

PPU JEAN-TALON EST

REMETTRE DE LA VIE SUR LA RUE PRINCIPALE

**Mémoire de
la SDC Jean-Talon
remis à l'arrondissement
de Saint-Léonard
dans le cadre
des consultations
sur le PPU Jean-Talon Est**

Décembre 2018

JEAN TALON EST
au cœur de Saint-Léonard



TABLE DES MATIÈRES

Présentation	4
Contexte de la réflexion	5
Les assises d'une communauté	6
Des obstacles à éliminer	7
Recommandations	8
Rendre la rue universellement accessible et accueillante pour les piétons, les cyclistes ainsi que les automobilistes	8
Développer des pôles de mobilité	9
S'inspirer des Rues complètes	9
Planifier un développement qui tienne compte de l'ensemble des immeubles qui constituent la trame urbaine et la personnalité de la rue (secteur de la SDC)	9
Reconstruire la trame urbaine de manière à offrir un milieu de vie agréable et marchable (extrémités est et ouest)	10
Construire des bâtiments à usage mixte au-dessus des édicules du métro, de manière à dynamiser la vie de quartier	10
Augmenter la végétation sur l'ensemble de l'artère, en adoptant une approche axée sur la biodiversité	10
Adopter un règlement interdisant la pose de revêtements de toitures qui contribuent aux îlots de chaleur urbain	11
Créer une trame verte qui permette de lier les artères principales de l'arrondissement ainsi que ses parcs	11
Mettre sur pied un programme d'aménagement des cours avant des commerces	12
Adapter la réglementation et les processus pour gérer plus efficacement les demandes particulières	12
Prendre en charge la gestion de la propreté sur la rue	13
Améliorer la gestion des stationnements	14
Planifier les chantiers intelligemment et passer à l'action rapidement	14
Conclusion	15

PRÉSENTATION

La SDC Jean-Talon se réjouit de la consultation sur le programme particulier d'urbanisme pour la rue Jean-Talon Est. Avec le prolongement prévu de la ligne bleue, il est temps de voir à long terme et de planifier le développement de ce secteur appelé à jouer le rôle de centre-ville de Saint-Léonard. Nous n'utilisons pas le terme à la légère : Jean-Talon Est possède les atouts pour devenir la rue principale de l'arrondissement, pour peu qu'on se donne la peine de favoriser son éclosion. Nous espérons vivement que cette consultation, ainsi que le PPU qui en résultera, permettra de consolider les orientations affirmées dans le projet de réaménagement sur le territoire de la SDC, présenté à la population en mai 2017.

Les défis sont nombreux. L'aménagement actuel de la rue Jean-Talon Est témoigne d'une époque où on entrevoyait la voiture comme la solution à tous les problèmes de mobilité, alors que les îlots de chaleur urbains ne faisaient pas encore partie des préoccupations collectives. L'urbanisation débridée des années 1960 et 1970 nous a laissé une artère à la trame décousue, pour laquelle on peine à cerner les intentions des décideurs. Les ajouts subséquents n'ont pas davantage contribué à l'amélioration de la personnalité de Jean-Talon Est, à moins que l'on accepte la schizophrénie comme un trait de caractère urbain enviable.

La SDC Jean-Talon le répète sur toutes les tribunes qui lui sont offertes : elle souhaite que la rue Jean-Talon Est devienne un des grands lieux de rassemblement de la vie de tous les jours. Le lieu où se développent des complicités entre les aînés et les nouveaux arrivants. Celui où l'on s'attarde sur la terrasse d'un café en regardant les tout-petits qui cheminent vers l'école tout en écoutant la jeune guitariste du corso qui teste sa toute première composition devant public. Là où se développe la confiance qui débouche sur cette belle idée qu'est la communauté.

La SDC Jean-Talon rêve du jour où elle sera au cœur d'un arrondissement qui se distingue par sa qualité de vie, ses grands espaces verts et le dynamisme de sa communauté. Un arrondissement où les gens seront fiers de fréquenter leur centre-ville et de contribuer à une véritable économie locale. Pour y arriver, nous aurons besoin de gestes forts et mobilisateurs, guidés par un PPU qui saura remettre la vie au cœur de Jean-Talon Est.



CONTEXTE DE LA RÉFLEXION

Le PPU de Jean-Talon Est doit s'inscrire dans son époque. Les changements climatiques et les moyens de diminuer nos émissions de GES figurent au sommet de nos préoccupations collectives. La planification de notre rue principale doit refléter cette nouvelle réalité, et participer à créer un milieu de vie durable, qui répondra aux attentes des nouvelles générations tout autant qu'à celles de leurs aînés.

En ce sens, le PPU doit aussi prendre appui sur les grandes orientations à l'échelle de l'agglomération, de la municipalité et de l'arrondissement. Notre réflexion s'appuiera donc sur les éléments qui concernent plus précisément le contexte de Jean-Talon Est dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SADAM) et le Plan local de développement durable (PLDD) de Saint-Léonard. Elle s'appuiera aussi sur la Vision zéro, dont le plan d'action est attendu à l'hiver mais dont les grandes orientations sont claires.

PMAD

- créer une région métropolitaine de Montréal avec des milieux de vie durables
- soutenir le virage vers le transport en commun et la réduction de l'utilisation de l'auto solo
- mise en place d'un réseau récréotouristique structuré autour d'une trame verte et bleue

SADAM

- activité commerciale : soutenir un cadre de vie complet
- mobilité – aménager dans la continuité des milieux favorisant les déplacements en transports collectif et actif
- contribuer par le verdissement à la réduction des impacts des changements climatiques

PLDD de Saint-Léonard

- réduire les émissions de GES et la dépendance aux énergies fossiles
- verdir, augmenter la biodiversité et assurer la pérennité des ressources
- assurer l'accès à des quartiers durables, à l'échelle humaine et en santé
- transition vers une économie verte, circulaire et responsable.

Vision zéro

- aucune perte de vie n'est acceptable
- les collisions mortelles et les blessures graves sont évitables
- les humains font tous des erreurs
- les humains sont vulnérables
- la responsabilité est partagée entre les fournisseurs du système routiers et les utilisateurs
- prioriser un changement global

Planification stratégique Saint-Léonard 2030

Veuillez noter que les recommandations qui figurent au présent mémoire sont toutes liées à des souhaits exprimés dans la planification stratégique adoptée par l'arrondissement le 12 décembre 2018.

LES ASSISES D'UNE COMMUNAUTÉ

La rue Jean-Talon Est a adopté le visage qu'on lui connaît aujourd'hui à une époque où la voiture était reine. Les centres d'achats entourés de stationnements démesurés constituent une bonne partie de la trame de la rue, autant à l'est qu'à l'ouest. La portion centrale est tissée davantage comme une rue principale, même si les cours avant asphaltées et les interdictions de stationner entre la façade et le trottoir rappellent que les lieux n'ont pas été aménagés précisément pour les piétons. Aussi bien dire que la dimension humaine n'a jamais vraiment fait partie de l'équation.

Et c'est la dimension humaine qui devra primer sur toutes les autres si nous souhaitons créer un centre-ville fort, une rue principale qui reflètera les aspirations de ses citoyens tout en devenant le point de ralliement de toute la communauté. Il n'est nullement question ici de négliger les aspects économiques : la SDC est constituée de commerçants et de professionnels qui ont des impératifs financiers non négligeables. Mais c'est en remettant les citoyen-ne-s au cœur de nos actions que nous pourrons générer une activité économique conséquente, digne d'une rue principale. Devons-nous le rappeler : la compétition est féroce, et la rue Jean-Talon Est n'a ni les atouts ni les moyens de lutter avec les Dix30 et autres Royalmount de ce monde. Notre rue doit miser sur son positionnement au cœur de Saint-Léonard pour combler des besoins locaux qui vont au-delà de la consommation et qui permettent de développer une communauté forte.

Nous avons déjà eu l'occasion de le dire : le sens de la communauté prend ses assises sur la confiance qui s'instaure suite « aux très nombreux contacts quotidiens entre les individus qui fréquentent la même rue », selon Jane Jacobs, auteure de *Déclin et survie des grandes villes américaines*¹. Comme l'explique Jacobs, la confiance se développe dans des lieux qui sont très fréquentés et « émane des gens qui s'arrêtent au bar pour prendre une bière, qui demandent son avis à l'épicier, ou qui donnent le leur au marchand de journaux. Cette confiance est également partagée par ceux qui confrontent leurs opinions avec celles des autres clients du boulanger ou qui disent bonjour d'un signe de tête aux deux jeunes qui boivent des sodas tout en reluquant les filles tandis qu'ils attendent qu'on les appelle pour le dîner. (...) Les habitudes varient d'un endroit à l'autre : dans certains quartiers, on échange ses opinions sur ses chiens, dans d'autres, on les échange sur les propriétaires. »

Au Québec, la rue principale, souvent érigée de part et d'autre du parvis de l'église paroissiale, a longtemps été le lieu de rencontre privilégié des communautés. À Montréal, une tendance récente observée dans plusieurs arrondissements voit ces lieux de rencontre prendre vie sur leurs principales rues commerçantes, à l'image des rues principales des villages d'antan.

Le projet de réaménagement annoncé contribuera à rendre la rue plus agréable à fréquenter. Mais il ne faudrait pas croire que cet aménagement suffira à faire naître l'esprit communautaire souhaité. Car cet esprit nécessite des liens, des rencontres. Et pour provoquer ces rencontres, il importe non seulement de créer des lieux qui les favorisent, mais il est aussi nécessaire de mettre en place les conditions d'accès à ces lieux, pour l'ensemble des citoyens de l'arrondissement.

¹ Jacobs, Jane. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Parenthèses, 2012 (éd. originale 1961).

DES OBSTACLES À ÉLIMINER

À Saint-Léonard, les déplacements actifs sont pour le moins ardu, ce qui explique que les marcheurs soient absents sur toute la longueur de Jean-Talon Est. Pourtant, les multiples résidences pour personnes âgées et les rues résidentielles à proximité devraient être des sources considérables de marcheurs. Mais les trottoirs sont des lieux hostiles, d'une largeur minimale, et ne bénéficient d'aucune zone tampon avec les voitures qui frôlent ainsi les piétons. Des marches exploratoires effectuées en plein hiver ont soulevé plusieurs enjeux sur la sécurité des personnes âgées et des familles avec de jeunes enfants qui se déplacent en poussette. Considérant l'importance de plus en plus marquée des nouveaux arrivants dans le portrait sociodémographique de l'arrondissement, on ne peut nier que ces obstacles à la mobilité ont des coûts sociaux importants, puisqu'ils contribuent à l'isolement de ces citoyens déjà moins portés à sortir de chez eux en période de grands froids. Les traversées de rue sont hasardeuses pour tous les piétons, et carrément dangereuses pour les enfants et les personnes à mobilité réduite. La limite de vitesse (50 km/h) est excessive par rapport aux nouveaux standards montréalais (30 km/h sur une rue commerciale) et contribue grandement à l'insécurité des marcheurs.

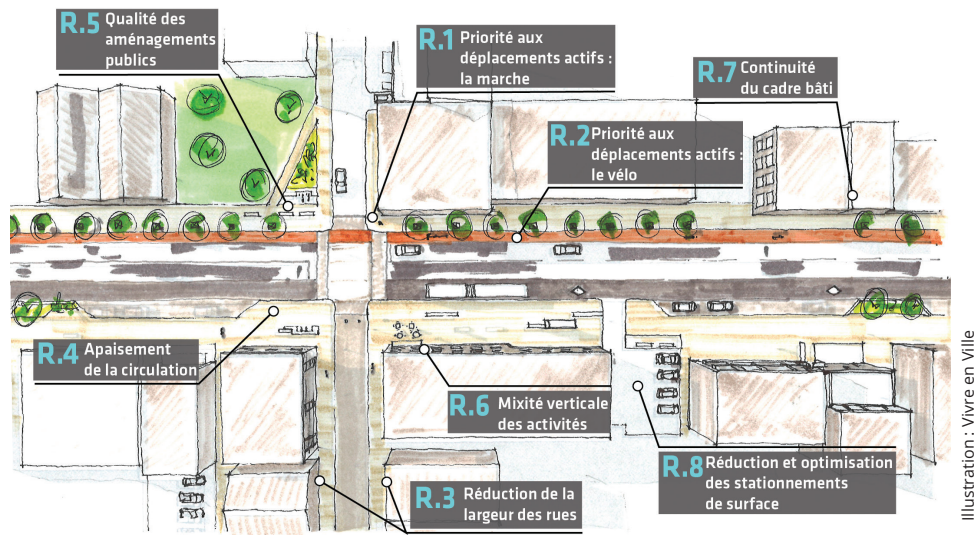
Sur Jean-Talon Est et à proximité, des résidences pour aînés sont érigées ici et là, repliées sur elles-mêmes, souvent coupées du monde par des artères infranchissables pour des jambes vieillissantes. Les immeubles pour personnes âgées sont entourés d'autres immeubles pour personnes âgées. Derrière l'intention louable de créer un milieu de vie tranquille et agréable, on réunit les conditions parfaites pour isoler les aînés.

Deux écoles sont situées dans l'environnement immédiat de Jean-Talon Est, dont l'école primaire La Dauversière. La direction de cette école hésite à tenir des activités sur le Corso #1, situé devant l'école, de l'autre côté de la rue. Raison évoquée : la traversée est trop dangereuse. Cela en dit long sur le sentiment de sécurité des adultes qui risquent fort de transmettre aux enfants l'idée nocive pour le vivre ensemble que l'espace public n'est pas un milieu de vie. L'école secondaire Laurier McDonald est située pour sa part à proximité de l'intersection Viau/Jean-Talon Est, ponctuée de voies divergentes qui favorisent l'accélération et rendent hasardeuses les traverses piétonnes.

Enfin, quelques bandes cyclables récréotouristiques forment l'essentiel du réseau cyclable de l'arrondissement et sont très discrètement connectées à Jean-Talon Est. Quelques supports à vélos sont disposés sans logique apparente à certains endroits sur la rue, mais en nombre restreint. La rue Jean-Talon Est elle-même est qualifiée de «trop dangereuse pour y mettre une piste cyclable», affirmation pour le moins paradoxale dans une ville où l'usage du vélo est en pleine croissance.

RECOMMANDATIONS

Rendre la rue universellement accessible et accueillante pour les piétons, les cyclistes ainsi que les automobilistes



Pour être viable commercialement, la rue principale doit être fréquentée par l'ensemble de la population de son quartier, sans exception. Elle doit être aussi accessible et accueillante pour les piétons, les cyclistes ainsi que les automobilistes. Les personnes à mobilité réduite, quel que soit leur moyen de déplacement, doivent aussi se sentir bienvenues sur la rue principale de leur arrondissement. Et si Jean-Talon Est représente un danger pour un type de mobilité en particulier, c'est qu'elle est mal aménagée, comme nous le rappellent les grands principes de la Vision zéro.

Pour les piétons, les correctifs à apporter sont nombreux. Outre le cadre physique de la rue, qui pousse les automobilistes à la vitesse excessive, de multiples mesures peuvent être implantées afin de sécuriser la rue. Les intersections des grandes artères devront bien sûr être repensées, les temps de traversée rallongés. Comme le marquage au sol ne résiste pas aux sels de déglacage et aux autres intempéries, des traverses surélevées utilisant un matériau différent du reste de la chaussée pourraient être envisagées. Le nombre de traverses doit être revu considérablement à la hausse. Les distances entre chacune d'entre elles dépassent de beaucoup les distances recommandées et une rue principale ne peut exiger des gens qui la fréquentent de parcourir près de 300 mètres pour la franchir : des passages protégés là où il n'y a pas de feux de circulation seraient requis.

Enfin, la configuration des trottoirs devra être repensée pour diminuer grandement les nuisances des entrées charretières. L'aménagement de nombreuses aires de repos pourrait être envisagé.

Vélo Québec a réalisé en 2015, dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active, un *Plan de déplacement scolaire*² dont de nombreuses suggestions sont restées en plan. Nous croyons qu'il serait pertinent de s'en inspirer pour l'ensemble de la rue Jean-Talon Est.

En ce qui concerne les axes cyclables, nous sommes bien conscients des réticences d'une partie de la population face à l'aménagement de pistes cyclables sur Jean-Talon Est. L'arrondissement devra voir de quelle manière il est en mesure de répondre aux principes de la Vision zéro et de permettre aux usagers du vélo de circuler de manière sécuritaire sur sa rue principale. Comme le mentionnait Vélo Québec dans l'étude déjà citée, il est nécessaire de :

- Multiplier les axes cyclables à vocation utilitaire au sein de l'arrondissement et les connexions avec les arrondissements voisins ;
- Privilégier des trajets rectilignes et clarifier la signalisation des itinéraires ;
- Privilégier des aménagements cyclables unidirectionnels ;
- Augmenter le nombre de supports à vélo sur le domaine public, en particulier près des écoles.

² Plan de déplacement scolaire, Arrondissement de Saint-Léonard, Vélo Québec, 2015, bit.ly/VQ-PPU

Développer des pôles de mobilité

L'année 2019 marquera l'arrivée des deux premières stations Bixi de l'arrondissement. Ce début modeste doit servir de fer de lance à une stratégie pour développer des pôles de mobilité qui contribueront graduellement aux changements de mode de déplacement dans l'arrondissement, en prévision de l'arrivée des nouvelles stations de métro. L'ajout de services d'autopartage comme Auto-mobile (le service de location sans réservation de Communauto) et Car2Go, de même qu'une augmentation marquée de la présence de Communauto (qui compte actuellement seulement trois voitures dans tout l'arrondissement) permettront de nous éloigner de l'habitude de l'auto solo.

S'inspirer des Rues complètes

Pendant la présentation de son plan stratégique 2030, l'arrondissement a mentionné à plusieurs reprises sa volonté d'atteindre l'excellence. Pour atteindre un tel niveau, il est indispensable de s'inspirer des meilleures pratiques et le concept des Rues complètes est riche d'enseignements pour aménager une rue comme Jean-Talon Est. En voici la définition :

Une rue complète est conçue pour répondre aux besoins d'un maximum d'utilisateurs, peu importe leur âge et leurs capacités : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, camionneurs, véhicules d'urgence, etc. Des aménagements physiques sont alors réalisés afin que chacun d'eux puisse se déplacer de façon sécuritaire et efficace.

Il nous semble plus que souhaitable de voir Saint-Léonard développer une telle vision pour Jean-Talon Est.

Planifier un développement qui tienne compte de l'ensemble des immeubles qui constituent la trame urbaine et la personnalité de la rue (secteur de la SDC)

Au cours des dernières années, l'arrondissement a autorisé la construction d'un certain nombre d'immeubles dont les hauteurs dépassent celles autorisées dans le règlement de zonage actuel. Peu importe que l'on soit en accord ou pas avec lesdites dérogations: l'enjeu en est un de planification éclairée, basée sur une réflexion et une consultation adéquates. La hauteur n'est pas tout : les proportions jouent un rôle primordial dans le confort des passants. On ne conçoit pas sur une rue de taille moyenne des immeubles de même hauteur que sur un grand boulevard urbain. Il est aussi impératif de planifier un développement qui tienne compte de l'ensemble des immeubles qui constituent la trame urbaine et la personnalité de la rue, du moins ceux que l'on souhaite conserver à long terme. Enfin, n'oublions pas que la densification ne consiste pas à ériger des gratte-ciels entourés de bungalows. Les arrondissements et les villes les plus denses sont plutôt peuplés d'immeubles de hauteur homogène, souvent de trois à six étages (Plateau-Mont-Royal, Barcelone).

Bien plus qu'un outil de délimitation, le zonage peut, quand il est adéquat, participer au développement d'une communauté. Des immeubles entiers peuvent être repliés sur eux-mêmes, limitant les interactions avec la rue et la communauté environnante. Les immeubles pour personnes âgées du 22, sur Jean-Talon Est, ou encore ceux situés sur Lacordaire face au parc Ladauversière illustrent bien cette tendance. Évidemment, pour que les bâtiments s'ouvrent sur la rue, celle-ci doit être autrement plus invitante qu'elle ne l'est présentement.

Reconstruire la trame urbaine de manière à offrir un milieu de vie agréable et marchable (extrémités est et ouest)

Sur la portion à l'ouest de Viau, il est impératif de refaire la trame urbaine de manière à offrir un milieu de vie agréable et marchable. On pourrait par exemple permettre la construction de nouveaux bâtiments pouvant accueillir des commerces au rez-de-chaussée dans les espaces de stationnements qui donnent en bordure de rue. Les trottoirs pourraient être élargis et bordés d'arbre afin de poursuivre la trame initiée par les travaux prévus dans le secteur de la SDC.

Un exercice similaire pourrait être réalisé sur la portion à l'est du territoire de la SDC, en privilégiant l'aménagement d'une rue marchable et agréable qui réponde aux objectifs de mobilité active déjà fixés dans le PLDD de Saint-Léonard.

Une rue agréable pour les marcheurs est une rue qui offre quelque chose à voir, comme l'explique avec force détails Jan Gehl dans *Cities for People*. Ce qui se passe à la hauteur des yeux est important, et cet élément devrait servir de guide pour la conception des bâtiments qui seront érigés ou rénovés sur Jean-Talon Est. **Le rythme vertical est important, et la transparence des façades est aussi un élément qui contribue au plaisir et au sentiment de sécurité des piétons.**

Construire des bâtiments à usage mixte au-dessus des édicules du métro pour dynamiser la vie de quartier

Il ne suffit pas d'ériger des stations de métro pour dynamiser l'économie. Rappelons ici qu'un des objectifs du PMAD consiste à développer sur le modèle du TOD, soit un développement immobilier de moyenne à haute densité, structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité. Puisque le secteur est déjà développé, il ne saurait être question d'un TOD. Toutefois, dans l'esprit d'un TOD, et afin de maximiser l'impact des stations, il est impératif de construire au-dessus des stations de métro. Et c'est dès maintenant qu'il faut commencer à y penser, parce que toute la configuration de la rue pourrait dépendre de ces apports majeurs. Un zonage conséquent ne peut pas permettre l'hésitation entre un édicule et un immeuble à bureaux de huit étages avec rez-de-chaussée commercial. En plus d'accueillir des commerces au rez-de-chaussée, ces immeubles pourraient regrouper des bureaux pour les professionnels et les organismes communautaires actuellement éparpillés sur le territoire, ainsi que des services municipaux ou institutionnels.

Pensons aussi aux abords des stations, qui pourraient par exemple s'inspirer des corsos pour continuer la trame développée suite au réaménagement et ainsi créer de nouvelles centralités invitant aux rencontres et aux échanges. Des terrasses de restaurant, des kiosques ou autres éléments contribuant à créer de la vie seraient bien évidemment souhaitables.

Enfin, la station Lacordaire devrait servir de prétexte à l'aménagement d'une entrée de parc digne de ce nom au parc LaDauversière. La présence d'arbres matures peut sembler contraignante, mais elle offrira assurément des sources d'inspiration à des professionnels de talent.

Augmenter la végétation sur l'ensemble de l'artère, en adoptant une approche axée sur la biodiversité

Malgré les efforts de l'administration, nous devons constater que les îlots de chaleur urbain sont présents autant sur le pourtour de l'arrondissement qu'en son cœur, traversé par l'autoroute métropolitaine, elle-même bordée par un large boulevard longeant une zone industrielle et commerciale.

En ce qui concerne le territoire de la SDC, sa configuration singulière l'affuble d'une large bande de bitume entre les façades et le trottoir. En dehors des corsos, le réaménagement annoncé n'a rien prévu pour améliorer ces espaces. Le prolongement de Jean-Talon Est de chaque côté de la SDC n'est pas plus vert avec ses immenses stationnements et l'absence marquée de végétation.

Les oasis de verdure que sont les parcs sont isolés les uns des autres: l'absence d'une trame verte se fait particulièrement sentir lors des épisodes de chaleur extrême qui sont appelés à se multiplier. Les personnes les plus vulnérables, notamment les plus âgées, sont davantage susceptibles d'en souffrir.

Le projet de réaménagement de la rue tel que présenté en 2017 prévoit la plantation de quelque 200 arbres. Ceux-ci seront plus que bienvenus sur une rue cruellement minéralisée. Le choix des essences devra cependant être réalisé dans un souci de biodiversité et non pas de symétrie. Les récents déboires du frêne, dont la totalité de la population sera bientôt rayée de la carte de Montréal, devraient être une source d'enseignement. La recherche en matière de biodiversité nous apprend que nous avons tout intérêt à varier les essences d'arbres³. Il serait donc souhaitable de recourir aux services de spécialistes pour guider les choix de l'arrondissement.

L'effort de plantation prévu sur le territoire de la SDC doit sans l'ombre d'un doute être étendu à l'ensemble de la rue Jean-Talon Est. Outre l'impact sur les îlots de chaleur, cette plantation pourrait contribuer à l'apaisement de la circulation, surtout si elle est jumelée à d'autres gestes en ce sens.

Les arbres ne suffiront pas à eux seuls à rendre la rue confortable : la végétation doit reprendre ses droits de toutes les manières possibles. Le mobilier urbain pourrait accueillir des bacs destinés tant aux fleurs qu'au jardinage urbain, qui peut devenir une activité intégratrice et formatrice pour les populations vulnérables de l'arrondissement.

Adopter un règlement interdisant la pose de revêtements de toitures qui contribuent aux îlots de chaleur urbain

Les toitures des immeubles peuvent elle aussi contribuer à la diminution des îlots de chaleur : il faut dès maintenant faire la promotion active des toits blancs, verts ou végétalisés. La transformation des grandes surfaces commerciales peut ouvrir la voie à des initiatives inspirantes comme le jardin sur le toit d'un IGA dans l'arrondissement de Saint-Laurent. Saint-Léonard doit revoir sa réglementation afin de simplifier et encourager ces pratiques.

Créer une trame verte qui permette de lier les artères principales de l'arrondissement ainsi que ses parcs

Bien que nous réfléchissions ici à l'avenir de Jean-Talon Est, nous devons garder en tête qu'une rue principale ne vit pas isolée du reste de son arrondissement. En ce sens, il serait plus que pertinent d'envisager la création d'un lien plus organique entre Jean-Talon Est et le centre administratif de Saint-Léonard. La transformation de Lacordaire en boulevard urbain, qui pourrait lui aussi être bordé d'arbres, contribuerait à la création d'une trame verte qui aiderait à guérir l'immense cicatrice qui sépare l'arrondissement en deux.

Il faudrait pour ce faire fermer les bretelles d'accès rapide qui donnent accès au boulevard Métropolitain à partir de Lacordaire, ainsi que leurs contreparties vers Lacordaire. Ces bretelles contribuent lourdement aux nuisances liées à la circulation de transit et compromettent la sécurité aux abords des nombreuses entrées charretières aménagées le long du boulevard Métropolitain. Leur fermeture ne compromettrait aucunement les accès: elle ne ferait que les civiliser en les inscrivant dans la logique urbaine plutôt qu'autoroutière. Cette modification s'inscrirait dans la volonté de la Ville, et ouvrirait la voie à une meilleure utilisation du boulevard Lacordaire. Nous ne parlons pas de fermer un boulevard mais simplement d'en graduer l'accès, qui passe d'abord par le boulevard Métropolitain, et ensuite vers une autoroute, ou en provenance de celle-ci. La sécurisation du boulevard Lacordaire donnerait une âme à l'arrondissement en créant une artère qui pourrait être majestueuse, bordée de larges trottoirs et ornée d'arbres imposants.

³ *Repenser le boisement : Guide stratégique pour l'augmentation de la canopée et de la résilience de la forêt urbaine de la région métropolitaine de Montréal*, Alain Paquette, sous la direction du Jour de la terre en collaboration avec le comité reboisement de la Communauté métropolitaine de Montréal, 2018, bit.ly/Bio-PPU

Il s'agirait certes d'un geste ambitieux, mais le raccordement du centre administratif à la rue principale contribuerait à dynamiser l'arrondissement de Saint-Léonard et à le sortir du partitionnement imposé par les autoroutes. Ce geste répond aussi aux objectifs du PLDD :

- réduire les émissions de GES et la dépendance aux énergies fossiles
- verdir, augmenter la biodiversité et assurer la pérennité des ressources
- assurer l'accès à des quartiers durables, à l'échelle humaine et en santé

Mettre sur pied un programme d'aménagement des cours avant des commerces

La portion de la rue Jean-Talon Est située sur le territoire de la SDC se distingue par de vastes espaces privés entre les façades et les trottoirs. Laissés à eux-mêmes, ces espaces possèdent peu de valeur ajoutée et d'intérêt, mais ils pourraient toutefois participer à l'image distinctive de notre SDC et de la rue s'ils étaient requalifiés.

Le projet de réaménagement comprend deux corsos qui prennent d'ailleurs leurs assises sur les terrains privés en façade avant de se poursuivre sur l'emprise publique. Il serait pertinent de pousser cette collaboration entre la Ville, l'arrondissement et les propriétaires immobiliers pour transformer l'ensemble des cours avant. La première étape serait bien entendu de remplacer l'asphalte par une surface adéquate de manière à diminuer les îlots de chaleur urbains.

Pour procéder à cette étape, la mise en place d'un programme spécial d'étanchéisation des fondations pourrait aider les propriétaires à se prémunir contre les mauvaises surprises. En effet, l'enlèvement de l'asphalte pourrait ouvrir la voie à des infiltrations d'eau, jusque-là contenues par le revêtement étanche. Sans un tel programme, il sera difficile de convaincre les propriétaires d'enlever l'asphalte lorsque leurs voisins leur raconteront les déboires vécus suite à leur propre expérience.

L'aménagement de ces espaces demandera ensuite de grands efforts de concertation pour arrimer les besoins des propriétaires avec l'intérêt public. L'arrondissement devra faire preuve d'imagination, notamment pour le mobilier urbain. Peut-être qu'un programme d'achat groupé pourrait être mis en place, de manière à mettre à la disposition de tous les propriétaires intéressés des éléments de mobilier apparentés à celui utilisé par la Ville sur l'emprise publique ? La cohérence et l'unité de ce mobilier urbain contribuera aussi à renforcer l'identité territoriale qui caractérisera la rue Jean-Talon Est.

Une chose est certaine, l'arrondissement devra prendre un rôle de leader dans ce dossier et accompagner les propriétaires de la rue Jean-Talon Est dans cette transformation. La bonne volonté de ces derniers ne peut pas être la seule marge de manœuvre de l'arrondissement pour mener à bien ce PPU. Une communication horizontale et rapide est nécessaire pour établir un lien de confiance et assurer que les parties prenantes partagent une vision commune du développement de la rue. Et puisque la bonne gouvernance ne se limite pas seulement à la communication, agir en toute transparence permet aussi d'améliorer les relations entre propriétaires, commerçants et l'arrondissement.

Adapter la réglementation et les processus pour gérer plus efficacement les demandes particulières

Les règles uniformes ont parfois leurs limites. Des commerces peuvent avoir des besoins particuliers qu'il ne faudrait pas rejeter du revers de la main parce qu'ils ne sont pas prévus dans les règlements.

L'interdiction d'aménager des portiques temporaires en façade de restaurants est un bel exemple de rigidité. Non seulement la configuration des lieux permettrait de tels aménagements, mais il s'agirait peut-être d'une occasion de développer un élément distinctif sur Jean-Talon Est.

Pourquoi ne pas lancer un concours pour concevoir un modèle de portique temporaire qui contribue à la signature de Jean-Talon Est ?

Les règles ne sont peut-être pas faites pour être contournées, mais elles ne sont pas conçues pour empêcher l'innovation. Si nous souhaitons que la rue Jean-Talon Est se distingue, l'arrondissement devra apprendre à questionner ses propres façons de faire et à analyser les demandes des Léonardois au mérite. Ce n'est pas parce qu'une chose n'a jamais été faite qu'il faut refuser d'en examiner la pertinence.

Est-ce que l'occupation à court terme de locaux pour satisfaire les besoins ponctuels pourrait être envisagée ? Ne s'agirait-il pas d'une manière de répondre à certaines demandes du milieu communautaire tout en rendant les locaux vides plus attrayants ?

Les terrains vacants ou en attente de développement pourraient constituer une belle matière à innovation. Comment mettre en valeur ces espaces qui ont la fâcheuse manie de gâcher le paysage et de nuire au dynamisme de la rue pendant de nombreuses années parce que leur propriétaire ne parvient pas à trouver le financement requis pour son projet ? N'y aurait-il pas là matière à développer des projets éphémères ?

Prendre en charge la gestion de la propreté sur la rue

À chaque consultation, le même problème est évoqué : la rue Jean-Talon Est n'est pas un modèle de propreté. Les campagnes de répression ou de sensibilisation n'ont rien changé, pas plus que les changements de modèle de poubelle. Une rue principale requiert des soins particuliers. Il sera essentiel de procéder à l'installation de mobilier urbain pour la cueillette des ordures et des matières recyclables. Surtout, l'arrondissement pourrait prendre exemple sur les autres arrondissements de Montréal qui ont créé des escouades de propreté. L'ajout d'inspecteurs pourrait permettre d'épingler quelques contrevenants ici et là. Mais rien n'équivaut au ramassage des déchets de façon régulière par des gens qui sont dédiés à cette tâche.

Aménagement éphémère
Pop Brixton, Londres



Améliorer la gestion des stationnements

De nombreux commerçants ont exprimé le souhait de voir de davantage de stationnement sur la rue Jean-Talon. Une étude menée pour la SDC en 2017 par L'Éclaireur a pourtant démontré que les places de stationnement sont rarement utilisées à leur plein potentiel. De surcroît, la réglementation est très peu respectée : les limites de 60 minutes sont souvent utilisés pour des journées entières, et les contraventions sont pour ainsi dire inexistantes. L'arrondissement de Saint-Léonard n'impose ni vignettes, ni parcomètres sur son territoire. Il s'agit là d'un choix politique et, à cet égard, il est tout à fait légitime. Ce choix ne doit cependant pas empêcher tout questionnement sur les méthodes de gestion du stationnement, surtout si elles soulèvent des insatisfactions chroniques.

Les modifications de configuration de Jean-Talon Est rendront encore plus nécessaires l'adoption d'une politique de gestion du stationnement plus efficace. La construction sur les vastes espaces de stationnement des centres d'achat, nécessaire, devra être accompagnée d'une réflexion pour que ces changements permettent à tous les usagers d'y trouver leur compte.

Enfin, l'arrondissement pourrait en profiter pour dépoussiérer ses règlements en matière de stationnement. En cette matière, il pourrait s'inspirer d'autres arrondissements montréalais qui ont diminué drastiquement les exigences minimales. À l'ère des changements climatiques, alors que le métro arrivera dans l'arrondissement, il serait contreproductif de perpétuer des règles qui vont à l'encontre du développement durable, un des piliers de la planification stratégique de l'arrondissement.

Planifier les chantiers intelligemment et passer à l'action rapidement

Le métro est attendu en 2026. Au moment d'écrire ces lignes, nous sommes en 2018. **La rue ne doit pas subir** un chantier qui s'étalera sur cette longue période : **elle doit en profiter**. Il est donc impératif de préparer un échéancier accompagné d'un plan d'action afin de limiter au maximum les impacts négatifs.

Les premières mesures devraient contribuer à donner très rapidement le ton des aménagements à venir et redonner confiance aux commerçants :

- Réaliser dès maintenant le projet de réaménagement annoncé en 2017, en tenant compte des limites imposées par le chantier du métro.
- Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation, notamment en réduisant la limite de vitesse à 30 km/h.
- Rendre la rue agréable à fréquenter en embellissant l'espace public et en multipliant les lieux de verdure.

CONCLUSION

Saint-Léonard est à la croisée des chemins, et le sort de la rue Jean-Talon Est sera déterminant pour tracer la voie vers un arrondissement prêt à affronter les grands défis du 21^e siècle. L'arrivée des nouvelles stations pourrait contribuer à changer drastiquement le visage de Jean-Talon Est, tant d'un point de vue économique que communautaire. Mais elles pourraient aussi avoir un impact mineur si on ne saisit pas l'occasion d'en faire un levier.

Nous devons mettre l'arrondissement en garde contre l'immobilisme : la réflexion sur l'avenir ne doit pas nous faire oublier le présent. L'histoire récente de Saint-Léonard nous rappelle effectivement que les bonnes intentions ne sont pas toujours suivies des actions qui leur donneraient vie. Pour mémoire, soulignons que déjà, en 2002, le sommet d'arrondissement consacrait l'importance de la rue Jean-Talon Est en tant qu'artère commerciale : «sa revitalisation constitue un enjeu de première instance en ce qui a trait à l'aménagement urbain et au développement économique de l'arrondissement».

En 2005, le Secteur de planification détaillée de l'arrondissement recensait les problèmes de Jean-Talon Est et proposait des pistes de solutions qui n'ont pour la plupart jamais été concrétisées. Les années 2009, 2010 et 2011 ont laissé entrevoir une lutte aux îlots de chaleur par une plantation d'arbres qui n'a guère été plus loin que la photo officielle du premier arbre. Un projet de réaménagement en 2014 est demeuré à un stade embryonnaire avant d'être ressuscité en version 2.0 sous la forme du projet présenté en 2017. Enfin, devons-nous rappeler le brouillard qui s'est formé autour de ce projet dont les premiers travaux devaient commencer au printemps 2018 et qui, depuis, sont tantôt repoussés jusqu'en 2026, tantôt remplacés par un projet temporaire ? Le prolongement de la ligne bleue est constamment évoqué pour justifier le cafouillage qui entoure le réaménagement : mais doit-on être surpris de l'arrivée d'un métro qui était annoncé depuis 40 ans ?

Ne nous y trompons pas : l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme ambitieux et visionnaire est essentielle tant au développement de la rue Jean-Talon Est qu'à celui de Saint-Léonard. Mais nous ne pouvons toujours rêver de lendemains chantants sans poser les gestes qui permettent de concrétiser les rêves si souvent exprimés. L'adoption du PPU devra ouvrir la voie à des actions ambitieuses et conséquentes. Les citoyen·ne·s et commerçant·e·s de l'arrondissement attendent cela depuis une éternité : il ne faudrait pas les décevoir une fois de plus.

Nous remercions l'arrondissement de nous avoir fourni cette occasion d'exprimer notre point de vue, et nous offrons notre pleine collaboration pour le développement de cette artère fondamentale pour l'arrondissement de Saint-Léonard.



JEAN TALON EST
au cœur de Saint-Léonard