

Besoins locaux

Mémoire présenté à
la Commission sur
le développement économique
et urbain et l'habitation dans
le cadre de la consultation
publique sur les locaux vacants
sur les artères commerciales.

JEAN TALON EST
au cœur de Saint-Léonard



« Le commerce sur rue est une partie essentielle de notre trame urbaine. Cette trame ne serait jamais complète sans des artères vibrantes, qui sont des lieux de rencontres et de socialisation autant que des espaces répondant à des besoins pratiques. »

- Guy Cormier, chef de la direction du Mouvement Desjardins et président du comité consultatif sur le Plan commerce de la Ville de Montréal

La citation ci-dessus ne sera pas étrangère aux responsables de la Commission: elle figurait aussi dans le mémoire présenté par l'Association des sociétés de développement commercial de Montréal (ASDCM). Nous la reprenons pour deux raisons. La première, c'est qu'elle a le mérite de résumer en très peu de mots ce qui définit une artère commerciale qui fonctionne. Et la deuxième, c'est qu'elle nous permet d'inscrire notre court mémoire à la suite de celui de l'ASDCM, dont nous endossons l'ensemble des recommandations.

Revoir la base

Si nous avons cru pertinent d'ajouter un élément à ce mémoire, c'est que le contexte de la rue Jean-Talon Est appelle une réflexion supplémentaire sur le rôle des autorités municipales dans la prolifération des locaux vacants.

Parce que notre artère n'est pas vibrante. Elle n'est pas non plus un lieu de rencontre ou de socialisation. Pourtant, la rue Jean-Talon Est est la principale artère commerciale d'un arrondissement dont la population atteint 78 300 personnes. Elle est aussi à moins de dix minutes de marche d'un bassin d'environ 25 000 personnes. Les fuites commerciales y sont énormes. Mais les locaux vacants sont en croissance.

« Il est certain que nos cités manquent de rues animées et que nous en avons beaucoup trop où règne un indicible ennui. Mais il faut souligner que de nombreuses, très nombreuses rues accomplissent leur modeste tâche et méritent tout à fait l'attachement de leurs habitants. Un jour, pourtant, ces rues pourront être irrémédiablement atteintes si elles subissent l'impact de problèmes trop graves pour être résolus sans aide extérieure, si un trop grand retard s'accumule en matières d'équipements qui sont seulement du ressort de la municipalité, ou encore si elles sont victimes d'une politique unilatérale d'urbanisme que leurs habitants auront été impuissants à contrecarrer. »

Jane Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines*

La fréquentation d'une rue commerciale découle de nombreux éléments, dont le dynamisme des commerçants, la qualité des bâtiments, la localisation de la rue et le bassin de population qu'elle dessert. Bien sûr, comme le mémoire de l'ASDCM l'exprime à plusieurs reprises, les facteurs qui expliquent l'abondance de locaux vacants sur notre territoire sont complexes et multiples. La rue Jean-Talon Est est évidemment touchée à des degrés divers par les facteurs qui sont évoqués dans ce mémoire. Mais la rue principale de Saint-Léonard souffre aussi d'une condition qui a été clairement identifiée dès le début des années 2000: son aménagement déficient.

Dans la version préliminaire du secteur de planification détaillé de Saint-Léonard, publiée en janvier 2004, la rue Jean-Talon Est est évoquée en ces termes: « Depuis quelques années, sa vitalité commerciale s'est érodée. Son achalandage diminue et les commerces éphémères se multiplient. (...) Sa revitalisation constitue un enjeu de première instance en ce qui a trait à l'aménagement urbain et au développement économique de l'arrondissement ».

Nous sommes en 2020. Rien n'a changé.

Les problèmes qui affligent la rue Jean-Talon Est ont depuis été répertoriés dans une multitude d'études et d'analyses. Un document réalisé en 2019 sous la supervision du Conseil régional de l'environnement Montréal par des étudiants de l'Université de Montréal fait état des enjeux à laquelle la rue fait face. En voici quelques extraits.

« La sécurité des déplacements actifs est à risque, autant sur le tronçon de Jean-Talon Est concerné, que sur les rues adjacentes permettant d'y accéder. Plus encore, les nombreuses intersections sont problématiques puisque la plupart ne comportent pas de feu de circulation ou d'arrêt obligatoire pour les automobilistes, sans oublier l'absence de traverses piétonnes identifiées. Également, à plusieurs intersections, la visibilité est insuffisante, ce qui représente un risque d'accident. En fait, elles sont particulièrement problématiques dû à leur largeur importante peu adaptée aux déplacements actifs. Elles sont difficilement franchissables par la plupart des gens, mais particulièrement pour certaines populations, dont les personnes âgées ou à mobilité réduite. En fait, sur l'ensemble du tronçon, l'accessibilité universelle est inexistante. Aussi, les intersections près de l'école de la Dauversière, des parcs et des corridors scolaires représentent, elles aussi, un danger pour les jeunes. »

Comme si ce n'était pas suffisant, les auteurs en rajoutent, critiquant notamment le temps alloué aux traverses piétonnes avec feux de circulation. Sans compter les dangers pour les déplacements actifs.

« De plus, l'importante circulation automobile amène de la pollution sonore et atmosphérique, ce qui rend la marche désagréable. Durant la période hivernale, l'accumulation de glace et de neige par endroits nuit à la mobilité active, surtout dû à l'étroitesse des trottoirs. L'ambiance sur la rue ne favorise donc pas, actuellement, la marchabilité. »

Le manque de végétation sur l'ensemble du territoire de la SDC est aussi pointé du doigt, notamment pour sa contribution au développement d'îlots de chaleurs urbains, mais aussi pour la diffusion de particules néfastes dans l'air et l'augmentation du bruit ambiant. Les bacs de plantation qui ponctuent la rue possèdent peut-être des vertus esthétiques, mais n'offrent ni ombrage ni services écosystémiques.

Manque de végétation. Îlots de chaleur urbains. Mobilier urbain inadapté. Trottoirs effrités. Traverses piétonnes dangereuses. On peine à trouver des éléments positifs. Ces constats ne sont pas éloignés de ceux de l'arrondissement de Saint-Léonard qui, dans son Plan de déplacement local publié en 2016, énonçait ceci:

« Cependant, tel qu'on la connaît aujourd'hui, la rue Jean-Talon présente plusieurs caractéristiques qui affectent défavorablement l'expérience de l'usager. Tout d'abord, cette rue est utilisée comme voie de transit, son débit est constant et, pour certains tronçons, la vitesse des véhicules peut être assez élevée. Le respect, voire même la diminution de la vitesse prescrite, de même que l'aménagement de traverses piétonnes sécuritaires favoriseraient les déplacements piétons en participant du même coup à la dynamique économique. »

Nos artères commerciales s'inscrivent dans un territoire, et sont tributaires des décisions des autorités municipales. Ou à l'absence de décision, comme c'est parfois le cas.

Leur succès repose toujours, en partie, sur l'aménagement urbain. On les fréquente si elles sont attirantes, confortables, accessibles. Et les commerçants viennent s'y installer quand elles sont fréquentées. Sauf exception, ce ne sont pas les bons commerces qui font les grandes rues, mais les grandes rues qui font les bons commerces. Dans le contexte actuel où les ventes en magasin sont plus difficiles que jamais, les commerçants doivent évaluer le potentiel des rues où ils souhaitent s'établir : les rues sans passants figurent rarement parmi leurs premiers choix.

Pour combler ses locaux vacants, la SDC Jean-Talon s'est engagée dans une démarche de recrutement commercial à l'automne 2018, en suivant les recommandations d'un conseiller spécialisé en la matière. Nos efforts se sont rapidement butés à la réalité: notre rue n'était pas assez fréquentée pour les locataires potentiels. Quand on sait que la ligne d'autobus 141, qui passe sur Jean-Talon Est, est une des plus achalandées de la STM, la situation apparaît pour le moins paradoxale. Mais où vont donc tous ces usagers du transport en commun? Ils s'engouffrent dès qu'ils le peuvent dans les rues perpendiculaires. Marcher sur Jean-Talon Est? Non merci, semblent-ils dire tous en cœur.

Les locaux demeurent vacants. Et la rue devient encore moins intéressante pour les passants. Ça ressemble à un cercle vicieux.

Puisqu'une partie du succès repose sur l'aménagement de la rue, nous croyons qu'il est du devoir des autorités municipales d'assurer certaines conditions de base pour permettre à une rue de remplir adéquatement son rôle de cœur de collectivité.

Ces conditions pourraient s'appuyer sur une série de balises liés à la mobilité, à la sécurité et à l'expérience de l'utilisateur, comme les objectifs d'aménagement ci-dessous, tirés d'un document annonçant le réaménagement (reporté) de la rue Jean-Talon Est.

Objectifs d'aménagement de la Ville de Montréal

Expérience de l'utilisateur	Mobilité	Sécurité
POUVOIR D'ATTRACTION	CONNECTIVITÉ ET CHOIX MODAUX	INTERSECTIONS
Donner le goût de s'y rendre	Faciliter l'accès par les modes actifs et collectifs	Améliorer la traversée de la rue
AMBIANCE	PARTAGE DE L'ESPACE	APAISEMENT DE LA CIRCULATION
Donner le goût de s'y asseoir et de s'y arrêter	Rendre les déplacements efficaces et conviviaux	Générer une vitesse de circulation au rythme du quartier
CONFORT	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	
Procurer un sentiment de bien-être et de sécurité	Permettre l'autonomie des personnes	
VERDISSEMENT		
Verdir la rue		

Recommandation 1

Que la Ville de Montréal établisse des balises d'aménagement claires pour les artères commerciales, basés sur des objectifs de mobilité, de sécurité et d'expérience de l'utilisateur. La Ville et les arrondissements seraient par la suite tenus d'évaluer périodiquement le respect de ces balises, de manière à permettre aux artères visées de jouer leur rôle et d'établir ou de conserver leur attractivité.

Il ne suffit évidemment pas d'établir des balises pour régler des problèmes qui ont réussi à traverser les décennies. Le chapitre 23 du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (août 2005), comportait déjà des balises d'aménagement pour la rue Jean-Talon Est, et l'absence de résultats est manifeste. Pour que tous ces efforts ne soient pas déployés en vain, les méthodes de suivi devront être à la hauteur des attentes de l'ensemble des parties impliquées.

L'incertitude

Nous sommes en 2020. Rien n'a changé. Ou presque.

Au printemps 2017, la Ville de Montréal et l'arrondissement de Saint-Léonard annonçaient un projet de réaménagement de 15 M\$ pour la rue Jean-Talon Est. À quelques semaines du début prévu des travaux, en avril 2018, le projet a été reporté pour céder la place à un autre projet, la prolongation de la ligne bleue.

Presque rien n'a changé, mais tout a empiré. À la stagnation des vingt dernières années s'est ajoutée l'incertitude. Ou les incertitudes. Celle liée au projet de réaménagement, d'abord, pour lequel aucun nouvel échéancier n'a été fixé. Celle liée au chantier du métro, ensuite, dont on ne sait qu'une chose, c'est qu'il devrait débuter en 2021.

Pour les locaux vacants, ça n'arrange rien. En l'absence de passants, l'attraction de nouveaux commerçants était déjà particulièrement ardue. Mais s'il faut de surcroît annoncer aux éventuels locataires qu'ils s'installent sur une rue qui accueillera un chantier monstre pendant leurs six premières années d'occupation, le recrutement commercial relève du miracle. À ce stade, il faut aussi espérer que le commerçant convoité ne pose pas trop de questions sur le déroulement du chantier ou du réaménagement.

Nous sommes en 2020, et les six prochaines années sur Jean-Talon Est relèvent du mystère le plus complet.

Depuis juin 2018, la SDC tente d'alerter les autorités municipales sur la situation précaire de ses membres et sur les dangers qui guettent l'artère commerciale si des mesures ne sont pas envisagées dans les plus brefs délais. Nous ne cherchons pas à être alarmistes: il existe des façons de tirer avantage des chantiers à venir pour transformer la rue et les habitudes de fréquentation. Il est tout à fait possible de faire de ce chantier une expérience positive pour l'ensemble de la communauté, à condition de s'y préparer longtemps d'avance. Mais nous ne pouvons pas demeurer dans l'attente sans s'activer pour prévenir les dommages. Nous l'avons vu au printemps dernier: il ne faut pas attendre que la rivière soit sortie de son lit avant d'installer les poches de sable.

Depuis 2018, nous avons perdu quelques membres majeurs. Sur une artère qui n'en comptait déjà pas beaucoup, l'impact est considérable. Leur remplacement est pour le moins hypothétique. Hypothéqué serait probablement plus juste.

Recommandation 2

Que les autorités municipales accompagnent les artères commerciales et prévoient des mesures de mitigation **dès qu'un chantier est annoncé**. Qu'elles profitent des bouleversements liés aux chantiers pour opérer une transition vers les aménagements prévus, par exemple en matière de déplacements.

Conclusion

Le problème des locaux vacants sur la rue Jean-Talon Est est majeur, mais il n'est pas insurmontable. Il doit cependant être attaqué de front, notamment pour tout ce qui concerne son aménagement et les défis reliés aux chantiers à venir.

Les besoins sont énormes, alors les attentes sont élevées. Nous souhaitons que les 17 recommandations de l'ASDCM, ainsi que les deux de la SDC Jean-Talon, nous aident collectivement dans cette recherche de solution. Nous offrons notre soutien et notre collaboration aux autorités municipales en vue de créer « des artères vibrantes, qui sont des lieux de rencontres et de socialisation » qui répondent aux besoins des citoyen-ne-s et des commerçant-e-s de Saint-Léonard et de Montréal.

Bibliographie

Arrondissement de Saint-Léonard. (2016).

Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard. Montréal.

Conseil régional de l'environnement Montréal. (2019)

Promenade Jean-Talon Est: Le futur vert de la ligne bleue. Montréal

SDC Jean-Talon Est. (2018a). *Remettre de la vie sur la rue principale.* Montréal.

SDC Jean-Talon Est. (2018b). *Saint-Léonard vision 2030, ouvrir des perspectives.* Montréal.

Vélo Québec. (2015). *Plan de déplacement scolaire, arrondissement de Saint-Léonard.* Montréal.

Ville de Montréal. (2017). *Réaménagement de la rue Jean-Talon Est entre les boulevards Viau et Langelier, Dévoilement du scénario d'aménagement.* Montréal.



JEAN TALON EST
au cœur de Saint-Léonard