géométrie actuelle de la rue Jean-Talon présente une voie de circulation dans les deux sens, ainsi que du stationnement sur rue des deux côtés de la voie.



Hiérarchie des voies de circulation – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017)

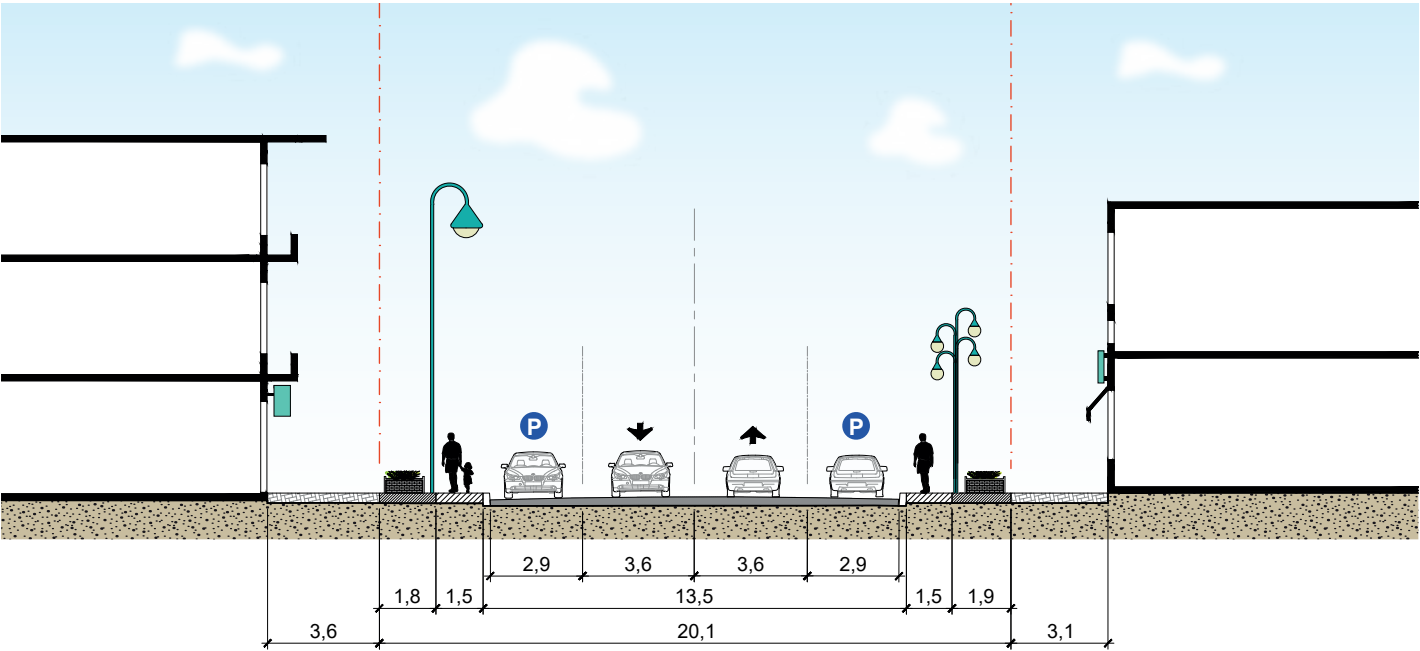
Réseau routier

	Limites de vitesse	Débit de circulation par jour
Autoroute	70 km/h	+ de 45 000
Artère secondaire	50 km/h <i>sauf Jean-Talon E.</i>	- de 30 000
Collectrice	40 km/h	1000 -15 000
Rue locale	40 km/h 30 km/h	- de 1000

Limites de vitesse de la rue Jean-Talon Est:

- Entre les boulevards Pie-IX et Provencher: 50 km/h
- Entre le boulevard Provencher et la rue des Angevins: 40 km/h
- Entre les rues Angevins et de Fontenelle: 30 km/h
- Entre les rues de Fontenelle et de Bellefeuille: 40 km/h
- Entre la rue de Bellefeuille et le boulevard Langelier: 50 km/h

Aux abords des parcs et des écoles, la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h.



Coupe transversale de la rue Jean-Talon Est - Situation existante

La qualité inégale du domaine public (trottoirs)



TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF



Réseaux de transport collectif et actif – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Société de transport de Montréal (2018).

Transport collectif

La ligne d'autobus 141 de la Société de transport de Montréal (STM) relie les stations de Métro Saint-Michel et Honoré-Beaugrand grâce à un réseau « 10 min max ». Le trajet de cette ligne d'autobus dessert la rue Jean-Talon Est. Il s'agit de la deuxième ligne d'autobus la plus achalandée du réseau de la STM avec pratiquement 30 000 utilisateurs par jour en moyenne. Une navette Or, 253 — Saint-Michel, offre un service adapté aux aînés et comprend 2 arrêts sur la rue Jean-Talon, à l'est du boulevard Pie-IX. Depuis 2011, la voie réservée sur la rue Jean-Talon Est s'étend sur 2 tronçons (5,2 km), soit des rues Des Halles à De Bellefeuille et de la rue De Cannes à la 12^e Avenue, de 6 h 30 à 9 h 30, en direction ouest. En direction est, cette voie s'étend de la 13^e Avenue à la rue De Cannes et de la rue Langelier à la rue Des Halles, de 15 h 30 à 18 h 30, et ce, du lundi au vendredi. Précisons aussi que plusieurs feux prioritaires pour bus ont été implantés entre 2013 et 2018 sur l'axe.

Plusieurs projets en transport collectif sont prévus à proximité du territoire du PPU. De ceux-ci, le service rapide par bus (SRB) sur l'axe Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue sur Jean-Talon Est auront des retombées positives sur plusieurs sphères, tant économique, sociale qu'environnementale. Trois stations sont prévues dans le secteur du PPU (voir carte ci-contre).

Transport actif

Tout d'abord, il est important de préciser que la section suivante a été rédigée avec l'information disponible au moment de la rédaction du présent document. Dans ce contexte, on note que le réseau cyclable du territoire du PPU est particulièrement déficient et les déplacements à vélo sont difficiles dans un secteur où les déplacements automobiles sont prépondérants. La programmation cyclable projetée ne prévoit pas l'aménagement d'un nouveau lien dans la portion au sud de l'autoroute 40. Toutefois, les réseaux cyclables des arrondissements de Rosemont–La-Petite-Patrie et de Villieray–Saint-Michel–Parc-Extension pourraient éventuellement être prolongés dans le secteur du PPU.



Un axe du futur Réseau Express Vélo (R.E.V.) sera construit sur le boulevard Lacordaire et desservira d'importants générateurs d'achalandage à proximité (le Collège de Rosemont, l'Institut de Cardiologie de Montréal, les hôpitaux Maisonneuve-Rosemont et Santa Cabrini). De plus, deux nouvelles stations de BIXI ont été implantées en 2019 dans l'arrondissement de Saint-Léonard, dont une à l'angle des rues Jean-Talon Est et de Lisieux.

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-

Les statistiques pour les aires de diffusion du secteur du PPU révèlent que seuls 7 % des répondants utilisent le vélo ou la marche pour se rendre au travail.

Les trottoirs existants de la rue Jean-Talon Est font 1,5 mètre de largeur, ce qui est actuellement inférieur à la norme montréalaise qui est de 1,8 mètre. Le diagnostic effectué par l'Écoquartier de Saint-Léonard¹ a permis de questionner la sécurité de certaines intersections sur le plan des déplacements actifs. Le temps de traverser parfois insuffisant et le non-respect de la priorité piéton par les automobilistes sont des causes de l'insécurité des usagers. Deux des cinq principales intersections problématiques soulevées par l'Écoquartier se retrouvent dans le territoire du PPU, soit les intersections de la rue Jean-Talon Est avec les boulevards Viau et Lacordaire. La première comprend des îlots de virages à droite qui obligent les piétons à franchir à quatre reprises les voies de circulation automobile pour traverser d'est en ouest.

En définitive, l'absence de mobilier urbain et l'encadrement discontinu de la rue en rapport avec les centres commerciaux (stationnements en façade) nuisent également au confort et à la convivialité des déplacements piétons.

1 Arrondissement de Saint-Léonard (2016), Plan local de déplacements

Principal mode de transport pour la navette (population active). Aire de diffusion du secteur du PPU, 2016 – © Recensement de 2016, Statistique Canada



Intersection boulevard Provencher et rue Jean-Talon Est
Longueur : 17 m



Intersection boulevard Viau et rue Jean-Talon Est
Longueur : 62 mètres



Intersection boulevard Lacordaire et rue Jean-Talon Est
Longueur : 26 mètres

MOBILITÉ

STATIONNEMENT

Stationnement sur rue

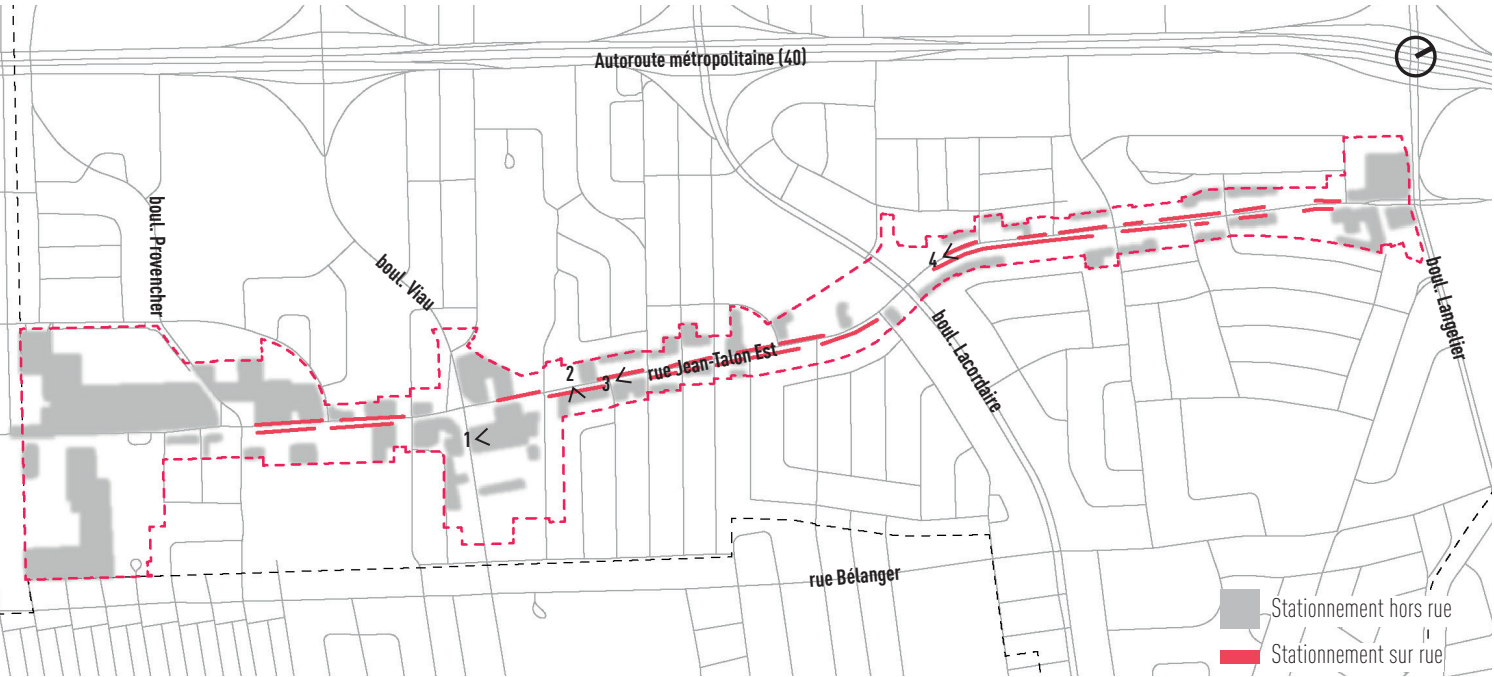
La gestion du stationnement constitue une priorité d'aménagement pour les commerçants et les résidents. Selon une étude réalisée pour la Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon Est, il existe actuellement plus de 400 places de stationnement sur la rue Jean-Talon, entre le boulevard Viau et la rue de la Villanelle, sans compter le stationnement disponible sur les rues transversales. Plusieurs problématiques entourent le stationnement sur rue, dont l'absence de tarification (aucun parcomètre) et le non-respect de la signalisation limitant la durée du stationnement. Cette situation fait en sorte qu'il y a peu de déplacements des voitures garées sur la rue et entraîne une perception d'un nombre insuffisant de places de stationnement chez les usagers. De plus, il n'existe actuellement aucun marquage au sol pour indiquer les cases de stationnement disponibles, ce qui cause une confusion au niveau du nombre de cases disponibles sur la rue. Cette même étude révèle que le taux d'occupation des stationnements de Jean-Talon Est oscille entre 50 % et 75 % selon la zone de stationnement et le moment de la semaine. La situation n'est donc pas jugée critique puisqu'elle doit atteindre 85 % pour être considérée comme telle. Il s'agit donc d'un problème de perception plutôt qu'un manque réel d'espaces. L'aménagement des futurs corsos sur le domaine public entraînera la perte d'environ 55 cases de stationnement sur rue. Toutefois, l'étude de stationnement réalisée en 2017 pour la SDC indique que cette réduction sera absorbée par les cases situées dans un rayon de 200 mètres et n'engendrera pas de problématique.

Stationnement hors rue

La rue Jean-Talon comporte plus de 700 cases de stationnement privé et public. Une grande majorité des commerces possèdent des stationnements hors rue en cour avant. L'aménagement des aires de stationnement extérieures est dépourvu d'arbres, de bordures vertes ou de trottoirs. En plus de rendre l'espace urbain peu attrayant, les entrées charretières des stationnements, en favorisant la création d'îlots de chaleur, nuisent au bien-être et à la sécurité des piétons. Les stationnements des grands centres commerciaux contribuent à augmenter les distances de marche entre les bâtiments, ce qui encourage grandement l'utilisation de la voiture et dégrade l'expérience piétonne.

Les automobilistes sont également souvent tentés de stationner leur véhicule en marge avant des bâtiments sur Jean-Talon Est, bien que le stationnement y soit interdit. L'arrondissement a par ailleurs procédé à l'installation d'une signalisation pour interdire cette pratique récurrente.

L'arrivée du métro dans l'arrondissement aura certainement un impact sur l'achalandage des espaces de stationnement. Plusieurs changements sur l'utilisation des stationnements aux abords des stations de métro sont à prévoir. Ils seront le résultat de facteurs économiques et sociaux engendrés par l'augmentation de l'attrait du secteur. Les prochaines années pourraient voir une augmentation de l'offre résidentielle et mixte d'une densité plus élevée. La pression sur les stationnements sur rue pourrait dès lors augmenter sur la rue Jean-Talon Est ainsi que sur les rues perpendiculaires. Il serait opportun de contrôler progressivement l'offre et la demande de stationnement en prévision de l'arrivée du métro.



Localisation des stationnements (sur rue et hors rue) de Jean-Talon Est – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017)



Exemple de stationnement hors rue en façade

Exemple de stationnement sur la rue Jean-Talon Est

Signalisation interdisant le stationnement entre le bâtiment et le trottoir

MOBILITÉ

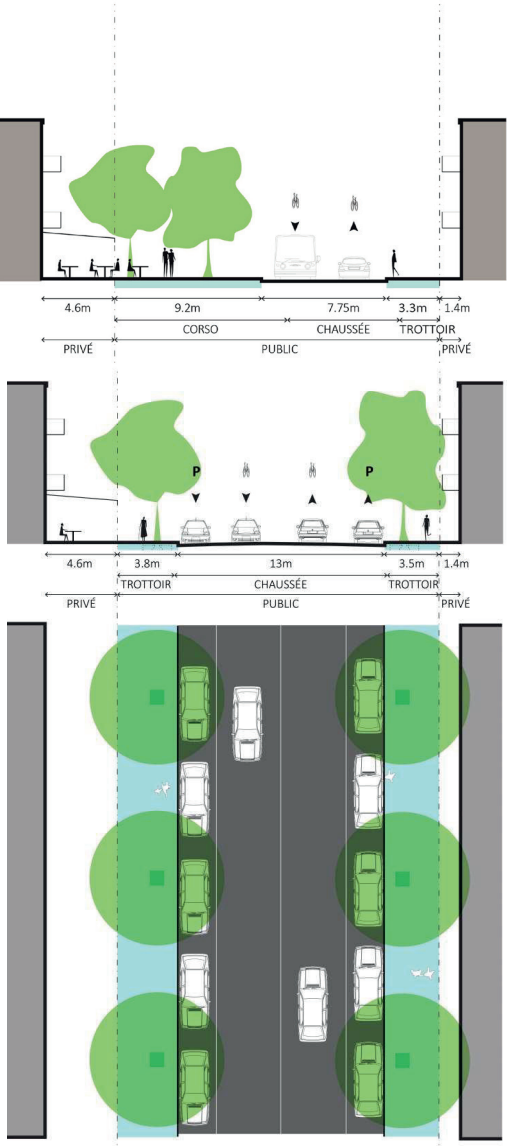
RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE JEAN-TALON EST

Dans le cadre du réaménagement projeté de la rue Jean-Talon Est, entre les boulevards Viau et Langelier, à l'époque de l'adoption du PPU, il était prévu de conserver le stationnement sur rue et les 2 voies de circulation à double sens. Le réaménagement permettra toutefois de rééquilibrer la place de l'automobiliste par rapport à celle du piéton, en élargissant les trottoirs et en sécurisant les intersections.

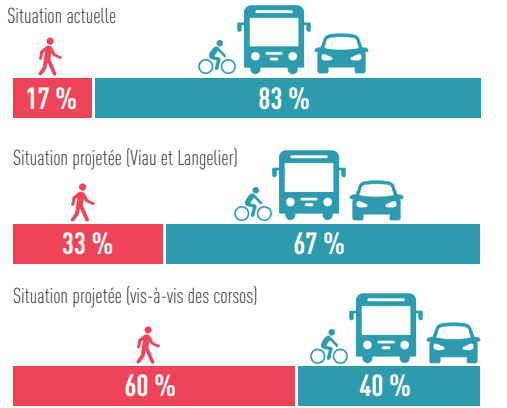
Le concept préconise l'augmentation de la largeur des trottoirs entre 3,5 mètres et 3,8 mètres et le réaménagement de 18 intersections pour sécuriser la traversée de la rue. La plantation de 200 nouveaux arbres et l'aménagement de 2 corsos, c'est-à-dire des places publiques à l'italienne aménagées pour créer des lieux de rencontre, sont également planifiés. Le premier corso sera localisé du côté sud, entre la rue de Pontoise et le boulevard de l'Assomption, tandis que le second sera implanté du côté nord, entre la rue Mainville et la rue de Fontenelle. Le concept de réaménagement de la rue Jean-Talon vise à renouveler les lampadaires et le mobilier urbain actuellement disparates et désuets.

En 2019, l'aménagement transitoire d'un corso sur la rue Jean-Talon Est a été inauguré entre les rues de Fontenelle et Mainville, dans le cadre du Programme de rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal. Ce projet pilote évolutif servira à évaluer la configuration du corso et permettra d'alimenter le concept de réaménagement final.

Il est à noter qu'en 2024, avec l'arrivée du métro, de nouvelles options sont étudiées quant au réaménagement de la rue Jean-Talon et à la conservation d'une partie du stationnement sur rue.



PARTAGE DE LA VOIE PUBLIQUE LORS DE L'ADOPTION DU PPU EN 2021 (RUE JEAN-TALON EST)



^ Coupes, plans, perspective et statistiques du projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est entre Viau et Langelier - © Ville de Montréal (2017)

Le concept de réaménagement final de la rue Jean-Talon Est sera adapté en fonction des résultats issus du projet-pilote.



Projet pilote – Corso de l'est ^

CONTRAINTES ANTHROPIQUES

NUISANCES ET SÉCURITÉ

Ligne de distribution d’électricité
près de l’emprise d’Hydro-Québec



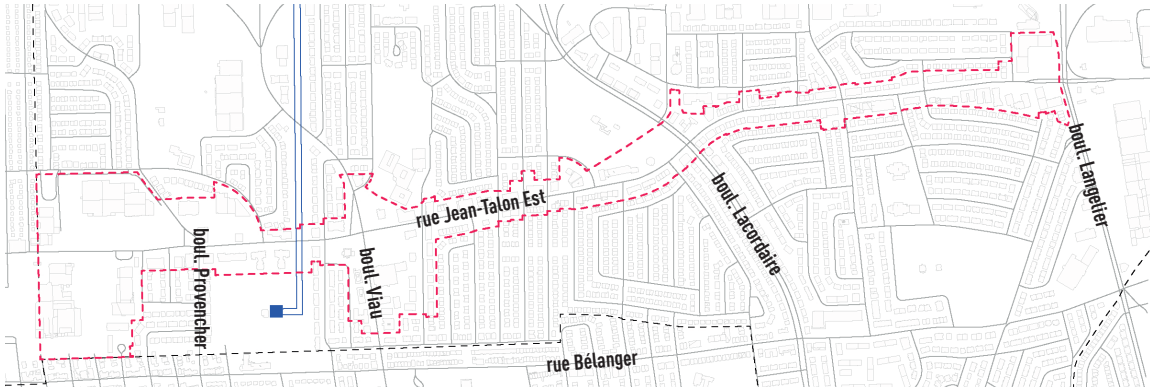
Des lignes de transport d’électricité d’Hydro-Québec (315 et 120 kV) sont implantées dans le territoire du PPU. L’emprise dédiée à cette infrastructure représente plus de 45 mètres et est localisée entre les rues Buies et de Cannes. Construites à la fin des années 1950, plusieurs installations de ce réseau ont récemment été reconstruites afin de supporter les nouveaux projets en transport collectif (Métro, SRB) et répondre aux besoins en électricité de la région.

Le poste Bélanger a fait l’objet de plusieurs plaintes au cours des dernières années en raison de son aspect général et du bruit de ses installations qui dépassait les normes en vigueur. Le poste Bélanger a été reconstruit selon une conception visant à réduire le bruit. Actuellement, deux lignes (315 et 120 kV) sont toujours présentes sur le territoire, mais d’ici une vingtaine d’années seule la ligne de 315 kV sera conservée, ce qui minimisera son impact dans le paysage urbain. Hydro-Québec estime que, lorsque les équipements de 120 kV auront été démantelés, le bruit perçu par les résidents riverains diminuera de 50 dBA à environ 30 dBA.



Les lignes de transport d’électricité 315 et 120 kV

Le poste Bélanger après sa reconstruction



- Ligne de transport d’électricité
- Poste Bélanger

Localisation des lignes de transport d’électricité et du poste de transformation -
© Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017).

SYNTHÈSE

CONSTATS PAR THÉMATIQUE

MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

- › L'artère se divise en 3 secteurs selon son réseau viaire, son parcellaire et son cadre bâti.
- › Les bâtiments de gabarit plus important sont localisés aux extrémités du secteur.
- › La période de construction s'étend principalement entre les années 1960-1980.
- › Le secteur présente un grand nombre de bâtiments de faible densité.
- › La majorité des bâtiments sont d'une hauteur de 3 à 4 étages.



MOBILITÉ

- › La circulation de transit est importante et le camionnage y est autorisé en tout temps.
- › La voiture constitue le mode de déplacement ayant la part modale la plus forte.
- › Les 400 places de stationnement sur rue ne sont pas dotées de parcomètres et sont occupées 50-75 % du temps en semaine.
- › La ligne d'autobus 141 y circule et est la seconde voie la plus achalandée de la STM.
- › Il y a peu de pistes cyclables qui relient le secteur.
- › Les traverses piétonnes sont peu sécuritaires.



CONTRAINTES ANTHROPIQUES

- › Une ligne de transport électrique traverse le territoire du nord au sud.
- › L'autoroute 40 est à proximité du secteur à l'étude.



INSTITUTIONNEL – PARC – COUVERT VÉGÉTAL

- › L'école primaire La Dauversière et l'école secondaire Laurier Macdonald desservent le secteur.
- › Un lieu de culte est présent dans le secteur.
- › Il y a peu d'espaces publics et de parcs.
- › Deux parcs font face à la rue : le parc Ladauversière et un parc à chiens.
- › Les plantations en bordure de rue sont rares.
- › Le mobilier urbain doit être adapté aux besoins des utilisateurs de la rue Jean-Talon Est.



OCCUPATION DU SOL – RÉSIDENTIEL

- › Les usages résidentiel et commercial sont souvent présents dans le même bâtiment.
- › Les bâtiments résidentiels récents sont plus hauts que les anciens et leur mode de tenure le plus courant est la copropriété.
- › Il y a peu de logements sociaux ou abordables dans le secteur.



OCCUPATION DU SOL – COMMERCIAL

- › La rue présente 3 types d'établissements : des centres commerciaux, des commerces en rangée et des commerces de quartier.
- › Des rez-de-chaussée commerciaux sont situés le long de la rue.
- › Certains commerces disposent de stationnements en façade.



ANALYSE ÉCONOMIQUE

- › La majorité des commerces de l'arrondissement sont sur la rue Jean-Talon Est.
- › Il y a un certain nombre d'espaces commerciaux vacants.
- › Il y a peu de commerces de type réfléchi et les commerces de type courant et semi-courant sont très répandus.



SOCIODÉMOGRAPHIQUE

- › La population a augmenté rapidement entre 2011 et 2016.
- › Le secteur présente une densité supérieure à celle de l'agglomération et de l'arrondissement.
- › Le secteur compte une grande proportion de ménages composés d'une seule personne.
- › 1/3 de la population consacre plus de 30 % de son revenu au logement.
- › Le revenu médian est de 25 333 \$.



SYNTHÈSE

ENJEUX PAR THÉMATIQUE

MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

- › Entretien et revitalisation du cadre bâti
- › Préservation de la forme urbaine des abords de la rue Jean-Talon Est entre les rues Dollier et Valdombre
- › Redéveloppement et densification autour des stations et sur les terrains sous-utilisés
- › Préservation du cadre bâti à l'échelle humaine
- › Amélioration des interfaces entre les bâtiments de différentes hauteurs

MOBILITÉ

- › Adaptation du rôle de la rue Jean-Talon
- › Limitation de l'impact de la circulation de transit dans le secteur du PPU
- › Augmentation de la part modale des déplacements en transport collectif et actif.
- › Intermodalité entre les différents modes de transport existants et amélioration du transfert modal
- › Gestion du stationnement sur rue et hors rue.
- › Développement du transport en véhicules électriques
- › Diversification, efficacité, accessibilité et sécurité des déplacements actifs

CONTRAINTES ANTHROPIQUES

- › Réduction des nuisances sonores et visuelles des lignes de transport électrique

INSTITUTIONNEL – PARC – COUVERT VÉGÉTAL

- › Augmentation de l'offre en espaces verts et publics
- › Augmentation et diversification des équipements et des services publics
- › Verdissement du domaine public et privé
- › Adéquation avec le réaménagement de la rue Jean-Talon, entre Langelier et Viau, et la portion à l'ouest de Viau

OCCUPATION DU SOL – RÉSIDENTIEL

- › Augmentation du nombre de logements abordables de qualité, particulièrement pour les familles
- › Qualité des projets résidentiels et mixtes dans le secteur
- › Intensification des activités près des stations de métro projetées
- › Diversification de l'offre résidentielle

OCCUPATION DU SOL – COMMERCIAL

- › Préservation de la continuité commerciale au rez-de-chaussée
- › Revitalisation des commerces présentant des signes de dévitalisation
- › Densification et diversification de la forme commerciale
- › Intensification des activités autour des stations de métro projetées

ANALYSE ÉCONOMIQUE

- › Attrait des commerces de type réfléchi
- › Vitalité de la fonction commerciale
- › Établissement d'une offre commerciale qui mise sur la complémentarité et l'attractivité

SOCIODÉMOGRAPHIQUE

- › Contribution aux besoins de la population en matière de logements
- › Intégration des besoins d'une population vieillissante
- › Attrait des familles ayant des enfants d'âge scolaire



03 | VISION ET ORIENTATIONS

La vision d'aménagement est l'image globale souhaitée pour la rue Jean-Talon Est au terme de l'horizon de planification du présent document. Elle guide les décisions et permettra de mobiliser les citoyens et les acteurs clés.

Les orientations d'aménagement sont, quant à elles, une réponse aux enjeux soulevés dans le portrait du territoire. Elles émanent de l'énoncé de vision et balisent les choix d'interventions.

VISION ET ORIENTATIONS

ÉNONCÉ DE VISION

L'énoncé de vision d'aménagement de la rue Jean-Talon Est met en lumière les éléments qui feront de la rue un milieu complet. Cette vision fait écho aux enjeux et aux problématiques qui ont émergé de l'analyse urbaine et des différentes consultations, notamment l'absence de sentiment d'appartenance à la rue et le manque d'identité du secteur. L'exercice de planification détaillée a offert un temps de réflexion et un regard critique sur le milieu en demeurant à l'écoute des citoyens et des acteurs clés. L'énoncé de vision permet aux instances municipales de se projeter dans l'avenir, d'imaginer le devenir de la rue Jean-Talon Est et, finalement, de prévoir des moyens concrets pour réaliser les ambitions de chacun.

Les différents projets majeurs de transport collectif et d'aménagement du domaine public apporteront un vent de changement qui constituera une opportunité de revoir en profondeur les paramètres d'aménagement de la rue Jean-Talon Est. Le PPU propose des gestes forts et mobilisateurs qui, jumelés à la volonté du conseil d'arrondissement de traduire cette vision en interventions concrètes, contribueront à une transformation durable du secteur.

PLUS QU'UNE RUE, LE SECTEUR JEAN-TALON EST :

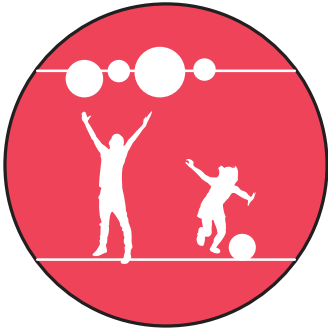
UN ESPACE POUR TOUS

La rue Jean-Talon Est est équitable et inclusive en regard des besoins et des habitudes des différents usagers, indépendamment de leur âge, de leur condition et de leur vulnérabilité. La dimension humaine est au cœur de l'aménagement de l'espace et prime sur toutes les autres dimensions.



UN ENDROIT POUR VIVRE DES EXPÉRIENCES

Le secteur de la rue Jean-Talon Est est un espace multidimensionnel dynamique que les utilisateurs expérimentent avec tous leurs sens. C'est un lieu d'expression culturelle, un espace qui multiplie les interactions sociales. C'est un milieu créatif qui mise sur l'innovation, un incubateur de nouvelles méthodes qui offre la possibilité aux utilisateurs et aux résidents de vivre la rue de façon différente.



UN ENVIRONNEMENT SAIN ET PÉRENNE

La rue Jean-Talon Est est le reflet d'un environnement sain. Il soutient et promeut les modes de vie actifs, l'intégration d'infrastructures vertes, l'amélioration de la qualité de l'air et de l'eau. Par le biais de ses aménagements et de ses expériences, le secteur contribue à réduire le niveau de stress, améliore la santé des usagers et participe à la diminution de l'empreinte environnementale des bâtiments, des infrastructures et des usagers.



UN ATOUT ÉCONOMIQUE POUR SAINT-LÉONARD

La rue Jean-Talon Est est un environnement qui séduit les utilisateurs, contribue à la rétention des consommateurs et accueille plusieurs générateurs d'achalandage et lieux de destination. Le milieu favorise la création d'un pôle d'emplois, d'éducation et de technologie et génère des revenus pour les entreprises. Moteur économique pour l'arrondissement de Saint-Léonard, la rue attire de nouvelles entreprises tout en participant au soutien des commerçants actuels.



UN MILIEU SENSIBLE À L'ÉVOLUTION

La rue Jean-Talon Est traverse diverses zones urbaines aux caractères divers et aux spécificités urbaines. L'évolution du milieu à travers les années respecte les composantes d'intérêt significatif du secteur, lesquelles sont mises en valeur par une planification réfléchie et sensible à la préservation des milieux environnants et des milieux de vie à échelle humaine.



UN ESPACE MULTIMODAL

L'aménagement de la rue Jean-Talon Est fait place à une diversité dans les modes de transport, mais donne la priorité aux modes actifs et collectifs pour créer un milieu confortable, sécuritaire et durable. Les transitions entre les modes de transport sont facilitées, entraînant le développement du transport en mode électrique, une réduction de l'utilisation de l'automobile et l'augmentation des transports viables.



VISION ET ORIENTATIONS

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

ORIENTATION 1 | STIMULER LES ACTIVITÉS POUR CRÉER UN LEVIER DE TRANSFORMATION URBAINE

OBJECTIFS

- 1.1 Développer des synergies économiques par le biais de la mixité verticale (dans un même bâtiment) et horizontale (dans un secteur) des activités urbaines ;
- 1.2 Assurer la présence commerciale au rez-de-chaussée pour les bâtiments qui ont front sur la rue Jean-Talon Est ;
- 1.3 Planifier des emplacements pour les usages communautaires et/ou culturels dans le secteur du PPU ;
- 1.4 Redévelopper les terrains sous-utilisés grâce à la requalification et la consolidation de ces espaces ;
- 1.5 Revitaliser les bâtiments vétustes ou présentant des signes de détérioration ;
- 1.6 Réinvestir dans les bâtiments existants et permettre l'évolution, la transition et la flexibilité du cadre bâti ;
- 1.7 Favoriser la consolidation du tissu urbain autour des édifices de métro en misant sur la compacité du cadre bâti et la mixité des usages ;
- 1.8 Préserver l'identité et les composantes d'intérêt significatif de certains tronçons en ce qui concerne la forme urbaine (parcellaire, implantation, volumétrie, rythme, etc.) ;
- 1.9 Donner une nouvelle identité aux secteurs à redévelopper.

ORIENTATION 2 | MISER SUR UNE APPROCHE DE MOBILITÉ DURABLE BASÉE SUR LA DIMENSION HUMAINE ET LE CONTEXTE ENVIRONNANT

OBJECTIFS

- 2.1 Connecter les milieux de vie à la rue Jean-Talon Est en misant sur la perméabilité urbaine pour tous les modes de transport ;
- 2.2 Réduire l'espace consacré aux besoins des automobilistes et augmenter l'espace dédié au mode de transport actif et collectif ;
- 2.3 Développer des pôles de mobilité qui misent sur l'intermodalité du transport, la qualité des aménagements et la sécurité de tous les usagers aux endroits stratégiques (nouveaux édifices de métro, arrêts d'autobus, bornes électriques, etc.) ;
- 2.4 Optimiser la gestion et l'offre de stationnement sur rue et hors rue ;
- 2.5 Améliorer les conditions (confort et sécurité) des déplacements des piétons et des cyclistes, notamment au point de rencontre avec les véhicules (intersections, entrées charretières).

ORIENTATION 3 | CHANGER LE PAYSAGE DE LA RUE POUR OFFRIR DES EXPÉRIENCES POSITIVES

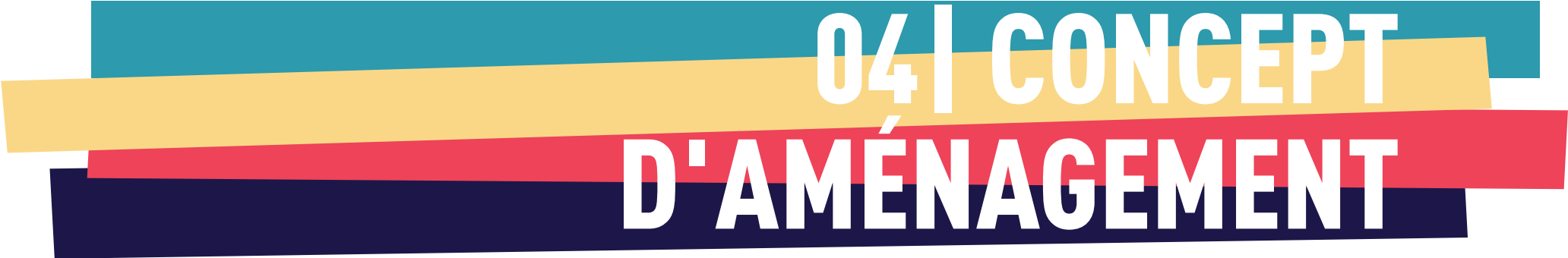
OBJECTIFS

- 3.1 Favoriser les interactions sociales dans le secteur de la rue Jean-Talon Est en créant des lieux propices à l'appropriation du domaine public ;
- 3.2 Planifier le réaménagement de la rue Jean-Talon Est entre les boulevards Pie-IX et Viau dans une perspective de continuité avec le projet d'aménagement en œuvre entre les boulevards Viau et Langelier ;
- 3.3 Redéfinir les interfaces entre le domaine public (rue - trottoirs) et le domaine privé (cour avant - façade des bâtiments) ;
- 3.4 Améliorer la propreté et l'esthétisme du domaine public ;
- 3.5 Contrôler l'intégration architecturale et l'esthétisme des bâtiments et des aménagements visibles de la voie publique ;
- 3.6 Planter les infrastructures et les équipements nécessaires au déploiement d'un réseau Wi-Fi.

ORIENTATION 4 | PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LA RÉSILIENCE DANS LES CHOIX D'AMÉNAGEMENT ET DE CONSTRUCTION

OBJECTIFS

- 4.1 Végétaliser les abords de la rue Jean-Talon Est ;
- 4.2 Encourager toutes les formes d'initiatives de développement durable, autant dans les bâtiments que sur le domaine privé et public ;
- 4.3 Prévoir une diversité de l'offre de logements (logements abordables et familiaux), et ce, sans établir de frontières urbaines ;
- 4.4 Faciliter l'accès aux espaces publics et verts et mettre en réseau ces espaces en développant leur complémentarité.



04 | CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

*Le concept d'aménagement est le reflet de la vision,
des orientations et des objectifs d'aménagement
sur les trois tronçons de la rue Jean-Talon Est.*

*Les balises d'aménagement présentées dans ce chapitre
guideront les exercices de conception urbaine ainsi
que l'évaluation et l'encadrement réglementaire
des projets de développement.*

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

COMPOSANTES STRUCTURANTES

Le concept d'aménagement de la rue Jean-Talon Est découle de la vision et des orientations d'aménagement déclinées précédemment. Il spatialise l'ensemble des balises urbanistiques qui guideront le développement du territoire pour les prochaines décennies. Le concept repose sur un socle de composantes structurantes qui associe les liens de déplacement, les pôles de mobilité, les parcs, les espaces verts et les équipements collectifs. Il détermine à cet égard la vocation et l'organisation fonctionnelle des différents secteurs du PPU.

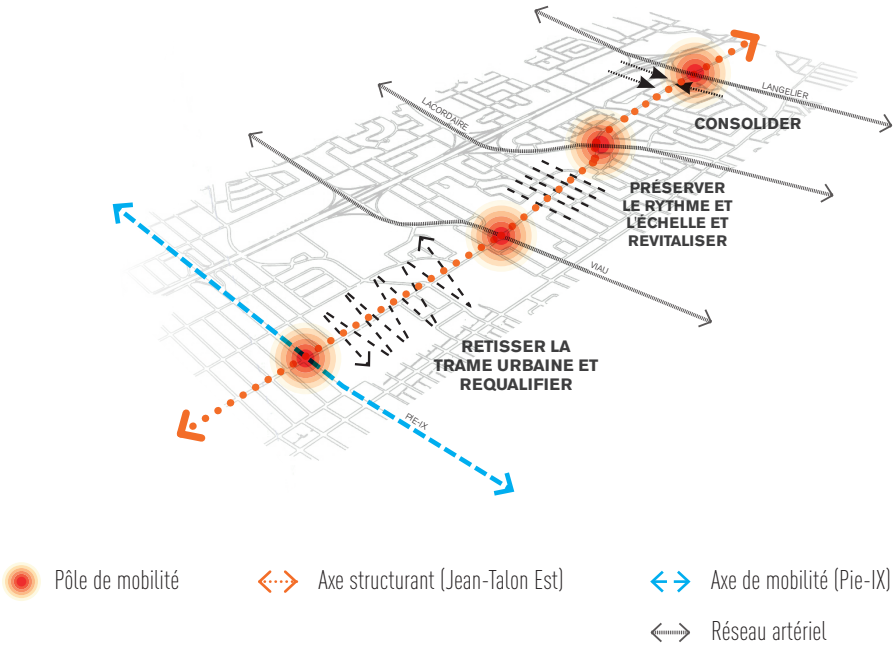
La rue Jean-Talon Est se positionne comme l'une des artères principales de l'arrondissement de Saint-Léonard. La portion centrale, entre les rues Dollier et Valombre, comprend différentes composantes d'intérêt sur le plan de la forme urbaine. À ce titre, elle constitue un terreau fertile au déploiement d'un milieu de vie à échelle humaine, doté d'équipements publics diversifiés et bénéficiant d'une offre commerciale solidement implantée. La mise en valeur des caractéristiques identitaires du milieu permettra de renforcer l'attachement des communautés léonardoises à la rue Jean-Talon Est.

Les extrémités du territoire, à proximité des boulevards Pie-IX et Langelier, renferment pour leur part des opportunités de requalification urbaine. À cet effet, le concept préconise le développement d'un milieu structuré autour de l'artère commerçante de Jean-Talon Est, à laquelle se rattachent des ensembles résidentiels compacts et conviviaux. Dans cette optique, les abords feront l'objet d'un repositionnement économique et urbain réfléchi en concomitance avec le pôle Anjou-Langelier et les démarches de planification des arrondissements limitrophes.

L'artère se structure autour de 4 points de centralité, soit les stations de métro associées au prolongement de la ligne bleue : Pie-IX, Viau, Lacordaire et Langelier. Les stations de métro et leurs environs immédiats représentent de potentiels lieux de rassemblement où pourront s'intensifier les activités urbaines, en raison de l'intégration des édicules de métro dans des bâtiments mixtes ou de l'aménagement d'espaces publics aux pourtours des édicules pavillonnaires.

Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal dans l'axe de Jean-Talon et l'intégration du service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX seront complétés par le déploiement d'un réseau de mobilité active qui mise notamment sur l'implantation de nouvelles pistes cyclables ainsi que le réaménagement de la rue Jean-Talon (élargissement des trottoirs, saillies, corsos). D'autre part, le retissage de la trame viaire au sein des méga-îlots viendra bonifier la perméabilité du secteur et l'accessibilité aux pôles de mobilité.

Le concept d'aménagement prévoit également l'implantation d'une trame verte, dont le parcours dessert l'ensemble des milieux de vie. Il s'agit ainsi de tabler sur la mise en réseau d'une diversité d'espaces publics reliant les pôles de mobilité, les parcs existants et le tissu institutionnel.



- Pôle de mobilité
- Axe structurant (Jean-Talon Est)
- Axe de mobilité (Pie-IX)
- Réseau artériel

Esquisse conceptuelle – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017)

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

COMPOSANTES STRUCTURANTES

MILIEUX DE VIE MIXTES

Les abords de la rue Jean-Talon Est accueillent des immeubles mixtes, dont la densité augmente à proximité des stations de métro. La requalification et l'intensification des activités ainsi que l'intégration de rez-de-chaussée commerciaux animent l'espace public et renforcent le positionnement de la rue Jean-Talon Est à titre d'artère structurante. Elle offre ainsi une panoplie de commerces, de services et d'équipements à la population dont le profil varie d'un secteur à l'autre afin de souligner le caractère distinctif de chacun d'entre eux.

MILIEUX DE VIE RÉSIDENTIELS

Une zone résidentielle de moyenne densité prend place à mesure que l'on s'approche des milieux bâtis existants. Le secteur est propice à un réaménagement résidentiel favorisant la compacité du tissu bâti et à un aménagement à échelle humaine. Finalement, les abords des îlots construits sont complétés par des constructions de typologies et de densités similaires à l'existant.

PÔLES DE MOBILITÉ

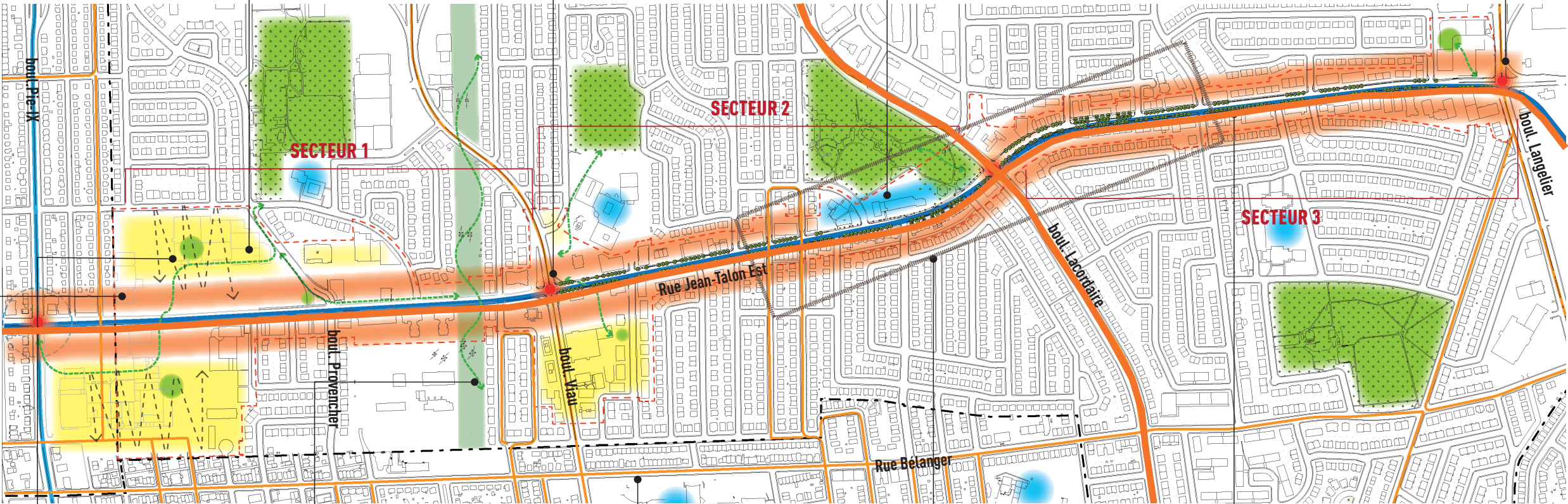
Carrefour de mobilité durable, les pôles de mobilité créent un milieu de vie complet (habitation, commerce, emploi), agrémenté de places publiques animées et où les infrastructures de transport peuvent être intégrées au cadre bâti. Les abords des stations de métro sont réaménagés de manière à créer des espaces civiques et à favoriser les déplacements actifs.

PÔLE INSTITUTIONNEL

Le pôle institutionnel du parc Ladauvrière comprend plusieurs institutions et équipements publics répondant aux besoins actuels et futurs des résidents à l'échelle du quartier, incluant l'école La Dauversière. L'offre en infrastructures et en services est renforcée et diversifiée sur les différents secteurs de la rue Jean-Talon Est.

PÔLE ANJOU-LANGELIER

Le redéveloppement des abords de la rue Jean-Talon Est à proximité du boulevard Langelier s'arrime avec le concept d'aménagement du secteur Anjou-Langelier.



RETISSAGE DE LA TRAME URBAINE

La trame urbaine est retissée en s'appuyant sur le réseau viaire existant. Des liens sont créés dans la continuité des rues existantes de manière à augmenter la perméabilité du secteur et d'accroître sa marchabilité. De plus, l'intégration de cheminements piétonniers à l'intérieur des îlots complète le réseau viaire.

TRAME VERTE

Les parcs et espaces verts existants sont complétés par différentes typologies d'espaces publics afin de bonifier l'offre de lieux propices à l'appropriation du secteur et d'augmenter le couvert végétal. Les parcours actifs sont priorités pour mettre en réseau les parcs, les places publiques et les jardins linéaires. La trame verte propose de relier les stations de métro aux institutions publiques et aux milieux de vie. Elle permet également d'introduire une gestion écologique des eaux de ruissellement, notamment par un maillage de noues végétalisées.

RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable est prolongé afin de relier les principaux équipements et les institutions publiques aux stations de métro et au Réseau Express Vélo.

FORME URBAINE IDENTITAIRE

L'identité de la rue Jean-Talon Est se révèle par la reconnaissance des composantes formelles d'intérêt du milieu entre les rues Dollier et Valombre et la valorisation de sa diversité culturelle, sociale et économique florissante. La revitalisation du cadre bâti, le réaménagement de la rue Jean-Talon, l'intégration de corsos et le verdissement des marges de recul avant contribuent à l'émergence d'un espace rassembleur, doté d'une signature paysagère spécifique au contexte léonardois.

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE JEAN-TALON EST

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Est, entre les boulevards Pie-IX et Langelier, est complété en concomitance avec les travaux du métro. Le projet vise à assurer le verdissement du domaine public, à améliorer les conditions de mobilité active et à apaiser la circulation automobile.

Carte - Composantes structurantes - © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017)

Milieux de vie



Milieu mixte



Milieu résidentiel



Équipement collectif existant

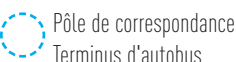
Mobilité



Pôle de mobilité



Forme urbaine identitaire



Pôle de correspondance
Terminus d'autobus



Ligne bleue (Métro)



SRB Pie IX



Piste cyclable

Espaces verts



Parc/Espace vert existant



Parc projeté



Corridor Hydro-Québec à mettre en valeur



Trame verte

--- Limite du PPU

--- Limites d'arrondissement

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT ET DE REVITALISATION URBAINE

Le programme particulier d'urbanisme identifie les terrains offrant un potentiel de redéveloppement ou de revitalisation urbaine. Le concept d'aménagement structure ainsi les opportunités de réaménagement selon 4 types d'opération urbaine et architecturale.

Les espaces à redévelopper, actuellement sous-utilisés et composés d'un cadre bâti vétuste ou occupés par des fonctions incompatibles avec la vocation du territoire, sont voués à une transformation graduelle laissant place à de nouveaux milieux de vie mixtes ou à dominante résidentielle. Les secteurs de revitalisation urbaine seront quant à eux revalorisés au moyen d'interventions sur le cadre bâti existant et les espaces extérieurs. Par ailleurs, le document de planification reconnaît le positionnement stratégique des abords des stations de métro en proposant un cadre d'aménagement complémentaire applicable aux pôles de mobilité.

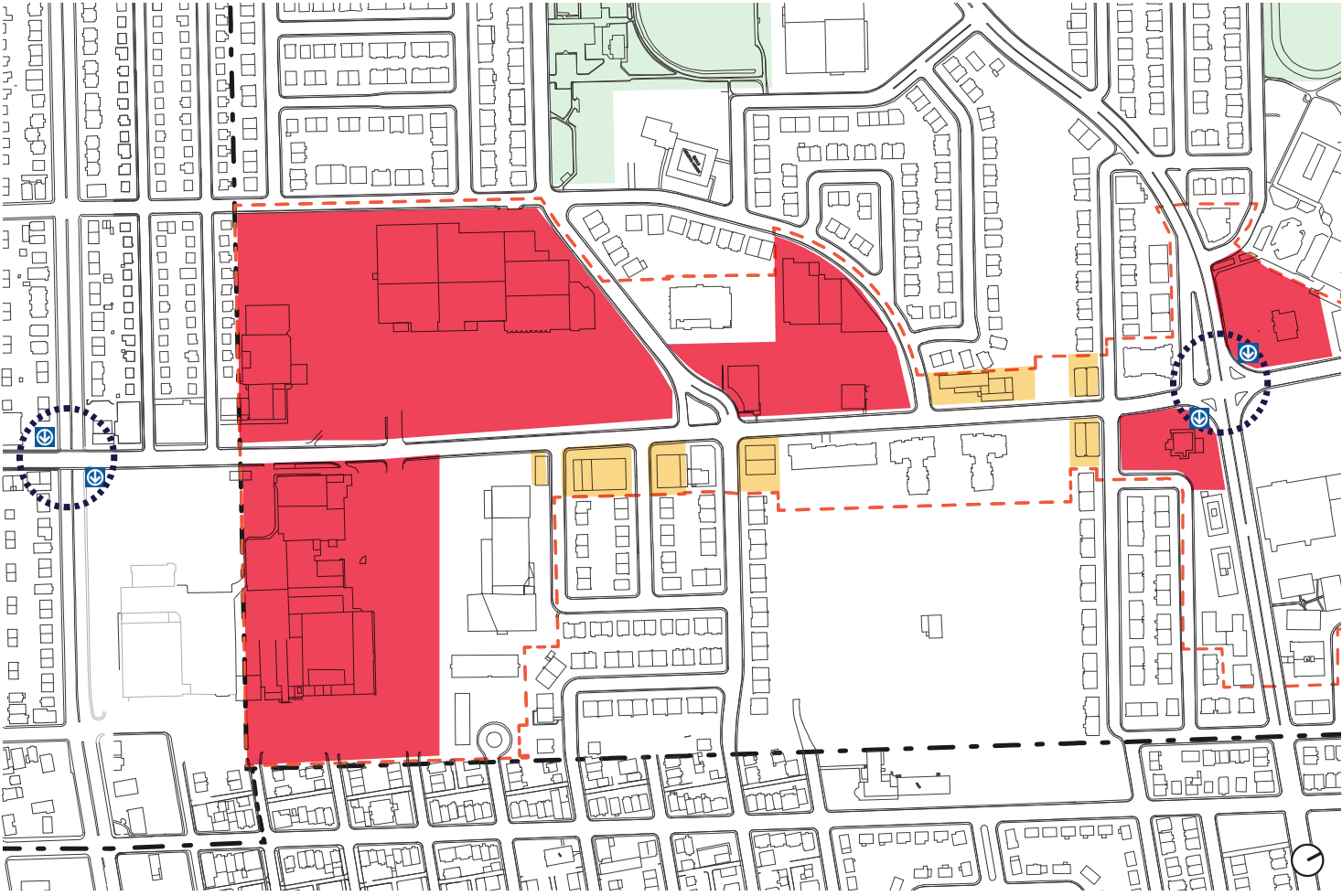
Le Programme particulier d'urbanisme décline par la suite les balises d'aménagement encadrant le redéveloppement ou la revitalisation des propriétés.

REDÉVELOPPEMENT - TYPE REQUALIFICATION
Ceci peut se traduire par la démolition et la reconstruction ou par la construction dans les aires sous-utilisées comme les stationnements ou les cours avant, et ce, afin de mieux encadrer la rue. Ces terrains constituent des opportunités de redéveloppement à long terme qui impliquent des changements significatifs de la trame urbaine et de la vocation fonctionnelle des sites ciblés. Dans le secteur 1, les terrains identifiés comme étant à consolider offrent aussi des opportunités pour créer un pôle économique mixte, dont les usages seront complémentaires à ceux projetés dans le pôle Anjou-Langelier [Secteur 3].

REDÉVELOPPEMENT - TYPE CONSOLIDATION
Consiste à remodeler ou à rapiécer un tissu urbain existant afin d'en assurer la pérennité. La consolidation peut impliquer la réhabilitation de bâtiments vétustes, la subdivision ou l'agrandissement de bâtiments ou l'intégration de nouvelles constructions respectant les caractéristiques morphologiques du milieu.

REVITALISATION
Réfère aux travaux de transformation, à la rénovation des façades ou au réaménagement paysager des cours extérieures dans le but d'améliorer l'état des bâtiments et des terrains existants.

PÔLES DE MOBILITÉ
Les terrains sur lesquels sont implantés les nouveaux édicules de métro offrent une opportunité de mise en valeur ou d'optimisation des actifs en projets immobiliers mixtes ainsi que l'intégration d'espaces publics de qualité.

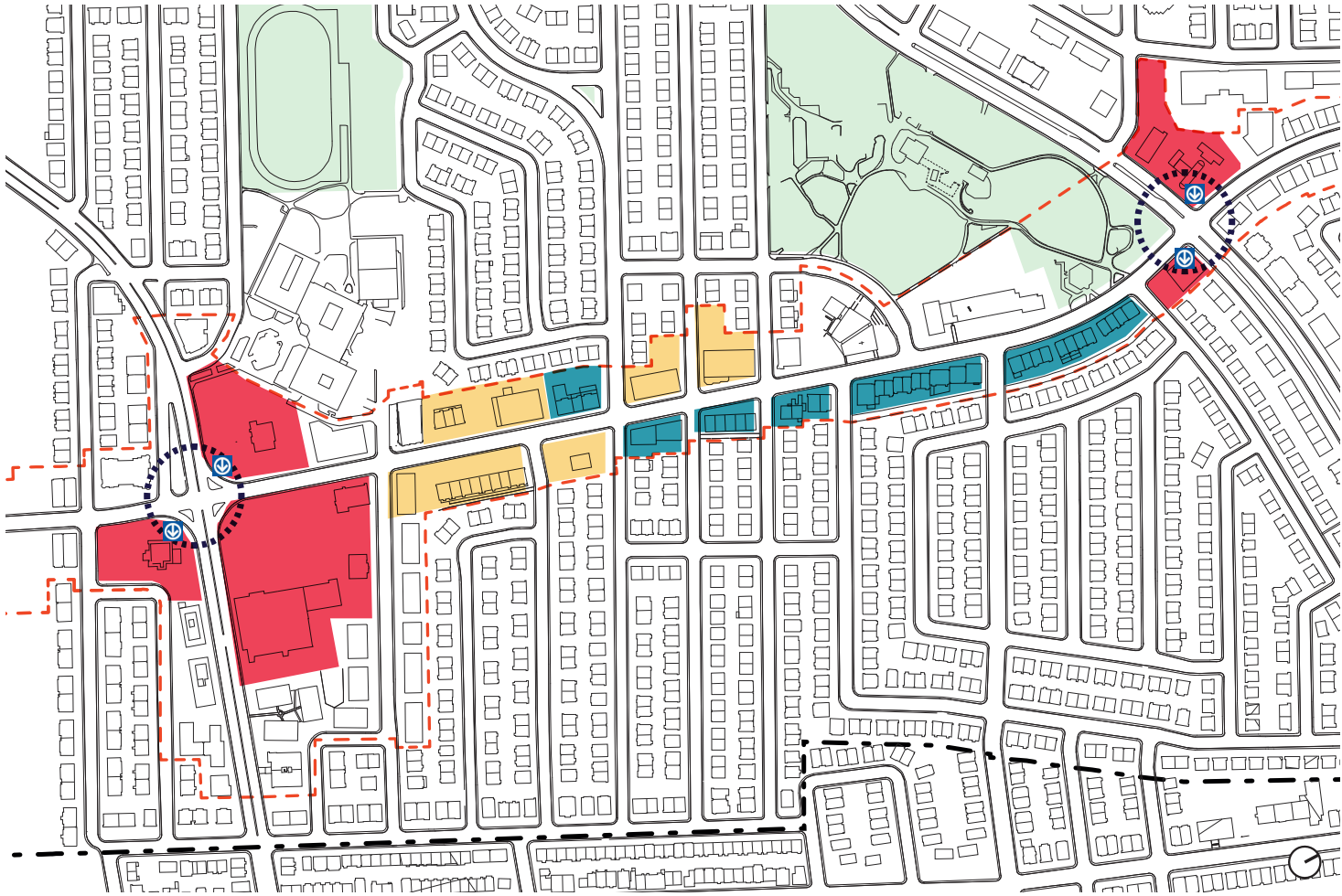


Carte - Opportunités de redéveloppement et de revitalisation urbaine du secteur 1 – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017)

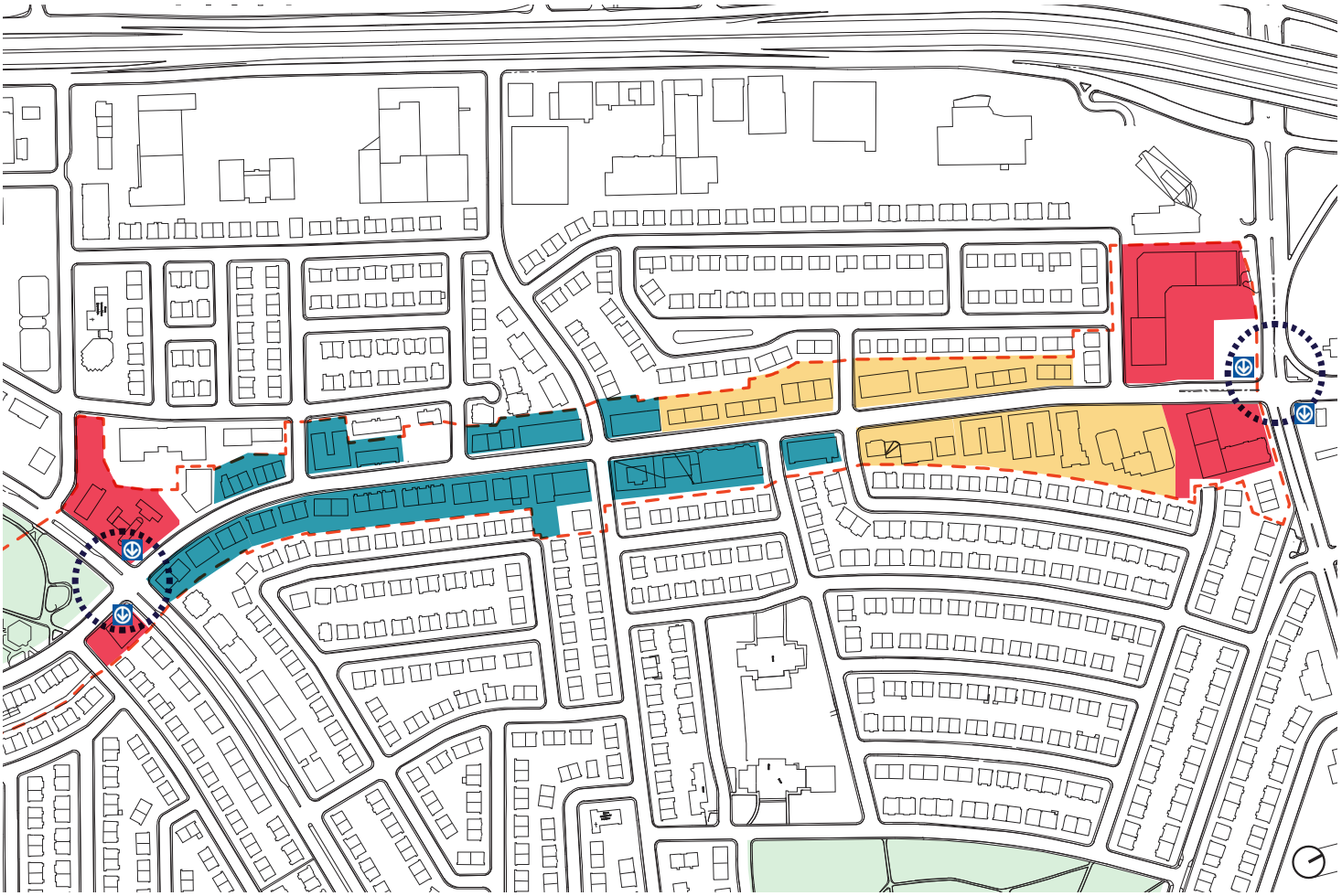
- PROPRIÉTÉ À REDÉVELOPPER - TYPE REQUALIFICATION
- PROPRIÉTÉ À REDÉVELOPPER - TYPE CONSOLIDATION
- PÔLES DE MOBILITÉ

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT ET DE REVITALISATION URBAINE



Carte - Opportunités de redéveloppement et de revitalisation urbaine du secteur 2 - © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017)



Carte – Opportunités de redéveloppement et de revitalisation urbaine du secteur 3 – © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017)

-  PROPRIÉTÉ À REVITALISER
-  PROPRIÉTÉ À REDÉVELOPPER - TYPE REQUALIFICATION
-  PROPRIÉTÉ À REDÉVELOPPER - TYPE CONSOLIDATION
-  PÔLES DE MOBILITÉ

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT ET DE REVITALISATION URBAINE

REDÉVELOPPEMENT - TYPE REQUALIFICATION BALISES D'AMÉNAGEMENT

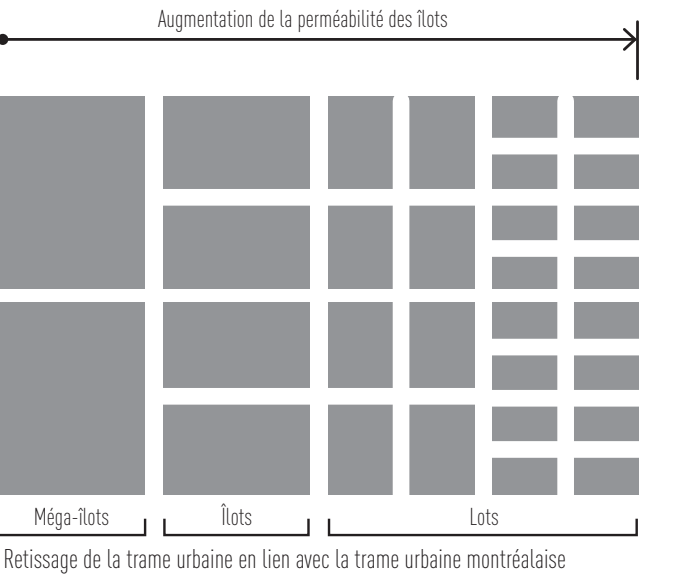
LOTISSEMENT

Retisser la trame urbaine au travers des grands terrains à requalifier en maximisant la connectivité du secteur avec la trame viaire existante ;

Limiter la taille des îlots afin d'assurer un maillage efficace du réseau de circulation ainsi que la perméabilité du milieu ;

Privilégier une gradation du découpage parcellaire où la rue Jean-Talon Est et les espaces publics d'envergure sont encadrés par des lots de plus grand gabarit. La taille des lots s'insère graduellement dans la trame existante ;

Concevoir une trame de rues verdoyante agrémentée de passages piétonniers et de voies cyclables afin de favoriser les déplacements actifs.



Modulation des hauteurs à l'échelle du secteur

DENSITÉ ET COMPACITÉ

Densifier les terrains à requalifier en misant sur la compacité ;

Favoriser l'implantation d'un grain bâti compact, à échelle humaine, qui concourt à la convivialité et à l'animation du milieu ;

Minimiser l'empreinte des espaces sous-utilisés tels que les aires de stationnement extérieures ou les aires de manutention.

IMPLANTATION

Encourager l'aménagement de marges avant qui contribuent à un encadrement optimal du domaine public en limitant les vides et les discontinuités ;

Localiser les adresses et les entrées principales au bord du domaine public et limiter les entrées charretières véhiculaires sur la rue Jean-Talon Est ;

Respecter des alignements de construction qui assurent la linéarité de la trame bâtie ;

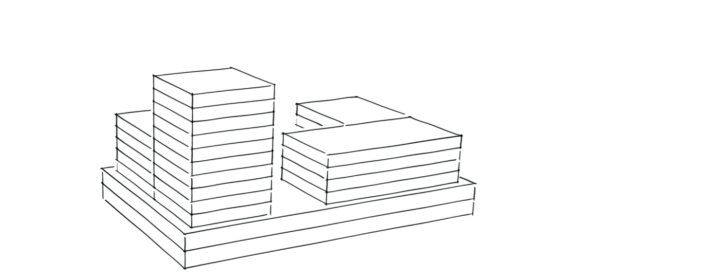
HAUTEUR ET GABARIT

Moduler les hauteurs afin que celles-ci soient plus importantes pour les immeubles en tête d'îlots, adjacents à la rue Jean-Talon Est et aux espaces publics d'envergure ainsi que ceux localisés aux abords d'une station de métro ;

Intégrer les constructions de grande hauteur en retrait sur des basiliaires afin de permettre une densification qui assure l'échelle humaine des interfaces entre le cadre bâti et la rue ;

Préserver un dialogue adéquat entre la dimension des espaces ouverts, des hauteurs et des volumétries bâties de manière à favoriser l'aménagement d'espaces collectifs ;

Assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions dans les secteurs existants.



Basilaire et retraits en hauteur

MIXITÉ DES ACTIVITÉS

Diversifier et intensifier les activités du secteur, notamment grâce à l'introduction d'usages résidentiels, commerciaux, communautaires et culturels adaptés aux besoins du milieu ;

Appuyer l'intégration d'une mixité verticale dans les bâtiments adjacents à la rue Jean-Talon Est.

TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

Diversifier les typologies résidentielles en alliant la construction de maisons de ville, de plex (duplex, triplex, quadruplex) et d'immeubles multifamiliaux.

VERDISSEMENT

Favoriser l'intégration de plantations d'arbres, d'arbustes, de massifs herbacés et de superficies gazonnées dans les cours avant, latérales et arrière ;

Prévoir l'aménagement d'un réseau de parcs et d'espaces verts (Trame verte).



Redéveloppement du centre commercial Wilderton, Montréal © FirstCapital



Requalification des shops Angus, projet U31, Montréal © Provencherroy



Requalification ancien Terminus STL, Projet Henri B, Montréal © Provencherroy



Requalification des ateliers Castelnau, Montréal © Provencherroy

COMPACITÉ ET QUALITÉ DU MILIEU DE VIE ?

La compacité réfère au rapport entre les surfaces bâties et non bâties. Il s'agit d'une manière d'occuper le territoire, de façon à créer des liens (physiques et sociaux) en limitant les vides et les discontinuités. La compacité permet de créer des milieux de vie à la fois denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'une ville des courtes distances.

Source, *Vivre en Ville*, 2016

Les balises d'aménagement ci-contre s'appliquent aux propriétés à redévelopper - type requalification telles qu'identifiées dans le concept d'aménagement.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT ET DE REVITALISATION URBAINE

REDÉVELOPPEMENT – TYPE CONSOLIDATION BALISES D'AMÉNAGEMENT

LOTISSEMENT

Favoriser le maintien de la trame existante ;

Améliorer les relations entre la rue et les secteurs résidentiels adjacents ;

Préserver le rythme du découpage cadastral traditionnel de la rue Jean-Talon Est.

DENSITÉ ET COMPACITÉ

Densifier selon les principes d'aménagement intercalaire, en assurant la compatibilité de la hauteur, de la volumétrie, des relations d'échelle et de voisinage entre les bâtiments. Les interventions couvrent :

- » le développement de terrains vacants ou non aménagés au cœur de la trame existante ou des aires de stationnement extérieures ;
- » la division d'un terrain pour y construire un nouvel édifice ;
- » la démolition et la reconstruction d'un édifice ;
- » la reconversion ou l'agrandissement des immeubles résidentiels existants ou des immeubles non résidentiels ;
- » la reconversion de certains immeubles non résidentiels.

INTÉGRATION URBAINE

Pour tout projet de construction ou d'agrandissement, s'inspirer des caractéristiques et des composantes du milieu d'insertion ;

La composition architecturale doit considérer le caractère des constructions adjacentes tout en présentant une facture contemporaine ;

Contribuer à la mise en valeur des éléments d'intérêts patrimoniaux ou paysagers.

IMPLANTATION

Respecter l'alignement de construction caractéristique de la rue Jean-Talon Est et des milieux adjacents.

HAUTEUR ET GABARIT

Se conformer à des règles d'insertion qui privilégient des hauteurs et des gabarits comparables aux tissus urbains existants.

MIXITÉ DES ACTIVITÉS

Appuyer l'intégration d'une mixité verticale dans les immeubles adjacents à la rue Jean-Talon Est.

TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

Privilégier les typologies résidentielles plex (duplex, triplex, quadruplex) ou multifamiliales.

AMÉNAGEMENT

Réinterpréter les espaces interstitiels en cours avant en aménageant des espaces végétalisés et susceptibles de contribuer à l'animation du milieu.



Projet de nouvelle construction s'intégrant harmonieusement avec son contexte d'insertion, Condos MIR, Montréal © SID LEE architecture



Résidence Hôtel de ville, Montréal, © ACDF Architecture



Projet de nouvelle construction contribuant à la mise en valeur d'une église d'intérêt patrimonial, Espace vie Le 18, Québec © ABCP architecture - Concept Saint-Laurent



Mixité verticale avec (1) Commerce de proximité et (2) épicerie en rez-de-chaussée, Le Neuf Cent/1230, rue Notre-Dame O, Montréal © MonDev - Google

Les balises d'aménagement ci-contre s'appliquent aux propriétés à redévelopper - type consolidation telles qu'identifiées dans le concept d'aménagement.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT ET DE REVITALISATION URBAINE

REVITALISATION BALISES D'AMÉNAGEMENT

REVITALISATION DES FAÇADES

Revisiter et restaurer les composantes des façades, notamment les matériaux de revêtement, le socle et le couronnement, afin de rehausser les caractéristiques architecturales d'ensemble tout en préservant leurs éléments d'intérêt. Associés aux efforts d'entretien et de rénovation des façades existantes, les travaux de transformation permettent d'enrichir le paysage de la rue et l'expérience des piétons.

RELATION ENTRE LE BÂTI ET LE DOMAINE PUBLIC

Aménager les vitrines existantes et projetées des établissements en rez-de-chaussée de façon à encourager une relation visuelle avec la rue permettant de contribuer à l'animation du domaine public, d'accroître l'attractivité de l'établissement ainsi que de réduire l'écart entre le domaine public et privé. Les vitrines, dépourvues d'obstacles visuels et physiques, représentent des opportunités pour certains établissements commerciaux enclins à étendre leurs activités sur le domaine public. Pensons notamment aux cafés-terrasses. De plus, les vitrines flexibles et les panneaux vitrés ouvrants permettent de poursuivre les activités sur le domaine public et contribuent à l'animation de la devanture commerciale.

AMÉNAGEMENT DES COURS

Animer l'espace avant avec des terrasses, des espaces éphémères et des étalages permettant de favoriser une dynamique sur la rue. La cour avant est l'extension du bâtiment qui participe à l'expérience du domaine public et devrait être pourvue de plantations.

Végétaliser les cours latérales et arrière à l'aide d'arbres, de massifs arbustifs, de compositions florales ou de gazon.

Les balises d'aménagement ci-contre s'appliquent aux propriétés à revitaliser telles qu'identifiées dans le concept d'aménagement.

ÉCHELLE ET HIÉRARCHIE DE L'AFFICHAGE

Intégrer les dispositifs d'affichage des établissements du rez-de-chaussée à la composition architecturale du bâtiment de façon équilibrée par rapport aux proportions d'ensemble. À l'échelle de l'îlot, le style, le support, le niveau de l'affichage ainsi que le mode d'éclairage s'inscrit de façon uniforme de manière à percevoir visuellement une unité d'ensemble avec les bâtis voisins. La qualité du domaine public est tributaire de l'harmonie architecturale de l'affichage.

Orienter l'échelle de l'affichage à la hauteur du piéton en limitant la dimension de façon à respecter la nature fonctionnelle des rues. Sur les rues résidentielles, un affichage de plus petite dimension que celui d'établissements de front à un axe commercial mixte devrait être considéré.

Améliorer la qualité esthétique et fonctionnelle des enseignes, redéfinir leur localisation de façon stratégique et orienter leur échelle en faveur du piéton afin de minimiser leur emprise au sol et leur impact visuel.



Préservation de la forme urbaine identitaire



Aménagement ludique rue de Castelnau, Montréal © Ville de Montréal



Parklet public, Milwaukee, Wisconsin © City of Milwaukee



Aménagement dynamique de cours avant, Market Street, Toronto © City of Toronto



Aménagement de terrasses, Sationsstraat, Belgique © Landezine

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT ET DE REVITALISATION URBAINE

PÔLE DE MOBILITÉ BALISES D'AMÉNAGEMENT

INTÉGRATION DES ÉDICULES DANS UN BÂTIMENT

Intégrer les points d'accès des stations de métro au sein d'un ensemble architectural à vocation mixte. La concentration des activités à cet emplacement stratégique permettrait aux divers types d'occupants (entre autres les commerçants, les entreprises et les organismes) de jouir de l'accessibilité de cet ensemble et de l'achalandage naturel du réseau de transport métropolitain, tout en répondant aux besoins de proximité des résidents. L'implantation des bâtiments devra être effectuée de manière à offrir des conditions de déplacement confortables.

ÉDICULE PAVILLONNAIRE

Dans le cas où l'édicule de métro doit être pavillonnaire, il doit devenir un marqueur de lieu, un symbole, une œuvre d'art. La station de métro pavillonnaire agissant comme point de repère, sa position spatiale doit être prédominante (variation dans l'alignement, élément en hauteur, etc.).

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Assurer l'accessibilité universelle des points d'accès au métro en planifiant un aménagement conséquent du domaine public et du parcours interne à la station (ex. : zone de débarcadère sécuritaire pour les personnes à mobilité réduite).

USAGES

Offrir des usages de nature diversifiée aux abords des stations de métro. La nature commerciale, communautaire, de services, mais aussi résidentielle est intégrée au bâtiment en s'assurant d'évaluer les nuisances potentiellement générées par la cohabitation de ces usages et de prendre les mesures nécessaires pour limiter ces nuisances.

INTERMODALITÉ

Assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers du domaine public (piétons, cyclistes, automobilistes) et concevoir des aménagements limitant les conflits de cohabitation potentiels entre les différents modes de transport (autobus, circulation véhiculaire, achalandage piéton et cycliste).

Favoriser l'intermodalité dans des pôles de mobilité en intégrant des équipements dédiés aux déplacements alternatifs. La présence de stationnement pour vélos, de stations BIXI, de bornes d'alimentation électrique, de bornes de réparation de vélos et de réseau d'autopartage doit être planifiée autour des stations projetées.

Assurer l'intégration harmonieuse des terminus et des arrêts d'autobus dans le tissu urbain.

Aménager de nouveaux liens cyclables donnant accès aux stations depuis les milieux résidentiels, les institutions et les équipements publics et assurer l'accessibilité piétonne et cyclable des stations.

Assurer l'accessibilité (automobile, livraison) pour les futurs occupants des bâtiments mixtes.

ESPACE COLLECTIF

Dégager des aires à vocation civique aux abords des stations de métro de configurations variées, peu importe le mode d'implantation des édicules, en optimisant l'aménagement des espaces interstitiels (marges et cours avants).

Concevoir de nouveaux lieux d'attente pour les usagers des autobus ainsi que des lieux complémentaires de rencontre et de rassemblement. L'aménagement flexible de ces espaces permet d'accueillir également des activités saisonnières destinées aux besoins de proximité (par exemple, un marché de fleurs ou de sapins). L'intégration de mobilier urbain vise à améliorer le confort des usagers lors des déplacements et à stimuler l'appropriation et l'animation du milieu.

Adapter l'aménagement des abords des stations de métro compte tenu de l'achalandage prévu à ces emplacements stratégiques : élargissement des trottoirs, aménagement de placettes, accès sécuritaires, etc.

ART

Encourager l'intégration d'œuvres d'art au travers des compositions architecturales et paysagères des stations de métro et des espaces extérieurs.

VERDISSEMENT ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

Prévoir la plantation d'arbres aux abords des stations de métro par l'intermédiaire d'alignements d'arbres sur rue et de massifs arborescents.

Offrir une programmation paysagère diversifiée et des revêtements qui contribuent à la gestion durable des eaux pluviales.

LANGAGE ARCHITECTURAL SIGNALÉTIQUE

Affirmer la présence des stations de métro à travers l'expression d'une caractéristique architecturale commune, par exemple, la hauteur, le mode d'implantation (isolé ou intégré), les retraits, la matérialité, etc.

Soigner l'interface des bâtiments avec la rue, son ouverture vers le domaine public, en vue d'offrir une facture architecturale de qualité.

STRUCTURES AUXILIAIRES ET AIRES DE SERVICES

Assurer l'intégration urbaine des structures auxiliaires, des aires de service ainsi que des équipements techniques et mécaniques qui participent au fonctionnement du métro à l'aide d'une stratégie paysagère et architecturale.

Favoriser des aménagements au pourtour des aires de stationnement qui minimisent leur visibilité.

Les balises d'aménagement ci-contre s'appliquent aux propriétés visées pour l'aménagement des édicules de métro.



Édicule pavillonnaire, Helsingborg, Suède © Archdaily



Espace public adjacent à un équipement de transport collectif, Somerville, Massachusetts © Copley Wolff Design Group



Édicule pavillonnaire, Oslo, Norvège © Archdaily



Complexe immobilier métro Frontenac, Montréal © STM



Proposition de design pour l'édicule de métro pavillonnaire, San Sebastian, Espagne © Archdaily



Développement îlot Rosemont, intégrant la station de métro Rosemont, Montréal © Lapointe Mague

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - SECTEUR 1

MILIEU MIXTE

La mixité verticale des usages est concentrée aux abords de la rue Jean-Talon Est, dont l'offre en commerces et services est restructurée de manière à répondre à divers besoins (achats courants, semi-courants et réfléchis ; services personnels et professionnels ; services et équipements publics). Les étages supérieurs sont dédiés à la fonction résidentielle, l'aménagement d'espaces à bureaux ou d'équipements collectifs.

MILIEUX RÉSIDENTIELS

Les parcelles non adjacentes à la rue Jean-Talon sont dédiées à un développement résidentiel intégrant une variété de typologies bâties. Les bâtiments de moyenne densité (4 à 6 étages) sont à privilégier, tandis que les interfaces avec les quartiers existants sont caractérisées par un cadre bâti de faible densité (3 à 4 étages). Il s'agit ici d'assurer une transition harmonieuse avec la forme environnante. Les implantations bâties sont contiguës ou isolées et permettent un encadrement optimal des rues et des espaces publics.

MODULATION VOLUMÉTRIQUE

La modulation des hauteurs participe à la suture du nouvel ensemble avec les milieux existants. Elle renforce la position de la rue Jean-Talon Est comme un axe structurant, dont le caractère urbain se distingue par l'intégration d'un tissu bâti dense. Les bâtiments les plus hauts (6 à 10 étages ou 8 à 14 étages), construits sur basilaire, sont ainsi localisés en bordure de la rue Jean-Talon Est, particulièrement à proximité des stations de métro.

BÂTIMENTS REPÈRES

La présence des stations de métro est signifiée par la construction de bâtiments repères dans le paysage urbain.

Usages et densités d'occupation du sol



Secteur dont la planification sera poursuivie en concertation avec les arrondissements de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Rosemont–La Petite-Patrie, en collaboration avec la STM.

Mixte de haute densité
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
8-14 étages

Mixte de moyenne à haute densité
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
6-10 étages

Mixte de moyenne densité
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
4-6 étages

Résidentiel de moyenne densité
Habitation
4-6 étages

Résidentiel de faible à moyenne densité
Habitation
3-4 étages

Résidentiel de faible densité
Habitation
2-3 étages



Édicule principal/secondaire
Station de métro



Terminus d'autobus



Pôle de mobilité
Mixte de haute densité



Façade commerciale ou institutionnelle



Parc/espace vert existant



Parc de voisinage



Corridor Hydro-Québec

--- Limite du PPU

--- Limites d'arrondissement



La répartition des usages, des densités d'occupation du sol et des infrastructures du métro est présentée à titre indicatif.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - SECTEUR 1

TRAME URBAINE

Les lots de grande taille sont subdivisés afin de favoriser une trame urbaine plus compacte et perméable. Le réseau viaire suggéré assure la rencontre entre les différentes trames environnantes. Il s'inscrit à cet effet dans le prolongement des avenues de manière à créer des liens interquartiers intuitifs et directs. La trame proposée permet d'améliorer les connectivités reliant les milieux de vie à la rue Jean-Talon Est et aux pôles de mobilité.

RÉSEAU VIAIRE ET CYCLABLE

Le réseau viaire se décline en plusieurs typologies de rues (rue bidirectionnelle, rue unidirectionnelle, rue partagée) ou de cheminements actifs. Les usagers du transport collectif et actif, incluant les personnes à mobilité réduite, tout comme les mesures favorables au développement durable, font l'objet d'une attention particulière. À cet égard, des mesures de verdissement, d'apaisement de la circulation et de gestion durable des eaux pluviales sont prévues. Les aménagements projetés sont détaillés dans les coupes de rue présentées ci-après ainsi que dans les principes généraux d'aménagement. Par ailleurs, le concept d'aménagement illustre la programmation du réseau cyclable projetée afin de compléter les infrastructures de desserte active.

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE JEAN-TALON EST

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Est est prolongé entre les boulevards Viau et Pie-IX. En vue d'améliorer les conditions de mobilité active et la convivialité du secteur, le concept pourra éventuellement miser sur l'implantation de corsos, de traverses piétonnières et de trottoirs élargis ainsi que le réaménagement des intersections (saillies, etc.).

INTERSECTIONS

Les intersections névralgiques sont réaménagées afin d'assurer la sécurité des déplacements actifs aux abords des stations de métro et de minimiser les conflits entre les différents usagers du domaine public. Les intersections sont repensées afin de favoriser un achalandage important, de faciliter les échanges intermodaux et de marquer les principaux points d'accès à la rue Jean-Talon Est.

PARCS ET ESPACES VERTS

La bonification de l'offre en espaces verts est stratégiquement localisée au cœur des secteurs à requalifier. Les aires asphaltées laissent ainsi place à un paysage urbain verdoyant dont l'armature repose sur le réseau de parcs et espaces verts, superposé aux axes de mobilité. Les parcs de quartier deviennent, grâce à l'apport de l'art public, du mobilier urbain et des équipements, un lieu d'appropriation citoyenne, d'interactions sociales et d'expression culturelle.

TRAME VERTE

Un parcours est créé afin de permettre la liaison des différents espaces verts et publics. Les parcours actifs sont priorisés pour mettre en réseau les parcs, les places publiques et les stations de métro.

CORRIDOR HYDRO-QUÉBEC

L'aménagement du corridor d'Hydro-Québec, constituant la pièce maîtresse de la trame verte, repose sur deux volets : l'agriculture urbaine et la biodiversité. Le corridor est ainsi doté de jardins communautaires, de vergers et de divers équipements associés à la ville nourricière. En matière de biodiversité, certaines sections sont munies d'une gamme végétale (arbustes, friches naturelles) et de quelques aménagements fauniques (passages fauniques, nichoirs, etc.).

Trame viaire et espaces publics



Secteur dont la planification sera poursuivie en concertation avec les arrondissements de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Rosemont–La Petite-Patrie, en collaboration avec la STM.

↔ Rue bidirectionnelle

→ Rue unidirectionnelle

▬ Rue partagée

▬ Passage piétonnier

↔ Trame verte

▬ Piste cyclable

▬ Réseau express vélo

(Le REV Jean-Talon Est est un ajout ultérieur à la rédaction initiale du PPU)

⊗ Place publique

▬ Réaménagement de la rue Jean-Talon Est

▬ Corso/espace public

▬ Parc/espace vert existant

▬ Parc de voisinage

▬ Corridor Hydro-Québec

○ Intersections névralgiques à réaménager

○ Pôle de correspondance Pie-IX à aménager

--- Limite du PPU

--- Limites d'arrondissement



La localisation et la programmation de la trame viaire, des espaces publics et des infrastructures de métro sont présentées à titre indicatif.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - SECTEUR 2

MILIEU MIXTE (VIAU)

Les abords de la station de métro située à l'angle du boulevard Viau sont requalifiés par un redéveloppement mixte, intégrant des commerces de proximité, des logements ainsi que des équipements communautaires et culturels. La gradation des hauteurs marque la prédominance des bâtiments localisés aux abords de la rue Jean-Talon Est (6-10 étages, 8-14 étages), tandis que les développements immobiliers en arrière-front adoptent des gabarits plus mesurés (4-6 étages).

MILIEU MIXTE (VIAU-DOLLIER)

La mixité verticale des usages est maintenue sur l'ensemble du tronçon localisé entre les boulevards Viau et Lacordaire. Le profil volumétrique entame cependant une transition graduelle des hauteurs (2-6 étages) afin d'assurer un arrimage harmonieux entre les secteurs de haute densité à requalifier à l'ouest et la forme urbaine identitaire de la rue Jean-Talon Est.

MILIEU MIXTE (LACORDAIRE)

Les terrains localisés aux abords du boulevard Lacordaire, au nord de la rue Jean-Talon Est, sont redéveloppés au profit de bâtiments mixtes de moyenne densité (6-10 étages). Les constructions viennent ainsi souligner la présence de la station de métro et s'intègrent dans le profil des gabarits bâtis adjacents.

FORME URBAINE IDENTITAIRE (DOLLIER - LACORDAIRE)

La forme urbaine d'intérêt de certains tronçons de la rue Jean-Talon Est est préservée. Les immeubles sont réhabilités et certains terrains sont consolidés en respect du milieu environnant afin d'améliorer la qualité et la durabilité du cadre de vie (verdissement, rénovation, affichage, etc.).
Le rythme et la largeur du parcellaire, l'échelle des bâtiments et du grain bâti et les marges de recul avant existantes sont ainsi valorisés. La continuité commerciale de la rue Jean-Talon Est est renforcée par la rénovation des espaces commerciaux au rez-de-chaussée. Les immeubles sont majoritairement complétés par des logements aux étages supérieurs ou des espaces à bureaux.

Usages et densités d'occupation du sol

- Mixte de haute densité
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
8-14 étages
- Mixte de moyenne à haute densité
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
6-10 étages

- Mixte de faible à moyenne densité
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
2-6 étages

- Mixte de faible densité, à revitaliser
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
2-3 étages

- Résidentiel de moyenne densité
Habitation
4-6 étages
- Résidentiel de faible densité
Habitation
2-3 étages
- Pôle institutionnel

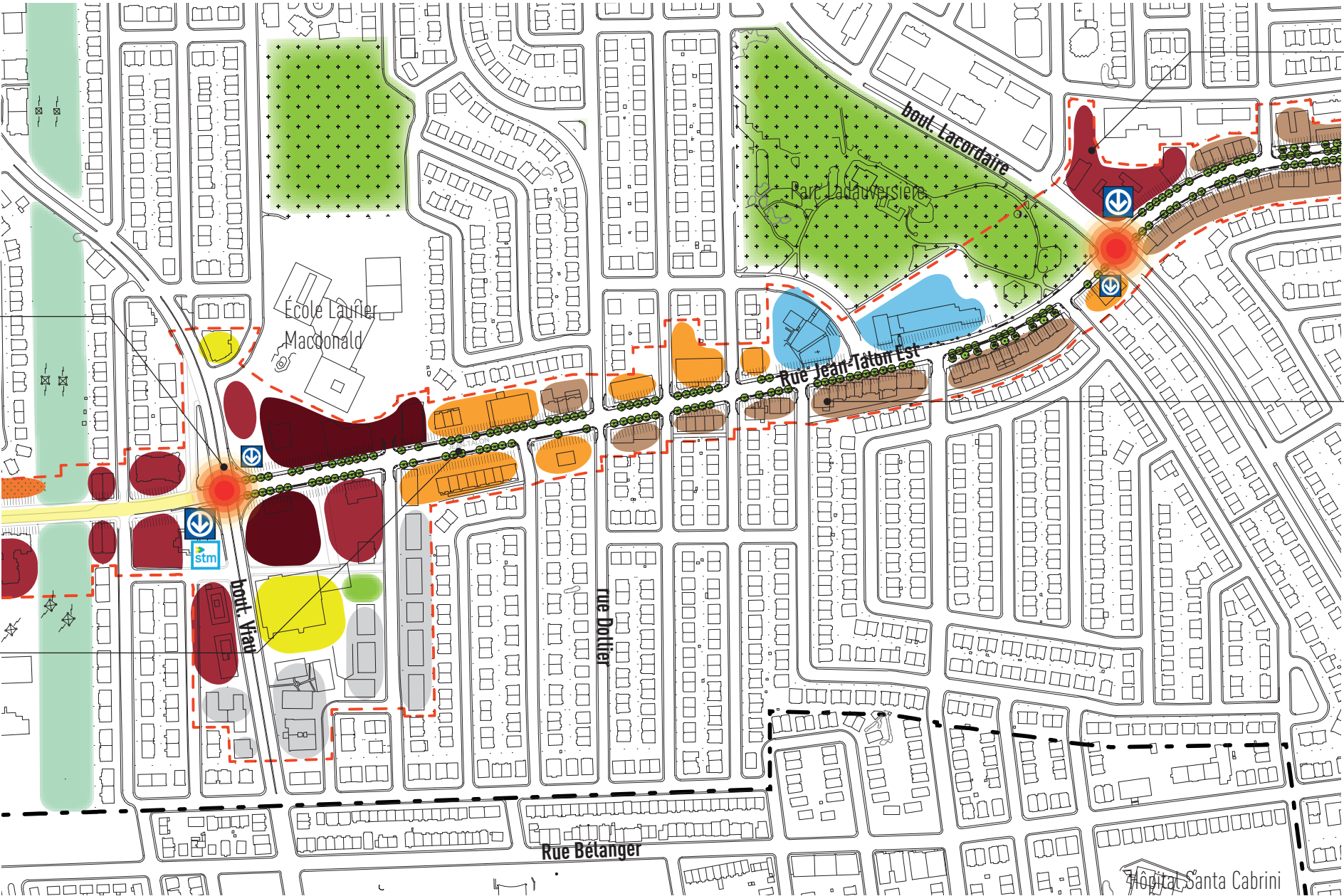
- Édicule principal/secondaire
- Station de métro
- Terminus d'autobus
- Pôle de mobilité Mixte de haute densité
- Façade commerciale ou institutionnelle

- Parc/espace vert existant
- Parc de voisinage
- Corridor Hydro-Québec

- Limite du PPU
- Limites d'arrondissement



La répartition des usages, des densités d'occupation du sol et des infrastructures du métro est présentée à titre indicatif



CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - SECTEUR 2



RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE JEAN-TALON EST

Le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est prévoit l'élargissement des trottoirs, la plantation d'alignements d'arbres, le réaménagement des intersections ainsi que l'intégration de 2 corsos permettant de créer des espaces de rassemblement à même la rue.

RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable est prolongé afin de relier les principaux équipements et institutions publiques aux stations de métro et au Réseau Express Vélo.

MISE EN VALEUR DES ENTRÉES DU PARC LADAUVÉRSIÈRE

Les abords du parc Ladauversière sont valorisés et tirent profit de la synergie créée par la proximité de l'école, des équipements publics et de la station de métro située à l'angle du boulevard Lacordaire. L'aménagement des abords de la station s'inscrit par ailleurs dans la continuité du parc (placette publique), tandis que les composantes naturelles existantes (arbres matures, massifs végétalisés) sont préservées, entretenues et bonifiées.

INTERSECTIONS

Les intersections névralgiques sont réaménagées afin d'assurer la sécurité des déplacements actifs aux abords des stations de métro et de minimiser les conflits entre les différents usagers du domaine public, notamment autour de l'école La Dauversière.

Trame viaire et espaces publics

- Rue partagée
- Passage piétonnier
- Trame verte
- Réseau express vélo
(Le REV Jean-Talon Est est un ajout ultérieur à la rédaction initiale du PPU)
- Piste cyclable
- Place publique
- Réaménagement de la rue Jean-Talon Est
- Corso/espace public
- Parc/espace vert existant
- Parc de voisinage
- Corridor Hydro-Québec
- Intersections névralgiques à réaménager
- Limite du PPU
- Limites d'arrondissement

La localisation et la programmation de la trame viaire, des espaces publics et des infrastructures de métro sont présentées à titre indicatif.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - SECTEUR 3

FORME URBAINE IDENTITAIRE (LACORDAIRE - VALDOMBRE)

La forme urbaine d'intérêt de certains tronçons de la rue Jean-Talon Est est préservée. Les immeubles sont réhabilités et certains terrains sont consolidés en respect du milieu environnant afin d'améliorer la qualité et la durabilité du cadre de vie (verdissement, rénovation, affichage, etc.). Le rythme et la largeur du parcellaire, l'échelle des bâtiments et du grain bâti et les marges de recul avant existantes sont ainsi valorisés. La continuité commerciale de la rue Jean-Talon Est est renforcée par la rénovation des espaces commerciaux au rez-de-chaussée. Les immeubles sont majoritairement complétés par des logements aux étages supérieurs ou des espaces à bureaux.



Usages et densités d'occupation du sol

- Mixte de moyenne à haute densité
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
6-10 étages
- Mixte de faible à moyenne densité
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
2-6 étages
- Mixte de faible densité, à revitaliser
Habitation, commerce, bureau, équipement collectif ou inst.
2-3 étages
- Pôle institutionnel
- Édicule principal/secondaire
- Station de métro
- Pôle de mobilité Mixte de haute densité
- Façade commerciale ou institutionnelle
- Parc/espace vert existant
- Parc de voisinage

--- Limite du PPU



La répartition des usages, des densités d'occupation du sol et des infrastructures du métro est présentée à titre indicatif

MILIEU MIXTE (VALDOMBRE - LANGELIER)

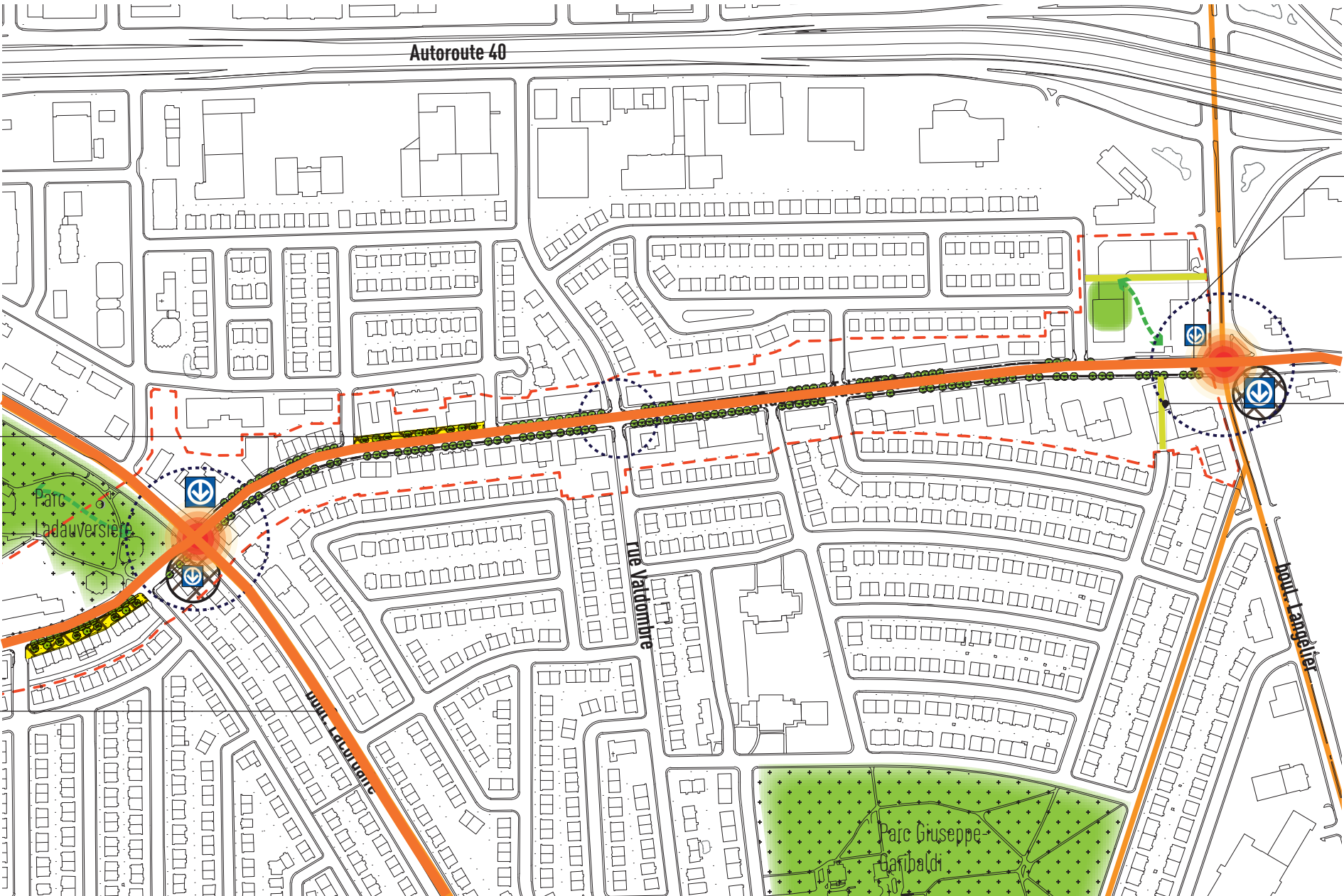
Le secteur situé entre la rue Valdombre et le boulevard Langelier est consolidé dans la perspective d'une diversification et d'une intensification des activités. La continuité commerciale de la rue Jean-Talon est complétée jusqu'au pôle Anjou-Langelier. Le cadre bâti est de faible à moyenne densité (2-6 étages).

PÔLE ANJOU-LANGELIER

Le pôle Anjou-Langelier est requalifié afin de mettre en valeur les espaces sous-utilisés en ensembles mixtes, intégrant des commerces de proximité et des logements.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - SECTEUR 3



RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE JEAN-TALON EST

Le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est prévoit l'élargissement des trottoirs, la plantation d'alignements d'arbres, le réaménagement des intersections ainsi que l'intégration de 2 corsos permettant de créer des espaces de rassemblement à même la rue.

RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable est prolongé afin de relier les principaux équipements et institutions publiques aux stations de métro et au Réseau Express Vélo.

PLACE PUBLIQUE

Une place publique, inspirée du corso, est aménagée sur la rue Jean-Talon Est aux abords du boulevard Langelier.

LIENS ACTIFS ET PASSAGES

Des liens piétonniers et cyclables sont créés entre les milieux de vie et la rue Jean-Talon Est de manière à faciliter l'accès pour les résidents à l'artère commerciale.

Trame viaire et espaces publics

- | | | | | |
|--------------------|---|----------------|---------------------------|---|
| Passage piétonnier | Réseau express vélo
<i>(Le REV Jean-Talon Est est un ajout ultérieur à la rédaction initiale du PPU)</i> | Place publique | Parc/espace vert existant | Intersections névralgiques à réaménager |
| Trame verte | Corso/espace public | Piste cyclable | Parc de voisinage | |



La localisation et la programmation de la trame viaire, des espaces publics et des infrastructures de métro sont présentées à titre indicatif.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - TRAME VIAIRE

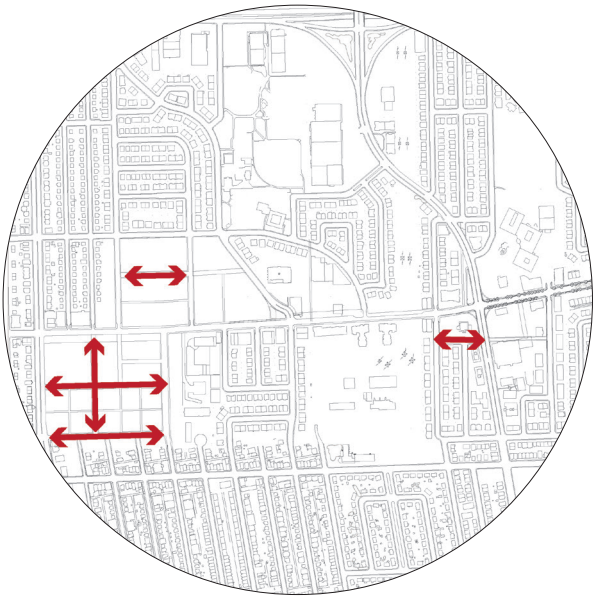
TRAME VIAIRE BALISES D'AMÉNAGEMENT

RUE LOCALE BIDIRECTIONNELLE :

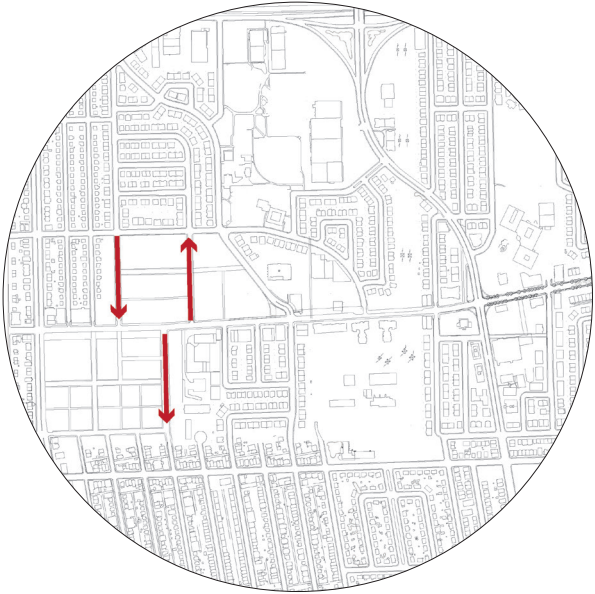
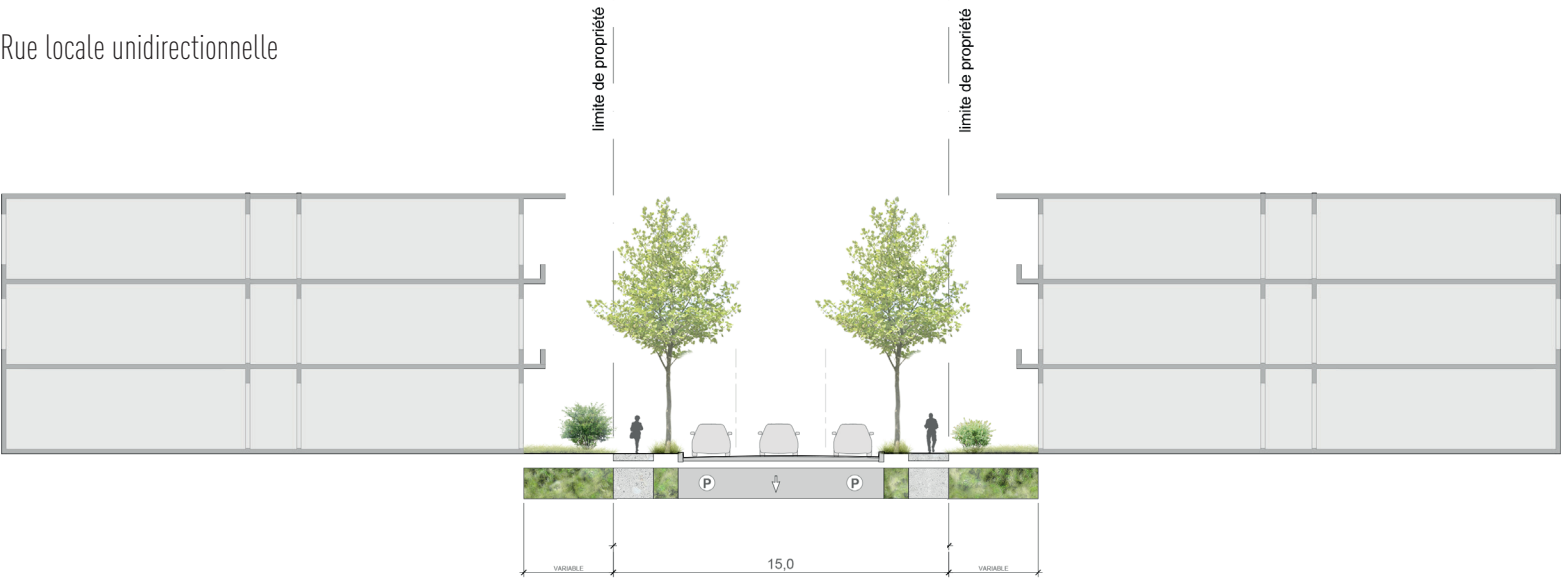
- » Réseau collecteur ;
- » Rue bidirectionnelle ;
- » Trottoirs (min. 1,8 mètre) de chaque côté de la rue ;
- » Une rangée de cases de stationnement ;
- » Arbres à moyen et grand déploiement, massifs paysagers et noues drainantes de chaque côté de la rue.

RUE LOCALE UNIDIRECTIONNELLE :

- » Rue unidirectionnelle ;
- » Trottoirs (min. 1,8 mètre) de chaque côté de la rue ;
- » Cases de stationnement de chaque côté de la rue ;
- » Arbres à moyen déploiement, massifs paysagers et noues drainantes de chaque côté de la rue.



Plan de localisation



Plan de localisation

La localisation et la programmation de la trame viaire sont présentées à titre indicatif.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

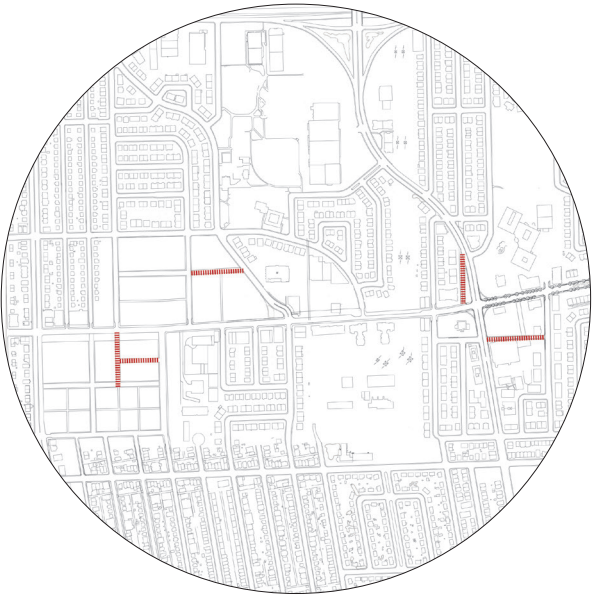
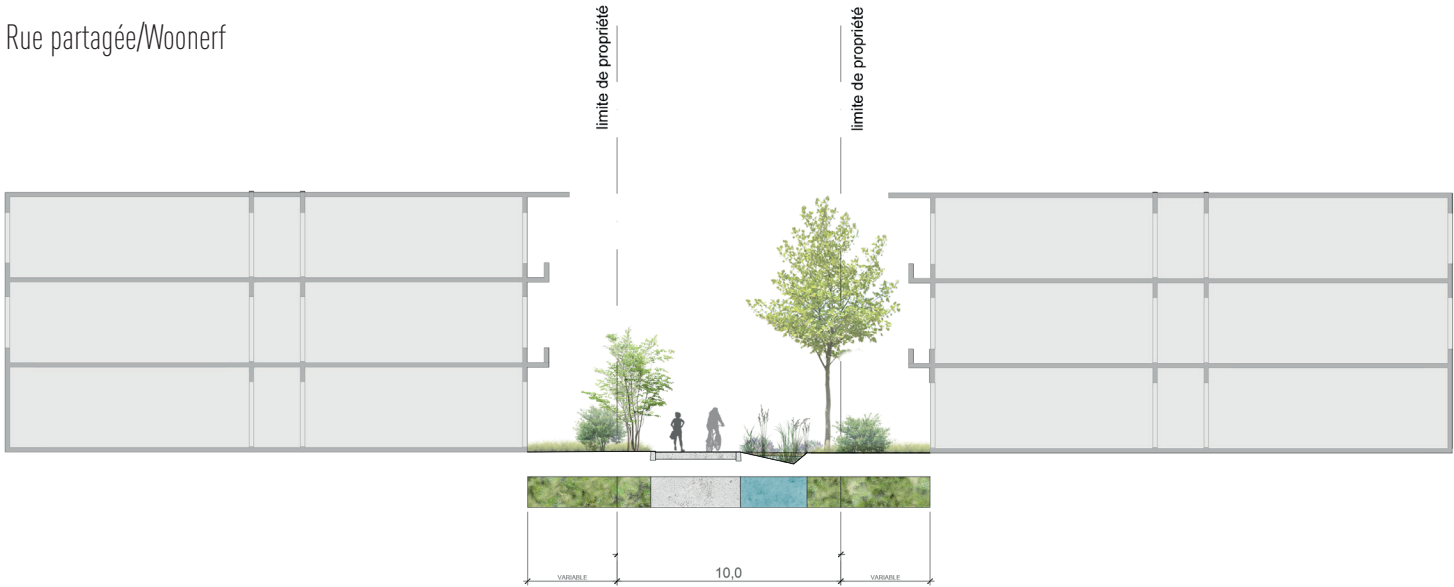
PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - TRAME VIAIRE

TRAME VIAIRE
BALISES D'AMÉNAGEMENT

RUE PARTAGÉE/WOONERF:

- » Voie partagée dédiée au piéton ;
- » Emprise minimale de 10 mètres ;
- » Surfaces pavées ;
- » Faible débit de circulation ;
- » Arbres, massifs paysagers, mobiliers, etc.

Rue partagée/Woonerf



Plan de localisation

*La localisation et la programmation de la trame viaire
sont présentées à titre indicatif.*

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - TRAME VERTE

TRAME VERTE BALISES D'AMÉNAGEMENT

Le programme particulier d'urbanisme préconise d'établir un maillage d'espaces publics permettant de mettre en valeur les éléments paysagers des abords de la rue Jean-Talon Est et d'aménager un réseau actif convergeant vers les stations de métro. Le concept de « trame verte » vise à ce que les espaces publics deviennent ainsi l'ossature qui lie chaque composante urbaine des secteurs, tout en améliorant la qualité de vie des usagers et des résidents.

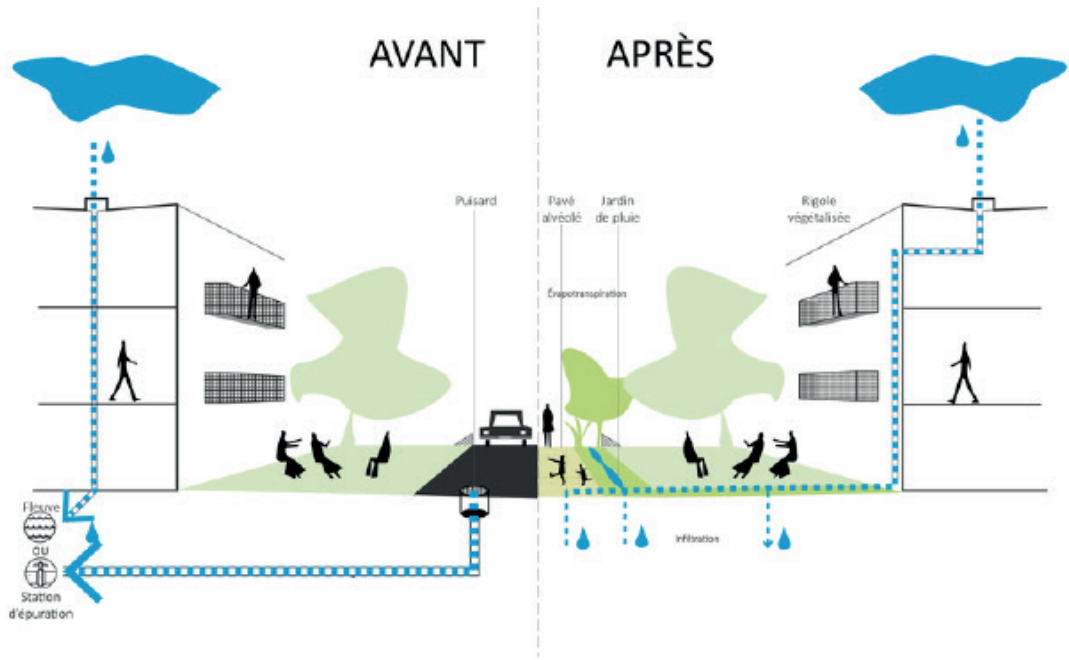
La trame verte se compose d'une succession d'espaces publics et de rues conviviales desservant les stations de métro, les milieux mixtes et résidentiels ainsi que les équipements collectifs. Elle se matérialise dans l'aménagement et la programmation des lieux. Le maillage proposé est constitué :

- du corridor d'Hydro-Québec ;
- des places publiques ;
- des parcs et des espaces verts existants et projetés ;
- des corsos aménagés le long de la rue Jean-Talon ;
- des rues locales et des rues partagées ;
- des passages piétonniers paysagers.

La localisation de la trame viaire et des espaces publics est présentée à titre indicatif dans le concept d'aménagement.

La stratégie privilégiée consiste à prévoir des lieux conçus comme des îlots de fraîcheur et offrant une pluralité d'aménagements répondant à une diversité de besoins (familles, enfants, aînés, etc.). À cet égard, les composantes programmatiques de la trame verte devront comprendre, entre autres :

- La conception de places publiques, de parcs et d'espaces verts qui appuieront l'émergence d'usages spontanés, ludiques et proactifs sur l'espace public tout en assurant une animation apaisée du milieu ;
- La bonification des liens cyclables, piétonniers ainsi que certains liens véhiculaires dans le cadre des opérations de requalification urbaine ;
- L'intégration d'aménagements garantissant la sécurité et le confort des usagers les plus vulnérables, notamment grâce au partage de la voirie plus favorable aux déplacements collectifs et actifs ;
- Le respect des principes d'accessibilité universelle ;
- Le verdissement des rues existantes et proposées au moyen du développement d'une trame arborescente, de l'intégration de noues paysagères et de l'aménagement de massifs arborescents ou fleuris ;
- La création de corridors écologiques favorables à la biodiversité ;
- L'intégration d'équipements récréatifs et de mobilier urbain ;
- La mise en œuvre d'interventions pertinentes en matière de lutte contre les îlots de chaleur et de gestion durable des eaux pluviales ;
- L'utilisation de matériaux durables, perméables et d'aménagements robustes et de qualité.



Gestion intégrée des eaux pluviales © Ruelles bleues-vertes



Végétalisation des rues existantes, Montréal © Association du design urbain du Québec



Axe de mobilité active végétalisée et intégrant des mesures de gestion des eaux pluviales © Inconnu

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - TRAME VERTE

Le concept d'aménagement envisage l'aménagement de 3 placettes publiques localisées aux abords de la rue Jean-Talon Est, à proximité des stations de métro (Pie IX, Lacordaire et Langelier). Ces espaces devront être aménagés afin de marquer les points d'entrée à la rue Jean-Talon Est.

Le corridor vert d'Hydro-Québec constitue un nouvel espace vert d'envergure à l'échelle de l'arrondissement, formant un continuum paysager avec les aménagements programmés au nord de l'autoroute 40, à proximité du boulevard Viau. La trame verte se concrétise également par la mise en valeur des entrées du parc Ladauversière, le seul parc d'envergure adjacent à la rue Jean-Talon près du boulevard Lacordaire.

Les ensembles résidentiels sont pourvus de parcs de voisinage dont la programmation est complémentaire aux parcs de quartier existants. Les parcs de voisinage sont reliés à la rue Jean-Talon Est par l'entremise de passages piétonniers ou de rues partagées. Enfin, la trame verte se décline dans la géométrie et le paysagement des rues locales et de la rue Jean-Talon Est ainsi que dans l'intégration d'espaces verts sur les terrains occupés par les structures auxiliaires du métro.

Les principes guidant le rôle, la localisation et la programmation des équipements des espaces publics et verts sont édictés dans le **Fascicule 3 : Places publiques, parcs et espaces verts** du chapitre 5, dont un extrait est présenté ci-contre. Les aménagements préconisés pour le réseau viaire sont quant à eux présentés sous la forme de coupes de rue (pages 54 et 55) et dans le **Fascicule 2 : Aménagement de rue**.

ESPACES PUBLICS ET VERTS					
	PARC DE QUARTIER	PARC DE VOISINAGE	PLACE PUBLIQUE	PARC/ESPACE LINÉAIRE	PASSAGE
RÔLE	Couvrir les besoins récréatifs et de détente à l'échelle du quartier Poumon vert Résilience face aux changements climatiques et rétention du ruissellement Mutualisation possible de la gestion de l'eau pour le secteur	Couvrir les besoins en espaces verts à l'échelle d'un ensemble résidentiel Résilience face aux changements climatiques et rétention du ruissellement Mutualisation possible de la gestion de l'eau pour le secteur	Point d'ancrage urbain Lieu de rencontre et de rassemblement Espace flexible et polyvalent Résilience face aux changements climatiques et rétention du ruissellement	Permettre le lien entre les espaces verts ou publics Résilience face aux changements climatiques et rétention du ruissellement	Permettre la circulation des résidents d'un point à l'autre du quartier en toute sécurité Résilience face aux changements climatiques et transport du ruissellement Mutualisation possible de la gestion de l'eau pour le secteur
LOCALISATION	Secteur non desservi en espace parc dans un rayon de 800 m	Secteur non desservi en espace parc dans un rayon de 400 m	Autour des édicules de métro	Position stratégique entre deux espaces verts	Ponctuelle selon la disponibilité
ÉQUIPEMENT	Bâtiments de service, équipements sportifs imposants, installation de jeux pour les usagers de tout âge, espace réservé à la détente et aux activités de plein air	Jeux pour enfants, aires de gazon polyvalentes Espace de détente	Œuvre d'art Mobilier urbain Espace de détente et d'attente	Liens multifonctionnels (piste cyclable/ sentier polyvalent) Éclairage	Éclairage Sentier piéton

Extrait du Fascicule 3 : Places publiques, parcs et espaces verts

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ - PÔLES DE MOBILITÉ

STATION DE MÉTRO BOULEVARD PIE-IX BALISES D'AMÉNAGEMENT

La station située aux abords du boulevard Pie-IX est localisée dans l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, à l'extérieur du territoire assujéti au présent PPU. L'aménagement de la station aura toutefois des incidences significatives sur la requalification urbaine du secteur 1. Les balises d'aménagement de la présente sous-section s'appliquent aux terrains localisés dans le territoire du PPU.

ABORDS DE LA STATION ET DU TERMINUS D'AUTOBUS

Requalifier les sites des centres commerciaux Le Boulevard et Centre Jean-Talon en un nouveau quartier mixte et résidentiel conformément aux balises d'aménagement énoncées précédemment dans le présent chapitre.

Aménager de nouvelles pistes cyclables et des cheminements piétonniers en vue d'assurer l'accessibilité à la station à partir des rues locales adjacentes.

Advenant la nécessité d'aménager sur le territoire du PPU un terminus d'autobus pour cette station, celui-ci devrait être intégré dans un projet immobilier.

Limiter les nuisances potentiellement liées au terminus d'autobus, en :

- > assurant une interface apaisée avec le secteur résidentiel voisin de par la composition architecturale du terminus et des aménagements paysagers ;
- > prévoyant l'intégration de cheminements piétonniers et de liens cyclables sécuritaires ainsi que des mesures permettant de limiter les conflits entre usagers ;
- > planifiant le réseau de circulation et la desserte fonctionnelle du site de manière à en assurer l'accessibilité et à diminuer la congestion routière ainsi que le transit des autobus dans les rues locales.

Aménager un espace public aux abords de la rue Jean-Talon Est pouvant accommoder un achalandage conséquent.

Intégrer des mesures facilitant les transferts modaux :

- > vélostation, espaces pour vélos, service de vélopartage, bornes interactives et station de réparation pour vélos ;
- > taxi, véhicules en libre-service et en autopartage.

Planifier et concevoir la structure auxiliaire du métro prévue le long de la rue Jean-Talon Est (boulevard Provencher) en vue de son intégration ultérieure à un projet immobilier ou à un espace vert.

STATION DE MÉTRO BOULEVARD VIAU BALISES D'AMÉNAGEMENT

ABORDS DE LA STATION

Requalifier les sites sous-utilisés, notamment la Place Michelet, en ensembles mixtes et résidentiels conformément aux balises d'aménagement énoncées précédemment dans le présent chapitre.

Aménager de nouvelles pistes cyclables sur les rues Baunard et Cannes ainsi que dans l'emprise du boulevard Viau. Les liens cyclables permettront de relier la station de métro aux milieux résidentiels limitrophes et aux institutions publiques (Institut de Cardiologie de Montréal, centre de réadaptation Marie Enfant, CHSLD).

Réaménager le site entre l'école Laurier Macdonald et la rue Jean-Talon Est de manière à créer un espace public convivial et verdoyant.

SITE DE LA STATION ET DU TERMINUS D'AUTOBUS

Limiter les nuisances potentiellement liées au terminus d'autobus localisé à l'arrière de l'édicule principal, en :

- > assurant une interface apaisée avec le secteur résidentiel voisin de par la composition architecturale du terminus et des aménagements paysagers ;
- > restreignant le nombre de quais d'autobus.

Intégrer des mesures facilitant les transferts modaux :

- > vélostation, espaces pour vélos, service de vélopartage, bornes interactives et station de réparation pour vélos ;
- > taxi, véhicules en libre-service et en autopartage.

Planifier l'aménagement d'un espace public dédié au stationnement des vélos.

Planifier et concevoir la structure auxiliaire du métro prévue sur la rue Cannes en vue de son intégration ultérieure à un projet immobilier.

STATION DE MÉTRO BOULEVARD LACORDAIRE BALISES D'AMÉNAGEMENT

ABORDS DE LA STATION

Aménager un axe cyclable de transit nord-sud (tronçon du Réseau Express Vélo (REV)) sur le boulevard Lacordaire. Le lien cyclable permettra de relier la station de métro aux milieux résidentiels limitrophes et à l'hôpital Santa Cabrini.

Assurer la mise en valeur des entrées du parc Ladauversière en intégrant des aménagements paysagers et des équipements publics de qualité.

SITE DE LA STATION

Aménager la station en considérant le développement immobilier au-dessus de l'édicule principal.

Intégrer des mesures facilitant les transferts modaux :

- > vélostation, espaces pour vélos, service de vélopartage, bornes interactives et station de réparation pour vélos ;
- > taxi, véhicules en libre-service et en autopartage.

Planifier l'aménagement du site en considérant l'implantation du Réseau Express Vélo ;

Aménager une placette publique aux abords de l'édicule secondaire.

Planifier et concevoir la structure auxiliaire du métro prévue dans le parc Ladauversière de manière à en limiter ses impacts et à s'assurer de sa qualité architecturale.

STATION DE MÉTRO BOULEVARD LANGELIER BALISES D'AMÉNAGEMENT

ABORDS DE LA STATION

Requalifier le site du centre commercial Carrefour Langelier en ensembles mixtes et résidentiels conformément aux balises d'aménagement énoncées précédemment dans le présent chapitre.

Revoir l'aménagement du boulevard Langelier, notamment entre les rues Bélanger et Jarry Est, de manière à favoriser les déplacements actifs et de verdir le domaine public.

Aménager de nouvelles pistes cyclables sur la rue Dumesnil et le boulevard Langelier en vue d'assurer l'accessibilité à la station à partir des rues locales adjacentes.

SITE DE LA STATION

Aménager la station en considérant le développement immobilier au-dessus de l'édicule principal et de l'édicule secondaire.

Aménager une place publique sur la rue Jean-Talon Est dont les composantes sont inspirées des corsos.

Intégrer des mesures facilitant les transferts modaux :

- > vélostation, espaces pour vélos, service de vélopartage, bornes interactives et station de réparation pour vélos ;
- > taxi, véhicules en libre-service et en autopartage.

Planifier l'aménagement d'un espace public dédié au stationnement des vélos.

Planifier et concevoir la structure auxiliaire du métro prévue le long de la rue Jean-Talon Est en vue de son intégration ultérieure à un projet immobilier ou à un espace vert.

05 | PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

Les principes généraux d'aménagement dictent les bonnes pratiques sur lesquelles l'aménagement du territoire du PPU peut s'inspirer. Ils énoncent les gestes de design, architecturaux ou paysagers associés à des projets immobiliers ou à l'aménagement du domaine public. Ils sont répartis selon 6 fascicules. Ceux-ci abordent l'architecture des bâtiments, l'aménagement du domaine public et des terrains, la gestion du stationnement, l'offre de logement et l'urbanisme transitoire.

Les principes guident la stratégie de mise en œuvre et orientent les modifications aux règlements d'urbanisme qui en découlent. Ils se traduiront, en partie, en normes, en objectifs et en critères d'évaluation dans les documents réglementaires de l'arrondissement de Saint-Léonard afin d'en assurer leur application sur les terrains (zonage, PIA et PPCMOI) ou dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble.

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 1 | ARCHITECTURE, DESIGN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Fascicule 1 s'applique aux nouvelles constructions, aux travaux d'agrandissement et de transformation d'un bâtiment ainsi qu'à l'aménagement des espaces extérieurs d'un terrain.

VOLUMÉTRIE

Pour les bâtiments de plus de 6 étages, privilégier que les étages supérieurs au rez-de-chaussée forment des volumes distincts afin de concevoir un volume facilement perceptible à la hauteur du regard. Les retraits, la gradation des hauteurs et la présence d'un détachement entre les volumes sont également des éléments intéressants pour assurer l'échelle humaine.

Intégrer des jeux de volumétrie à la construction pour éviter l'effet de masse et les formes ennuyantes.

Atténuer les différences de gabarit et de hauteur de bâtiment par rapport aux immeubles adjacents en utilisant des retraits, des jeux de volume, une gradation de la hauteur et des dégagements adéquats.

Privilégier des formes compactes pour le bâtiment qui soient moins énergivores. Un bâtiment présentant une surface extérieure étendue aura tendance à perdre plus de chaleur. Il faut donc privilégier une forme plus compacte qui augmente le rapport entre le volume des espaces intérieurs et la surface exposée aux intempéries, ce qui limite les pertes énergétiques.

Éviter les effets d'ombrage nuisibles sur les bâtiments voisins. Dans le cas d'un bâtiment principal de plus de 6 étages, la forme et le volume du bâtiment sont adaptés afin de limiter l'effet ou la durée de l'ombrage sur les terrains adjacents.

TRAITEMENT DES FAÇADES

Favoriser des façades étroites au rez-de-chaussée ou s'assurer de découper les longues façades dans une composition verticale qui rend le parcours des utilisateurs dynamique et court.

Favoriser la transparence au rez-de-chaussée pour les immeubles mixtes ou commerciaux afin de créer des façades ouvertes et animées qui font appel aux sens des marcheurs.

Assurer un nombre suffisant d'accès aux bâtiments principaux qui donnent directement sur la rue et mettre en valeur l'entrée principale par un traitement architectural de façon à ce qu'elle soit facilement distinguable.

Pour les bâtiments mixtes, prévoir des entrées distinctes pour les usages résidentiels de manière à éviter les conflits entre les différents usagers d'un même immeuble.

Privilégier les détails architecturaux au rez-de-chaussée qui attirent l'œil des passants/utilisateurs et bonifient leur expérience (protection du soleil, de la pluie, du vent, de la neige). Tenir compte que les 5 premiers mètres constituent la portion directement visible et vécue par le piéton.

MATÉRIALITÉ

Encourager l'emploi de matériaux à faible impact environnemental ou de matériaux recyclés.

Privilégier l'utilisation de matériaux nobles (bois, maçonnerie, matériaux composites durables) comme revêtement dominant pour les façades donnant sur le domaine public.

Utiliser des peintures et des solvants à faibles émissions nocives.

Favoriser l'utilisation d'un revêtement de toiture pâle ou végétalisé.

Privilégier des matériaux durables et faciles d'entretien afin de maintenir la qualité générale des bâtiments.

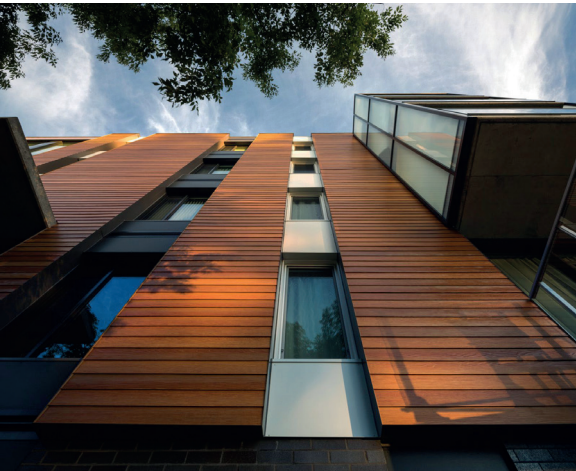
AFFICHAGE

Favoriser l'implantation des enseignes de manière à limiter leur prédominance dans le paysage urbain et à assurer leur bonne intégration vis-à-vis du cadre bâti tout en contribuant à leur signature architecturale.

Assurer une relative homogénéité en matière des gabarits, des matériaux et de l'implantation des enseignes pour soutenir le déploiement d'une identité commerciale spécifique à la rue Jean-Talon Est.



Immeuble mixte, Seattle © Weinstein A+U Architects



Les allées de Bellevue, Québec © CCM2 Architectes



Immeuble mixte, San Diego, Californie © Richmansignature



Les allées de Bellevue, Québec © OFIS Architects

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 1 | ARCHITECTURE, DESIGN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

BÂTIMENT DURABLE

Viser des standards élevés de construction écologique et privilégier l'application d'une diversité de mesures d'efficacité énergétique inspirées des normes et des certifications de développement durable (ex. : BNQ ISO 14001, BNQ ISO 50001, LEED BD+C, Novoclimat).

Favoriser l'utilisation et l'intégration d'énergies renouvelables (énergie solaire, géothermie, biomasse, etc.).

Concevoir l'isolation des bâtiments afin de limiter au maximum les pertes thermiques (Résistance thermique des matériaux isolants [RSI] élevée) par l'entremise de stratégies d'isolation et d'étanchéité supérieures aux normes du CNEB 2011. L'étanchéité du bâtiment participe à l'isolation de celui-ci et l'utilisation de matériaux à forte inertie thermique est privilégiée.

Prévoir le dimensionnement et le positionnement des ouvertures en fonction de l'orientation du soleil et de la ventilation naturelle de manière à maximiser les énergies passives.

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

Privilégier l'intégration d'équipements à faible consommation énergétique.

Optimiser la consommation en eau potable des équipements en favorisant les appareils à faible débit et prévoir une récupération efficace des eaux grises.

Garantir la qualité de l'environnement intérieur au moyen de systèmes écoénergétiques de ventilateur-récupérateur de chaleur (VRC) qui minimisent la présence de contaminants dans l'air ambiant (sur humidité, combustion, composés organiques volatils [COV], radon, etc.).

Optimiser la gestion des matières résiduelles (compostage, système intégré, etc.).

AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Mettre en valeur les composantes naturelles du contexte (plantations indigènes, etc.) et offrir des connectivités paysagères avec les milieux adjacents.

Limiter les effets d'îlot de chaleur et de pollution lumineuse (Norme BNQ 4930-100).

Planter des aménagements comestibles (jardins, potagers urbains), des espèces de plantation tolérantes au stress urbain et des espèces propices à la biodiversité (flore mellifère) dans les cours collectives.

Planifier des espaces végétalisés diversifiés (plusieurs espèces, modulation entre les massifs arbustifs, arborescents, fleuris et herbacés) afin de maximiser la biodiversité et l'expérience paysagère.

GESTION DURABLE DES EAUX PLUVIALES

Maintenir ou améliorer l'équilibre hydrologique des terrains en minimisant les superficies imperméables et en intégrant des mesures de gestion durable des eaux pluviales.

Privilégier un pavage perméable et des surfaces végétalisées afin de favoriser l'infiltration des eaux dans le sol.

Favoriser l'aménagement de jardins de pluie dans lesquels sont acheminées les eaux de ruissellement.

Intégrer des bandes filtrantes végétalisées (gazon et autres plantes) dans les espaces extérieurs afin de permettre le filtrage, l'écoulement et l'infiltration des eaux.

Intégrer des espèces de plantation requérant une irrigation naturelle et qui favorisent la biorétention des eaux.

Intégrer différentes mesures de gestion de l'eau dans la conception des bâtiments (réutilisation des eaux grises, etc.).

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Réduire la différence de hauteur entre une voie publique et le niveau des rez-de-chaussée.

Offrir une accessibilité universelle des entrées extérieures de chacun des bâtiments en privilégiant des portes d'accès au niveau du sol.

Concevoir les composantes bâties afin d'en faciliter leur utilisation par les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Favoriser l'aménagement de sentiers sécuritaires et éclairés entre un bâtiment et une voie publique.

Le Plan local de développement durable 2017-2020 de l'arrondissement de Saint-Léonard détaille plusieurs orientations et objectifs poursuivis en matière de développement durable ainsi qu'un plan d'action.

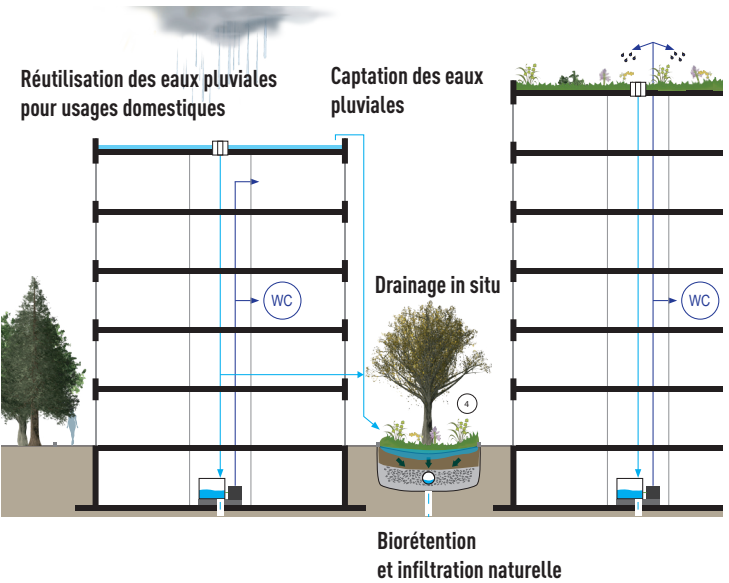
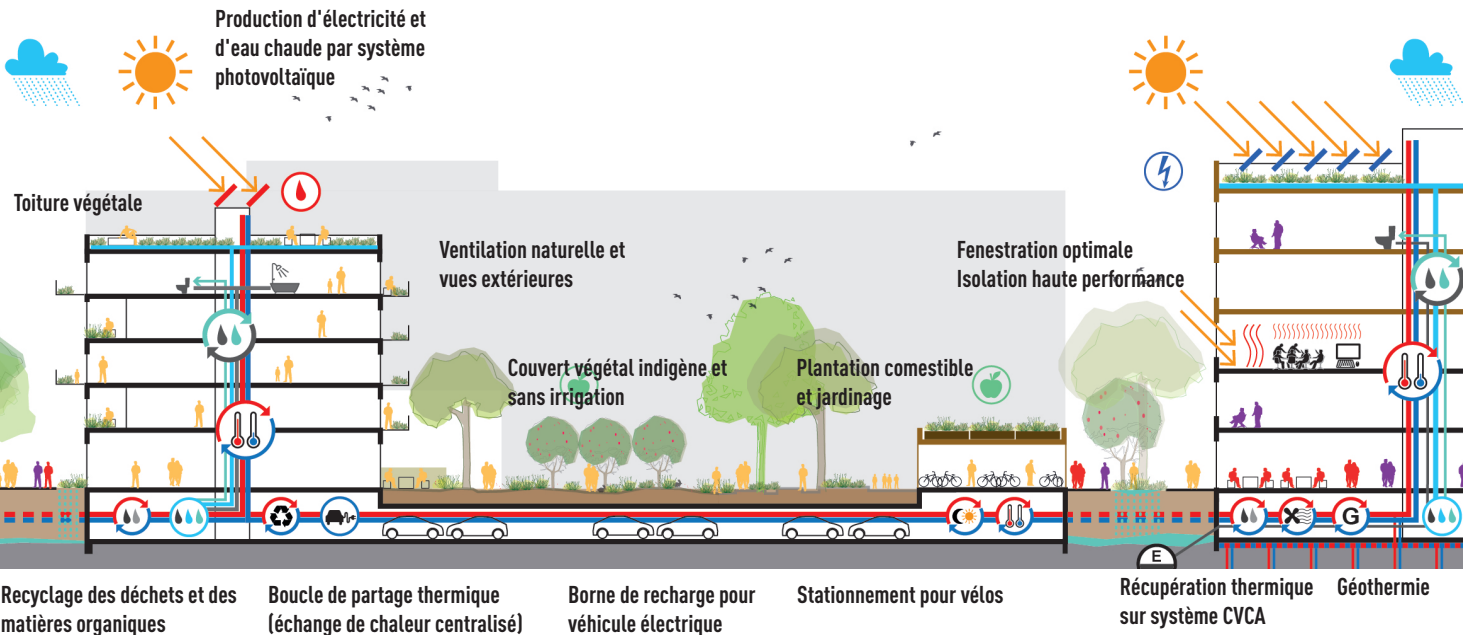


Schéma de drainage, Technopôle Angus - Îlot central
© Société de développement Angus, Vinci consultants



Systèmes d'infrastructures partagées et écologiques, Technopôle Angus - Îlot central © Société de développement Angus, Provencher_Roy

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 2 | AMÉNAGEMENT DE RUE

Le Fascicule 2 s'applique à l'ensemble du réseau viaire actuel ou projeté.

SAILLIES DRAINANTES

L'implantation d'une saillie (élargissement du domaine public piétonnier) rétrécit visuellement et physiquement la chaussée, créant des traverses plus sûres et plus courtes pour les piétons. La saillie permet de maximiser l'espace disponible pour le mobilier urbain et le verdissement.

L'aménagement d'une saillie est guidé par les principes suivants :

- » Éliminer une case de stationnement à l'intersection de la rue afin de dégager et sécuriser le cône visuel ;
- » Maximiser le verdissement aux intersections sans être une entrave à la voie de circulation ;
- » Instaurer les saillies aux intersections ;
- » Possibilité d'instaurer des saillies pour les arrêts d'autobus ;
- » Capturer et infiltrer le ruissellement de la voirie dans des infrastructures vertes afin de limiter les surverses d'égout et de protéger la qualité des rives du fleuve Saint-Laurent.

RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La géométrie des rues locales, des rues partagées et de la trame verte doit être ajustée afin de permettre un écoulement du ruissellement sécuritaire pour les biens meubles et les personnes lors de pluies extrêmes. Une hiérarchie des aménagements est établie selon le type de rue.

PLANTATION

Plantation d'arbres sur la rue implantée tous les ± 8 mètres linéaires, dans une fosse de dimension suffisante. Les fosses peuvent intégrer des stratégies pour la gestion des eaux pluviales.

Planter des arbres en quinconce là où l'espace est disponible.

Varié les essences et privilégier des essences indigènes, résistantes aux conditions urbaines et nécessitant peu d'entretien.

Effectuer la plantation d'arbres du côté de la voie véhiculaire pour préserver le piéton et de façon à préserver un couloir libre d'obstacles (déneigement).

Fournir de l'ombre au moyen de plantations et assurer un sentiment de fermeture par la canopée qui crée une ambiance sécuritaire.

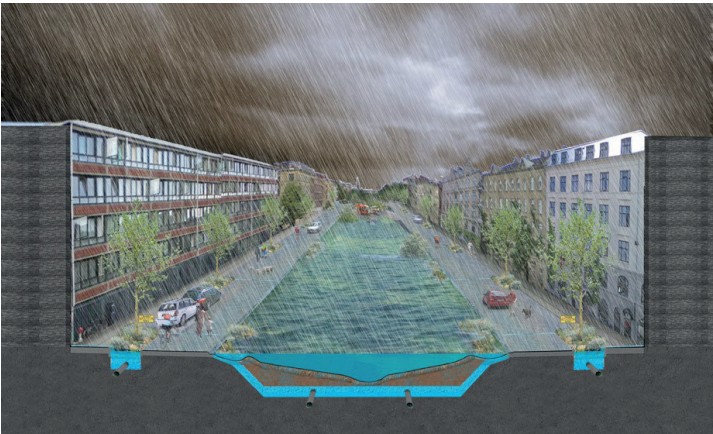
Prévoir l'aménagement de noues (fossés) végétalisées (voir les principes de gestion durable des eaux pluviales au Fascicule 1) lors de la création de nouvelles rues ou de la réfection de rues, lorsque possible.

Capter et infiltrer le ruissellement de la voirie dans des infrastructures vertes afin de limiter les surverses d'égout et de protéger la qualité des rives du fleuve Saint-Laurent.

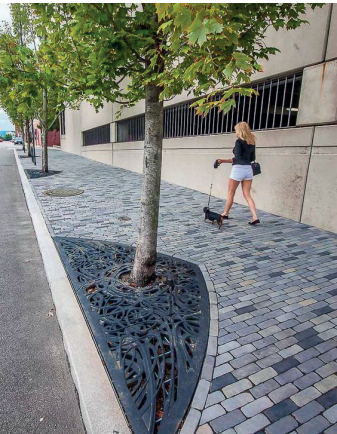
Tendre à ce qu'un minimum de 10 % des superficies de voirie soit utilisé à l'aménagement d'infrastructures vertes (saillies, fosses d'arbres, noues drainantes).



Aménagement d'une rue dont les mesures de gestion des eaux pluviales favorisent l'infiltration naturelle et la résilience aux inondations © Studio Dreiseitl



Plantation de rue avec gestion des eaux pluviales, Houston, Texas © Designworkshop



Fosse de plantation, The Jewelry District, Los Angeles ©! melk



Fosse de plantation avec mobilier, Mayence, Allemagne © Adler & Olesch Mainz GmbH



Plantation de rue avec gestion des eaux pluviales, Tarpon Springs © David Conner Associates



Aménagement d'une saillie verte, Portland, Oregon © City of Portland

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 2 | AMÉNAGEMENT DE RUE

POINT DE RENCONTRE PIÉTONS ET VÉHICULES

Éviter la création d'entrées charretières sur la rue Jean-Talon Est et privilégier celles-ci sur les rues secondaires, lorsque possible.

Lors de la création de nouvelles rues, s'assurer de respecter l'alignement des rues existantes pour créer des intersections en vis-à-vis.

TROTTOIRS

Les piétons et les entreprises prospèrent là où les trottoirs sont de bonne échelle, avec soleil-ombre et animation. Les six principes d'un bon trottoir sont :

1. Largeur suffisante
2. Surface de pavage de qualité
3. Drainage efficient
4. Accessibilité universelle
5. Sécurité
6. Ombrage (Source : *Global Street Design Guide, 2016*)

Prévoir un chemin dégagé constant d'une largeur minimale de 1,8 mètre (accessibilité universelle, déneigement) et intégrer une zone tampon aménagée aux abords (plantations, mobilier, etc.). Les trottoirs sont continus et accessibles universellement. À cet effet, prévoir des descentes aux intersections.

MOBILIER URBAIN

Le mobilier urbain doit servir de zone tampon entre les voies de circulation véhiculaire et le cheminement piétonnier.

Fournir de l'éclairage, des bancs, des supports à vélos aux endroits stratégiques (arrêts d'autobus, édicules, devant les commerces et les générateurs d'achalandage) permettant d'offrir plusieurs opportunités de faire une pause et de se reposer sur un même parcours. Un équilibre entre bancs ensoleillés et ombragés est offert.

Dans les espaces publics, un mobilier amovible peut inviter à la socialisation.

Pour l'éclairage, le niveau de luminosité doit être plus fort sur les rues commerciales et plus modéré dans les secteurs résidentiels. Éviter les zones mal éclairées entre deux lampadaires pour assurer le sentiment de sécurité.

Le mobilier associé aux matières résiduelles est implanté à proximité des intersections et près des générateurs d'achalandage.

TÉLÉCOMMUNICATION

Planter les infrastructures et les équipements nécessaires au déploiement d'un réseau Wi-Fi.



Zone de transition (domaine privé/public)

Parcours piétonnier dégagé

Zone tampon
(entre le piéton et les véhicules)

Les différentes composantes de l'espace trottoir © NACTO



Surface podotactile facilitant la compréhension de l'espace par les personnes ayant des limitations fonctionnelles © Cent degrés



Mobilier urbain amovible © Fermob People



Ajout de mobilier urbain aux points névralgiques d'une artère commerciale, Ville de Victoriaville © Ville de Victoriaville



Trottoirs larges, libres de tout obstacle et intégrant une zone tampon avec la rue, Ville de Saguenay © Gratien Tremblay

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 2 | AMÉNAGEMENT DE RUE

LOCALISATION DES TRAVERSES

Aménager des traverses piétonnes piétonnières tous les 80 à 100 mètres. Éviter les distances de plus de 200 mètres entre les traverses.

Les traverses peuvent être localisées aux intersections ou entre deux intersections qui sont éloignées, ou aux endroits stratégiques émanant des sentiers piétonniers informels.

EXPOSITION DES PIÉTONS À LA CIRCULATION VÉHICULAIRE

Réduire la longueur de la traversée (réduction de la largeur de la chaussée, réduction du nombre et de la largeur des voies de circulation, diminution des rayons de courbure, îlot de refuge à la mi-traverse, retrait de stationnement au profit d'aménagements favorables au piéton tels que des saillies de trottoir, des goulots d'étranglement ou de places publiques de type corso).

Allouer une phase exclusive aux piétons et un temps de traverse suffisant aux intersections munies de feux de circulation.

La ligne d'arrêt véhiculaire doit être à au moins 3 mètres de la traverse piétonnière.

VISIBILITÉ DES USAGERS DE LA RUE

Aménager des saillies aux intersections et des goulots d'étranglement entre les intersections.

Assurer un éclairage suffisant de l'intersection.

Assurer des traverses piétonnières visibles et d'une largeur minimale de 3 mètres.

Dégager les trottoirs aux abords immédiats des intersections afin d'assurer une bonne visibilité (végétation, arrêt d'autobus, mobilier urbain, stationnement sur rue).

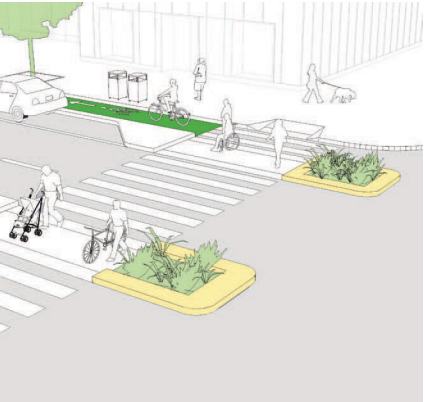
TRAITEMENT DES INTERSECTIONS

Marquer de façon distincte les traverses pour piétons (couleur, matérialité, texture, affichage/signalétique).

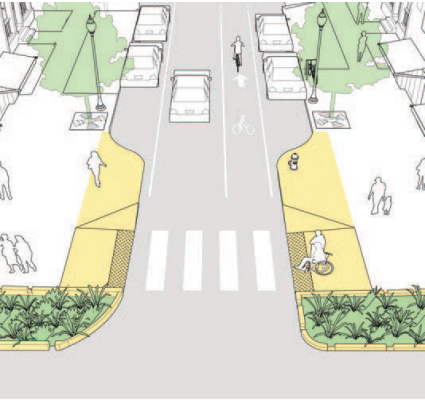
Le traitement du sol doit favoriser l'accessibilité universelle (abaissement de trottoirs et plaques podotactiles, traverses surélevées ou intersections surélevées, trottoirs traversants).

Aligner les traverses avec les trottoirs.

TRAVERSES PIÉTONNES		
TYPE 1	TYPE 2	TYPE 3
Achalandage piéton : Important Intersection : Oui Signalisation : Feux de circulation Effet sur la circulation : s.o.	Achalandage piéton : Moyen Intersection : Non Signalisation : Non Effet sur la circulation : Ralentissement ponctuel	Achalandage piéton : Moyen Intersection : Oui Signalisation : Arrêt Effet sur la circulation : Ralentissement en permanence
Principes : La configuration des intersections favorise la réduction du nombre de voies à franchir pour les piétons grâce au retrait des voies de contournement.	Principes : La localisation des traverses est coordonnée avec les bandes de plantations, des corsos italiens ou des goulots d'étranglement afin de minimiser la distance à traverser.	Principes : Les cases de stationnement à proximité des intersections sont retirées afin que les trottoirs puissent être élargis de manière à minimiser l'espace que le piéton doit traverser sur la rue.
L'aménagement d'un espace de refuge doit être aménagé lorsqu'il faut traverser plus de 3 voies de circulation. Cet espace doit être d'une dimension suffisante afin de servir d'arrêt et doit présenter des plantations.	Une signalétique particulière doit être implantée pour spécifier la présence d'un passage piétonnier et sa priorité sur les autres usagers.	Les trottoirs doivent être élargis sur une distance supérieure à l'espace à traverser.
Des passages piétons doivent être présents aux 4 coins de l'intersection.		Les traverses piétonnes sont au même niveau que les trottoirs pour marquer la priorité du piéton et favoriser le sentiment de sécurité.
		L'élargissement des trottoirs permet d'assurer que la circulation sur les rues secondaires et résidentielles soit réduite.
Aménagements physiques requis : Traverses piétonnes traditionnelles Alignement des intersections Îlot de refuge (voir image ci-contre) Retrait des voies de virage, lorsque requis Intersections surélevées	Aménagements physiques requis : Goulot d'étranglement ou corso italien (voir image ci-contre)	Aménagements physiques requis : Saillies de trottoir (voir image ci-contre) Traverses surélevées (voir image ci-contre)



Type 1 : Aménagement d'un îlot de refuge © Global Street Design Guide



Type 1 : Saillies de trottoirs © Global Street Design Guide



Type 2 : Goulot d'étranglement © Global Street Design Guide



Type 2 : Traverses surélevées © Global Street Design Guide



Type 3 : Intersection conviviale © Nacto

Source : Global Street Design Guide, 2016

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 3 | PLACES PUBLIQUES, PARCS ET ESPACES VERTS

Le Fascicule 3 s'applique à l'ensemble des places publiques, parcs et espaces verts actuels ou projetés.

DESSERTE

Assurer la desserte de chacun des milieux de vie par un espace public ou vert.

Tendre à ce qu'un minimum de 10 % des superficies redéveloppées soit destiné à l'aménagement de parcs, espaces verts ou terrains de jeux.

Exiger l'intégration d'une forte proportion d'espaces verts à l'intérieur des nouveaux projets résidentiels.

MISE EN RÉSEAU

Mettre en réseau les différents espaces publics afin de créer des parcours actifs verts. Privilégier les modes actifs pour les liens entre les places publiques, les parcs et les espaces verts.

HIÉRARCHIE DES TYPES D'ESPACE

Varié les types d'espaces publics et verts (voir tableau) dans la séquence d'un parcours actif.

Favoriser la mise en œuvre d'initiatives ou de commerces garantissant une offre alimentaire locale de qualité (jardins communautaires, agriculture urbaine, etc.).

MISE EN VALEUR DES ENTRÉES DE PARC

Un appel visuel par le biais d'aménagement physique ou de signalétique doit permettre de mettre en valeur l'entrée des parcs et des espaces verts.

GESTION DURABLE DES EAUX PLUVIALES

Favoriser l'inclusion d'espaces résilients aux changements climatiques au sein des parcs et espaces verts, couvrant 10 à 20 % de leur superficie. La programmation de ces espaces est adaptée de manière qu'ils retiennent et facilitent l'infiltration naturelle des eaux pluviales lors d'inondations exceptionnelles (quelques fois par décennie), sans que les installations et composantes qu'on y retrouve soient dégradées.

Prévoir des parcs localisés partiellement en contrebas par rapport à la chaussée.

	ESPACES PUBLICS ET VERTS				
	PARC DE QUARTIER	PARC DE VOISINAGE	PLACE PUBLIQUE	PARC/ESPACE LINÉAIRE	PASSAGE
RÔLE	Couvrir les besoins récréatifs et de détente à l'échelle du quartier Poumon vert Résilience face aux changements climatiques et rétention du ruissellement Mutualisation possible de la gestion de l'eau pour le secteur	Couvrir les besoins en espace vert à l'échelle d'un ensemble résidentiel Résilience face aux changements climatiques et rétention du ruissellement Mutualisation possible de la gestion de l'eau pour le secteur	Point d'ancrage urbain Lieu de rencontre et de rassemblement Espace flexible et polyvalent Résilience face aux changements climatiques et rétention du ruissellement	Permettre le lien entre les espaces verts ou publics Résilience face aux changements climatiques et rétention du ruissellement	Permettre la circulation des résidents d'un point à l'autre du quartier en toute sécurité Résilience face aux changements climatiques et transport du ruissellement Mutualisation possible de la gestion de l'eau pour le secteur
LOCALISATION	Secteur non desservi en espace parc dans un rayon de 800 m	Secteur non desservi en espace parc dans un rayon de 400 m	Autour des édicules de métro	Position stratégique entre deux espaces verts	Ponctuelle selon la disponibilité
ÉQUIPEMENT	Bâtiments de service, équipements sportifs imposants, installation de jeux pour les usagers de tout âge, espace réservé à la détente et aux activités de plein air	Jeux pour enfants, aires de gazon polyvalentes Espace de détente	Œuvre d'art Mobilier urbain Espace de détente et d'attente	Liens multifonctionnels (piste cyclable/sentier polyvalent) Éclairage	Éclairage Sentier piétonnier



Square Dorchester, Montréal, Québec © Lemay Place publique, Lombardy, Italie © Architizer



Espace inondable multifonctionnel, Portland, Oregon © Atelier Dreiseitl



Aire de jeux, Parc du Mont-Royal, Montréal, Québec © Lemay



Londres, Angleterre © Kinnear Landscape Architects



Parc à chiens, Destin, Floride ©

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 4 | GESTION DU STATIONNEMENT

Le Fascicule 4 s'applique à l'ensemble des aires de stationnement hors rue actuelles ou projetées et aux zones de stationnement sur rue.

HORS RUE INTÉRIEURE

Planifier l'aménagement d'aires de stationnement souterraines ou étagées qui offrent un nombre de cases approprié. L'optimisation des aires de stationnement peut être atteinte en partageant leur utilisation en fonction des horaires et des usages, d'où l'opportunité d'appliquer le concept de mutualisation des aires existantes et projetées.

HORS RUE EXTÉRIEURE

Adapter l'aménagement actuel des aires de stationnement extérieures en bonifiant leur verdissement et leur matériau de pavage afin de réduire l'impact des îlots de chaleur. Les aires de stationnement doivent gérer leurs eaux de ruissellement à même le site.

SUR RUE, MILIEU RÉSIDENTIEL

Adopter des mesures préférentielles de stationnement sur les axes résidentiels transversaux afin d'assurer la gestion du stationnement de proximité en introduisant, par exemple, le système de vignettes de stationnement réservé aux résidents (SRRR) appliqué par d'autres arrondissements montréalais.

SUR RUE, MILIEU COMMERCIAL

Limiter le nombre de places de stationnement aux abords des stations de métro et devant les parcs (à une distance prescrite) pour favoriser l'intermodalité.

Favoriser le partage des cases de stationnement grâce à l'identification des cases et l'instauration de parcomètres. En limitant la durée autorisée de stationnement dans les secteurs très achalandés, le stationnement tarifé sur rue permet à plusieurs automobilistes d'utiliser successivement une même place de stationnement, pour une plus grande rotation des véhicules et une meilleure fluidité de la circulation.

Cibler des espaces de stationnement utilisés à des fins de débarcadère ou de livraison.

AUTOUR DES INSTITUTIONS SCOLAIRES

Sécuriser les débarcadères et le stationnement sur rue autour des institutions scolaires.

BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

Favoriser l'installation de bornes de recharge pour véhicules et vélos électriques sur rue et dans les aires de stationnement hors rue.

VERDISSEMENT ET GESTION DURABLE DES EAUX PLUVIALES

Planifier l'aménagement d'infrastructures vertes ou bleues sur un minimum de 10 % de la superficie des aires de stationnement pour offrir une gestion durable des eaux de ruissellement.

Assurer une largeur minimale de 3 mètres pour tout espace de verdissement.

Encourager la plantation d'arbres à grand déploiement.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Accroître le nombre de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite afin de permettre aux établissements d'être universellement accessibles.

Favoriser l'aménagement de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite à proximité des accès aux bâtiments.

UNITÉS DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS

Prévoir l'aménagement d'unités de stationnement pour vélos dans les projets résidentiels et au sein des établissements commerciaux et institutionnels.



Stationnement étagé des Canotiers, Québec © Daoust Lestage



Stationnement vert, Atlanta, Géorgie © Pond



Stationnement vert, Bremerton, Washington © SVR Design



Mesures de verdissement, Gennevilliers, France © Atelier Paul Arène

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 5 | INTÉGRATION DU LOGEMENT SOCIAL, ABORDABLE ET FAMILIAL

Le Fascicule 5 vise à guider les administrations publiques et les parties prenantes de l'aménagement en matière d'inclusion de logement social, abordable et familial.

INCLUSION DE LOGEMENT SOCIAL, ABORDABLE ET FAMILIAL

Dans la perspective d'améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial, la Ville de Montréal est en cours d'adoption du Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial, lequel est prévu entrer en vigueur en 2021.

L'obtention d'un permis de construction pour certains projets résidentiels sera ainsi assujettie à la conclusion d'une entente entre la Ville et les promoteurs immobiliers visant à atteindre une contribution financière, en terrain ou en projets clé en main de logements sociaux, abordables et familiaux (logement comprenant 3 chambres à coucher et plus). La contribution du constructeur varie en fonction de l'ampleur et de l'emplacement du projet.

Le programme particulier d'urbanisme mise sur l'application de ce dispositif réglementaire en vue de garantir l'inclusion du logement social, abordable et familial, compte tenu des opportunités de requalification et de consolidation urbaine identifiées dans le cadre cette démarche de planification particulière.

LOCALISATION

Planifier, en collaboration avec le secteur privé et les partenaires impliqués dans le milieu de l'habitation, le développement de logements sociaux, abordables et familiaux de façon dispersée, et à l'échelle urbaine, en évitant de les localiser de façon polarisée. Il s'agit de promouvoir la mixité sociale tout en constituant un parc immobilier diversifié et harmonieux qui réponde aux divers besoins en matière résidentielle.

Favoriser l'inclusion du logement social, abordable et familial in situ, à l'échelle des ensembles bâtis résidentiels.

INTÉGRATION ARCHITECTURALE ET URBAINE

Adopter un traitement architectural qui s'insère au tissu existant sans stigmatiser visuellement les occupants sur les plans de la typologie architecturale et de sa forme urbaine. L'insertion de logement social, abordable et familial doit poursuivre l'objectif d'enrichir l'environnement bâti au même niveau que les autres types de logements.



Coopérative Le Coteau vert, Rosemont, Montréal © L'Oeuf Architectes



Développement mixte avec logement social, Lyon, France © Tectoniques Architectes



Développement immobilier abordable, L'île Saint-Denis, France © Philippon-KALT Architects



Loge Accès Shapem, Ancienne Biscuiterie Viau, Montréal © Bâtir son quartier



Coopérative d'habitation l'Esperluette, arrondissement du Sud-Ouest Montréal

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 6 | GESTION DES CHANTIERS ET URBANISME TRANSITOIRE

Le Fascicule 6 vise à guider les administrations publiques et les parties prenantes de l'aménagement dans la gestion des chantiers ainsi que dans l'intégration des pratiques d'urbanisme transitoire.

AMÉNAGEMENT DES CHANTIERS

Protéger des nuisances générées par les chantiers (poussière, bruits, vents, etc.).

Créer des palissades esthétiques et conviviales.

Adapter les phases de réalisation du projet de prolongement de la ligne bleue du métro selon les demandes du milieu (sociétés de développement commercial, riverains, institutions, etc.).

Évaluer l'opportunité d'organiser un concours de design pour la mise en valeur du chantier de prolongement de la ligne bleue du métro.

ANIMATION DES CHANTIERS

Définir une expérience urbaine innovante dans le cadre du chantier (programmation éphémère, vitrines d'observation, danse des grues, animation permettant de projeter des vues souterraines, chantier participatif).

COMMUNICATION SUR LES CHANTIERS

Diffuser l'information in situ relative à l'évolution du chantier en temps réel.

Garder le public informé de l'évolution des travaux et des aménagements projetés (centre de visiteurs, pavillon d'information, image en temps réel).

GESTION DE LA MOBILITÉ SUR LES CHANTIERS

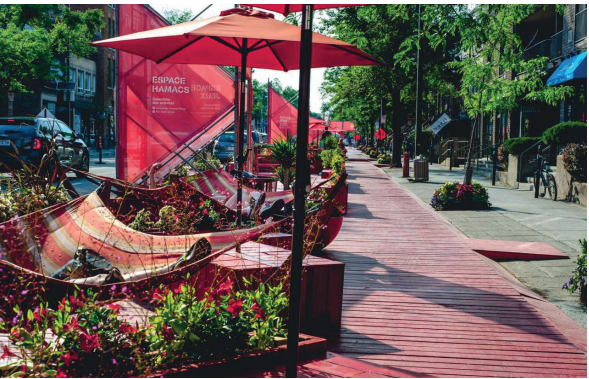
Acheminer et diriger de façon efficace et sécuritaire tous les usagers de la rue (piétons, stationnement, véhicules, entrées des commerces, etc.).



Mise en valeur du chantier Sainte-Catherine Ouest, Montréal © Kanva



Mise en valeur du chantier Sainte-Catherine Ouest, Montréal © Kanva



Mise en valeur du chantier rue Saint-Denis, Montréal © Intégral Jean Beaudoin



Palissade interactive, New York © Doyle Partners



Palissade de chantier, New York © Glaak



Installation temporaire pour circulation piétonne dans un chantier, Nantes, France © Atelier Vecteur



Centre de visiteurs, Centre culturel de la fondation Stavros Niarchos, Athènes, Grèce © Archdaily

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

FASCICULE 6 | GESTION DES CHANTIERS ET URBANISME TRANSITOIRE

URBANISME TRANSITOIRE

Favoriser des usages temporaires (définir une échelle temporelle) ou transitoires dans les locaux commerciaux vacants ou dans les espaces extérieurs sous-utilisés pour diminuer les conséquences de l'inoccupation des lieux.

Encadrer, à long terme, l'implantation d'usages temporaires ou transitoires par le développement d'une stratégie de zonage à cet effet.

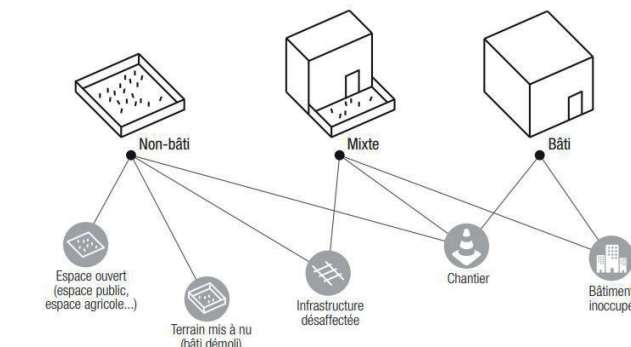
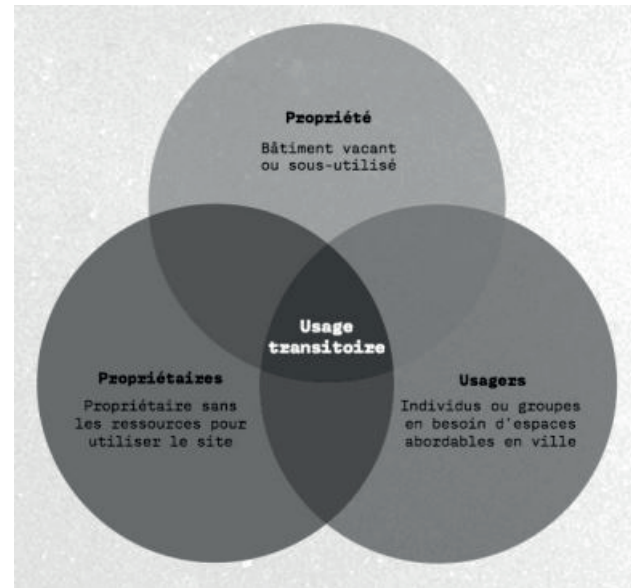
Terminologie de l'urbanisme transitoire :

Bail d'intérim : contrat de location unique qui permet l'occupation de locaux commerciaux pour d'autres types d'usages pendant que le propriétaire continue une recherche de locataires commerciaux. Le locataire par intérim est tenu de quitter le local avec un préavis. Pour compenser, la location se fait à des prix substantiellement plus bas que ceux du marché.

Usage temporaire : usages occupant l'espace pour une période de temps limitée. Ces usages ne traduisent pas nécessairement une intention ni un engagement concret quant au futur des espaces. Les usages temporaires se caractérisent par des interventions à petite échelle, réversibles, un engagement communautaire, des structures informelles souvent autogérées et la présence d'un capital social et non d'investissement important.

Usage transitoire : usages qui marquent une phase de transition d'un usage donné vers un autre. L'approche d'occupation est alors progressive, avec un résultat final flexible. Cette stratégie mise sur la valeur de l'entre-deux comme catalyseur, le mode d'occupation pouvant ainsi évoluer en stratégie durable.

(Tiré et adapté de l'Avis sur l'utilisation des espaces vacants à Montréal @Ville de Montréal).



Urbanisme transitoire © Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne



Boutique éphémère, Londres, Angleterre © Wordpress



Projet d'urbanisme transitoire, les grands voisins, Paris, France © Les Grands voisins



Boutique éphémère © Inconnu



Projet Living Street, Ghent, Belgique © TheGardian



Forêt urbaine, rue Victoria, Montréal © Musée McCord



06 | STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

La réalisation de la vision d'aménagement se traduit en orientations, en objectifs et en actions qui seront mises en œuvre selon diverses échelles temporelles de réalisation. L'arrondissement de Saint-Léonard ciblera et diffusera chaque année les interventions à mettre en œuvre selon les enjeux d'aménagement et de développement territorial, les budgets et les ressources disponibles.

Les acteurs potentiellement impliqués dans chacune des actions sont aussi identifiés, à titre indicatif. Ces acteurs clés pourront participer ou être consultés quant à la réalisation des interventions. La stratégie vise à inclure l'ensemble des forces vives de Saint-Léonard afin de contribuer collectivement à la réalisation des orientations et des objectifs de planification, dont entre autres, la Société de développement commercial de la rue Jean-Talon Est, l'Écoquartier de Saint-Léonard, la Société de transport de Montréal et les différents services de la Ville de Montréal.

Le plan d'action du PPU se veut une stratégie évolutive et flexible en fonction des besoins exprimés par la société civile et les acteurs institutionnels. Par ailleurs, d'autres interventions complémentaires pourront être entreprises par l'arrondissement et d'autres parties prenantes pourraient être sollicitées aux fins de la mise en œuvre du présent PPU.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ACTION		OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT	ACTEURS IMPLIQUÉS	OUTILS
ORIENTATION 1 STIMULER LES ACTIVITÉS POUR CRÉER UN LEVIER DE TRANSFORMATION URBAINE					
PLANIFICATION DÉTAILLÉE					
1	Réaliser, à court terme, une planification détaillée et concertée du site du centre commercial Le Boulevard, avec les arrondissements voisins, le Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) et en collaboration avec la STM, pour assurer la cohérence ainsi que la vue d'ensemble du redéveloppement du site.	» Objectif 1.4	» Fascicules 1 à 5	» Ville de Montréal » Société de transport de Montréal (STM) » Promoteurs	» Plan directeur du centre commercial Le Boulevard
OUTILS RÉGLEMENTAIRES					
2	Revoir les usages, les limites de hauteur, la densité et les marges de recul dans le secteur de la rue Jean-Talon Est (Grille des usages et des normes).	» Objectifs 1.1 à 1.9	» s.o.	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage
3	Encadrer les opérations de requalification, de consolidation ou de revitalisation urbaine (intégration des nouveaux bâtiments, revitalisation des façades, transformation de bâtiments et aménagement en cour avant, dont les terrasses, opération cadastrale, etc.) pour le secteur de la rue Jean-Talon Est.	» Objectif 1.4 » Objectif 1.5 » Objectif 1.6 » Objectif 3.5 » Objectif 4.1	» Fascicule 1	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage, chapitre 8 sur les dispositions relatives à un PIIA
4	Encadrer certaines opérations de requalification urbaine dans le secteur 1.	» Objectif 1.4 » Objectif 1.9	» Fascicule 1	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE)
5	Veiller à l'intégration des projets de grands gabarits à proximité de milieux de vie de faible hauteur et au respect des composantes d'intérêt sur le plan de la forme urbaine.	» Objectif 1.9	» Fascicule 1	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage, chapitre 8 sur les dispositions relatives à un PIIA » Règlements sur les PPCMOI et sur les PAE
6	Favoriser l'intégration des édicules de métro dans des bâtiments mixtes de moyenne à forte densité.	» Objectif 1.7	» Fascicule 1	» Arrondissement de Saint-Léonard » Société de transport de Montréal	» Règlement de zonage » Règlement sur les PPCMOI
7	Autoriser l'intégration des grandes superficies commerciales dans des bâtiments mixtes de moyenne à forte densité.	» Objectif 1.1	» Fascicule 1	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage » Règlement sur les PPCMOI
8	Réviser les usages autorisés au rez-de-chaussée pour les propriétés ayant front sur la rue Jean-Talon Est afin d'élargir la gamme de commerces, de services et d'équipements publics.	» Objectif 1.2 » Objectif 1.3	» Fascicule 1	» Arrondissement de Saint-Léonard » SDC Jean-Talon Est	» Règlement de zonage
9	Évaluer l'opportunité de prolonger la trame urbaine dans les secteurs à requalifier afin de retisser les liens et d'assurer la perméabilité urbaine.	» Objectif 1.4	» Fascicule 2	» Arrondissement de Saint-Léonard » Propriétaires fonciers	» Règlement sur les PAE » Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux
ARCHITECTURE ET DESIGN URBAIN					
10	Réaliser une étude patrimoniale permettant de détailler les composantes et les caractéristiques d'intérêt et d'identifier les moyens de mise en valeur du secteur constituant la forme identitaire de la rue Jean-Talon Est, entre les rues Dollier et Valombre.	» Objectif 1.8	» s.o.	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Étude patrimoniale
11	Élaborer un guide d'aménagement inspiré de l'approche <i>Form-Based Code</i> dans le but de fixer des balises d'aménagement et de design.	» Objectifs 1.5 et 1.6 » Objectifs 1.8 et 1.9	» Fascicules 1 à 5	» Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) » Ville de Montréal	» Guide d'aménagement
PLANIFICATION SECTORIELLE					
12	Réaliser une étude afin d'évaluer les besoins en parcs, équipements et services collectifs considérant la hausse de la densité résidentielle.	» Objectif 1.3	» Fascicule 3	» Ville de Montréal	» Étude prospective
13	Prévoir des acquisitions stratégiques pour l'intégration de parcs, d'équipements et de services collectifs.	» Objectif 1.3	» Fascicule 3	» Ville de Montréal	» Outils de maîtrise foncière (Règlement sur le droit de préemption - Réserve foncière)

* La « Ville de Montréal » est identifiée comme acteur lorsque d'autres services de la Ville de Montréal, en plus de l'arrondissement de Saint-Léonard, sont impliqués.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ACTION		OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT	ACTEURS IMPLIQUÉS	OUTILS
ORIENTATION 2 MISER SUR UNE APPROCHE DE MOBILITÉ DURABLE BASÉE SUR LA DIMENSION HUMAINE ET LE CONTEXTE ENVIRONNANT					
PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE					
14	Créer des pôles de mobilité autour des stations de métro projetées ou aux intersections stratégiques qui misent sur les déplacements actifs et collectifs.	» Objectif 2.3	» Fascicule 2 » Fascicule 3	» Ville de Montréal » Société de transport de Montréal » BIXI » Compagnies d'autopartage » Compagnies de taxi	» Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard » Projet de prolongement de la ligne bleue
15	Participer activement aux différents comités de travail impliquant la ville et la STM en lien avec le prolongement de la ligne bleue.	» Objectif 2.3	» Fascicule 1	» Ville de Montréal » Société de transport de Montréal	» Projet de prolongement de la ligne bleue
16	Assurer l'intermodalité entre la ligne bleue du métro de Montréal et le futur REM de l'Est.	» Objectif 2.3	» s.o.	» Ville de Montréal » Société de transport de Montréal » CDPQ Infra	» Projet de prolongement de la ligne bleue » Projet du REM de l'Est
AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC					
17	Mettre en place des mesures de mitigation visant à ralentir la circulation sur la rue Jean-Talon Est.	» Objectif 2.2 » Objectif 2.5	» Fascicule 2	» Ville de Montréal	» Vision Zéro » Étude de circulation » Projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est
18	Revoir la configuration des intersections névralgiques, en lien avec le projet de mise en valeur du domaine public de la rue Jean-Talon Est, afin d'assurer la sécurité des déplacements actifs.	» Objectif 2.5	» Fascicule 2	» Ville de Montréal » Société de transport de Montréal	» Projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est » Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard
19	Prévoir le prolongement du réseau cyclable afin de relier les pôles de mobilité et les équipements publics au réseau cyclable existant.	» Objectif 2.3	» Fascicule 2	» Ville de Montréal	» Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard
20	Favoriser l'installation de plusieurs bornes BIXI dans le secteur du PPU et prioriser leur localisation autour des pôles de mobilité projetés.	» Objectif 2.3	» s.o.	» Ville de Montréal » Société de transport de Montréal » BIXI	» Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard
21	Favoriser la création de liens actifs entre les milieux de vie et la rue Jean-Talon Est de façon à en faciliter l'accès pour les résidents.	» Objectif 2.1	» Fascicule 2	» Propriétaires fonciers » Ville de Montréal	» Outils de maîtrise foncière
22	Évaluer l'opportunité d'ajouter des parcomètres, des vignettes et du marquage au sol afin de gérer le stationnement sur rue avec l'arrivée du métro.	» Objectif 2.4	» Fascicule 4	» Arrondissement de Saint-Léonard » Agence de mobilité durable Montréal	» Politique de stationnement
OUTILS RÉGLEMENTAIRES					
23	Contrôler le nombre et la largeur des accès véhiculaires depuis la rue Jean-Talon Est et privilégier leur localisation à partir des rues secondaires.	» Objectif 2.5	» Fascicule 1	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage
24	Revoir les exigences en matière de stationnement.	» Objectif 2.2 » Objectif 2.4	» Fascicule 4	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage
PLANIFICATION SECTORIELLE					
25	Évaluer l'impact de l'arrivée du métro sur le stationnement (sur rue et hors rue) afin de réviser les exigences réglementaires dans une perspective de mobilité durable.	» Objectif 2.2 » Objectif 2.4	» Fascicule 4	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Étude sur le stationnement
26	Améliorer l'offre en autopartage.	» Objectif 2.2 » Objectif 2.4	» Fascicule 4	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Étude sur le stationnement

* La « Ville de Montréal » est identifiée comme acteur lorsque d'autres services de la Ville de Montréal, en plus de l'arrondissement de Saint-Léonard, sont impliqués.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ACTION		OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT	ACTEURS IMPLIQUÉS	OUTILS
ORIENTATION 3 CHANGER LE PAYSAGE DE LA RUE POUR OFFRIR DES EXPÉRIENCES POSITIVES					
AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC					
27	Réaliser le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est, entre les boulevards Viau et Langelier, en s'arrimant au réaménagement du domaine public à l'est du boulevard Langelier ainsi qu'à l'ouest du boulevard Viau.	» Objectif 3.1 » Objectif 3.2	» Fascicule 2	» Ville de Montréal » Partenaires (SDC J.-T. E, Écoquartier)	» Projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est
28	Poursuivre les projets éphémères d'appropriation et d'animation du domaine public.	» Objectif 3.1	» Fascicule 6	» Ville de Montréal » Partenaires (SDC J.-T. E, Écoquartier)	» Programmes d'aménagement temporaires » Concours de projets éphémères
29	Enfouir les réseaux de distribution électrique et câblée entre la rue Buie et la limite ouest de l'arrondissement.	» Objectif 3.2	» Fascicule 2	» Ville de Montréal » Hydro-Québec » Services de télécommunication	» Projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est entre Pie-IX et Viau
30	Poursuivre les efforts de la brigade propreté pour la rue Jean-Talon Est en collaboration avec la Ville de Montréal et la SDC Jean-Talon Est.	» Objectif 3.4	» s.o.	» Arrondissement de Saint-Léonard » SDC Jean-Talon Est » Brigade propreté	» Rapport de suivi annuel
OUTILS RÉGLEMENTAIRES					
31	Veiller à l'animation des façades donnant sur la voie publique en encadrant l'architecture des bâtiments et l'aménagement des marges avant.	» Objectif 3.1	» Fascicule 1	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage, dont le chapitre 8 sur les dispositions relatives à un PIIA
32	Assurer une harmonisation entre les aménagements des terrains et le domaine public.	» Objectif 3.3	» Fascicules 1 à 4	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage, dont le chapitre 8 sur les dispositions relatives à un PIIA
33	Réviser, à long terme, les normes ainsi que les objectifs et les critères d'évaluation applicables pour l'affichage sur la rue Jean-Talon Est.	» Objectif 3.5	» Fascicule 1	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage, chapitres 7 sur les dispositions relatives à l'affichage et 8 sur les dispositions relatives à un PIIA
PLANIFICATION SECTORIELLE					
34	Planifier des mesures de mitigation pour contrer les effets des chantiers de construction majeurs. Les mesures porteront notamment sur l'aménagement, l'animation, la communication et la mobilité.	» Objectif 3.2	» Fascicule 6	» Ville de Montréal » Entrepreneurs » Société de transport de Montréal » SDC Jean-Talon Est » Propriétaires fonciers » Promoteurs	» Escouade chantier
35	Créer un comité de travail Ville-SDC-STM pour opérer une transition efficace et intelligente de la rue Jean-Talon Est pour la période de 2021 à 2026. Le comité veillera au maintien et au développement de l'activité commerciale en planifiant des mesures transitoires qui rendront la rue attrayante avant et pendant le chantier.	» Objectif 3.2	» s.o.	» Ville de Montréal » Société de transport de Montréal » SDC Jean-Talon Est	» Rapport de suivi / Monitoring » Plan d'action

* La « Ville de Montréal » est identifiée comme acteur lorsque d'autres services de la Ville de Montréal, en plus de l'arrondissement de Saint-Léonard, sont impliqués.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ACTION		OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT	ACTEURS IMPLIQUÉS	OUTILS
ORIENTATION 4 PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LA RÉSILIENCE DANS LES CHOIX D'AMÉNAGEMENT ET DE CONSTRUCTION					
HABITATION					
36	Appliquer le Règlement pour une métropole mixte afin d'offrir une diversité de types de logements dans les projets de redéveloppement.	» Objectif 4.3	» Fascicule 5	» Ville de Montréal	» Règlement pour une métropole mixte (offre en matière de logement social, abordable et familial) » Règlement sur les PPCMOI
PLANIFICATION DÉTAILLÉE					
37	Requalifier le site du centre commercial Le Boulevard en un écoquartier résilient face aux changements climatiques.	» Objectifs 4.1 et 4.2	» Fascicules 1 à 5	» Ville de Montréal	» Plan directeur du centre commercial Le Boulevard
AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC					
38	Prévoir l'ajout de parcs et d'espaces verts lors de la requalification des terrains à redévelopper et leur mise en réseau.	» Objectif 4.4	» Fascicule 3	» Ville de Montréal	» Plan directeur des parcs et des espaces verts
39	Mettre en valeur l'entrée du parc Ladauversière grâce à des équipements ludiques et signalétiques tout en intégrant des jardins de pluie dans le cadre du réaménagement de cet espace vert.	» Objectif 4.4	» Fascicule 3	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Plan directeur des parcs et des espaces verts
40	Évaluer la possibilité de créer un lien multifonctionnel vert dans l'emprise d'Hydro-Québec et entamer des pourparlers avec la société d'État.	» Objectif 4.4	» Fascicule 3	» Arrondissement de Saint-Léonard » Hydro-Québec » Vélo Québec	» Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard » Plan directeur des parcs et des espaces verts
OUTILS RÉGLEMENTAIRES					
41	Réviser les dispositions suivantes du Règlement de zonage dans le secteur de la rue Jean-Talon Est: - le nombre maximal de cases de stationnement et le nombre de cases dédiées aux vélos, aux véhicules électriques ou à l'autopartage; - la localisation des aires de stationnement; - l'aménagement des aires de stationnement (revêtement, verdissement et plantation); - la localisation et l'aménagement des aires de chargement; - le verdissement des cours et la plantation d'arbres; - la lutte contre les îlots de chaleur et la gestion durable des eaux pluviales.	» Objectifs 4.1 et 4.2	» Fascicule 1 » Fascicule 4	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage
42	Développer des critères d'aménagement spécifiques favorisant le développement durable de la rue Jean-Talon Est (verdissement, gestion des eaux, réduction des surfaces imperméables).	» Objectifs 4.1 et 4.2	» Fascicule 1 » Fascicule 4	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Règlement de zonage, chapitre 8 sur les dispositions relatives à un PIIA » Règlement sur les PPCMOI
PLANIFICATION SECTORIELLE					
43	Diversifier les essences dans les aménagements paysagers afin d'augmenter la biodiversité tout en créant des ambiances et des paysages variés.	» Objectif 4.4	» Fascicules 1 à 3	» Arrondissement de Saint-Léonard	» Plan directeur des parcs et des espaces verts
44	Supporter les habitats fauniques et floristiques.	» Objectif 4.2	» Fascicule 3	» Arrondissement de Saint-Léonard » Écoquartier Saint-Léonard » CRE-Montréal	» Monitoring » Programmes environnementaux
45	Planifier et accompagner l'entretien du verdissement pour assurer la pérennité des aménagements.	» Objectif 4.2	» Fascicules 1 à 3	» Arrondissement de Saint-Léonard » Écoquartier Saint-Léonard » SDC Jean-Talon » CRE-Montréal	» Monitoring / Inspection » Programmes environnementaux
46	Promouvoir les interventions de verdissement des cours avant et des aires de stationnement hors rue extérieures.	» Objectif 4.2	» Fascicule 1 » Fascicule 4	» Arrondissement de Saint-Léonard » Écoquartier Saint-Léonard » SDC Jean-Talon » CRE-Montréal	» Guide d'aménagement des cours avant » Attestation de stationnement écoresponsable CRE-Montréal
47	Étudier la possibilité de mettre en place des mesures de mutualisation de la gestion des eaux de ruissellement (ex.: <i>water square</i> , ruelle bleue-verte, etc.).	» Objectif 4.2	» Fascicule 3	» Arrondissement de Saint-Léonard » Écoquartier Saint-Léonard » CRE-Montréal	» Étude de faisabilité

* La « Ville de Montréal » est identifiée comme acteur lorsque d'autres services de la Ville de Montréal, en plus de l'arrondissement de Saint-Léonard, sont impliqués.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

AFFECTATION DU SOL

Pour le détail sur les affectations du sol en vigueur, consulter la section applicable au PUM

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

DENSITÉ DE CONSTRUCTION

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-

Avant l'adoption du présent PPU, le territoire était couvert par 6 secteurs de densité de construction (23-02, 23-04, 23-05, 23-06, 23-T1 et 23-T6), comme il est illustré sur la carte ci-dessous.

Le nouveau découpage des secteurs de densité de construction effectué dans le cadre du présent PPU ainsi que les paramètres de chacun de ces secteurs sont présentés sur la carte de la page 79.

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-

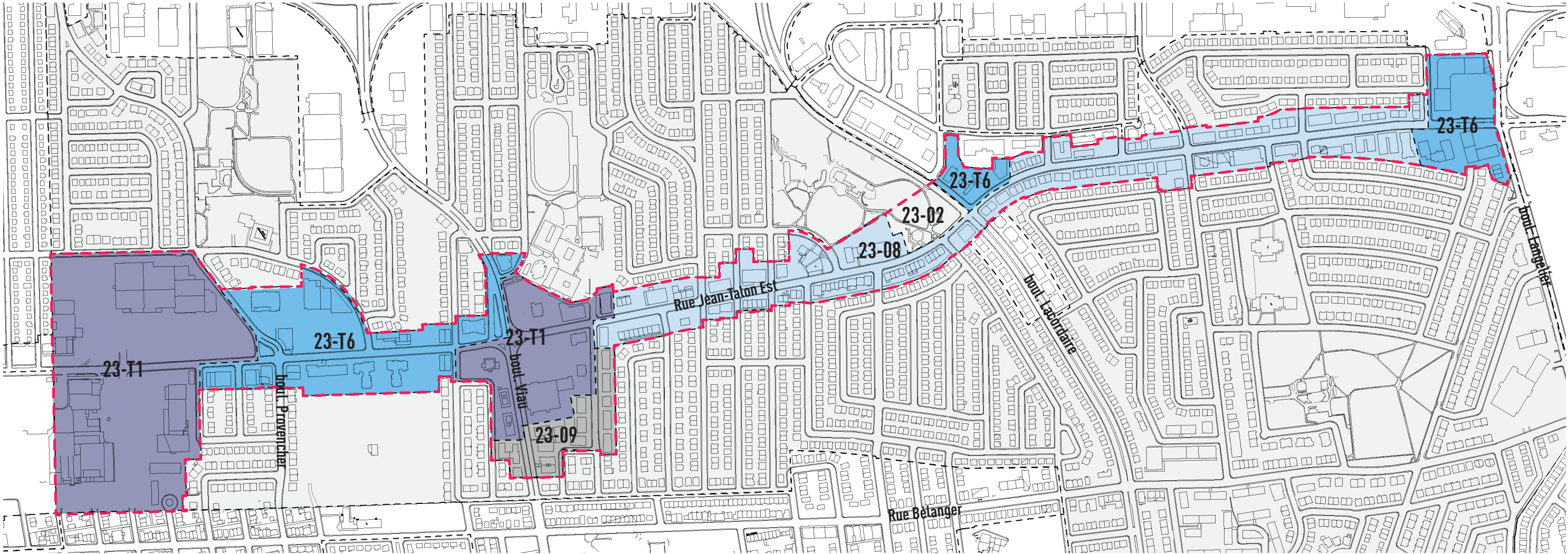
À cette fin, deux nouveaux secteurs établis ont été créés, soit le 23-08 et le 23-09.

De plus, les limites des secteurs 23-04, 23-05 et 23-06 ont été modifiées de manière à ce que ceux-ci ne fassent plus partie du territoire du PPU.

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

DENSITÉ DE CONSTRUCTION



^
Densité de construction proposée

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) de la rue Jean-Talon Est vise d'abord et avant tout à encadrer le redéveloppement et la revitalisation urbaine du territoire d'intervention, dans une perspective de développement durable. À cet égard, la modification des règlements d'urbanisme applicables devient un outil primordial pour assurer la réalisation des objectifs de planification.

La réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de Saint-Léonard sera ainsi modifiée afin de mieux refléter le concept, les balises et les principes d'aménagement établis dans la présente démarche de planification particulière. La stratégie réglementaire se déploiera sur 2 volets, soit un cadre normatif et des dispositifs d'évaluation de nature discrétionnaire. L'approche préconisée vise à encadrer les demandes de permis et de certificats, en portant une attention particulière sur les caractéristiques et la qualité de la forme et du tissu urbain (cadre bâti, aménagement des terrains, traitement architectural et paysager).

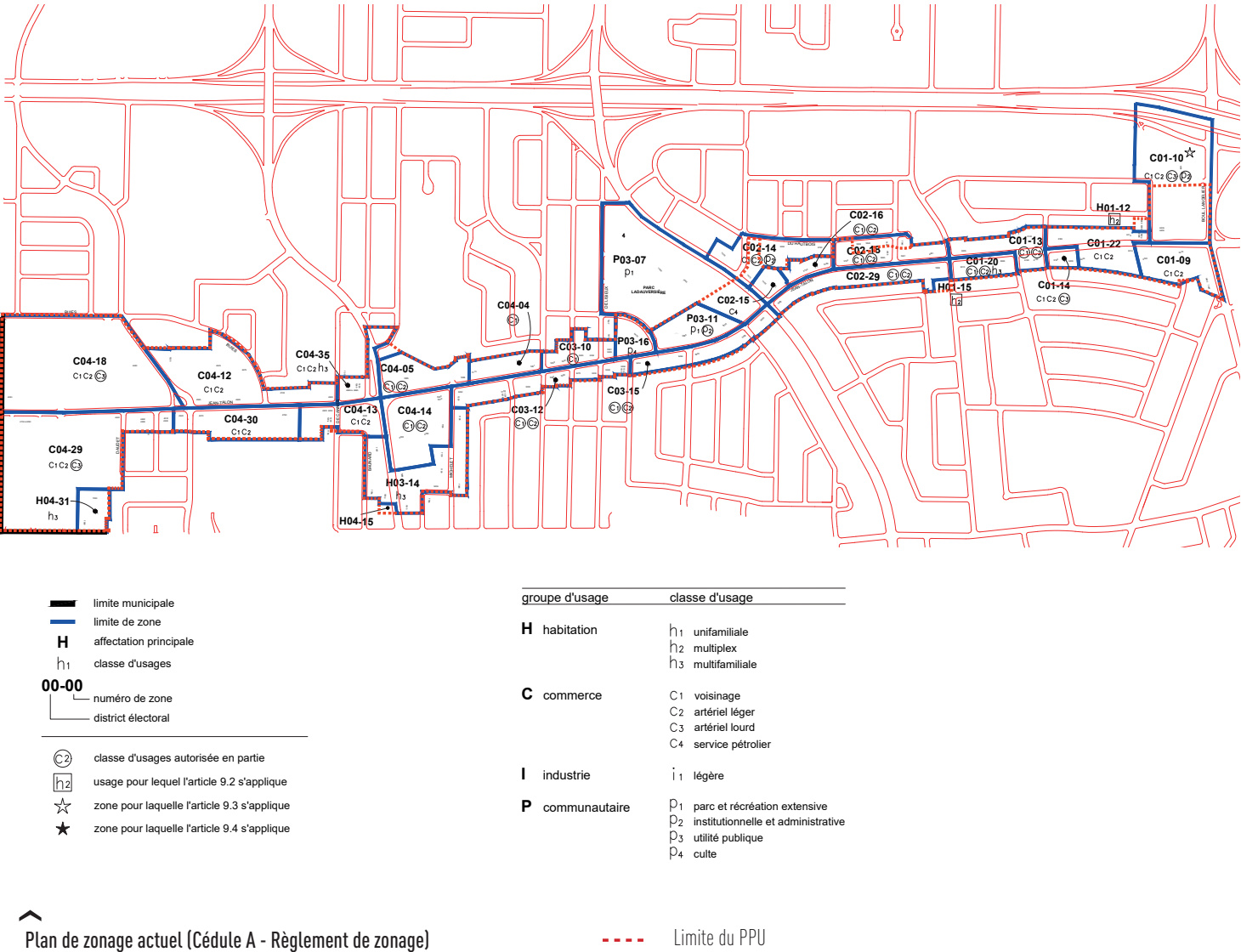
Les grandes interventions réglementaires à cet effet sont notamment énoncées dans le plan d'action. Plusieurs stratégies réglementaires sont donc mises de l'avant et entraîneront des modifications à la réglementation d'urbanisme.

Les modifications que l'arrondissement de Saint-Léonard doit apporter à sa réglementation d'urbanisme sont indiquées dans les pages suivantes.

Règlement de zonage :

Le règlement de zonage de l'arrondissement de Saint-Léonard doit être modifié afin d'ajuster les normes d'urbanisme applicables dans les zones situées sur le territoire du PPU. Il s'agit notamment de réviser les dispositions relatives :

- aux usages autorisés et au nombre de logements par bâtiment ou terrain (Grille des usages et des normes) ;
- au mode d'implantation et à la marge avant (Grille des usages et des normes) ;
- aux hauteurs min./max. et aux coefficients d'occupation du sol (plancher/terrain) min./max. (Grille des usages et des normes) ;
- à l'aménagement des aires de stationnement, des aires de chargement et des accès à la voie publique ;
- à l'aménagement des terrains, dont les normes de verdissement ;
- à l'architecture des bâtiments.



Plan de zonage actuel (Cédule A - Règlement de zonage)

--- Limite du PPU

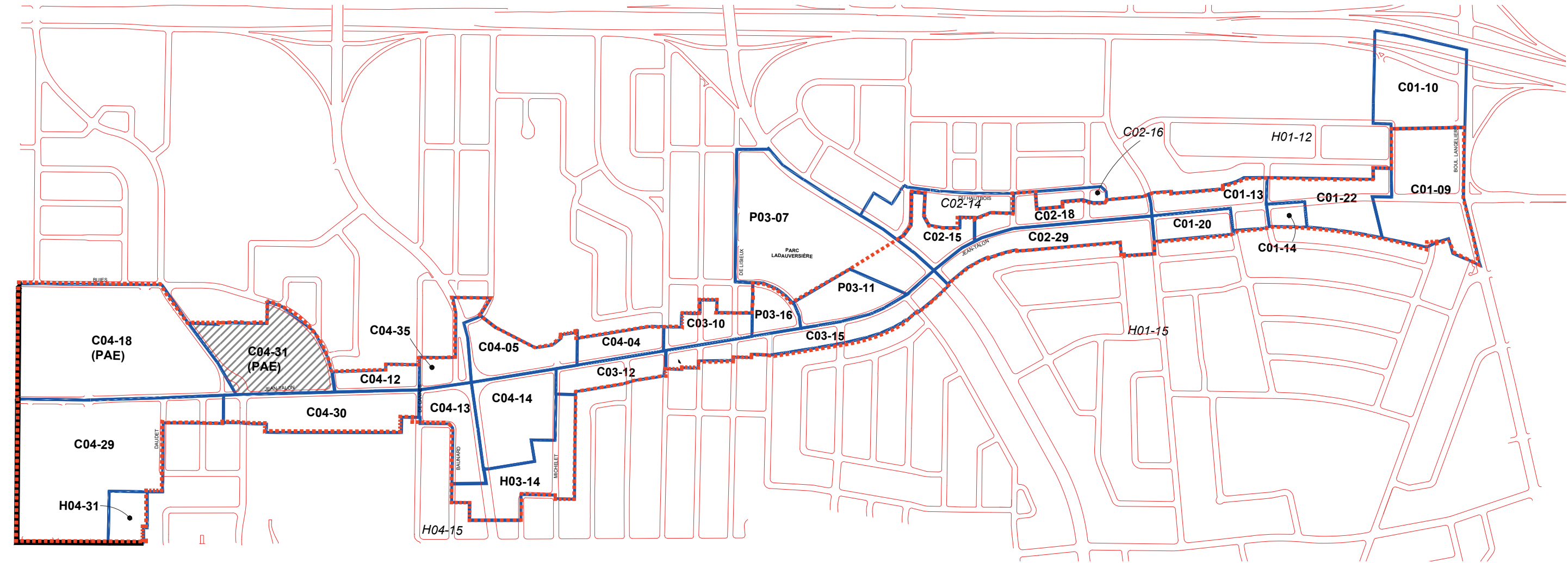
STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

À cette fin, le présent PPU prévoyait différentes modifications aux limites des zones C04-12, C04-13, C04-30, C03-12, C03-15, C02-14, C02-15, C02-16, C02-18, C01-09, C01-10, H01-12, H01-15 et H03-14, telles qu'illustrées sur la carte ci-dessous. Le PPU impliquait également la création d'une nouvelle zone (C04-31), au nord de la rue Jean-Talon Est, entre le boulevard Provencher et la rue Buies.

Les limites des zones C01-10, C02-14, C02-16, H01-12 et H01-15 ont été modifiées de manière qu'elles ne fassent plus partie du territoire du PPU.

Le règlement de zonage doit prévoir un découpage des zones conforme à celui illustré sur la carte ci-dessous.



Plan de zonage proposé (Cédule A - Règlement de zonage)

--- Limite du PPU
— Limites des zones

/// Nouvelle zone à créer

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Règlement de zonage :

Le tableau ci-dessous indique, pour chacune des zones identifiées, les modifications apportées, le cas échéant, au règlement de zonage relativement aux usages, au mode d'implantation, aux hauteurs et au rapport plancher/terrain (COS).

Sous réserve des affectations du sol et des paramètres de densité de construction applicables, le recours à un outil d'urbanisme discrétionnaire est autorisé pour permettre un usage, un mode d'implantation, une hauteur ou un rapport plancher/terrain (COS) qui déroge aux paramètres indiqués dans le tableau ci-dessous, et ce, notamment dans le respect des objectifs, balises et principes d'aménagement définis dans le présent PPU.

Zone	Groupe d'usages (1)	Mode d'implantation (2)	Hauteurs min./max. en étages (3)	Rapports Plancher/Terrain (COS) min. /max. (4)
C04-18	Commerce Bureau	Isolée	Min.: 3 Max.: 3	Min.: 1,2 Max.: 1,2
	Normes applicables uniquement avant l'approbation et l'intégration au Règlement de zonage d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE).			
C04-29	Commerce Bureau		Min.: 3 Max.: 3	Min.: 1,2 Max.: 1,2
H04-31	Habitation	Isolée, jumelée	Min.: 3 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 2,5
C04-31	Commerce Bureau	Isolée	Min.: 3 Max.: 3	Min.: 1,2 Max.: 1,2
	Normes applicables uniquement avant l'approbation et l'intégration au Règlement de zonage d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE).			
C04-12	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 3
C04-30	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 4 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 4
C04-35	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée	Min.: 5 Max.: 10	Min.: 1,2 Max.: 4
C04-13	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 6 Max.: 8	Min.: 1,2 Max.: 4

Zone	Groupe d'usages (1)	Mode d'implantation (2)	Hauteurs min./max. en étages (3)	Rapports Plancher/Terrain (COS) min. /max. (4)
H03-14	Habitation	Isolée, jumelée	Min.: 2 Max.: 3	Min.: 1,2 Max.: 3
C04-05	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 6 Max.: 10	Min.: 1,2 Max.: 4
C04-14	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 10	Min.: 1,2 Max.: 4
C04-04	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 4
C03-12	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 2 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 4
C03-10	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 4
C03-15	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Jumelée, contiguë	Min.: 2 Max.: 3	Min.: 1,2 Max.: 3
P03-07	Équipement collectif ou institutionnel	Isolée	Min.: 1 Max.: 2	Min.: s.o. Max.: s.o.
P03-11	Équipement collectif ou institutionnel	Isolée	Min.: 2 Max.: 3	Min.: 1,2 Max.: 2
P03-16	Équipement collectif ou institutionnel	Isolée	Min.: 2 Max.: 3	Min.: 1,2 Max.: 2

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Règlement de zonage:

Zone	Groupe d'usages (1)	Mode d'implantation (2)	Hauteurs min./max. en étages (3)	Rapports Plancher/Terrain (COS) min. /max. (4)
C02-15	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 6 Max.: 8	Min.: 1,5 Max.: 3,5
C02-29	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 3	Min.: 1,2 Max.: 3
C02-18	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 3	Min.: 1,2 Max.: 3
C01-20	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 2 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 4
C01-13	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 4
C01-14	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 4
C01-22	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 4
C01-09	Commerce Bureau Habitation Équipement collectif ou institutionnel	Isolée, jumelée, contiguë	Min.: 3 Max.: 6	Min.: 1,2 Max.: 4

Notes:

(1): Le règlement de zonage doit autoriser au moins 1 usage se retrouvant au sein de chacun de ces groupes d'usages, sous réserve des précisions reliées à certains de ces groupes et expliquées ci-après.

(2): Le règlement de zonage doit autoriser au moins 1 des modes d'implantation indiqués pour chacune des zones.

(3): Le règlement de zonage doit prévoir une hauteur minimale et une hauteur maximale se situant à l'intérieur des paramètres identifiés au tableau.

(4): Le règlement de zonage doit prévoir un rapport plancher/terrain (COS) minimal et un rapport plancher/terrain (COS) maximal se situant à l'intérieur des paramètres identifiés au tableau.

Les dispositions spéciales suivantes ont été intégrées pour mieux refléter les objectifs et les balises d'aménagement définis dans le présent PPU et pour favoriser la complémentarité des usages résidentiels, commerciaux, de bureaux et d'équipements collectifs et institutionnels aux abords de la rue Jean-Talon Est:

- Le règlement de zonage doit prévoir une marge avant minimale de 5 mètres dans toute zone où une hauteur égale ou supérieure à 8 étages est autorisée ;
- Dans toutes les zones, le règlement de zonage doit autoriser l'usage relatif aux équipements essentiels au fonctionnement du métro ;
- Sous réserve des usages autorisés, les grilles des usages et des normes ne doivent comporter aucune norme relative au nombre de logements par bâtiment.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Règlement de zonage :

Le règlement de zonage prévoit minimalement, pour toutes les zones situées sur le territoire du présent PPU, les normes spécifiques indiquées dans le tableau suivant en regard de diverses thématiques.

Aires de stationnement, aires de chargement et accès à la voie publique :

Thématique	Normes spécifiques
Nombre de cases de stationnement max. et min.	<i>-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-</i> Dans le cas des terrains occupés par une infrastructure du métro, pour tous les usages, aucun minimum de cases de stationnement ne doit être exigé, mais un nombre maximum de cases de stationnement doit être prévu.
Localisation	<i>-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-</i>
Revêtement	Les seuls revêtements autorisés pour une aire de stationnement sont : a) les dalles ou le pavé de béton blanc, gris ou beige ; b) le pavé perméable ; d) un matériau dont l'indice de réflectance solaire (IRS) est supérieur à 29.
Aménagement	La largeur maximale d'une allée d'accès ou d'une allée de circulation doit être de 3 mètres si l'allée est unidirectionnelle, et de 6 mètres si l'allée est bidirectionnelle. Les dimensions maximales d'une case de stationnement doivent être de 2,5 mètres de largeur et 6 mètres de longueur.
Verdissement et plantation	Toute aire de stationnement extérieure de 20 cases et plus doit comprendre un îlot de verdure par tranche de 8 cases de stationnement. Un îlot de verdure doit avoir une largeur minimale de 2,5 mètres, une superficie minimale de 5 m² et comprendre la plantation d'arbres. <i>-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-</i> Les normes de plantation doivent prévoir des fosses minimales de 10 m³ pour assurer la croissance des arbres à grand déploiement.
Véhicules électriques/ Autopartage	Une aire de stationnement doit comprendre une borne de recharge électrique ou une case dédiée à l'autopartage par tranche de 10 cases de stationnement exigées.
Aires de stationnement sur un terrain à proximité	Une case de stationnement requise lors d'une nouvelle construction, d'un agrandissement ou d'un changement d'usage dans un bâtiment peut être située sur un terrain distant de moins de 200 mètres du terrain où est situé l'usage desservi.
Espaces de chargement	Des normes doivent être prévues afin de minimiser la visibilité d'une aire de chargement depuis la voie publique à l'aide de plantations et d'aménagements paysagers. Dans certaines zones, l'aménagement des aires de chargement doit être autorisé uniquement à l'intérieur d'un bâtiment.
Unités de stationnement pour vélos	<i>-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-</i>

Aménagement des terrains et des marges de recul, verdissement :

Thématique	Normes spécifiques
Verdissement de la cour avant	Au moins 50 % de la superficie de la cour avant d'un terrain doit être recouverte d'éléments végétaux tels que plantes couvre-sol, arbustes, graminées et arbres ou d'un revêtement perméable. Dans le cas où un local au rez-de-chaussée est occupé par un usage commercial, le pourcentage minimal peut être réduit à 25 %.
Verdissement des cours et gestion des eaux pluviales	Des normes visant le verdissement et le revêtement perméable des cours doivent être prévues. Au moins 25 % de la superficie d'un terrain accueillant une nouvelle construction doit être végétalisée. L'aménagement des espaces végétalisés requis doit répondre aux conditions suivantes : - Il doit être composé de plantes, arbres, arbustes, vivaces, massifs fleuris, couvre-sol ou gazon en pleine terre ; - Il doit intégrer des mesures de gestion durable des eaux pluviales : jardins de pluie, bandes filtrantes, noues végétalisées, bassins d'eau de pluie ou marais filtrants. Une surface occupée par une toiture végétalisée ou recouverte de pavé alvéolé peut contribuer au maximum pour la moitié du pourcentage de verdissement exigé. Un arbre par 100 m² de terrain non occupé par un bâtiment doit être planté. Une épaisseur de terreau de 50 centimètres pour la croissance de végétaux doit être exigée lorsqu'une cour végétalisée est aménagée sur dalle (au-dessus d'un stationnement souterrain, par exemple).

Architecture :

Thématique	Normes spécifiques
Animation du domaine public	Un local commercial ou institutionnel, situé au rez-de-chaussée et adjacent à la rue Jean-Talon Est, doit avoir une entrée principale directement accessible de la rue. Un logement situé au rez-de-chaussée, en bordure d'un espace public et non adjacent à la rue Jean-Talon Est, doit être pourvu d'un accès individuel.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Règlement sur les PIIA :

Le règlement sur les PIIA a été modifié afin d'assujettir certaines demandes de permis ou de certificat à l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale.

Plusieurs objectifs et critères d'évaluation applicables au territoire du PPU ont été ajoutés au règlement sur les PIIA. La définition de nouveaux objectifs et la composition de critères d'encadrement de projet permettront d'assurer une architecture et des aménagements de qualité, tout en favorisant une intégration harmonieuse du cadre bâti et des aménagements urbains à leur milieu d'insertion. Les objectifs et les critères d'encadrement visent à promouvoir le caractère distinctif et novateur des secteurs à redévelopper et à encourager la mise en valeur des composantes identitaires d'intérêt des secteurs à revitaliser.

Les balises et les principes d'aménagement détaillés dans le présent PPU constituent le fondement des objectifs et des critères d'évaluation qui seront développés. Ils permettront à cet égard d'encadrer les caractéristiques architecturales et urbaines souhaitées pour chaque secteur d'intervention, notamment l'implantation et la volumétrie des bâtiments, les proportions d'ouvertures et leur rythme, les matériaux de revêtement et l'aménagement paysager.

Le tableau ci-contre présente les interventions qui doivent minimalement être assujetties à l'approbation d'un PIIA, selon la zone concernée, en regard des différentes balises d'aménagement de la section 4 et des principes généraux d'aménagement des fascicules de la section 5. Le tableau indique également les paramètres minimaux à respecter dans la rédaction des objectifs et des critères.

Balises d'aménagement/Fascicule	Interventions assujetties	Zones assujetties	Objectifs et critères
Balises d'aménagement – Terrains à requalifier	- Opération cadastrale - Nouvelle construction - Agrandissement - Travaux de transformation du cadre bâti visible de la voie publique - Aménagement et modification des espaces extérieurs, incluant les aires de stationnement	C04-18 C04-29 C04-31 C04-13 C04-14 C04-05 C04-35 C02-15 C01-09	Les balises d'aménagement de la page 44, relatives aux thématiques suivantes, doivent être transposées en objectifs et critères d'évaluation : - Lotissement - Densité et compacité - Implantation - Hauteur et gabarit - Mixité des activités - Typologies résidentielles - Verdissement Le règlement sur les PIIA peut prévoir des objectifs et des critères d'évaluation additionnels.
Balises d'aménagement – Terrains à consolider	- Opération cadastrale - Nouvelle construction - Agrandissement - Travaux de transformation du cadre bâti visible de la voie publique - Aménagement et modification des espaces extérieurs, incluant les aires de stationnement	C04-12 C04-30 C04-04 C03-12 C03-10 C01-13 C01-14 C01-22	Les balises d'aménagement de la page 45, relatives aux thématiques suivantes, doivent être transposées en objectifs et critères d'évaluation : - Lotissement - Densité et compacité - Intégration urbaine - Implantation - Hauteur et gabarit - Mixité des activités - Typologies résidentielles - Aménagement Le règlement sur les PIIA peut prévoir des objectifs et des critères d'évaluation additionnels.
Balises d'aménagement - Terrains à revitaliser	- Opération cadastrale - Nouvelle construction - Agrandissement - Travaux de transformation du cadre bâti visible de la voie publique - Aménagement et modification des espaces extérieurs, incluant les aires de stationnement - Installation et modification d'une enseigne	C02-18 C02-29 C03-10 P03-11 P03-16 C01-20 C03-15	Les balises d'aménagement de la page 46, relatives aux thématiques suivantes, doivent être transposées en objectifs et critères d'évaluation : - Revitalisation des façades - Relation entre le bâti et le domaine public - Aménagement des cours avant - Échelle et hiérarchie de l'affichage Le règlement sur les PIIA peut prévoir des objectifs et des critères d'évaluation additionnels.
Fascicule 1 Architecture, design et développement durable	- Nouvelle construction - Agrandissement - Travaux de transformation du cadre bâti visible de la voie publique - Aménagement et modification des espaces extérieurs, incluant les aires de stationnement	Toutes les zones.	Les principes d'aménagement détaillés dans le fascicule 1 aux pages 60 et 61, relatifs aux thématiques suivantes, doivent être transposés en objectifs et critères d'évaluation : - Volumétrie - Traitement des façades - Matérialité - Bâtiment durable - Aménagements paysagers - Gestion durable des eaux pluviales - Accessibilité universelle Le règlement sur les PIIA peut prévoir des objectifs et des critères d'évaluation additionnels.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Règlement sur les PIIA :

Balises d'aménagement/Fascicule	Interventions assujetties	Zones assujetties	Objectifs et critères
Fascicule 4 Gestion du stationnement	Aménagement et modification d'une aire de stationnement	Toutes les zones.	Les principes d'aménagement détaillés dans le fascicule 4, à la page 66 du PPU, doivent être transposés en objectifs et critères d'évaluation : - Hors rue intérieure ; - Hors rue extérieure ; - Bornes de recharge électrique ; - Verdissement et gestion durable des eaux pluviales ; - Accessibilité universelle. Le règlement sur les PIIA peut prévoir des objectifs et des critères d'évaluation additionnels.
Bâtiments de moyenne et de grande hauteur	- Toute nouvelle construction et tout agrandissement d'un bâtiment résultant en un bâtiment de plus de 6 étages et qui dépasse de la moitié la hauteur moyenne en mètres ou en étages des bâtiments conformes aux limites de hauteurs prescrites par la réglementation situés dans un rayon de 50 m du terrain sur lequel est projetée la construction. - Toute nouvelle construction et tout agrandissement d'un bâtiment résultant en un bâtiment de plus de 23 mètres de hauteur. - Toute nouvelle construction et tout agrandissement d'un bâtiment résultant en un bâtiment de plus de 9 étages.	Toutes les zones où une hauteur supérieure à 6 étages est autorisée	Les objectifs et critères d'évaluation applicables aux bâtiments de moyenne et de grande hauteur sont les suivants : Architecture et design : - Le projet doit tenir compte de l'impact de son insertion sur le cadre bâti et sur les perspectives visuelles existantes. - Le projet doit tenir compte de l'impact qu'il génère sur l'éclairage naturel et sur l'ensoleillement des propriétés résidentielles voisines ainsi que sur l'ensoleillement des rues, parcs et lieux publics. - Le projet doit tendre à assurer une répartition entre les surfaces pleines et les surfaces vitrées de toute façade afin d'éviter la présence de murs aveugles. - Le projet doit favoriser le fractionnement et la perméabilité des volumes bâtis aux abords de la rue Jean-Talon Est. - Le projet doit tenir compte de l'impact visuel de la construction dans le paysage à l'échelle de la rue et du quartier. Impacts éoliens : - Le projet doit tendre à respecter les dispositions suivantes : 1) en bordure d'une voie publique, une vitesse de vent moyenne au sol de 15 km/h en hiver et de 22 km/h en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 25 % du temps ; 2) dans un parc, un lieu public et une aire de détente, une vitesse moyenne au sol de 15 km/h en hiver et de 22 km/h en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 10 % du temps ; 3) ne pas générer des rafales au sol qui dépassent une vitesse au sol de 75 km/h durant plus de 1 % du temps. La période de référence pour l'évaluation de la rafale doit être de 2 secondes ou moins, avec une turbulence de 30 %.
Commerces de moyennes ou de grandes surfaces	Nouvelle construction ou agrandissement d'un projet commercial de moyenne ou de grande surface d'une superficie supérieure à 4 000 m².		-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-
Forme urbaine identitaire	- Opération cadastrale - Nouvelle construction - Agrandissement - Travaux de transformation du cadre bâti visible de la voie publique - Aménagement et modification des espaces extérieurs, incluant les aires de stationnement - Installation et modification d'une enseigne.	C02-18 C02-29 C03-10 P03-11 P03-16 C01-20 C03-15	Les objectifs et critères d'évaluation applicables à la forme urbaine, définis à partir d'une étude patrimoniale à réaliser pour le secteur (action 10, page 73), devront s'ajouter aux objectifs et critères applicables aux terrains à revitaliser.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE):

Le programme particulier d'urbanisme prévoit deux zones pouvant faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble afin de mieux encadrer en amont les projets potentiels de requalification des grands centres commerciaux :

- C04-31
- C04-18

Les deux zones définies pourront chacune faire l'objet d'un PAE distinct.

L'adoption d'un règlement sur les PAE pour les grandes propriétés à requalifier du territoire du PPU découle de la volonté du conseil d'arrondissement de permettre aux promoteurs de concevoir des projets viables, tout en respectant la vision, les orientations et les objectifs élaborés dans la présente démarche de planification.

Le PAE constitue une technique de « zonage différé » où la modification des règlements d'urbanisme permettant d'autoriser la réalisation d'un projet sera soumise à l'approbation par le conseil d'arrondissement d'un PAE déposé par le promoteur. Le PAE peut être constitué d'un plan détaillé illustrant la programmation du projet, les voies de circulation, l'implantation au sol des bâtiments, la volumétrie et les gabarits bâtis, l'aménagement des accès et des aires de stationnement et l'aménagement paysager.

Un PAE est soumis à l'évaluation du comité consultatif d'urbanisme et à l'approbation du conseil d'arrondissement.

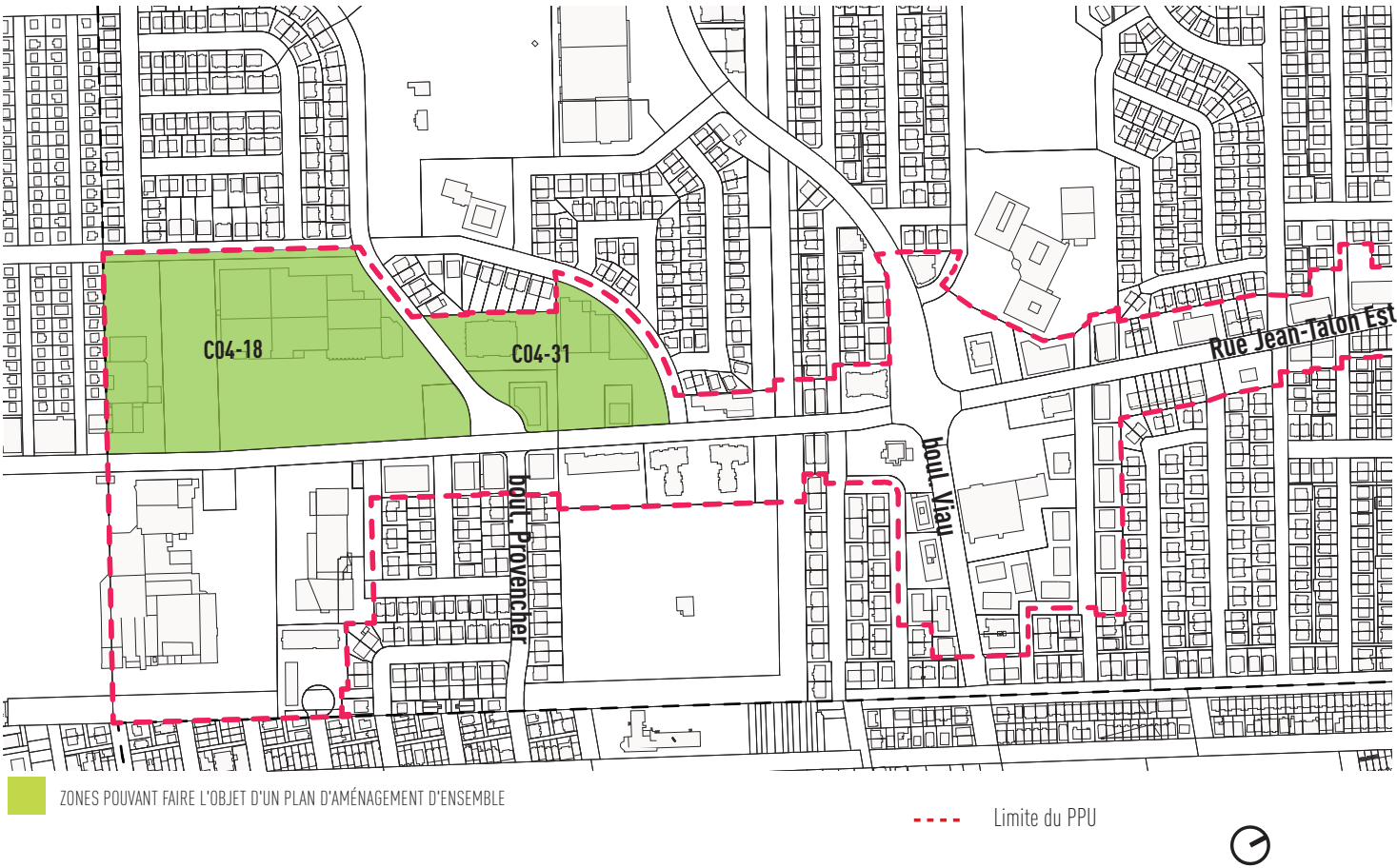
Un règlement sur les PAE définit de façon générale la nature et les caractéristiques souhaitées pour le développement des zones assujetties, soit les usages et les densités applicables ainsi que les objectifs et les critères d'aménagement.

Un règlement sur les PAE doit prévoir, comme usage applicable, pour chacune des zones assujetties à un tel règlement, au moins 1 usage se retrouvant au sein de chacun des groupes d'usages suivants :

- Commerce
- Bureau
- Habitation
- Équipement collectif ou institutionnel

Les critères servant à l'évaluation d'un plan d'aménagement d'ensemble doivent :

- Encadrer la mixité des usages aux abords de la rue Jean-Talon Est ;
- Définir des mesures de modulation de la hauteur du cadre bâti, en assurant une intégration harmonieuse des nouvelles constructions à proximité des secteurs résidentiels existants (maximum 4 étages) ;
- Être déclinés en intégrant les balises d'aménagement applicables aux terrains à requalifier (page 44), les principes d'aménagement des fascicules 2 et 3 afin d'encadrer l'aménagement des voies de circulation et la localisation des espaces verts (pages 62 à 65), ainsi que les principes du fascicule 4 pour l'aménagement des aires de stationnement (page 66).



STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI):

La procédure de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) est un outil d'urbanisme qui permet d'autoriser les projets ne cadrant pas entièrement avec certains paramètres du règlement de zonage, sous réserve de respecter les objectifs du Plan d'urbanisme et de mobilité. La stratégie réglementaire proposée par le programme particulier d'urbanisme prévoit que, dans plusieurs zones, les projets visant à atteindre les hauteurs définies selon les niveaux d'intensification du Plan d'urbanisme et de mobilité devront être approuvés en vertu de la procédure de PPCMOI.

Le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) a été modifié afin d'ajouter des critères d'évaluation applicables au territoire du PPU, en lien avec les thématiques suivantes :

- » encourager la localisation in situ de logements sociaux, abordables et familiaux ;
- » favoriser les initiatives en matière de développement durable ;
- » promouvoir la construction de bâtiments performants sur le plan énergétique ;
- » intégrer des mesures de gestion de l'eau, de verdissement et de lutte contre les îlots de chaleur (ex. : toits verts, réutilisation des eaux grises, etc).

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-



07 | CONSULTATIONS PUBLIQUES

CONSULTATIONS PUBLIQUES

DÉMARCHE ET RÉSULTATS

Une démarche de consultation a été entreprise à l'automne 2018 pour mieux comprendre la vision des différents intervenants en lien avec le futur de la rue Jean-Talon Est. Une série d'activités de consultation ont été organisées auprès de groupes d'intervenants variés les 30 octobre, 13 novembre et 26 novembre 2018.

Consultations 1 et 2: Intervenants ciblés

La première consultation a été menée auprès des représentants de la STM, de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Saint-Léonard. Elle s'est déroulée le 30 octobre, de 13 h à 16 h, au pavillon du parc Wilfrid-Bastien.

La seconde consultation s'est tenue le 13 novembre, de 9 h à midi, à la bibliothèque de l'arrondissement de Saint-Léonard et impliquait la STM ainsi que les parties prenantes suivantes :

- › Action Dignité Saint-Léonard
- › Groupe CDH
- › SDC Jean-Talon Est
- › Collectif Jeunesse
- › PME Montréal-Est de l'Île
- › Horizon Carrière
- › Commission scolaire English-Montréal
- › Table de concertation Saint-Léonard
- › Accueil aux immigrants
- › Écoquartier
- › Bâtir son quartier
- › Centre communautaire BADR
- › Centre des aînés du réseau d'entraide Saint-Léonard
- › CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal

Ces deux consultations se sont déroulées sous forme de tables de travail où chacune des tables était associée à un des trois tronçons de la rue Jean-Talon Est, soit de la 24^e Avenue au boulevard Viau, du boulevard Viau au boulevard Lacordaire et du boulevard Lacordaire au boulevard Langelier. Les participants étaient invités à échanger et à réfléchir sur les thèmes du cadre bâti, de la mobilité, des espaces verts et de l'identité pour un secteur, puis à répéter l'expérience pour chacun des secteurs. Ces activités de consultation ont permis aux participants de formuler des recommandations à partir de leur propre lecture du territoire.

Consultation 1 - Ville - Arrondissement - STM



Contrôler le redéveloppement de manière à conserver les marges de recul existantes et renforcer la mixité des usages.



Densifier les abords de la rue, particulièrement à certains endroits.



Contrôler le stationnement sur rue et retirer le stationnement en façade.



Adapter la rue au piéton grâce à l'élargissement des trottoirs, la multiplication des liens avec les quartiers et en éliminant des bretelles autoroutières.



Améliorer la mobilité à vélo par l'ajout d'une piste cyclable et d'aménagements spécifiques.

Consultation 2 - Parties prenantes



Miser sur la mixité des usages au sein d'un même bâtiment plutôt que de les concentrer en un seul endroit, tel un centre commercial.



Intégrer des logements sociaux et des coopératives d'habitation sous différentes formes.



Créer des espaces et des bâtiments qui permettent à la communauté de se réunir et d'interagir.



Adapter la rue au piéton grâce à l'élargissement des trottoirs, la multiplication des liens avec les quartiers et en éliminant des bretelles routières.



Améliorer la mobilité à vélo par l'ajout d'une piste cyclable sur Jean-Talon Est ainsi qu'aux axes transversaux, et de l'ajout de stations Bixi.



Réduire la circulation automobile par la diminution de la vitesse, le retrait d'espaces de stationnement et l'ajout de stationnements incitatifs.



30 octobre 2018 : Consultation 1 - Ville - Arrondissement - STM



13 novembre 2018 : Consultation 2 - Parties prenantes



26 novembre 2018 : Consultation 3 - Consultation publique

SONDAGE - PPU JEAN-TALON EST

Prioriser les actions ci-dessous pour chaque thématique, selon l'échelle suivante :

- 1 étant prioritaire
- 2 étant très important
- 3 étant important
- 4 étant peu important

CADRE BÂTI :

- ☒ Limiter les hauteurs des bâtiments
- ☒ Réserver les façades des bâtiments
- ☒ Intégrer les formes architecturales de mètres dans un bâtiment
- ☒ Retenir les centres d'achat et redévelopper les terrains

MOBILITÉ :

- ☒ Sécuriser les interactions pour les piétons/cyclistes
- ☒ Implémenter une piste cyclable sur la rue Jean-Talon Est
- ☒ Élargir les trottoirs
- ☒ Encourager/ajouter le stationnement sur rue

Verso →

SONDAGE - PPU JEAN-TALON EST

AMÉNAGEMENT :

- ☒ Créer des pôles d'activités près des futures stations de métro (emplois, culture, etc.)
- ☒ Planter des arbres sur le domaine public et privé
- ☒ Aménager des espaces publics pour les familles, les personnes âgées, les adolescents, etc.
- ☒ Intégrer du mobilier urbain (éclairage, bancs, abris, etc.)

USAGES :

- ☒ Augmenter le nombre de logements sociaux/abordable/familiaux
- ☒ Aménager des espaces à bureaux
- ☒ Favoriser les petits commerces
- ☒ Diversifier les usages présents au rez-de-chaussée (ex. : Garderies, espaces communautaires, etc.)

SECON VOLS LA RUE JEAN-TALON EST MANQUE DE :

Après l'avis de la communauté professionnelle

COMMENTAIRES / SUGGESTIONS :

Félicitations, c'est très inspirant d'entendre la voix de la communauté de St Léonard.

MERCI !

COMMENTAIRES / SUGGESTIONS :

Félicitations, c'est très inspirant d'entendre la voix de la communauté de St Léonard.

MERCI !

Exemple de feuillets de sondage en version française (recto et verso)

CONSULTATIONS PUBLIQUES

DÉMARCHE ET RÉSULTATS

Consultation 3 - Consultation publique

La consultation publique tenue le 26 novembre 2018, de 19 h à 21 h, au gymnase de l'école de la Dauversière, a rassemblé plus de 150 citoyens. Les citoyens ont pu y exprimer leurs préoccupations de façon collective et individuelle en participant aux deux activités proposées.

Dans un premier temps, trois questions ont été posées aux citoyens :

1. Qu'est-ce que vous aimez de la rue Jean-Talons Est ?
2. Qu'est-ce que vous n'aimez pas de la rue Jean-Talon Est ?
3. Quelles sont les actions qui devraient être prises ?

En petits groupes, les citoyens ont été invités à partager leurs réflexions sur ces différentes questions et un représentant par table prenait en note les éléments soulevés.

La compilation des réponses de cette activité de consultation a permis d'identifier les préoccupations et les souhaits partagés par de nombreux citoyens. Ces préoccupations peuvent être formulées en 5 recommandations :

Consultation 3 - Consultation publique



Améliorer l'esthétisme et l'uniformité architecturale, ainsi que l'entretien du cadre bâti et des façades commerciales.



Entretien du domaine public, moderniser les aménagements et offrir plus de mobilier urbain.



Améliorer l'insertion des bâtiments plus denses. Les bâtiments de 3-5 étages sont appréciés pour leur échelle humaine.



Maintenir la mixité des usages (commerces + logements) et la diversité de l'offre commerciale.



Privilégier un environnement qui associe le confort des déplacements actifs et la fluidité de la circulation automobile.

Dans un second temps, les citoyens ont été invités à répondre individuellement à un court sondage permettant de déterminer le niveau de priorité, soit de « Action prioritaire » à « Action peu importante », des interventions en lien avec les thématiques suivantes : le cadre bâti, la mobilité, l'aménagement et les usages. Au total, 127 participants ont participé à cet exercice.

Les graphiques ci-contre exposent les actions que les répondants ont jugées les plus importantes, soit en les classant comme « Action prioritaire » ou « Action très importante », par rapport au nombre total de sondages remplis. En lien avec le cadre bâti, les actions associées à la limitation des hauteurs des bâtiments (68,5 %) ainsi qu'à la rénovation les façades des bâtiments (66,9 %) avaient un haut niveau de priorité. En termes de mobilité et d'aménagement, l'urgence de sécuriser les intersections pour les piétons et cyclistes (78,7 %) et l'importance de planter des arbres sur le domaine public et privé (68,5 %) ont fait consensus. Finalement, sur le plan des usages, les répondants souhaitaient favoriser les petits commerçants (74,0 %).

En conclusion, la démarche inclusive associée aux résultats des 3 consultations ont permis de fournir de nouvelles informations et d'identifier des éléments créant consensus qui ont servi d'assise à l'élaboration d'une vision et d'un plan d'action pour le secteur. Les recommandations qui en découlent sont :

Recommandations générales



Maintenir la mixité, résidentielle aux étages supérieurs et commerciale au rez-de-chaussée.



Densifier les terrains associés aux édifices de métro.

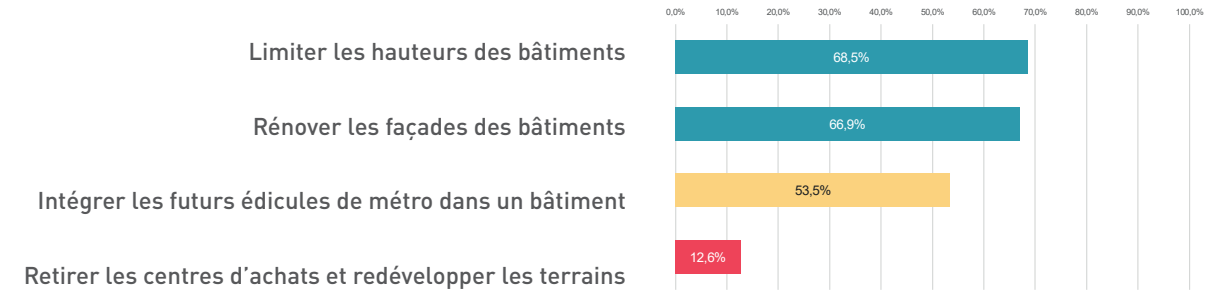


Sécuriser les intersections. Améliorer la mobilité des piétons (ex. : élargir les trottoirs).

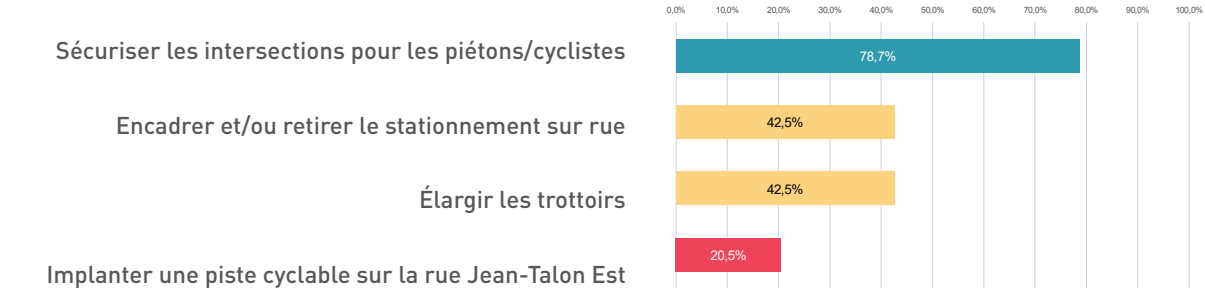


Réduire les îlots de chaleur. Maximiser le nombre d'espaces verts (ex. : verdissement et plantation d'arbres).

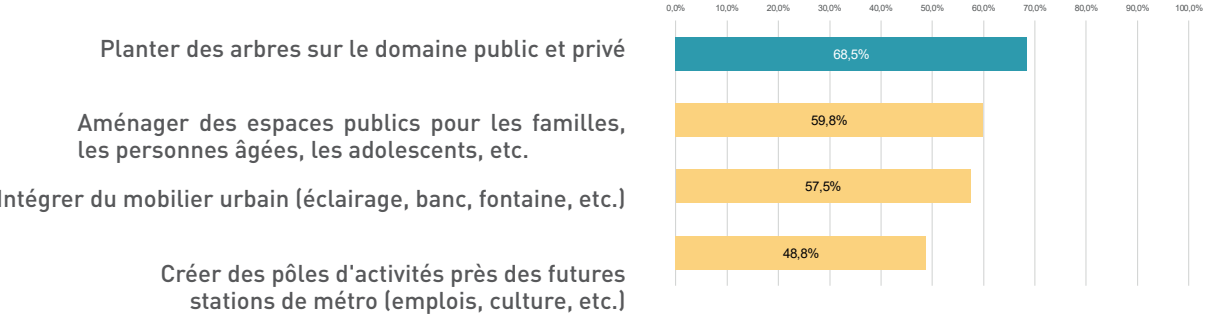
SONDAGE - CADRE BÂTI



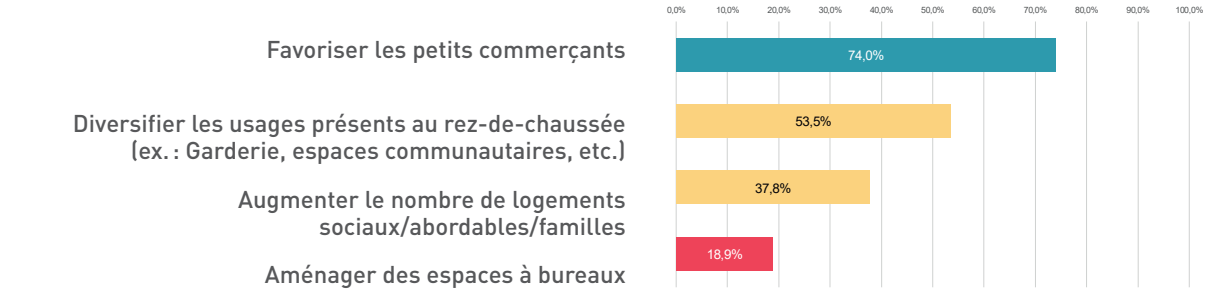
SONDAGE - MOBILITÉ



SONDAGE - AMÉNAGEMENT



SONDAGE - USAGES

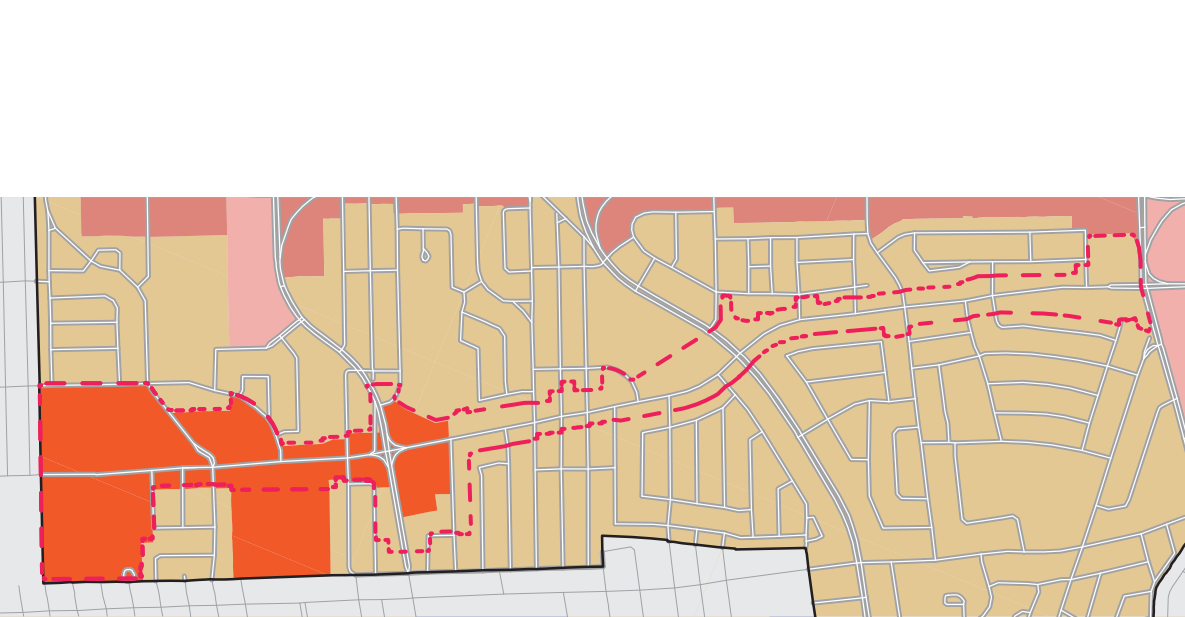


ANNEXE HISTORIQUE

Cette annexe comprend certains éléments du PPU qui ont été conservés à des fins d'historique. Ils sont à titre informatif et sont donc sans effet

AFFECTATION DU SOL PLAN D'URBANISME 2004

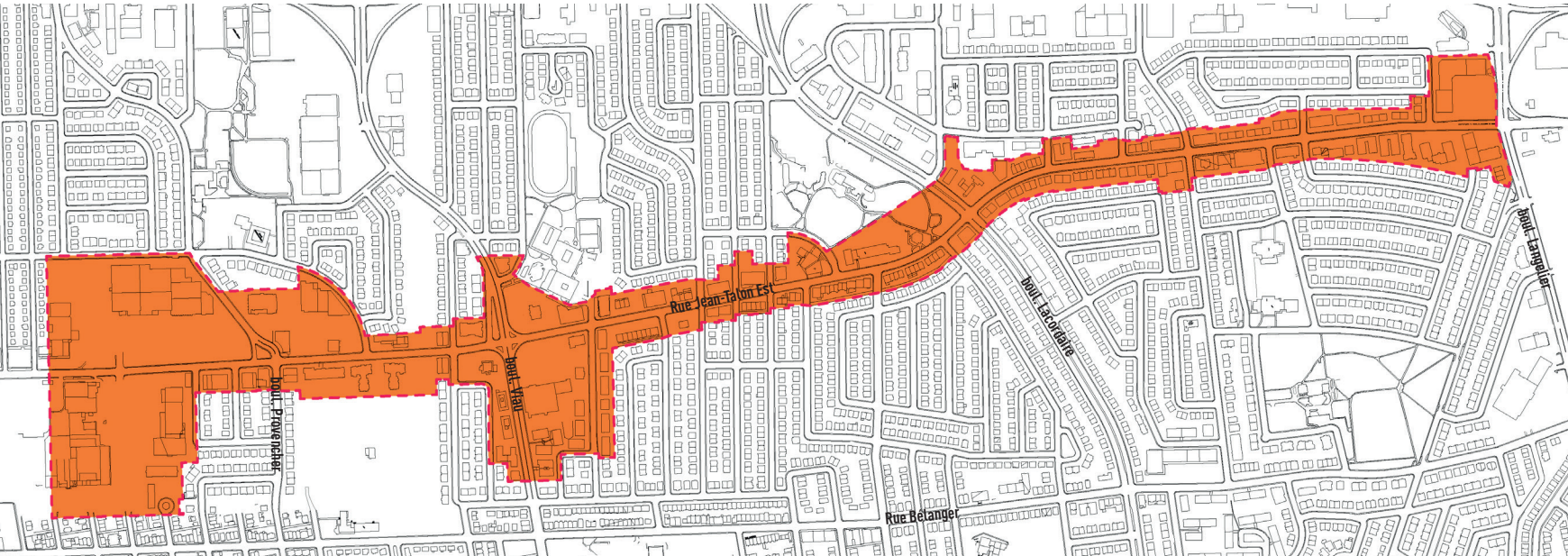
L'affectation du sol prévue au Plan d'urbanisme de 2004 est revue aux abords de la rue Jean-Talon, à l'est de la rue Michelet, tel qu'il est indiqué sur les illustrations ci-dessous. La modification vise à assujettir l'ensemble du territoire du PPU à l'affectation « Secteur mixte » en concordance avec le Plan d'urbanisme et de mobilité de la ville de Montréal.



Secteur mixte

Secteur résidentiel

^
Affectation du sol actuelle



Secteur mixte

^
Affectation du sol proposée

--- Limite du PPU



ANNEXE HISTORIQUE

DENSITÉ DE CONSTRUCTION

Les paramètres de densité actuels du Plan d'urbanisme sont modifiés pour l'ensemble du territoire du PPU. Le cadre des hauteurs détaillé au plan d'urbanisme vise à densifier autour des stations de métro projetées et dans les milieux où les constructions atteignent déjà des hauteurs importantes.

À cette fin, deux nouveaux secteurs établis sont créés, soit le 23-08 et le 23-09.

De plus, les limites des secteurs 23-02, 23-04, 23-05 et 23-06 sont modifiées de manière à ce que ceux-ci ne fassent plus partie du territoire du PPU.



^
Densité de construction actuelle

----- Limite du PPU

Secteur 23-T1 :

- bâti de deux à quatorze étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 1,0;
- C.O.S. maximal : 5,0.

Secteur 23-T6 :

- bâti de deux à dix étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 1,0;
- C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 23-02 :

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- implantation isolée ou jumelée;
- taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 23-04 :

- bâti de deux à dix étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol moyen;

Secteur 23-05 :

- bâti de trois étages hors-sol ou plus;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. maximal : 7,5.

Secteur 23-06 :

- bâti de deux à huit étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen.

ANNEXE HISTORIQUE

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Règlement de zonage :

Le règlement de zonage doit prévoir minimalement, pour toutes les zones situées sur le territoire du présent PPU, les normes spécifiques indiquées dans le tableau suivant en regard de diverses thématiques.

Aires de stationnement, aires de chargement et accès à la voie publique :

Thématique	Normes spécifiques
Nombre de cases de stationnement max. et min.	Le nombre maximum de cases de stationnement autorisé lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment situé à moins de 500 mètres d'une station de métro, pour tous les usages, est fixé à 125 % du nombre minimal de cases exigé dans le règlement de zonage. [...]
Localisation	Lors de la construction d'un bâtiment de 4 étages et plus ou l'ajout de 4 étages et plus à un bâtiment, pour tous les usages, un maximum de 25 % des cases de stationnement qui sont exigées par le règlement de zonage peuvent être situées à l'extérieur d'un bâtiment.
Revêtement	[...]
Aménagement	La largeur maximale d'une allée d'accès ou d'une allée de circulation doit être de 3 mètres si l'allée est unidirectionnelle, et de 6 mètres si l'allée est bidirectionnelle. Les dimensions maximales d'une case de stationnement doivent être de 2,5 mètres de largeur et 6 mètres de longueur.
Verdissement et plantation	[...] Toute aire de stationnement de 20 cases et plus doit être plantée d'arbres afin que la canopée, une fois les arbres arrivés à maturité, couvre 40 % de la surface minéralisée de l'espace de stationnement visé, excluant les allées d'accès et les allées de circulation. [...]
Véhicules électriques/ Autopartage	[...]
Aires de stationnement sur un terrain à proximité	[...]
Espaces de chargement	[...]
Unités de stationnement pour vélos	Le nombre minimum d'unités de stationnement pour vélos exigé lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment, pour tous les usages, est fixé à : 5 unités, plus 1 unité pour chaque tranche de superficie de plancher de 1 000 mètres carrés.



