

PROGRAMME  
PARTICULIER D'URBANISME

# JEAN-TALON EST

RAPPORT PRÉLIMINAIRE  
JANVIER 2019

## ***CRÉDITS***

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

Johanne Couture, Directrice

Marie-Claude Lafond, Chef de division, Division de l'urbanisme

Jason Jalbert, Conseiller en urbanisme, Division de l'urbanisme

### ***Provencher\_Roy***

Sylvain Gariépy, Urbaniste, LEED GA, permis numéro 983

Valérie Charest, Urbaniste, LEED GA, permis numéro 1628

Maude Christophe, Urbaniste, permis numéro 1763



## AVANT-PROPOS

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

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

*Message par Michel Bissonnet,  
maire de l'arrondissement de Saint-Léonard*

# TABLE DES MATIÈRES

01

## MISE EN CONTEXTE

Introduction	5
Définition de l'approche préconisée	6
Territoire d'intervention	7
Contexte de planification	8
Contexte réglementaire	10
	11

02

## PORTRAIT DU TERRITOIRE

Historique	13
Analyse sociodémographique	14
Analyse économique	15
Morphologie urbaine et cadre bâti	18
Occupation du sol	20
Mobilité	23
Sécurité et contraintes anthropiques	26
Synthèse	29
	30

03

## VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

	3
	X
	X
	X
	X

04

## CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

	31
	X
	X
	X

05

## MISE EN OEUVRE

	31
	X
	X
	X
	X



# 01 | MISE EN CONTEXTE

# MISE EN CONTEXTE

## INTRODUCTION

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

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

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

L'annonce de tous ces projets laisse entrevoir un avenir prometteur pour le secteur de la rue Jean-Talon Est.

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

Ce document de planification est scindé en quatre sections :

- › Le portrait du territoire à l'étude permet d'identifier les constats, de qualifier les problématiques rencontrées et les enjeux qui en découlent;
- › La vision et les orientations d'aménagement et de développement seront formulées. Celles-ci ont d'ailleurs été nourries par les ateliers de concertation avec les différents intervenants et acteurs du milieu ainsi que par un exercice de consultation participative auprès des citoyens;
- › Le concept d'organisation spatiale présente les interventions à réaliser sur le territoire;
- › La mise en oeuvre comprend un plan d'action qui priorise les gestes à poser sur une période de 10 ans, ainsi que les modifications du cadre réglementaire applicable au secteur.



^  
La rue Jean-Talon Est près de l'intersection Mainville

# MISE EN CONTEXTE

## DÉFINITION DE L'APPROCHE PRÉCONISÉE

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

### Résilience

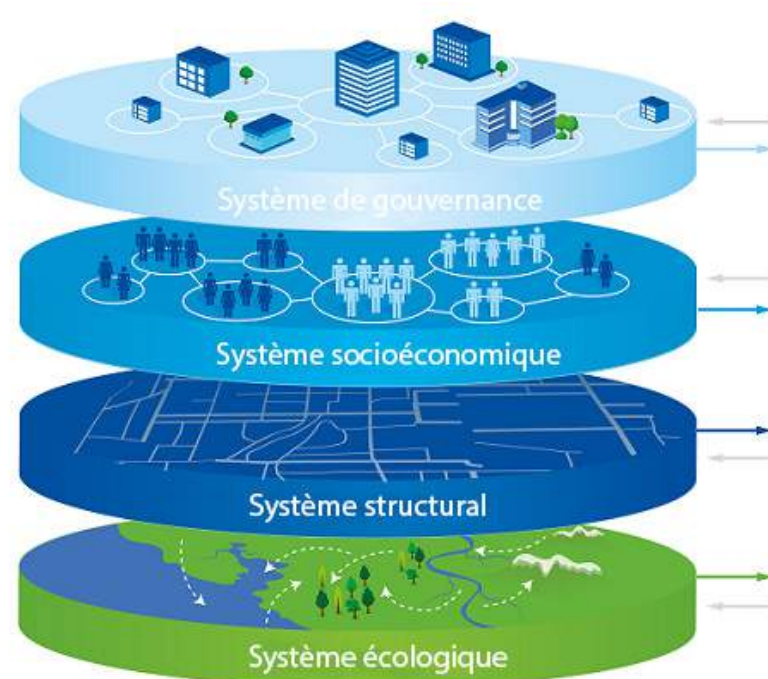
Ce principe définit la manière d'une ville, d'un quartier, d'un milieu de vie de réduire sa vulnérabilité aux phénomènes extrêmes et de réagir de manière créative aux changements économiques, sociaux et environnementaux afin d'accroître leur viabilité à long terme. Ces milieux s'adaptent aux besoins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

### Échelle humaine

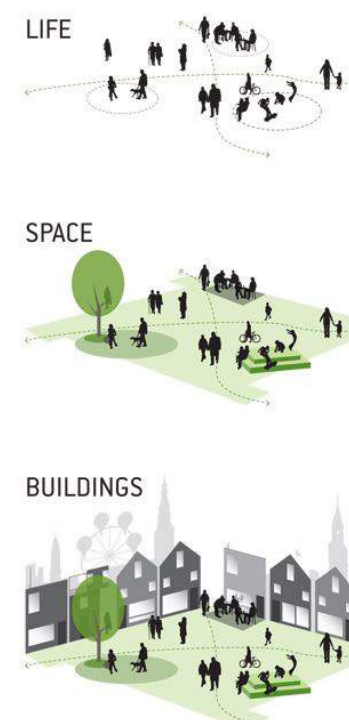
Ce principe réfère à une configuration de l'espace centrée sur le bien-être de l'humain. Il s'agit de proposer des aménagements qui permettent de voir la ville au-delà des éléments fonctionnels qui la composent, en se concentrant sur les usagers et leurs expériences. Cela se traduit par des aménagements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

### Urbanisme participatif

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



© Systems & Urban Resilience Framework (SURF) model



© Jan Gehl



© Provencher\_Roy

# MISE EN CONTEXTE

## TERRITOIRE D'INTERVENTION

### Localisation à grande échelle

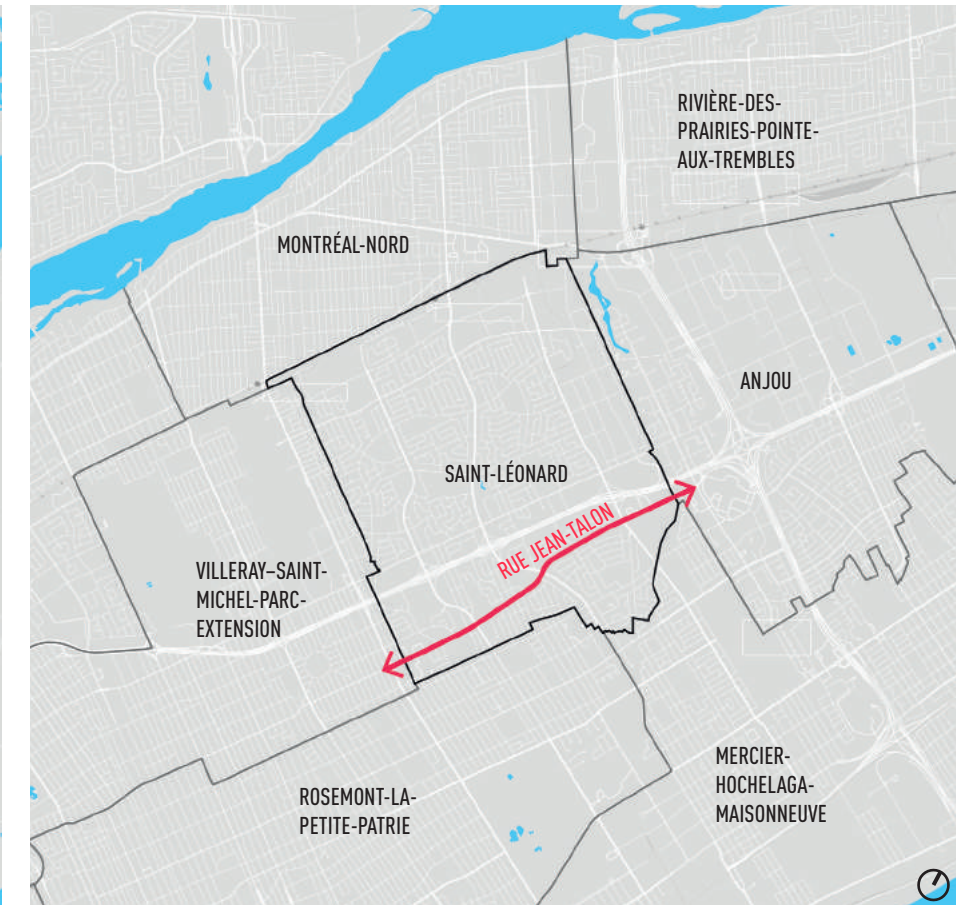
La rue Jean-Talon est une rue d'orientation est-ouest (selon l'orientation du nord montréalais) qui s'étend des Galeries d'Anjou à l'autoroute Décarie en reliant cinq arrondissements et ville de l'agglomération de Montréal soit les arrondissements Anjou, Saint-Léonard, Villeray–Saint-Michel-Parc-Extension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

### Localisation à petite échelle

Situé à l'intérieur de l'arrondissement de Saint-Léonard, le secteur du programme particulier d'urbanisme comprend tous les lots adjacents à la rue Jean-Talon Est entre la limite de l'arrondissement ouest et le boulevard Langelier. Le territoire du PPU s'étend donc sur approximativement 3 kilomètres et présente une superficie totale 530 913 m<sup>2</sup>. La rue se compose de plusieurs commerces d'envergure régionale et locale, de condominiums, de bureaux, de petits immeubles mixtes et de quelques institutions, telles la Paroisse Saint-Gilbert et l'École la Dauversière. Les limites précises sont présentées à la figure ci-contre "Les limites du programme particulier d'urbanisme".



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

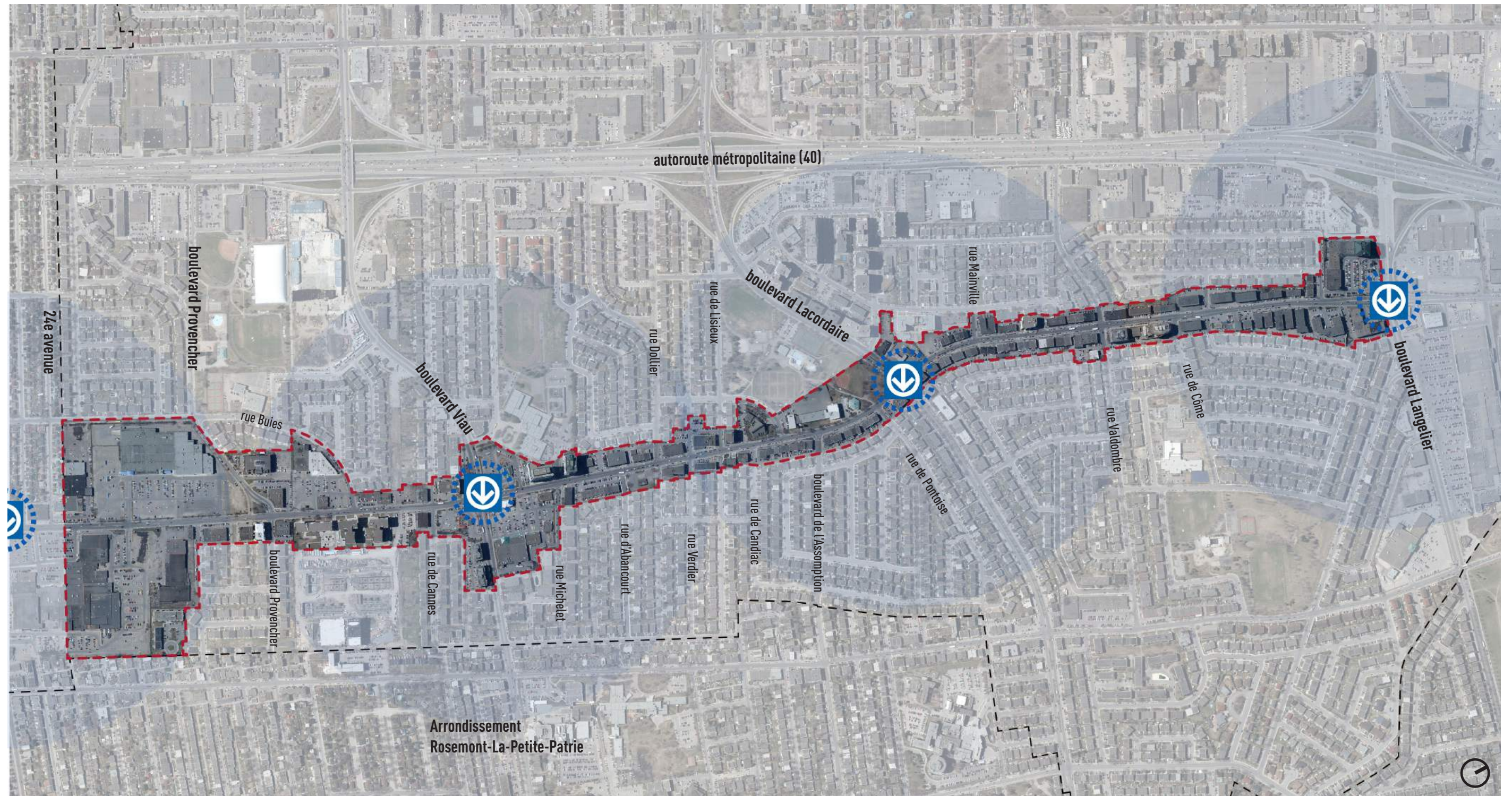


Localisation du territoire d'intervention à l'échelle de l'arrondissement de Saint-Léonard - © Ville de Montréal



# MISE EN CONTEXTE

## TERRITOIRE D'INTERVENTION



Les limites du programme particulier d'urbanisme, tel que définies au chapitre de l'arrondissement de Saint-Léonard du Plan d'urbanisme de Montréal (Partie II - Chapitre 23) - © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Orthophotographies CMM (2013)

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

# MISE EN CONTEXTE

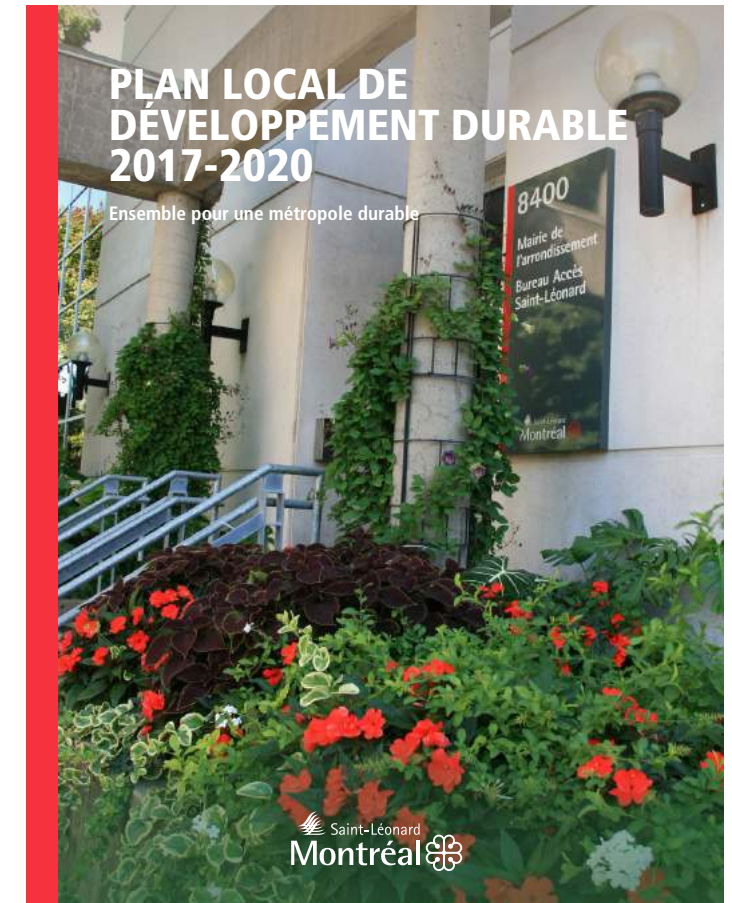
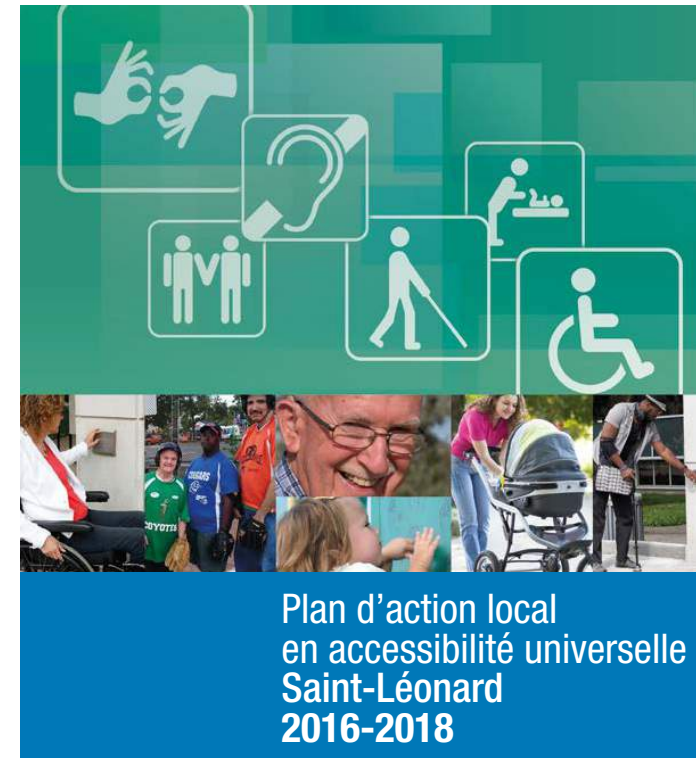
## CONTEXTE DE PLANIFICATION

Ce programme particulier d'urbanisme s'appuie sur différents documents de planification stratégique élaborés par l'arrondissement de Saint-Léonard ou la Ville de Montréal durant les dernières années notamment le *Plan local de développement durable de l'arrondissement (2017-2020)*, le *Plan local de déplacements de l'arrondissement*, le *Plan d'action 2014-2017 de Saint-Léonard, municipalité amie des aînés* et le *Plan d'action local en accessibilité universelle, 2016-2018* de l'arrondissement. Cette démarche de planification particulière a été entreprise en concomitance avec celle du *Plan stratégique, Vision 2030*, lequel identifie un certain nombre d'enjeux associés à la rue Jean-Talon Est et détermine les grands axes d'intervention de l'arrondissement en matière de développement.

Les visions, orientations et critères prescrits dans ces documents constituent les assises de la réflexion ayant mené à la réalisation du programme particulier d'urbanisme. En outre, certains documents de planification concernent plus spécifiquement le secteur du programme particulier d'urbanisme dont le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est et l'étude de planification en urbanisme des secteurs stratégiques et des terrains à construire ou à transformer. Le premier vise principalement à fixer de nouvelles balises pour le réaménagement du domaine public. Cet exercice, qui s'est conclu en 2017, a permis de dégager des jalons de design urbain pour le domaine public, et ce suite à la mise en oeuvre d'un processus participatif échelonné sur trois rencontres de consultation. Le second document de planification a pour sa part permis d'établir des orientations, objectifs et moyens de mise en oeuvre pour le secteur de la rue Jean-Talon Est. Il est à noter que le plan local de déplacements consacre également une fiche d'intervention concernant la sécurité des déplacements et la qualité de vie à la rue Jean-Talon.

Aussi, un vaste exercice de consultation publique a été réalisé dans le cadre de la démarche de planification stratégique de l'arrondissement, qui a mené, en décembre 2018, à l'adoption du plan « Saint-Léonard 2030 ». Des enjeux spécifiques à la rue Jean-Talon Est ont été soulevés dans le rapport de consultation, dont les conclusions pourront certainement alimenter ce programme particulier d'urbanisme.

Le programme particulier d'urbanisme inclut ces différents documents de planification.

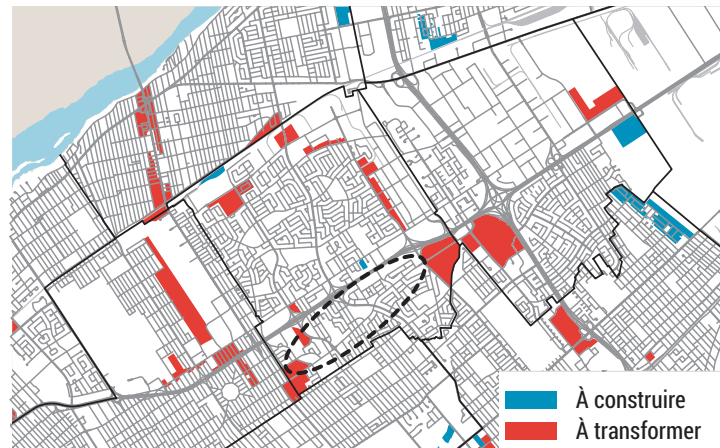


Les différents documents de planification de l'arrondissement de Saint-Léonard et de la Ville de Montréal

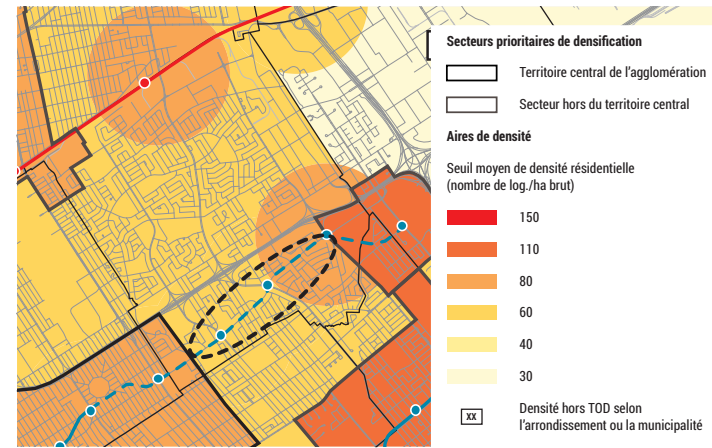
# MISE EN CONTEXTE

## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

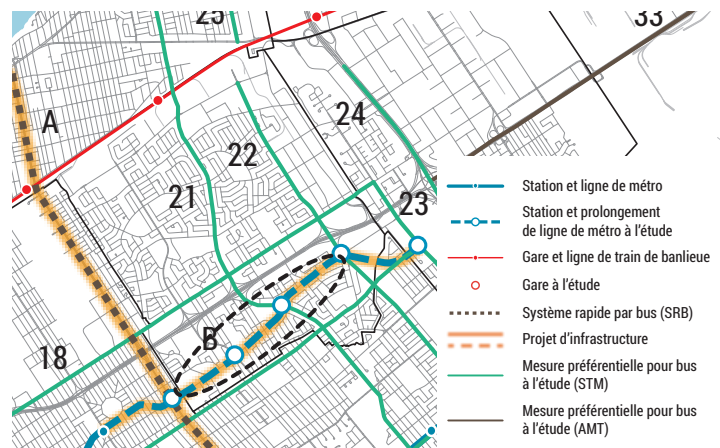
### Extrait des cartes du Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal



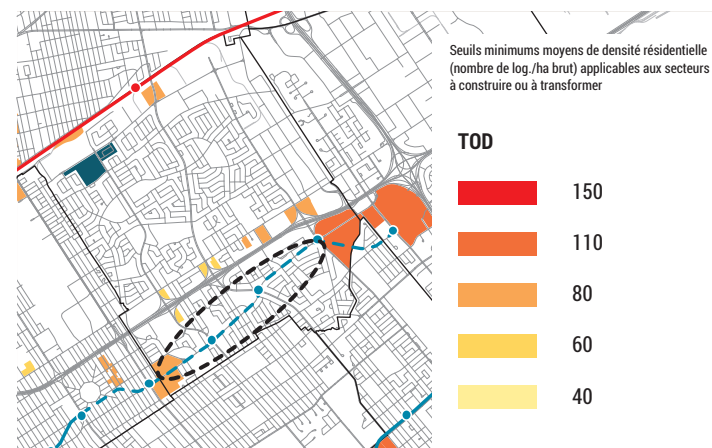
Extrait Carte 2 - Terrains à construire et à transformer (à titre indicatif)



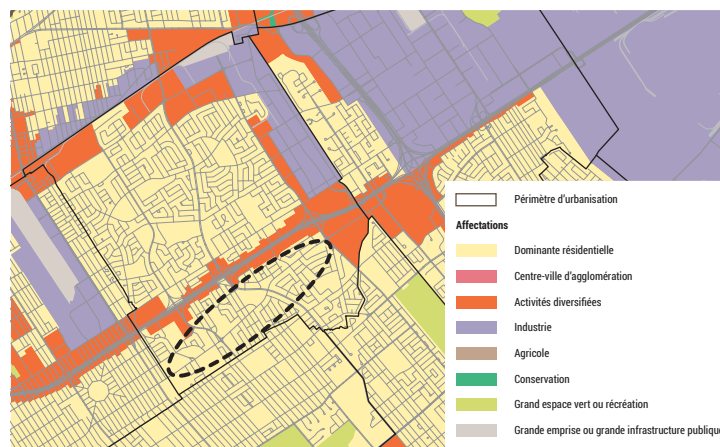
Extrait Carte 32 - Modulation de la densité résidentielle



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



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



Extrait Carte 20 - Grandes affectations du territoire

Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, adopté en 2015, énonce les orientations d'aménagement pour les 10 prochaines années. Les dispositions de ce document de planification régionale qui ont un impact sur la rue Jean-Talon Est sont les suivantes :

- › **Modulation de la densité résidentielle (Carte #32)**  
Le schéma prévoit la modulation de la densité résidentielle selon l'arrivée prochaine des infrastructures de transport collectif, dont le prolongement de la ligne bleue. Le schéma vise à favoriser la croissance résidentielle aux abords des stations de métro afin de consolider la compacité urbaine. Le seuil moyen de densité résidentielle varie donc entre 60 et 80 logements à l'hectare brut pour le territoire du PPU.
- › **Densité résidentielle des secteurs à construire ou à transformer (Carte #33)**  
Cette carte établit la modulation des densités résidentielles applicable aux secteurs à construire ou à transformer, en tout ou en partie, lorsque l'habitation est autorisée. À ce titre, les secteurs à transformer localisés dans le périmètre du PPU doivent atteindre un seuil moyen de densité résidentielle de 80 logements à l'hectare brut.
- › **Terrains à construire et à transformer (Carte #2)**  
Les défis de l'aménagement consistent à consolider les milieux déjà urbanisés et de transformer la vocation de certains secteurs. En ce qui concerne le territoire du PPU, deux terrains sont identifiés comme des secteurs à transformer. Il s'agit de vastes terrains commerciaux à la limite ouest de l'arrondissement, soit les centres commerciaux Le Boulevard et le Centre Jean-Talon.
- › **Grands projets d'infrastructure en transport collectif (Carte #8)**  
Plusieurs grands projets de transport collectif affectent le secteur d'intervention. Le prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou, où 4 stations sont prévues sur la rue Jean-Talon Est dont 3 dans le territoire PPU, le déploiement d'un service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX ainsi que des mesures préférentielles pour bus prévus sur les boulevards Lacordaire et Langelier affecteront le secteur du PPU.
- › **Grandes affectations du territoire (Carte #20)**  
La rue Jean-Talon Est est située dans une aire d'affectation à dominante résidentielle. Les composantes autorisées sont l'habitation, le commerce, le bureau et les équipements récréatifs, culturels et institutionnels.





# 02 | PORTRAIT DU TERRITOIRE

# HISTORIQUE

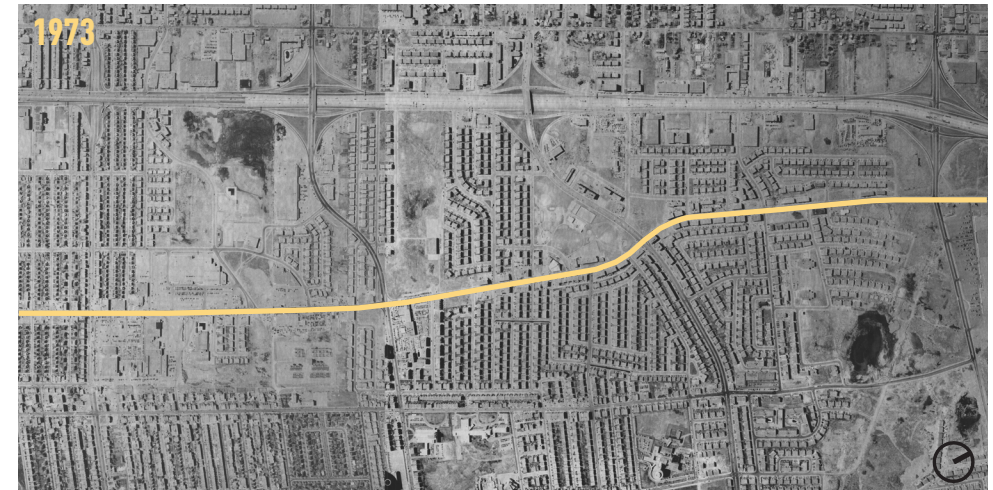
## ÉVOLUTION DE LA RUE JEAN-TALON EST

L'évolution de l'arrondissement de Saint-Léonard avant les années 1950 est relativement stable et peu mouvementée. Dominée par la vie rurale, la population vivait presque exclusivement de l'agriculture. Toutefois, à partir du milieu des années 50, la population augmente de façon exponentielle et la ville connaît un vaste chantier domiciliaire dans la portion nord de l'arrondissement (au nord de ce qui sera aujourd'hui l'autoroute métropolitaine).

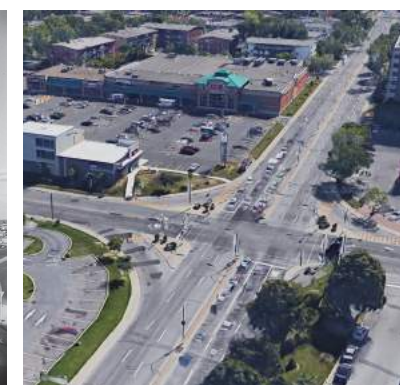
En 1958, sur la figure ci-contre, le tracé de la rue Jean-Talon Est se prolonge légèrement au-delà du boulevard Pie-IX, et s'arrête au niveau du centre commercial aujourd'hui appelé « Le Boulevard ». La majeure partie de l'arrondissement au sud de la future autoroute 40 n'est pas encore développée et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

Quatre ans plus tard, en 1962, la rue Jean-Talon Est se prolonge pour rejoindre de nouveaux développements résidentiels de part et d'autre de son tracé. Avec la rue Bélanger, Jean-Talon Est offre désormais un potentiel de transit dans un axe est-ouest. Le tracé projeté des boulevards Viau et Lacordaire apparaît progressivement. Finalement, en 1966 on reconnaît le tracé actuel de la rue Jean-Talon Est qui n'est toutefois pas complété. En effet, à la fin des années 60, la voie ne rejoignait pas encore le boulevard Langelier qui, à cette époque, n'était pas parachevé au sud de l'infrastructure autoroutière. Le milieu des années 70 accueille la consolidation de l'aménagement du territoire de l'arrondissement et la rue Jean-Talon Est témoigne de cette situation par le parachèvement de son tracé au-delà du boulevard Langelier qui fait également son apparition.

Cette évolution historique de la rue révèle que la morphologie de l'axe est grandement influencée par les projets de lotissement qui voient le jour à partir du début des années 60. Aujourd'hui l'arrondissement est complètement urbanisé, mais quelques terrains sur la rue Jean-Talon Est se redéveloppent de façon sporadique pour densifier les grands îlots de cette artère.



Tracé de la rue Jean-Talon Est



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

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

Évolution historique de la rue Jean-Talon Est - © Photographies aériennes - Photothèque de la Ville de Montréal

# ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

## POPULATION ET ÂGE

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

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

### Population

En 2016, l'arrondissement de Saint-Léonard comptait 78 305 habitants, soit 4.09% de la population de l'agglomération de Montréal. Le secteur du PPU présentait 17 860 habitants, soit 22.04% de la population de Saint-Léonard. Sa population a augmenté plus rapidement que celle de l'arrondissement et de l'agglomération de Montréal soit respectivement de 4.93% contre 3.5% et 2.9%. Cette croissance plus rapide peut être associée à la densification des abords de la rue Jean-Talon Est par la construction de tours résidentielles sur des espaces sous-développés ou en transformation.

La densité du secteur du PPU représente près du double de celle de l'arrondissement, soit de 10 273.08 habitants par kilomètre carré. Avec l'arrivée de cinq nouvelles stations de métro, dont trois dans le secteur d'étude, il est possible d'anticiper une croissance importante de la population découlant de la plus grande accessibilité.

### Âge

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

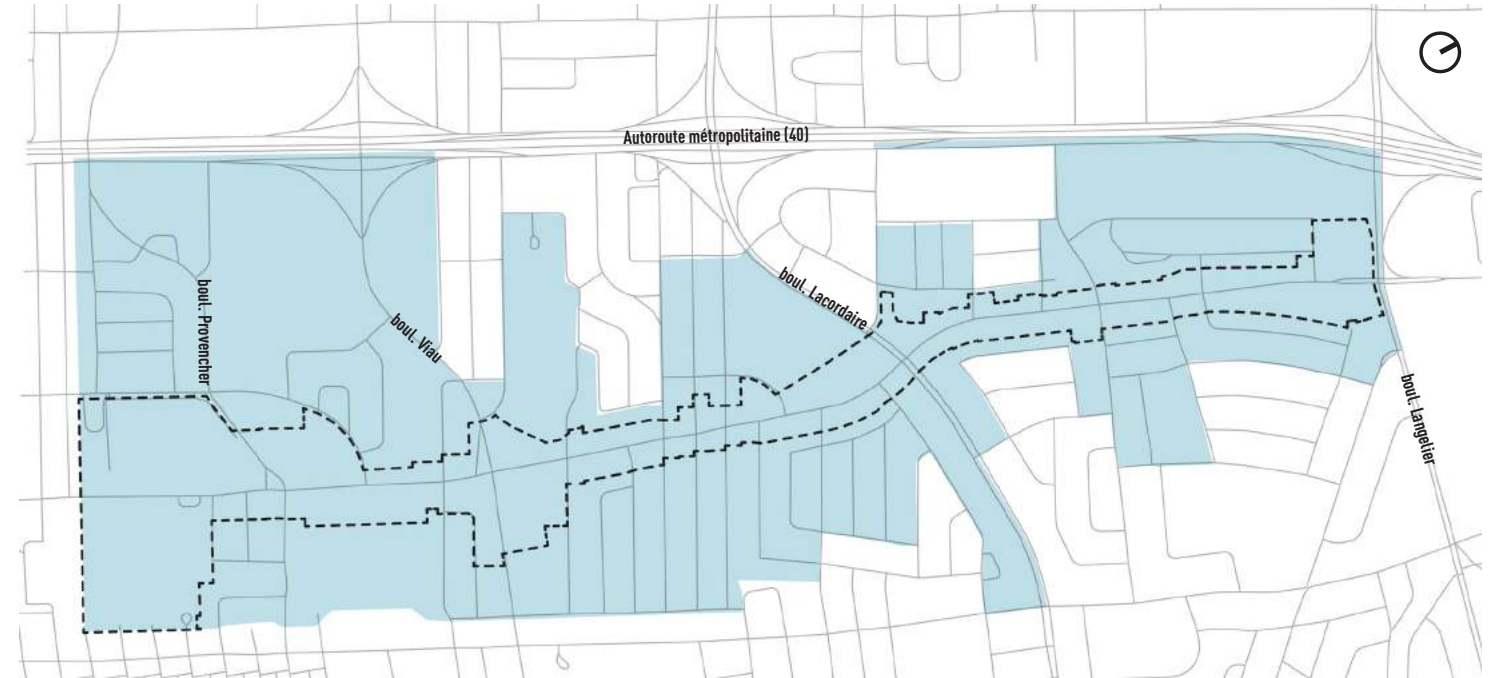
Le " Graphique de la répartition des âges, 2016 " présente les courbes associées à ces secteurs comme étant presque parallèles. Une différence importante est perceptible par rapport à l'agglomération de Montréal où la répartition de la population présente une concentration importante des jeunes adultes âgée entre 20 à 34 ans, soit à 22.90% contre 17.31% pour le secteur du PPU. Cette différence transparaît également au niveau de l'âge médian qui est de 39.1 pour l'agglomération, soit près de 3 ans de moins que pour le secteur du PPU.

Le secteur à l'étude comporte une plus grande part de jeunes de 9 ans et moins, soit de 15.27% contre 11.10% pour l'agglomération ainsi qu'une plus part de personnes âgées de 70 ans et plus, soit de 15.01% contre 11.7% pour l'agglomération.

Tableau résumé de la population 2016

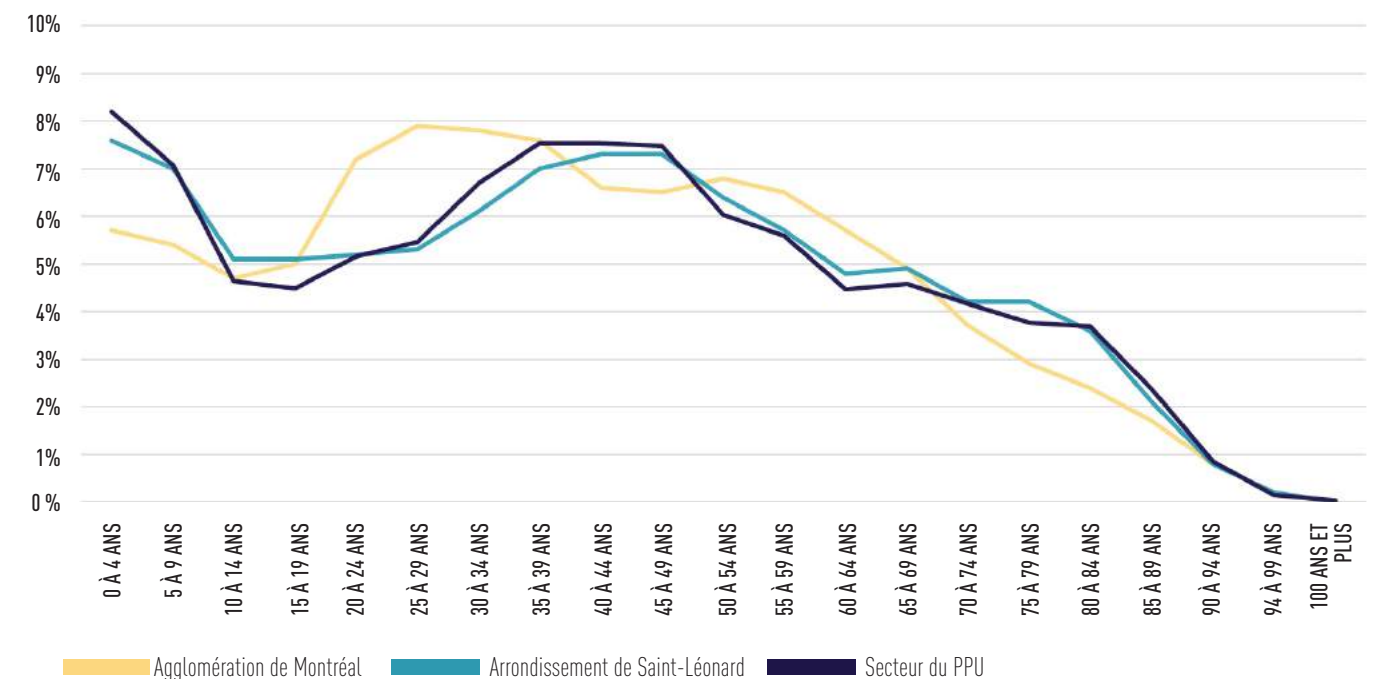
	Agglomération de Montréal	Arrondissement de Saint-Léonard	Secteur du PPU Jean-Talon Est
Population totale	1 942 044	78 305	17 260
Population (variation entre 2011 et 2016)	2.9%	3.5%	4.93%
Densité (habitants/km <sup>2</sup> )	3 981.2	5 804.7	10 273.08
Âge moyen	40.6	41.1	40.92
Âge médian	39.1	41.1	41.79

© Recensement de 2016, Statistique Canada



Carte des aires de diffusion associées au secteur PPU, © Recensement de 2016, Statistique Canada

Graphique de la répartition des âges, 2016



Agglomération de Montréal Arrondissement de Saint-Léonard Secteur du PPU

© Recensement de 2016, Statistique Canada

# ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

## MÉNAGES ET REVENUS

### Ménages

En 2016, le secteur du PPU présentait un total de 7 120 ménages privés, ce qui représente 23% des 30 890 ménages de l'arrondissement de Saint-Léonard. Au niveau de la composition des ménages, la proportion des ménages de 1 personne est largement inférieure à celle de l'agglomération de Montréal, mais supérieure à celle de l'arrondissement, soit de 39.8% pour l'agglomération, 29.8% pour l'arrondissement et 33.6% pour le secteur du PPU.

En contrepartie, la part des ménages comprenant de 3 à 5 personnes est plus importante dans l'arrondissement et dans le secteur du PPU par comparaison avec l'agglomération de Montréal. Elle représente respectivement 41% et 37.9% contre 30.8% pour l'agglomération de Montréal.

### Revenus et valeur des logements

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

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

Cette relation entre le revenu et la valeur des logements est étudiée par la société canadienne d'hypothèques et du logement pour déterminer si un logement est abordable<sup>1</sup>. Pour qu'il soit abordable, son coût doit être inférieur à 30% du revenu brut (avant impôt) d'un ménage. Dans le secteur du PPU, 68% des ménages consacrent plus de 30% de leur revenu au logement, contrairement à près de 30% pour l'arrondissement et l'agglomération.

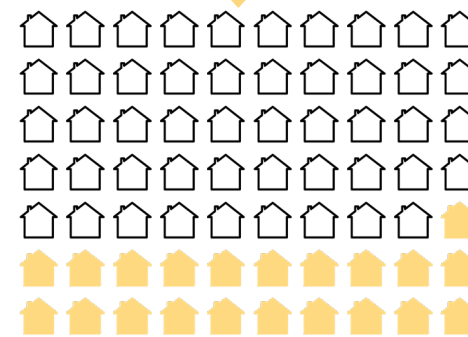
<sup>1</sup> : Gouvernement du Canada. (Octobre 2016). Document d'information sur la pauvreté au Canada . file:///C:/Users/mchristophe/Downloads/Backgrounder\_on\_Poverty\_in\_Canada-FR.pdf

### AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

le revenu médian par individu est de **29 198 \$**

et la part des ménages consacrant plus de 30% de leur revenu aux frais de logements correspond à

**30%**

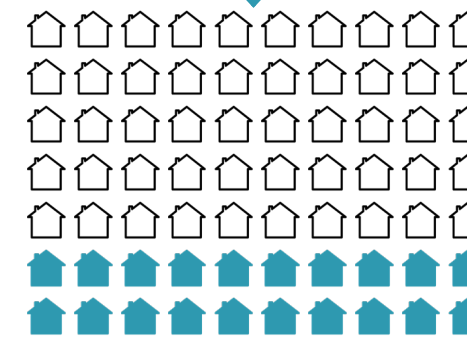


### ARRONDISSEMENT DE SAINT-LÉONARD

le revenu médian par individu est de **26 415 \$**

et la part des ménages consacrant plus de 30% de leur revenu aux frais de logements correspond à

**29%**

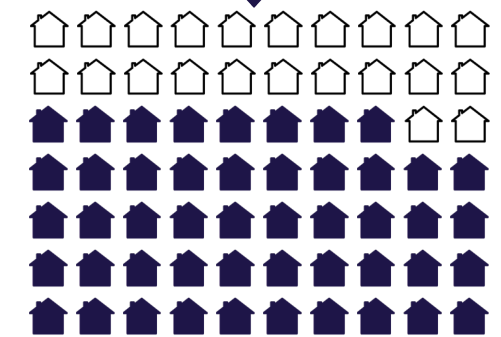


### SECTEUR DU PPU

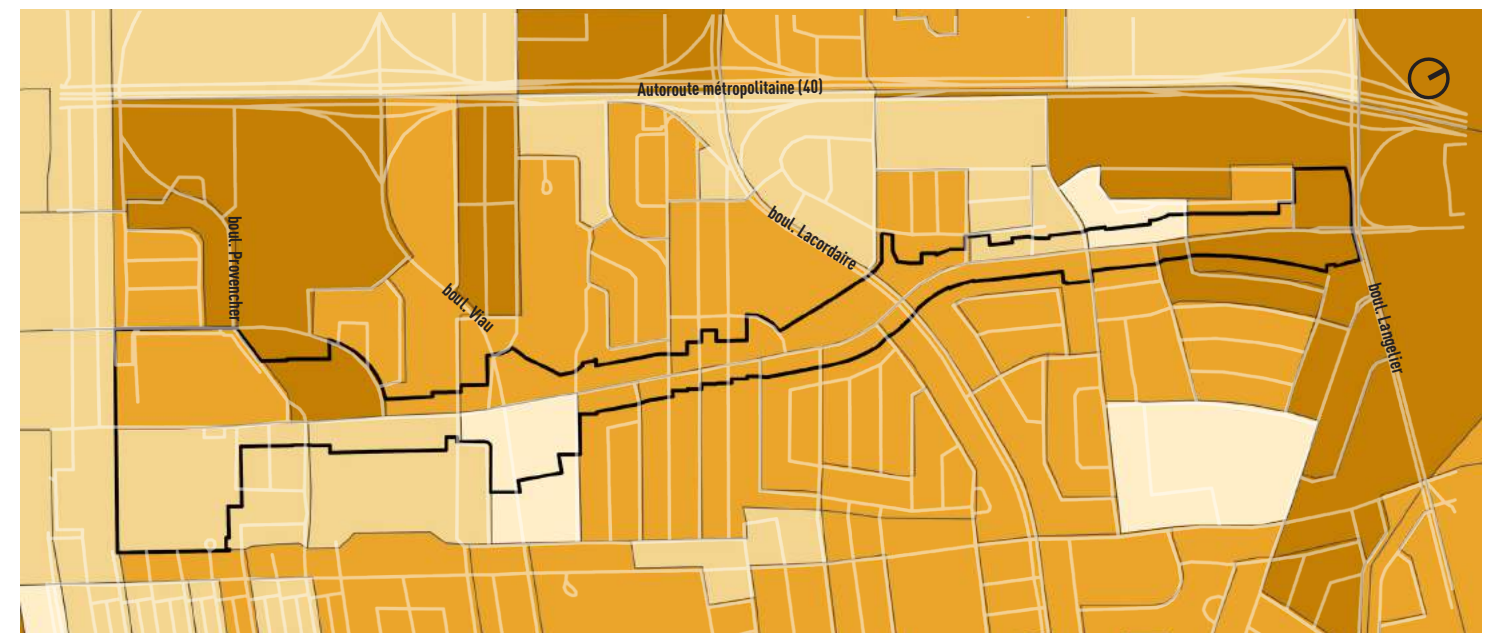
le revenu médian par individu est de **25 333 \$**

et la part des ménages consacrant plus de 30% de leur revenu aux frais de logements correspond à

**68%**



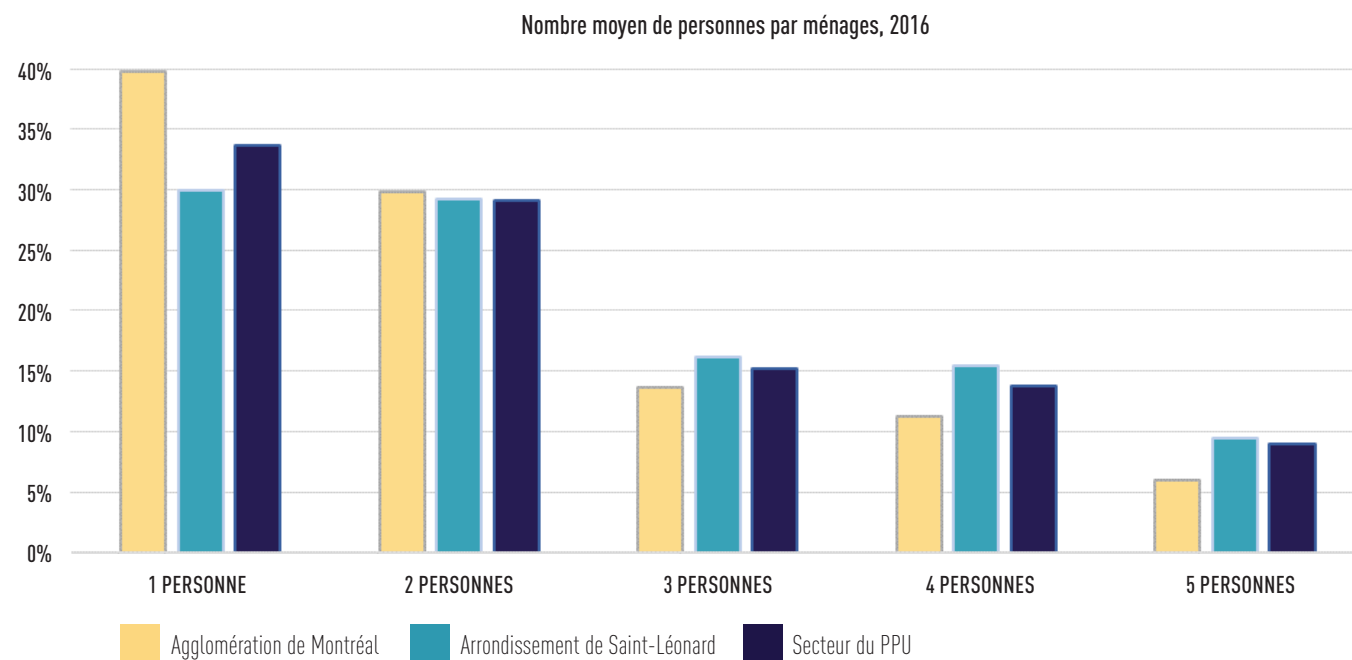
© Recensement de 2016, Statistique Canada



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

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

© Recensement de 2016, Statistique Canada



© Recensement de 2016, Statistique Canada



# ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

## LANGUES ET IMMIGRATION

### Taux d'activité

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

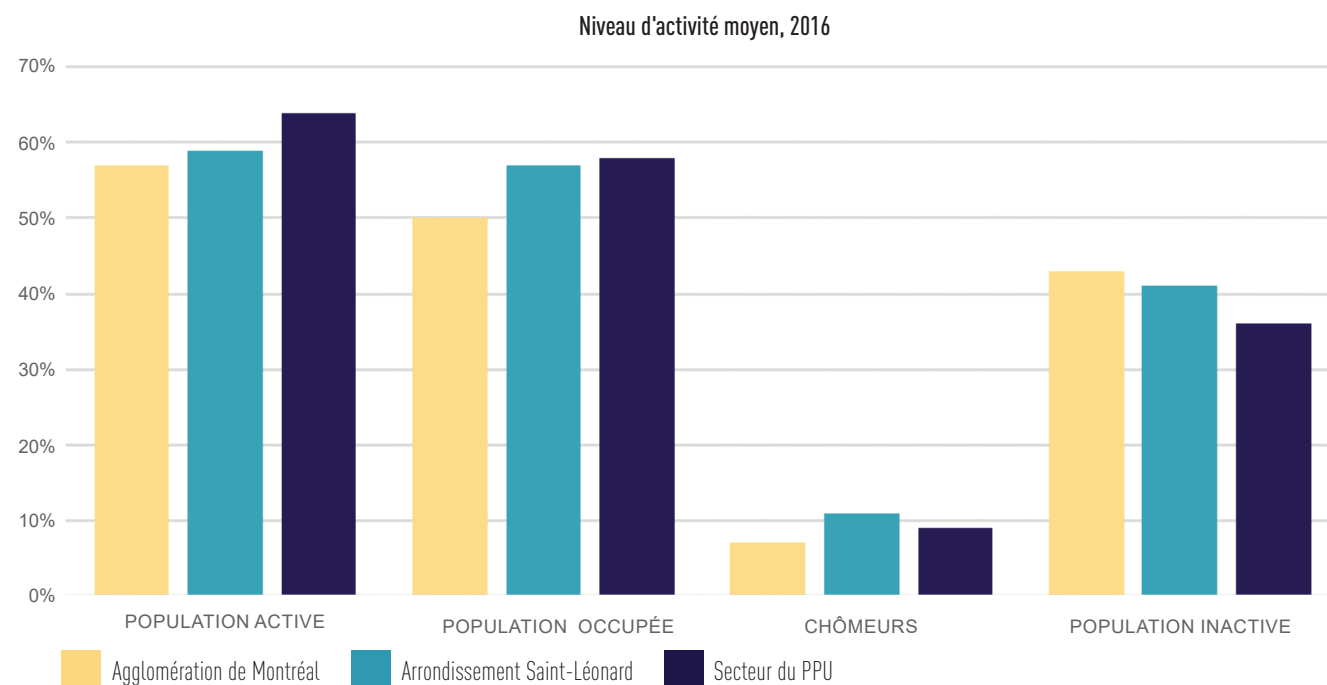
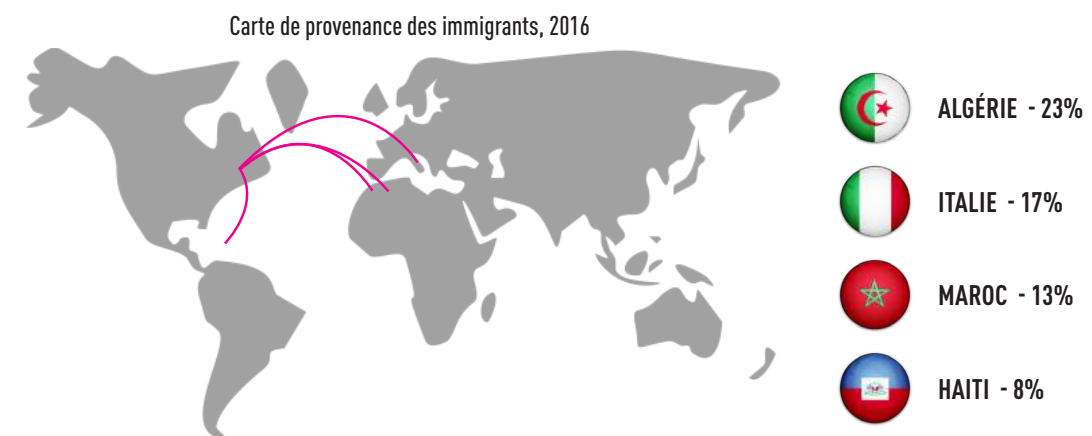
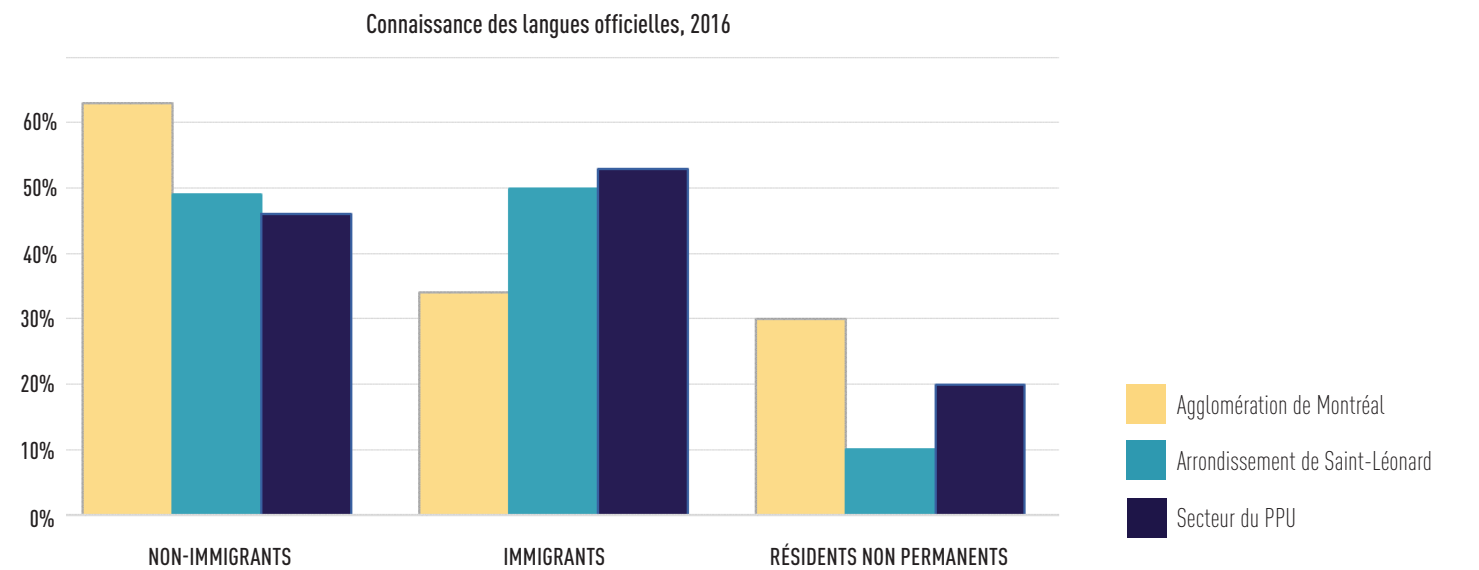
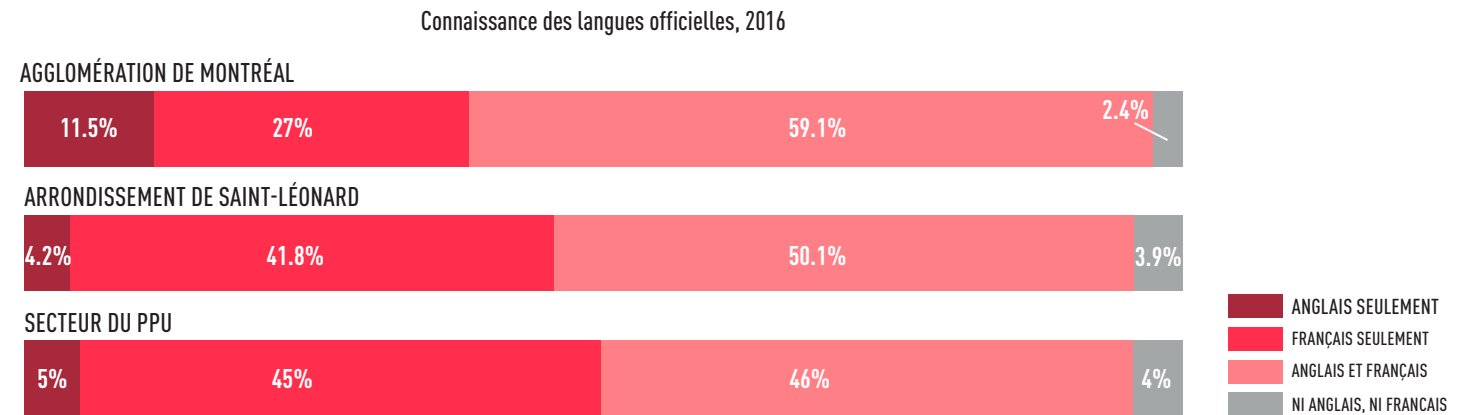
### Langues parlées

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

### Immigration

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

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



# ANALYSE ÉCONOMIQUE

## PORTRAIT DU COMMERCE

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

Au sein de l'arrondissement, on retrouve une superficie commerciale par habitant supérieure à celle de l'agglomération de Montréal, soit de 4.1 m<sup>2</sup> contre 3.5 m<sup>2</sup>. Cette différence est en partie due à la présence de centres commerciaux et de commerces de grandes superficies aux extrémités de la rue Jean-Talon Est. L'étude révèle que la majorité des établissements commerciaux de l'arrondissement (65%) sont situés sur la rue Jean-Talon Est, soit 429 des 662 relevés dans l'étude<sup>2</sup>.

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

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

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



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

L'agglomération qualifie cette situation de problématique<sup>2</sup>, mais cette dernière semble s'être améliorée au courant des dernières années, car ce taux a chuté de 22% à 9.5% pour le tronçon 1 et 11.5% à 9.5% pour le tronçon 2, entre 2013 et 2016. Il est à noter que le magasin La Baie, qui se situait dans le tronçon 1, a annoncé sa fermeture pour septembre 2018 suite à une évaluation de sa performance<sup>3</sup>.

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

<sup>2</sup>: Portrait commercial 2016: Agglomération de Montréal - Arrondissement de Saint-Léonard. (2016).

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

### RÉSUMÉ DES CARACTÉRISTIQUES COMMERCIALES

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

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

# ANALYSE ÉCONOMIQUE

## PORTRAIT DU COMMERCE

La Fondation Rues Principales en collaboration avec le Ministère du Développement économique, de l'innovation et de l'exportation, a réalisé une étude qui propose la composition idéale d'une rue commerciale. Cette proposition permettrait d'atteindre un équilibre entre les différents types de commerces et services afin d'en dégager un modèle de rue dynamique.

Les diagrammes ci-contre permettent de comparer la composition idéale d'une rue en termes de commerces associés à la restauration et aux divertissements, aux achats courants, semi-courants et réfléchis.

De manière générale, la composition des commerces de chacun des tronçons est beaucoup moins diversifiée qu'elle ne devrait l'être selon la «composition idéale». Dans l'étude de la Fondation Rues Principales, cette faiblesse est associée à une rue déséquilibrée où les autres symptômes sont en lien avec un grand nombre d'espaces vacants et un haut taux de roulement des commerces<sup>4</sup>. Il s'agit d'éléments particulièrement perceptibles pour les tronçons 1 et 2 où le taux d'espaces commerciaux vacants est de 10%.

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

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

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

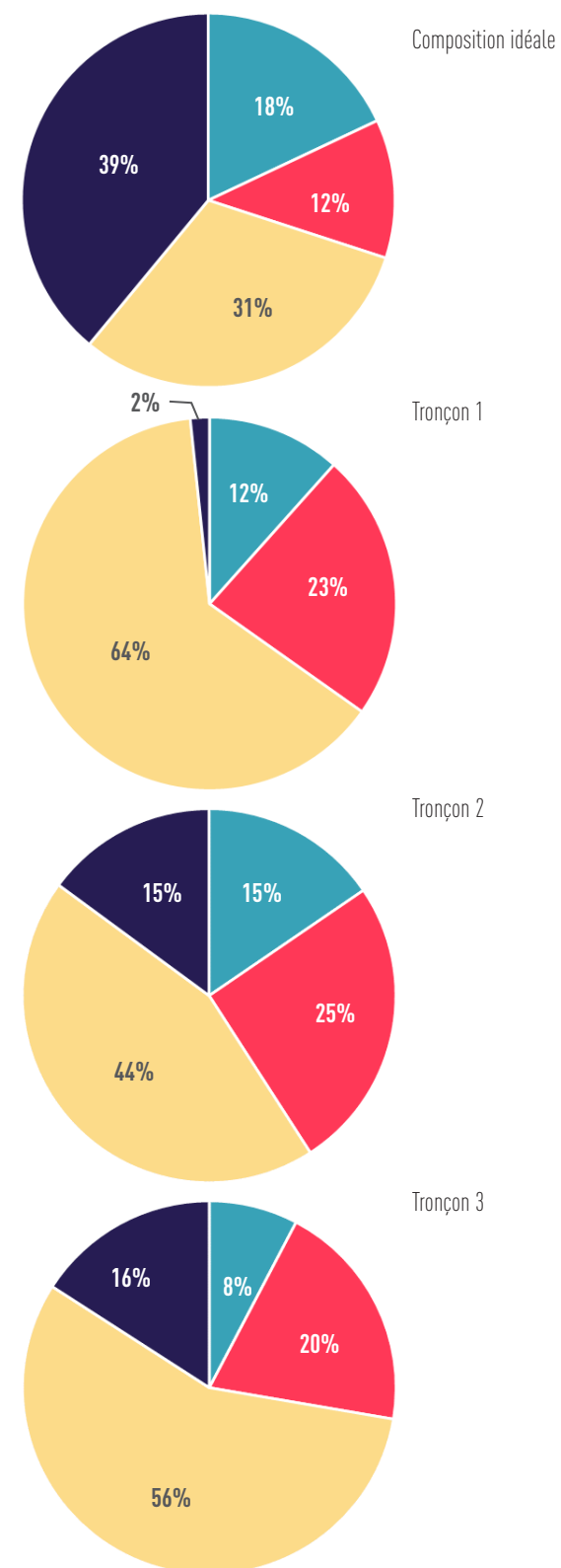
Typologie	Composition idéale <sup>5</sup>	Tronçon 1	Tronçon 2	Tronçon 3
Courant	Entre 10%-15%	23%	25%	20%
Semi-courant*	Entre 29%-34%	64%	44%	56%
Réfléchi	Entre 33%-42%	2%	15%	16%
Restauration et divertissement	Entre 16%-21%	12%	15%	8%

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

<sup>4</sup>: La Fondation Rues Principales. (2004). *Étude sur la composition commerciale*. [https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents\\_soutien/secteur\\_activites/commerce/depliant\\_etude\\_composition\\_rue\\_commerciale.pdf](https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents_soutien/secteur_activites/commerce/depliant_etude_composition_rue_commerciale.pdf)

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

<sup>6</sup>: La Fondation Rues Principales. (2014). *Fiche-conseil no 12: La composition commerciale idéale*. [http://www.rues-principales.co/wp-content/uploads/2014/11/Ficheconseil12\\_Compositioncommerciale.pdf](http://www.rues-principales.co/wp-content/uploads/2014/11/Ficheconseil12_Compositioncommerciale.pdf)



Répartition des différentes typologies commerciales, 2016

### Définition des différentes typologies<sup>6</sup>:

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

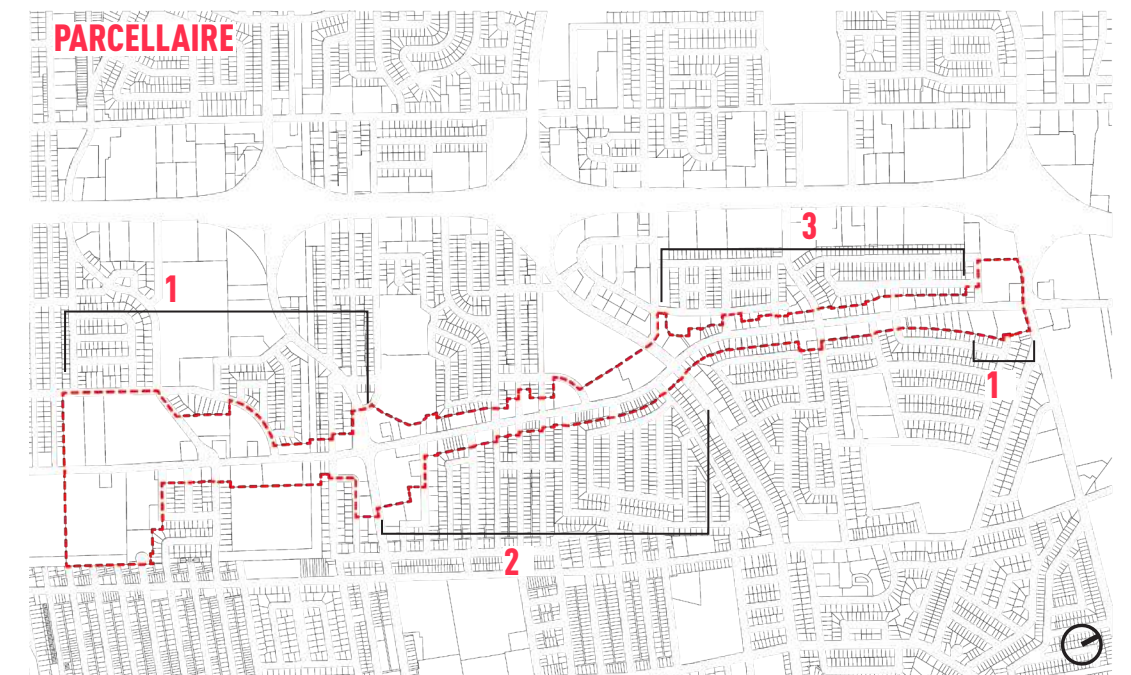
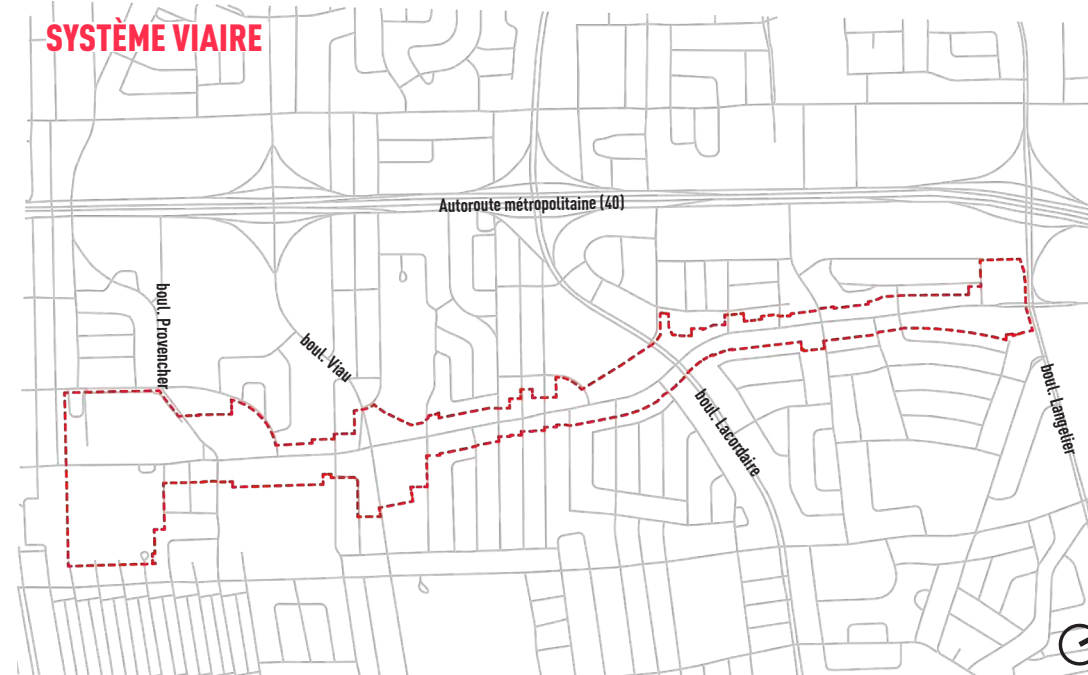
# MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

## MORPHOLOGIE URBAINE

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

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

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



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

Secteur 1: De la 24<sup>ième</sup> avenue au boulevard Viau;  
De la rue de Bellefeuille au boulevard Langelier;

Secteur 2: Du boulevard Viau au boulevard Lacordaire;

Secteur 3: Du boulevard Lacordaire à la rue Bellefeuille.

# MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

## ANNÉE DE CONSTRUCTION



Carte des années de construction des bâtiments

© Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017) -  
Rôle d'évaluation foncière de l'Agglomération de Montréal (2018)

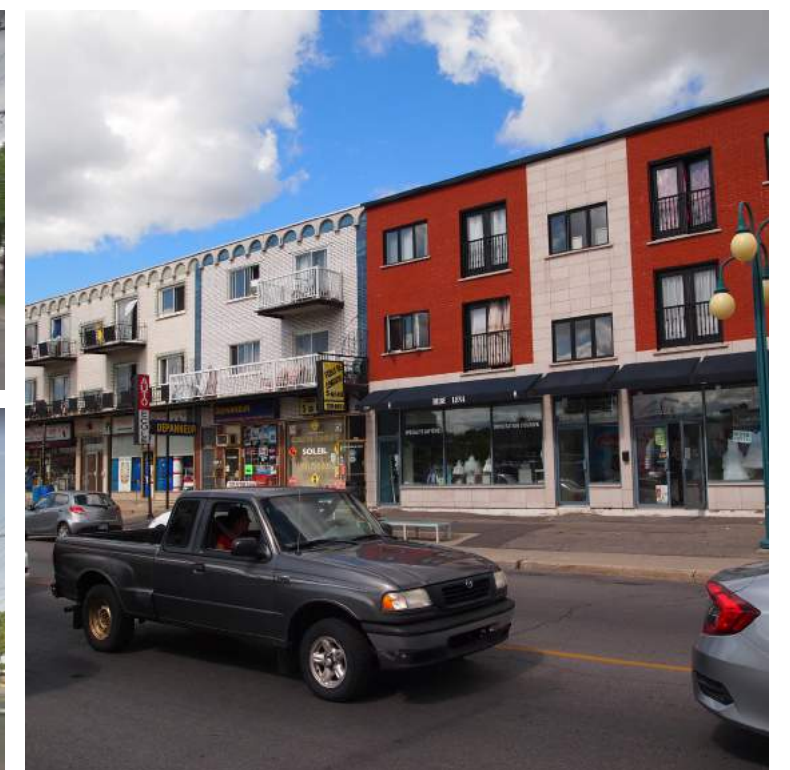
Le cadre bâti de la rue Jean-Talon Est demeure relativement récent considérant que l'arrondissement de Saint-Léonard a connu l'essor de son développement à la fin des années 60. La construction des bâtiments est donc étalée entre les années 60 et 80. La transformation du cadre bâti s'observe par l'insertion de projets de développement récents à partir de 2010. La qualité des constructions dans le secteur du PPU est donc de qualité inégale et comprend autant des constructions neuves que des bâtiments des années 70 en mauvais état. La qualité du cadre bâti est préoccupante et la pression immobilière se fait sentir sur l'artère commerciale. Plusieurs sites commerciaux de faible densité sont redéveloppés par des projets compacts et mixtes qui changent graduellement le paysage de la rue (voir les photos ci-dessous).

Dichotomie entre un cadre bâti rénové et une architecture d'origine sur la rue Jean-Talon Est au coin de la rue Dollier

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



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



# MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

## HAUTEUR

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



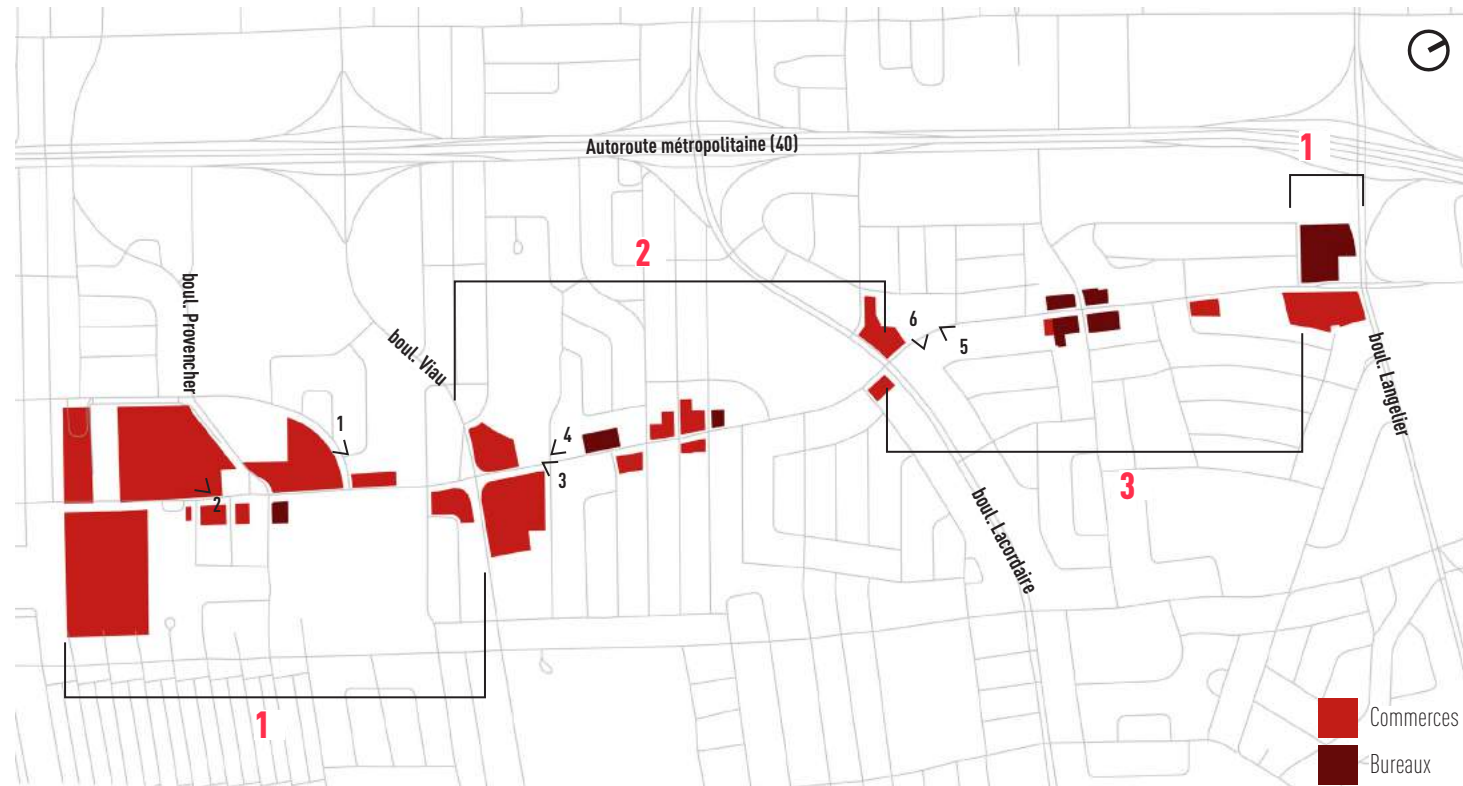
Carte des hauteurs des bâtiments - © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Rôle d'évaluation foncière de l'Agglomération de Montréal (2018)



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

# OCCUPATION DU SOL

## USAGES COMMERCIAUX



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

Strips commerciaux

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

La forme commerciale évolue, d'ouest en est, sur la rue Jean-Talon Est. Près du boulevard Pie-IX, une forte concentration de centres commerciaux est présente.

Datant de la fin des années 50 et du début des années 60, cette forme commerciale tend à disparaître dans les milieux urbains afin de laisser place à des projets plus denses et mixtes offrant des milieux de vie complets. Ces changements sont faits de manière sporadique sur le territoire. La portion entre les boulevards Viau et Lacordaire est quant à elle caractérisée par des strips commerciaux des années 70. Ces bâtiments présentent parfois une composante résidentielle et sont caractérisés par leur stationnement en façade. Finalement la portion entre les boulevards Lacordaire et Langelier propose des commerces de quartiers aux rez-de-chaussée de bâtiments, pour la plupart, mixtes. Ce dernier secteur offre une présence commerciale sur rue intéressante puisque les bâtiments encadrent la rue Jean-Talon Est.



Grands centres commerciaux

Commerces de quartier

# OCCUPATION DU SOL

## USAGES RÉSIDENTIELS

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

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

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

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

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

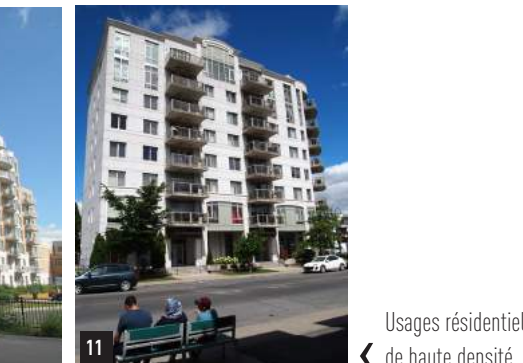
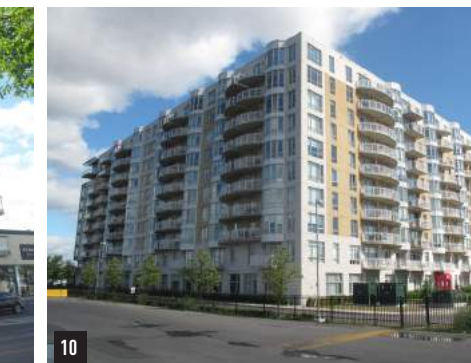
<sup>1</sup> Portrait de l'habitation, Arrondissement de Saint-Léonard, mai 2018



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



Usages résidentiels de moyenne densité



Usages résidentiels de haute densité



# OCCUPATION DU SOL

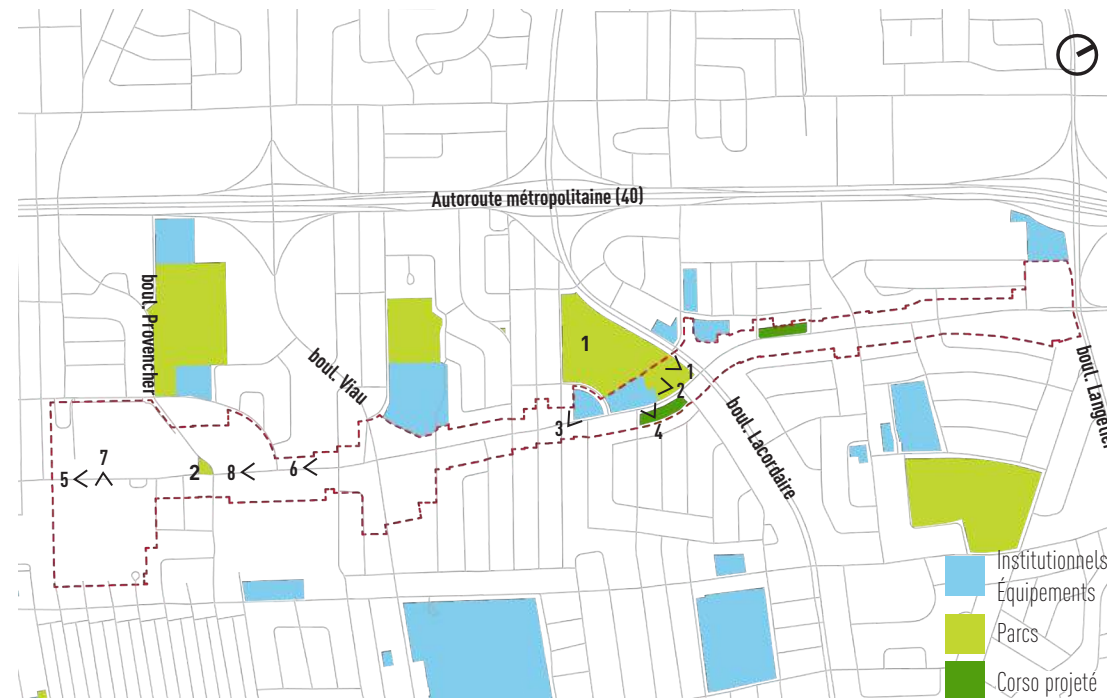
## USAGE INSTITUTIONNEL, PARCS ET ESPACES PUBLICS



1  
Parc Ladauvrière



3  
L'École La Dauversière et l'Église Saint-Gilbert



Carte des usages institutionnels et parcs - © Cartographie de base de la Ville de Montréal (2017), Utilisation du sol, CMM (2016)

1 : Parc Ladauvrière 2 : Parc à chien

L'école La Dauversière a front sur la rue Jean-Talon Est et est implantée dans le parc du même nom. L'institution scolaire offre les programmes du premier cycle du secondaire, c'est-à-dire les deux premières années du secondaire. Le pavillon hexagonal du parc accueille également l'organisme "Le centre des aînées" du réseau d'entraide de Saint-Léonard, qui promeut les interactions sociales pour briser l'isolement des personnes âgées. Le secteur du PPU comprend également différents lieux de culte.

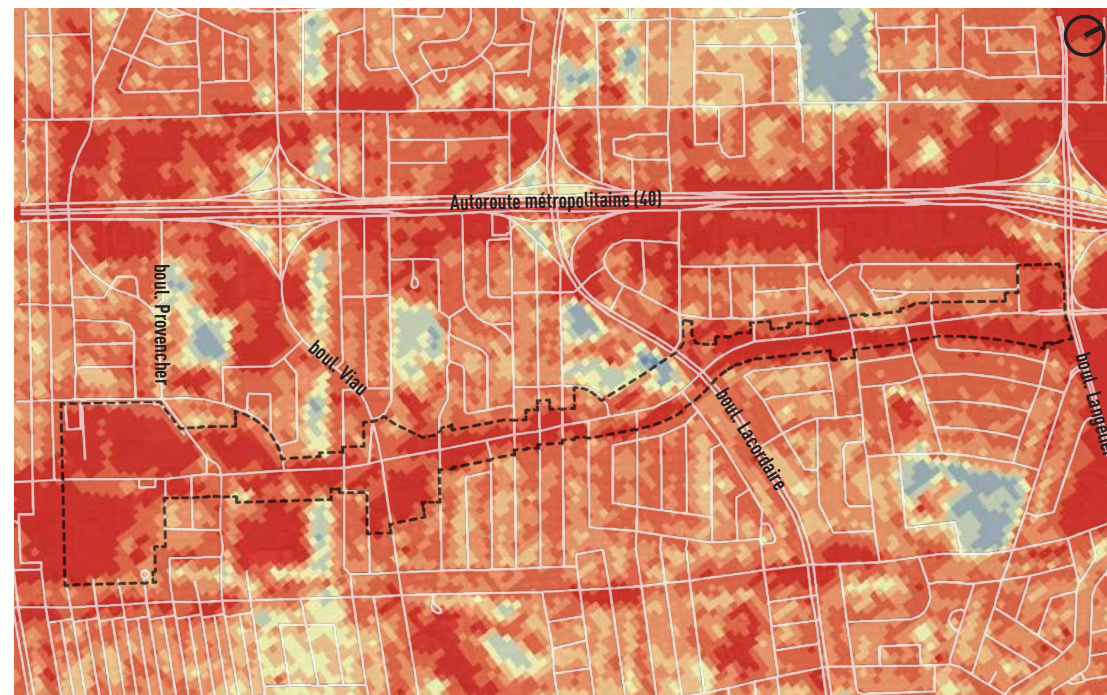
Le secteur à l'étude est pauvre en espace vert et public avec un seul parc accessible par la rue Jean-Talon Est: le parc Ladauvrière. Cet espace vert comporte plusieurs installations sportives (baseball, soccer, tennis, piscine, circuit d'entraînement, etc.). Avec sa vaste canopée d'arbres matures, le parc est le seul îlot de fraîcheur d'importance dans le secteur du PPU (voir la "carte des îlots de chaleur"). Un petit parc à chien a récemment été aménagé près du boulevard Provencher. La configuration de cet espace vert a permis de retrancher une voie de virage à droite au profit des piétons. La majorité des tronçons de la rue Jean-Talon Est ne comporte que très peu d'aménagement paysager et d'arbres ce qui rend les déplacements arides et peu conviviaux particulièrement en saison estivale. Cette situation jumelée avec la présence de nombreuses aires de stationnement en cour avant contribue aux développements des îlots de chaleur, comme le démontre la carte ci-contre.



5  
L'environnement minéral de la rue Jean-Talon



7  
La qualité inégale du domaine public (trottoirs)



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

Toutefois, le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est entre Viau et Lanagelier prévoit la plantation de 200 nouveaux arbres sur la rue pour lutter contre les îlots de chaleur et l'implantation de 2 corsos, c'est-à-dire des places publiques à l'italienne aménagées sur la rue pour créer des lieux de rencontre. Le premier corso est prévu du côté sud entre la rue de Pointoise et le boulevard de l'Assomption et le second sera implanté du côté nord entre la rue Mainville et la rue Fontenelle. Le projet prévoit aussi le remplacement des lampadaires et du mobilier urbain qui est actuellement disparate et âgé.

# MOBILITÉ

## RÉSEAU VIAIRE

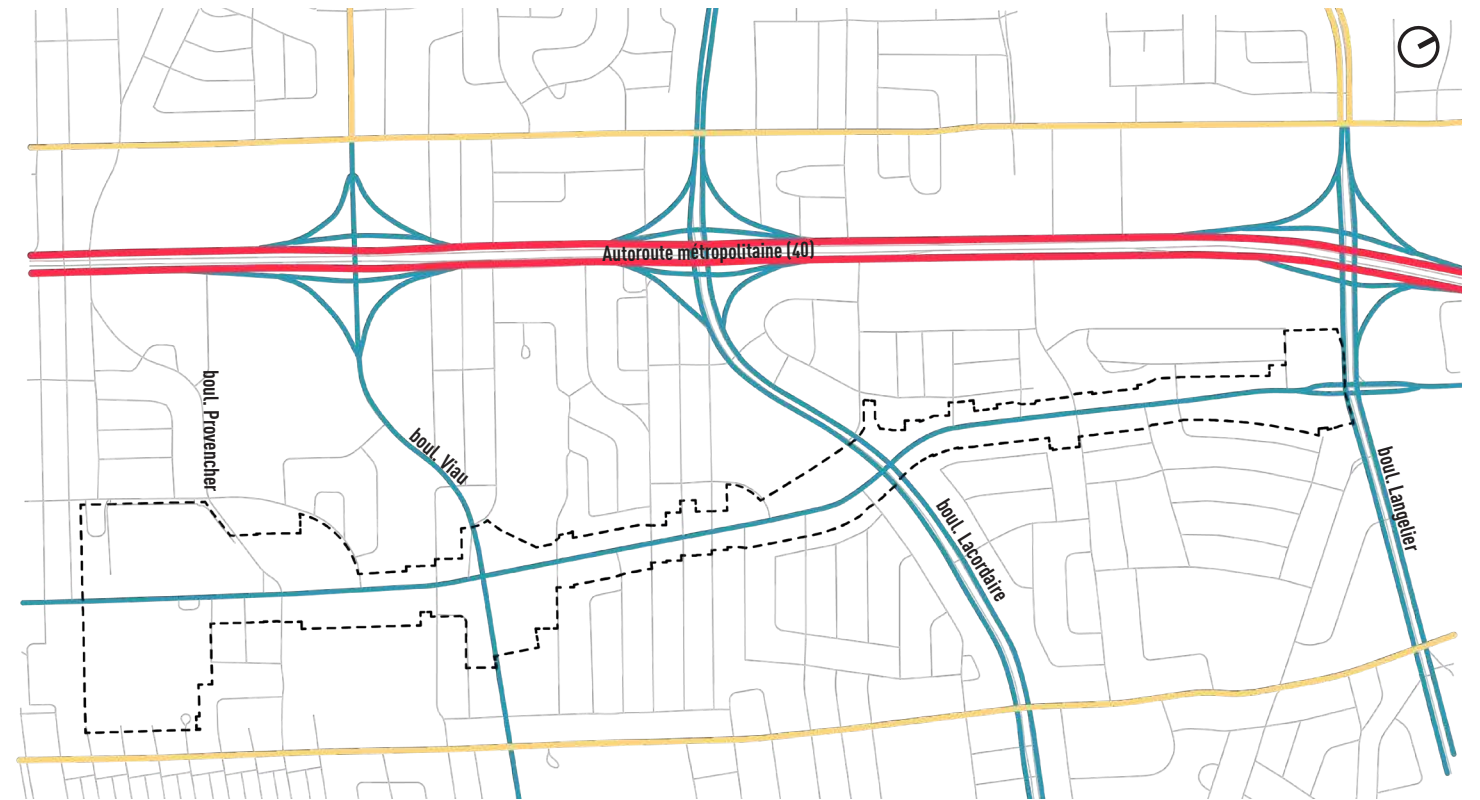
Le positionnement géographique de l'arrondissement à l'est de l'île de Montréal et l'armature du réseau routier artériel offrent des conditions propices pour le transit véhiculaire et la congestion routière dans le secteur. En effet, dans l'arrondissement de Saint-Léonard, la trame organique des rues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

La rue Jean-Talon Est, à titre d'artère, est sous la responsabilité de la ville centre. Par ailleurs, cette dernière a mis sur pied, en collaboration avec l'arrondissement, un concept de réaménagement du domaine public entre les boulevards Viau et Langelier. La rue Jean-Talon Est est également une voie autorisée en tout temps pour le camionnage.

La morphologie actuelle de la rue Jean-Talon présente une voie de circulation dans les deux sens, ainsi que du stationnement sur rue des deux côtés de la voie. Le réaménagement projeté de la rue Jean-Talon Est ne prévoit pas modifier la morphologie des voies dédiées à l'automobiliste, sauf dans les portions où des corsos seront implantés. Le stationnement sur rue et sur les deux voies de circulation dans les deux sens sera donc conservé. Le réaménagement prévoit toutefois rééquilibrer la place de l'automobiliste par rapport à celle du piéton (voir la figure "répartition de l'espace sur la rue").

Réseau de voirie

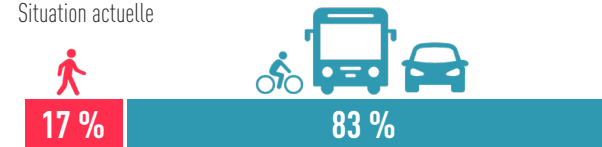
	Vitesse affichée	Débit de circulation par jour
Autoroute	70-100 km/h	+ de 45 000
Artère secondaire	50 km/h	- de 30 000
Collectrice	40-50 km/h	1000 -15 000
Rue locale	50-30 km/h	- de 1000



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

### RÉPARTITION DE L'ESPACE SUR LA RUE

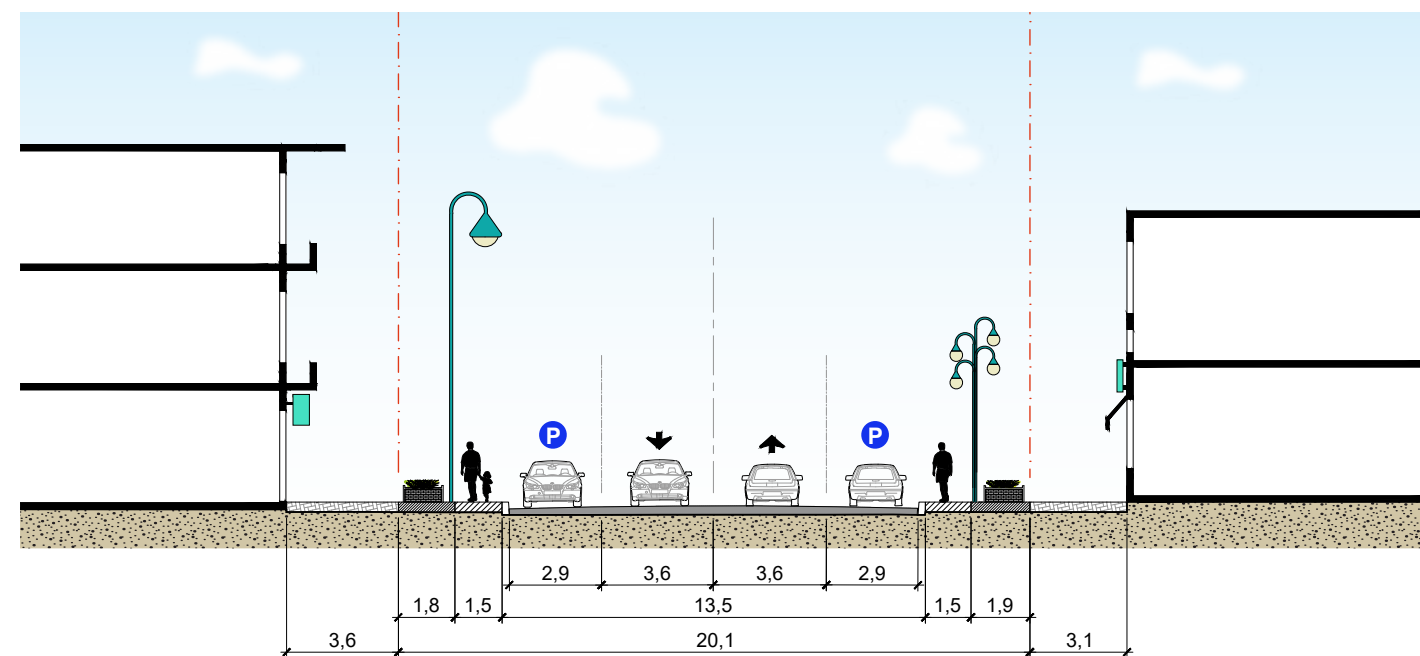
Situation actuelle



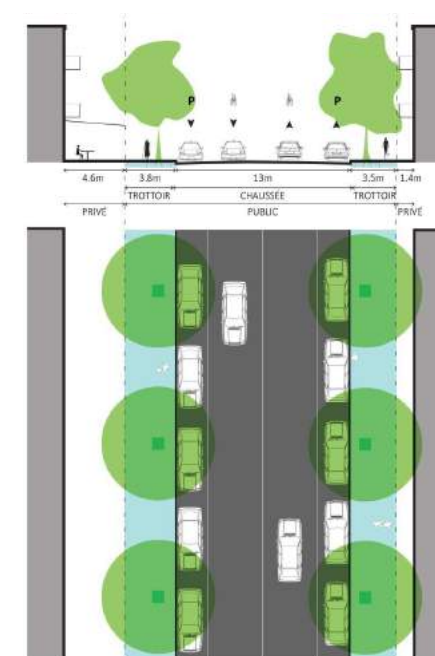
Situation projetée (Viau et Langelier)



Situation projetée (vis-à-vis les corsos)

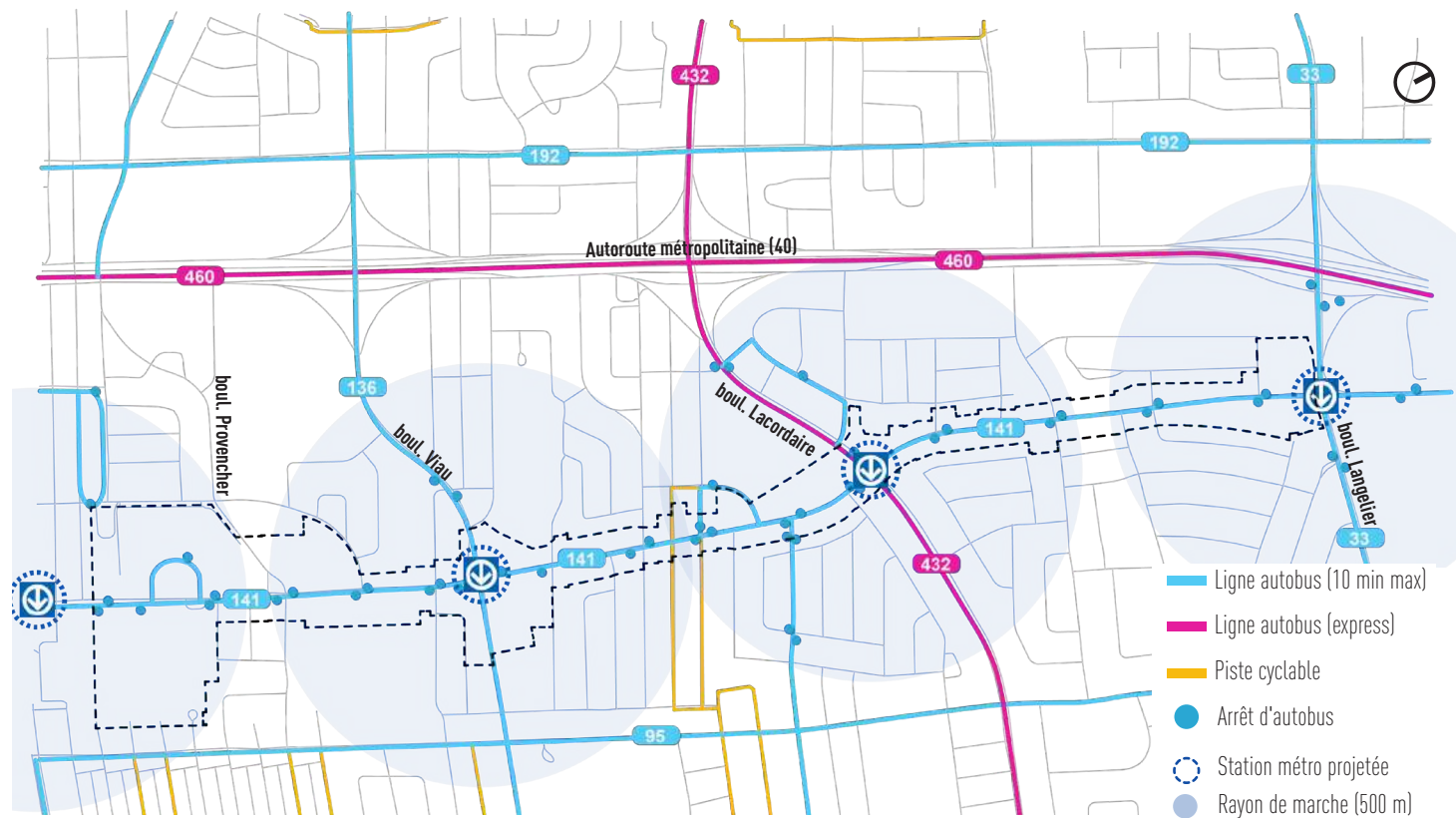


Coupe transversale de la rue Jean-Talon Est - Situation existante



Coupe et plan du réaménagement de la rue Jean-Talon Est entre Viau et Langelier - © Ville de Montréal (2017)

## TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF



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

### Transport collectif

La ligne d'autobus 141 de la Société de transport de Montréal (STM) relie les stations de Métro Saint-Michel et Honoré-Beaugrand grâce à un réseau "10 min max". Le trajet de cette ligne d'autobus dessert la rue Jean-Talon Est. Il s'agit de la deuxième ligne d'autobus la plus achalandée du réseau de la STM avec pratiquement 30 000 utilisateurs par jour en moyenne. Une navette Or, 253-Saint-Michel, offre un service adapté aux aînés et comprend deux arrêts sur la rue Jean-Talon, à l'est du boulevard Pie-IX.

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

### Transport actif

Le réseau cyclable du territoire du PPU est particulièrement déficient et les déplacements à vélo sont difficiles dans le secteur où l'automobiliste est roi. La programmation projetée des voies cyclables dans l'arrondissement est également problématique dans la mesure où aucun nouveau lien cyclable n'est prévu dans la portion au sud de l'autoroute 40. La trame de rue organique ne facilite pas l'implantation de piste cyclable dans un axe est-ouest. Cette configuration permet difficilement de raccorder le réseau cyclable des arrondissements Rosemont-

La-Petite-Patrie et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve qui possèdent des infrastructures cyclables abondantes dans un axe nord-sud. Les possibilités de raccordement à la trame organique de Saint-Léonard sont donc plus complexes. Cette situation est d'autant plus problématique puisqu'aucune station Bixi n'est présente sur le territoire de Saint-Léonard. Toutefois, lors des consultations pour le réaménagement de la rue Jean-Talon Est, 68 % des répondants (résidents, commerçants, organismes et institutions) sondés sur le sujet d'un nouveau lien cyclable ne souhaitent pas voir d'aménagement cyclable sur cette artère.

Les statistiques pour les aires de diffusion du secteur du PPU révèlent que seuls 7 % des répondants utilisaient le vélo ou la marche pour se rendre au travail. Les trottoirs existants de la rue Jean-Talon Est font 1.5 mètre de largeur, ce qui actuellement inférieure à la norme montréalaise qui est de 1.8 mètre. Toutefois, l'emprise publique se poursuit par endroit jusqu'à 1.9 mètre ce qui présente un potentiel intéressant. Les cours avant des bâtiments adjacents à la rue varient selon les différents tronçons de la rue. Le réaménagement de la rue Jean-Talon entre les boulevards Viau et Langelier prévoit l'augmentation de la largeur des trottoirs pour totaliser entre 3.5 mètres et 3.8 mètres en profitant de la large emprise publique disponible.

### Sécurité des intersections

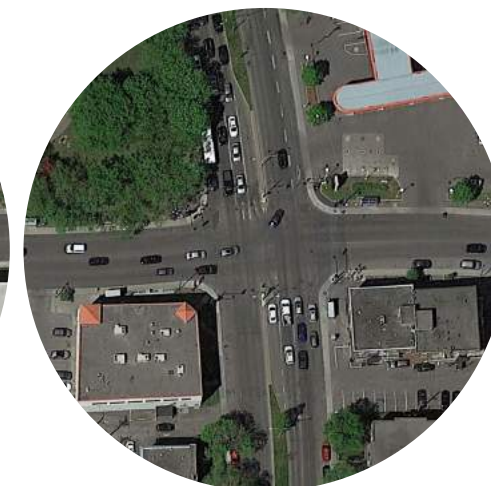
Le diagnostic effectué par l'Écoquartier de Saint-Léonard a permis de questionner la sécurité de certaines intersections au niveau des déplacements actifs. Le temps de traverser parfois insuffisant et le non-respect de la priorité piéton par les automobilistes sont des causes de l'insécurité des usagers. Deux des cinq principales intersections problématiques soulevées par l'Écoquartier se retrouvent dans le territoire du PPU, soit les intersections de la rue Jean-Talon Est avec les boulevards Viau et Lacordaire. La première comprend des îlots de virages à droite qui obligent les piétons à franchir à quatre reprises les voies de circulation automobile pour traverser d'est en ouest. Le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon entre les boulevards Viau et Langelier prévoit le réaménagement de 18 intersections pour sécuriser la traversée de la rue.



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

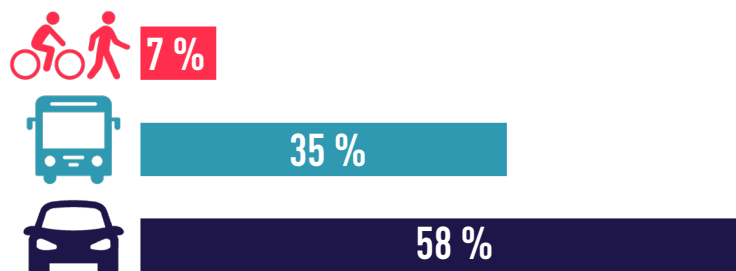


Intersection du boulevard Viau et de la rue Jean-Talon Est  
Longueur : 62 mètres



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

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



# MOBILITÉ

## STATIONNEMENT

### Stationnement sur rue

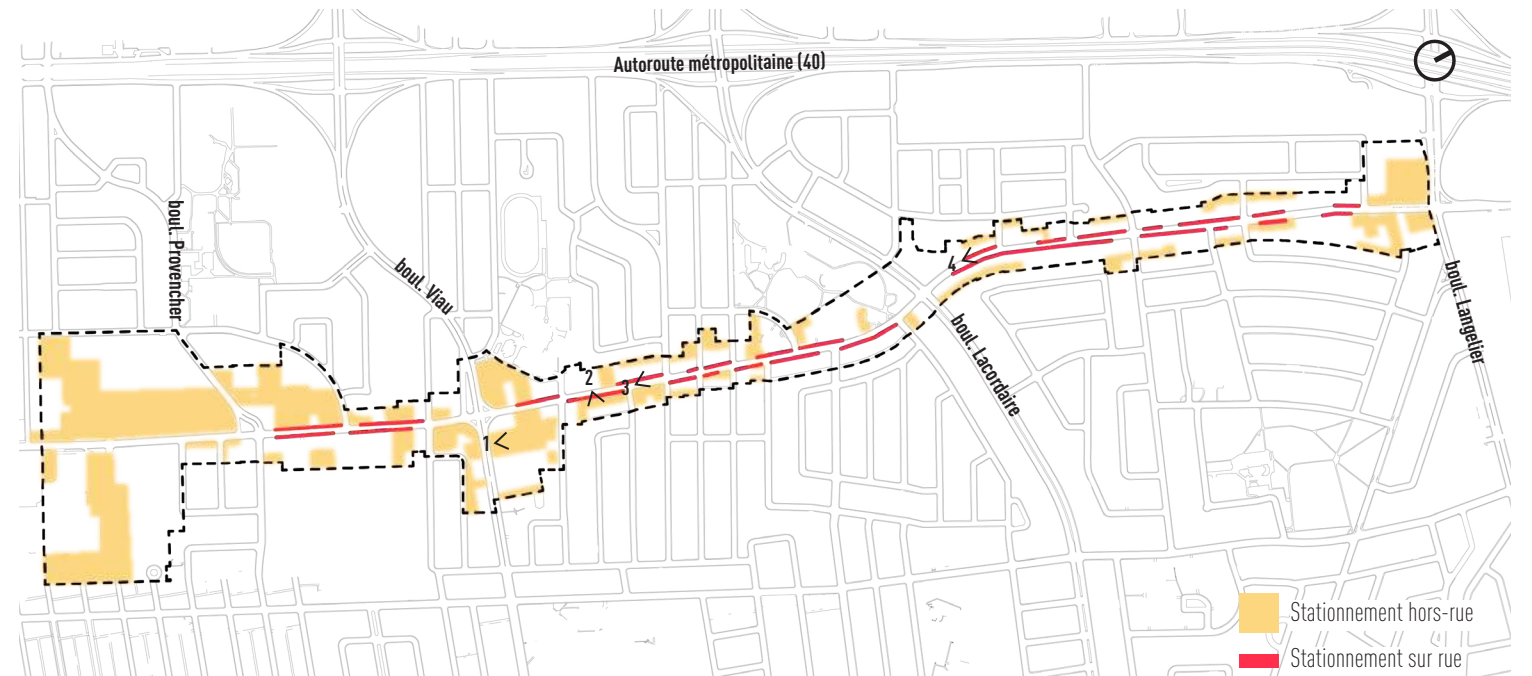
La gestion du stationnement constitue une priorité d'aménagement pour les commerçants et les résidents. Selon une étude réalisée pour la Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon Est, il existe actuellement plus de 400 places de stationnement sur la rue Jean-Talon, sans compter le stationnement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

### Stationnement hors-rue

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

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

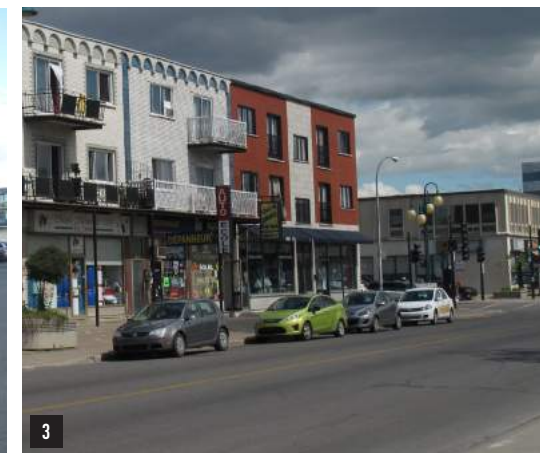
L'arrivée du métro dans l'arrondissement aura certainement un impact sur l'achalandage des espaces de stationnement. Plusieurs changements sur l'utilisation des stationnements environnants les stations de métro sont à prévoir. Ils seront le résultat de facteurs économiques et sociaux engendrés par l'augmentation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



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



^ Exemple de stationnement hors-rue en façade ^



^ Exemple de stationnement sur la rue Jean-Talon Est ^



^ Signalisation interdisant le stationnement entre le bâtiment et le trottoir ^

# CONTRAINTES ANTHROPIQUES

## NUISANCES ET SÉCURITÉ

Ligne de distribution d'électrice près de l'emprise d'Hydro-Québec >



Des lignes de transport d'électricité d'Hydro-Québec (315-120 Kv) sont implantées dans le territoire du PPU. L'emprise dédiée à cette infrastructure représente plus de 45 mètres et est localisée entre les rues Buies et de Cannes. Construit à la fin des années 50, plusieurs installations de ce réseau ont récemment été reconstruites afin de supporter les nouveaux projets en transport collectif (Métro, SRB) et répondre aux besoins en électricité de la région.

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



^ Les lignes de transport d'électricité 315 et 120 Kv



^ Le poste Bélanger après sa reconstruction

Une grande infrastructure de transport, l'autoroute métropolitaine (40), traverse le territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard. Bien que l'autoroute ne fasse pas partie intégrante des limites du PPU, sa proximité a un effet indéniable sur la rue la Jean-Talon Est. En effet, cette dernière est le premier axe de transit est-ouest au sud de l'autoroute. Déjà fortement utilisée comme voie de transit, en cas d'embouteillage sur l'autoroute métropolitaine, la rue Jean-Talon devient un trajet alternatif pour plusieurs automobilistes.

# SYNTHÈSE

## CONSTATS PAR THÉMATIQUE

### MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

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

### INSTITUTIONNEL - PARC

- › L'école primaire La Dauversière est la seule école du secteur
- › Plusieurs lieux de culte sont présents dans le secteur
- › Il y a peu d'espaces publics et de parcs
- › Deux parcs font face à la rue: le parc Ladauversière et un parc à chien
- › Les plantations en bordure de rues sont rares
- › Il y a peu de mobiliers urbains

### ANALYSE ÉCONOMIQUE

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

### MOBILITÉ

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

### OCCUPATION DU SOL - RÉSIDENTIEL

- › Les usages résidentiels et commerciaux sont souvent jumelés dans le même bâtiment.
- › Les bâtiments résidentiels récents sont plus haut que les anciens et leur mode de tenure le plus courant est la copropriété
- › Il n'y a pas de logements sociaux ou abordables dans le secteur

### SOCIODÉMOGRAPHIQUE

- › La population a augmenté rapidement entre 2011 et 2016
- › Le secteur présente une densité supérieure à l'agglomération et à l'arrondissement
- › Le secteur présente une grande proportion de ménage de 1 personne
- › Le 2/3 de la population consacre plus de 30% de son revenu au logement
- › Le revenu médian est de 25 333\$

### CONTRAINTES ANTHROPIQUES

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

### OCCUPATION DU SOL - COMMERCIAL

- › La rue présente trois types d'établissements: des centres commerciaux, des strips commerciaux et des commerces de quartier
- › Des rez-de-chaussée commerciaux sont présents le long de la rue
- › Certains commerces présentent des stationnements en façade

# SYNTHÈSE

## ENJEUX PAR THÉMATIQUE

### MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

- › Détérioration physique du cadre bâti
- › Préservation du patrimoine moderne de la forme urbaine de Jean-Talon
- › Redéveloppement et densification autour des stations et sur les terrains sous-utilisés
- › Préservation du cadre bâti à l'échelle humaine
- › Amélioration des interfaces entre les bâtiments de différentes hauteurs



### INSTITUTIONNEL - PARC

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



### ANALYSE ÉCONOMIQUE

- › Attirer des commerces de type réfléchis
- › Diminuer le nombre de locaux commerciaux vacants
- › Établir une offre commerciale qui mise sur la complémentarité et l'attractivité



### MOBILITÉ

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



### OCCUPATION DU SOL - RÉSIDENTIEL

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



### SOCIODÉMOGRAPHIQUE

- › Subvenir aux besoins de la population en offrant de l'aide aux logements
- › Intégrer les besoins d'une population vieillissante
- › Attirer des familles ayant des enfants d'âge scolaire



### CONTRAINTES ANTROPIQUES

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



### OCCUPATION DU SOL -COMMERCIAL

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

