



PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE

VISION PRÉLIMINAIRE DE MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE

FÉVRIER 2020

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
TERRITOIRE	7
VISION DE MISE EN VALEUR	15
Orientations	
Balises d'aménagement	
Références	29



INTRODUCTION

Depuis 2015, les services centraux et les arrondissements concernés de la Ville de Montréal participent aux travaux visant à assurer une contribution positive du prolongement de la ligne bleue du métro sur le territoire de l'Est de Montréal et une intégration urbaine de qualité de ce projet, d'abord avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et, aujourd'hui, avec la Société de transport de Montréal (STM), qui est maître d'œuvre et gestionnaire du projet.

Le prolongement de la ligne bleue, dont l'inauguration est prévue en 2026, 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.

Cet important projet de transport collectif est l'occasion de repenser la mobilité et l'aménagement dans cette partie du territoire montréalais au profit d'une croissance qui soit plus en phase avec les valeurs d'aujourd'hui. Il ouvre ainsi de nouvelles perspectives pour les secteurs qui seront desservis et constitue un formidable levier pour leur transformation.

Il constitue, de surcroît, l'un des projets phares pour la relance de l'Est de Montréal. En effet, la vision portée par la Déclaration du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal fait de ce projet l'une des principales actions à poursuivre pour assurer l'atteinte du plein potentiel de cette partie de l'agglomération.

Ce projet majeur soulève toutefois plusieurs enjeux pour l'aménagement et le développement du territoire desservi. L'intégration des infrastructures nécessaires à sa réalisation au milieu urbain (édicules, structures auxiliaires, garage, stationnement incitatif, terminus d'autobus) exige qu'elle se fasse de façon harmonieuse et doit être l'occasion de mettre en valeur certains sites propices à une requalification. Cela nécessite par ailleurs la mobilisation et la collaboration de toutes les parties prenantes de façon à assurer le succès de ce projet et à maximiser ses retombées positives pour la communauté.

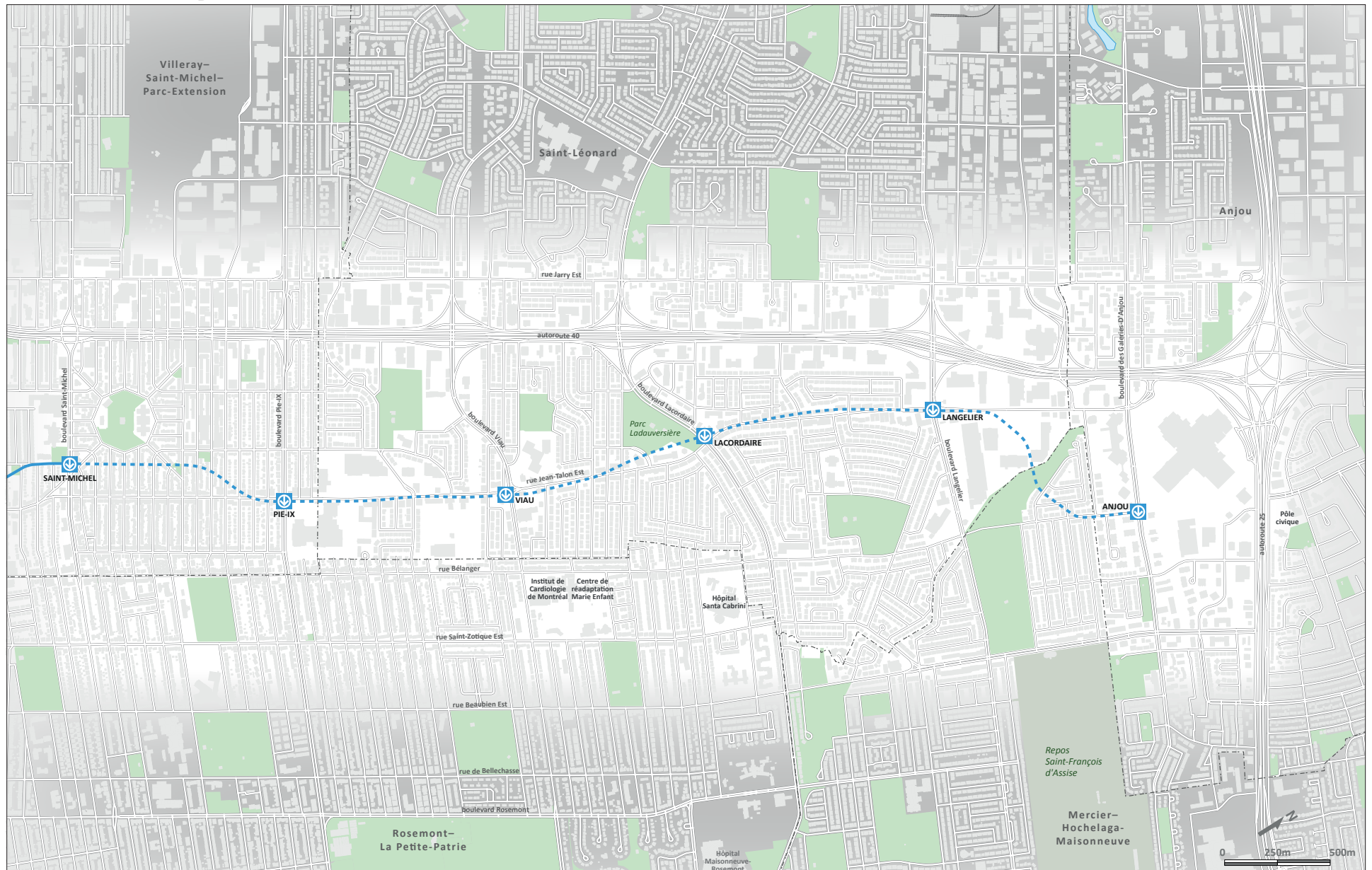
Ce document présente la vision de mise en valeur ainsi que les orientations et les balises d'aménagement que préconise la Ville pour le territoire qui sera nouvellement desservi par la ligne bleue. Ce document présente par ailleurs le cadre général d'aménagement et de mise en valeur auquel les arrondissements et la STM pourront faire référence.

Afin de simplifier la lecture du document, des noms temporaires ont été attribués aux stations. Un comité de toponymie établira éventuellement le nom définitif de chacune des cinq stations en bonne et due forme.

Photo ci-contre : L'échangeur Anjou et les Galeries d'Anjou (1970)

Source : Gabor Szilasi et Gilles Langevin, BANQ, Centre d'archives de Montréal, Fonds Ministère de la Culture et des Communications, E6,S7,SS1,P700455-1

Territoire et tracé du prolongement de la ligne bleue du métro



TERRITOIRE

Le territoire qui fait l'objet d'une réflexion en marge du projet de prolongement de la ligne bleue correspond à un corridor s'étendant de part et d'autre de son tracé allant du boulevard Saint-Michel à l'autoroute 25 et s'arrêtant, au nord, à la rue Jarry Est et, au sud, à la rue Beaubien Est. Ce territoire couvre un peu moins de 10 km².

Évolution du territoire

Au 19^e siècle, le territoire était constitué de paroisses rurales et de villages implantés le long de la Côte Saint-Michel (rue Jarry). Au siècle suivant, ceux-ci obtiennent le statut de villes : Saint-Michel-de-Laval en 1915, Anjou en 1956 et Saint-Léonard en 1962.

Saint-Michel-de-Laval sera annexée à Montréal en 1968 et deviendra le quartier Saint-Michel. En 2002, Saint-Léonard et Anjou sont annexés à Montréal, dont elles deviennent des arrondissements. Toujours en 2002, les quartiers de Saint-Michel, Villeray et Parc-Extension sont regroupés pour former un arrondissement.

La population des trois villes s'accroît considérablement après la Seconde Guerre mondiale, soutenue par des vagues d'immigration et le retour au pays des vétérans. Leur population passe d'une dizaine de milliers à plus de 150 000 personnes entre les années 1950 et 1970. La construction de l'autoroute Métropolitaine, de l'échangeur Anjou, du pont-tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine et d'une portion de l'autoroute 25 stimule également la croissance durant ces années.

Des activités commerciales et économiques s'établissent à proximité du nouveau réseau autoroutier. Plusieurs centres commerciaux, toujours en activité, sont érigés à cette époque, dont le centre commercial Le Boulevard (1953), le Centre Jean-Talon (1963), la Place Versailles (1963), les Galeries d'Anjou (1968) et le Carrefour Langelier (1971).

La construction du métro montréalais débute au cours de ces années et ses premières stations sont inaugurées en 1966. Le tronçon Saint-Michel-De Castelnau de la ligne bleue sera complété une vingtaine d'années plus tard, soit en juin 1986. En direction est, la ligne bleue s'arrête donc à la station Saint-Michel depuis plus de 30 ans.

Deux portions du territoire ont récemment fait l'objet d'exercices de planification. Une réflexion sur le secteur Anjou-Langelier a été menée en marge de l'élaboration de l'avant-projet préliminaire du prolongement de la ligne bleue en 2015 et, en 2018, l'arrondissement de Saint-Léonard a amorcé l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour un tronçon de la rue Jean-Talon Est. De plus, une étude pour le réaménagement de la rue Jean-Talon Est, entre la rue Viau et le boulevard Langelier, a été entreprise par la Ville en 2015 et a fait l'objet de consultations publiques avec les riverains.

Grands constats

Un secteur marqué par la présence de nombreux centres commerciaux

La partie est du secteur constitue un pôle commercial régional qui s'étend des Galeries d'Anjou au Carrefour Langelier. Il existe un second noyau important d'activités commerciales sur la rue Jean-Talon Est immédiatement à l'est du boulevard Pie-IX constitué, entre autres, du centre commercial Le Boulevard et du Centre Jean-Talon.

Ces centres commerciaux ont été conçus en fonction d'un accès en automobile (bâtiments d'un ou deux étages, marges de recul importantes et très variables, implantation parfois perpendiculaire à la rue, affichage de type autoroutier, etc.) et sont ceinturés de vastes aires de stationnement. Les autoroutes 25 et 40 sont bordées de commerces et industries en tout genre, dont plusieurs concessionnaires automobiles.

Le tronçon de la rue Jean-Talon Est allant du boulevard Viau au boulevard Langelier ainsi que celui à l'ouest du boulevard Pie-IX comprennent plusieurs commerces de proximité intégrés dans une trame bâtie plus traditionnelle. Quelques *strips* commerciaux des années 1970, avec stationnement en cour avant, émaillent également la rue Jean-Talon Est.

La fonction de bureau est également présente dans le secteur, en particulier à proximité de l'intersection du boulevard des Galeries-d'Anjou et de la rue Jean-Talon Est, mais aussi ponctuellement en bordure de cette dernière, notamment à proximité du boulevard Viau.

Un fort potentiel de développement immobilier

Le potentiel de développement immobilier du secteur repose largement sur la mise en valeur de terrains déjà occupés. Il s'agit de grandes propriétés commerciales, d'aires de stationnement et d'autres sites sous-utilisés qui sont à requalifier, à densifier ou à consolider situés particulièrement le long des grands axes de circulation.

Les aires de stationnement couvrent à elles seules plus de 70 hectares. L'offre en espaces de stationnement hors rue a été estimée à 13 000 cases à l'est du boulevard Langelier dans une étude sur la gestion et l'aménagement du stationnement réalisée pour le secteur de planification Anjou-Langelier en 2017.

Le taux d'occupation maximal observé dans le cadre de cette étude pour les stationnements hors rue était de 47 % (le samedi entre 12 h 30 et 15 h). Par ailleurs, la durée du stationnement était de moins d'une heure pour plus des trois quarts de véhicules observés.



Les Galeries d'Anjou au croisement des autoroutes 40 et 25



Potentiel de développement immobilier, Carrefour Langelier



Cadre bâti le long de la rue Jean-Talon Est, arrondissement de Saint-Léonard



Environnement peu convivial pour les piétons et les cyclistes, rue Jean-Talon Est

Une trame de rues discontinue et un cadre bâti diversifié et généralement peu dense

À l'ouest du boulevard Pie-IX, la trame de rues s'inscrit en continuité avec la trame traditionnelle montréalaise. Dans le reste du secteur, la trame de rues est plus relâchée, en particulier dans sa partie est, où les rares rues forment de très grands îlots.

La portion du secteur comprise entre les boulevards Pie-IX et Langelier se caractérise par une trame de rues plus organique. Celle-ci, peu perméable, décourage la circulation de transit dans les rues résidentielles, mais impose également des parcours tortueux aux piétons et aux cyclistes.

Les secteurs à l'ouest du boulevard Langelier sont principalement occupés par des habitations ayant un ou deux étages, incluant les iconiques duplex jumelés de Saint-Léonard et des maisons unifamiliales détachées, dont plusieurs maisons de type « Wartime Housing » situées dans les arrondissements de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Rosemont–La Petite-Patrie. Ils sont également ponctués de bâtiments de plus grande hauteur, particulièrement aux abords de la rue Jean-Talon Est.

Le secteur à l'est du boulevard Langelier est principalement occupé par des bâtiments commerciaux de grande et de moyenne surface qui ont un très faible taux d'implantation et, dans la plupart des cas, un seul étage. L'extrémité de la rue Jean-Talon Est et les abords du boulevard des Galeries-d'Anjou se caractérisent par la présence de bâtiments de plus grande hauteur, mais au taux d'implantation également faible. Enfin, une trentaine d'hectares sont dédiés au stationnement hors rue dans cette partie du territoire.

Des conditions peu propices aux transports actifs et collectifs

Plusieurs aspects de l'aménagement du secteur nuisent aux déplacements à pied ou en vélo, dont la trame de rues peu dense de sa partie est, la largeur réduite des trottoirs, le manque de traverses piétonnes, l'absence de verdure, le piètre encadrement du domaine public et les liens déficients avec les quartiers situés au-delà des autoroutes 25 et 40, lesquelles constituent des barrières difficilement franchissables.

Le réseau cyclable actuel est limité et ne permet pas d'atteindre les établissements et les grands équipements situés au sein du secteur ou à sa périphérie immédiate, comme le centre Leonardo Da Vinci, l'hôpital Santa Cabrini, l'Institut de cardiologie ou le centre de réadaptation Marie Enfant, ni d'y circuler dans des conditions sécuritaires. Il n'existe pas davantage de liens vers les emplacements prévus pour les futures stations de métro.

Plus d'une douzaine de lignes d'autobus desservent le territoire et permettent de rejoindre les lignes verte et bleue du métro. Plusieurs grands axes comprennent des voies réservées pour bus, comme les boulevards Saint-Michel, Pie-IX, Lacordaire et des Galeries-d'Anjou. Toutefois, les temps de parcours peuvent être relativement longs. Par exemple, il faut actuellement, à partir des Galeries d'Anjou, une quarantaine de minutes pour rejoindre la station Saint-Michel et de 20 à 30 minutes pour atteindre la station Radisson.

Enfin, soulignons que les territoires de Saint-Léonard et d'Anjou sont moins bien desservis par les services d'autopartage et de vélopartage.

Un secteur partiellement carencé en espaces verts et en plantations

La desserte en parcs dans le quartier Saint-Michel est principalement assurée par le parc François-Perrault et quelques parcs de voisinage au nord de la rue Jean-Talon Est. Au sud de celle-ci, les parcs les plus rapprochés sont entre les rues Bélanger et Beaubien (parcs Joseph-Paré et Sainte-Bernadette).

La portion du secteur comprise entre les boulevards Pie-IX et Langelier compte quatre parcs relativement importants, soit le parc Hébert, le parc-école Laurier-MacDonald, le parc Ladauversière et le parc Giuseppe-Garibaldi.

À l'est du boulevard Langelier, on compte trois parcs, soit le parc d'Antioche, le parc du Bois-Jean-Milot et le parc Félix-Leclerc. Ces deux derniers sont relativement difficiles d'accès à partir d'Anjou.

L'indice de canopée est très faible, en particulier à l'est du boulevard Langelier où il est d'environ 5 %. Les cours avant de plusieurs propriétés donnant sur la rue Jean-Talon Est sont minéralisées, et ce, sur la totalité du tronçon qui traverse le territoire. Plusieurs grands axes nord-sud sont aussi bordés d'aires de stationnement.

Un environnement peu attrayant et fortement minéralisé

La prédominance de l'automobile est très perceptible dans le secteur. Le paysage est largement dominé par les stationnements et autres surfaces minéralisées (chaussées, trottoirs, cours avant asphaltées) qui contribuent, avec les toitures, à la création d'îlots de chaleur et forcent le recours à des infrastructures pour la gestion des eaux de ruissellement. De même, l'affichage commercial de type autoroutier marque grandement le paysage et contribue à dégrader l'environnement urbain.

Le domaine public compte, en général, peu d'arbres de rues, de mobilier urbain et de places publiques. Il ne bénéficie pas d'un encadrement intéressant étant donné qu'il est aussi bordé de bâtiments disparates qui entretiennent souvent une faible relation avec la rue (implantation perpendiculaire à la rue, murs aveugles, stationnement en cour avant, etc.).



Parc François-Perrault, arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension



Grandes surfaces minéralisées à l'angle de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier



École La Dauversière, arrondissement de Saint-Léonard



Complexe immobilier Place Beaufort, arrondissement d'Anjou

Une desserte en équipements collectifs de proximité à consolider

La desserte du quartier Saint-Michel est assurée par un regroupement d'équipements collectifs au parc François-Perrault (centre de loisirs, bibliothèque, école, piscine). Le quartier Saint-Michel comprend aussi des écoles primaires et secondaires à l'extérieur de ce noyau.

La portion Saint-Léonard du secteur compte quatre écoles primaires et une école secondaire ainsi que des équipements sportifs. La Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île chercherait à acquérir un terrain dans ce secteur pour y implanter une nouvelle école primaire. Plusieurs écoles sont également présentes au sud de la rue Jean-Talon Est, dans l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie.

Dans le cas de l'arrondissement d'Anjou, les équipements collectifs sont surtout localisés à l'est de l'autoroute 25 et au nord de l'autoroute 40 qui sont difficilement franchissables. On trouve néanmoins une école primaire ainsi qu'un Centre de la petite enfance en bordure du boulevard des Galeries-d'Anjou, un peu à l'extérieur du territoire d'intervention au sud de la rue Beaubien.

L'apparition de bâtiments en hauteur dans le paysage

Les constructions réalisées depuis le tournant des années 2000 dans le quartier Saint-Michel reprennent sensiblement les caractéristiques du cadre bâti existant, notamment quant à leur volumétrie et à leur implantation.

Entre le boulevard Pie-IX et le boulevard Langelier, les constructions récentes rompent avec la trame bâtie héritée des années 1960 à 1970. Elles peuvent atteindre 10 ou 12 étages en bordure de la rue Jean-Talon Est et davantage dans le voisinage des rues Antonio-Dagenais et du Mans où des tours d'habitation ont été construites à la fin des années 1980.

Le complexe Place Beaufort, au sud des Halles d'Anjou, est parmi les récents projets à l'est du boulevard Langelier. Il se compose de tours résidentielles de 8 à 14 étages. Des immeubles de 8 à 17 étages ont aussi été construits du côté est du boulevard des Galeries-d'Anjou entre 2000 et 2005.

En ce qui concerne les commerces, ces dernières années ont été celles de la construction de la Place Viau et de la Place Michelet en bordure du boulevard Viau. La corporation Cadillac-Fairview a pour sa part fait des travaux d'amélioration aux Galeries d'Anjou et d'agrandissement pour accueillir le magasin Simons. Enfin, des commerces de petite et moyenne surface ont été construits en mettant à profit une portion des aires de stationnement. Il s'agit surtout de commerces de restauration ou de services bancaires bâtis sur un ou deux niveaux.

D'importants projets publics

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Est

La rue Jean-Talon Est constitue la colonne vertébrale du secteur, comme principale artère commerciale de l'arrondissement de Saint-Léonard. Le projet, élaboré par la Ville de Montréal, vise à réaménager la rue, du boulevard Viau jusqu'au boulevard Langelier, de manière à bonifier son image générale, à la verdir, à rendre les déplacements plus agréables et à renforcer la vitalité du quartier. Un concept d'aménagement a fait l'objet de consultations publiques en arrondissement en 2016 et en 2017.

Principes d'aménagement

- Réduction de la chaussée, sans retirer de voies de circulation;
- Élargissement des trottoirs afin de permettre le verdissement et l'installation de mobilier urbain;
- Réaménagement des intersections pour sécuriser les traversées;
- Plantation d'environ 200 arbres pour réduire les îlots de chaleur;
- Bonification des aménagements sur le domaine privé, notamment devant les commerces;
- Aménagement de nouveaux lieux publics (parcs ou places) ou construction d'équipements collectifs à la faveur du développement immobilier de terrains sous-utilisés.

Le concept prévoit également l'aménagement de deux places publiques (corsos italiens) pour créer des lieux de rencontre comprenant un élargissement du trottoir d'un côté de la rue, une plantation plus dense, un aménagement de surface de haute qualité et l'aménagement de cafés-terrasses, de zones de détente et de déambulation visant un haut niveau de confort et de convivialité.

La vision d'aménagement du secteur vise à réaménager la rue jusqu'au boulevard Pie-IX, vers l'ouest, de manière à bien encadrer la future station et le SRB Pie-IX et, vers l'est, jusqu'au boulevard des Galeries-d'Anjou. Le prolongement de la rue à l'est du boulevard, sur le terrain du centre commercial, devra également faire l'objet d'une réflexion spécifique.



Concept d'aménagement proposé de la rue Jean-Talon Est, Ville de Montréal



Aménagements temporaires, Ville de Montréal



Projet du SRB Pie-IX, source : STM



Bonification de l'aménagement du domaine public intégrée au projet du SRB, source : STM

De nouvelles mesures préférentielles pour bus (MPB)

La STM est actuellement dans un processus d'élaboration de son plan d'action 2020-2025 en matière de MPB, en collaboration avec la Ville de Montréal. En plus des grands axes déjà dotés de voies réservées, soit les boulevards Saint-Michel, Lacordaire et des Galeries-d'Anjou, d'autres corridors sont envisagés, dont le boulevard Langelier qui est présentement à l'étude.

Un autre projet de MPB structurant est celui du **service rapide par bus (SRB)** en cours de réalisation, qui est intégré à la reconstruction du boulevard Pie-IX. À terme, il comptera 20 arrêts entre le boulevard Saint-Martin, à Laval, et la rue Notre-Dame Est, à Montréal. Sa mise en service est prévue en 2022.

Le projet comporte trois volets :

- la mise en place d'un système de transport collectif;
- la réfection complète des infrastructures municipales;
- la bonification de l'aménagement du domaine public le long du parcours.

Un arrêt permettant un transfert modal vers une station de métro de la ligne bleue, prévue à l'intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Jean-Talon Est, est intégré au projet. Cet arrêt comprendra des quais aménagés dans le terre-plein central, un tunnel de correspondance avec la station de métro, des escaliers et des ascenseurs pour rejoindre ce tunnel, des équipements nécessaires au SRB ainsi que des voies exclusives en site propre (clôturées) pour la circulation des autobus au centre du boulevard.

VISION DE MISE EN VALEUR

L'arrivée d'une infrastructure de transport collectif majeure a un effet structurant sur le territoire desservi. Le projet de prolongement de la ligne bleue du métro, avec ses cinq nouvelles stations, aura ainsi des retombées qu'il convient d'orienter afin d'en maximiser les bénéfices sur le milieu urbain et les quartiers. C'est aussi l'occasion d'insuffler un nouvel élan à cette partie de la ville.

La vision de mise en valeur soutenue par la Ville pour le territoire desservi par le projet fait écho aux plans, politiques et stratégies de l'administration municipale en matière d'intervention sur son territoire, tels que le Plan d'action canopée, le Règlement pour une métropole mixte ainsi que le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal qui prescrit des seuils de densité à atteindre aux abords des futures stations. Incarnée par des orientations, des objectifs et des balises d'aménagement, elle vise à guider les efforts de mise en valeur des secteurs situés le long du prolongement de manière à assurer la cohérence des interventions qui y seront menées dans la perspective d'une intensification et d'une diversification des activités urbaines soutenues par une mobilité collective et active et un environnement de qualité.

Certaines des orientations seront mises en œuvre dans le cadre de démarches de planification (PPU Jean-Talon Est et Anjou-Langelier) ou de projets associés tels que le réaménagement de la rue Jean-Talon Est et l'implantation de pôles de mobilité¹.

Les orientations couvrent trois grands thèmes interreliés et donnent le ton des intentions portées par l'administration municipale quant à l'avenir de cette partie de la ville à l'aube de l'arrivée du métro. Ces grandes orientations se déclinent en objectifs généraux à atteindre constituant la feuille de route pour guider la mise en valeur du secteur. Ces objectifs s'expriment à leur tour en balises d'aménagement, présentées dans la section suivante, qui s'articulent en fonction du contexte local et de l'arrondissement concerné.

¹Un pôle de mobilité est un lieu stratégique de connexions au sein de la ville qui facilite les pratiques multimodales en proposant aux citoyens un ou plusieurs modes de transport alternatifs à l'automobile individuelle, dont le vélo, le vélopartage, l'autopartage (en station et en libre-service) et les taxis, complémentaires à l'offre de transports collectifs. D'autres équipements, comme les bornes interactives, les stations de réparation pour les vélos, les stationnements sécurisés pour vélos et les bornes de recharge pour les véhicules électriques, complètent les services qui peuvent être offerts. Un pôle de mobilité peut être aménagé hors rue (espace dédié) ou sur rue, le long d'une voie de circulation. Les aménagements doivent être sécuritaires, confortables et conviviaux pour tous les usagers.

O r i e n t a t i o n s



Nouveau quartier Le Triangle, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce



Place Valois, arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve

Orientations

Orientation 1

Le prolongement de la ligne de métro, vecteur du renouveau urbain du secteur

L'arrivée du métro catalyse le renouveau urbain du secteur. Le corridor du métro et plus particulièrement les abords des stations connaissent un essor grâce à des activités urbaines qui se sont diversifiées et des sites sous-utilisés qui se sont densifiés, requalifiés ou consolidés, en tirant parti de la présence du métro. Désormais connecté au réseau du métro, le secteur se positionne avantageusement au sein de la ville en renouvelant ses vocations et devient une destination agréable à fréquenter.

Objectif 1.1

Diversifier les activités urbaines et instaurer des milieux de vie complets et animés

La variété des activités urbaines s'exprime à travers une diversité de typologies résidentielles soutenue par un réseau d'équipements collectifs, d'espaces verts et de places publiques. Les services et les commerces de proximité assurent la viabilité, l'animation et le dynamisme du secteur. Des activités d'emploi, culturelles ou institutionnelles se déploient également le long du corridor du métro, contribuant à la mixité urbaine du secteur, à son attrait de même qu'à la relance économique de l'Est de Montréal.

Les abords des stations sont des points d'ancrage de l'activité urbaine. Plus qu'un simple accès au transport collectif, les édicules et leurs abords participent à l'animation et au dynamisme du milieu. On y transite et on y converge aussi, tant pour habiter que pour travailler et se divertir.

Objectif 1.2

Densifier les abords des futures stations de métro

La diversification des activités et des fonctions s'accompagne de formes urbaines privilégiant la densité et la compacité, particulièrement aux abords des stations de métro et au-dessus de certains édicules. Tout en assurant une saine cohabitation et une transition de qualité avec les quartiers résidentiels déjà établis, la densification des abords des stations et des sites sous-utilisés marque le renouveau du secteur. Les grandes propriétés commerciales et les vastes stationnements sont transformés en de nouveaux quartiers accueillants et diversifiés où la trame de rues dense et perméable permet de multiplier les parcours possibles pour se déplacer, notamment vers les stations de métro. Les domaines public et privé sont mieux définis grâce à une implantation des bâtiments qui assure une bonne interface avec la rue et à une architecture de qualité.

L'occupation du sol est ainsi optimisée en assurant un équilibre entre les espaces construits et les espaces libres, dédiés aux interactions sociales et aux espaces verts. La densité s'exprime de façon plus marquée aux points d'accès au métro tout en dégagant au sol des espaces publics de qualité et conviviaux. Enfin, les stations qui jalonnent la rue Jean-Talon Est et le terminus dans Anjou ont permis de transformer des espaces déstructurés en milieu urbain plus compact à la hauteur d'une nouvelle mobilité, induite par le déploiement d'une infrastructure de transport majeure et structurante dans le secteur.



Projet de complexe immobilier aux abords de la station Frontenac, source : STM



Mobilité active aux abords de la station Laurier



Accès des autobus aux abords de la station Plamondon

Orientation 2 **Une mobilité collective et active repensée**

Avec ses cinq nouvelles stations, le prolongement de la ligne de métro opère un tournant dans la façon d'accéder au secteur et de s'y déplacer. Fortement axé sur les déplacements motorisés, le secteur est désormais desservi par un réseau de transport collectif et actif ancré au métro qui le connecte au reste de la ville. L'expérience de la mobilité collective et active devient un choix et une réponse aux besoins variés de déplacements des travailleurs, des habitants, des visiteurs et des usagers.

Objectif 2.1 **Redéfinir le maillage des déplacements collectifs avec l'accès au métro comme point d'ancrage**

Le maillage du réseau de déplacements collectifs de surface, sous toutes ses formes, est reconfiguré et articulé efficacement avec les points d'accès au métro, augmentant ainsi le territoire desservi. L'approche des stations est conçue pour donner la priorité aux parcours des autobus, aux taxis et à l'autopartage tout en assurant la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes. La cohabitation de tous les modes de déplacement, collectifs et actifs, est ainsi assurée par un partage équilibré de la rue.

Les abords des points d'accès au métro sont aménagés en cohérence avec l'intensité des déplacements et de la densité urbaine qu'on y trouve, ce qui se traduit par une bonne lisibilité des parcours collectifs, des trottoirs de largeur adéquate et des places publiques de grande dimension se présentant comme des parvis par lesquels on accède aux stations de métro.

Objectif 2.2 **Remettre le piéton et le cycliste au cœur de la mobilité dans le secteur**

L'accès au métro se fait confortablement à pied et à vélo grâce à un réseau de cheminements piétonniers et de voies cyclables convivial et sécuritaire qui enrichit l'expérience de la mobilité en ville. La multiplication de ces cheminements induit une porosité dans le tissu urbain, rendant les distances et les temps de parcours attrayants, par-delà certaines barrières physiques à l'instar des autoroutes et des grandes propriétés privées. Verdis et ponctués d'espaces verts et de places publiques, ces cheminements se ramifient et convergent vers les stations de métro, contribuant à faire des déplacements actifs une alternative et un choix de mobilité privilégié.

Les principaux axes de circulation, dont la rue Jean-Talon Est et les boulevards Langelier et des Galeries-d'Anjou, sont aménagés de manière à faciliter les déplacements actifs. Ils sont verdissés et bordés d'arbres et leurs principales intersections permettent des traversées sécuritaires et conviviales.

Les aménagements des abords des stations sont conçus pour répondre aux besoins d'une diversité de population selon qu'elle est jeune, adulte, aînée, à mobilité réduite ou selon les différents genres. Ces aménagements offrent ainsi une transition vers et depuis le métro à la fois sécuritaire, confortable et efficace.

Objectif 2.3 **Assurer le déploiement d'une mobilité innovante**

De nouveaux dispositifs accompagnent cette nouvelle mobilité dans le secteur et proposent un éventail de choix en la matière. Un réseau de pôles de mobilité, répartis dans le secteur et ancrés aux stations de métro, offre diverses options de déplacement, allant du service d'autopartage, en libre-service ou en station, aux autres formes de mobilités douces, comme le vélopartage. Ainsi, de nouvelles façons de se déplacer entre les stations de métro et les lieux de travail, d'habitation, de magasinage ou de loisirs sont offertes.



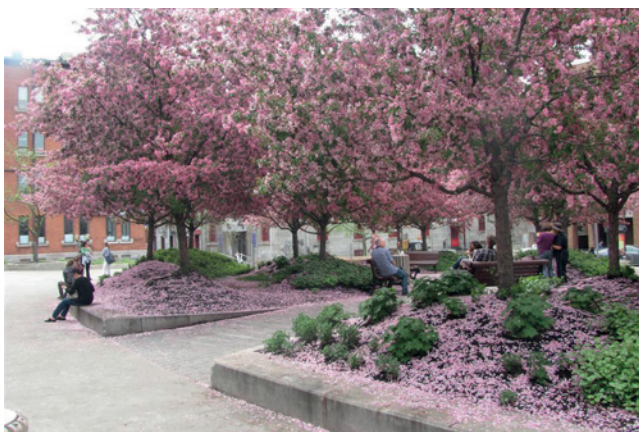
Cheminement piétonnier, écoquartier de la Brasserie, Strasbourg, France



Vélostation, Helsingborg Central, Suède, source : tengbom.se



Verdissement et jardins de pluie aménagés en bordure du métro Laurier



Verdissement d'une place publique au métro Place-d'Armes

Orientation 3 Limiter l'empreinte écologique

L'élan que connaît le secteur avec l'arrivée du métro, se manifestant par une grande diversité d'activités urbaines (économiques, résidentielles, institutionnelles et autres), par une densification culminant aux abords des stations et par une mobilité réorientée vers les modes collectifs et actifs, s'accompagne d'un effort pour en limiter l'empreinte écologique.

Le secteur contribue ainsi à l'effort montréalais de transition écologique en se tournant résolument vers la mobilité collective et active et en privilégiant les aménagements à haut niveau de verdissement et les constructions à haute efficacité énergétique. La résilience du secteur s'exprime principalement par sa capacité à retenir et à gérer les eaux pluviales et à réduire les îlots de chaleur.

Objectif 3.1 Accroître généreusement le couvert végétal et le mettre en réseau

Le défi du verdissement du secteur est relevé grâce à son intégration systématique dans les divers aménagements et interventions. Le couvert végétal est ainsi augmenté en atteignant, voire en dépassant dans certains cas, 30 % des superficies aménagées². Ce verdissement se déploie tant sur le domaine public que sur le domaine privé, réduisant considérablement les îlots de chaleur ainsi que les espaces de stationnement en façade des commerces.

Mis en réseau, les espaces verts, les places publiques, notamment celles aux points d'accès au métro, ainsi que les rues et ruelles bordées d'arbres participent à l'instauration d'une trame verte améliorant la qualité de l'air et la qualité de vie des citoyens tout en façonnant le paysage du secteur.

²Le Plan d'action canopée de la Ville vise à faire passer l'indice de canopée de 20 % à 25 % d'ici 2025.

Objectif 3.2

Assurer une gestion écologique des eaux pluviales

Les grands espaces minéralisés du secteur sont réappropriés et mis en valeur. Ils participent tant au verdissement qu'à la rétention et à la gestion des eaux pluviales, soulageant par la même occasion la pression exercée sur les infrastructures souterraines tout en réduisant les coûts pour la collectivité dans un contexte où les pluies abondantes sont de plus en plus fréquentes. Le domaine public contribue avec des aménagements innovants à la rétention des eaux de ruissellement.

Objectif 3.3

Bâtir le renouveau du secteur sur les plus hauts standards en matière de construction, d'aménagement et de design urbain

La croissance du développement immobilier stimulée par l'arrivée du métro s'accompagne d'une hausse de l'efficacité énergétique des bâtiments. Les nouvelles constructions limitent leur consommation d'énergie en ayant notamment recours aux dernières innovations technologiques et à l'utilisation de matériaux durables.

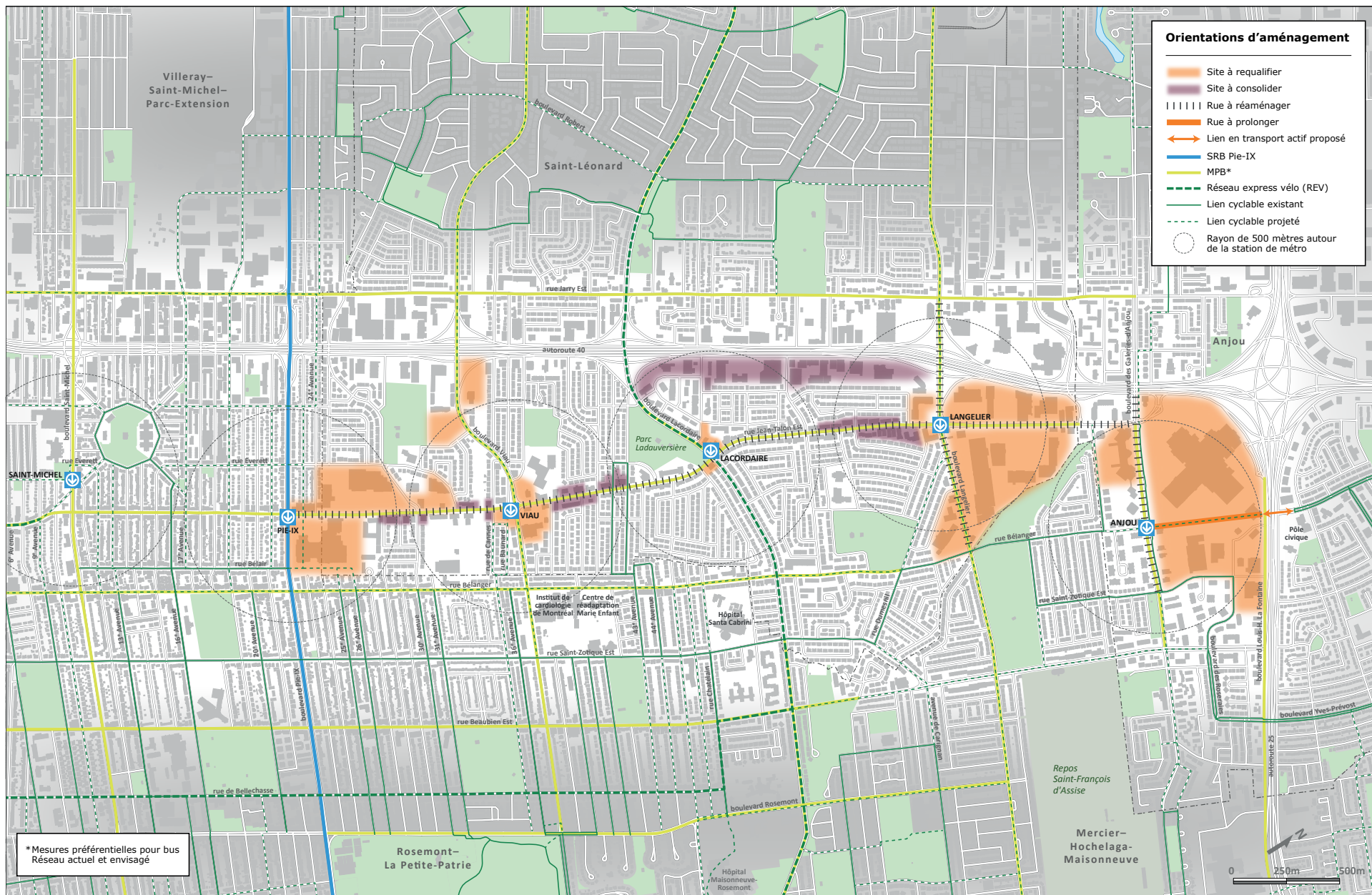
Les abords des stations et le domaine public sont également le théâtre d'innovations urbaines faisant preuve d'audace et mettant à l'avant-scène les dernières avancées en matière d'aménagement et de design.



Gestion des eaux pluviales intégrée au trottoir, quartier Le Triangle, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce



Place Norman-Bethune à la station Guy



Balises d'aménagement

En complément aux grandes orientations et aux objectifs énoncés à l'égard du secteur, la vision se décline en balises établies pour les abords des futures stations de métro et pour les équipements et structures auxiliaires prévus dans le cadre du prolongement. Ces balises visent ainsi à préciser les intentions de la Ville et à les ancrer localement dans les différents contextes urbains.

Ainsi, il est fait état des balises générales applicables à l'ensemble des futures stations et à certains autres équipements.

Ces balises ont été regroupées sous trois grands thèmes, soit ceux de l'intégration urbaine et du développement immobilier, des points d'ancrage aux stations et de la mobilité, et du couvert végétal et de la gestion des eaux de ruissellement.



Ecoquartier de la Brasserie, Strasbourg, France, source : SERS



Projet de nouvel édicule à la station vendôme, source : STM

Intégration urbaine et développement immobilier

Abords des stations

- Requalifier les grandes propriétés commerciales sous-utilisées en nouveaux quartiers complets, distinctifs et de grande qualité architecturale;
- Consolider le tissu urbain sur les sites sous-utilisés en y densifiant et diversifiant les activités urbaines;
- Mettre en place les infrastructures souterraines adéquates pouvant accueillir une intensification des activités;
- Intégrer les interventions prévues sur le domaine public, dont le réaménagement de la rue Jean-Talon Est et des principales intersections ainsi que le prolongement de la rue Bélanger jusqu'au boulevard Louis-H.-La Fontaine;

Sites des stations

- Aménager les stations et les terminus en considérant le potentiel immobilier des sites à requalifier à leurs abords;
- Favoriser un développement immobilier compact et diversifié au-dessus et sur les sites des édicules et implanter les bâtiments de manière à assurer une bonne interface avec la rue et à offrir des conditions de déplacement confortables;
- Aménager des aires d'attente confortables pour les usagers des autobus;
- Prévoir un aménagement du domaine public conséquent avec un fort achalandage aux abords des édicules (trottoirs larges, placettes conviviales, accès sécuritaires depuis les abords, lieu de rassemblement, etc.);
- Assurer une intégration urbaine et architecturale de qualité des édicules, des équipements et des structures auxiliaires du métro minimisant leur empreinte et leurs impacts (visuels, sonores, circulation, etc.) sur les milieux avoisinants;
- Favoriser l'intégration d'œuvres d'art, soit sur la façade des bâtiments (tant pour les édicules que pour les structures auxiliaires), soit dans les espaces publics adjacents;
- Implanter les aires de services, telles que les stationnements des employés ou pour les véhicules d'intervention, de manière à ce qu'elles soient les moins visibles possible depuis le domaine public (rue ou passage piétonnier) sans créer d'obstacle dans le cheminement des piétons;
- Favoriser des aménagements aux pourtours des aires de stationnement qui minimisent leur visibilité.

Points d'ancrage aux stations et mobilité

Abords des stations

- Aménager de nouveaux liens cyclables donnant accès aux stations par des parcours directs depuis les quartiers limitrophes, les établissements et les équipements publics (voir carte de la page 23);
- Faire des stations de métro les points d'ancrage du redéploiement du réseau de transport collectif de surface.

Sites des stations

- Concevoir et aménager les sites des stations de manière à :
 - > assurer l'accessibilité universelle à chacune des stations et prévoir une zone de débarcadère sécuritaire pour les personnes à mobilité réduite;
 - > éviter les conflits entre les autobus, les cyclistes et les piétons;
 - > assurer l'accès prioritaire aux autobus aux abords des édicules (par rapport à l'accès en automobile);
 - > assurer une perméabilité cyclable et piétonne entre les stations et les milieux environnants en évitant la création de barrières physiques;
 - > considérer le ou les liens cyclables prévus pour connecter les stations au réseau existant;
 - > faciliter l'accès aux cyclistes, prévoir des supports à vélos en nombre suffisant ainsi que des zones dédiées aux stations de vélopartage (hors rue) facilitant le transfert modal;
 - > pouvoir créer des lieux de rassemblement pour les citoyens;
- Prévoir des espaces publics de qualité et suffisamment grands autour des édicules afin d'accueillir :
 - > un achalandage important tout en assurant des conditions de déplacement confortables et sécuritaires pour tous les usagers et les piétons;
 - > du mobilier urbain, des arbres et des aménagements paysagers;
- Considérer l'accessibilité (automobile, camions de livraison) pour les futurs occupants des bâtiments potentiels dans l'aménagement des stations et des terminus d'autobus;
- Intégrer un pôle de mobilité adapté au rôle de chaque station, aux besoins et à l'espace disponible sur le site des stations ou à proximité (sur rue et hors rue), et déployer les services d'autopartage (en station et en libre-service) et de vélopartage dans les secteurs moins bien desservis.



Switchh Punkt Berliner Tor, Hamburg, Allemagne
Source: Hamburger Hochbahn AG

Couvert végétal et gestion écologique des eaux de ruissellement

Abords des stations

- Augmenter le couvert végétal des grands sites à requalifier, des sites à consolider ainsi que sur le domaine public;
- Assurer une gestion écologique des eaux de ruissellement dans toutes les interventions visant le secteur.

Sites des stations

- Assurer une bonne canopée en prévoyant la plantation d'arbres en nombre suffisant autour des édifices et en bordure des rues adjacentes :
 - > prévoir des alignements d'arbres en bordure des trottoirs;
 - > favoriser les groupements d'arbres pour créer des zones ombragées sur les places publiques aux abords des édifices;
- Aménager les stationnements réservés aux employés de la STM ou aux véhicules d'intervention de manière à limiter la création d'îlots de chaleur;
- Assurer une gestion écologique des eaux de ruissellement en favorisant les aménagements de surface qui contribuent aussi au verdissement et à la réduction des îlots de chaleur.



Abords de la station Guy-Concordia
Source : ©2020 Google



Références

Plans, politiques et stratégies de la Ville et de l'agglomération de Montréal

Plans

- *Plan d'urbanisme de Montréal, 2004*
- *Plan de transport – Réinventer Montréal, 2008*
- *Plan d'action canopée 2012-2021*
- *Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020*
- *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015*
- *Montréal durable 2016-2020, Ensemble pour une métropole durable*
- *Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard, 2016*
- *Plan-cadre vélo, Montréal, ville cyclable, 2017*
- *Plan local de déplacements de l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension, 2018*
- *Plan d'action municipal pour les personnes âgées 2018-2020*
- *Montréal inclusive, plan d'action 2018-2021*
- *Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021*

Politiques

- *Politique municipale d'accessibilité universelle, 2011*
- *Politique de stationnement, 2016*
- *Politique de l'enfant, 2016*
- *Politique de développement culturel 2017-2022*
- *Politique de développement social de Montréal, 2017*

Stratégies

- *Stratégie d'électrification des transports 2016-2020*
- *Stratégie d'aménagement de la rue, 2013*
- *Accélérer Montréal, stratégie de développement économique 2018-2022*
- *Stratégie montréalaise pour une ville résiliente, 2018*

Autres documents pertinents

- *Déclaration du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal pour revitaliser l'Est de Montréal (Quebec.ca/RevitalisationEstMontreal)*
- *Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture, 2019*
- *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal (document virtuel)*