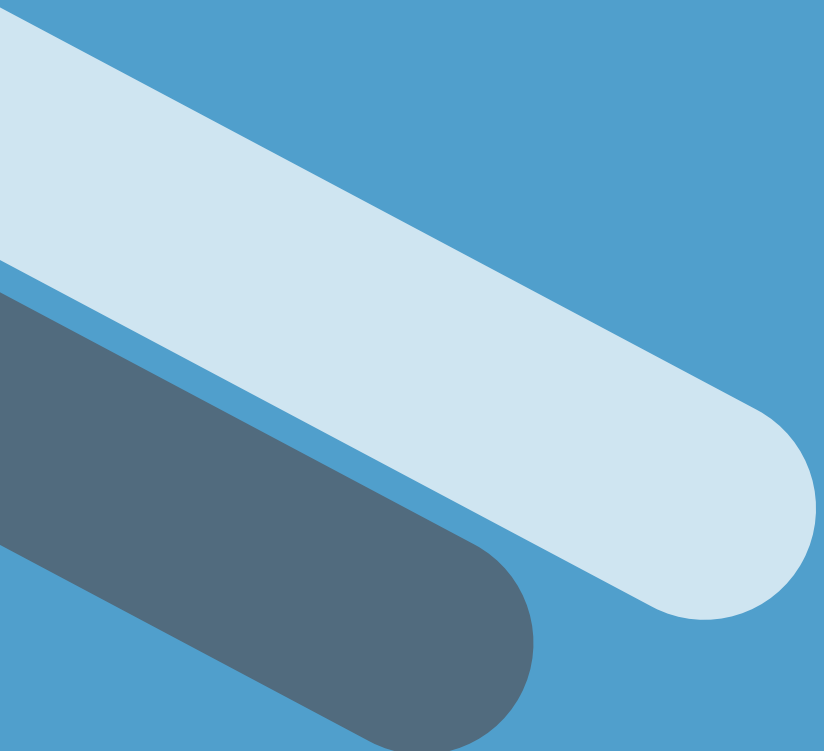


Montréal 

 Saint-Léonard
Montréal 

SECTEUR LANGELIER

*Projet de Plan directeur
d'aménagement et de développement*



Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Avril 2025

Mot conjoint

C'est avec grand plaisir que nous vous présentons le plan directeur d'aménagement et de développement du secteur Langelier. Fruit d'une étroite collaboration entre l'arrondissement de Saint-Léonard et le Service de l'urbanisme et de la mobilité, il constitue le cadre de référence pour orchestrer la transformation de ce secteur dans les prochaines années, au bénéfice de la population montréalaise et léonardoise.

Quelque 40 ans après l'inauguration de la station Saint-Michel, le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est vient ouvrir de nouvelles perspectives pour l'avenir de ce secteur au potentiel immense. Il permet d'envisager la valorisation des espaces sous-utilisés pour accueillir des logements, des services, des espaces verts et des équipements, diversifier les activités et accroître la vitalité commerciale, et ce, au bénéfice des futurs ménages, des communautés riveraines et des visiteurs.

Le plan directeur propose la création d'un quartier complet ancré à la future station de métro, attrayant et animé, facilement accessible sans véhicule et favorable à la marche, qui soutient, par son aménagement, notamment grâce à des infrastructures vertes, une utilisation efficace des ressources, le respect de l'environnement et sa résilience face aux aléas climatiques.

Nous sommes persuadés que l'émergence de ce quartier constituera, d'ici quelques années, un jalon important dans la transition écologique et sociale de Montréal et qu'elle lui permettra de relever avec succès les défis auxquels elle se voit, à l'instar d'autres grandes villes, aujourd'hui confrontée.



Valérie Plante,
Mairesse de Montréal,
Mairesse de l'arrondissement de Ville-Marie



Robert Beaudry,
Conseiller de Ville, Responsable de l'urbanisme, de l'OCPM et de l'itinérance



Michel Bissonnet,
Maire d'arrondissement de Saint-Léonard



MOT DES ÉLUS	3	5. FORME URBAINE	56
1. MISE EN CONTEXTE	6	5.1. Approche	
1.1. Introduction		5.2. Balises d'aménagement applicables à l'ensemble du territoire	
1.2. Démarche de consultation publique		5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones	
1.3. Prolongement de la ligne bleue au cœur de la planification			
2. PORTRAIT DU TERRITOIRE	14	6. MISE EN OEUVRE	98
2.1. Description du territoire		6.1. Stratégies règlementaires	
2.2. Grands constats et principaux défis		6.2. Autres mécanismes de mise en œuvre	
2.3. Démarches municipales associées			
3. VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS	32	7. PLAN D'ACTION (à venir)	106
3.1. Énoncé de vision			
3.2. Orientations, objectifs et principes d'aménagement			
4. PLAN D'ENSEMBLE	46		
4.1. Approche conceptuelle			
4.2. Composantes du plan d'ensemble			

1. Mise en contexte



1.1. Introduction

Ce Plan directeur présente la vision de mise en valeur du secteur Langelier* qui s'inscrit dans le corridor du prolongement de la ligne bleue du métro. Il expose les grandes lignes pour sa requalification et sa transformation en quartier urbain, favorable aux transports actifs et collectifs, combinant commerces régionaux et locaux, services de proximité, équipements collectifs et habitations.

À l'heure de la transition écologique, la transformation de ce secteur, édifié alors que les solutions de rechange aux déplacements motorisés étaient pratiquement inexistantes, marque un changement profond dans la manière de concevoir la ville qui s'est instauré au cours des 50 dernières années. Le secteur Langelier est ainsi amené aujourd'hui à contribuer à l'atteinte de la cible de carboneutralité pour 2050 ainsi qu'à la réalisation de plusieurs objectifs ambitieux que Montréal partage avec d'autres métropoles dans la foulée de l'Agenda 2030 adopté par l'assemblée générale de l'Organisation des Nations unies (ONU) en 2015.

Le Plan directeur s'inscrit dans le sillage des grandes stratégies municipales, dont le Plan stratégique Montréal 2030 et le Plan climat 2020-2030, ainsi que de leur déclinaison à l'échelle de l'arrondissement (Plan stratégique Saint-Léonard 2030 et Plan climat Saint-Léonard 2022-2030). Ces plans établissent les orientations et les objectifs municipaux en réponse aux défis de la lutte contre les changements climatiques, de la préservation de la biodiversité et de la résilience urbaine. Ce Plan directeur constitue également une réponse à la Déclaration pour la revitalisation de l'Est de la métropole, conclue entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec.

Par ailleurs, le Plan directeur souscrit aux principes directeurs du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), soit de soutenir la transition écologique et biologique, la création d'environnements favorisant la santé et la sécurité ainsi que l'équité sociale et territoriale.

Le Plan directeur comporte 7 sections qui se détaillent comme suit:

- La **section 1** met en contexte la démarche de planification, qu'elle situe notamment par rapport aux plans et politiques stratégiques de la Ville, et présente brièvement la démarche consultative menée dans le cadre de celle-ci ainsi que le projet du prolongement de la ligne bleue ;
- La **section 2** brosse le portrait du territoire, fait un diagnostic de la situation actuelle du secteur et identifie les principaux constats pouvant en être tirés ;
- La **section 3** présente la vision, les orientations et les objectifs d'aménagement ;
- La **section 4** comporte le plan d'ensemble illustrant la forme générale et l'approche conceptuelle résultant de l'application de ces principes pour chacune des grandes composantes du secteur. Elle présente également la stratégie immobilière ainsi que le phasage de développement projeté ;
- La **section 5** identifie des balises couvrant divers aspects de l'aménagement et du développement du secteur. Dans un premier temps, elle s'attarde aux balises générales, applicables à l'ensemble du secteur, puis elle détaille des balises spécifiques pour les différentes zones qui le composent ;
- La **section 6** expose les mécanismes de mise en œuvre incluant les stratégies réglementaires et les autres mécanismes envisagés ;
- Enfin, la **section 7** présente le plan d'action qui sera intégré au plan directeur à une période ultérieure.

Pourquoi un Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) pour le secteur Langelier*

Le plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) est un outil de planification présentant le cadre général d'aménagement et de référence pour orienter la transformation du secteur selon la vision. Il établit les objectifs recherchés, les balises à atteindre ainsi que les conditions de réussite à réaliser.

Basé sur une approche qualitative, à travers des critères et des balises à atteindre, plutôt que des normes, le PDAD permet de maintenir la cohérence d'ensemble tout en offrant un encadrement souple, évolutif et adapté requis selon les particularités du contexte et des projets.

Il permettra ainsi de guider la conception et la mise en oeuvre des interventions sur le domaine public et des projets immobiliers à partir de leur adéquation avec les objectifs et les balises énoncés. L'approbation des projets immobiliers se fera ensuite selon l'outil réglementaire approprié et suivra les processus en vigueur de l'arrondissement St-Léonard.

Finalement, son enchaînement dans le PUM, en assurera la pérennité et permettra, lorsque requis, à la réglementation d'urbanisme d'être adaptée pour répondre aux objectifs poursuivis.

**Dans le cadre de la planification le secteur a été désigné « Secteur Langelier » par souci de commodité. Toutefois, cette appellation, qui est temporaire, pourrait être révisée pour mieux incarner la nouvelle identité de cette partie de l'arrondissement de Saint-Léonard.*



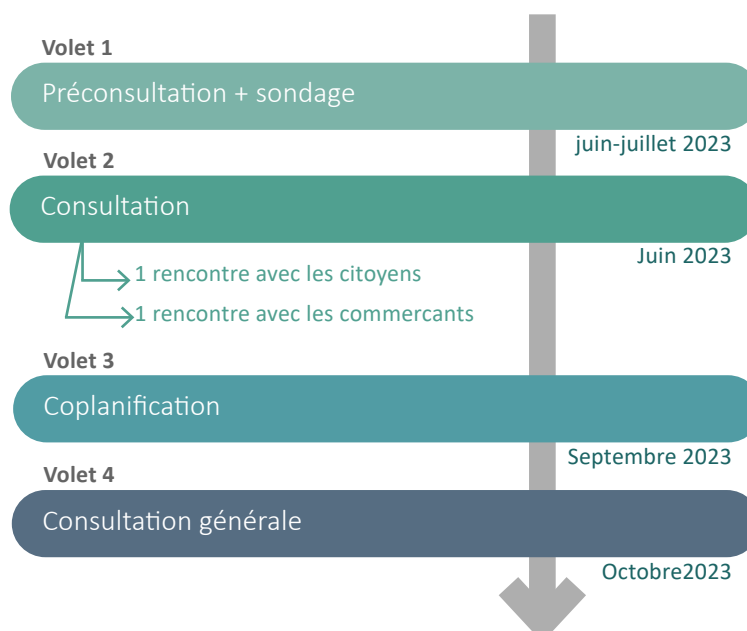
1.2. Démarche consultative

L'élaboration du Plan directeur a été ponctuée par une démarche de consultation publique en 4 volets menée au printemps et à l'automne 2023. L'objectif général était de présenter et de bonifier l'énoncé de vision préliminaire et les grandes orientations et de permettre aux personnes de s'exprimer sur des principes, des configurations et ambiances concernant l'organisation spatiale et les vocations proposées pour le futur quartier. La démarche a également été l'occasion de présenter les grands constats tirés de l'analyse du secteur et d'informer la population et les parties prenantes de l'état de la planification et des étapes à suivre.

Dans le cadre des activités de préconsultation, une équipe a été à la rencontre des gens au parc Giuseppe-Garibaldi et aux abords du Carrefour Langelier. Les personnes rencontrées, environ 200, ont été informées de la démarche et guidées vers un sondage en ligne leur permettant de s'exprimer sur divers enjeux (usages et services, mobilité, forme urbaine, etc.).

La consultation publique a pris la forme d'ateliers citoyens, réunissant des résident-e-s, des organismes locaux et des promoteurs. L'activité de coplanification a pour sa part permis aux promoteurs de présenter leur vision de développement de leur propriété et d'échanger plus largement, dans le cadre d'une table ronde, sur le traitement à réserver aux enjeux de développement et d'aménagement.

Étapes de la démarche consultative



Enfin, une consultation générale a été organisée au cours de l'automne 2023 afin d'informer la population sur la démarche, de communiquer les résultats et les constats ressortis lors des activités précédentes et de relever les points de convergence.

Plus de 200
personnes ont
pris part aux
activités

Les acquis de la consultation publique

La population consultée en 2023 a généralement bien accueilli les propositions préliminaires de la Ville et a confirmé l'étendue des besoins identifiés au préalable dans le secteur. Les activités ont notamment permis de bonifier et compléter la planification sur les éléments suivants:

- Milieu de vie inclusif
- Identité locale
- Besoins en équipements collectifs
- Mobilité saine et durable

Les groupes mobilisés ont également pu s'exprimer sur leurs besoins en matière de logements sociaux, communautaires abordables et l'importance d'un milieu de vie écologique avec la préservation de la biodiversité.



Activité de consultation avec les commerçants



Activité de consultation générale



Activité de consultation avec les citoyens

1.3. Prolongement de la ligne bleue au coeur de la planification

Le prolongement de la ligne bleue, dont la mise en service est prévue en 2031, permettra d'étendre le réseau du métro sur environ 6 kilomètres en direction est à partir de la station Saint-Michel. Il prévoit 5 nouvelles stations, soit 4 en bordure de la rue Jean-Talon Est, aux croisements des boulevards Pie-IX, Viau, Lacordaire et Langelier, et une station terminale comportant des accès de part et d'autre de l'autoroute 25 dans l'arrondissement d'Anjou.

La réalisation du prolongement améliorera grandement les liens est-ouest à l'échelle de l'arrondissement de Saint-Léonard ainsi que ceux avec les arrondissements d'Anjou et de Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension et, plus largement, avec le reste de la ville. Toutes les nouvelles stations seront universellement accessibles.

Dans le cadre du projet, la Ville collabore étroitement avec la STM afin d'assurer la meilleure intégration possible des édicules de métro dans les quartiers concernés tout en tenant compte des contraintes avec lesquelles leur implantation doit composer. Parallèlement, elle a entrepris des exercices de planification pour trois secteurs stratégiques s'inscrivant dans le corridor du prolongement de la ligne bleue amenés à connaître des transformations importantes dans les prochaines années. Il s'agit, en plus du secteur Langelier, des secteurs Pie-IX-Viau et Anjou.

A terme, chacun de ces trois secteurs stratégiques fera l'objet d'un document de planification distinct. Leur planification fait toutefois l'objet de démarches coordonnées dans un souci de complémentarité,

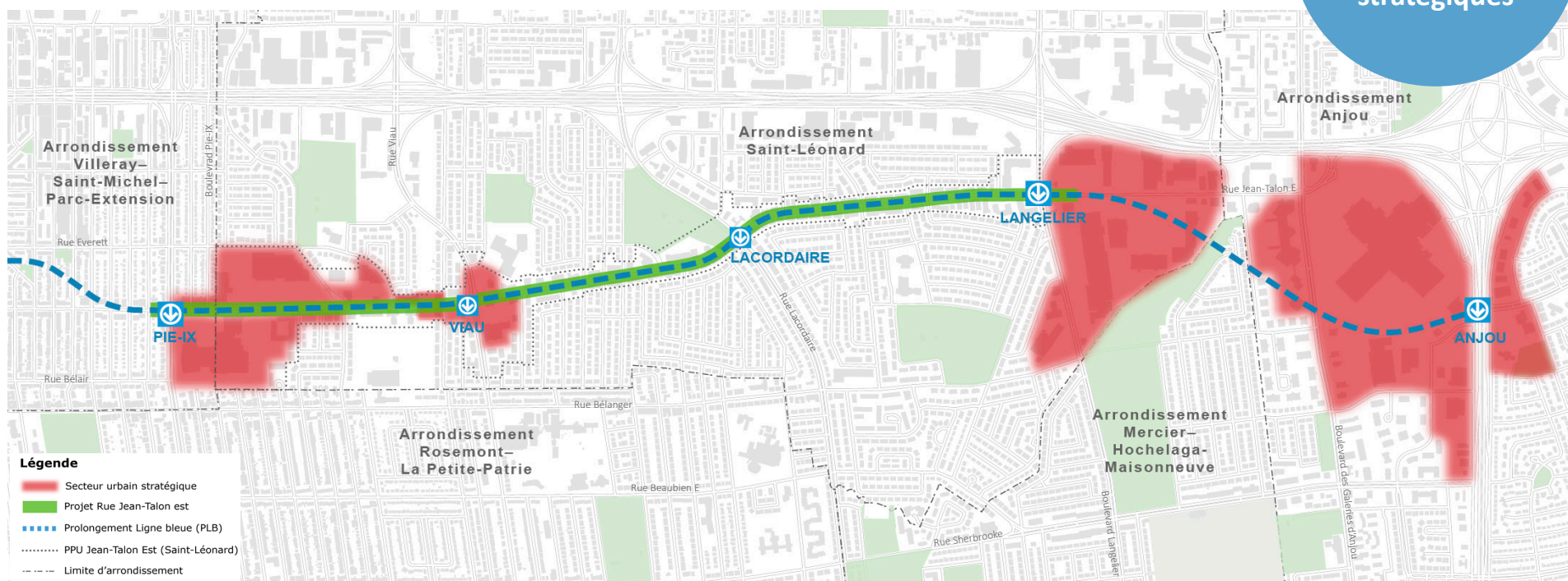
notamment en ce qui a trait à la desserte future en équipements collectifs. Dans le cas du secteur Langelier, le projet prévoit l'aménagement d'un édicule de métro à l'angle sud-est de l'intersection du boulevard Langelier et de la rue Jean-Talon Est, lequel constituera, en quelque sorte, la porte d'entrée du secteur.

Il est évident que la transformation de tout le secteur Langelier s'étalera sur plus d'une décennie voire deux. Il s'agit d'un horizon de temps normal pour un projet de transformation urbaine d'une telle envergure. Toutefois, l'ouverture du métro en 2031 présente une occasion rare, voire inédite, pour valoriser ces actifs. Plus précisément, cela veut dire que la construction de la station de métro pourrait se faire de façon concomitante avec un développement immobilier exploitant le potentiel des droits aériens au-dessus et aux abords de l'édicule. Ainsi, cette économie d'échelle permettra de livrer plusieurs centaines de logements, dont des logements sociaux, en même temps que la station de métro. Pour saisir cette opportunité, la Ville et l'arrondissement de Saint-Léonard travaillent de concert avec les partenaires du prolongement de la ligne bleue et le secteur privé.

En collaboration avec la Ville de Montréal, la STM a mené en 2020 une consultation publique, comprenant des soirées d'information et des séances d'expression des opinions. Ces rencontres avec la communauté avaient pour objectif de valider l'adhésion au projet de la ligne bleue. Les questions concernant la mise en œuvre des chantiers, l'exploitation des nouvelles infrastructures et l'arrivée de nouveaux quartiers plus denses ont été discutées.

3

secteurs
stratégiques



Plan des secteurs stratégiques

2. Portrait du territoire



2.1. Description du territoire

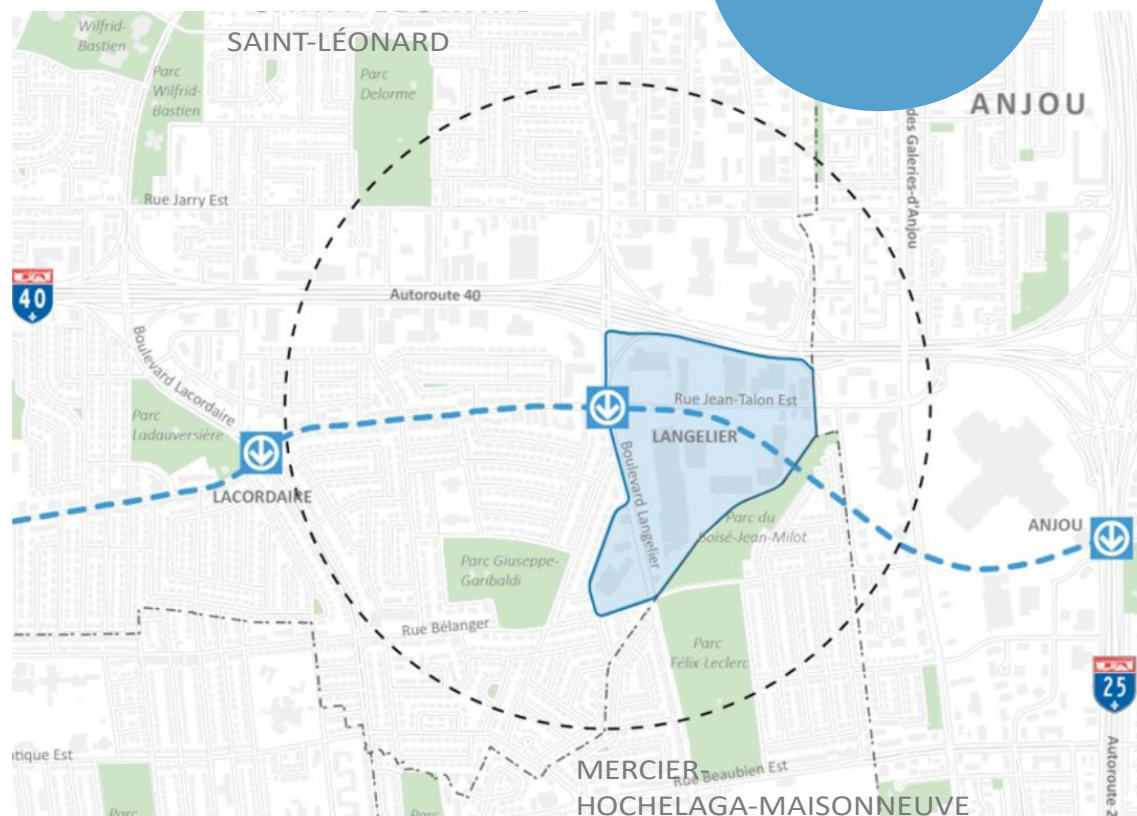
Le secteur Langelier totalise 35 hectares. Il englobe les terrains de l'arrondissement de Saint-Léonard situés à l'est du boulevard Langelier entre l'autoroute 40 et les limites des arrondissements d'Anjou et de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Il intègre également quelques terrains à l'ouest du boulevard Langelier entre les rues de Lotbinière et Bélanger.

Le voisinage du secteur se caractérise, au nord, par la présence de l'autoroute 40 où circulent en moyenne près de 130 000 véhicules par jour et qui, par conséquent, est une source importante de nuisances. Son côté est, dans l'arrondissement d'Anjou, est occupé par des immeubles de bureaux et des bâtiments commerciaux, dont le Marché des Halles d'Anjou. Au sud, il est bordé par un espace naturel, le boisé Jean-Milot, situé en contre-haut dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Enfin, le secteur donne à l'ouest sur un quartier résidentiel constitué de duplex et de triplex jumelés de deux étages caractéristiques de Saint-Léonard.

Le secteur est exempt de rues locales. Il est essentiellement desservi par la rue Jean-Talon Est, le boulevard Langelier et le boulevard Métropolitain auxquels se raccordent directement les propriétés riveraines. Il consiste de trois grands îlots, dont deux à l'est du boulevard Langelier, de part et d'autre de la rue Jean-Talon Est, et un à l'ouest du boulevard.

La rue Jean-Talon Est et le boulevard Langelier assurent les liens avec les secteurs avoisinants. À l'ouest du boulevard, la rue Jean-Talon Est a une vocation mixte. Les commerces y sont cependant plus présents à l'ouest de la rue Valombre où elle prend l'aspect d'une rue commerciale traditionnelle. Les bâtiments y ont généralement 3 étages avec ponctuellement quelques constructions plus élevées. Pour sa part, le boulevard Langelier a une vocation résidentielle au sud du secteur et mixte au nord de l'autoroute 40 où il s'insère entre un quartier résidentiel et une zone d'industries.

Superficie
du secteur
35 hectares



Plan du secteur d'intervention

- Secteur Langelier
- Rayon de marche de 1km (15 min)
- Tracé de la ligne bleue à venir

Profil sociodémographique

En 2021, la population de Saint-Léonard vivant au sud de l'A-40, dans le corridor de la ligne bleue, est de 29 588 personnes pour 11 937 ménages. Cette population, dont l'âge médian est de 43,5 ans, a pour particularité une structure par groupes d'âge comportant à la fois une forte proportion de jeunes de moins de 15 ans et une forte proportion de personnes âgées.

Plus du tiers des ménages (36,2 %) sont constitués d'une personne seule et un ménage sur cinq (21,6 %) compte 4 personnes ou plus. Le revenu médian, tant des personnes que des ménages, y est moins élevé que dans la grande majorité des arrondissements ou villes de l'agglomération et les ménages y sont locataires dans une proportion de 67,3 %.

La population du corridor de la ligne bleue consiste pour la moitié (48,5 %) de personnes nées à l'étranger, dont 14,8 % n'avaient pas la citoyenneté canadienne lors du recensement de 2021. Les personnes immigrantes sont principalement originaires d'Afrique (41,9 %), d'Europe (23 %) et des Amériques (20,6 %).

La moitié des personnes immigrantes venues du continent africain (47,9 %) sont arrivées entre 2011 et 2021. Elles proviennent principalement des pays du Maghreb, en particulier de l'Algérie. Haïti compte pour une part importante de l'immigration récente en provenance des Amériques. Les personnes immigrantes venues d'Europe, principalement d'Italie, ont pour leur part immigré avant 2001 dans une proportion de 86,4 %.

La représentation par groupes d'âges des populations immigrantes varie considérablement selon le pays d'origine. Les personnes originaires d'Algérie sont nettement plus jeunes avec 14,8 % de personnes de 0 à 17 ans. A l'inverse, 89,1 % personnes d'origine italienne ont plus de 65 ans. Enfin, la population d'origine haïtienne est constituée à 79,5 % de personnes d'âge actif (18 à 65 ans).

2.1. Description du territoire

Plus de 50 ans d'occupation commerciale

La vocation commerciale du secteur s'établit dès 1971 avec l'ouverture du Carrefour Langelier quelques années seulement après l'inauguration des Galeries d'Anjou (1968) en bordure de l'échangeur des autoroutes 40 et 25. Elle est étroitement liée au développement du réseau autoroutier dans les années 1960 avec la construction de l'autoroute métropolitaine (A-40), du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et de l'autoroute 25.

L'activité commerciale se consolide, à peu près sous sa forme actuelle, au cours des années 1980. Elle mise sur un accès rapide à partir du réseau autoroutier pour attirer une clientèle régionale, mais dessert également la population des quartiers résidentiels avoisinants.



Vue aérienne de Saint-Léonard en 1969. Source: Archives de Montréal.

- ① Galerie d'Anjou
- ② Carrefour Langelier en construction
- Secteur d'intervention

Carrefour Langelier avec travaux de la STM, hiver 2025



2.2. Grands constats et principaux défis

Un environnement où l'automobile est privilégiée

L'implantation des bâtiments commerciaux dans le secteur a adopté une forme qui capitalise sur les avantages offerts par la proximité de l'autoroute 40, principalement la visibilité et l'accessibilité, pour attirer une clientèle régionale. À l'origine les commerces plus importants, dont le Carrefour Langelier, se sont établis aux croisements des principales artères bénéficiant ainsi d'une connexion presque directe avec l'autoroute.

La volonté de faciliter l'accès aux commerces en automobile a conditionné de manière durable l'organisation de l'espace qui se caractérise par la prépondérance des aménagements destinés à assurer l'efficacité des déplacements motorisés et la surabondance des espaces de stationnement. Elle se répercute également dans l'affichage, de type autoroutier, ainsi que dans l'implantation des bâtiments en retrait de la rue.

L'accès aux grandes propriétés commerciales se fait directement à partir du réseau artériel. La gestion de certains accès est assurée par des feux de circulation intégrant une séquence pour permettre les virages à gauche protégés. Faute de rues secondaires, il y a peu d'intersections où les piétons peuvent traverser la rue Jean-Talon Est en toute sécurité.

Au total, les chaussées, les aires de stationnement et autres surfaces au sol minéralisées couvrent environ la moitié de la superficie du secteur, soit 17 hectares qui sont ainsi consacrés directement ou indirectement aux déplacements motorisés.

La desserte actuelle en transport collectif est principalement assurée par deux lignes d'autobus qui se rabattent aux stations de métro Langelier, Saint-Michel et Honoré-Beaugrand.

Le secteur est dépourvu de voies cyclables et les conditions de circulation sur les grands axes se prêtent mal à leur utilisation sécuritaire par les cyclistes. La place accordée aux piétons est également réduite, peu conviviale et n'offre pas un sentiment de sécurité lors de leurs déplacements (trottoirs étroits, faible canopée, absence de mobilier urbain, manque de traverses protégées, environnement peu attrayant).

CONSTATS

- Aménagements conçus pour accommoder l'automobile
- Géométrie des intersections destinée à améliorer la fluidité de la circulation automobile, parfois au détriment des autres modes (bretelles de virages)
- Prévalence des aires de stationnement de surface hors rue
- Desserte en transport collectif limitée
- Conditions inconfortables et peu conviviales pour les piétons
- Absence d'aménagements cyclables et conditions peu sécuritaires pour les cyclistes sur le réseau routier
- Enclavement des déplacements causé par l'autoroute A-40 au nord du secteur
- Nuisances engendrées par l'autoroute A-40 (qualité de l'air, bruit et vibrations)

La rue Jean-Talon Est



2.2. Grands constats et principaux défis

Une offre en commerces, services et équipements collectifs qui répond partiellement aux besoins locaux

L'offre commerciale dans le secteur est riche et diversifiée. Elle comporte une bonne part de biens et services semi-courants et réfléchis destinés à une clientèle régionale, mais inclut également des biens et services courants permettant de bien desservir une clientèle locale, dont des marchés d'alimentation, des pharmacies ainsi que des services bancaires et de soins personnels. Le secteur compte plusieurs établissements de restauration et un centre de conditionnement physique. Le mois de mars 2024 marquait toutefois la fermeture de son seul établissement de divertissement, le cinéma Ciné Starz Langelier.

Le secteur est dénué de parcs et d'équipements collectifs. Les espaces verts les plus rapprochés sont les parcs du Boisé-Jean-Milot, Giuseppe-Garibaldi et Félix-Leclerc.

Les équipements sportifs (intérieurs), culturels et communautaires les plus facilement accessibles sont ceux regroupés aux abords de la mairie d'arrondissement, au nord de l'autoroute 40, sur le boulevard Lacordaire près du boulevard Robert. On y retrouve l'aréna Martin-Brodeur, le centre culturel Leonardo Da Vinci incluant le théâtre Mirella et Lino Saputo, la bibliothèque de Saint-Léonard, le complexe aquatique de Saint-Léonard et un centre de la petite enfance (CPE).

Toutefois, ce noyau d'équipements est relativement difficile d'accès pour les ménages établis au sud de l'A-40 et reste très éloigné du secteur Langelier. Malgré les efforts déployés par l'arrondissement au cours des dernières années pour améliorer la desserte des secteurs au sud de l'A-40, les besoins à combler en équipements y demeurent importants.

On retrouve deux écoles primaires dans un rayon de moins de 1 km (distance pour les élèves marcheurs), soit les écoles Lambert-Closse et Dante situées à proximité du parc Giuseppe-Garibaldi. L'école primaire la Dauversière, sur la rue Jean-Talon Est près du boulevard Lacordaire, est à un peu plus d'un kilomètre de distance. Ces établissements sont actuellement remplis à pleine capacité.

Les écoles secondaires les plus rapprochées sont l'école secondaire Antoine de Saint-Exupéry, située non loin de la mairie d'arrondissement, et l'école secondaire Laurier Macdonald (anglophone) sur le boulevard Viau au nord de la rue Jean-Talon Est.

CONSTATS

- Vocation essentiellement commerciale;
- Offre commerciale comportant des biens et services et des commerces semi-courants et réfléchis (commerces de destination), mais qui répond également à des besoins locaux;
- Absence d'équipements sportifs, culturels ou communautaires dans le secteur ou à proximité;
- Besoins importants en équipements collectifs identifiés par l'arrondissement (plus marqués au sud de A-40)
- Présence de parcs à distance de marche mais dont les superficies sont insuffisantes pour desservir adéquatement une nouvelle population;
- Présence de 2 écoles primaires dans un rayon de 1 km nécessitant une augmentation des superficies compte tenu de l'arrivée de nombreuses familles.

Une pression se fait sentir pour des besoins d'équipements collectifs et scolaires

École Lambert Closse, CSSPI



2.2. Grands constats et principaux défis

Un secteur minéralisé et carencé en espaces végétalisés

De manière générale, l'aménagement actuel du secteur est peu favorable aux déplacements non motorisés ce qui a une incidence sur la qualité de l'air, mais également sur sa vulnérabilité face à certains aléas climatiques. Celle-ci est principalement attribuable à l'importance des surfaces minéralisées et à la topographie.

Les surfaces imperméables (trottoirs, chaussées, espaces de stationnement, aires de manœuvre, toitures), couvrent plus de 90 % du secteur. Par conséquent, le réseau d'égout est fortement sollicité lorsqu'il pleut. De plus, la topographie du secteur forme une cuvette qui accroît sa vulnérabilité aux débordements et aux inondations lors de pluies abondantes.

Par temps chaud, ces mêmes surfaces contribuent à faire du secteur un îlot de chaleur, d'autant plus que l'indice de canopée y est très faible, et ce, tant sur le domaine privé que sur le domaine public. Il s'élève ainsi à environ 1,3 %, soit bien en deçà de l'objectif de 25 % établi pour l'ensemble de la Ville dans le Plan d'action canopée 2012-2021.

Enfin, le secteur jouxte une friche boisée de près de 7 hectares, le parc du Boisé-Jean-Milot, qui constitue une aire protégée au sein de laquelle on retrouve un milieu humide à protéger et à restaurer identifié au Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH). Le boisé s'inscrit dans le parcours de l'ancien ruisseau Molson, qui a été canalisé au début du 20^e siècle, et contribue à la préservation de la biodiversité. Il a fait l'objet d'une caractérisation biologique en 2023.



Aire de stationnement en bordure de la rue Jean-Talon Est

Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH)

Le conseil d'agglomération de Montréal a adopté, le 21 mars 2024, un Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) en vertu de la *Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés*. En novembre de cette même année il adoptait des modifications au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal pour assurer sa conformité avec le PRMHH.

Les grands objectifs de conservation du PRMHH sont de :

- Protéger 88 % des milieux humides du territoire terrestre et une aire de protection de 30 mètres autour de ces milieux;
- Créer et restaurer les milieux humides et hydriques pour contribuer à l'objectif de zéro perte nette;
- Soutenir l'utilisation durable de 9 % de milieux humides en zone agricole permanente.

Les modifications au schéma, entrées en vigueur en janvier 2025, incluent des dispositions au document complémentaire pour soutenir l'atteinte des objectifs de conservation du PRMHH dont l'interdiction de toute activité pouvant porter atteinte à un milieu humide ou à son aire de protection.

Le schéma prévoit certaines exceptions et établit des conditions et des critères à respecter afin d'autoriser certains projets empiétant dans l'aire de protection d'un milieu humide.

Les mesures prévues au schéma doivent être intégrées dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements concernés.

**Instaurer
une aire de
protection de
30m autour d'un
milieu humide**

2.2. Grands constats et principaux défis

Le Parc du boisé Jean-Milot

Le parc du Boisé-Jean-Milot, à l’instar du parc Félix-Leclerc directement au sud de celui-ci, correspond au site d’un ancien dépotoir. La Ville de Montréal y a éliminé des déchets domestiques et industriels de 1950 à 1972 puis des matériaux secs de 1972 à 1975. Il a par la suite été utilisé comme site de dépôt à neige.

En 1991, un projet de construction d’un concessionnaire automobile suscite une forte mobilisation citoyenne pour la protection du boisé. En 2004, un OBNL, le comité de Surveillance Louis-Riel (CSLR), obtient la reconnaissance du boisé et le parc du boisé Jean-Milot est inauguré l’année suivante. Le Marais Molson y est découvert la même année à l’occasion de travaux d’arrachage du roseau commun.

Depuis 2015, le CSLR assure la gestion écologique du boisé en vertu d’une entente avec l’arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. En octobre 2020, le boisé s’est vu attribué le statut d’espace naturel dans la réglementation d’urbanisme de l’arrondissement.



Plan de la zone humide et de son aire de protection

- Milieu humide et hydrique
- Rive 10m
- Zone tampon de 30m
- Limite des parcs
- Limite des arrondissements

CONSTATS

- Importance des surfaces imperméables et minéralisées;
- Îlot de chaleur et milieu vulnérable aux vagues de chaleur;
- Pression sur les infrastructures de gestion de l'eau et vulnérabilité aux fortes pluies en raison de sa topographie en cuvette;
- Très faible taux de verdissement et très faible indice de canopée;
- Proximité d'une friche boisée importante (le parc du Boisé-Jean-Milot) et d'un milieu humide à protéger et à restaurer identifié au PRMHH.

Parc du Boisé-Jean-Milot

Une friche boisée
de près de
7 hectares, le
parc du Boisé-Jean-
Milot, qui constitue
une aire protégée



2.2. Grands constats et principaux défis

Une forme urbaine étalée et peu propice à l'animation du domaine public

De manière générale, la sous-utilisation du sol est un aspect caractérisant du secteur. Elle se remarque par l'ampleur des superficies dédiées au stationnement et le faible taux d'occupation des terrains par les bâtiments qui sont pour la plupart construits sur un seul étage.

La proximité de commerces diversifiés offre des possibilités de mutualisation des aires de stationnement qui demeurent peu exploitées. De plus, le stationnement est essentiellement aménagé en surface, de manière étalée, ce qui a pour effet de maximiser son empreinte.

L'offre en stationnement excède la demande dans des proportions qui peuvent être considérables. Des relevés ont permis d'établir un taux d'occupation global des aires de stationnement inférieur à 50 % pour la période la plus achalandée observée et une durée d'occupation inférieure à une heure dans 75 % à 97 % des cas.

Le cadre bâti se compose majoritairement de bâtiments commerciaux de moyenne et de grande surface occupant une faible portion des terrains et comportant pour la plupart un seul étage. Leur implantation varie grandement d'un bâtiment à un autre, mais implique généralement un fort recul par rapport à la rue et contribue ainsi peu à son encadrement et à son animation. Certains bâtiments sont implantés perpendiculairement à la rue Jean-Talon Est sur laquelle ils présentent une façade aveugle.

À l'instar de leur implantation, l'architecture ainsi que les matériaux de revêtement des bâtiments sont disparates et viennent accentuer la perception d'un cadre bâti peu structuré et sans cohésion d'ensemble.



Bâtiment commercial avec façade aveugle situé sur la rue Jean-Talon

CONSTATS

- Omniprésence des aires de stationnement de surface extérieures, aménagées sur un seul niveau;
- Offre en stationnement excédant aux besoins et représentant une capacité d'accueil significative;
- Faible taux d'implantation des bâtiments et faible densité de construction;
- Implantation et caractéristiques des bâtiments très variables (manque de cohésion d'ensemble);
- Relation pauvre entre les bâtiments et la rue et piètre encadrement du domaine public;
- Faible contribution des bâtiments et des activités à l'encadrement et à l'animation du domaine public.

Taux d'occupation
des aires de
stationnements de
moins de 50%

Aire de stationnement en bordure de la rue Jean-Talon et l'autoroute



2.3. Démarches municipales associées

Outre le projet de prolongement de la ligne bleue du métro (voir section 1.3), d'autres initiatives municipales auront une portée sur l'aménagement du secteur Langelier. Complétées récemment ou en planification, ces initiatives sont le Programme particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est, le réaménagement de la rue Jean-Talon Est, le plan de développement du réseau cyclable et les travaux de vitalité culturelle dans les quartiers.

Programme particulier d'urbanisme Jean-Talon Est

Le PPU Jean-Talon Est, adopté en 2021, couvre le tronçon de la rue Jean-Talon Est compris entre la limite ouest de l'arrondissement, vis-à-vis la 24e avenue, et le boulevard Langelier.

La vision que traduit le PPU vise entre autres à améliorer l'expérience de la rue pour tous ses usagers, à soutenir son activité économique et à attirer des activités complémentaires, à offrir un environnement sain et pérenne ainsi qu'à diversifier les modes de déplacements. À ces fins, le PPU établit quatre orientations qui se déclinent en 24 objectifs, soit de :

- Stimuler les activités pour créer un levier de transformation urbaine
- Miser sur une approche de mobilité durable basée sur la dimension humaine et le contexte environnant
- Changer le paysage de la rue pour offrir des expériences positives
- Promouvoir le développement durable et la résilience dans les choix d'aménagement et de construction

Le PPU détermine des secteurs de redéveloppement et de revitalisation urbaine qui, à l'instar du secteur Langelier, correspondent à des zones commerciales à requalifier qu'on retrouve notamment à proximité du boulevard Pie-IX où elles seront éventuellement desservies à la fois par le métro, le système rapide par bus (SRB) Pie-IX et le réseau express vélo (REV).

Le PPU établit des principes et des paramètres pour encadrer la transformation de ces sites dont on veut intensifier et diversifier l'occupation tout en respectant l'échelle humaine et en misant sur une amélioration de la mobilité. Il prévoit une hauteur maximale pouvant atteindre jusqu'à 14 étages pour certains secteurs spécifiques situés dans le voisinage immédiat de futurs édicules de métro.

Réaménagement de la rue Jean-Talon Est

Le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est s'étend sur 3,5 km (entre la 22e avenue et la première intersection à l'est du boulevard Langelier). Il doit accompagner l'arrivée des nouvelles stations de métro de la ligne bleue pour soutenir la revitalisation des milieux desservis qui sont voués à connaître une transformation importante, notamment ceux visés par le PPU Jean-Talon Est (voir section précédente).

Le projet comprend une révision complète de l'aménagement et du partage de l'emprise de la rue. Il vise à favoriser les déplacements actifs et collectifs, à rendre la rue plus sécuritaire et plus conviviale pour l'ensemble de ses usagères et usagers et à assurer sa vitalité commerciale et culturelle. Le projet touche à toutes les composantes comprises dans l'emprise de la rue, incluant les infrastructures souterraines.

Les principaux éléments du projet comprennent, outre une mise à niveau des infrastructures, l'implantation d'un axe cyclable structurant du Réseau express vélo (REV), la sécurisation des intersections, l'élargissement des trottoirs, la plantation d'arbres de rue, le remplacement de l'éclairage public et l'installation de mobilier urbain. Le projet propose également des améliorations à l'interface entre le domaine public et le domaine privé.

Le Réseau express vélo (REV)

Le REV est un réseau de voies cyclables de près de 200 km qui vise à relier différents points d'intérêt de Montréal en permettant de se déplacer à vélo de façon sécuritaire, efficace et agréable. Il comprend des voies cyclables de grande capacité, dont la largeur permet les déplacements, séparées de la circulation automobile et accessibles toute l'année aux cyclistes, peu importe leur niveau d'habileté. Le REV offre des tracés permettant de franchir de longues distances de la manière la plus directe possible, notamment pour atteindre le centre-ville, ainsi que de multiples connexions aux voies cyclables existantes.

Une fois parachevé, le REV comptera 17 axes accessibles toute l'année.

**4,5 km de
réaménagement
sur la rue
Jean-Talon**

3. Vision, orientations et objectifs



3.1. Énoncé de vision

En 2050, la station de métro située à l'angle de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier s'ouvre sur un quartier dynamique où règne un fort sentiment de communauté. Pratiques, efficaces et agréables, le métro, la marche et le vélo se sont rapidement imposés comme les modes de prédilection pour y accéder.

Plus qu'un simple lieu de passage, les abords de la station forment un lieu rassembleur et animé où on retrouve des espaces publics attrayants, des équipements collectifs ainsi que des services et des commerces qui, en plus de répondre aux besoins de la population locale, participent à l'identité du quartier et attirent une clientèle régionale.

Le quartier est reconnu comme un endroit où il fait bon déambuler, que ce soit pour faire des achats, flâner ou se restaurer sur la rue Jean-Talon Est, pour savourer la quiétude de son réseau vert, avoir un contact avec la nature ou encore pour profiter de ses parcs ou de ses installations sportives, récréatives et culturelles.

Le quartier est également apprécié pour la diversité des ménages qui y cohabitent ainsi que pour ses aménagements, universellement accessibles, qui contribuent au confort des piétons et à sa résilience lors d'événements climatiques extrêmes.



3.2. Orientations et objectifs

La vision d'aménagement du secteur se décline en 4 orientations établies à la lumière des démarches de consultations publiques et des grands constats de la section 2 quant aux lacunes que présente son aménagement actuel et aux atouts sur lesquels son développement et son aménagement futurs peuvent s'appuyer.

Les orientations viennent préciser les intentions à l'égard des principales caractéristiques souhaitées pour le futur quartier. Elles se déclinent elles-mêmes en objectifs et en principes d'aménagement et de développement spécifiques qui se traduisent à leur tour dans les dispositions concrètes contenues aux sections 5, 6 et 7 pour encadrer les projets immobiliers et d'aménagement et, ainsi, assurer la mise en œuvre du plan directeur et concrétiser la vision.

Les orientations d'aménagement :

- Un milieu de vie attrayant, complet et inclusif
- Une vitalité commerciale qui participe à la qualité du cadre urbain
- Une mobilité efficace, équitable et décarbonée
- Un milieu résilient, respectueux de la nature et de la biodiversité, où les espaces verts sont valorisés



3.2. Orientations et objectifs

Un milieu de vie attrayant, complet et inclusif

La nouvelle station de métro s'ouvre sur un milieu de vie peuplé de ménages diversifiés, bien pourvu en services, en commerces de proximité et en équipements, comportant également, avec ses commerces de destination, une certaine concentration d'emplois. Il offre à ses résident-e-s un environnement où il fait bon vivre et aux personnes qui le fréquentent un lieu accueillant et dynamique qui répond à leurs besoins.

La densité de logements, importante, permet à de nombreux ménages de profiter de la proximité du métro ainsi que des commerces, services et équipements. Elle assure une utilisation optimale des infrastructures et rend possible le dégagement d'espaces au sol pour accueillir parcs, espaces verts et places publiques. Le parc de logements convient à des ménages de toute taille, de la personne seule à la famille, de tout groupe d'âges, condition sociale ou statut socio-économique. Par ailleurs, le Plan directeur vise la création d'un réseau d'espaces verts publics et semi-privés qui accueillera notamment des équipements répondant aux besoins des familles et offrira des conditions de déplacements à travers le secteur qui sont agréables, sécuritaires et adapté à tous type d'utilisateur. Il prévoit également l'implantation de services éducatifs mutualisés avec les équipements communautaires et culturels pour desservir la population du futur quartier et celle des milieux avoisinants, en particulier au sud de l'A-40 où de tels équipements sont peu présents Afin de faciliter un accès élargi à ces derniers, il privilégie leur implantation à proximité du métro.

En ce qui a trait à la desserte en commerces et en services de proximité, le Plan directeur soutient leur établissement sur la rue Jean-Talon Est et, dans une moindre mesure, sur le boulevard Langelier, tout en veillant à la qualité de leur contribution à l'encadrement et à l'animation du domaine public et à l'instauration d'une offre complémentaire à celle existante à l'ouest du boulevard Langelier.

Le Plan directeur inclut également diverses mesures pour préserver la quiétude des futur-e-s résident-e-s dans le contexte d'un quartier où la diversité des activités est susceptible de générer des nuisances ou des désagréments, que ce soit à travers la répartition des activités, l'implantation et l'architecture des bâtiments, l'atténuation de la circulation de transit ou un encadrement approprié des conditions de livraison et de gestion des matières résiduelles.

OBJECTIFS

- Développer une offre résidentielle diversifiée qui favorise la mixité sociale, générationnelle ainsi que des types de ménages;
- Constituer un réseau de parcs et d'espaces verts intégrant une offre conséquente avec la population projetée;
- Implanter des équipements communautaires, culturels et éducatifs mutualisés pour pallier le manque existant au sud de l'A-40 et desservir la population future;
- Favoriser l'implantation de services et de commerces de proximité sur la rue Jean-Talon Est et sur le boulevard Langelier;
- Assurer une contribution des commerces et services à la qualité de l'encadrement du domaine public et à son animation;
- Minimiser les nuisances générées par la fréquentation des commerces et leurs opérations sur les futur-e-s résident-e-s;
- Diversifier les activités tout en maintenant et en bonifiant les emplois.



Bibliothèque Marc-Favreau,
Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, Montréal



Perméabilité des îlots et densité construite, Le Triangle,
arrondissement Côte-des-Neiges, Montréal

3.2. Orientations et objectifs

Une vitalité commerciale qui participe à la qualité du cadre de vie

L'activité commerciale occupe une place prépondérante dans le secteur depuis plus d'un demi-siècle. Elle participe à son rayonnement et à sa vitalité à deux échelles. D'une part, elle contribue, sur le plan régional, à la desserte commerciale de l'est de Montréal. D'autre part, elle offre des biens et services qui répondent aux besoins courants de la population locale.

Le Plan directeur reconnaît ce double rôle et vise, entre autres, à maintenir la présence de commerces de destination tout en s'assurant que l'activité commerciale contribue à la qualité du cadre urbain, soutient une utilisation efficace des ressources, notamment du sol et des infrastructures de transport collectif, et génère le moins de nuisances possible sur les milieux de vie.

Cette transformation implique le redéploiement de commerces existants sous une nouvelle forme. Elle doit composer avec le fait que des options attrayantes devront être offertes aux commerces, dont certains bénéficient de baux à long terme, et que les projets immobiliers se réaliseront à un rythme inégal en s'échelonnant sur de longues années.

À l'échelle locale, l'offre commerciale doit correspondre à la réalité économique, sociale et culturelle de la communauté. Elle doit permettre à l'ensemble des ménages, incluant les personnes et les familles à revenu modeste, de combler leurs besoins usuels. Par ailleurs elle participe, à travers les caractéristiques particulières des produits et services offerts, à l'identité et à la vitalité culturelle de la communauté. Elle

offre enfin des lieux de rencontre et de rassemblement, accessibles à toute la communauté, incluant les jeunes et les aînés, qui favorisent la sociabilisation.

Le Plan directeur favorise de manière générale l'implantation des bâtiments commerciaux de destination de grande surface en bordure de l'autoroute 40, principalement afin de minimiser les impacts de la circulation automobile et du camionnage sur les milieux de vie. Parallèlement, il soutient une intensification de l'occupation du sol par les établissements commerciaux de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier, que ce soit par leur rapprochement de la rue, leur intégration au sein de projets mixtes, l'aménagement de leur stationnement en souterrain ou encore en privilégiant, pour les commerces de grande superficie, leur aménagement sur deux niveaux.

Par ailleurs, il met en place des conditions pour que les bâtiments accueillant des commerces offrent un encadrement de qualité du domaine public et contribuent à son animation par leur occupation, leur implantation, leur volumétrie et leur composition architecturale – en particulier le traitement de leur façade –, et ce, pour le bénéfice de l'ensemble des personnes amenées à parcourir le secteur à pied.

Enfin, le Plan directeur introduit des dispositions pour limiter les nuisances occasionnées par les activités des commerces de grande surface (circulation automobile, camionnage, gestion des matières résiduelles, etc.) sur les milieux de vie tout en préservant l'efficacité de leurs opérations.

OBJECTIFS

- Maintenir les activités commerciales à rayonnement régional en assurant leur contribution à la qualité du cadre urbain;
- Minimiser les nuisances de l'activité commerciale sur les milieux de vie;
- Implanter les commerces de grande surface préférentiellement en bordure de l'A-40;
- Réduire l'empreinte des bâtiments commerciaux et de leurs stationnements;
- Densifier l'occupation du sol en relocalisant des commerces existants dans des projets mixtes;
- Assurer le maintien de la dynamique commerciale de la SDC Jean-Talon.



Le Séville, arrondissement Ville-Marie, Montréal



Le Griffin square, arrondissement Sud-Ouest, Montréal

3.2. Orientations et objectifs

Une mobilité efficace, équitable et décarbonée

La station de métro est un point de repère pour le nouveau quartier et les milieux de vie avoisinants dont elle modifie en profondeur les habitudes et les préférences en matière de mobilité. Son implantation s'accompagne d'aménagements et de projets immobiliers élargissant les options offertes pour les déplacements au profit de la mobilité douce et d'alternatives à l'auto-solo attrayantes et accessibles à toute la communauté.

Le Plan directeur soutient ainsi l'utilisation du métro à travers la valorisation des abords de l'édicule et en facilitant son accès au bénéfice de la population actuelle, des ménages du futur quartier et de toute personne amenée à le fréquenter. A cette fin, il privilégie le voisinage de la station pour accueillir les équipements et les services à la communauté et favorise la consolidation commerciale de la rue Jean-Talon Est, assurant ainsi un accès efficace à ces lieux de destination en métro.

À l'échelle du quartier, le Plan directeur instaure un réseau piéton efficace, sécuritaire et attrayant à l'écart de la circulation automobile. Ce réseau se déploie à partir d'une coulée verte reliant le métro au boisé Jean-Milot et couvre l'ensemble du quartier. Il permet la traversée des îlots construits et propose des itinéraires rapides vers le métro et les zones d'activité. Universellement accessible, il est ponctué de lieux donnant l'occasion de faire une pause et se combine en partie avec la trame verte pour assurer le confort des piétons en toute saison et leur offrir un contact avec la nature.

Le Plan directeur propose également un réseau cyclable connecté aux grands équipements, au reste de l'arrondissement ainsi qu'au réseau de la ville, notamment via le REV à venir sur la rue Jean-Talon Est et la piste de la rue Bélanger. Il favorise l'installation de supports à vélos et de vélos en libre-service à proximité du métro, pour compléter l'offre prévue par la STM, et établit des dispositions pour l'intégration systématique de stationnements pour vélos dans les projets immobiliers.

Le Plan directeur réserve une place réduite aux véhicules motorisés et propose un partage équitable de l'espace public entre les différents modes. Il établit une trame de rues qui dessert les bâtiments et les commerces du quartier tout en tempérant les déplacements motorisés à l'intérieur de celui-ci. Concurrément, il impose une offre modérée en stationnement et l'intégration d'espaces dédiés aux vélos, à l'autopartage et aux véhicules électriques. Enfin, il prescrit, à de rares exceptions près, l'aménagement des stationnements en souterrain.

L'approche du Plan directeur en matière de mobilité contribuera à la qualité de vie des ménages en soutenant des habitudes de déplacement qui favorisent les interactions sociales, respectent l'échelle et le rythme du piéton, permettent d'apaiser la circulation dans les milieux de vie et contribuent à la réduction des nuisances telles que le bruit et la pollution de l'air.

OBJECTIFS

- Faire du métro un choix naturel pour la population environnante et l'ensemble des personnes fréquentant le secteur;
- Transformer les habitudes de mobilité au bénéfice de modes actifs, collectifs et partagés;
- Assurer l'animation des abords de la station de métro et y regrouper les équipements collectifs, commerces et services de destination;
- Instaurer des conditions optimales pour les déplacements à pied et à vélo (confortables, sécuritaires, efficaces);
- Améliorer l'accessibilité et la perméabilité du quartier pour les modes actifs;
- Connecter le futur quartier au réseau cyclable existant;
- Assurer la quiétude du nouveau quartier résidentiel et la sécurité routière aux abords de l'école potentielle .



Aménagements favorables aux piétons, Avenue Laurier-Ouest, arrondissement Plateau-Mont-Royal, Montréal



Rue du Shannon, arrondissement Le-Sud-Ouest, Montréal

3.2. Orientations et objectifs

Un milieu résilient, respectueux de la nature et de la biodiversité, où les espaces verts sont valorisés

Le quartier se démarque par l'ampleur et la qualité de ses espaces verts et de ses aménagements paysagers. Il offre l'occasion de contacts avec la nature, constitue un environnement où les conditions microclimatiques sont confortables, fait preuve de résilience lors d'événements climatiques extrêmes et participe à la protection de la biodiversité.

Le Plan directeur prévoit ainsi la création d'une coulée verte reliant l'édicule du métro au boisé Jean-Milot comme élément à partir duquel s'articulera le futur quartier. Cet axe structurant et fédérateur est constitué d'un chapelet de places et d'espaces verts pouvant accueillir autant des aménagements propres à la détente qu'à la pratique d'activités sportives ou récréatives en plus d'être une composante majeure d'un réseau piétonnier. Cette coulée verte comporte, entre autres, des infrastructures vertes drainantes permettant de capter les eaux pluviales et ainsi réduire la pression sur les infrastructures souterraines. Des espaces publics résilients seront également conçus afin de répondre aux conséquences des changements climatiques.

En complément, le plan directeur soutient la constitution d'une trame verte, parcourant l'ensemble du quartier, composée d'espaces naturels et d'un réseau vert qui se superpose au réseau piétonnier en intégrant divers espaces verts publics et semi-publics. Ce réseau vert permet de traverser les îlots construits et offre un cadre attrayant, confortable et sécuritaire pour la marche et la détente.

Espace public résilient (EPR)

Un espace public résilient est un parc ou une place publique conçu pour accumuler pendant quelques heures les eaux pluviales lors de précipitations exceptionnelles afin de réduire les risques d'inondation et les refoulements d'égout. Il sert 99 % du temps de parc, de lieu de détente ou de jeux. Il contribue à la fois à la qualité des milieux de vie et à la gestion durable des eaux pluviales, rendant ainsi les quartiers plus résilients face aux conséquences des changements climatiques.

Parc Pierre-Dansereau, Montréal

L'aménagement urbain
facilite la gestion intégrée
des eaux pluviales en
réduisant les apports au
réseau d'égouts et en
limitant les impacts sur la
communauté



3.2. Orientations et objectifs

Un milieu résilient, respectueux de la nature et de la biodiversité, où les espaces verts sont valorisés

Le Plan directeur préconise une conception des aménagements paysagers qui tire parti de leur capacité à rendre des services écosystémiques afin, notamment, de réduire la pression sur les infrastructures grises, de réguler le climat à l'échelle du quartier et d'assurer sa résilience. Ces aménagements incluent des infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales sous la forme d'un réseau bleu intégrant noues, zones de biorétention, bassins de surface qui pourra éventuellement alimenter le milieu humide du boisé Jean-Milot. Au cours de l'année 2024, le Service de l'eau a établi des cibles minimums de superficies inondables pour gérer les eaux de surface selon les règlements municipaux en vigueur.

Dans un même ordre d'idées, le Plan directeur établit, à l'égard des projets immobiliers, des mesures d'encadrement dans le but de maximiser l'ensoleillement des logements et des espaces publics, d'éviter la formation de corridors de vent, d'assurer une gestion efficiente des eaux de ruissellement et de contribuer au verdissement du quartier.

Enfin, ce plan assure une transition douce entre le quartier et l'îlot de biodiversité constitué d'un milieu humide à protéger et à restaurer reconnu au Plan régional de protection des milieux humides et hydriques (PRPMHH) et du boisé Jean-Milot. Il prévoit ainsi un aménagement qui, tout en ouvrant une fenêtre sur cet espace naturel, participe à sa protection et respecte l'intégrité de l'aire de protection du milieu humide.

Infrastructure verte drainante (IVD)

Infrastructure végétalisée de surface permettant de capter, de filtrer et d'emmagasinier les eaux de ruissellement (eaux pluviales) et qui favorise leur infiltration et leur évapotranspiration. Les IVD permettent de réduire les volumes d'eau acheminés vers le réseau d'égout municipal, et donc la pression exercée sur les infrastructures souterraines, en particulier lors de fortes pluies.

OBJECTIFS

- Organiser le futur quartier à partir d'un axe vert (coulée verte) liant le métro à l'îlot de biodiversité du boisé Jean-Milot ;
- Établir une trame verte permettant de parcourir tout le quartier à pied de manière efficace dans des conditions confortables et sécuritaires;
- Profiter des services écosystémiques pouvant être rendus par les aménagements, notamment quant à la gestion des eaux de ruissellement, et minimiser la pression sur les infrastructures grises;
- Prévenir la formation d'îlots de chaleur et de corridors de vent;
- Assurer la résilience du quartier, notamment lors d'événements climatiques extrêmes (pluies intenses, vagues de chaleurs, sécheresse, etc.);
- Soutenir la biodiversité;
- Protéger et restaurer le milieu humide et le boisé Jean-Milot.



Place des Débardeurs, Montréal



Boulevard Maurice-Duplessis, Montréal

4. Plan d'ensemble



4.1. Approche conceptuelle






Incarnant la vision et les orientations, l'approche d'organisation spatiale du secteur Langelier prend appui sur cinq principes de conception faisant écho à la vision et aux orientations :

Trame verte

Une coulée verte relie les abords de la station de métro à l'espace naturel d'intérêt du boisé Jean-Milot. Elle se ramifie dans le quartier où elle forme un réseau vert largement dédié à la mobilité active reliant les parcs et espaces verts locaux. La trame verte est conçue pour jouer également le rôle d'une infrastructure, principalement pour la gestion des eaux de ruissellement, et assurer la résilience du quartier face aux événements climatiques extrêmes.

L'aménagement de la coulée verte et la programmation des espaces qui la composent seront conçus pour répondre à la fois aux besoins en parcs et en espace récréatifs de la population et aux objectifs de protection du boisé Jean-Milot et de sa contribution à la biodiversité. Il pourra ainsi intégrer des espaces au caractère plus naturel, éventuellement sous gestion écologique, au fil de sa progression vers le boisé.

Diagramme de connectivité des espaces verts

-  Milieu humide identifié au PRMHH
-  Zone de protection du milieu humide (30 m)
-  Biorétention ou place inondable en surface et traitement des eaux
-  Noues et traitement des eaux
-  Bassins drainants et les écoulements d'eaux en surface en fonction de la topographie



Étude de caractérisation des milieux biologiques du parc du Boisé-Jean-Milot

Les milieux biologiques du boisé Jean-Milot ont fait l'objet, en 2023, d'une étude comprenant un inventaire de la flore terrestre, la caractérisation et la délimitation de ses milieux humides et hydriques et de ses éléments biologiques d'intérêt.

L'étude a relevé la présence d'espèces floristiques en situation précaire et d'une abondance d'espèces exotiques envahissantes. Elle a aussi établi que le boisé abritait un complexe de milieux humides, formé d'un marécage, d'un marais et d'une dépression humide, totalisant 400 m² dans lequel se jette un ruisseau.

L'étude conclut que le parc abrite une variété de milieux naturels, dont des milieux humides, qui présentent un important potentiel de refuge pour plusieurs espèces et que le marais est d'intérêt écologique. Elle estime que la zone du marais a le potentiel d'être éventuellement étendue à des zones du boisé de faible valeur écologique.

Une démarche conjointe, mettant à contribution l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, sur le territoire duquel est situé le boisé Jean-Milot, l'arrondissement de Saint-Léonard et la ville-centre, a été initiée en 2024 pour établir des conditions qui permettront de concilier l'aménagement de la coulée verte prévu dans le PDAD avec les objectifs de protection et de mise en valeur du boisé.

Milieu humide et aménagement du Bois-de-Liesse, Montréal



4.1. Approche conceptuelle

Réseau viaire

Un réseau de voies carrossables conçu pour limiter les incursions dans le quartier tout en assurant une desserte adéquate des immeubles et des activités et qui intègre, en cœur de quartier, des voies sur lesquelles la circulation est apaisée, notamment des rues partagées. Le réseau offre des conditions adéquates pour les opérations des commerces tout en évitant la création de nuisances associées à leur achalandage et au camionnage.

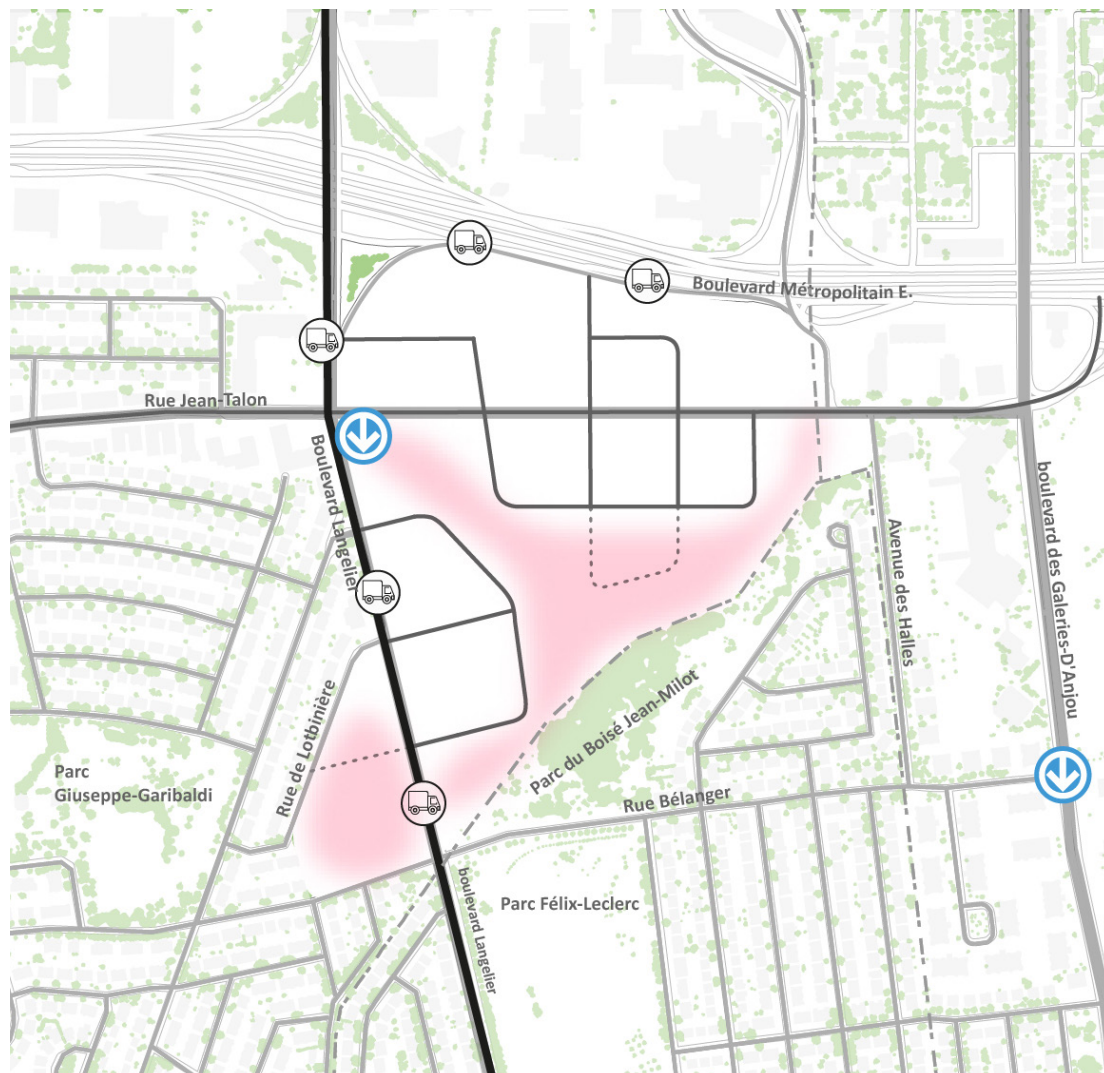






Diagramme de la trame urbaine proposée

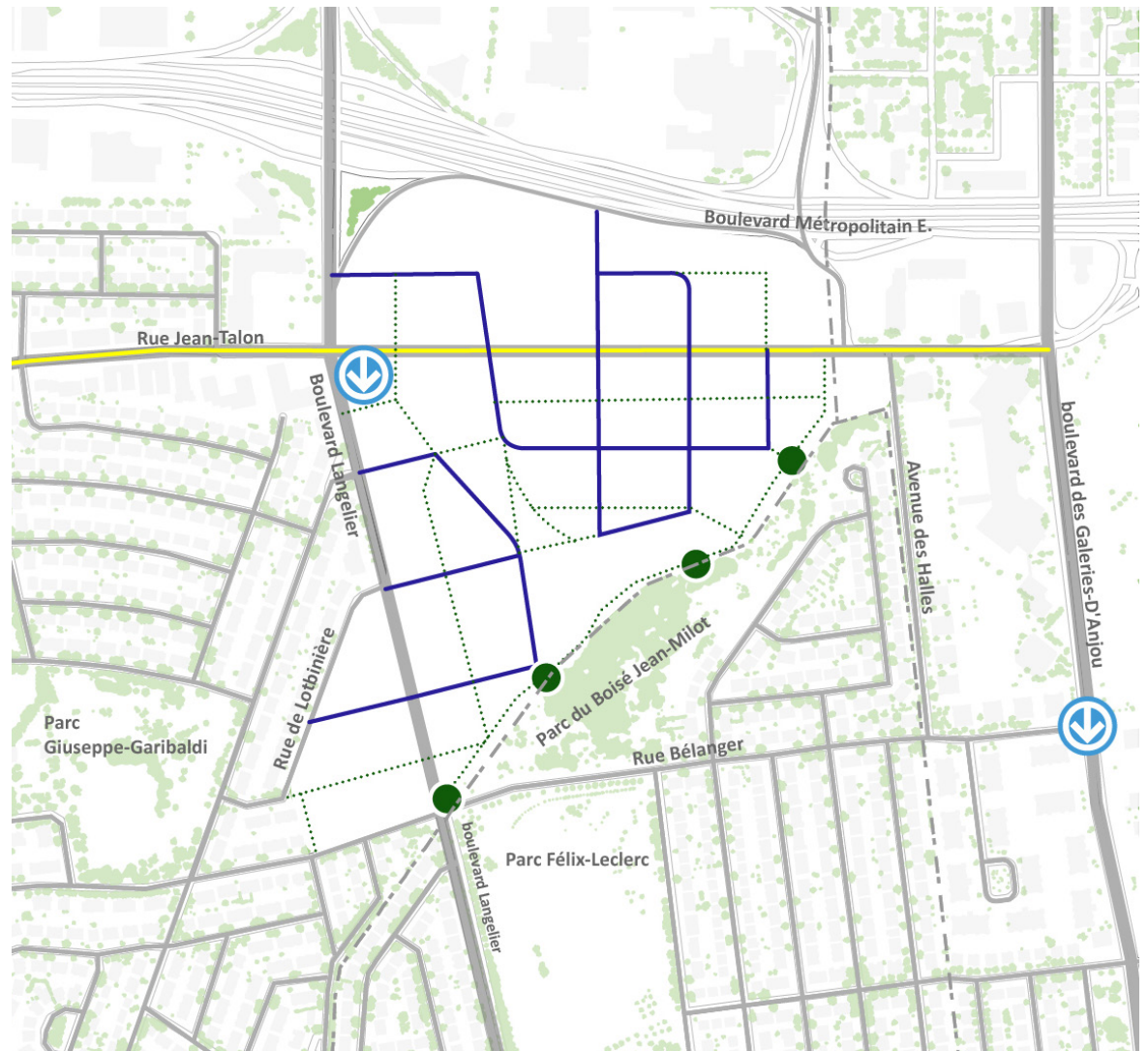
- Rue principale (véhiculaire)
- Nouvelle rue secondaire (véhiculaire)
- Lien de mobilité active
- 🚚 Accès camionnage
- Zone de circulation apaisée

Réseau de mobilité active

Un réseau de mobilité active conçu pour multiplier les possibilités de parcours à pied, en grande partie isolé de la circulation véhiculaire, permettant la traversée des grands ilots qui se combine au réseau vert pour assurer le confort des personnes qui le sillonnent et offre des cheminements directs vers le métro. Il comporte également des voies cyclables reliées au réseau montréalais, notamment au REV de la rue Jean-Talon Est.

Diagramme du réseau cyclable proposé

-  Réseau express vélo
-  Lien de mobilité active
-  Nouvelles rues
-  Point d'accès au parc du Boisé-Jean-Milot



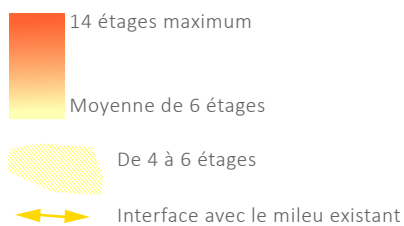
4.1. Approche conceptuelle

Forme urbaine

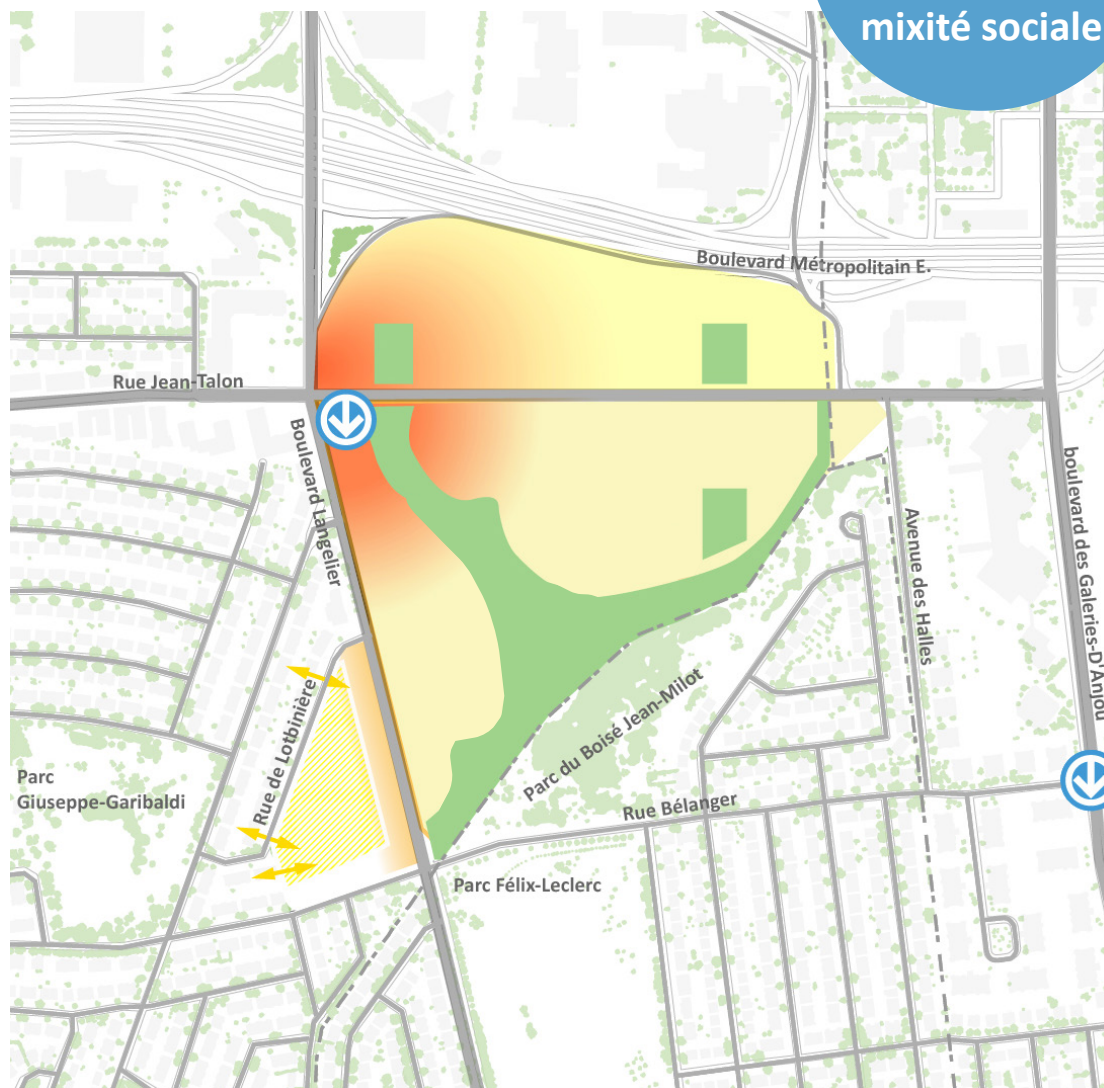
Une modulation de la hauteur et de la densité permettant de valoriser les abords de la station de métro, d'assurer un bon encadrement de l'espace public et d'offrir une diversité de volumes dans le respect de l'échelle humaine. La densité la plus importante voisine l'édicule de métro et décline vers l'intérieur du quartier. La modulation intègre des critères pour varier les formes bâties, animer les façades, tenir compte des impacts microclimatiques et enrichir l'expérience piétonne.

La modulation des hauteurs permet l'insertion ponctuelle de bâtiments d'une hauteur plus importante (surhauteur) dans la mesure où leur implantation respecte certains critères relatifs, notamment, à leurs impacts sur les bâtiments voisins projetés, à leur relation aux espaces publics adjacents et au respect, par des variations de hauteurs et de volumes appropriées à l'échelle d'un îlot, de l'échelle humaine.

Diagramme de répartition des hauteurs proposée



Offrir une grande variété de logements pour favoriser la mixité sociale









Usages *

L'habitation est introduite dans tout le secteur, sauf en bordure de la voie de service de l'A-40 qui conserve une vocation économique. La desserte en services et commerces de proximité est assurée par le boulevard Langelier et la rue Jean-Talon Est en bordure desquels le redéploiement des commerces dans des bâtiments à vocation mixte est favorisé. Au sud de la rue Jean-Talon Est, le cœur du quartier, éloigné des axes commerciaux, est principalement résidentiel. Cependant, il pourra éventuellement accueillir une école, mutualisée avec les équipements collectifs proposés, afin de desservir la population du quartier et les communautés environnantes.

* Les parcs et espaces verts représentés sur le schéma des usages y figurent à titre illustratif. Leur emplacement définitif ainsi que leurs dimensions et leur configuration seront précisés dans le cadre de l'application des dispositions de la réglementation d'urbanisme en tenant compte des objectifs et des balises du PDAD.

Diagramme de la répartition des services et commerces

-  Grandes surfaces commerciales
-  Commerces de proximité en RDC
-  Parcs et espaces verts
-  Place publique adjacente à l'édicule du métro
-  Localisation préférentielle des équipements collectifs
-  Équipement collectif prévu à proximité du métro



4.2. Composantes du plan d'ensemble

Le plan d'ensemble traduit, dans une forme tangible, la vision, les orientations et les objectifs de la section 3 établis pour l'aménagement et la mise en valeur du secteur. Il illustre l'allure que pourrait prendre une transformation du secteur fondée sur l'approche conceptuelle décrite à la section 4 et l'application des principes et des balises d'aménagement précisés à la section 5.

Les propriétaires et promoteurs désirant mettre en valeur leurs terrains au sein du secteur pourront opter pour une conception qui diffère de celle présentée au plan d'ensemble dans la mesure où celle-ci respecte les orientations et les objectifs du plan directeur ainsi que les balises de la section 5.

Grandes composantes :

- 6 000 à 8 000 nouveaux logements
- 100 000 m² de fonctions économiques
- Un parc central fédérateur allant des abords du métro au boisé Jean-Milot
- Un réseau de mobilité active étendu et bien connecté à la station de métro
- Un réseau viaire réduit, conçu pour tempérer la circulation
- 39 000 m² d'espaces verts et publics*
- 10 000 m² en équipements collectifs et culturels
- Une école primaire

** Les parcs et espaces verts représentés sur le plan d'ensemble y figurent à titre illustratif. Leur emplacement définitif ainsi que leurs dimensions et leur configuration seront précisés dans le cadre de l'application des dispositions de la réglementation d'urbanisme en tenant compte des objectifs et des balises du PDAD.*





Rue Jean-Talon Est

Boulevard Langellier

Rue Dumesnil

Rue de la Binière

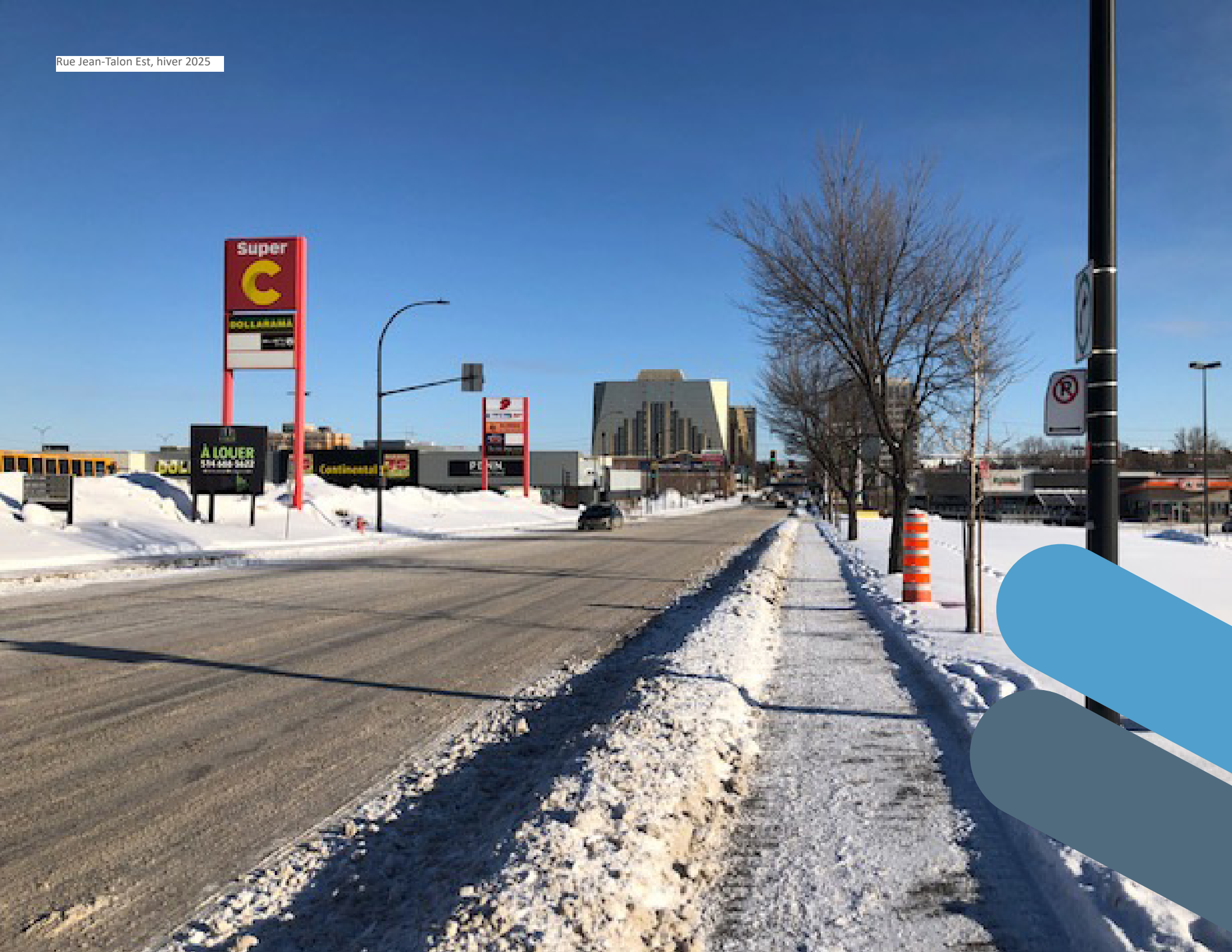
Rue Bélanger

Rue Jean-Milot

Boulevard des Galeries d'Anjou



5. Forme urbaine



5.1. Approche

L'approche adoptée pour guider la forme que prendra le futur quartier repose sur l'identification de balises destinées à encadrer l'aménagement et le développement immobilier. Celles-ci pourront éventuellement se traduire par des dispositions normatives, des critères intégrés dans un règlement discrétionnaire ou encore servir de base aux échanges avec les promoteurs lors de la conception d'un projet.

Dans un premier temps, les balises applicables à l'ensemble du territoire sont présentées, suivies de celles qui concernent des zones particulières qui le composent. A cette fin, le territoire a été divisé en cinq zones définies à partir de leur situation actuelle et du contexte dans lequel elles s'inscrivent en considérant l'apport attendu de chacune.

Les balises applicables aux différentes zones traitent d'aspects qui leur sont spécifiques, mais viennent également préciser comment certaines balises générales, dans le cas des hauteurs ou des marges de recul par exemple, s'articulent à leur échelle.

Les balises d'aménagement sont abordées en fonction de 3 thématiques qui traitent des aspects suivants:

- **Activités projetées** : nature et répartition des usages et des activités;
- **Trame urbaine et aménagement** : configuration des réseaux de mobilité, définition des îlots, structure et aménagement des espaces publics, trame verte;
- **Paysage et cadre bâti** : implantation, volumétrie et architecture des bâtiments et aménagement des terrains;

La présentation des balises s'accompagne d'un plan schématique qui illustre les intentions d'aménagement. Le tout est à prendre en compte dans l'élaboration d'une stratégie réglementaire pour assurer un bon encadrement des projets immobiliers et des aménagements. Enfin, il importe de rappeler que les balises doivent être considérées comme des guides et n'ont pas de portée normative.





Zone 1

Zone 5

Zone 4

Zone 2

Zone 3

Plan des zones

- Zone 1: Place du Métro
- Zone 2: Axe vert
- Zone 3: Abords Langelier
- Zone 4: Abords Jean-Talon
- Zone 5: Abords de l'A-40

5.2. Balises d'aménagement générales

Activités projetées

- Contribuer à la création d'un milieu de vie complet en introduisant l'habitation dans l'ensemble du secteur sauf en bordure de l'autoroute 40;
- Consolider la vocation commerciale de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier et assurer leur contribution à la desserte en commerces et services de proximité;
- Intensifier et diversifier les activités à proximité de la station de métro;
- Soutenir la mixité des usages, à l'échelle des bâtiments, sur la rue Jean-Talon Est et le boulevard Langelier;
- Implanter un ou des équipements communautaires ou culturels dans un rayon de 500 m de la station de métro pour en faciliter l'accès;
- Implanter une école au cœur du futur quartier résidentiel;
- Intégrer la réalisation des logements sociaux prévus dans le cadre de l'application du RMM sur site.



Les ateliers Castelnau, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension Montréal



Centre Jean-Claude Malépart situé près de la station Frontenac

Trame urbaine et aménagement

- Tisser une trame de mobilité relativement dense afin de fragmenter les grands terrains et de créer des îlots structurés;
- Assurer la perméabilité des îlots en prévoyant des passages piétonniers permettant leur traversée (à tous les 50 à 70 m de façade);
- Concevoir un réseau de voies carrossables qui dissuade la circulation de transit et assure une circulation véhiculaire apaisée à l'intérieur du quartier;
- Localiser les accès aux aires de stationnements et aux aires de manœuvre de manière à minimiser les conflits avec les piétons, cyclistes et usagers du métro et les impacts sur les milieux de vie avoisinants;
- Établir une trame de mobilité active offrant des cheminements directs vers le métro et des parcours efficaces vers les commerces et services de proximité;
- Créer un axe structurant à caractère public (coulée verte) formé de places, de parcs et d'espaces verts entre l'édicule du métro et le boisé Jean-Milot;
- Contribuer à la préservation et à la restauration du boisé Jean-Milot et de son milieu humide et assurer le respect de l'aire de protection du milieu humide;
- Établir une trame verte, parcourant l'ensemble du quartier, composée d'espaces naturels et d'un réseau vert se superposant au réseau piétonnier et connectant les divers espaces verts publics et semi-publics;
- Assurer une répartition équitable des parcs et espaces verts (publics et privés) à travers le quartier en les intégrant au réseau vert, et accroître la canopée;
- Intégrer des infrastructures vertes dans l'aménagement des rues, des parcs et des espaces libres pour assurer une gestion efficace et résiliente des eaux de ruissellement ;
- Soutenir la biodiversité par la préservation de friches et la création de corridors fortement végétalisés reliés au milieu humide et au boisé.



Promenade Luc-Larivée, Montréal, Crédit: Vivre en Ville

5.2. Balises d'aménagement générales

Paysage et cadre bâti

Relation avec la forme urbaine

- Enrichir l'expérience piétonne sur la rue Jean-Talon Est, le boulevard Langelier et aux abords des places publiques par un traitement des volumes et des façades, en particulier au rez-de-chaussée, qui respecte l'échelle humaine et rompt la monotonie (alignement des façades, rythme des ouvertures, retraits, basiliaires, transparence des façades, détails architecturaux);
- Moduler les hauteurs, densités et volumes des bâtiment et tenir compte du contexte existant:
 - Prévoir les bâtiments les plus hauts à proximité de la station de métro et aux abords des parcs et des espaces verts;
 - Favoriser une transition progressive (éviter les ruptures d'échelle) de la hauteur des bâtiments à grande échelle vers une zone de bâtiments à plus petite échelle;
 - Offrir un encadrement des rues et des espaces publics contribuant à la création d'ambiances qui s'accordent avec leur rôle et leurs caractéristiques (usages, emprise, fonction);
 - Créer un cadre bâti diversifié comportant des typologies variées de bâtiments résidentiels propices à la création d'un milieu de vie;
 - Prendre en compte les impacts microclimatiques et maximiser l'ensoleillement des logements, des espaces verts et publics et réduire les corridors de vent défavorables par une implantation et une volumétrie appropriées;
 - Prévoir pour un plan de façade une longueur d'un maximum 50 m *;
 - Atténuer les ruptures d'échelle trop brutales avec les milieux bâtis existants.

- Prévoir que le niveau du rez-de-chaussée d'un bâtiment doit tendre à être au même niveau que le niveau naturel du sol sans marches ni rampe d'accès.

Relation avec l'usage commercial

- Intégrer les commerces aux premiers étages de bâtiments à vocation mixte;
- Favoriser une transparence des rez-de-chaussée commerciaux lorsqu'ils donnent sur une place publique, un sentier piétonnier ou une rue.

* Non applicable à la zone 1



Bâtiment mixte, rue Molson, Montréal

Relation avec le verdissement et la gestion de l'eau

- Prévoir des taux d'implantation permettant de dégager des espaces au sol importants pour accueillir des plantations et des aménagements paysagers en pleine terre;
- Prévoir la perméabilité des ilots avec des implantations et des tailles de bâtiments favorisant l'accessibilité piétonne et cyclable ;
- Assurer une contribution minimale des projets au verdissement en imposant un facteur de résilience climatique (FRC) prenant en compte l'aménagement des espaces libres, mais également les autres surfaces verdies, notamment les toitures;
- Conserver une marge de recul avant permettant la plantation d'arbres matures et des aménagements paysagers;
- Éviter les aménagements paysagers sur dalle et contribuer à maximiser le verdissement par les plantations en pleine terre *;
- Soutenir l'intégration d'infrastructures vertes de gestion des eaux de ruissellement dans l'aménagements du domaine privé et public.

Relation avec les nuisances

- Interdire l'aménagement d'aires de stationnements extérieures sauf aux abords de l'A-40;
- Minimiser les nuisances générées par l'autoroute et les opérations des commerces (accès aux stationnements, livraisons, gestion des matières résiduelles, etc.);
- Prévoir un retrait en arrière-plan pour la façade avant d'un bâtiment pour les aires de chargement et les entrées au stationnement intérieur lorsqu'il donne sur une rue.



Abords e l'A-40 dans le secteur Langelier

* Non applicable à la zone 1

5.2. Balises d'aménagement générales

Paysage et cadre bâti

Relation avec les bâtiments en surhauteur *

La surhauteur d'un bâtiment désigne l'ajout de hauteur supplémentaire à une structure par rapport à une hauteur standard ou prévue. Cela peut inclure des éléments tels que des étages additionnels, des toits surélevés ou des structures ajoutées au sommet du bâtiment. Les bâtiments en surhauteurs sont calibrés selon les paramètres de marge de recul, d'espacement entre les bâtiments et de superficie de plancher.

- Limiter les hauteurs sur rue en prévoyant des basiliaires ou des retraits afin de diminuer l'effet de masse des bâtiments et d'assurer un encadrement de l'espace public respectueux de l'échelle humaine (Le rapport à la rue et aux espaces piétons se distingue par des basiliaires de 4 à 6 étages maximum);
- Prévoir une hauteur de 4,5m minimum pour tous les rez-de-chaussée de bâtiments;
- Permettre l'implantation ponctuelle de bâtiments en surhauteur en imposant le respect d'une distance séparatrice de 15 à 30 mètres selon la surhauteur du bâtiment et permettre seulement un bâtiment de surhauteur par lot**.



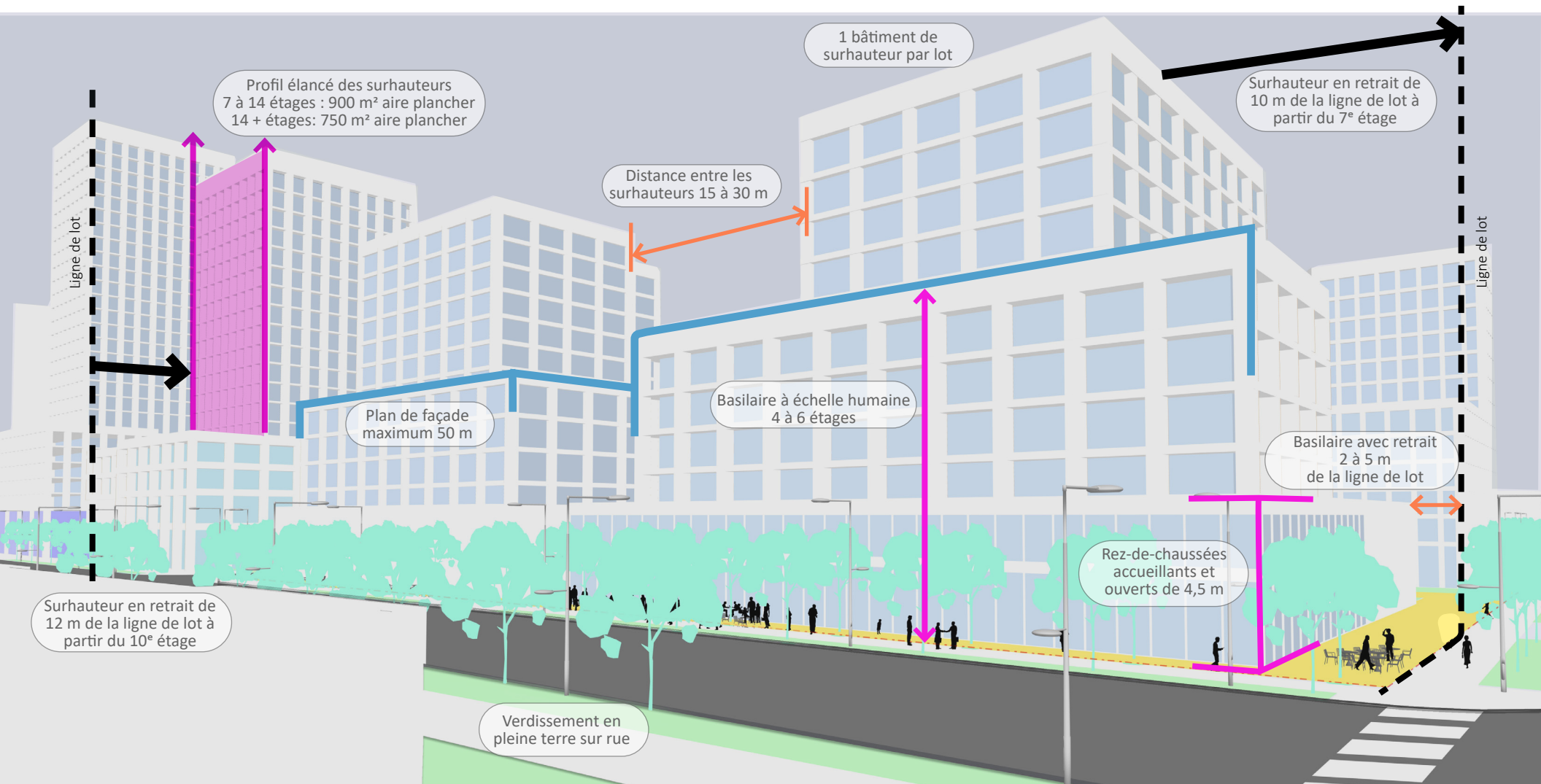
Schmidt Hammer Lassen, bâtiments en bois, Winterthur, Suisse

Permettre des surhauteurs ponctuelles dans le secteur en fonction de différents critères.

* Les indications qui suivent doivent être considérées comme des balises et des cibles à atteindre et non des normes.

** Non applicable à la zone 1

Schéma illustrant les balises d'aménagement de surhauteur



* L'illustration qui suit doit être considérée comme des balises et des cibles à atteindre et non des normes.

5.2. Balises d'aménagement générales

Paysage et cadre bâti

Relation avec les bâtiments en surhauteur *

- Prévoir des basiliaires de 4 étages minimum avec un retrait de 2 m de la ligne de lot. Cependant, si le basilaire est à usage uniquement résidentiel, un basilaire de 6 étages maximum avec un recul de 5 m de la ligne de lot est à prévoir**;
- Prévoir un recul de 10 m de la ligne de lot à partir du 7^e étage;
- Prévoir un recul de 12 m de la ligne de lot pour les étages situés au delà du 10^e étage afin de réduire l'impact visuel et physique de la tour et de permettre au basilaire du bâtiment d'être le principal élément déterminant face au domaine public;
- Prévoir, pour les bâtiments de 7 à 14 étages, une superficie maximum de 900 m² pour les étages situés au-dessus du basilaire**;
- Prévoir, pour les bâtiments de plus de 14 étages, une superficie maximum de 750 m² pour les étages situés au-dessus du basilaire**.



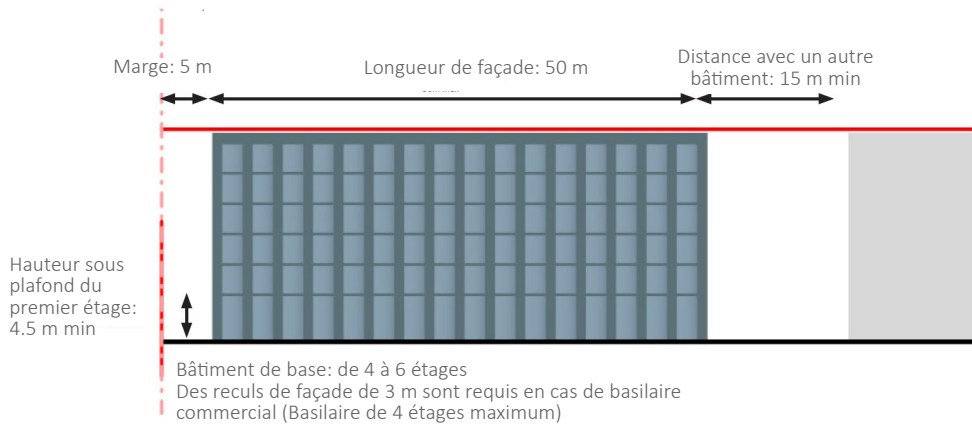
Stunionedots architecte, Landdrostdreef, Almere, Pays-Bas

* Les indications qui suivent doivent être considérées comme des balises et des cibles à atteindre et non des normes.

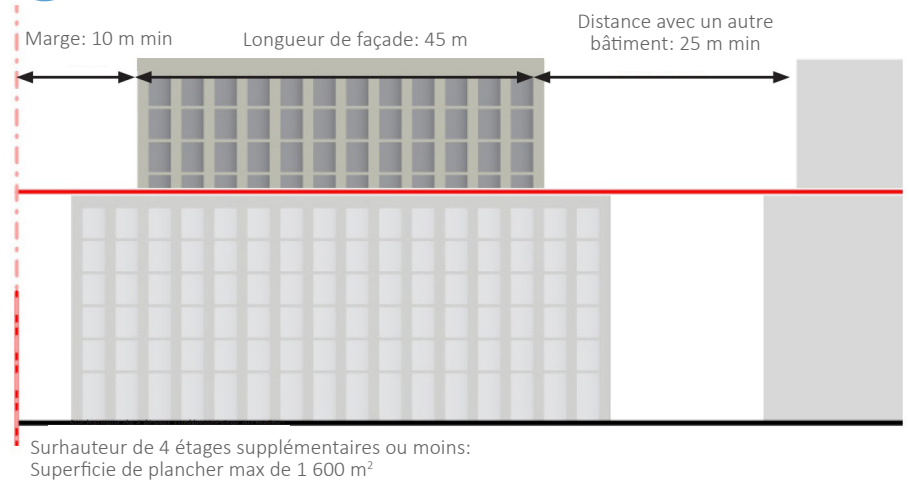
** Non applicable à la zone 1

* Les illustrations qui suivent doivent être considérées comme des balises et des cibles à atteindre et non des normes.

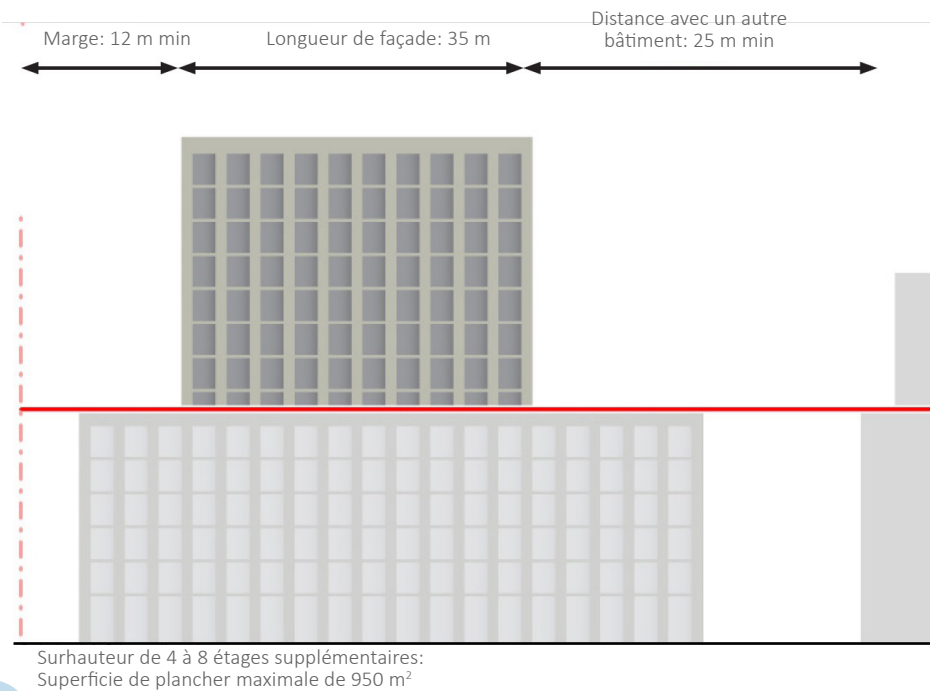
1



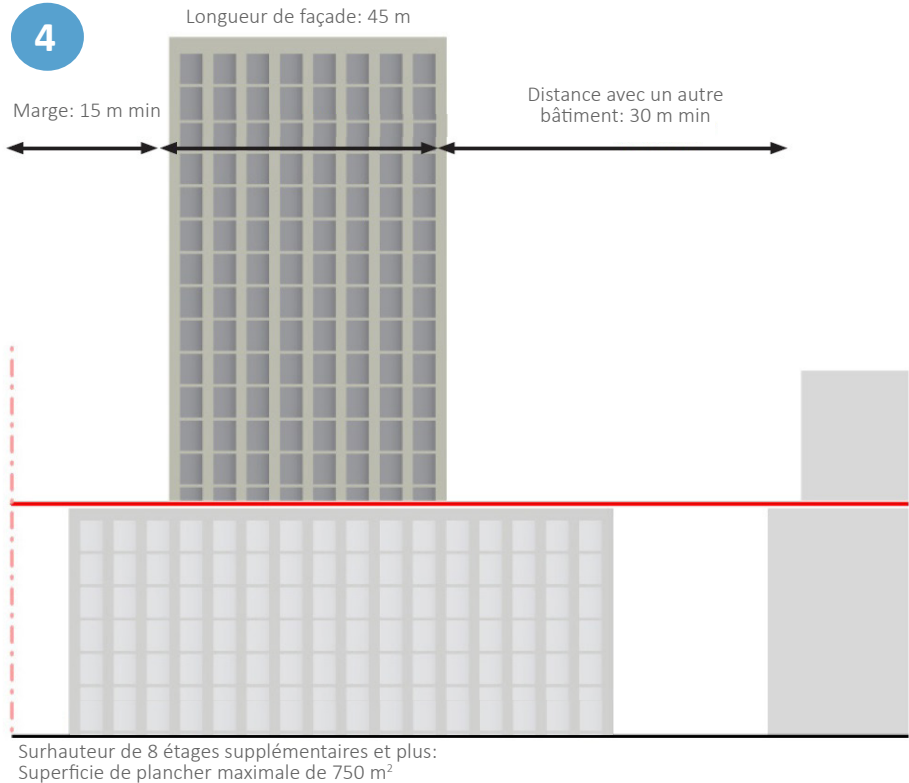
2



3



4



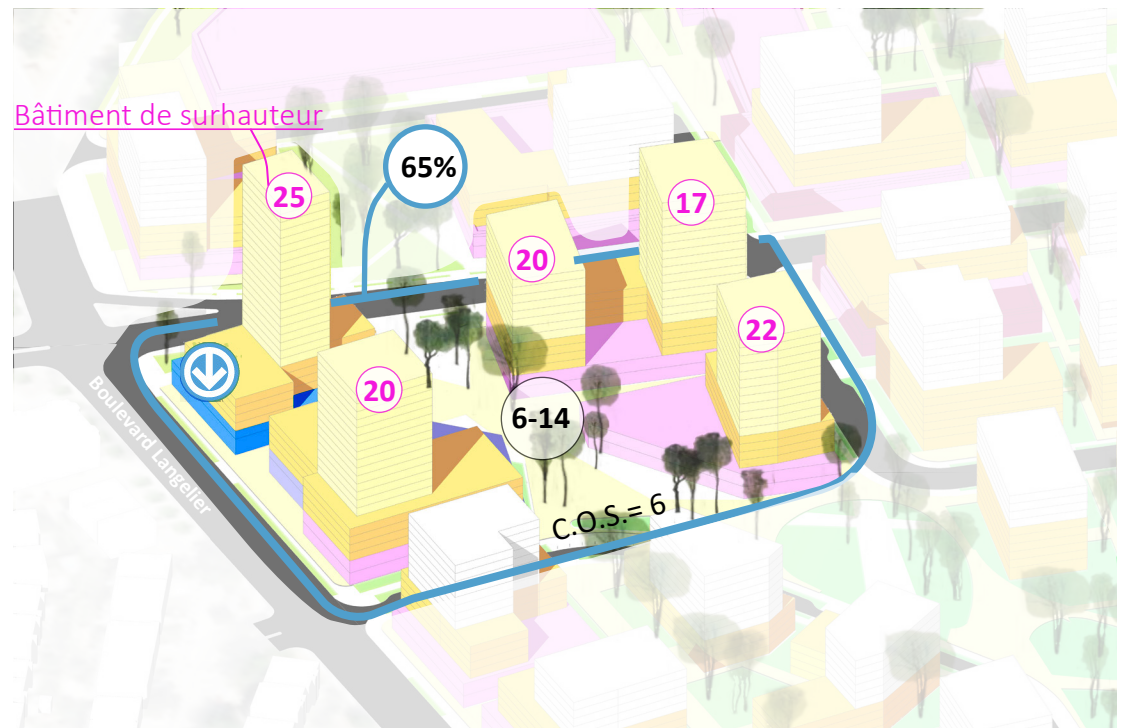
5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 1 : PLACE DU MÉTRO

La zone comprend le terrain qui accueillera l'édicule du métro et certains terrains adjacents bordant la rue Jean-Talon Est et le boulevard Langelier. Elle couvre des espaces principalement occupés par les aires de stationnement d'un magasin à grande surface et du Carrefour Langelier et intègre quelques constructions, soit une station-service, un établissement bancaire et une partie du Carrefour Langelier.

Il s'agit de la zone la plus susceptible de connaître des transformations à court terme puisqu'elle est en contact direct avec la future station de métro et qu'elle est vouée à devenir la porte d'entrée du quartier. En outre, sa transformation marque une occasion de resserrer les liens avec les milieux de vie existants à l'ouest du boulevard Langelier et de consolider le caractère de rue commerciale de la rue Jean-Talon Est en la dotant d'un encadrement plus adapté à une fréquentation piétonne et respectueux de l'échelle humaine.

Le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est prévoit déjà la révision de la géométrie de l'intersection de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier afin, notamment, de permettre l'intégration d'une voie cyclable du Réseau Express vélo (REV).



Zone 1: Place du métro

	Bâtiments avec basilaire à usage commercial de 4 étages maximum
	Bâtiments de 4 à 6 étages
	Bâtiment de 6 à 14 étages
	Bâtiments de surhauteur autorisés de 14 étages et plus
	Zone avec taux d'implantation maximum : 65 %
	Zone avec C.O.S. maximum: 6

Zone 1: Perspective de la place publique du métro vue depuis la rue Jean-Talon Est



Zone 1: Perspective de la station de métro qui s'ouvre sur le quartier et le centre culturel



Activités projetées

- Maximiser l'attractivité de la station de métro et de ses abords avec la création d'espaces publics;
- Garantir l'implantation d'une place publique* polyvalente d'environ 3000 m² adjacente à la station de métro;
- Prévoir un encadrement de la place publique par des rez-de-chaussée à usage commercial, communautaire et/ou d'équipement collectif;
- Implanter un équipement collectif près du métro, facilement accessible en transport actif et à proximité de la place publique ou d'un parc afin de faciliter l'organisation des activités sociocommunautaires;
- Favoriser l'implantation d'activités commerciales participant à l'animation de la rue et de l'espace public;
- Assurer une cohabitation harmonieuse entre les activités commerciales et la fonction résidentielle.

* Dans cette section, la notion de place publique fait référence au caractère public de l'utilisation de cet espace et non à sa tenure.

Équipement collectif en RDC, Centre Sanaaq, Montréal

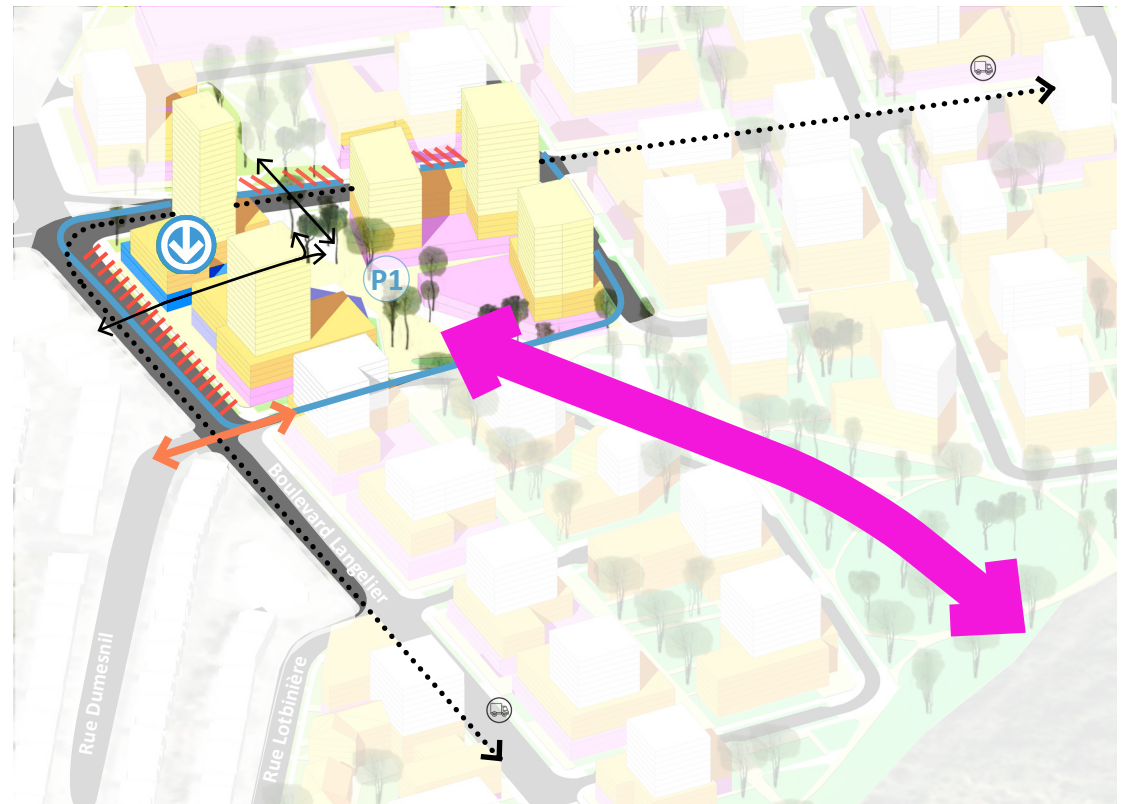


5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 1 : PLACE DU MÉTRO

Trame urbaine et aménagement

- Reconfigurer l'intersection de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier en cohérence avec l'arrivée du métro et du REV;
- Poursuivre le réaménagement de la rue Jean-Talon Est jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou;
- Prévoir une place publique qui, par sa taille et sa configuration, joue plusieurs rôles : ouverture vers le futur quartier, percée visuelle vers le boisé, lien de verdure vers la rue Jean-Talon Est, espace de socialisation ouvert et sécuritaire, perméabilité des parcours de mobilité douce;
- S'assurer que la station est ouverte sur le quartier et établir des liens actifs efficaces et attrayants vers celle-ci;
- Assurer un espace vert structurant, contribuant au lien entre la station de métro et le boisé Jean-Milot;
- Intégrer les espaces semi-publics aux réseaux actifs (piéton et cyclable) afin d'assurer une accessibilité optimale au métro;
- Concentrer la circulation de transit et le camionnage sur les axes principaux, à savoir le boulevard Langelier et la rue Jean-Talon Est.
- Éviter l'aménagement d'accès aux quais de livraison et aux stationnements intérieurs sur le boulevard Langelier et la rue Jean-Talon Est et privilégier leur implantation sur les rues locales perpendiculaires à ces axes;
- Prévoir un lien carrossable vis-à-vis la rue Dumesnil pour desservir les îlots à l'est du boulevard Langelier et assurer l'accès au métro par les véhicules d'entretien et d'urgence;
- Maximiser les espaces dédiés aux piétons et minimiser les conflits potentiels entre ceux-ci et les véhicules.



Zone 1: L'interrelation entre la place publique et le métro

—	Zone 1: Place du métro
■	Équipement collectif
→	Sentier d'accès de la place publique par la rue Jean-Talon Est et le boulevard Langelier
→	Alignement de la rue Dumesnil, assurer l'accès au métro
▨	Marge de recul de 5 m sur la rue Jean-Talon Est et le boulevard Langelier
⋯	Concentrer la circulation de transit et de camionnage
→	Axe vert structurant connectant la station de métro et le boisé Jean-Milot
PI	Place publique de 3000 m ² ouverte sur le quartier

Zone 1: Perspective de l'axe vert en direction du parc du boisé Jean-Milot



5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 1 : PLACE DU MÉTRO

Paysage et cadre bâti *

- Assurer une intégration harmonieuse de la station de métro dans le bâtiment qui l'accueille ainsi que dans le quartier environnant;
- Intégrer les issues de secours et les structures auxiliaires du métro dans un bâtiment;
- Favoriser des marges avant de 5 m en bordure de la rue Jean-Talon Est en périphérie de la station de métro ainsi qu'en bordure du boulevard Langelier;
- Intégrer des basiliaires de 2 étages donnant sur la place centrale afin d'assurer un encadrement à l'échelle humaine de celle-ci;
- Assurer un traitement architectural des rez-de-chaussée aux abords de la place publique qui contribue à son animation (fenestration importante, accès aux commerces, espaces pour terrasses, etc.).



Cobe Architectes, Toronto, Canada

* Les indications qui suivent doivent être considérées comme des balises et des cibles à atteindre et non des normes.

P1: La place publique

Superficie : +/- 3 600 m²

Bordant l'édicule de métro, la place est le centre des mobilités et des services du secteur au cœur de la nouvelle densité urbaine. Place minérale pour accommoder les déplacements piétons, cyclistes et l'accessibilité universelle, elle comporte cependant de larges îlots de végétalisation (taux de végétalisation de 30 à 40 %) soutenant la biodiversité, réduisant les îlots de chaleur et contribuant à la rétention des eaux de surface. Les équipements sont axés sur le confort des usagers (bancs, poubelles, abreuvoirs, ombrelles, brumisateurs, protections contre les intempéries), la sécurité (éclairage, visibilité, accessibilité,) et la mobilité (stationnements pour vélos, station BIXI, signalisation). L'animation de la place est principalement assurée par les façades commerciales qui se déploient en continuité avec la rue Jean-Talon et les terrasses des cafés et des restaurants.

Une attention particulière devra être portée aux échelles des espaces minéralisés pour offrir des cadres de circulation confortables, fonctionnels et sécuritaires sans être démesurés.



Parc résilient, Place des Fleurs-de-Macadam, Montréal

5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 2 : AXE VERT

La zone Parc central accueille le Carrefour Langelier et divers commerces, généralement établis dans des bâtiments de grand gabarit, mais de faible hauteur et de faible densité. Une partie importante de sa superficie est actuellement dédiée aux aires de stationnement associées à ces commerces. La partie sud de la zone comprend une friche verte adossée à un espace naturel d'intérêt, le parc du Boisé-Jean-Milot. On y retrouve aussi, en partie, un milieu humide à protéger et à restaurer qui occupe principalement le territoire de l'arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve.

La zone sera principalement composée de bâtiments résidentiels, à l'exception de quelques équipements collectifs, tant intérieurs qu'extérieurs. Le cœur de ce milieu de vie sera structuré autour d'un parc, une coulée verte, allant du métro au secteur du boisé Jean-Milot. En plus d'être le poumon du futur quartier, cette diagonale verte sera un axe majeur pour les déplacements actifs et un espace fédérateur pour la population du quartier et des milieux avoisinants. La protection et la mise en valeur du boisé et de son milieu humide permettra pour sa part de restaurer et de conserver la faune et la flore existantes.

Les hauteurs de bâtiments pourront varier en fonction de leur emplacement, notamment aux abords des parcs et espaces libres, en tenant compte également de leurs impacts sur les bâtiments existants ou futurs. Des constructions en sur hauteur pourront être autorisées ponctuellement afin de maintenir une certaine densité et diversité de logements tout en libérant des espaces au sol.



Zone 2: Axe vert

	Bâtiments de 4 à 6 étages
	Bâtiment de 6 à 14 étages
	Hauteur
	Taux d'implantation : 50%
	C.O.S. maximum: 4

Zone 2: Perspective de l'axe vert en direction de la station de métro

Les bâtiments en surhauteur sont calibrés selon les marges de recul, l'espacement entre les bâtiments et la superficie de plancher.



5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 2 : AXE VERT

Activités projetées

- Réserver la zone à des usages essentiellement résidentiels;
- Autoriser l'intégration d'équipements collectifs, communautaires et sportifs;
- Consolider, agrandir et préserver le boisé Jean-Milot pour en faire le cœur vert du quartier ainsi qu'un lien interquartiers emblématique;
- Favoriser une complémentarité et une mutualisation des parcs;
- Prévoir l'ajout d'une offre en espaces verts complémentaire au milieu humide et au parc du Boisé-Jean-Milot pour intégrer des installations sportives et récréatives.
- Encourager l'implantation d'une école et d'un parc-école qui favorisent la mutualisation des équipements collectifs proposés.



Zone 2: La relation entre la station de métro et le Parc du boisé Jean-Milot

	Zone 2: Axe vert
	Aménager un espace vert en continu fortement végétalisés, reliant la station de métro au parc du boisé Jean-Milot
	Milieu humide à agrandir et à préserver
	Prévoir la protection du milieu humide avec une zone tampon de 30 m
	Prévoir des accès à travers le parc d'un arrondissement à l'autre
	Parc avec des aires de jeux naturalisés
	Parc aux plateformes sportives naturalisés et avec un milieu humide

Zone 2: Perspective de la jonction de l'axe vert et des sentiers semi-publics



Zone 2: Perspective de l'axe vert et de son parc P2 avec une aire de jeux pour enfants



P2: Aires de jeux naturalisés

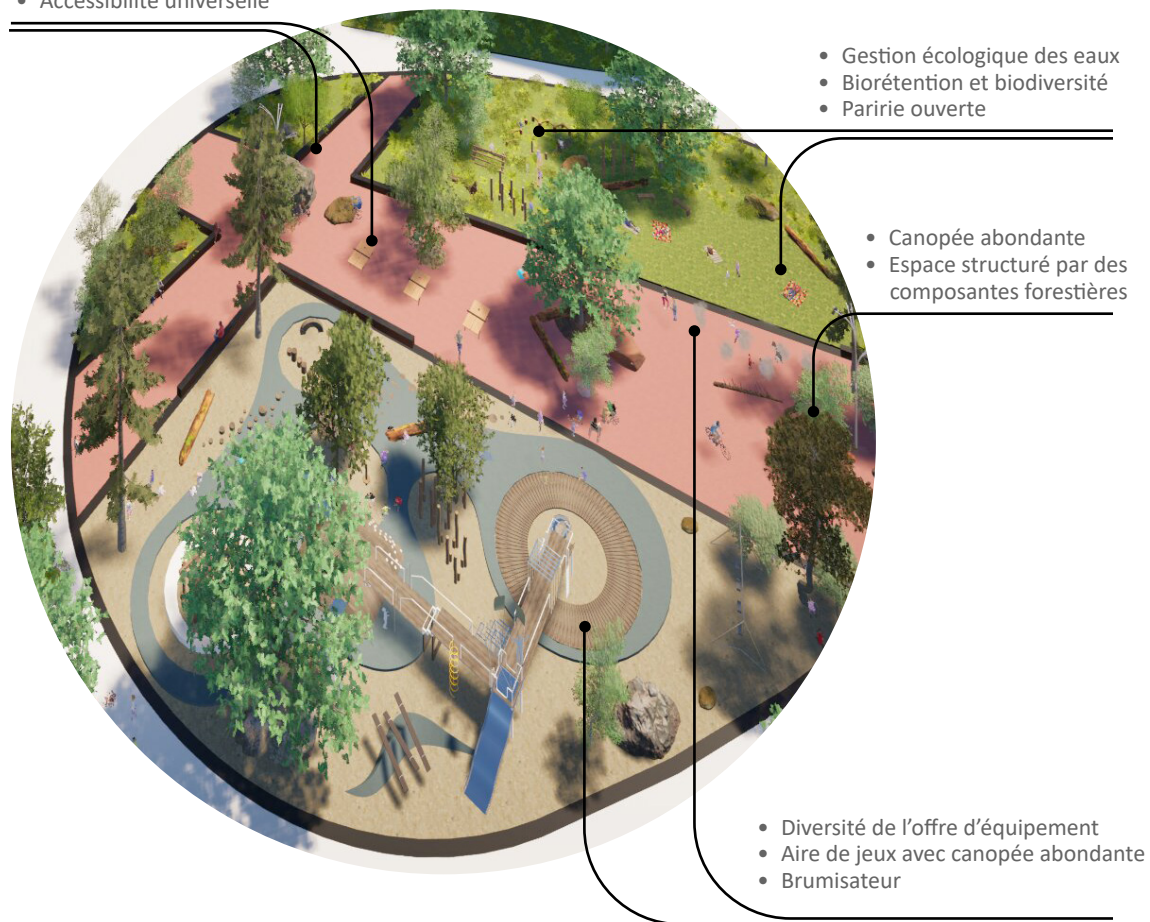
Superficie : +/- 5 000 m²

Comparatif : Parc Pierre- Dansereau

Dans la continuité de la place publique, il est au cœur du milieu de vie résidentiel et civique. Il est aussi un lieu de circulation entre les parties est et ouest du secteur. Largement végétalisé (taux de végétalisation de 50 à 60%), il offre une canopée généreuse, des lieux de rencontre et de détente confortables intimes et ombragés. C'est un parc de destination familial, multigénérationnel et qui propose des équipements tels qu'une aire de jeux pour enfants d'inspiration hébertisme, d'éléments naturels et des stations d'entraînement.

Zone 2: Perspective de l'aire de jeux et des sentiers urbains du parc P2

- Sentier ouvert et sécuritaire
- Plantation de gros calibre
- Mobilier urbain
- Accessibilité universelle



5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 2 : AXE VERT

Trame urbaine et aménagement

- Aménager un réseau sécuritaire, varié et confortable de liens piétonniers et cyclables offrant une perméabilité du quartier et créant des accès directs et rapides au métro;
- Aménager un espace vert structurant et en continue, reliant la station de métro au parc du Boisé-Jean-Milot;
- Favoriser des liens verts fortement végétalisés et plantés en pleine terre entre le milieu humide existant et les espaces verts projetés pour faciliter la migration des espèces animales et végétales;
- Intégrer les espaces semi-publics à la trame de rues, ainsi qu'aux réseaux piétons et cyclables afin d'assurer une accessibilité optimale à la station de métro;
- Prévoir une trame de rues apaisées et exemptes de camionnage;
- Aménager un passage formel et balisé entre la zone et le territoire de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, à travers le boisé.
- Préconiser un aménagement du terrain et une implantation des constructions limitant la perte de milieux naturels, protégeant le milieu humide et minimisant les activités de déblai, de remblai ou de déplacement d'humus ou de végétaux indigènes non envahissants;
- Prévoir une zone tampon de 30 m de verdissement afin de protéger l'intégrité du boisé et du milieu humide en accord avec le PRMHH.

Paysage et cadre bâti

- Prévoir une implantation des constructions et des ouvrages éloignés du milieu humide et de son aire de protection par l'ajout d'une marge de recul de 10 m autour de l'aire de protection;
- Prévoir des implantations et des tailles de bâtiments favorisant l'accessibilité piétonne et cyclable à l'axe vert;
- Assurer une diversité de typologies résidentielles, comprenant des caractéristiques convenant notamment aux familles telles que des cours intérieures ou des aires de jeux pour enfants, une entrée privée pour chaque logement au rez-de-chaussée, des balcons ou des terrasses ainsi que des logements de trois chambres et plus ;
- Moduler la hauteur et le gabarit des bâtiments afin d'assurer un ensoleillement optimal des espaces extérieurs et d'offrir une vue sur le parc central au maximum d'unités;
- Protéger, mettre en valeur et alimenter le milieu humide du boisé Jean-Milot;
- Intégrer l'agrandissement du milieu humide à un réseau d'infrastructures vertes de gestion écologique des eaux de surface.



Zone 2: Perspective de l'un d'équipements collectifs du parc P3



Boisé-Jean-Milot

Une aire de protection est établie par le PRMHH et par le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

P3: Parc aux plateaux sportifs naturalisés et avec un milieu humide

Superficie : +/- 21 000 m²

Superficie inondable minimum (milieu humide naturalisé, incluant circulations et parcours éducatif) : 6 000 m²

Friche et biodiversité: 6 000 m²

L'aménagement de ce parc mise sur la biodiversité et la complémentarité des écosystèmes. Situé au point le plus bas du secteur, et grâce à la préservation, l'agrandissement et la naturalisation du milieu humide, il devra maximiser le potentiel de rétention d'eau du secteur. Par l'aménagement de ce parc nous projetons un taux de végétalisation supérieur à 80 %.

La collaboration avec des experts en biologie sera indispensable pour s'assurer que les espèces et les écosystèmes présent seront conservés. Ceux-ci aideront également à définir la nouvelle topographie du parc, la remédiation des eaux contaminées, les volumes d'eau à accueillir, ainsi que les espèces végétales à planter ou à maintenir. Les aménagements proposés devront être axés sur la sécurité des usagers, incluant des sentiers pour piétons, des boucles de ski de fond ou de raquette, et des activités d'interprétation. Des équipements collectifs y seront intégrés tout en cohabitant et contribuant à l'écosystème du parc.

Passerelle du milieu humide du parc-nature du bois de l'Île-Bizard, Montréal



5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 3 : LANGELIER

Cette zone comprend les terrains situés de part et d'autre du boulevard Langelier, entre la rue Dusmesnil et la rue Bélanger. Du côté est du boulevard, elle est principalement occupée par le stationnement du Carrefour Langelier. Du côté ouest du boulevard on y retrouve un supermarché, plusieurs cafés et restaurants, divers petits détaillants, des services financiers et des services de vente et de réparation d'automobiles. Les aires de stationnement de ces établissements sont généralement aménagées en cours avant.

Du côté de la rue De Lotbinière, la zone est contiguë à un quartier résidentiel constitué de plexes de faible hauteur. Il en est également ainsi au sud de la zone du côté de la rue Bélanger. Le côté nord-est de l'intersection de la rue Bélanger et du boulevard est marqué par la présence d'un sentier qui permet d'accéder au boisé Jean-Milot. Ce sentier est, de même que le boisé, dans l'arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve.



Zone 3: Langelier

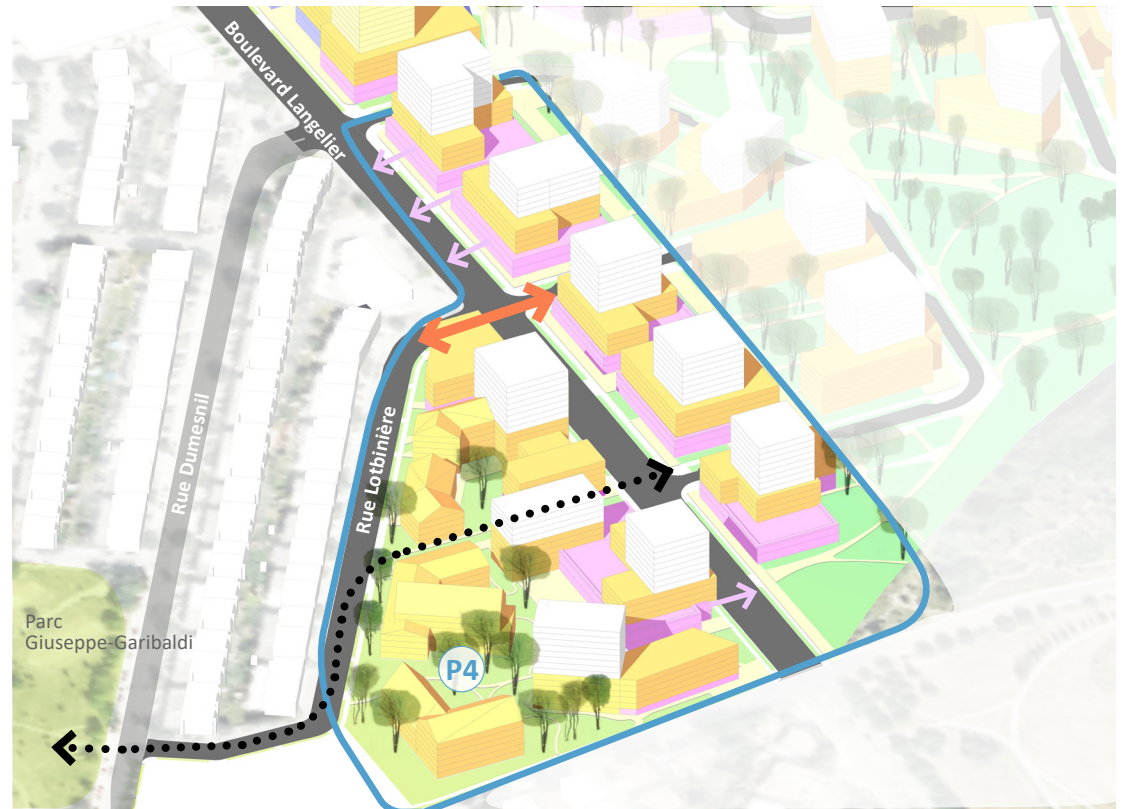
	Bâtiments avec basilaire commerciale de 4 étages maximum
	Bâtiments de 4 à 6 étages
	Bâtiment de 6 à 14 étages
	Hauteur
	Taux d'implantation : 50 %
	C.O.S maximum: 5

Activités projetées

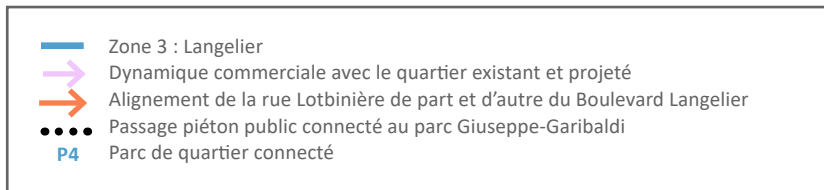
- Intégrer la dynamique commerciale du boulevard Langelier à l'écosystème existant afin d'établir une complémentarité entre les divers pôles commerciaux.
- Favoriser et maintenir l'offre commerciale, notamment la variété de l'offre alimentaire et en commerces de proximité, et ce, en localisant ces types de commerces le long du boulevard Langelier;
- Encourager l'implantation d'une école et d'un parc-école qui favorisent la mutualisation des équipements collectifs proposés.

Trame urbaine et aménagement

- Concevoir une trame viaire limitant la circulation de transit au boulevard Langelier en préservant les secteurs résidentiels existant sur la rue de Lotbinière;
- Améliorer et poursuivre vers le nord les aménagements cyclables dans l'axe du boulevard Langelier;
- Aménager un passage piéton verdi à caractère public entre l'intersection du boulevard Langelier et de la rue Bélanger et la rue de Lotbinière en direction du parc Giuseppe-Garibaldi;
- Prévoir un arrimage de la trame de rues avec un alignement de part et d'autre du boulevard Langelier et plus précisément aligné sur la rue de Lotbinière et la rue Dumesnil.



Zone 3: Relation avec l'environnement existant

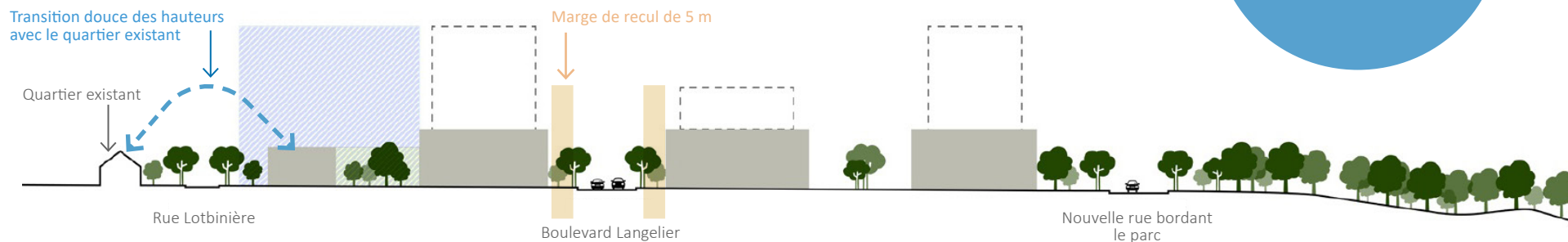


5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 3 : LANGELIER

Paysage et cadre bâti

- Prévoir un arrimage de l'interface bâti avec l'environnement limitrophe, notamment de part et d'autre du boulevard Langelier;
- Prévoir une implantation ainsi qu'une gradation des volumes et des hauteurs assurant une transition douce avec le cadre bâti de 2 étages existant sur la rue de Lotbinière
- Assurer un recul minimal de 5 mètres pour les bâtiments le long du boulevard Langelier.



Assurer une transition harmonieuse avec le milieu établi

Zone 3: Coupe illustrant la relation d'hauteur avec le quartier existant

P4: Le parc de quartier connecté

Superficie : +/- 3000 m²

Superficie de l'aire de jeux : +/- 1 500 m²

Comparatif : Parc Gilles-Lefebvre

Ce parc largement végétalisé (taux de végétalisation de 50 à 60 %), offre une canopée généreuse, des lieux de rencontre et de détente confortables intimes et ombragés. C'est un parc de destination familial, multigénérationnel et qui propose des équipements tels qu'une aire de jeux pour enfants. Une connexion par des sentiers devra permettre de créer des liens avec le parc Giuseppe-Garibaldi situé au sud de la rue Dumesnil. La programmation précise devra être définie et raffinée dans les premières étapes du présent mandat.

Le parc devra prévoir une superficie inondable sous forme de bassins de rétentions naturalisés dédiés (jardins de pluie) ou multifonctionnels.



Parc Giuseppe-Garibaldi

5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 4 : JEAN-TALON

Cette zone comprend deux bandes de terrains bordant la rue Jean-Talon Est, de part et d'autre de celle-ci, excluant ceux de la zone 1. On y retrouve, en front de rue, de grandes étendues de stationnement et des espaces libres associés à des commerces implantés en retrait de la rue Jean-Talon Est, dont de grands magasins d'alimentation. Quelques rares bâtiments sont implantés en bordure de rue, surtout dans sa portion est, incluant, notamment, des commerces de détail et des établissements bancaires et de restauration.

La forte circulation véhiculaire, l'exiguïté des trottoirs, l'absence de plantations ainsi que le manque de traverses protégées et de mobilier urbain rendent les conditions difficiles pour les déplacements à pied ou à vélo. La rue Jean-Talon Est souffre par ailleurs d'un manque d'animation et d'encadrement bâti sur l'ensemble du tronçon. En dépit de ces conditions, à la fois peu conviviales et peu sécuritaires, l'affluence de piétons demeure importante. Le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est favorisera le transport actif avec l'implantation d'un Réseau express vélo (REV) et bonifiera considérablement la canopée.

Le redéveloppement immobilier prévu pour cette zone inclut, en bordure de rue, des bâtiments à usage mixte avec des commerces au rez-de-chaussée et des habitations aux étages supérieurs. Cette zone présente également un dénivelé d'environ 7 mètres entre la rue Jean-Talon Est et le parc projeté. Un réaménagement de surface est nécessaire pour éliminer cette cuvette et rehausser progressivement le terrain jusqu'à Jean-Talon Est. Le projet privilégie l'aménagement de stationnements souterrains et accorde une attention particulière à la cohabitation harmonieuse des fonctions résidentielles et commerciales, notamment en assurant une organisation adéquate du transport et de la manutention des marchandises.



Zone 4: Jean-Talon Est

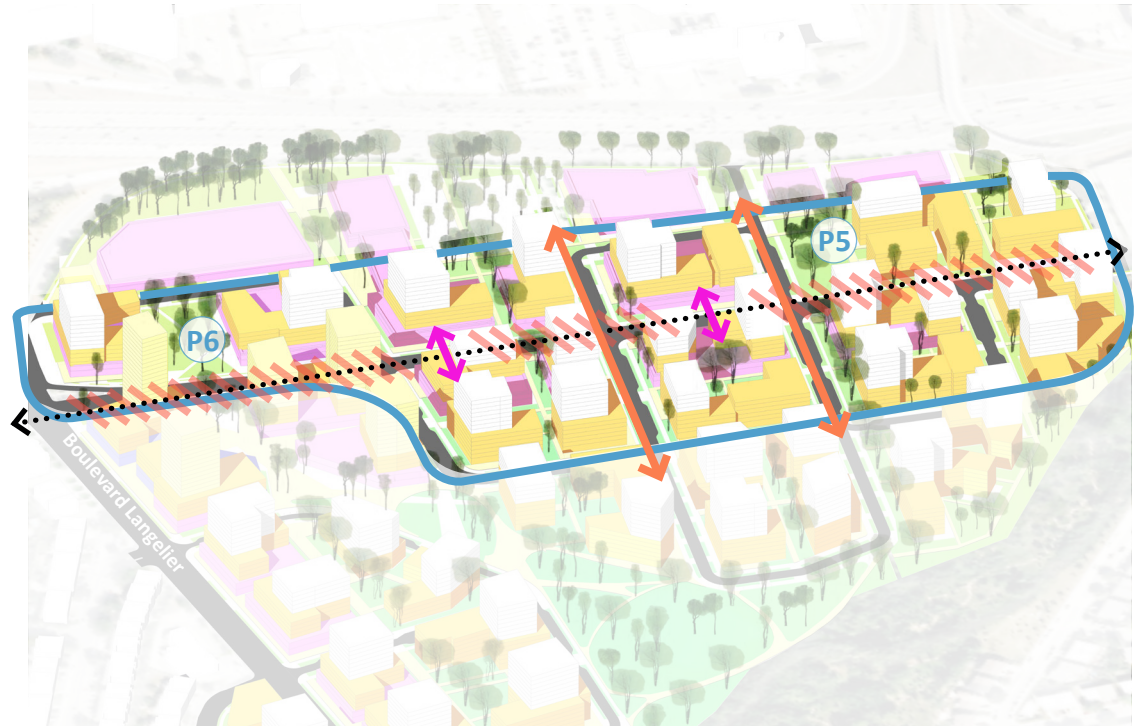
	Bâtiments avec basilaire à usage commercial de 4 étages maximum
	Bâtiments de 4 à 6 étages
	Bâtiment de 6 à 14 étages
	Hauteur
	Taux d'implantation : 50 % C.O.S maximum: 5

Activités projetées

- Favoriser la présence de commerces et de services de proximité le long de la rue Jean-Talon Est afin de préserver son rôle de colonne vertébrale commerciale du quartier;
- Conserver et augmenter l'offre d'activités commerciales diversifiées, notamment en matière d'offre alimentaire;
- Favoriser des activités commerciales participant à l'animation de la rue Jean-Talon Est et cohabitant harmonieusement avec la fonction résidentielle.

Trame urbaine et aménagement

- Assurer la continuité du REV sur la rue Jean-Talon Est et prioriser le confort des piétons et des cyclistes;
- Favoriser un alignement des rues perpendiculaires de part et d'autre de la rue Jean-Talon Est afin d'éviter les intersections désaxées;
- Prévoir un espace parc à usage public d'au moins 3000 m² au nord de la Jean-Talon Est;
- Assurer que le redéveloppement prévoit le rehaussement du site en continuité avec la rue Jean-Talon.



Zone 4: Relation de part et d'autre la rue Jean-Talon Est

- Zone 4: Jean-Talon Est
- Préserver la colonne vertébrale commercial sur la rue Jean-Talon Est
- Assurer la continuité du REV sur la rue Jean-Talon Est
- Marge de recul de 5 m sur la rue Jean-Talon Est
- Aligner les rues de part et d'autre de la rue Jean-Talon Est
- P5 - P6 Parc de voisinage de 3000 m² chacun

5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 4 : JEAN-TALON

Paysage et cadre bâti

- Assurer l'implantation d'activités commerciales dans les premiers étages des bâtiments avec des basilaire de 2 à 4 étages, localisés sur le front de la rue Jean-Talon Est;
- Assurer un traitement architectural des rez-de-chaussée qui contribue à l'animation de la rue Jean-Talon Est (fenestration importante, accès aux commerces, espaces pour terrasses, etc.);
- Favoriser des marges avant de 5 m en bordure de la rue Jean-Talon Est;
- Assurer une complémentarité entre l'aménagement des marges avant sur la rue Jean-Talon Est et celui du domaine public;
- Assurer l'implantation d'une diversité de typologies de logements, comprenant des caractéristiques convenant notamment aux familles telles que : cours intérieures ou aires de jeux pour enfants, entrée privée pour chaque logement, balcons ou terrasses;
- Assurer la contribution des bâtiments commerciaux à l'encadrement et à l'animation de la rue Jean-Talon Est par une implantation et architecture appropriées.

P5 et P6: Le parc de quartier

Superficie : +/- 3 000 m² par parc

Superficie de l'aire de jeux +/- 1 500 m²

Comparatif du parc : Parc Irma-Levasseur

Ces parcs largement végétalisés (taux de végétalisation de 50 à 60 %), offrent une canopée généreuse, des lieux de rencontre et de détente confortables, intimes et ombragés. Ces parcs de destination familial, multigénérationnel proposent des équipements tels qu'une aire de jeux pour enfants d'inspiration hébertisme et d'éléments naturels et des stations d'entraînement. La programmation précise devra être définie et raffinée.

Les parcs devront prévoir une superficie inondable sous forme de bassins de rétention végétalisés dédiés (jardins de pluie) ou multifonctionnels.



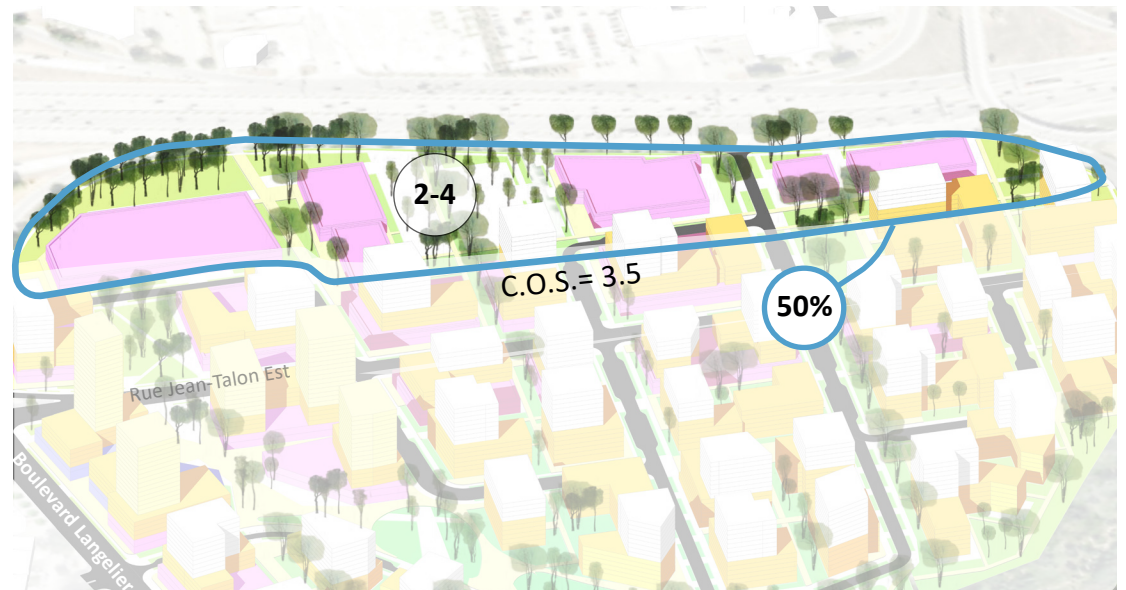
5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 5 : AUTOROUTE 40

Cette zone occupe la partie nord du secteur sur toute sa largeur et correspond à une bande de terrains bordant le boulevard Métropolitain. Elle est principalement occupée par des commerces de destination, incluant, entre autres, des commerces de grande surface et des magasins-entrepôts. Elle compte également quelques établissements de restauration, un grand magasin d'alimentation, un centre de conditionnement physique et un établissement financier.

La densité et les hauteurs construites sont faibles de même que le taux d'occupation des terrains. Certains bâtiments sont implantés perpendiculairement au boulevard Métropolitain. Les espaces libres sont essentiellement des espaces asphaltés dédiés au stationnement, à la circulation véhiculaire et aux aires de manœuvre. Les lots, de grande taille, donnent à la fois sur la rue Jean-Talon Est et sur le boulevard Métropolitain.

Du fait de sa proximité avec l'autoroute, la zone attire un nombre important de déplacements motorisés ainsi que du camionnage ce qui soulève des enjeux de sécurité pour les déplacements actifs ainsi que des enjeux de cohabitation et de gestion des nuisances dans la mesure où la zone adjacente est vouée à accueillir de l'habitation.



Zone 5: Autoroute 40

	Bâtiments à usage commercial de 4 étages maximum
	Hauteur
	Taux d'implantation : 70%
	C.O.S maximum.: 3.5

Activités projetées






- Réserver les terrains bordant l'A- 40 exclusivement à des activités économiques et les privilégier pour accueillir des grandes surfaces et des commerces de destination;
- Accueillir essentiellement des usages économiques, tels que bureaux, commerces et industries légères;
- *Afin de répondre au concept de logistique urbaine:* Accueillir des magasins fantômes, des établissements commerciaux offrant un service de livraison très rapide de biens de consommation courants commandés en ligne. Le local utilisé pour cette activité est un entrepôt fermé au public où les commandes en ligne sont préparées;
- Intégrer le dynamisme commercial à l'écosystème existant et projeté afin d'établir une complémentarité entre les divers pôles commerciaux.

Trame urbaine et aménagement

- Constituer des lots de taille plus réduite par la création d'une voie de mobilité parallèle à la rue Jean-Talon Est et au boulevard Métropolitain;
- Créer un lien formel entre le boulevard Métropolitain et la rue Jean-Talon Est, vers le centre de la zone.



Zone 5: Relation avec l' autoroute 40

	Zone 5: Autoroute 40
	Créer un lien entre la rue Jean-Talon Est et l'A-40
	Créer un lien parallèle à la rue Jean-Talon
	Quai de chargement en cours arrière ou latérale
	Végétaliser sur une largeur de 10 m la marge face à l'A-40

5.3. Balises d'aménagement applicables aux zones

ZONE 5 : AUTOROUTE 40

Paysage et cadre bâti

- Privilégier l'aménagement des quais de chargement en cours arrière ou latérale, en évitant leur présence sur les nouvelles rues locales ou en l'atténuant par des aménagements appropriés;
- Privilégier un aménagement écologique des aires de stationnement de surface;
- Végétaliser et planter les marges faisant face à l'A-40, et ce, sur une largeur de 10 mètres, tout en favorisant une gestion écologique des eaux pluviales;
- Prévoir de marges latérales, avant et arrière suffisantes pour créer dans les espaces résiduels des îlots de fraîcheur mis en valeur par la plantation d'arbres en pleine terre et la biodiversité;
- Favoriser la mutualisation des accès aux bâtiments afin de réduire le nombre d'entrées charretières.

Qu'est-ce que la logistique urbaine?

C'est un concept qui désigne l'ensemble des activités liées au transport de marchandises en ville. Parmi ces activités, la livraison de colis prend une part de plus en plus importante avec l'essor du commerce en ligne.

Le transport des marchandises connaît une révolution sans précédent, propulsé notamment par l'essor du commerce en ligne. Cette transformation bouleverse les habitudes de consommation et les chaînes de logistique, multipliant les livraisons de colis à domicile et posant des défis logistiques majeurs pour les entreprises et les municipalités. La qualité de l'environnement, la mobilité, la quiétude et la sécurité des milieux de vie sont de plus en plus affectées par ces transformations.

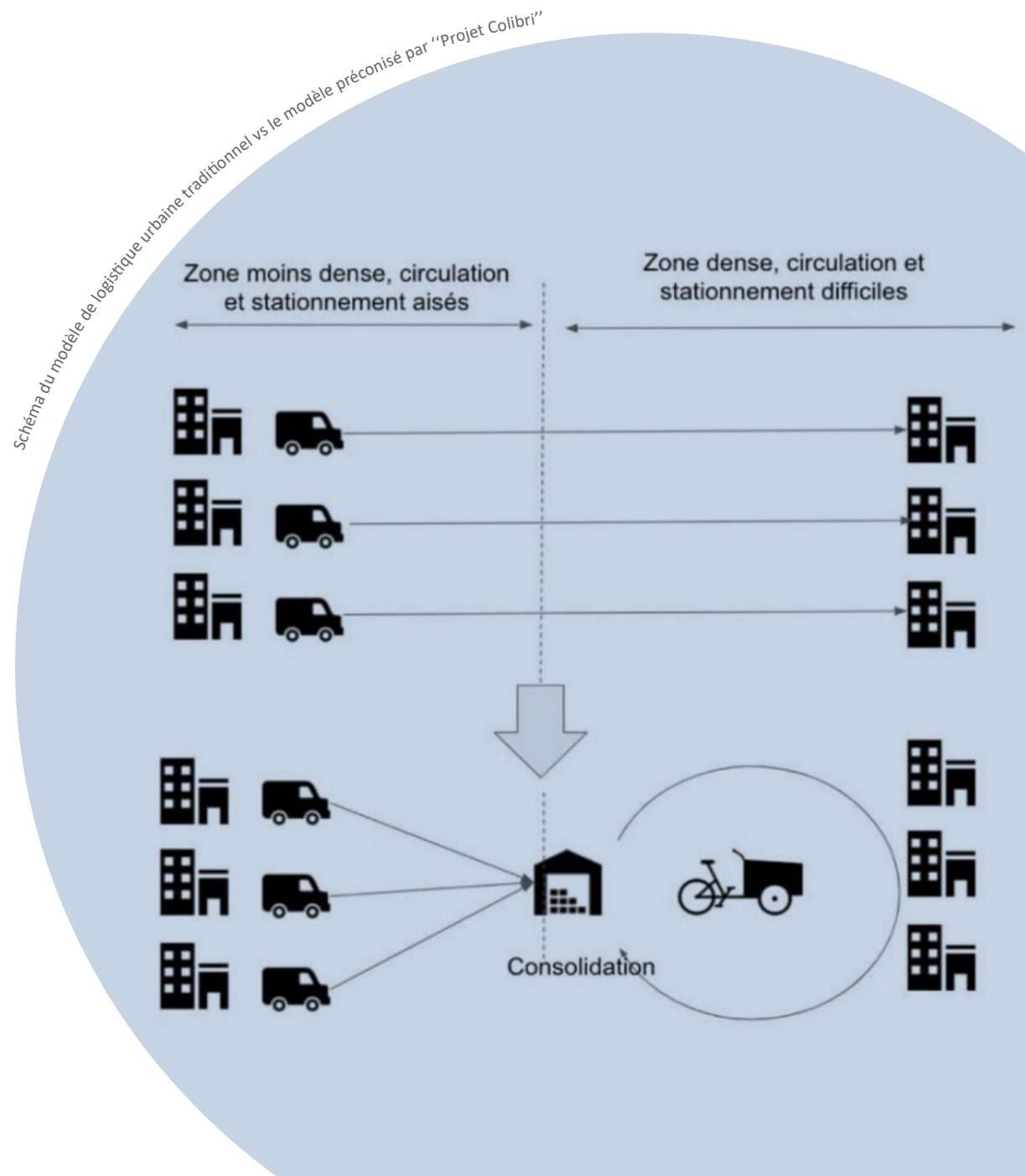
Souvent méconnue et négligée, la logistique urbaine émerge aujourd'hui comme un domaine central dans la planification municipale. Étant essentielle au bon fonctionnement de nos villes, il est primordial d'en assurer un encadrement optimal et d'offrir des solutions novatrices. Ceci afin d'améliorer l'efficacité du transport de marchandises, de réduire les impacts environnementaux et de rehausser la qualité de vie des résidentes et résidents grâce à une meilleure gestion des externalités négatives.

Logistique urbaine avec le Projet Colibri

Lancé en 2019 par la Ville de Montréal, le projet pilote Colibri vise à évaluer de nouvelles pratiques en matière de livraison urbaine en proposant un modèle de livraison innovant. Ce modèle repose sur le transbordement des marchandises des camions lourds vers des mini-hubs de logistique urbaine de quartier, avec la majorité des livraisons effectuées par vélo-cargo.

Ce système de livraison par vélo-cargo offre des gains d'efficacité significatifs, notamment grâce à la rapidité de stationnement, l'accès rapide aux colis et la capacité de circuler aisément malgré la congestion. De plus, la réduction du nombre de livreurs nécessaires pour effectuer le trajet entre l'entrepôt périurbain et le périmètre de livraison contribue également à cette efficacité accrue.

Schéma du modèle de logistique urbaine traditionnel vs le modèle préconisé par "Projet Colibri"



6. Mise en oeuvre

Sentier du Parc du Boisé-Jean-Milot, Montreal, crédit Mélanie Dusseault



6.1. Stratégies réglementaires

La mise en œuvre du plan directeur s'appuie principalement sur une stratégie réglementaire qui s'accorde avec les lignes directrices du PUM qu'elle permet d'articuler plus finement à l'échelle du secteur. Cette stratégie comporte quatre grandes composantes, soit :

- 1.** L'introduction de modifications à certains paramètres de la réglementation d'urbanisme, notamment quant aux usages prescrits, aux hauteurs, aux taux d'implantation ou encore aux densités;
- 2.** Des objectifs et des balises enchâssés dans le PUM, permettant d'adapter la réglementation d'urbanisme lorsque requis;
- 3.** Un règlement sur les PIIA intégrant, notamment, des objectifs et des critères quant au traitement des façades afin d'assurer un encadrement attrayant du domaine public et de l'animer, et ce, dans le respect de l'échelle humaine;
- 4.** Une approche par Plans d'aménagement d'ensemble (PAE) pour encadrer la transformation de grandes portions du secteur comportant, entre autres, des objectifs et des critères pour guider les interventions publiques et privées et assurer une transformation cohérente du secteur. Le règlement sur les PAE prévoit également des sous-secteurs pour lesquels des objectifs et critères sont introduits afin d'assurer un redéveloppement cohérent de l'ensemble du secteur et équitable à travers les différentes phases.

L'ensemble de ces dispositions s'ajoute à celles prévues par le PUM qui définit la forme urbaine et les réseaux de mobilité à développer sur le territoire de la Ville pour les 25 prochaines années. À l'égard des secteurs d'intensification urbaine, incluant le secteur Langelier, le PUM a pour orientation de « moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices », lesquels sont :

- L'augmentation de l'offre et de la diversité de logements;
- Le développement de nouveaux espaces publics et équipements collectifs;
- La maximisation du verdissement et de la biodiversité;
- La préservation et la mise en valeur du patrimoine et des paysages;
- L'augmentation de la performance environnementale des nouveaux bâtiments et de leur terrain.

Les cobénéfices escomptés dépendent des caractéristiques patrimoniales, paysagères et morphologiques des milieux de vie concernés ainsi que du niveau et de la qualité actuels de l'accès aux ressources du quotidien et au réseau de transport collectif structurant.

La stratégie réglementaire permet de maximiser les cobénéfices pouvant être attendus de la transformation du secteur Langelier. Elle appuie plus spécifiquement la réalisation de l'objectif 4.4 du PUM, concernant l'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques, en assurant le respect des lignes directrices d'aménagement applicables au cadre bâti, à la trame urbaine ainsi qu'aux équipements collectifs et espaces publics, proposées par le PUM.

Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM)

Le projet de PUM 2050 prend en compte les besoins de la population et sert de cadre de référence pour les actions à entreprendre en matière de mobilité, d'habitation, de développement économique, de transition écologique, d'environnement et de patrimoine. Il repose sur trois principes fondamentaux :

- La transition écologique et la biodiversité
- La santé urbain et la sécurité
- L'équité sociale et territoriale

Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Plan d'urbanisme et de mobilité 2050



6.2. Autres mécanismes de mise en oeuvre

Accords de développement et ententes spécifiques

Les accords de développement

En complément aux mécanismes réglementaires, la mise en oeuvre du Plan directeur pourra bénéficier de la conclusion d'accord de développement entre la Ville et les promoteurs concernés. De telles ententes permettent d'établir un cadre de collaboration, à long terme, entre la Ville et ces promoteurs. Elles viennent préciser les responsabilités et les obligations de chacune des parties signataires et, surtout, leurs engagements concernant divers aspects du développement immobilier ou de l'aménagement futur du secteur.

Cette approche a l'avantage d'aborder des aspects des projets qui ne sont pas nécessairement couverts par la réglementation, mais qui peuvent contribuer de manière importante à la qualité du cadre urbain et à la création d'un quartier complet. Il pourrait s'agir, à titre d'exemple, de la cession volontaire, par un promoteur, d'une superficie de terrain en surplus de celle exigible pour fins de parcs ou encore de l'intégration d'un équipement collectif dans un projet en contrepartie de certains assouplissements sur un aspect quelconque de celui-ci. De plus, la Ville, à son tour, engagera les investissements nécessaires pour réaliser l'aménagement des espaces cédés.

Dans un premier temps, l'entente de développement vient préciser les modalités de collaboration entre la Ville et un promoteur. Dans un deuxième temps, elle traduit le résultat de cette collaboration, qui est un espace de négociation, en engagements concrets et formels incluant par exemple l'établissement de servitudes ou de location à long terme.

L'ensemble de la démarche s'inscrit dans la perspective d'assurer la prise en compte des plans et politiques de la Ville et, en particulier, de maximiser les cobénéfices identifiés par le PUM.

Les ententes spécifiques

L'approbation finale d'un projet sera également assujettie à la conclusion, au préalable, des ententes spécifiques applicables prévues en vertu des règlements suivants de la Ville :

- Règlement relatif à la cession pour fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs, de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels sur le territoire de la Ville de Montréal (17-055).
- Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux (08-013).
- Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial (20-041).

Stratégies immobilières

La transformation d'un vaste secteur à vocation commerciale en quartier complet nécessite des espaces pour accueillir des aménagements (parcs, places publiques, plateaux sportifs) et des équipements collectifs. À l'heure actuelle, la totalité des terrains du secteur Langelier, à l'exception de celui où sera aménagé l'édicule du métro, sont de tenure privée.

Les dispositions du Règlement relatif à la cession pour fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs, de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels sur le territoire de la Ville de Montréal permettront à la Ville d'obtenir une superficie de terrain équivalent à 10 % de celle des terrains à développer pour accueillir ce type d'aménagements. La localisation des espaces cédés fera l'objet de négociations entre la Ville et les promoteurs concernés sur la base du plan directeur.

L'achalandage à prévoir aux abords de l'édicule de métro et l'intégration de mesures de protection du boisé Jean-Milot et de son milieu humide sont parmi les aspects qui se traduisent par des besoins additionnels en espaces à aménager. Des terrains supplémentaires sont également requis pour accueillir des équipements collectifs, culturels ou éducatifs et desservir adéquatement la population du secteur et celles des milieux avoisinants.

A cet égard, la Ville collabore activement avec les propriétaires fonciers, promoteurs et partenaires externes, incluant la Société de transport de Montréal (STM), Transgesco et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) en vue, notamment, de l'intégration éventuelle de certains équipements ou aménagements dans leurs projets respectifs. Elle envisage également des acquisitions foncières stratégiques pour l'implantation de parcs, d'équipements et de services collectifs.

Dans le cadre de ses démarches, la Ville a déjà procédé à l'assujettissement de terrains au droit de préemption afin d'en faire éventuellement l'acquisition pour l'implantation d'une école. Une collaboration a également été mise en place à cette fin avec le Centre de services scolaire de la Pointe-de-l'Île (CSSPI) et les propriétaires fonciers.

6.2. Autres mécanismes de mise en oeuvre

Phasage de développement immobilier

Les grandes propriétés du secteur sont amenées à se développer à leur propre rythme de manière relativement indépendante. Le développement immobilier doit néanmoins offrir des conditions qui permettent, durant une période de transition, la poursuite efficace de certaines activités tout en répondant adéquatement aux besoins des ménages qui s'établiront progressivement dans le quartier.

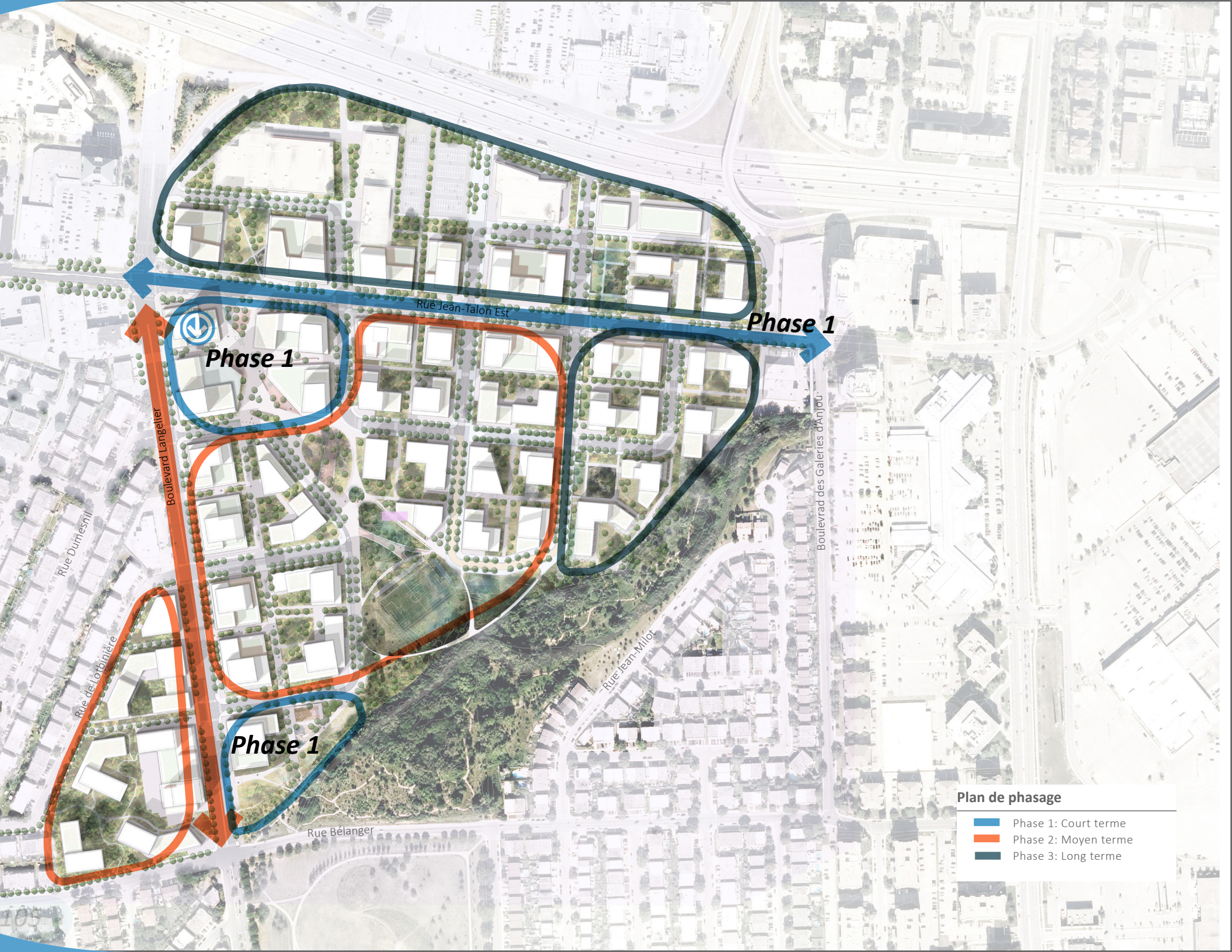
Le plan directeur identifie la séquence de réalisation probable des développements immobiliers, établie, notamment, à partir des intentions manifestées par les promoteurs. Ce phasage permet d'anticiper et d'ordonner les aménagements publics à réaliser et d'établir des conditions que chaque étape du développement immobilier devra respecter pour assurer un développement harmonieux du quartier.

Le phasage prend en compte la mise en valeur des droits aériens du site de l'édicule du métro de même que la nécessité de relocaliser progressivement certains locataires commerciaux en minimisant les interruptions dans leurs activités. Il considère également le maintien de la vitalité et l'accessibilité des commerces et des services du secteur.

Phase 1 : 2025-2032

- Réaménagement de la rue Jean-Talon Est
- Une nouvelle station de métro
- 1 100 nouveaux logements, dont entre 150 et 250 logements sociaux
- 22 700 m² de fonctions économiques
- 6 000 m² en équipements collectifs
- Un parc de quartier connecté au boisé Jean-Milot
- Une place publique de 3 600 m² connecté à la station de métro





Phase 1

Phase 1

Phase 1

Plan de phasage

- █ Phase 1: Court terme
- █ Phase 2: Moyen terme
- █ Phase 3: Long terme

Rue Jean-Talon Est

Boulevard des Galeries d'Anjou

Rue Jean-Milot

Rue Bélanger

Boulevard Langelier

Rue Dumesnil

Rue de Lotbinière

7. Plan d'action

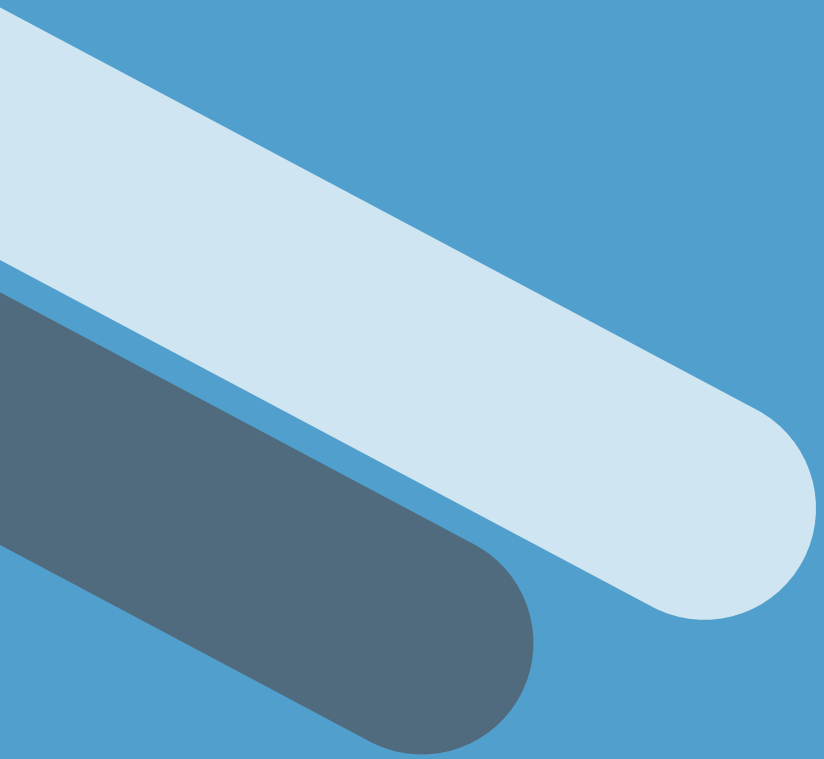
7. Plan d'action

Le plan d'action du plan directeur se veut une stratégie évolutive et flexible. Les actions décrites sont prises en charge par diverses parties prenantes, tant à la ville qu'en arrondissement. Des partenaires externes peuvent également contribuer à sa mise en œuvre. Des actions complémentaires pourront également s'ajouter à cette planification évolutive.

Afin de s'assurer de la mise en œuvre de son plan d'action, la ville compte utiliser tous les outils réglementaires mis à sa disposition. La ville prévoit également des études prospectives supplémentaires qui répondront aux besoins à venir.

À noter que le plan d'action sera élaboré suite aux consultations publiques tenues sur ledit document. Lors du dépôt final, le plan d'action sera intégré





 Saint-Léonard
Montréal 

Montréal 