



Une belle occasion
d'augmenter l'attractivité de
Jean-Talon Est

AVIS DU CRE-MONTRÉAL
Présenté à l'arrondissement
de Saint-Léonard
14 décembre 2018





Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
Télé. : 514-842-6513
info@cremtl.qc.ca
www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!



Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) se réjouit de la volonté actuelle de la ville de Montréal et de l'arrondissement de Saint-Léonard de profiter du réaménagement de la rue Jean-Talon Est pour en faire une rue qui contribue de multiples façons à améliorer la qualité de vie de la population et la vitalité de la communauté de Saint-Léonard et plus largement de l'est de Montréal. En agissant de la sorte, l'administration municipale s'engage dans la voie de l'amélioration de la vitalité commerciale, de la vie de quartier, de la sécurité des usagers de la route et de la convivialité des espaces publics.

Ce projet arrive à point car la vocation et l'activité autour de cette rue seront littéralement transformées avec le prolongement de la ligne bleue du métro dont la construction devrait débuter d'ici quelques années. Il convient donc de préparer dès maintenant la transition vers une nouvelle mobilité; de penser et aménager la rue Jean-Talon Est de demain. Notons de surcroît que cette transformation rejoint complètement les objectifs du Plan local de déplacement de Saint-Léonard, de même que ceux du Plan stratégique 2030 récemment dévoilé par l'arrondissement.

Le CRE-Montréal s'implique depuis plusieurs années sur le territoire de Saint-Léonard, en particulier dans le cadre de la campagne ILEAU (ileau.ca). Depuis 2015, grâce à un travail concerté, les partenaires de milieux diversifiés œuvrent à l'amélioration de milieux de vie dans l'Est. La campagne regroupe un ensemble de mesures et d'actions tant au niveau du transport actif et collectif, du verdissement et de la lutte aux îlots de chaleur, que de la biodiversité et des pratiques durables d'aménagement. Récemment, le CRE-Montréal a collaboré avec la SDC Jean-Talon et Conscience Urbaine pour le projet du Corso #1 inauguré à l'été 2017.

Le CRE-Montréal a accueilli très favorablement le projet présenté en 2017 par la ville de Montréal. Soulignons entre autres les mesures suivantes :

- élargissement des trottoirs;
- plantation de près de 200 nouveaux arbres pour lutter contre les îlots de chaleur;
- réaménagement de 18 intersections pour sécuriser la traversée de la rue, dont l'intersection Viau;
- aménagement de deux places publiques pour créer des lieux de rencontre.

La consultation sur le PPU est une occasion de présenter une série de recommandation afin de bonifier les propositions de la Ville et d'offrir à l'ensemble de la population de l'Est une rue Jean-Talon attractive, verte, sécuritaire et bien intégrée au cœur des milieux de vie.



NOS RECOMMANDATIONS

MOBILITÉ ET CONVIVIALITÉ

Dans sa forme actuelle, la rue Jean-Talon est peu conviviale et invitante pour les piétons et les cyclistes. L'automobile occupe une place prépondérante que ce soit avec les importants stationnements dans la partie Pie-IX / Viau où les stationnements sur rue sont omniprésents. L'enjeu de sécurité est bien réel comme en témoigne la carte suivante sur le nombre de collisions ayant nécessité l'intervention d'Urgence santé (Radio-Canada)¹:

Les mesures préconisées dans le PPU doivent contribuer à faire de Jean-Talon Est une « **rue complète** », c'est-à-dire *une rue conçue pour répondre aux besoins d'un maximum d'usagers, 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*².



- **Intervenir selon les stratégies efficaces déjà reconnues tel que recommandé par la DSP de Montréal (2013) :**
 - sécuriser les traverses piétonnes;
 - améliorer la visibilité;
 - réduire la vitesse des véhicules;
 - réduire le volume de véhicules.

¹ https://hoedic.carto.com/viz/d258e0c6-c909-11e5-b3df-0e787de82d45/public_map

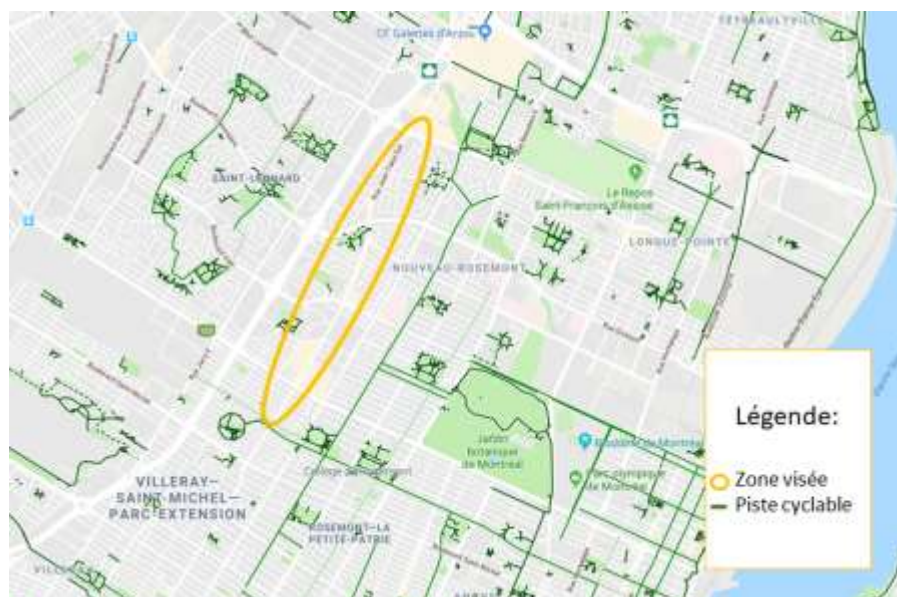
² https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/observatoire_municipal/veille/rues_completes.pdf



- **Adopter l'approche Vision zéro :**

La ville de Montréal a récemment adopté l'approche Vision Zéro (<https://ville.montreal.qc.ca/visionzero>) qui repose sur une intervention multidisciplinaire et un partage des responsabilités. Parmi les mesures à implanter, soulignons celles-ci :

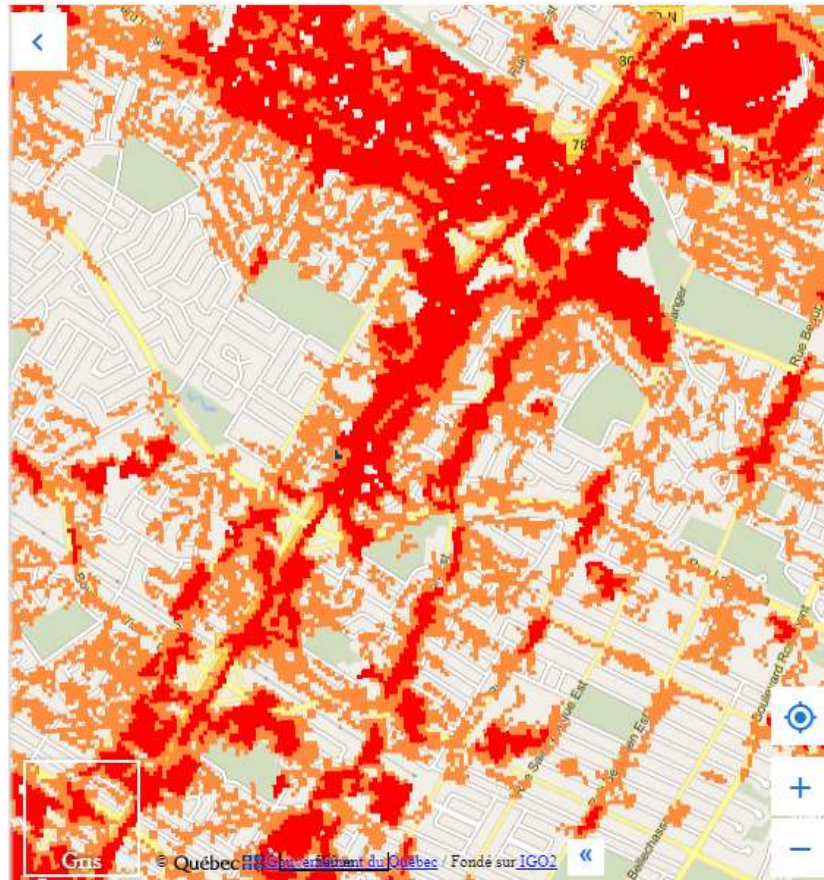
- Réduction de la vitesse à 30 km / h : Selon la littérature scientifique, les chances de survie d'un piéton heurté sont de 90 % lorsque la vitesse de l'impact est de 30 km/h ou moins. Cette probabilité tombe toutefois à moins de 50 % quand celle-ci est supérieure ou égale à 45 km/h (INSPQ, 2005).
 - Intégration de mesures d'apaisement de la circulation : La vitesse à suivre doit être dictée par l'aménagement urbain. (ex. saillies de trottoir) :
 - Sécurisation des intersections Pie IX, Viau, Lacordaire, Langelier : Une attention particulière doit être portée aux intersections disposant d'îlots de virage à droite, tel qu'énoncé dans le Plan local de déplacement (PLD).
 - Ajustement des temps de traverse à 0.8m/s : L'augmentation du temps de traverse doit permettre d'assurer une traverse sécuritaire pour l'ensemble des usagers.
- **Aménager des traverses sécurisées aux 100 à 150 m sur l'ensemble du tronçon**, les intersections formelles étant actuellement très distantes les unes de autres.
 - **Viser l'accès universel** dans l'ensemble des aménagements et dans la vision de développement pour permettre l'accès sans entraves de la poussette à la marchette.
 - **Créer un réseau cyclable efficace et assurer la continuité et la connectivité avec le réseau existant.** Actuellement, aucune piste cyclable ne permet d'accéder à la rue Jean-Talon Est. Des connexions avec le réseau cyclable existant et la bonification de ce réseau doivent être prévues afin de favoriser le vélo comme mode de déplacement, qui plus est avec la mise en œuvre prochaine du Réseau Express Vélo.



- **Planter des pôles de mobilité à même les espaces de stationnement** de façon à offrir le plus d'options possible de transport alternatif à l'automobile à la population de Saint-Léonard. Pour ce faire, des partenariats sont à développer avec BIXI, Communauto et Car2Go;
- **Bonifier les mesures préférentielles pour les services de transport collectifs**

AMÉNAGEMENT ET VERDISSEMENT

La rue Jean-Talon Est constitue un important îlot de chaleur urbain. L'omniprésence des surfaces minéralisées favorise cette situation. Avec la multiplication annoncée des vagues de chaleur dans les prochaines années, il est impératif de poser des gestes forts afin d'assurer la santé de la population.



<https://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/ilots-de-chaleur-fraicheur-urbains-et-temperature-de-surface/resource/82a3e8be-45d2-407e-8803-fcc994830fcc>

- **Réaménager les espaces avant des commerces :**

La rue se caractérise par la présence de grands espaces asphaltés en avant des commerces. Ces espaces devraient être mieux utilisés à la fois pour le confort des usagers de la rue et pour mieux mettre en valeur les commerces. Il y a une belle occasion de mobiliser les différentes parties prenantes dans un projet conjoint (ville de Montréal, arrondissement et commerçants).



Plus précisément, nous recommandons les mesures suivantes :

- enlèvement d'asphalte;
- verdissement : souci de la biodiversité dans les choix des espèces + différentes strates;
- intégration de mobilier urbain pour favoriser l'occupation de l'espace (ex. du Corso #1 aménagé durant l'été 2018).

Dans la section comprise entre Pie-IX et Viau, actuellement, les commerces sont situés à l'arrière d'immenses stationnements, peu conviviaux pour les piétons et les cyclistes. Il faut penser dès maintenant à une nouvelle configuration permettant de créer un lien avec la rue, ce qui passerait entre autres par l'implantation des bâtiments en bordure de rue.

- **Intégrer les meilleures pratiques par l'instauration de réglementations innovantes :**
 - Terrains :
 - Imposer un % de canopée et d'espaces verts sur les terrains privés.
 - Imposer des mesures de gestion d'une partie des eaux pluviales sur site par des infrastructures vertes.
 - Bâtiment : obligation de toitures blanches ou vertes pour toute nouvelle construction et pour les rénovations.
 - Stationnement : intégration des critères de l'Attestation stationnement écoresponsable dans la réglementation encadrant la construction et le réaménagement de stationnements.
<https://stationnementecoresponsable.com/>

SUIVI ET MISE EN OEUVRE

- **Assurer des aménagements adéquats à toutes les étapes de transformation de la rue.**
Il nous apparaît entre autres important de poser dès maintenant des actions afin de susciter la réappropriation de la rue par les citoyens.
- **Se doter d'un budget et d'un outil de suivi** afin de s'assurer que le PPU ne reste pas un document sans suite.





50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.qc.ca
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

