

Montréal 

 Saint-Léonard
Montréal 

SECTEUR LANGELIER

Plan d'ensemble préliminaire

préliminaire

Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Mars 2023



préliminaire

1	Le contexte	p.6
	1.1 Introduction	p.8
	1.2 Prolongement de la ligne bleue	p.10
	1.3 Le territoire	p.11
	1.4 Diagnostic et constats	p.12
	1.5 Projets municipaux connexes	p.22
2	La vision	p.28
	2.1 L'énoncé de vision	p.30
	2.1 Les orientations d'aménagement	p.31
3	Le plan d'ensemble	p.32
	3.1 Créer un milieu de vie complet, attractif, ayant la station de métro comme point d'ancrage	p.34
	3.2 Tisser un réseau de mobilité équitable	p.42
	3.3 Composer des lieux de vie résilients en harmonie avec la restauration des milieux naturels et de la biodiversité	p.46

1.

Le contexte



1.1 Introduction

Le présent document traduit la vision de la Ville de Montréal en ce qui a trait à la mise en valeur du corridor du prolongement de la ligne bleue du métro, spécifiquement pour le secteur Langelier. Se présentant sous la forme d'un plan d'ensemble documenté, il expose les grandes lignes de la requalification du secteur et sa transformation en un nouveau quartier Léonardois. Il constitue par ailleurs la pièce maîtresse du futur plan directeur d'aménagement et de développement qui permettra d'initier des modifications au plan d'urbanisme et à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Ce document se veut aussi un espace de discussion et de consultation pour tracer la voie d'avenir du secteur.

Rappelons que le prolongement de la ligne bleue, dont l'inauguration est prévue en 2029, permettra d'étendre le territoire desservi par le réseau du métro aux arrondissements d'Anjou et de Saint-Léonard et d'améliorer la desserte du quartier Saint-Michel dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.

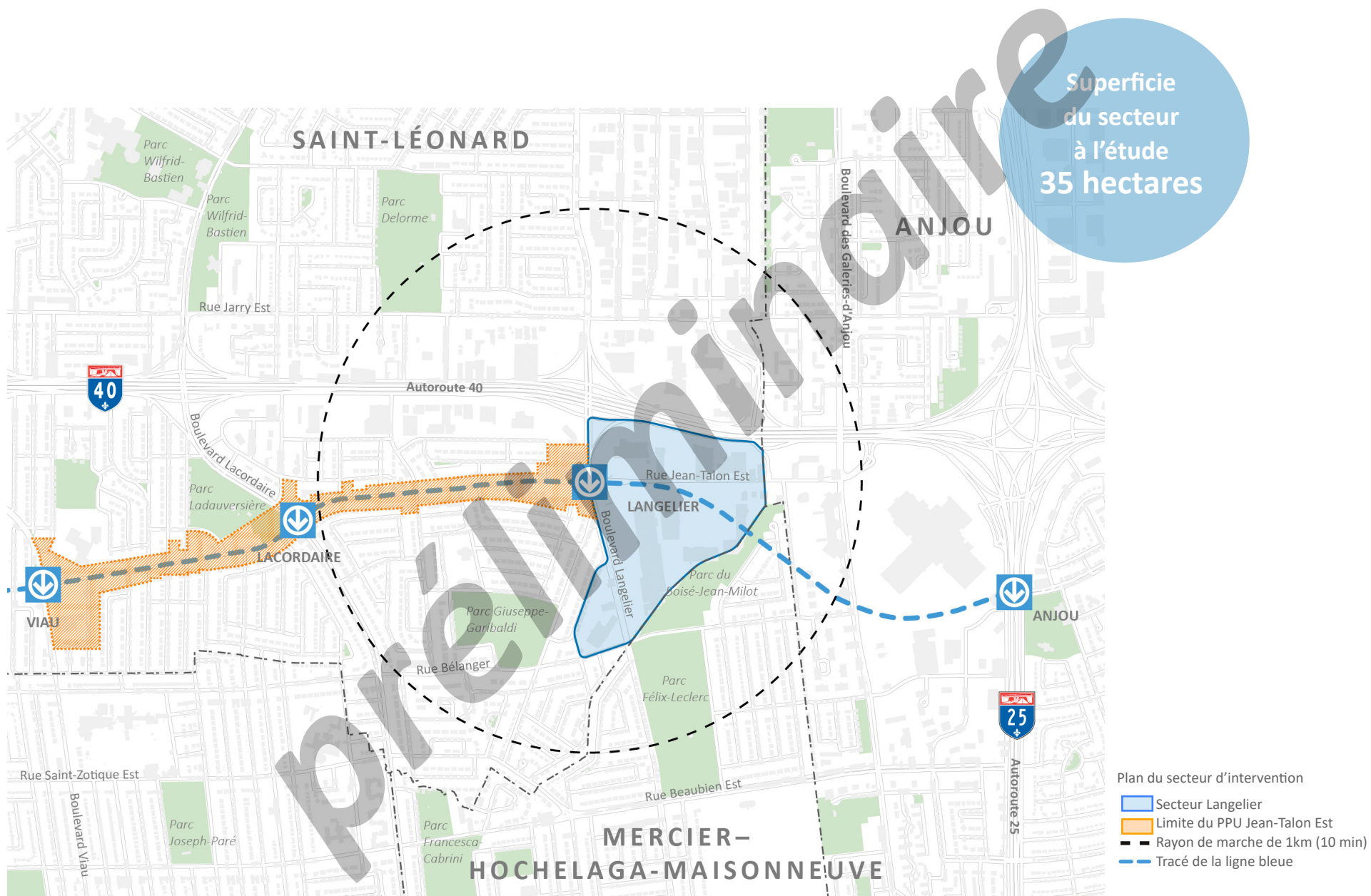
La Ville de Montréal constitue un des grands partenaires mobilisé à l'atteinte des objectifs du projet avec la STM, qui est maître d'oeuvre et gestionnaire du projet, l'ARTM, le MTMD et la SIQ.

Le projet constitue un formidable levier pour concrétiser les ambitions de Montréal et de ses partenaires. Les grands sites à transformer qui ponctuent le parcours du prolongement de la ligne bleue doivent s'accompagner d'une vision d'aménagement conséquente afin de saisir l'opportunité d'un développement urbain porteur.

La Ville a déjà partagé en 2020 sa vision de mise en valeur ainsi que les orientations et les balises d'aménagement qu'elle préconise pour le territoire qui sera nouvellement desservi par la ligne bleue. Pour les sites de développements urbains adjacents aux nouvelles stations, il lui reste aujourd'hui à préciser comment articuler la vision afin de la traduire dans des aménagements et des développements concrets.

À l'heure de la transition écologique, la transformation du secteur Langelier, dont le développement s'est cristallisé alors que les déplacements motorisés étaient la norme et que les alternatives étaient à toutes fins pratiques inexistantes, revêt un caractère presque symbolique et doit marquer un changement de paradigme. Elle doit contribuer à l'atteinte de la cible municipale de carboneutralité d'ici 2050 de même qu'aux orientations et objectifs de la Ville en matière de mobilité durable, mais aussi d'urbanisme, de verdissement, de logement, d'inclusion, de desserte en services et équipements communautaires et de gouvernance.

1 Le contexte



1.2 Prolongement de la ligne bleue

La desserte en transport collectif sera fortement bonifiée avec le prolongement de la ligne bleue qui prévoit l'implantation de cinq stations à partir de la station Saint-Michel jusqu'à la future station terminale dans l'arrondissement d'Anjou, dont quatre qui desserviront directement Saint-Léonard et seront implantées aux croisements des grands axes nord-sud avec la rue Jean-Talon Est (boulevards Pie-IX, Viau, Lacordaire et Langelier).

Station à l'intersection de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier

Un édicule sera aménagé à l'angle sud-est de l'intersection du boulevard Langelier et de la rue Jean-Talon Est. Cette station constituera donc, en quelque sorte, la porte d'entrée au secteur Langelier et améliorera grandement les liens est-ouest dans l'arrondissement de Saint-Léonard, mais aussi les liens avec les arrondissements d'Anjou, de Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension et, plus largement, avec le reste de la ville.

La Ville collabore avec la STM pour tirer le meilleur parti possible du projet. Dans ce contexte, elle souhaite densifier et diversifier les activités en faisant du recours aux modes de déplacements actifs et collectifs un choix qui s'impose comme une évidence, tant pour les futurs résidents du quartier que pour les personnes amenées à le fréquenter. La STM prévoit une mise en service en 2029.



Vue aérienne du croisement du boulevard Langelier et de la rue Jean-Talon Est

1.3 Le 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 lots adjacents au boulevard Langelier du côté ouest de celui-ci entre les rues de Lotbinière et Bélanger.

La vocation du secteur, essentiellement commerciale, s'y est établie à partir de 1971 avec la construction du Carrefour Langelier quelques années après l'inauguration, en 1968, des Galeries d'Anjou à proximité de l'échangeur au croisement des autoroutes 40 et 25. Elle est étroitement liée au développement qu'a connu le réseau autoroutier dans les années 1960 avec la construction de l'autoroute métropolitaine (autoroute 40) et celles du pont tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, inauguré en 1967, et de l'autoroute 25.

L'activité commerciale se consolide dans le secteur, à peu près sous sa forme actuelle, au cours des années 1980. Elle mise sur un accès rapide à partir du réseau autoroutier, mais elle dessert également les quartiers résidentiels situés à l'ouest du boulevard Langelier, lesquels se sont consolidés dans les années 1970 et forment des ensembles relativement homogènes de duplex et de triplex jumelés construits sur deux étages. Chaque unité y dispose d'un espace de stationnement et/ou d'un garage.



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

- 1. Galeries d'Anjou
- 2. Carrefour Langelier en construction

1.4 Diagnostic et constats

1 | Un environnement qui favorise les déplacements effectués en automobile

CONSTATS

- Aménagements conçus en fonction de déplacements effectués majoritairement en automobile
- Géométrie des intersections destinée à améliorer la fluidité de la circulation automobile, parfois au détriment des autres modes
- Omniprésence des aires de stationnement de surface hors rue souvent aménagés en façade
- Desserte en transport collectif d'efficacité limitée, composée uniquement d'autobus sur la rue Jean-Talon Est et le boulevard Langelier
- Temps de parcours moyen en autobus (entre 10 et 20 minutes) pour rejoindre le réseau du métro (ligne bleue et ligne verte) à partir du secteur
- Conditions de déplacements inconfortables et très peu conviviales pour les piétons
- Options de parcours limitées aux axes Jean-Talon Est et Langelier pour les piétons
- Absence de desserte cyclable et conditions peu sécuritaires pour les cyclistes sur le boulevard Langelier et la rue Jean-Talon Est.

Le secteur a pris forme au début des années 1970 alors que le réseau de métro se limitait aux trois tronçons inaugurés en 1966, soit de Berri-de-Montigny à Longueuil (ligne jaune), de la place Bonaventure à Henri-Bourassa (ligne orange) et d'Atwater à Frontenac (ligne verte). À cette époque, le réseau autoroutier a déjà pris forme dans l'Est de Montréal et l'automobile est le mode de déplacement de prédilection.

L'activité commerciale prend une forme adaptée à ce mode de déplacement notamment en affectant de grandes superficies de terrain au stationnement. Des commerces linéaires, avec stationnement en façade, viennent ainsi ponctuer les abords de la rue Jean-Talon Est tandis que des centres commerciaux s'implantent aux croisements des artères plus importantes, dont le Carrefour Langelier à celui de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier.

Le paysage hérité de cette période est marqué par la prépondérance des aménagements conçus pour accommoder des déplacements effectués en automobile. Les chaussées sont larges, avec cinq à six voies, et des liens permettent d'accéder rapidement au réseau autoroutier à partir du secteur et inversement. La conception des rues intègre des aménagements visant à assurer la fluidité de la circulation, tels que des baies de virages à plusieurs intersections ou encore des bretelles permettant de réaliser des virages à droite sans avoir à attendre au feu vert.

Au réseau viaire, viennent s'ajouter les aires de stationnement et d'autres surfaces au sol minéralisées (voies de circulation internes et aires de manœuvre pour les quais de chargement). Au total, les chaussées et ces aires représentent plus de la moitié de la superficie du secteur, soit 17 hectares qui sont consacrés directement ou indirectement aux déplacements motorisés. L'offre en stationnement est essentiellement privée et le stationnement sur rue est très limité.

1 Le contexte

L'adaptation de l'environnement à l'automobile est également perceptible dans l'affichage commercial qui est conçu pour être visible à bonne distance à partir de la route et qui est généralement implanté perpendiculairement à celle-ci. Plusieurs bâtiments sont également implantés perpendiculairement à la rue pour en faciliter l'accès à partir d'aires de stationnement pouvant desservir plusieurs commerces.

La desserte en transport collectif actuelle est principalement assurée par deux lignes d'autobus, soit la ligne 33, qui parcourt le boulevard Langelier et permet de rejoindre la station de métro Langelier (± 10 minutes de trajet et des passages aux 6 minutes en période de pointe), et la ligne 141 sur la rue Jean-Talon Est qui assure la liaison vers l'ouest avec la station Saint-Michel (± 20 minutes) et vers l'est avec la station Honoré-Beaugrand (± 25 minutes de trajet et des passages aux 4 minutes en période de pointe).

Le secteur est actuellement dépourvu de pistes cyclables et les conditions de circulation sur les grands axes se prêtent mal à une utilisation sécuritaire par des cyclistes.

La place accordée aux piétons est réduite et peu conviviale: éclairage autoroutier, dénué d'arbres ou de plantation et de mobilier urbain. Les espaces aménagés à cette fin se limitent aux trottoirs qui sont en quelque sorte coincés entre la chaussée et les aires de stationnement, augmentant le sentiment de danger et de vulnérabilité. L'implantation des bâtiments se caractérisent par des marges de recul importantes. Des murs aveugles, donnant parfois sur la rue, de même que la présence d'aires de stationnement en façade ne contribuent ni à l'encadrement, ni à l'animation de la rue.



1.4 Diagnostic et constats

2 | Une offre en commerces, services et équipements collectifs qui répond partiellement à des besoins locaux

CONSTATS

- Le secteur constitue aujourd'hui un espace essentiellement commercial;
- L'offre commerciale comporte des biens et services et des commerces semi-courants et réfléchis (commerces de destination)
- L'offre commerciale, essentiellement de destination et adressée à une clientèle régionale, répond aussi, en partie, à des besoins locaux;
- Il n'y a pas d'équipements collectifs (sportif, culturel, éducatif ou communautaire) ni dans le secteur, ni à proximité;
- L'arrondissement de Saint-Léonard identifie d'importants besoins en équipements collectifs;
- Trois parcs relativement importants sont à distance de marche du secteur, dont le parc du Boisé-Jean-Milot qui constitue sa limite sud.

Le secteur a une vocation essentiellement commerciale initiée il y a une cinquantaine d'années avec la construction du Carrefour Langelier, un centre commercial avec mail intérieur regroupant plus d'une quarantaine de commerces et services. La fonction commerciale s'est consolidée avec l'ajout de centres commerciaux linéaires et de commerces de grande surface parfois implantés individuellement avec des aires de stationnement en façade.

Quelques commerces plus modestes, dont des services de restauration, ont été implantés en bordure de la rue Jean-Talon Est au fil des années en mettant à profit des portions de stationnement sous-utilisées.

Bien que l'aménagement des commerces mise généralement sur une bonne accessibilité en automobile, l'offre commerciale ne se destine pas essentiellement à une clientèle régionale et inclut plusieurs produits et services permettant de bien desservir une clientèle locale, dont des marchés d'alimentation, des pharmacies ainsi que des services bancaires, de soins personnels et de restauration. Le secteur comporte néanmoins une offre en biens et services et en commerces semi-courants et réfléchis, notamment un magasin de meubles, qui desservent une clientèle élargie.

Le parc Giuseppe-Garibaldi, qui donne sur les rues Bélanger et rue Dumesnil, est le parc de l'arrondissement le plus proche. Il comporte des plateaux sportifs (bocce, basketball, tennis, soccer) ainsi que des aires de jeux, dont des jeux d'eau, et une piscine. Deux parcs de l'arrondissement voisin de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve sont situés directement au sud du secteur, soit le parc du Boisé-Jean-Milot et le parc Félix-Leclerc.

1 Le contexte

En ce qui concerne les équipements sportifs (intérieurs), culturels et communautaires, ceux-ci sont principalement regroupés aux abords de la mairie d'arrondissement située sur le boulevard Lacordaire, au nord de l'autoroute 40, près du boulevard Robert.

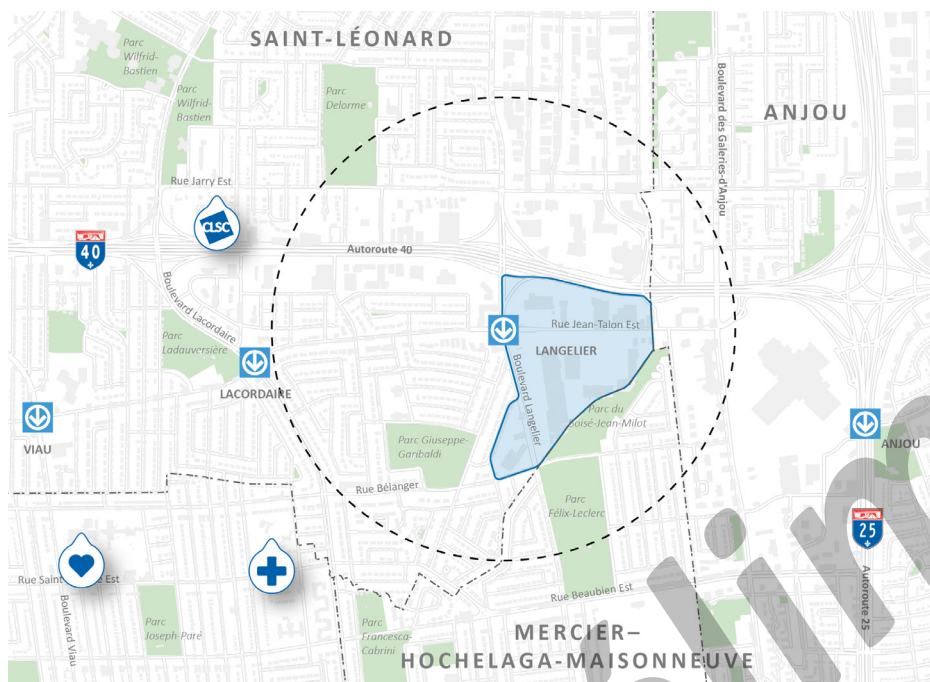
On retrouve deux écoles primaires dans un rayon de 1 km (dans l'arrondissement de Saint-Léonard), soit les écoles Lambert-Closse et Dante situées à proximité du parc Giuseppe-Garibaldi, un peu à l'ouest du boulevard Langelier. À celles-ci s'ajoute l'école primaire la Dauversière située sur la rue Jean-Talon Est à l'ouest du boulevard Lacordaire.

Les écoles secondaires les plus rapprochées sont l'école secondaire Antoine de Saint-Exupéry, au nord de l'autoroute 40 et à l'est du boulevard Lacordaire et, au sud de l'autoroute 40, la Laurier Macdonald High School de la Commission scolaire English-Montreal, située sur le boulevard Viau un peu au nord de la rue Jean-Talon Est.



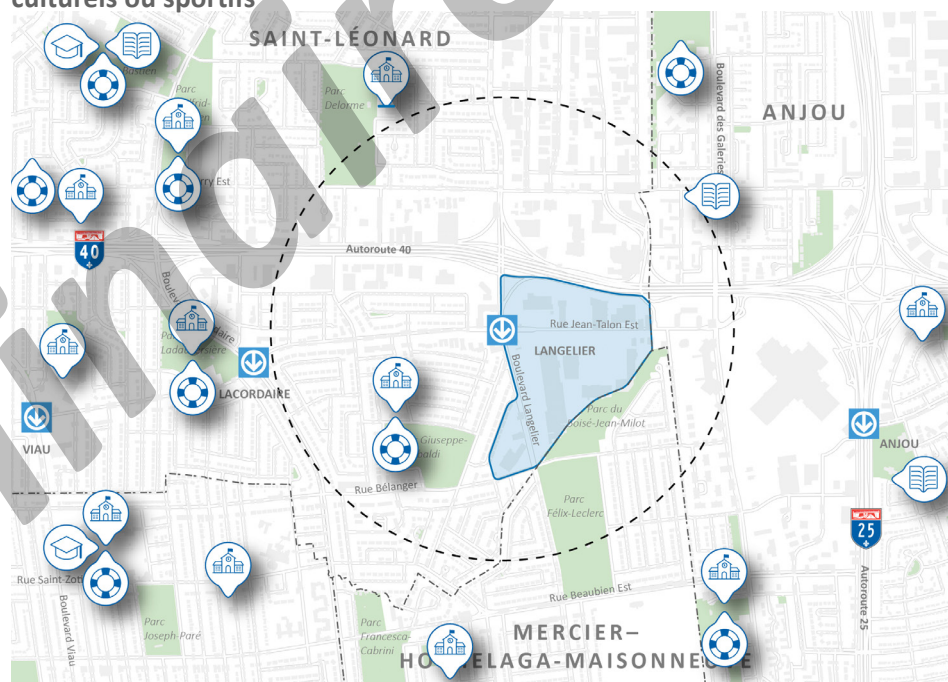
1 Le contexte

Carte des établissements de santé



-  Institut de cardiologie de Montréal
-  Hôpital
-  CLSC

Carte des établissements d'enseignement et des équipements culturels ou sportifs



-  École primaire
-  École secondaire
-  Équipements culturel
-  Équipements sportif

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

ECOLE LAMBERT CLOSSE

1.4 Diagnostic et constats

3 | Un secteur minéralisé et carencé en espaces végétalisés

CONSTATS

- Importance des surfaces imperméables et minéralisées
- Îlot de chaleur et milieu généralement 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 restaurer (PRMHH)

De manière générale, l'aménagement actuel du secteur est peu favorable aux modes de déplacements non motorisés, ce qui a évidemment un impact sur la qualité de l'air, mais a aussi une incidence sur d'autres aspects liés à sa performance environnementale et à sa vulnérabilité face à certains aléas climatiques. Ces aléas découlent principalement de l'importance de ses surfaces minéralisées, mais également de sa topographie.

Les surfaces non perméables, comprenant les trottoirs, les chaussées, les espaces de stationnement, les voies de circulation internes, les aires de manœuvre pour les quais de chargement de même que les toitures des bâtiments, couvrent plus de 90 % du secteur. Les espaces gazonnés (perméables) ne représentent pour leur part moins que 10 % du total.

Par conséquent, le réseau d'égout est fortement sollicité lorsqu'il pleut compte tenu de l'importance des surfaces sur lesquelles l'eau ruisselle. Par ailleurs, la topographie du secteur forme une cuvette qui le rend en grande partie vulnérable aux débordements et aux inondations lors de pluies abondantes.

Par temps chaud, les mêmes surfaces contribuent à faire du secteur un îlot de chaleur important. Il présente une certaine vulnérabilité face aux vagues de chaleur qui est en partie contrebalancée par des espaces intérieurs où la température est contrôlée. 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 % pour l'ensemble du secteur, soit bien en deçà de l'objectif de 25 % établi pour l'ensemble de la Ville dans son Plan d'action canopée 2012-2021.

1 Le contexte

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 restaurer établi. Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) en cours d'élaboration. Le boisé s'inscrit dans le parcours du ruisseau Molson, qui a été canalisé au début du 20^e siècle, et contribue à la préservation de la biodiversité. Une soixantaine d'espèces d'oiseaux, ainsi des escargots, des renards et des rongeurs ont pu y être récemment observés.



Parc du Boisé-Jean-Milot

Stationnement du Carrefour Langelier



1.4 Diagnostic et constats

4 | Une occupation du sol relativement faible

CONSTATS

- Omniprésence des aires de stationnements extérieurs (utilisation principale du sol) et aménagement des stationnements qui consomment beaucoup d'espace (en surface sur un niveau);
- Offre en stationnement qui outrepassé les besoins et qui représente une capacité significative d'accueil pour d'autres activités;
- Faible taux d'implantation des bâtiments et faible densité construite (c.o.s inférieure à 0,5);
- Mode d'implantation des bâtiments très variable qui confère au secteur un aspect déstructuré;
- Piètre relation entre les bâtiments et la rue et mauvais encadrement du domaine public au détriment des modes autres que motorisés;
- Absence de rues sur deux grands îlots, ce qui limite leur structure et le domaine public tout en imposant des déplacements sur des propriétés privées.

La sous-utilisation du sol est un aspect généralisé sur l'ensemble des lots. Elle se remarque avant tout par l'ampleur des superficies dédiées au stationnement extérieur, qui en font la principale utilisation du sol. Ainsi, les aires de stationnement, essentiellement privées, sont systématiquement aménagées en surface sur un seul niveau alors que leur aménagement, même partiel, en souterrain ou en structure étagée permettrait de réduire leur empreinte de manière significative.

Par ailleurs, la proximité de commerces diversifiés offre, en théorie, des possibilités de mutualisation des espaces de stationnement intéressantes. Cependant, bien qu'une certaine forme de mutualisation existe pour desservir certains commerces, elle s'arrête aux limites de propriétés. Chacune ayant son offre autonome de stationnement allant parfois même jusqu'à la « protéger » par une clôture, limitant une fois de plus les déplacements à pied.

Enfin, si on fait abstraction de périodes exceptionnelles, comme l'approche des Fêtes, l'offre en stationnement dépasse la demande dans des proportions qui sont parfois considérables. Le taux d'occupation global des aires de stationnement est de moins de 50 % pour la période la plus achalandée observée et la durée de leur occupation est inférieure à une heure dans 75 % à 97 % des cas relevés¹.

Le taux
d'occupation
des aires de
stationnements
est de moins de
50%

1: Étude sur la gestion et l'aménagement du stationnement_Secteur Anjou-Langelier, WSP pour la Ville de Montréal, mars 2017

1 Le contexte

Le cadre bâti se compose majoritairement de bâtiments commerciaux de moyenne et de grande surface ne comportant qu'un seul étage. Dans la majorité des cas, ils sont implantés loin de la rue, et parfois perpendiculairement à celle-ci, de manière à faciliter l'accès aux aires de stationnement aménagées en façade ou dans les marges latérales. L'implantation des bâtiments ne suit pas de règles uniformes et leur architecture ainsi que les matériaux de revêtement employés sont disparates

Par ailleurs, les bâtiments n'occupent généralement qu'une faible portion du terrain sur lequel ils sont implantés et ne comportent qu'un ou deux étages. Pour l'ensemble de ces motifs, le cadre bâti contribue peu à l'encadrement et à l'animation de la rue, et donc à la convivialité des déplacements piétons, et formant un ensemble qui manque de cohérence.

La rue Jean-Talon Est et le boulevard Langelier sont les seuls axes véhiculaires à l'échelle du secteur qui compte seulement deux îlots séparés par la rue Jean-Talon Est. Par conséquent, le domaine public est particulièrement réduit et les déplacements s'effectuent en grande partie à travers des espaces privés.

Finalement, les espaces sous-utilisés, notamment les aires de stationnement, peuvent être un peu perçus comme des « terrains en jachère » dans la mesure où les superficies disponibles sont vastes et la valeur des bâtiments peu élevée. L'activité commerciale pourrait aisément s'y maintenir en adoptant une forme plus dense et en permettant de créer un cadre urbain plus riche et mieux structuré.



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

1.5 Projets municipaux connexes

Programme particulier d'urbanisme Jean-Talon Est

Certains projets menés par la Ville, qui auront une portée sur l'aménagement du secteur, ont été complétés récemment ou sont en planification, soit le Programme particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est, le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est qui lui est associé et le plan de développement du réseau cyclable.

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 24^e 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, il 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).

4.5 km de
réaménagement
sur la rue
Jean-Talon Est

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. Le PPU est maintenant à l'étape de sa mise en œuvre qui implique l'adoption prochaine de règlements de concordance et, à plus long terme, le réaménagement de la rue Jean-Talon Est.

Réaménagement de la rue Jean-Talon Est

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Est est planifié entre la 22^e avenue et le boulevard Langelier, soit sur près de 4,5 km. Ce projet, qui accompagne l'arrivée prochaine des 4 nouvelles stations de métro de la ligne bleue, laisse supposer une revitalisation importante du milieu. Le projet comprend la révision du partage de l'emprise de la rue Jean-Talon Est, afin d'inclure des aménagements pour les cyclistes et d'offrir de meilleures conditions pour les déplacements des piétons. Il inclut notamment le remplacement de l'éclairage public, la plantation d'arbres de rue, l'installation de mobilier urbain, l'aménagement de saillies et de jardins de pluie ainsi que l'introduction de placettes publiques. Il propose enfin des moyens d'améliorer l'interface entre le domaine public et le domaine privé, notamment par l'occupation des cours avants par le biais du programme embellissement à venir en 2023.

L'objectif, à terme, est que la rue, qui est actuellement considérée comme une rue de desserte artérielle, soit transformée en rue d'ambiance, conviviale et sécuritaire, au cœur d'un secteur en pleine redynamisation.

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Est doit faire l'objet d'une consultation publique au cours des années 2023 et 2024.

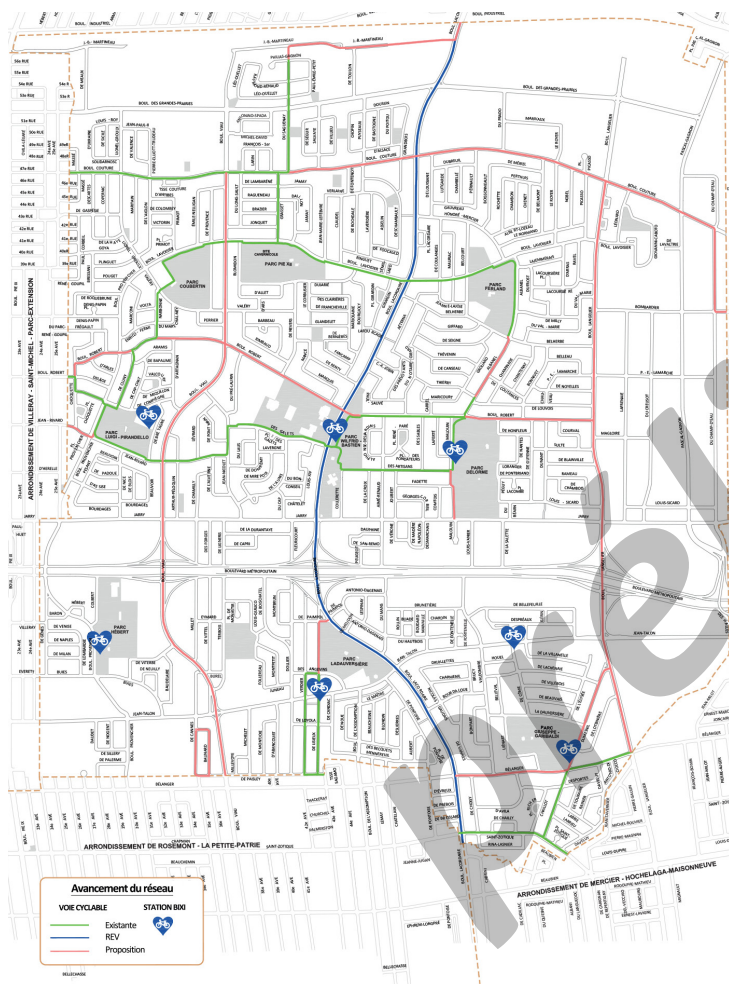
1.5 Projets municipaux connexes

Plan de gestion de la circulation de Saint-Léonard

À l'heure actuelle, les aménagements destinés aux cyclistes à proximité du secteur se résument à des bandes cyclables unidirectionnelles sur la rue Bélanger et des voies réservées bus-vélo sur le boulevard Langelier, au sud de la rue Bélanger. Une station Bixi est implantée sur la rue Jean-Talon Est, à environ 500 m à du boulevard Langelier.

Afin de permettre l'accès des cyclistes à la future station de métro, de nouveaux aménagements sont prévus sur la rue Dumesnil (entre la rue Bélanger et le boulevard Langelier), ainsi que sur le boulevard Langelier. Ce premier lien permettra aux cyclistes de rejoindre la piste de la rue Saint-Zotique, dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et éventuellement la Route verte numéro 1 et le segment du REV de la rue Saint-Denis. Le lien sur le boulevard Langelier permettra à la fois de traverser l'autoroute 40 en direction nord et de rejoindre la rue Sherbrooke Est et la station de métro Langelier (ligne verte).

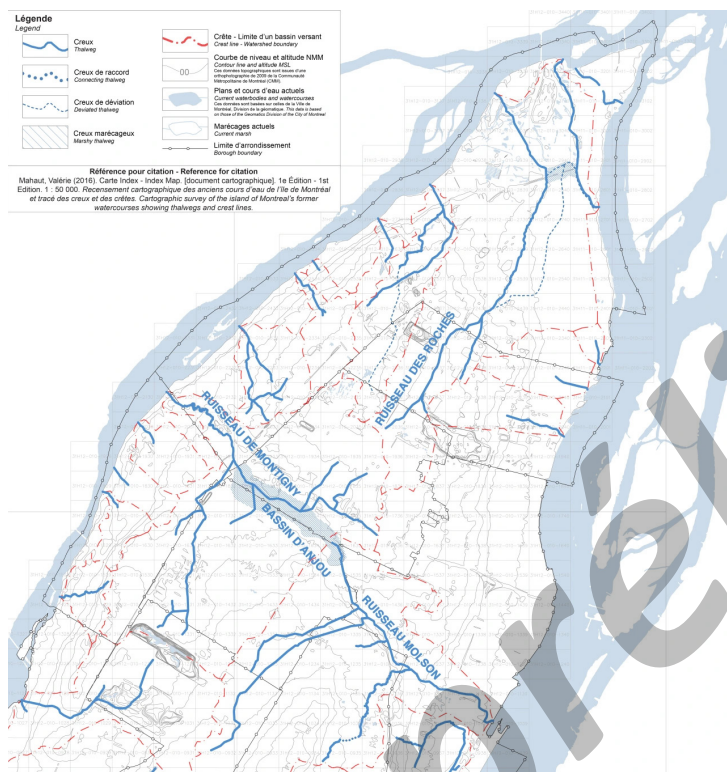
À ces aménagements s'ajoute un lien cyclable appartenant au REV dont l'intégration est souhaitée au réaménagement de la rue Jean-Talon Est. Ce réseau est constitué principalement de voies protégées pour assurer le confort et la sécurité des cyclistes et offre des tracés permettant de franchir de longues distances le plus directement possible.





1.5 Projets municipaux connexes

Étude de faisabilité pour bonifier et agrandir les milieux humides au parc du Boisé-Jean-Milot



Ruisseaux de l'île de Montréal, 2016.
 Carte préparée par Renard Frak (avec documents cartographiques de Valérie Mahaut)

Les milieux humides et cours d'eau de Montréal ont pour la plupart disparu du territoire en raison du développement urbain et industriel. Ceux toujours présents souffrent avant tout d'un déficit en eau. À ce déficit s'ajoute un manque d'espace (notamment pour créer de nouveaux milieux naturels), l'envahissement des espèces exotiques envahissantes (EEE) et la pollution présente.

Financé par le Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, la Faune et les Parcs, une étude de faisabilité pour bonifier et agrandir les milieux humides au parc du Boisé-Jean-Milot est en cours de réalisation sur le territoire de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Cette étude a trois objectifs: documenter le parc du Boisé-Jean-Milot en caractérisant les sols et en mettant à jour la délimitation des zones de milieux humides, valider l'hypothèse d'agrandissement du marais en réalisant un bilan hydrique et analyser les impacts écologiques des polluants potentiels.

Le parc du Boisé-Jean-Milot est situé dans un secteur où il y a un déficit important d'espaces verts et d'écosystèmes plus naturels. Pour plusieurs résidents, il s'agit d'une occasion d'être en contact avec la nature et découvrir un écosystème unique. Les opportunités sont rares de restaurer un milieu humide et d'en accroître les superficies à Montréal, donc les conclusions de l'étude sont grandement attendues par toutes les parties prenantes.

Démarche de vitalité culturelle dans les quartiers

Les quartiers culturels sont entendus comme des milieux de vie où l'on retrouve une concentration de lieux, de services et d'activités culturelles et artistiques de proximité. Toutefois, que l'on parle de pôles, de quartiers ou de corridors, l'approche de la Ville met surtout l'accent sur le développement d'une synergie locale, d'une dynamique de développement qui implique et engage les citoyen.ne.s, les artistes, les créateur.ice.s et les organismes de différentes sphères d'activité (culturelle, communautaire, économique, etc) d'un même secteur, et qui peut prendre différentes formes en résonance avec le cadre de vie local, les espaces et aménagements en place. Cette approche territoriale du développement culturel contribue à l'identité des communautés locales, à l'amélioration de la qualité de vie des citoyen.ne.s et à la vitalité culturelle, sociale et économique des quartiers.

L'approche de la culture, et plus spécifiquement de la médiation culturelle, a notamment été proposée afin d'aller à la rencontre de la communauté et d'imaginer les différents usages dans le corridor Jean-Talon auquel se rattachent plusieurs projets en planification, dont celui du secteur Langelier. Dans le cadre d'un laboratoire de gouvernance partagée, un comité interne à la Ville a travaillé à la préparation d'un atelier collaboratif afin de mettre en forme la gouvernance partagée pour le développement du secteur. Ces rencontres s'inscrivent dans la démarche de soutien à la vitalité culturelle du Service de la culture de la Ville de Montréal et la mise en place d'un processus innovant de co-développement dans les quartiers.

2.

La vision



2.1 2.1 L'énoncé de vision

Un quartier dynamique, résilient et inclusif émerge dans l'Est de Montréal, autour de la nouvelle station de métro située au coin de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier.

Ancré sur une trame verte et bleue tissée en reliant la station de métro au boisé Jean-Milot, ce nouveau milieu de vie accueille une population diversifiée, qui a accès facilement, à pied, en vélo ou en transport collectif, à une variété d'espaces verts, d'équipements collectifs et de commerces.

2.2 Les orientations d'aménagement

Créer
un milieu
de vie complet,
attractif, ayant la station
de métro comme point
d'ancrage.

Tisser
un réseau de
mobilité équitable
autour de la nouvelle
station de métro.

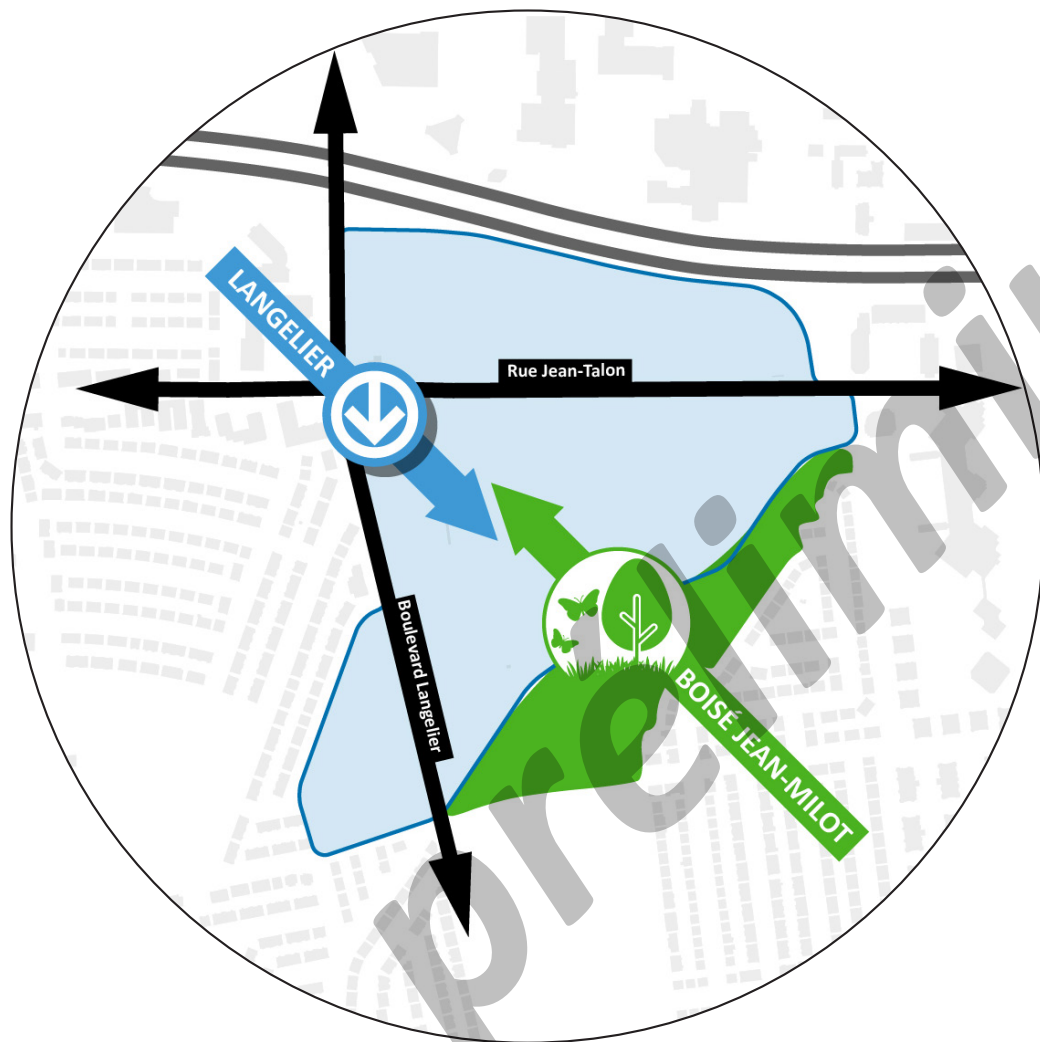
Composer
des lieux de vie
résilients en harmonie
avec la restauration des
milieux naturels et de la
biodiversité.



3. *Le plan d'ensemble*



3.1_Créer un milieu de vie complet, attractif, ayant la station de métro comme point d'ancrage



Le secteur s'organise autour du lien entre la nouvelle station Langelier et le parc du Boisé-Jean-Milot : un axe vert, un lien interquartiers multifonctionnel d'espaces publics et de services écosystémiques, le cœur vivant d'un nouveau milieu de vie

Objectifs

- Introduire la fonction résidentielle en garantissant la mixité sociale, générationnelle ainsi que des types de ménages;
- Favoriser l'implantation de services et de commerces de proximité;
- Diversifier les activités maintenant et en bonifiant les emplois disponibles dans ce secteur;
- Offrir des conditions de déplacements efficaces, agréables et sécuritaires pour les modes actifs;
- Conserver la vocation commerciale du secteur tout en soutenant une implantation des commerces qui contribue à la qualité de l'environnement bâti et à l'expérience urbaine;
- Désenclaver le parc du Boisé-Jean-Milot;
- Moduler le cadre bâti en fonction du contexte d'insertion;
- Promouvoir une architecture et un design urbain de qualité.

Pistes d'interventions

1. Maximiser l'attractivité de la station de métro et ses abords:

- Assurer une intégration harmonieuse de la station au quartier;
- Garantir l'implantation d'une place publique polyvalente et propice à divers appropriations et usages temporaires adjacente à la station de métro;
- S'assurer que la station est ouverte sur le quartier et établir des liens actifs efficaces et attrayants vers celle-ci;
- Prévoir les densités plus élevées à proximité de la station
- garantir une diversité de typologies résidentielles;
- Implanter des espaces de bureau et un équipement collectif à proximité de la station.

2. Prévoir une desserte adéquate en parcs et en équipements publics facilement accessibles

- Aménager un espace vert structurant, reliant la station de métro au boisé Jean-Milot;
- Prévoir le terrain nécessaire pour la construction d'un équipement collectif proche du métro et de la rue Jean-Talon Est;
- Prévoir le terrain nécessaire pour la construction d'une école au cœur du futur quartier résidentiel, dans des conditions de circulation automobiles apaisées et en bordure du parc central;
- Aménager un réseau d'espaces publics variés, répartis sur l'ensemble du territoire.



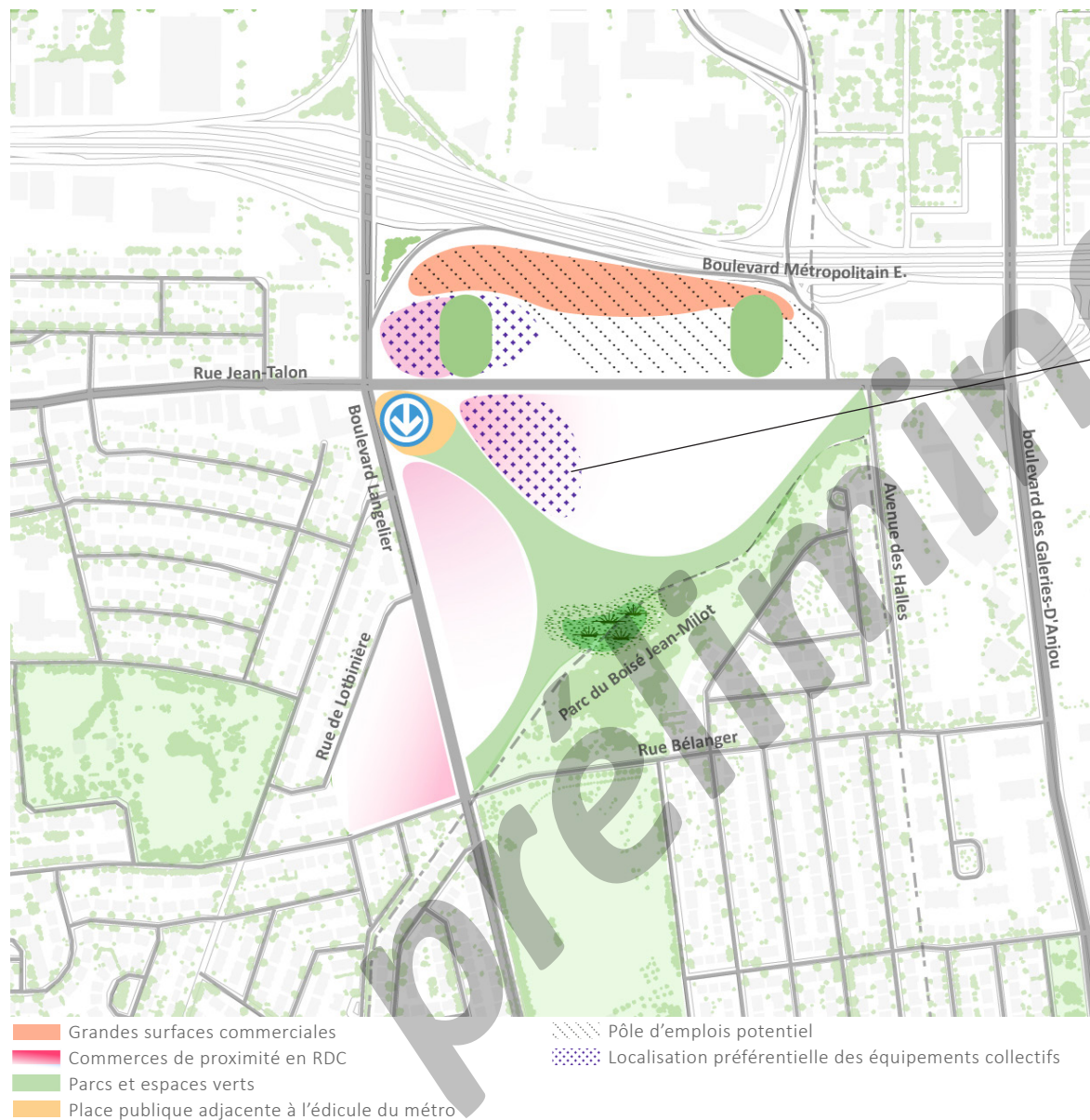
Perméabilité des ilots et densité construite, Le Triangle, arrondissement Côte-des-Neiges, Montréal



Maison de la culture Janine-Sutto, et Bibliothèque Frontenac, métro Frontenac, Montréal

3 Le plan d'ensemble

Diagramme de la répartition des services et commerces



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



Exemple de commerce intégré au quartier, Calgary

3 Le plan d'ensemble

Diagramme de connectivité verte structurant le quartier

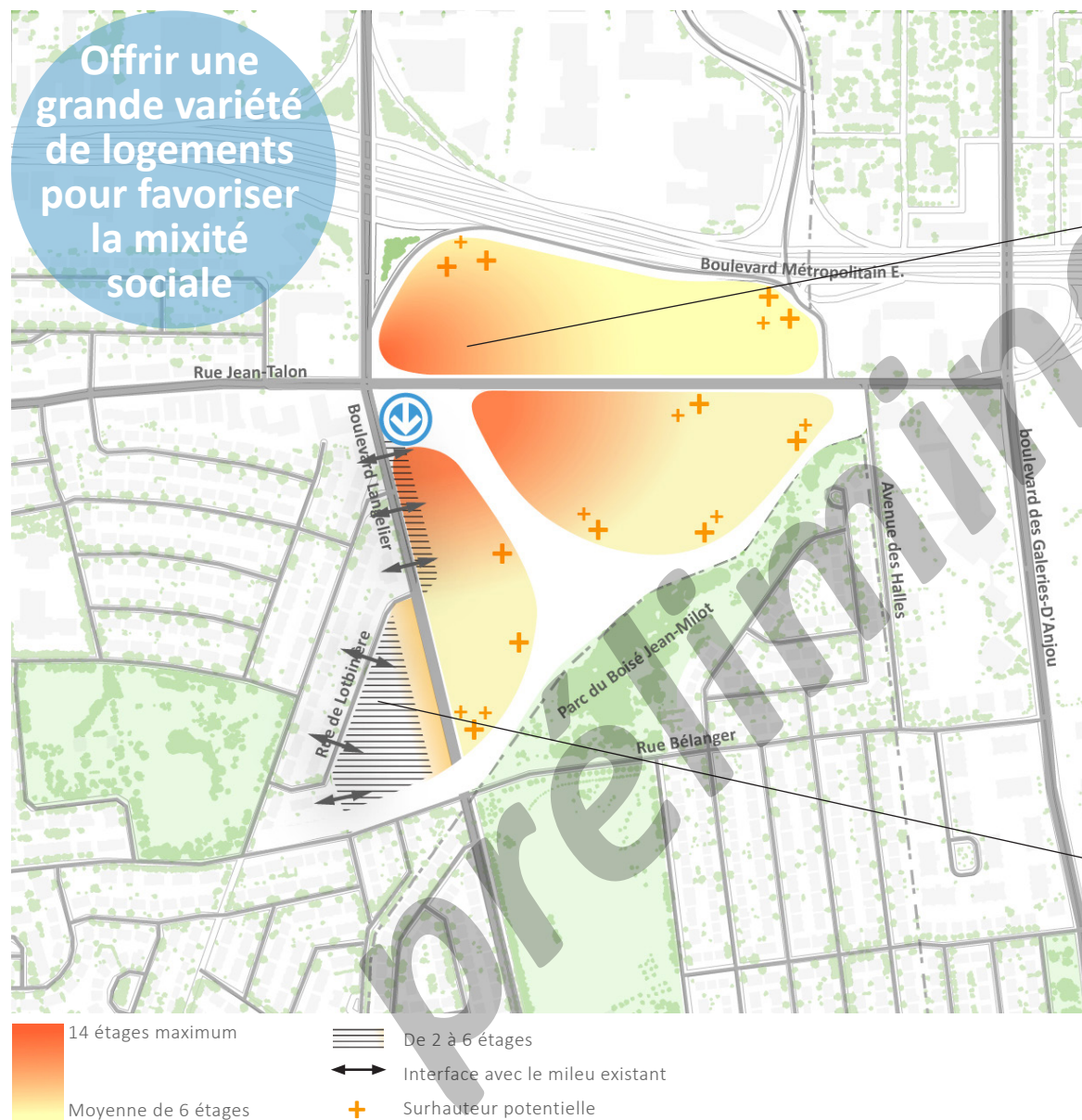


- Lien interquartiers vert
- Végétalisation proposée
- ... Continuité potentielle de la végétalisation des abords de l'autoroute



3 Le plan d'ensemble

Diagramme de répartition des hauteurs proposée



Exemple de densification douce, Asnières, France



Bois-Franc, arrondissement Saint-Laurent, Montréal

3 Le plan d'ensemble

3. Assurer une contribution de l'activité commerciale à l'encadrement et à l'animation du domaine public ainsi qu'aux modes actifs et collectifs

- Favoriser l'implantation de commerces et de services de proximité en bordure de la rue Jean-Talon Est
- S'assurer que les bâtiments commerciaux contribuent à l'encadrement et à l'animation de la rue Jean-Talon Est par une implantation appropriée
- Intégrer des commerces, services et lieux d'emplois dans des bâtiments mixtes
- Diversifier et adapter l'offre commerciale aux besoins des usagers d'un quartier mixte et à la diminution de la dépendance à la voiture.
- Privilégier les abords de l'A-40 pour les commerces de destination de grande surface
- Intégrer la dynamique commerciale du boulevard Langelier à l'écosystème existant afin d'établir une complémentarité entre les divers pôles commerciaux.

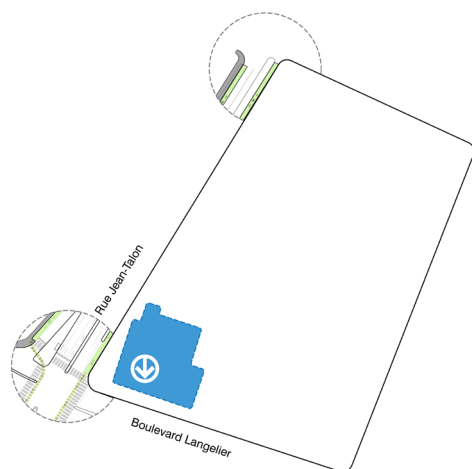
4. Favoriser un quartier urbain, compact et à échelle humaine

- Moduler la hauteur et le gabarit des bâtiments en fonction du contexte, notamment afin d'assurer un ensoleillement optimal des espaces extérieurs et de l'intérieur des bâtiments;
- Prévoir les bâtiments les plus hauts à proximité de la station de métro de même qu'aux abords des parcs et des espaces verts structurants;
- Planifier les espaces extérieurs publics et semi-publics tels que des parcs ou des espaces verts;
- Prévoir des ouvertures et des liens de qualité entre les espaces privés et les espaces publics;
- Assurer un arrimage formel, fonctionnel et viaire entre les deux côtés de la rue Jean-Talon Est;
- Assurer des interfaces de qualité avec le domaine privé, notamment en prévoyant des espaces d'agrément aménagés et plantés dans les cours-avant privées.

Plateaupolis, arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Montréal

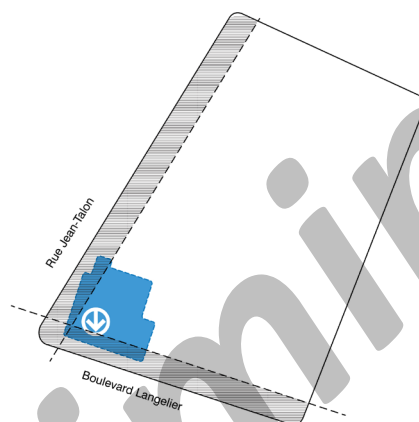


Grands principes d'organisation spatiale de la place du métro



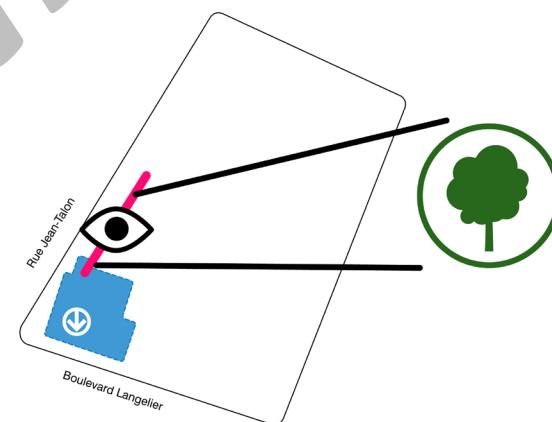
01- Limite de l'îlot

- Tenir compte du projet de réaménagement de la rue Jean-Talon qui détermine les futures intersections.



02- Marges de recul

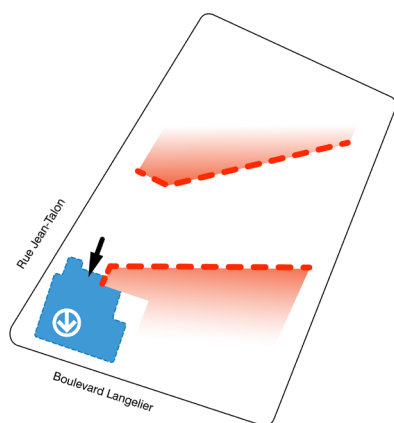
- Établir des marges de recul aménagées généreuses pour des espaces piétons larges, confortables, verdis et adaptés au futur achalandage autour du métro (groupes d'attente, croisement de poussettes, familles, déambulateurs, compatible avec les principes ADS+).



03- Ouvertures visuelles et liens vers le quartier

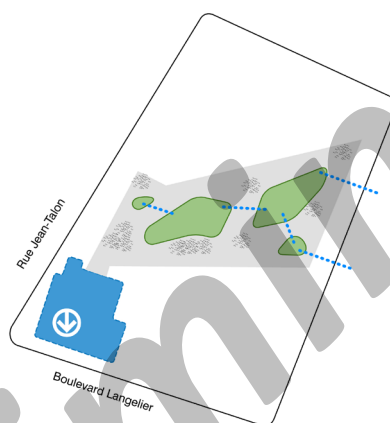
- Prévoir une ouverture large sans bâtiment sur la rue Jean-Talon directement le long de l'édicule de métro;
- Créer un lien ouvert, généreux et direct avec le Parc du Boisé-Jean-Milot;
- Assurer l'accessibilité publique et sécuritaire et en tout temps à la place. (groupes d'attente, croisement de poussettes, familles, déambulateurs, compatible avec les principes ADS+).

3 Le plan d'ensemble



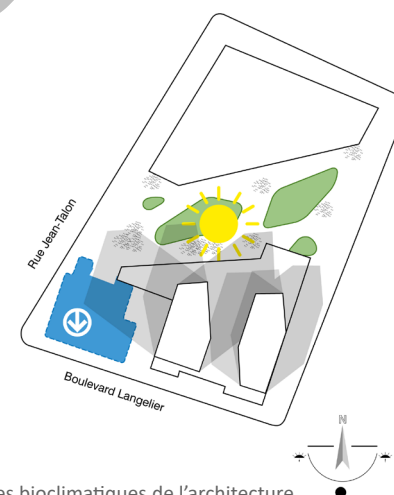
04- Encadrement et animation de la place par des services et des commerces

- Définir l'espace de la place par les façades des basiliaires;
- Animer la place par des rez-de-chaussée commerciaux, ouverts, éclairés, accessibles de plain pied et pourvus de grande hauteur sous plafond;
- Dissimuler les espaces techniques à l'arrière de la station de métro par la continuité des façades;
- Conserver l'accessibilité directe et extérieure à l'édicule depuis la place publique.



05- Programmation de la place et services écosystémiques

- Prévoir une place publique fonctionnelle, sécuritaire, aux ambiances variées, au service des usagers, conforme aux objectifs de la planification du secteur (milieu de vie, mobilité, écologie);
- Pôle de mobilité: Prévoir, entre autres, l'aménagement de supports à vélo (dont une partie couverte) en nombre suffisant pour desservir les usagers du métro;
- Verdissement, limitation des îlots de chaleur et gestion des eaux: prévoir 50% surface perméable et infrastructures de gestion écologique des eaux.



06- Principes bioclimatiques de l'architecture

- Garantir l'ensoleillement de la place par des basiliaires de 2 à 4 étages;
- Positionner, orienter et configurer les bâtiments pour réduire leur impact bioclimatique sur la place et maximiser son ensoleillement
- Prévoir un bâtiment-repère à proximité de l'édicule de métro;
- Assurer la modulation des hauteurs (descendant vers le parc);
- Prévoir des hauteurs maximales de bâtiments de 14 étages.

3.2_ Tisser un réseau de mobilité équitable

Objectifs

- Faire de la station de métro un choix naturel de déplacement pour les résidents du secteur et les personnes qui le fréquentent;
- Améliorer la desserte en transport collectif et accroître la place du piéton et du cycliste;
- Planter une mobilité douce et efficace autour de la station de métro;
- Améliorer l'accessibilité et la perméabilité du quartier;
- 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.

Pistes d'interventions

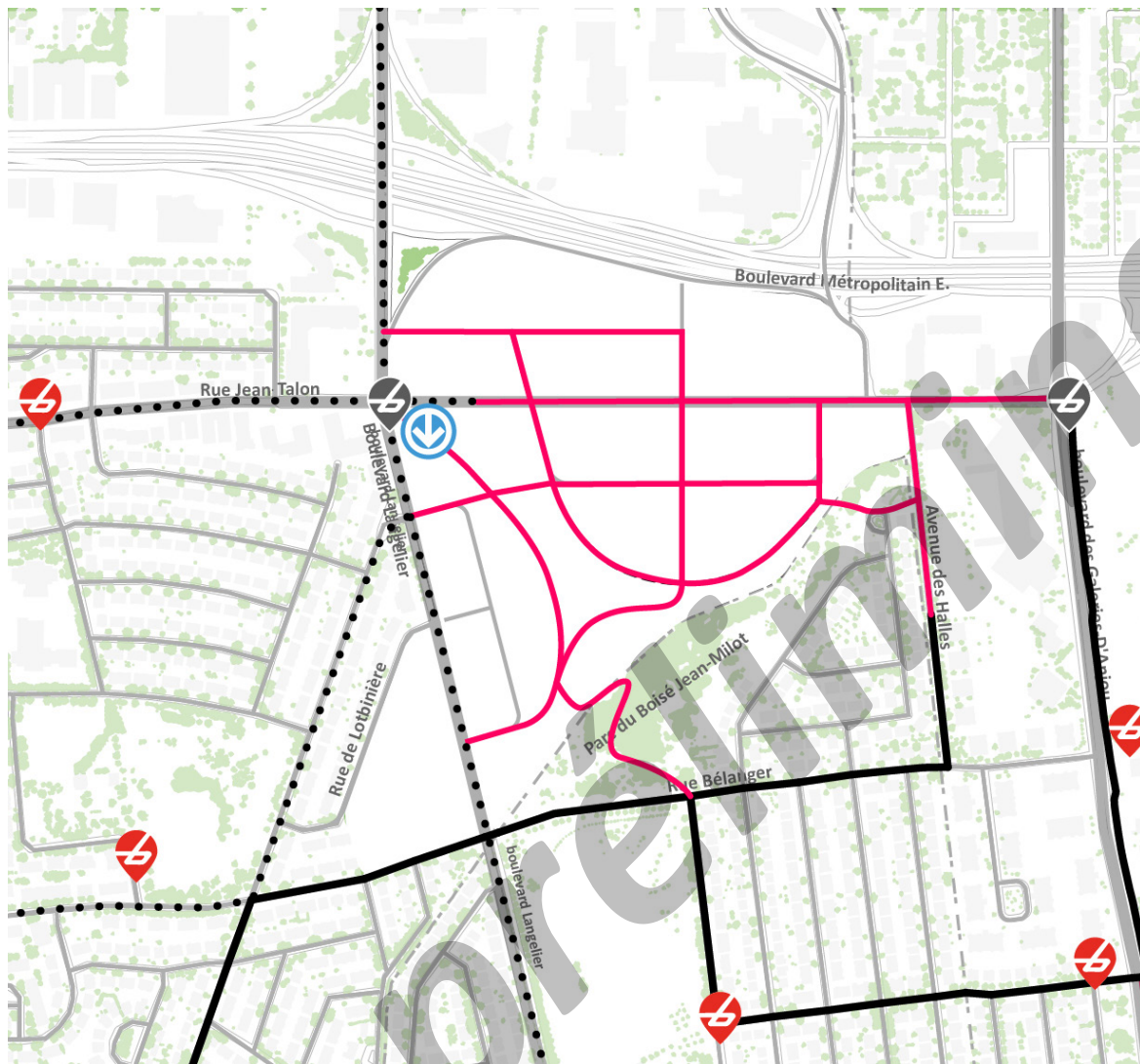
- Créer un réseau sécuritaire, varié et confortable de liens piétonniers et cyclables offrant des accès directs et rapides au métro;
- Planter des stationnements pour vélos (intérieurs et extérieurs) à proximité de la station de métro, des nouveaux espaces publics et des équipements publics et collectifs;
- Concevoir une trame viaire limitant la circulation de transit aux axes principaux que sont le boulevard Langelier et la rue Jean-Talon Est, préservant les secteurs résidentiels;
- Favoriser l'optimisation des stationnements par des mesures telles que les stationnements collectifs ou mutualisés;
- Prévoir des implantations et des tailles de bâtiments favorisant l'accessibilité piétonne et cycliste et la perméabilité du quartier;
- Assurer la continuité du lien cyclable structurant sur la rue Jean-Talon Est et prioriser le confort piéton et cycliste;
- Améliorer et poursuivre vers le nord les aménagements cyclables dans l'axe du boulevard Langelier.



Avenue Atlantic, arrondissement Outremont, Montréal

3 Le plan d'ensemble

Diagramme du réseau cyclable proposé



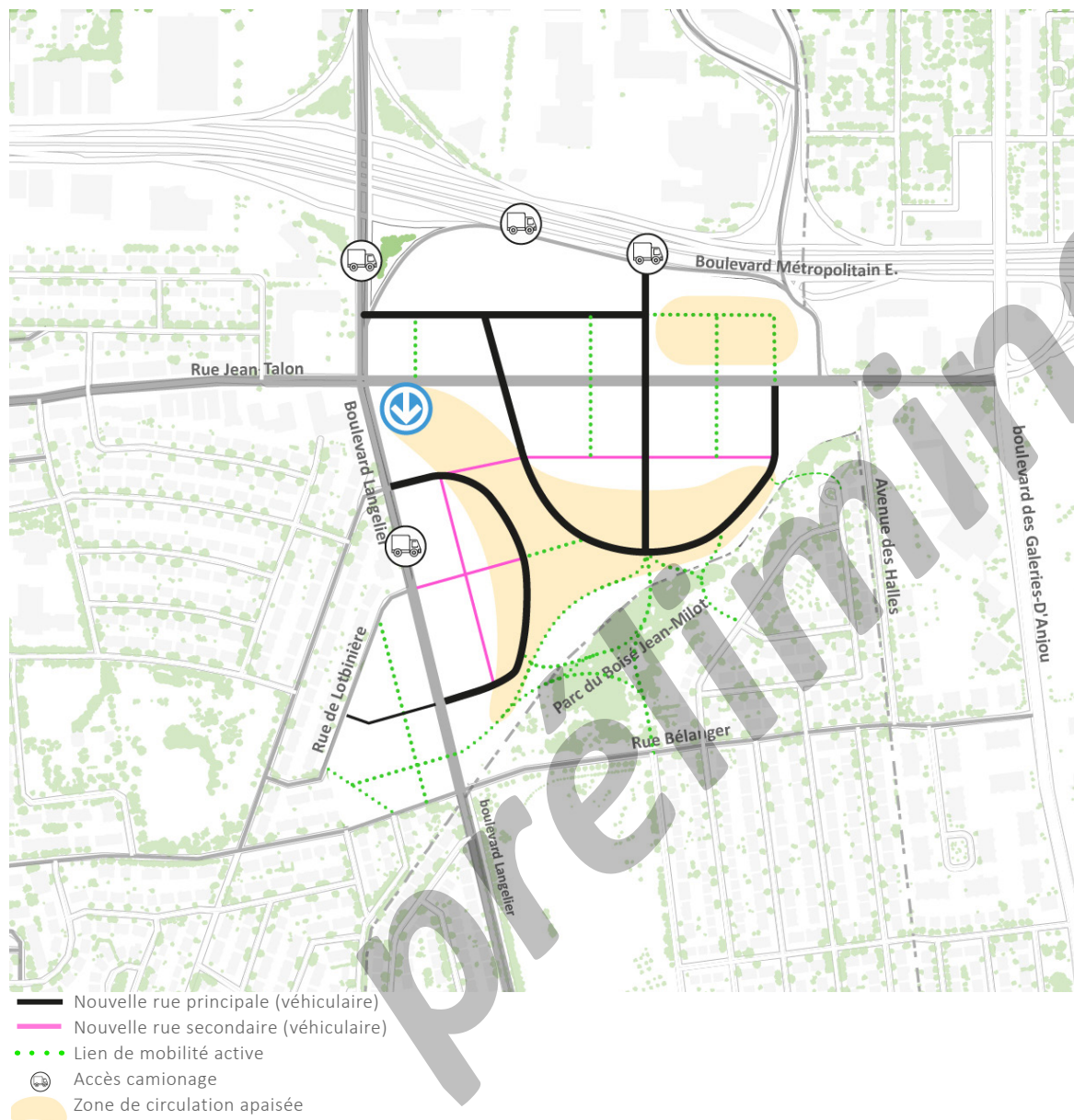
- Lien cyclable existant
- Lien cyclable projeté
- Nouveau lien cyclable proposé
- ⓑ Station Bixi existante
- ⓑ Nouvelle station Bixi proposée



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

3 Le plan d'ensemble

Diagramme de la trame urbaine proposée



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



3.3_ Composer des lieux de vie résilients en harmonie avec la restauration des milieux naturels et de la biodiversité

Objectifs

- Proposer des réponses écologiques et durables aux problématiques de gestion des eaux et de saturation du réseau d'infrastructures
- Réaliser des développements novateurs offrant l'accès à une variété de milieux naturalisés de forte valeur écologique
- Atténuer l'impact des nuisances de l'autoroute et de la voie de desserte
- Tirer parti des spécificités topographiques du site
- Bonifier le boisé Jean-Milot pour constituer un chaînon d'un futur grand corridor vert dans l'Est de Montréal

Pistes d'interventions

1. Prendre en compte les principes bioclimatique dans la conception des bâtiments et assurer l'accès à des espaces végétalisés :

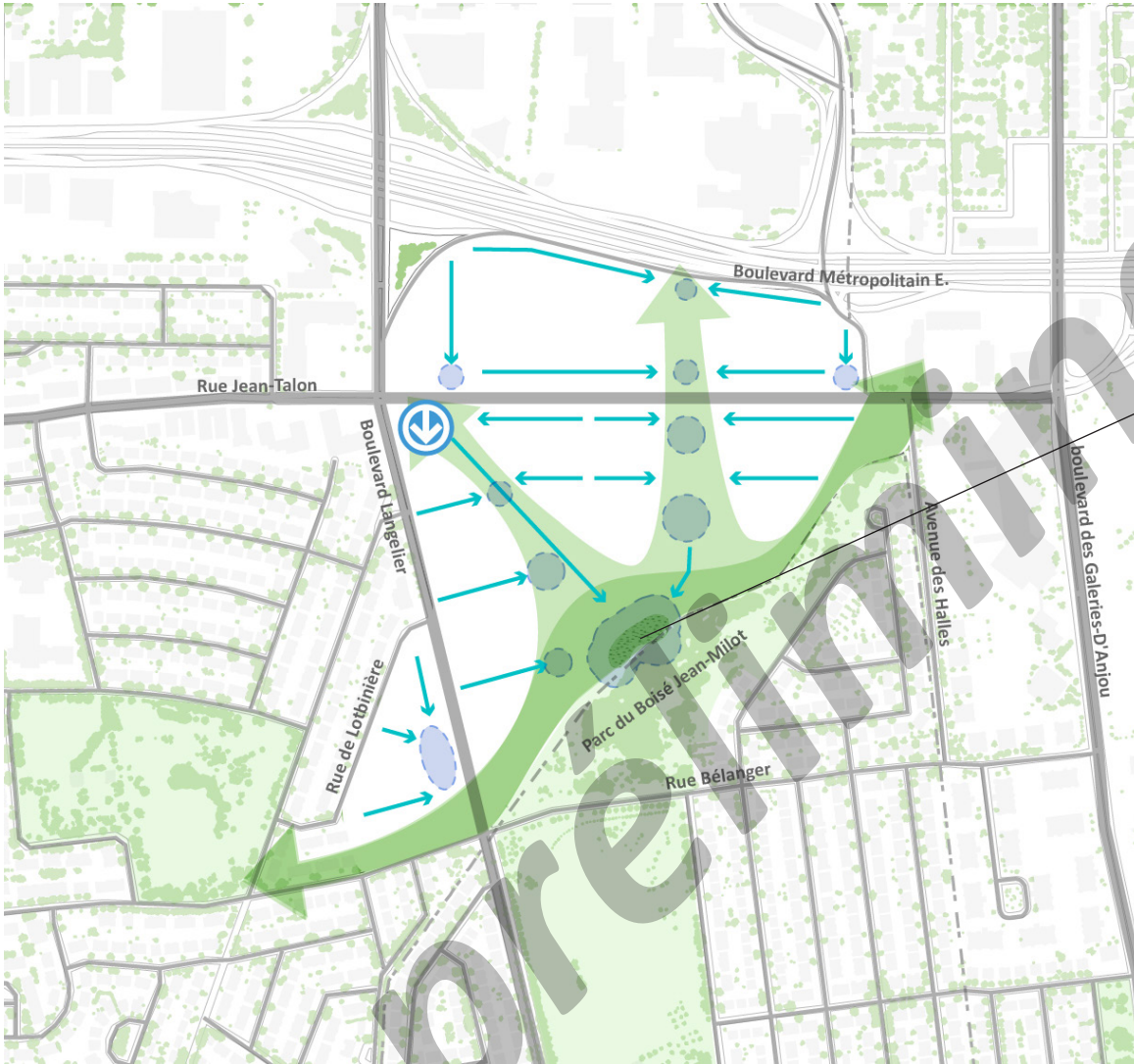
- Encadrer les constructions de manière à maximiser l'ensoleillement des logements, des espaces verts et publics et de réduire les corridors de vent défavorables;
- Favoriser un taux d'implantation et des alignements de bâtiments permettant l'aménagement d'espaces végétalisés privés, semi-collectifs et collectifs offrant des espaces extérieurs ensoleillés et favorables à la croissance des végétaux
- Appliquer le facteur résilience climatique (FRC) introduit dans nouveau règlement de zonage de Saint-Léonard);
- Assurer à chaque logement l'accès à un espace extérieur privé végétalisable;
- Assurer une plantation en pleine terre afin de maximiser la canopée des arbres à grand déploiement.
- Favoriser les stationnements souterrains sous le périmètre du bâtiment afin de réduire la grandeur de la dalle et maximiser le verdissement en pleine terre.



Place des Débardeurs, arrondissement du Sud-Ouest, Montréal

3

Diagramme du réseau bleu intégré à la trame verte



Parc du Boisé-Jean-Milot_Crédit Mélanie Dusseault

-  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

2. Protéger les milieux naturels et soutenir la biodiversité

- Organiser le développement immobilier autour d'une trame verte et bleue intégrant la gestion écologique des événements de pluie (rétention et filtration) et soutenant la biodiversité;
- Faciliter la circulation des espèces végétales et animales (corridor de biodiversité) du boisé Jean-Milot ainsi que la protection des espèces indigènes;
- Protéger, mettre en valeur et alimenter le milieu humide du boisé Jean-Milot;
- Consolider, agrandir et préserver le boisé Jean-Milot pour en faire le cœur vert du quartier ainsi qu'un lien interquartiers emblématique ;
- Soutenir une revégétalisation majeure des sols, des zones de préservation de la biodiversité et de gestion écologique de l'eau, incluant le long de l'autoroute;
- Prévoir une interface publique entre chaque développement immobilier et les parcs ou espaces verts afin de conserver leur caractère public et encourager l'accessibilité.

3. Établir une stratégie de gestion des eaux pluviales intégrant, lorsque requis, les lots privés et le domaine public :

- Prévoir des infrastructures vertes afin d'optimiser la retenue, le traitement, l'infiltration et l'évapotranspiration du ruissellement urbain avant le rejet au milieu naturel
- Utiliser des infrastructures bleues et vertes sur le domaine privé afin de respecter le règlement 20-030 de la Ville de Montréal
- Profiter du potentiel évocateur des aménagements dédiés à la gestion des eaux pour l'ancrer de manière sensible au caractère du quartier;
- Aménager une trame de ruelles vertes et des rues (réseau majeur) permettant de faire cheminer l'eau de ruissellement vers les espaces publics lors des fortes pluies (rigoles, noues, caniveaux, etc.);
- Prévoir l'aménagement des fosses d'arbres drainantes au lieu des fosses traditionnelles le long des rues;
- Diriger le ruissellement des eaux des surfaces minérales vers les surfaces végétales autant sur le domaine privé que public;
- Assurer une résilience passive pour les pluies extrêmes en modulant les niveaux topographiques selon la sensibilité des usages;
- Prévoir la rétention des eaux sur les toits et leur réutilisation.



Parc du Boisé-Jean-Milot_Crédit Mélanie Dusseault



Rue partagée, Rue Émery, arrondissement de Ville-Marie, Montréal

3 Le plan d'ensemble

4. Réduire les surfaces minérales et imperméables

- Éliminer le stationnement de surface hors-rue et le remplacer par du stationnement intérieur;
- Prévoir les quais de livraison à l'intérieur des bâtiments;
- Minimiser les superficies de chaussée et minérales;
- Établir des seuils de verdissement pour l'aménagement des espaces libres et des toits;
- Assujettir tout projet au respect d'un Facteur de Résilience Climatique (FRC);
- Encourager la plantation d'arbres en pleine terre et éviter la présence d'aménagements paysagers sur dalle.



Avenue Papineau, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Montréal



3 Le plan d'ensemble





préliminaire





préliminaire

