

PPU JEAN-TALON EST

DES ACTIONS CONCRÈTES POUR UNE RUE PRINCIPALE ATTRAYANTE ET DYNAMIQUE

**Recommandations de la SDC
Jean-Talon relatives au projet
de Programme particulier
d'urbanisme Jean-Talon Est
présenté le 12 juin 2019**

Juillet 2019



INTRODUCTION

La Société de développement commercial Jean-Talon s'intéresse fortement à tout ce qui touche son territoire et ne manquera pas une occasion de faire connaître ses positions lorsque son avenir est en jeu. C'est pour cette raison qu'elle s'est empressée de livrer à l'arrondissement un mémoire sur la Planification stratégique 2030 et un autre dans le cadre des consultations sur le projet de PPU.

C'est pour donner suite à la présentation par l'arrondissement de son projet de PPU pour Jean-Talon Est, le 12 juin dernier, que la SDC formule ci-dessous ses recommandations. L'objectif demeure le même que lors des exercices précédents : contribuer à la réflexion afin de bonifier le projet et d'en faire un PPU inspirant tant pour les citoyens de Saint-Léonard que pour l'ensemble des entrepreneurs, professionnels et travailleurs qui œuvrent sur Jean-Talon Est.

VISION

Nous noterons d'abord que les orientations et objectifs formulés dans le document reprennent plusieurs des recommandations contenues dans le mémoire de la SDC et nous nous en réjouissons. Ils s'appuient cependant sur une série d'énoncés qui, bien qu'exprimant de belles intentions, ne constituent aucunement une vision, même si on les présente comme tels. Reprenons-les ici :

- Un espace pour tous
- Un endroit pour vivre des expériences
- Un environnement sain et pérenne
- Un atout économique pour Saint-Léonard
- Un milieu sensible à l'évolution
- Un espace multimodal

Il s'agit tout au plus d'éléments génériques, qui s'appliqueraient indifféremment à une multitude de lieux pour peu qu'on enlève Saint-Léonard de la quatrième ligne. Ceux-ci prendraient cependant davantage de sens s'ils venaient se greffer à une réelle vision, qui pourrait par exemple se décliner ainsi :

Faire de la rue Jean-Talon Est le centre-ville de Saint-Léonard, un grand lieu de rassemblement de la vie de tous les jours et un moteur de l'économie locale.

En ce qui concerne les principes généraux d'aménagement proposés, ils vont aussi dans le sens de notre mémoire : les 11 fascicules qui en décrivent le contenu sont soutenus par des illustrations permettant d'imaginer une rue Jean-Talon Est animée, où les citoyens prendraient goût à se rencontrer et à déambuler. On entrevoit dans ces prémisses les débuts d'un cœur de collectivité. Mais il ne s'agit que de principes généraux, qui couvrent seulement une partie des éléments à considérer : dans un PPU, c'est la stratégie de mise en œuvre qui fait foi de tout.

Et nous devons le dire clairement, la stratégie de mise en œuvre telle que présentée est beaucoup trop imprécise pour livrer la marchandise annoncée. Elle se décline en 34 énoncés qui, même si on les présente comme des actions, ressemblent bien souvent à de vagues souhaits. On y parle de revoir, d'évaluer, de participer, d'étudier ou d'élaborer, un choix des mots qui laisse perplexe. Un exemple éloquent :

Évaluer l'opportunité par le biais d'analyses et d'études pour diminuer la vitesse de circulation sur la rue Jean-Talon Est

Si l'on cherchait des moyens de paralyser l'action, l'on ne s'y prendrait pas autrement. La rue Jean-Talon Est a déjà fait l'objet de nombreuses études et analyses, et toutes pointent vers la nécessité d'y apaiser la circulation. De surcroît, la Ville tout autant que l'arrondissement de Saint-Léonard ont déjà adopté la Vision Zéro. Une action claire pourrait donc s'exprimer ainsi :

Apaiser la circulation sur l'ensemble de la rue et de ses accès, en suivant les grands principes de la Vision Zéro

Ailleurs, on présente comme deux actions distinctes des éléments qui sont intrinsèquement liés. Par exemple, l'action 18, qui vise à prioriser la localisation des stations Bixi autour des pôles de mobilité, n'est qu'une déclinaison de l'action 11, qui vise la création de pôles de mobilité. Mais que serait donc un pôle de mobilité autour d'une station de métro si on négligeait d'y installer une station Bixi ?

Toujours dans la section Mobilité, une autre action présumée laisse songeur : Participer activement aux différents comités de travail impliquant la Ville et la STM en lien avec le prolongement de la ligne bleue. Que doit-on retenir ici ? Que l'arrondissement ne le fait pas déjà ? Qu'il participe, mais pas activement ?

Soyons honnêtes : de tels énoncés n'ont pas leur place dans une stratégie de mise en œuvre. Pas plus que celui suggérant de poursuivre le travail de la brigade propreté, qui relève de la Ville. Ils doivent être remplacés par des actions claires, dont les résultats pourront être mesurés au terme de l'exercice.

Enfin, la SDC tient à réitérer son intérêt à collaborer avec l'arrondissement pour faire de ce PPU un succès, et signale à cet effet qu'elle est en mesure de participer à la réflexion et à la mise en œuvre de nombreuses actions. Nous avons bien entendu les représentants de l'arrondissement lorsqu'ils nous ont mentionné que la colonne des acteurs impliqués n'était pas exhaustive, et espérons être conviés chaque fois que nous sommes concernés.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

Les recommandations de la SDC

Notre intervention se situera sur deux plans. D'un côté, nous allons reformuler ou préciser les 34 actions présentées dans le projet de PPU afin de leur donner une portée plus conséquente. De l'autre, nous allons suggérer de nouvelles actions qui pourraient aider à atteindre les objectifs que nous partageons avec l'arrondissement. Nous nous appuyons pour ce faire sur les mêmes bases qui nous ont guidé pour la rédaction de notre mémoire, et qui sont celles sur lesquelles l'arrondissement appuie l'ensemble de sa démarche, soit la Planification stratégique 2030, le Plan local de développement durable de Saint-Léonard, ainsi que la Vision Zéro.

Pour des raisons pratiques, nous allons insérer les nouvelles actions à l'endroit où elles semblent s'insérer le plus naturellement dans la liste initiale de 34 actions. Elles seront cependant identifiées par une lettre plutôt qu'un nombre. Les actions modifiées seront identifiées comme telles, alors que les actions dont nous suggérons le retrait sont simplement retirées de la liste.

En premier lieu, nous suggérons d'ajouter une nouvelle section qui porterait sur la vocation de la rue. Celle-ci regrouperait les actions liées aux usages souhaités.

Vocation de la rue

Action A

Confirmer la rue Jean-Talon Est comme axe commercial principal de l'arrondissement de Saint-Léonard.

Action 8

Réviser les usages autorisés et les contingentements au rez-de-chaussée pour les propriétés ayant front sur la rue Jean-Talon Est.

Action 9

Favoriser l'intégration des édicules de métro dans des bâtiments mixtes de moyenne à forte densité avec un usage commercial au rez-de-chaussée, et bureaux et résidentiels aux étages supérieurs.

Action 30 (modifiée)

Favoriser la construction de logements abordables et de typologies variées, pour répondre aux besoins des citoyens.

Action 31 (intégrée à l'action 30)

Transformation urbaine

Action 1

Créer un chapitre spécifique au PIIA pour encadrer l'intégration des nouveaux bâtiments, la revitalisation des façades, la transformation de bâtiments et l'aménagement en cour avant pour le secteur de la rue Jean-Talon Est.

Action B

Imposer une volumétrie du cadre bâti rythmée et modulée à l'échelle du piéton et des quartiers limitrophes.

Action C

Veiller à l'animation des façades donnant sur le domaine public.

Action D

Développer, pour les frontages des commerces et en collaboration avec la SDC Jean-Talon, une offre de mobilier urbain harmonisé avec le mobilier du réaménagement.

Action E

Intégrer les aménagements privés à ceux du domaine public pour assurer la continuité des circulations et des expériences.

Action 2

Créer des normes et critères spécifiques pour l'affichage de la rue Jean-Talon Est.

Action 3 (modifiée)

Développer et promouvoir des programmes de subvention pour contribuer à l'amélioration des façades pour les propriétés à revitaliser telles qu'identifiées au chapitre 5.

Action 4 (modifiée)

Revoir les limites de hauteurs permises selon le tableau des hauteurs, la densité et l'affectation du sol, en portant attention à l'impact des volumes de grande hauteur sur l'ensoleillement et les effets éoliens dans les espaces dédiés aux piétons.

Action 5 (modifiée)

Collaborer avec la Ville et les arrondissements voisins pour prolonger la trame urbaine afin de retisser les liens et d'assurer la perméabilité urbaine.

Action 6

Revoir le positionnement stratégique et économique du secteur 1, de concert avec la ville centre et les organismes de développement économique.

Action 7 (modifiée)

Ajuster les outils réglementaires pour favoriser le redéveloppement des propriétés à consolider telles qu'identifiées au chapitre 5.

Action 10

Élaborer un guide d'aménagement afin d'assurer l'intégration des projets de grands gabarits à proximité de milieux de vie de faible hauteur.

Mobilité

Action F

Concevoir des aménagements conviviaux et sécuritaires favorisant l'échelle du piéton et du cycliste.

Action 11 (modifiée)

Créer des pôles de mobilité (Bixi, autopartage, supports à vélo, etc.) autour des stations de métro projeté et aux intersections stratégiques.

Action 12 (modifiée)

Intégrer les principes d'accessibilité universelle, notamment en diminuant le nombre et la largeur des entrées charretières sur la rue Jean-Talon Est.

Action 13 (modifiée)

Optimiser l'utilisation du stationnement sur rue, notamment en recourant aux vignettes et aux parcomètres.

Action G

Optimiser l'emprise dédiée aux transports actif et collectif par un partage équitable de la voie publique.

Action H

Installation d'une quantité suffisante de stationnements pour vélo.

Action 15 (modifiée)

Entreprendre des négociations pour créer un lien multifonctionnel dans l'emprise d'Hydro-Québec.

Action 16 (modifiée)

Reconfigurer l'ensemble des intersections de manière à prioriser et sécuriser les déplacements actifs.

Action 17 (modifiée)

Apaiser la circulation sur l'ensemble de la rue et de ses accès, en suivant les grands principes de la Vision Zéro.

Action 18 (intégrée à l'action 11)

Action 19

Favoriser la création de liens actifs entre les milieux de vie du secteur 3 et la rue Jean-Talon Est de façon à en faciliter l'accès par les résidents.

Expériences

Action J

Création d'une identité propre à la rue par la disposition d'éléments signalétiques forts et par le déploiement d'un plan lumière.

Action 20

Réaliser le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est entre les boulevards Viau et Langelier, tel qu'annoncé en 2017, et poursuivre le réaménagement du domaine public à l'ouest du boulevard Viau dans le même esprit.

Action 21 (intégrée à l'action 20)

Action 22 (modifiée)

Intégrer l'urbanisme transitoire dans la réglementation d'urbanisme.

Action 24

Planifier des mesures de mitigation efficaces pour contrer les effets négatifs des chantiers de construction (réaménagement et STM). Ces mesures porteront notamment sur l'aménagement, l'animation, la communication et la mobilité.

Action 25 (modifiée)

Modifier la réglementation afin de simplifier la réalisation de projets éphémères qui permettront d'éclairer certaines décisions publiques ou de tester des propositions atypiques.

Action 26

Mettre en valeur l'entrée du parc Ladauversière par des aménagements ludiques et signalétiques.

Action 27

Créer un comité de travail Arrondissement-Ville-SDC-STM pour opérer une transition efficace et intelligente de la rue Jean-Talon Est pour la période de 2020 à 2026. Le comité veillera au maintien et au développement de l'activité économique en planifiant des mesures transitoires qui rendront la rue attrayante avant et pendant le chantier.

Action K

Procéder à un affichage dynamique sur le domaine public pour l'animer et informer la population, avant, pendant et après les chantiers.

Action L

Dynamisation de l'espace public par l'introduction d'éléments et d'aménagements assurant son animation (balançoires, expositions, placotoirs, art public, fontaines, etc.).

Développement durable

Action 28 (modifiée)

Revoir le règlement sur les projets particuliers pour rendre obligatoire les toits fortement réfléchissants (blancs ou gris) et encourager la réalisation de toits verts.

Action 29

Promouvoir les interventions de verdissement des cours avant et des stationnements hors rue extérieurs.

Action 32 (modifiée)

Interdire le stationnement en cour avant et revoir à la baisse le nombre minimal de cases pour les usages résidentiels, commerciaux et communautaires. Remplacer les coûts d'exemption par des mesures de développement durable : ajouts de stationnement pour vélos, aménagement écologique de la cour avant, etc.

Action M

Mettre en place des mesures encourageant la mutualisation des espaces de stationnement.

Action 33

Ajouter des parcs et des espaces verts dans le secteur 1 et prévoir la mise en réseau de ceux-ci.

Action 34 (modifiée)

Obliger l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides dans les nouveaux projets immobiliers.

Action N

Rendre les aménagements et les aires de stationnement perméables pour favoriser une gestion optimale des eaux de pluie.

Action P

Intégrer des projets d'agriculture urbaine à même les nouveaux aménagements.

Action Q

Diversifier les essences dans les aménagements paysagers afin d'augmenter la biodiversité et créer des ambiances et des paysages variés.



JEAN TALON EST
au cœur de Saint-Léonard