

OUVRIR DES PERSPECTIVES

Mémoire de la SDC Jean-Talon remis à l'arrondissement de Saint-Léonard

Juillet 2018

JEAN TALON EST au cœur de Saint-Léonard

OUVRIR DES PERSPECTIVES

La SDC Jean-Talon est heureuse d'avoir l'occasion de s'exprimer sur la Vision 2030 de l'arrondissement. Même si les milieux de vie sont, par définition, en perpétuelle reconstruction, la période que nous vivons est porteuse de profondes mutations. Les changements climatiques et les moyens de diminuer nos émissions de GES figurent au sommet des grands défis de notre époque. Les nouvelles générations ont des attentes différentes de celles de leurs aînés et réclament une amélioration de leur qualité de vie. Les modes de consommation changent, tout autant que les moyens de transport. Enfin, terre d'immigrants depuis toujours, l'arrondissement voit sa démographie changer avec l'accueil de nouveaux arrivants en provenance notamment d'Algérie, d'Haïti, du Maroc et de plusieurs pays d'Amérique latine.

LE MOMENT EST DONC TOUT À FAIT APPROPRIÉ POUR SAINT-LÉONARD DE SE PROJETER DANS L'AVENIR.

Nous devons cependant souligner d'emblée que l'ensemble du processus de consultation semble manquer de souffle et néglige d'ouvrir des perspectives. Il est certes louable de lancer la discussion et de laisser le champ libre aux propositions en tous genres, mais il aurait été préférable pour générer une réflexion féconde de définir, au préalable, le champ des possibles. Mais plutôt que de tracer des voies vers un Saint-Léonard amélioré, l'ensemble des documents de consultation énonce sagement certaines caractéristiques de l'arrondissement. Aucun exemple non plus de démarches ou de projets inspirants en provenance d'autres villes ou d'autres pays.

Et comme si nous n'étions déjà pas assez loin des voies de l'imaginaire, les thèmes sélectionnés pour appréhender l'avenir nous laissent perplexes quant à leur portée mobilisatrice. Pourquoi ceux-là?

La manière de les présenter nous a souvent aussi paru réductrice. N'est-il pas incongru d'aborder le thème de la communauté en vantant la beauté des parcs et des espaces verts et la modernité des installations? Ou d'aborder la gouvernance en évoquant les moyens de communication de l'arrondissement?

Toutefois, ce qui nous est apparu comme le réel chaînon manquant de cette consultation, c'est l'absence d'un thème qui constitue le socle de l'organisation spatiale et des interactions d'une communauté: l'aménagement urbain. Heureusement, nous sommes au début du processus, et il n'est pas trop tard pour réaligner le projet de manière à lui donner l'envergure qui nous permettra de développer ensemble une vision stimulante de ce que nous souhaitons pour l'avenir de Saint-Léonard.



LES GRANDES ORIENTATIONS

Afin de guider notre réflexion, nous nous sommes inspirés des grandes orientations gouvernementales et, plus précisément, de leur déclinaison à l'échelle de l'agglomération, de la municipalité et de l'arrondissement.

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD):

En matière d'aménagement, le PMAD cherche à créer une région métropolitaine de Montréal avec des milieux de vie durables. Cela implique une utilisation plus rationnelle de l'espace dédié au développement. Pour ce faire, le PMAD propose de développer des quartiers dont l'aménagement est axé sur le transport en commun (ou quartiers de type TOD pour « Transit-Oriented Development »).

En matière de transport, le PMAD nourrit l'ambition d'une région métropolitaine avec des réseaux et des équipements de transport à la fois performants et structurants. Pour y arriver, le PMAD souhaite soutenir le virage vers le transport en commun et la réduction de l'utilisation de l'auto solo.

En matière d'environnement, le PMAD mise sur une région métropolitaine avec un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD prévoit la mise en place d'un réseau récréotouristique structuré autour d'une Trame verte et bleue.

Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SADAM). Certaines des priorités pourraient nous aider à alimenter la vision de Saint-Léonard:

Soutenir un cadre de vie complet (...) Sont notamment favorisées les interventions visant à assurer une intégration harmonieuse de l'activité commerciale à son milieu, à offrir une desserte performante en transports collectif et actif et à créer

•L'activité commerciale

•L'aménagement du territoire et la mobilité Aménager dans la continuité des milieux favorisant les déplacements en transports collectif et actif

un environnement convivial pour toutes les clientèles.

- (...) Le schéma encourage des interventions qui visent à réduire la dépendance à l'automobile et qui contribueront à la diversification et à l'intensification des activités des secteurs centraux, tout en favorisant une intensité urbaine suffisante pour soutenir un réseau de transport collectif en périphérie. La pratique du vélo utilitaire est un trait distinctif de Montréal, notamment dans les quartiers centraux. Le schéma encourage les aménagements qui favorisent les déplacements actifs, à pied et à vélo, de même que les courts déplacements à proximité de points d'accès au réseau de transport collectif.
- •L'adaptation aux changements climatiques Contribuer par le verdissement à la réduction des impacts des changements climatiques (...) Pour contribuer à la réduction des impacts des changements climatiques (îlots de chaleur, augmentation des précipitations causant des inondations), le schéma propose un ensemble d'interventions qui permettront d'accroître le verdissement du territoire et la biodiversité. Ces interventions viseront l'augmentation de la plantation de 300 000 arbres d'ici 2022 en vue d'accroître à 25 % l'indice de canopée du territoire, le verdissement des terrains et des bâtiments et la mise en place d'aménagements favorisant la rétention et l'infiltration des eaux de pluie.

Plan local de développement durable (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.

RÉFLEXION SUR LES THÈMES

Dans le cadre de sa consultation, l'arrondissement a divisé le questionnement en six thèmes. Nous l'avons dit en introduction, le choix des thèmes ne nous semble pas optimal. N'aurait-il pas mieux valu se rapprocher des regroupements déjà utilisés dans le PMAD ou dans ses déclinaisons municipales? Nonobstant ces réserves, nous allons maintenant poser notre regard sur certains de ces thèmes, avant de partager les éléments qui pourraient contribuer au développement de la Vision 2030.

Communauté

«L'arrondissement de Saint-Léonard se démarque par la beauté de ses parcs et de ses espaces verts, ses installations modernes en sport, loisirs et culture, son milieu de vie sécuritaire ainsi que ses nombreuses activités. Saint-Léonard bénéficie également d'un milieu communautaire riche et dynamique, ce qui a permis à l'arrondissement de se développer au fil des ans.»

Le sens de la communauté ne découle pas de la beauté des parcs ou de la modernité des installations. Ces éléments peuvent certes contribuer à les rendre fréquentables, mais ils ne sont pas les facteurs déterminants du développement d'une communauté. Celle-ci prend plutôt ses assises sur la confiance qui s'instaure suite «aux très nombreux contacts quotidiens entres les individus qui fréquentent la même rue», selon Jane Jacobs, auteure de Déclin et survie des grandes villes américaines¹. 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 socle des rencontres des communautés. À Montréal, une tendance récente observée dans plusieurs arrondissements voit ceux-ci se développer autour de leurs principales rues commerçantes, à l'image des rues principales des villages d'antan.

À Saint-Léonard, l'arrondissement a à maintes reprises affirmé l'importance de consolider le caractère

de sa seule artère commerciale. Un projet de réaménagement d'abord annoncé pour 2014, ensuite prévu pour 2018-2019, devrait contribuer à la rendre plus agréable à fréquenter. Si le projet se réalise, il s'agira d'un grand pas dans la bonne direction. Mais il ne faudrait pas croire que cet aménagement suffira à faire naître l'esprit communautaire souhaité.

Car cet esprit, comme nous le mentionnions plus tôt, 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.

À Saint-Léonard, des immeubles pour personnes âgées sont érigés ici et là, repliés sur eux-mêmes, souvent coupés du monde par des artères infranchissables pour des jambes vieillissantes. Les trottoirs sont aussi des lieux hostiles, particulièrement sur Lacordaire ou Jean-Talon Est (par exemple à la hauteur du 4720) et n'invitent en aucune manière ses résidents à les utiliser. De surcroît, les immeubles pour personnes âgés 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 personnes âgées.

Économie

«Grâce à son positionnement central dans l'est de Montréal et à la vitalité des entreprises établies sur son territoire, Saint-Léonard a une vie économique très diversifiée.»

L'économie de l'arrondissement repose en grande partie sur le commerce de détail. Mais ce type de commerce est grandement dispersé sur l'ensemble du territoire, et demeure axé sur le tout à l'auto. En 2014, un centre d'achat a été érigé à l'intersection de Viau et de l'autoroute métropolitaine même si le secteur est saturé en matière de centre d'achats et de grandes surfaces. Celui-ci peine d'ailleurs à louer l'ensemble de ses locaux.

Il est évident que les revenus des arrondissements reposent presque entièrement sur le foncier et qu'à cet égard, il est fort compréhensible que les administrations se livrent une lutte de tous les instants pour attirer les promoteurs immobiliers. Mais cette stratégie a des limites quand les nouveaux projets viennent nuire à l'ensemble de la vitalité commerciale d'un territoire.

Le développement d'une artère commerciale forte ne nécessite pas d'y concentrer l'ensemble des activités commerciales. Il est cependant nécessaire de bien définir le rôle de chaque zone commerciale, et de s'assurer qu'elles ne se livrent pas une concurrence malsaine. Si Saint-Léonard est sincère dans sa volonté de faire de Jean-Talon Est la rue commerçante de l'arrondissement, sa rue principale, il devra concentrer ses efforts nécessaires pour que cet objectif soit atteint. Une artère commerciale vivante requiert aussi davantage de mixité en matière d'usages, et il serait plus que souhaitable d'installer des services publics, institutionnels ou communautaires sur Jean-Talon Est.

Environnement

«Depuis de nombreuses années, l'arrondissement a comme objectif d'améliorer la qualité des milieux de vie et de mettre en place des pratiques durables, notamment à travers le verdissement de son territoire et la mise en valeur de ses parcs et de ses espaces verts.»

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, ellemême 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 extrêmes qui sont appelés à être de plus en plus fréquents. Les personnes les plus vulnérables, notamment les plus âgées, sont le plus susceptibles d'en souffrir.

Mobilité

«La mobilité des personnes et la sécurité des déplacements [sont des enjeux importants] pour l'arrondissement. Grâce à son positionnement central dans l'est de Montréal, Saint-Léonard est desservi par de nombreux axes de transport en commun ainsi que de transport routier et ferroviaire.»

Pour s'aligner sur les grandes orientations du PMAD et du SADAM, il serait plus juste d'évoquer ici la mobilité durable et les déplacements actifs. Et il est clair qu'il s'agit davantage d'un enjeu que d'une force. Nous l'avons déjà évoqué sous le thème Communauté: les déplacements actifs sont pour le moins ardus dans l'ensemble de l'arrondissement. La très discrète présence du service d'autopartage Communauto, de même que l'absence de Bixi, d'Auto-mobile (le service de location sans réservation de Communauto) et Car2Go, contribuent à la perpétuation de l'auto solo.

En ce qui concerne la marche, elle se pratique peutêtre dans les parcs, mais les marcheurs sont absents des grandes artères, tout particulièrement sur toute la longueur de Jean-Talon Est. C'est un constat assez surprenant lorsqu'on considère son emplacement: les résidences pour personnes âgés et les rues résidentielles à proximité devraient être des sources considérables de marcheurs. C'est beaucoup moins surprenant lorsqu'on considère le paysage que cette rue a à offrir aux rares personnes qui l'empruntent à pied.

Enfin, Saint-Léonard est aussi coupé en deux par une autoroute, en plus d'être traversé en son centre, sur l'axe nord-sud, par un boulevard de six voies. Autant d'obstacles à la fluidité des déplacements actifs.

Quant aux transports en commun, il faudra attendre l'arrivée du métro pour voir poindre le début d'une solution structurante. Pour l'instant, l'autobus n'est utilisée que par une population moins fortunée, qui ne peut se déplacer en voiture comme la majorité, faute de moyens.

Modes de vie

«La vie communautaire est très riche à Saint-Léonard. Il y a une multitude d'activités et d'événements organisés sur le territoire, que ce soient des événements sportifs, culturels ou de loisir. De nombreuses infrastructures contribuent à donner accès à une offre de service diversifiée aux résidents de l'arrondissement.»

S'il y a effectivement multitude du côté des activités sportives et des loisirs, il est peut-être exagéré d'affirmer la même chose du côté culturel. Les intentions affichées dans le Plan culturel 2018-2021 sont nobles, mais il faut voir un souhait plus qu'une réalité dans cet extrait dudit plan: «La culture se vit partout, tous les jours : elle s'invite dans les parcs, elle anime les quartiers, elle s'expérimente dans la rue. Elle se déploie aussi dans un quartier culturel attractif.» L'offre sur rue, susceptible de créer de l'animation et de susciter la fibre communautaire, est mince. On ne retrouve pas, ou peu, de petites scènes pour l'expression des talents locaux en matière musicale, pas plus que le territoire ne compte de musée, ou de librairie. L'essentiel de l'offre culturelle est concentrée au centre Leonardo Da Vinci, et la seule galerie se trouve à la bibliothèque. Il y a encore beaucoup à faire avant de parler d'une vie culturelle riche et diversifiée.

Gouvernance

«La participation citoyenne est devenue un incontournable dans le processus décisionnel afin de mettre à profit les compétences des citoyens, les responsabiliser et les impliquer dans des aspects de la vie municipale qui les touchent directement.»

Au moment d'écrire ces lignes, les six forums de discussion de l'actuelle consultation avaient engendré au total six commentaires. Quant aux deux séances de consultation proposées au public, elles n'ont pas franchi la vingtaine de participants.

L'exercice actuel de réflexion ne semble donc pas en voie de devenir un bon exemple de participation citoyenne. Si l'on souhaite vraiment impliquer les citoyens, il serait important de déterminer des processus qui leur permettront de devenir des acteurs engagés dans l'élaboration de la vision 2030 et dans le suivi des plans d'action qui en découleront. En plus de favoriser une plus grande transparence dans les processus administratifs, l'instauration de processus d'imputabilité permettrait de s'assurer que la vision, qui deviendra la base du développement de l'arrondissement, se réalise pleinement. Innover en gouvernance peut être une bonne manière pour Saint-Léonard de se distinguer à l'échelle nationale, comme

l'a fait la municipalité de Saint-Basile-le-Grand avec son budget participatif.

Le socle des grandes décisions : l'aménagement urbain

L'aménagement du territoire, que ce soit à l'échelle de la SDC ou à celle de Saint-Léonard, est un déterminant majeur de la qualité de vie des citoyens. Toutes les grandes décisions y sont intimement liées.

La réflexion sur l'aménagement urbain doit toutefois aller au-delà du plan d'urbanisme et transcender le zonage. Elle doit contribuer à atteindre les grands objectifs de Saint-Léonard. Une partie de ceux-ci sont déjà explicitement décrits dans le plan local de développement durable, cité plus haut. D'autres figurent dans le plan d'action Municipalité amie des aînés (MADA), comme par exemple l'instauration d'un environnement sécuritaire et la promotion des déplacements actifs sur le territoire. Pour réussir à atteindre de tels objectifs, particulièrement ceux touchant la réduction des GES et la dépendance aux énergies fossiles, des mesures ambitieuses seront nécessaires.

Quelles sont les ambitions de Saint-Léonard? Si nous choisissons d'entrer de plain-pied dans le 21e siècle, certaines interventions s'imposent particulièrement en matière de zonage, de mobilité durable et d'environnement.

Quel traitement doit-on réserver au centre-ville de l'arrondissement?

Au printemps 2018, le gouvernement du Québec annonçait le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Souhaitées tout autant par la population que la communauté d'affaires, les nouvelles stations pourraient générer une nouvelle activité économique sur Jean-Talon Est. Mais elles pourraient aussi avoir un impact mineur si on ne saisit pas l'occasion d'en faire un levier. Les environs des stations Fabre, Iberville et St-Michel sont là pour nous rappeler les résultats d'une absence de planification de l'implantation de nouvelles stations de métro.

Comment préparer l'arrivée de nouvelles stations? Il importe d'abord d'établir les objectifs dans le cadre, justement, d'une vision à long terme. Dans le cas qui nous occupe, il s'agirait notamment d'affirmer haut et fort le rôle de la rue Jean-Talon Est au sein de l'arrondissement. Historiquement tout autant que par sa configuration, la rue Jean-Talon Est possède une vocation de rue principale, de centre-ville de Saint-Léonard. L'arrivée des stations de métro pourrait confirmer cette vocation, si des gestes conséquents sont posés.

Au cours des dernières années, l'arrondissement a autorisé la construction d'un certain nombre d'immeubles dont les hauteurs dépassent largement celles autorisées dans le règlement de zonage actuel. Les raisons de ces dérogations ne sont pas très claires. Par exemple, en ce qui concerne le projet du 5200 Jean-Talon Est, on s'appuie sur le fait que des bâtiments de hauteur similaire ont reçu l'aval de l'administration pour accorder une dérogation. 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 adéquate. Doit-on privilégier des bâtiments en hauteur sur toute la rue? Qu'adviendra-t-il des immeubles qui constituent la trame urbaine et la personnalité de la rue ? Comment intégrer des immeubles de gabarits variés? Quels objectifs visons-nous?

Nous ne pouvons pas limiter la réflexion à la portion de Jean-Talon Est qui fait partie de la SDC. Si cette rue doit devenir le centre-ville de Saint-Léonard, il faudra l'envisager dans son ensemble, même si le traitement peut varier sur chacune des trois portions (de Provencher à Viau, de Viau à Langelier, et de Langelier à Anjou).

Bien plus qu'un outil de délimitation, le zonage peut participer — ou non— au développement d'une communauté. Des immeubles entiers peuvent être repliés sur eux-mêmes, limitant au minimum 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.

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 conservant toujours à l'esprit l'aménagement d'une rue marchable et agréable, qui réponde aux objectifs de mobilité active déjà fixés dans le PLDD de Saint-Léonard.

Nous l'avons fait remarquer plus haut: 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 (transit oriented development), 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.

Pensons aussi aux abords des stations, qui pourraient par exemple s'inspirer des corsos pour continuer la trame ainsi développée suite au réaménagement.

Trame verte

Nous l'avons dit plus haut, les zones de verdure de Saint-Léonard souffrent d'isolement. En plus de combler les vides entre ces zones, la création d'une trame verte pourrait relier le centre administratif avec sa rue commerciale, qui sera elle-même bordée d'arbres, au moins pour la portion entre Langelier et Viau dans un premier temps.

Cette trame pourrait s'articuler à partir de Lacordaire, qui deviendrait un grand boulevard urbain, auxquels se rattacheraient les axes Robert et Jean-Talon Est. Éventuellement, l'axe Lavoisier pourrait s'ajouter à cette trame verte.

Comment y parvenir? Dans son plan d'urbanisme tel que modifié en 2017, l'arrondissement souhaite atténuer les nuisances liées à la circulation de transit. Pour sa part, la Ville de Montréal prévoit, selon son plan d'urbanisme tel que modifié en 2016, atténuer les nuisances causées par l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Crémazie afin d'assurer la qualité des milieux de vie. On vise aussi l'amélioration de l'image générale du boulevard Crémazie afin d'accroître la place du piéton et du cycliste. Nous ne voyons pas de raison valable pour que Saint-Léonard choisisse d'aller aux antipodes pour le boulevard Métropolitain, qui n'est que le prolongement sur son territoire du boulevard Crémazie.

Les bretelles qui donnent accès au boulevard Métropolitain à partir de Lacordaire, ainsi que leurs contreparties vers Lacordaire, contribuent lourdement aux nuisances liées à la circulation de transit. Parce qu'elles permettent aux automobilistes de gagner rapidement de la vitesse, ces bretelles d'accès compromettent la sécurité aux abords des nombreuses entrées charretières aménagées le long du boulevard Métropolitain. La fermeture

de ces bretelles s'impose, d'autant plus qu'elle 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, tout en ouvrant la voie à une meilleure utilisation du boulevard Lacordaire.

Nous ne parlons pas de fermer un boulevard mais simplement de 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. Il s'agirait certes d'un geste ambitieux: mais que serait une vision sans ambition? Ce geste aurait aussi le mérite de répondre directement à trois des objectifs du 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

Il ouvrirait aussi de nouvelles perspectives, en permettant:

- de créer un lien piétonnier et cycliste au-dessus de l'autoroute métropolitaine.
- une plantation d'arbres conséquente qui atténuerait les îlots de chaleur urbain.
- une nette amélioration de la sécurité sur une artère à vocation résidentielle, fortement peuplée de personnes âgées dans sa partie sud.
- de relier le parc Ladauversière aux nombreux immeubles qui lui font face.

Conclusion

Saint-Léonard ne s'y trompe pas en fixant des objectifs ambitieux dans le cadre de son plan d'urbanisme, de son plan local de développement durable ou de son plan d'action pour une municipalité amie des aînés. Ces objectifs doivent s'inscrire dans le développement de la vision.

Se doter d'une vision est un exercice qui exige que l'on prenne de la hauteur, que l'on s'éloigne du particulier au profit de l'ensemble. C'est aussi s'offrir suffisamment de recul pour mesurer les interactions entre les différentes parties prenantes. Ce n'est qu'après cela qu'il est possible d'agir sur des thèmes précis. Une vision rassembleuse tiendrait compte des retombées bénéfiques sur la communauté de l'amélioration de la mobilité active et durable (santé publique, investissements dans des infrastructures accessibles, augmentation de la fréquence de contacts entre des personnes de différents horizons) et sur l'environnement. Verdir l'arrondissement et réduire les GES ont eux aussi leurs effets bénéfiques sur une communauté: en période de chaleurs extrêmes, les îlots de fraîcheurs deviennent des lieux de rassemblement.

La SDC Jean-Talon souhaite que la rue Jean-Talon Est devienne un des grands lieux de rassemblements de la vie de tous les jours. L'endroit où l'on croise la mère de l'ami du plus jeune chez le boucher, le maire chez le coiffeur, la vieille tante au café du coin. Le lieu où on vient s'installer au corso et déguster une crème glacée en écoutant les musiciens locaux qui affrontent le public pour la première fois. 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 le 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 l'on voit les gens se côtoyer tant dans les parcs que sur les trottoirs et les places publiques. Un arrondissement où les gens seront fiers de fréquenter leur centre-ville et de contribuer à une véritable économie locale.

Nous remercions l'arrondissement de nous avoir fourni cette occasion d'exprimer notre point de vue, et nous offrons notre pleine collaboration pour la poursuite de la réflexion stratégique qui devrait mener à l'élaboration de la Vision 2030.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

- Élaborer la vision en s'appuyant sur des objectifs qui font consensus, notamment ceux du PMAD, du SADAM, du Plan local de développement durable et de Saint-Léonard, MADA.
- Créer des lieux qui favorisent les rencontres, et mettre en place les conditions d'accès à ces lieux, pour l'ensemble des citoyens de l'arrondissement.
 Décloisonner les immeubles pour personnes âgées en leur offrant accès aux services et aux commerces par des voies piétonnes universellement accessibles, agréables et sécuritaires.
- Confirmer le rôle de Jean-Talon Est en tant que principale rue commerçante de l'arrondissement et poser les gestes nécessaires pour que cette volonté se concrétise.
- Retisser la trame urbaine en favorisant la construction sur les espaces de stationnement en bordure de rue à chacune des extrémités de la rue Jean-Talon Est. Rendre l'ensemble de la rue accueillante pour les piétons, avec des trottoirs d'une largeur conséquente, et des arbres pour les séparer de la circulation automobile.
- Créer une trame verte qui permette de lier les artères principales de l'arrondissement ainsi que ses parcs. En plus donner une colonne vertébrale à l'arrondissement, cette trame permettra de lutter efficacement contre les îlots de chaleur, d'augmenter les déplacements actifs et de diminuer les GES.

- Développer l'offre de services en mobilité durable avec l'implantation de stations Bixi dans l'ensemble de l'arrondissement. Accueillir des Automobile et Car2Go et augmenter considérablement le nombre de véhicules Communauto.
- Favoriser les déplacements actifs en augmentant la sécurité pour les piétons et cyclistes particulièrement sur les artères les plus achalandées et donc les plus dangereuses.
- Impliquer la population, notamment l'ensemble de ses organismes communautaires mais aussi les citoyens, en amont de la réflexion tout autant pour le développement d'une vision que pour celui des plans d'action. Remplacer la notion de consultation par celle de participation.
- Développer des plans d'actions en adéquation avec la vision. Préciser les objectifs, et mesurer leur atteinte au moyen d'indicateurs précis. Mesurer par exemple la diminution réelle des GES, comptabiliser les déplacements actifs de manière à en évaluer la progression. Les bilans doivent être de fidèles reflets de la situation, afin d'ajuster le tir au besoin.
- Un mandat a récemment été confié à une firme externe pour planifier le zonage de l'arrondissement. Nous suggérons que ce mandat soit reporté à une date postérieure au dépôt de la Vision 2030 de Saint-Léonard. Le zonage doit être subordonné à la vision, et non le contraire.

