
Analyse sociodémographique du secteur Jean-Talon Est dans une perspective ADS+



Rapport final
7 novembre 2024
Dounia Diatsentos



RAPPORT ADS+

**Division des grands projets partenaires en exécution 2 - portefeuille 4
Direction des grands projets de transport en partenariat
Service de l'urbanisme et de la mobilité
Ville de Montréal**

Table des matières

Introduction	3
Mandat	3
Mise en contexte	4
L'ADS+	6
Méthodologie	7
Portrait sociodémographique	8
Population et ménages	8
Âge et genre	9
Familles et ménages	10
Logement	13
Locataires et propriétaires	13
Loyer moyen	14
Conditions de logement	15
Revenu	17
Citoyenneté, immigration et caractéristiques ethniques	19
Citoyenneté canadienne	19
Immigration	20
Minorités visibles	22
Langues	23
Éducation	24
Accessibilité et services	25
Transports	25
Infrastructures	25
Déplacements	29
Écoles	31
Sports, loisirs et espaces publics	33
Lieux de culture et loisirs	35
Parcs et installations à JTE	36
Logements pour aîné·e·s	38
Caractéristiques sociales : forces et enjeux	39
Diversité socio-culturelle et commerciale	39
Manque d'espaces publics adaptés	41
Sécurité urbaine	43
Sécurité routière	46
Sécurité alimentaire	47
Environnement	49
Équité territoriale	50
Conclusion et recommandations	52
Recommandations d'aménagement pour Jean-Talon Est	52
Mesures connexes d'équité et d'inclusion	54
Sources	55

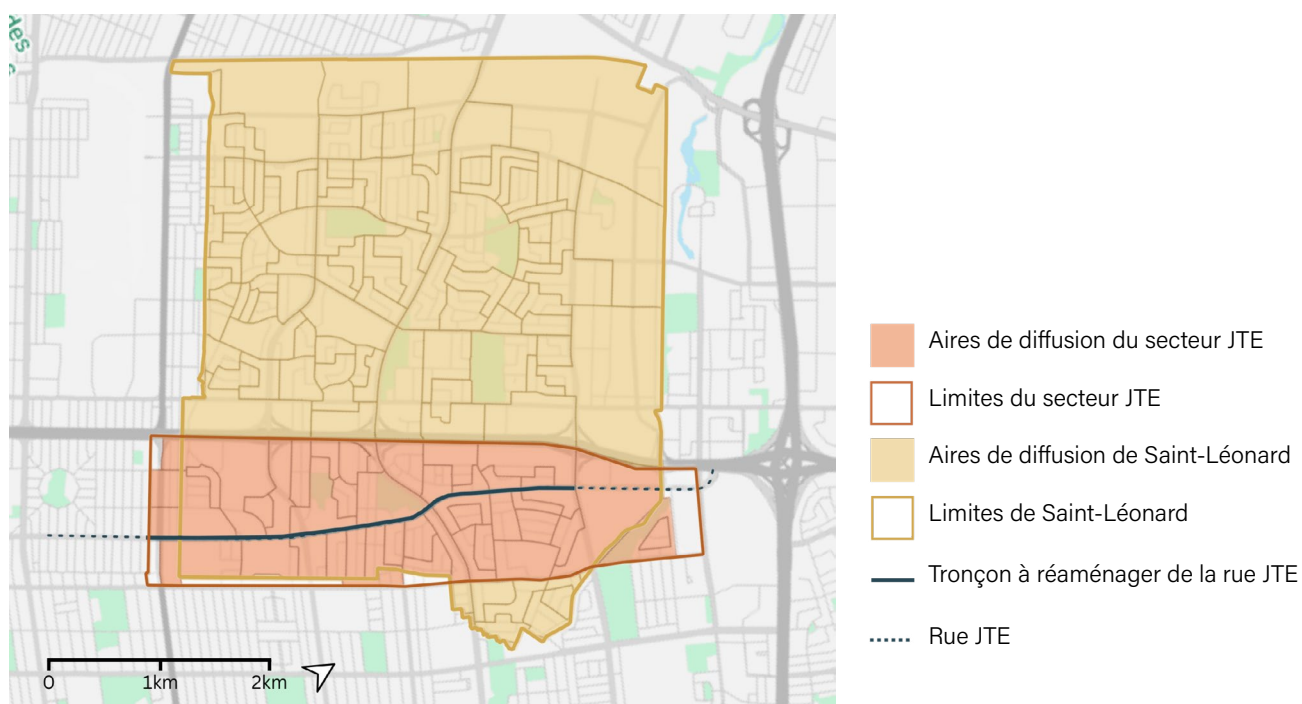
Introduction

Mandat

Ce rapport constitue le livrable principal du mandat consistant à effectuer une analyse croisée de données sociodémographiques du secteur de la rue Jean-Talon Est (JTE), principalement dans l'arrondissement de Saint-Léonard, dans le contexte du réaménagement de cette rue ainsi que du prolongement de la ligne bleue du métro (PLB). Cette analyse portera sur diverses sources de données, notamment les données ouvertes de la Ville de Montréal, les données spécifiques issues du recensement de Statistique Canada, les données relatives à l'indice d'équité des milieux de vie, ainsi que les données ADS+ ventilées, microdonnées, agrégées et désagrégées. L'objectif est de produire un portrait sociodémographique détaillé du secteur afin de nourrir une réflexion sur son réaménagement en recentrant les marges et en favorisant un aménagement territorial ancré dans l'équité et l'inclusion.

Introduction

Mise en contexte



Carte 1 : Carte du secteur d'étude JTE.

Introduction

Le secteur d'analyse JTE se situe principalement dans la partie sud de l'arrondissement Saint-Léonard, et borde les arrondissements de Rosemont-La-Petite-Patrie et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve au sud, Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension à l'ouest et Anjou à l'est¹. Le secteur a été défini autour des 3,5 kilomètres de la rue JTE qui seront réaménagés entre la 22^e avenue, située à VSMPE jusqu'au boulevard Langelier. Les limites du secteur d'étude sont la 22^{ème} avenue à l'ouest, la rue Bélanger au sud, le boulevard des Galeries d'Anjou à l'est et l'autoroute Métropolitaine au nord. Cette section se trouve principalement au sein de l'arrondissement de Saint-Léonard (SL), à l'exception de la portion ouest de ce secteur, se situant dans l'arrondissement de Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension.

Le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est (JTE) est étroitement lié au prolongement de la ligne bleue du métro (PLB). Quatre nouvelles stations de métro seront implantées aux intersections de Pie-IX, Viau, Lacordaire et Langelier.

Ce secteur est voué à des transformations significatives, avec une prévision d'accueil de plus de 28 000 nouveaux·elles résident·e·s. En anticipation de ces transformations, l'arrondissement de Saint-Léonard a adopté en 2021 un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour les abords de la rue Jean-Talon Est, entre la 24^e avenue et le boulevard Langelier. Les secteurs stratégiques de Pie-IX, Viau et Langelier font également l'objet d'une planification détaillée, tout comme le secteur d'Anjou.

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Est vise une refonte majeure de l'espace public en favorisant la mixité urbaine. L'objectif est de renforcer le sentiment de communauté et de sécurité pour tous·te·s, et de dynamiser l'économie, la culture et la vie sociale. Pour cela, JTE doit devenir une rue animée, dynamique et inclusive. Le projet inclut une répartition renouvelée de l'espace de la rue et une révision complète de tous les éléments de l'espace public, tels que la chaussée, les trottoirs, les places publiques, l'éclairage public, le verdissement ou encore le mobilier urbain.

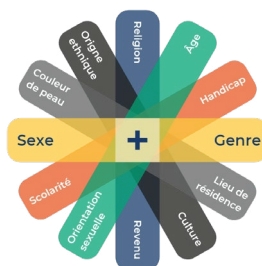
¹ Pour cette analyse, lorsque nous parlons de Nord, nous utilisons le Nord Montréalais, c'est-à-dire le nord lorsque l'île de Montréal est pivotée à 45 degrés afin d'apparaître horizontale.

Introduction

L'ADS+

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Est a été choisi comme projet pilote ADS+ par le Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) de la Ville de Montréal. L'ADS+, c'est-à-dire l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective d'intersectionnalité, est à la fois un outil d'analyse et d'action qui permet d'examiner et d'agir sur les inégalités et les discriminations en tenant compte de la diversité des expériences et des identités des personnes. Elle va au-delà de la simple analyse des différences entre les sexes en intégrant d'autres facteurs tels que la race, l'âge, le handicap, l'orientation sexuelle et le statut socio-économique, d'où l'ajout du « + », pour offrir une compréhension plus complète et nuancée des enjeux². Cette approche analytique utilise diverses données pour dresser un portrait reflétant la diversité de la population et les défis et enjeux rencontrés par les groupes marginalisés dans l'aménagement territorial traditionnel. Ces connaissances pourront ainsi éclairer la prise de décision sur les aménagements à venir afin de réduire et éliminer les barrières vécues par les personnes et groupes vivant à la croisée des discriminations.

Par ailleurs, ce projet a pour but de promouvoir l'équité territoriale, reconnaissant que les territoires montréalais se sont développés de façon inégale au cours de l'histoire et que des injustices en termes de politiques publiques ont eu un impact sur le développement social du territoire. Les politiques publiques actuelles s'attellent à corriger ces iniquités. Pour ce faire, les parties prenantes doivent comprendre les territoires dans lesquels les projets s'insèrent et dresser un portrait nuancé qui recentre les marges et qui priorise les milieux les plus vulnérables.



Méthodologie

Pour réaliser ce mandat, des données qualitatives et quantitatives ont été utilisées. Premièrement, les données du recensement de la population ont été analysées à l'aide du logiciel RStudio afin de broser le portrait démographique du secteur. Les proportions de chaque variable ont été calculées, avec une attention particulière portée sur les différences entre les genres. Celles-ci sont notées lorsqu'elles sont significatives. Par ailleurs, des données ventilées extraites du portail de données ouvertes de la Ville de Montréal, commandées à Statistique Canada, ont enrichi cette analyse et ont permis de mieux comprendre les intersections entre les différentes caractéristiques démographiques. Enfin, l'indice d'équité des milieux de vie a été analysé pour faire le portrait croisé des vulnérabilités du secteur. Cette portion de l'analyse a été alimentée par une recherche préalable sur les enjeux sociaux du secteur, par exemple les revenus faibles ou encore l'immigration, pour pouvoir concentrer l'analyse sur les enjeux majeurs du secteur.

Par ailleurs, des plans stratégiques de l'arrondissement de Saint-Léonard, des rapports de recherche, des balados ou encore des rapports d'organismes communautaires ont été analysés³. Ces données qualitatives ont permis de soutenir les parties 2 et 3 de ce rapport. En effet, elles fournissent les facteurs explicatifs des données quantitatives et permettent de comprendre les dynamiques sociales du secteur. Elles permettent par ailleurs de comprendre les relations entre les différentes tranches de la population, d'analyser les pistes d'action qui sont entreprises par les parties prenantes à la fois municipales et communautaires, et d'identifier les angles morts.

Notons tout de même que, bien que de nombreuses sources enrichissent cette analyse, elles entrent parfois en contradiction et peuvent refléter des rapports de pouvoir. En effet, certaines parties de la population peuvent être sous-représentées dans les données collectées par différents organismes, et par conséquent leurs besoins pourraient être incompris. On peut donner l'exemple du manque de représentation des jeunes dans les sessions de consultation publique. Il est donc essentiel de mobiliser une pensée critique sensible aux dynamiques de pouvoir qui pourraient opérer entre les populations, et de comprendre ces rapports sociaux au sein de systèmes plus larges de pouvoir et de domination. Dans une démarche d'équité, il importe de recentrer les marges et de donner la parole aux groupes qui ont été historiquement exclus du processus d'aménagement du territoire.

3 L'intégralité des sources sont listées à la fin de ce document, à la page 55 et 56.

Portrait sociodémographique

Cette section dresse le portrait socio-démographique du secteur JTE, composé de 45 aires de diffusion, et le met en perspective avec l'arrondissement et la ville. À noter que toutes les données sont issues du recensement de la population de 2021 réalisé par Statistique Canada, sauf mention du contraire dans les notes de bas de page.

Population et ménages

Le secteur Jean-Talon Est (JTE) compte 29 588 résident·e·s et 11 937 ménages. En comparaison, Saint-Léonard héberge 88 078 résident·e·s et 34 789 ménages. Ainsi, JTE rassemble environ 33,6 % de la population de l'arrondissement et 34,3 % des ménages, bien que sa superficie ne représente qu'un quart de celle de l'arrondissement. Cette concentration suggère une densité plus élevée dans JTE comparée au reste de l'arrondissement, qui est majoritairement constitué de logements détachés.

Portrait sociodémographique

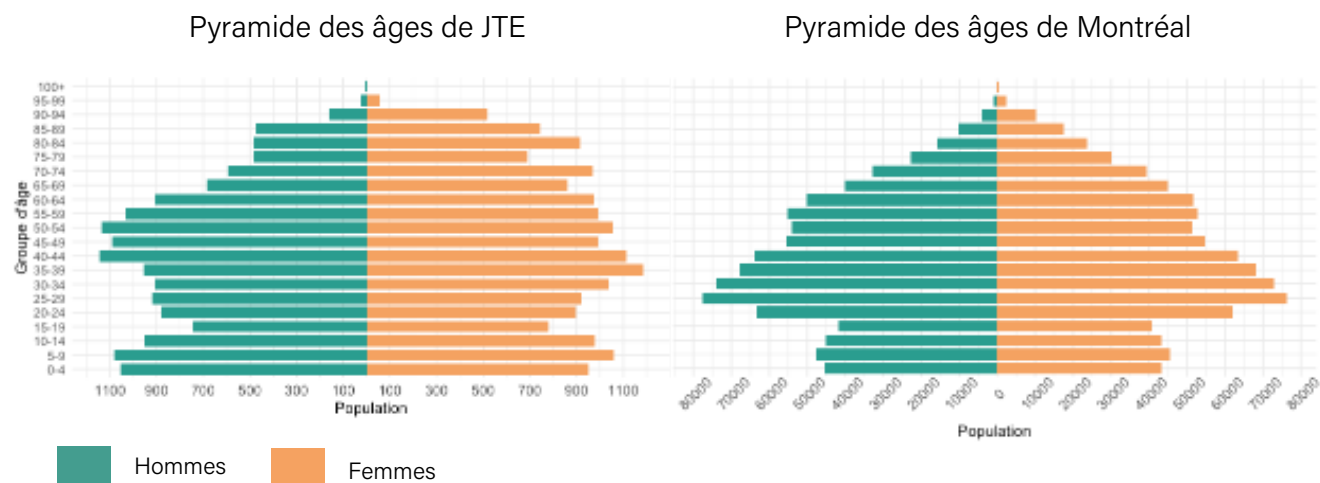
Âge et genre

En moyenne, les résident·e·s du secteur JTE sont plus âgé·e·s que ceux de Montréal. L'âge médian dans ce secteur est de 43,5 ans : 41,9 ans pour les hommes et 44,5 ans pour les femmes. À Saint-Léonard, l'âge médian est de 42,4 ans, avec 41,3 ans pour les hommes et 43,2 ans pour les femmes. En comparaison, la médiane à Montréal est plus basse, à 38,8 ans, avec 38 ans pour les hommes et 39,6 ans pour les femmes.

Ces âges médians plus élevés dans JTE et Saint-Léonard peuvent s'expliquer par la présence de grandes résidences pour personnes âgées dans ces secteurs, créant des poches de concentration de personnes âgées.

Cependant, cela ne signifie pas que la population léonardoise est entièrement plus âgée. Le secteur accueille une proportion significative de personnes de moins de 15 ans et se distingue parmi les arrondissements de Montréal pour sa forte concentration de jeunes.

La pyramide des âges du secteur montre une répartition relativement équilibrée entre les différentes tranches d'âge, contrairement à celle de Montréal, qui a une forte proportion de jeunes adultes âgés de 25 à 44 ans. Ainsi, dans le secteur JTE, il existe une cohabitation entre jeunes et personnes âgées, reflétant une diversité démographique présente dans tout l'arrondissement.

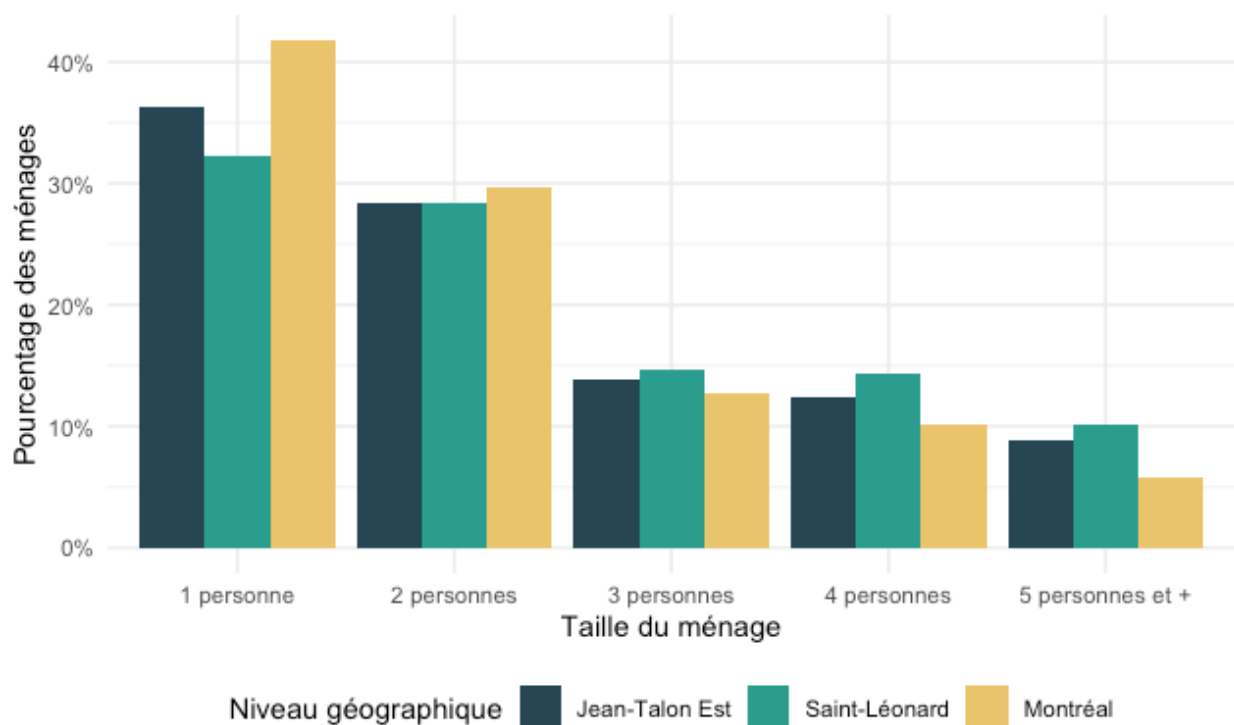


Graphique 1 : Pyramide des âges à JTE (gauche) et Montréal (droite).
Statistique Canada, Recensement de la population 2021

Faits saillants :

- JTE a une proportion de jeunes et d'ainé·e·s plus importante qu'à Montréal.

Familles et ménages



Graphique 2 : Répartition des ménages par taille à JTE, SL et Montréal.
Statistique Canada, Recensement de la population 2021

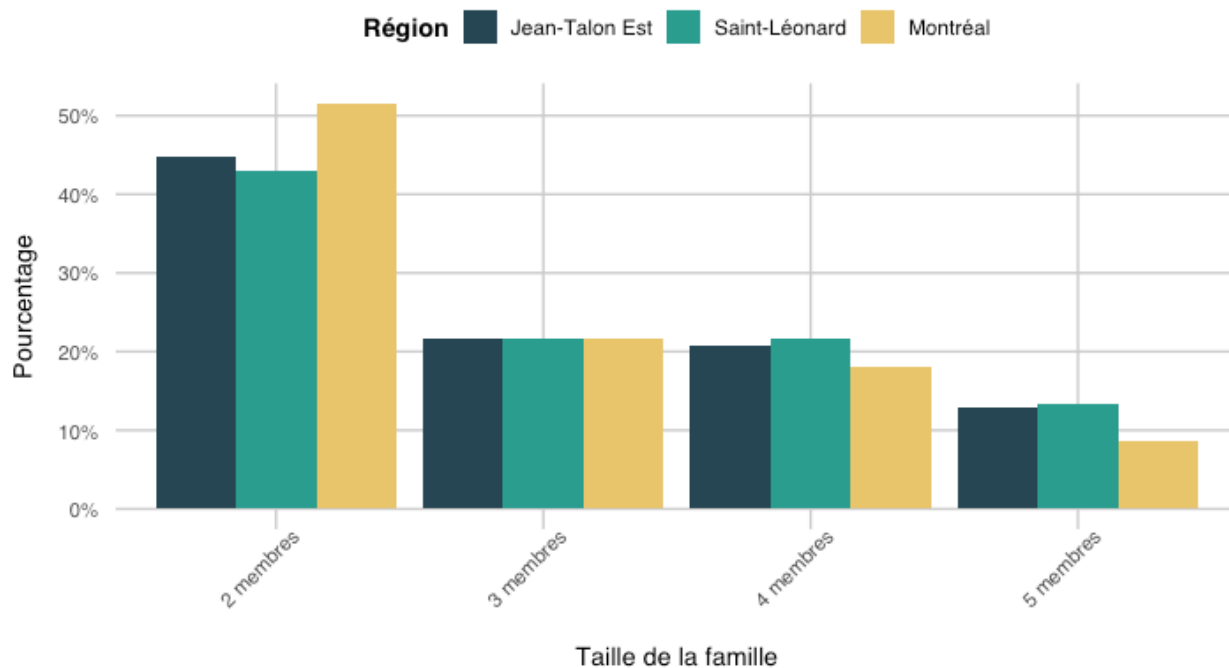
Les ménages léonardois tendent à être plus grands que ceux de Montréal. Dans le secteur JTE, on retrouve moins de petits ménages par rapport à Montréal, mais relativement plus que dans le reste de l'arrondissement de Saint-Léonard. Par exemple, 36,2 % des ménages à JTE sont constitués d'une seule personne, comparé à 32,3 % à Saint-Léonard et 41,8 % à Montréal.

Cette tendance s'explique en partie par la présence accrue de familles plus nombreuses dans l'arrondissement de Saint-Léonard, souvent issues de l'immigration. Les familles immigrantes tendent à conserver des familles plus grandes, ce qui contribue à augmenter la taille moyenne des ménages dans l'arrondissement.

Faits saillants :

- Moins de ménages d'une seule personne à JTE qu'à Montréal :
- JTE : 36,2 %;
- Saint-Léonard : 32,3 %;
- Montréal : 41,8 %.

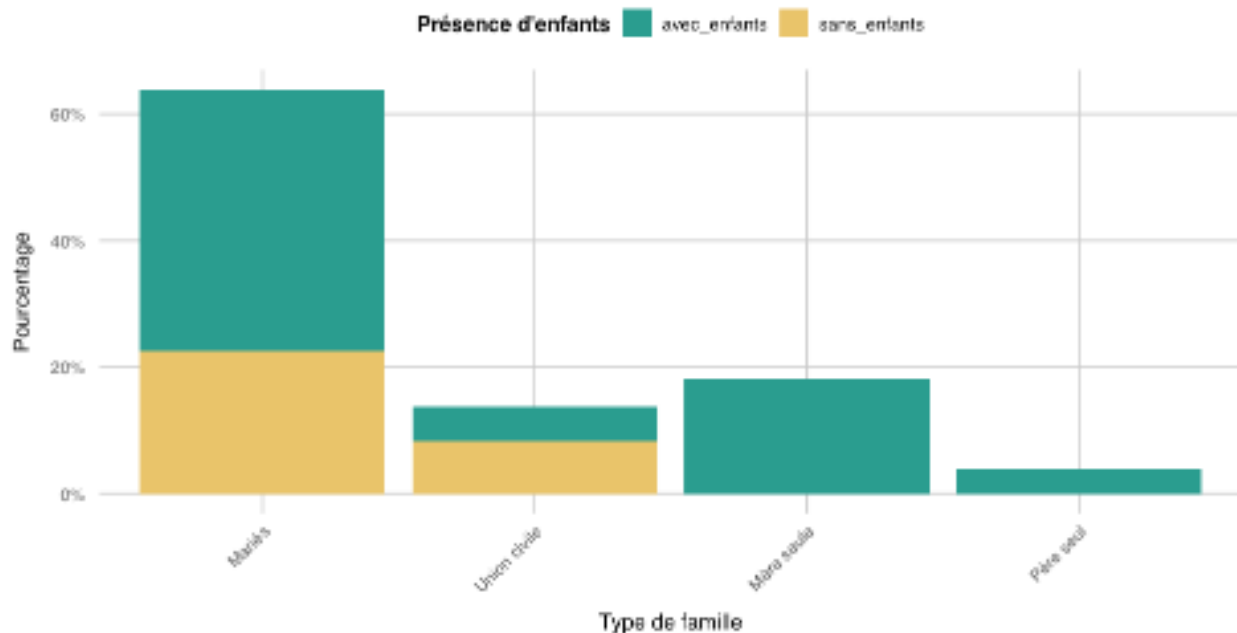
Portrait sociodémographique



Graphique 3 : Répartition de la taille des familles à JTE, SL et Montréal.
Statistique Canada, Recensement de la population 2021

La taille des familles à JTE est comparable à celle de l'ensemble de l'arrondissement de Saint-Léonard, avec une majorité relative de familles de deux personnes. Cependant, le secteur et l'arrondissement ont une proportion plus élevée de familles de quatre et cinq membres. Concernant le nombre moyen d'enfants, les familles comptent en moyenne 1,82 enfant à JTE, 1,84 enfant à Saint-Léonard, et 1,8 enfant à Montréal.

Portrait sociodémographique



Graphique 4 : Composition des familles à JTE.
Statistique Canada, Recensement de la population 2021

La grande majorité des familles à Jean-Talon Est (JTE) sont des couples mariés, représentant 64,3 % des familles, soit 12 points de pourcentage de plus qu'à Montréal, où cette proportion est de 52,2 %. Parmi ces couples mariés, deux tiers ont des enfants. En outre, JTE présente une proportion plus élevée de mères seules (18,2 %) par rapport aux couples en union libre (13,7 %), ce qui contraste avec le reste de Montréal, où les couples en union libre représentent plus d'un quart des familles (26,8 %).

Dans l'ensemble, plus des deux tiers (68,3 %) des familles à JTE ont des enfants. Ce secteur se distingue donc par une prévalence accrue de couples mariés, de familles monoparentales, et d'enfants, ainsi qu'une faible représentation des couples en union libre comparé au reste de la ville. Cette tendance reflète également celle de l'arrondissement de Saint-Léonard, où 65,9 % des familles sont des couples mariés.

Faits saillants :

- Les ménages et les familles du secteur sont en moyenne plus grands;
- Parmi les familles, deux tiers ont des enfants;
- La part des mères célibataires est plus importante que les couples en union libre.

Logement

Locataires et propriétaires

Le secteur Jean-Talon Est (JTE) se caractérise par une forte proportion de ménages locataires. En effet, 67,3 % des ménages y sont locataires, comparativement à 64,3 % à Saint-Léonard et 63,6 % à Montréal. Cette concentration élevée de locataires dans le secteur JTE peut être attribuée à un cadre bâti qui se prête davantage à la location, notamment sous la forme de complexes multi-locatifs. Au Canada, ce sont 56,9% des immigrant.e.s récent.e.s qui sont locataires, une proportion bien plus élevée que les 33,1% de locataires à l'échelle du pays⁴. Ainsi, la forte présence de logements locatifs présente une offre importante de logements pour les immigrant.e.s temporaires et les personnes nouvellement arrivées au Canada.

Faits saillants :

- Il y a une proportion plus importante de ménages locataires à JTE (67,3 %) qu'à Montréal (63,6 %).

⁴ Statistique Canada (2023) [Expériences en matière de logement au Canada : locataires vivant dans la pauvreté, personnes âgées locataires et immigrants récents locataires, 2021](#)

Portrait sociodémographique

Loyer moyen

En 2023, le loyer moyen à Montréal s'élève à 1 036 \$, tandis qu'à Saint-Léonard, il est de 922 \$ selon la société canadienne d'hypothèques et de logement⁵. En cinq ans, les loyers montréalais ont connu une augmentation de 30,3 %, contre 29,1 % à Saint-Léonard, soit une différence de 1,2 point de pourcentage en faveur de Saint-Léonard⁶. Malgré cette rapide augmentation, Saint-Léonard demeure un îlot d'abordabilité relative dans la ville, offrant des logements plus abordables qu'à Montréal.

Cette abordabilité pourrait être compromise avec l'arrivée d'importantes infrastructures de transport, notamment le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal (PLB). Une augmentation disproportionnée des loyers pourrait mettre en péril les ménages vivants déjà sous le seuil d'abordabilité du logement. Ce seuil concerne les ménages consacrant plus de 30 % de leur revenu avant impôts aux dépenses liées au logement. Actuellement, cela représente 23,2 % des locataires et 16 % des propriétaires du secteur JTE, et 18,5 % des locataires et 14,4 % des propriétaires de l'arrondissement.

Faits saillants :

- Loyer moyen (2023) :
 - Montréal : 1 036 \$;
 - Saint-Léonard : 922 \$;
- Augmentation des loyers sur 5 ans :
 - Montréal : 30,3 %;
 - Saint-Léonard : 29,1 %;
- L'augmentation des loyers à Saint-Léonard, dans un secteur qui concentre des populations vulnérables économiquement (mères célibataires, familles immigrantes récentes, aîné·e·s), pourrait créer de la gentrification et déplacer ces ménages.

5 Société canadienne d'hypothèques et de logement (janvier 2024) [Tableaux de données tirés de l'Enquête sur les logements locatifs, 2023](#).

6 Idem.

Portrait sociodémographique

Conditions de logement

On observe un écart entre la taille des ménages du secteur et la taille des logements dans lesquels ils habitent. En effet, tandis qu'on compte 2580 ménages de quatre personnes et plus, il n'y a que 600 ménages qui habitent dans des logements de quatre chambres et plus. On compte ainsi 12,8% des ménages vivant dans des logements de taille insuffisante. Cette proportion est plus élevée que celle de l'arrondissement (12,2 %) et de la ville (8,6 %).

L'indicateur des besoins impérieux⁷ en matière de logement évalue la qualité, l'abordabilité et la taille des logements pour les ménages qui les occupent. Dans le secteur, on trouve 11,3 % de ménages ayant des besoins impérieux en termes de logement, ce qui représente une part plus importante que dans l'arrondissement (9,7 %) et la ville (10,5 %).

Parmi les ménages aux besoins impérieux en matière de logement à Saint-Léonard, 84,6 % sont locataires, tandis que les locataires ne représentent que 64,3 % des ménages de l'arrondissement. Cela représente une sur-représentation de 31,6 %. En d'autres termes, on trouverait une distribution égale des besoins impérieux en termes de logement si la proportion des locataires parmi les ménages ayant des besoins impérieux en termes de logement était égale à la proportion de locataires parmi la population globale de l'arrondissement. Or cette proportion est plus élevée de 31,6 %, ce qui signifie que les locataires sont plus susceptibles d'avoir des besoins impérieux en termes de logement.

À Montréal, ce sont 87,7 % des personnes en besoin impérieux de logement qui sont locataires, comparé à la proportion de locataires dans la ville qui est de 63,6 %. C'est une sur-représentation de 37,9 %. Les locataires montréalais sont donc plus disproportionnellement représentés parmi les ménages aux besoins impérieux de logement comparé à Saint-Léonard⁸. Cela dit, les locataires à Saint-Léonard demeurent sur-représentés parmi les ménages aux besoins impérieux en termes de logement.

On note par ailleurs un nombre très faible de logements sociaux à Saint-Léonard et dans le secteur JTE. Il y a 604 unités de logement social répertoriées par la ville, situées à 8 adresses dans l'arrondissement, une valeur bien en dessous de la moyenne de 3285 unités par arrondissement montréalais⁹.

7 Statistique Canada (2021) [Dictionnaire - Besoins impérieux en matière de logement](#).

8 Ville de Montréal (2023) [Commande personnalisée du recensement 2021 - Besoins impérieux en matière de logement - perspective locale \(aires de diffusion\)](#). Données ouvertes.

9 Ville de Montréal (2024) [Logements sociaux et communautaires dans l'agglomération de Montréal](#). Données ouvertes.

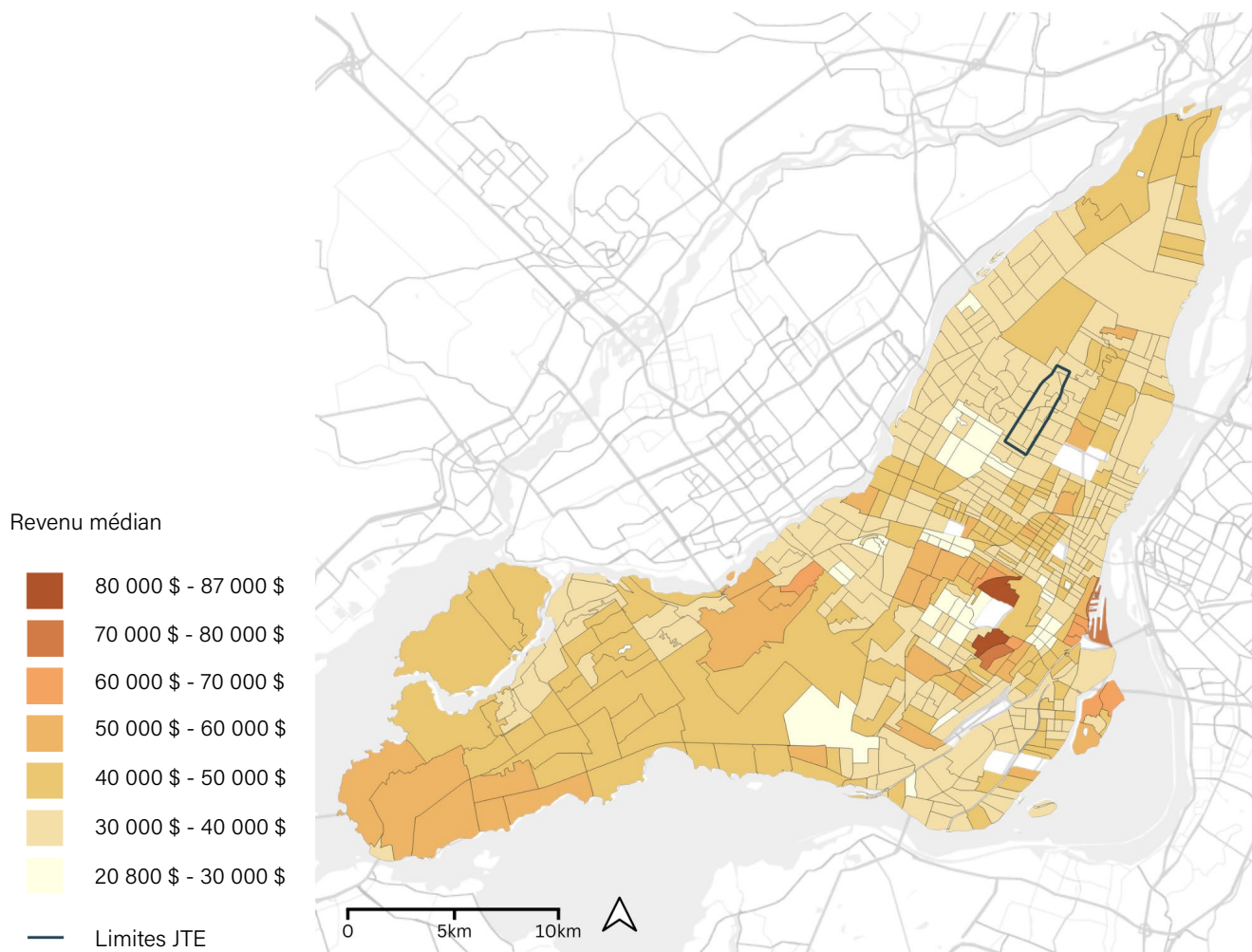
Portrait sociodémographique

Faits saillants :

- La taille des logements de JTE est insuffisante :
- 12,8 % des logements sont de taille insuffisante à JTE contre 8,6 % à Montréal;
- Il y a un manque de logements de quatre chambres et plus dans le secteur JTE;
- Les locataires de JTE sont plus susceptibles d'avoir des besoins impérieux en termes de logement que les propriétaires.

Portrait sociodémographique

Revenu



Carte 2: Revenu médian avant impôts des ménages par secteur de recensement.
Statistique Canada, Recensement de la population 2021

Portrait sociodémographique

Le revenu médian avant impôts à Jean-Talon Est (JTE) s'élève à 34 000 \$, ce qui est inférieur à celui de Montréal, qui atteint 36 800 \$. En outre, les revenus des femmes à JTE sont de 32 400 \$, tandis que ceux des hommes s'établissent à 36 200 \$. Ainsi, les femmes gagnent environ 4 600 \$ de moins que leurs homologues masculins. Elles gagnent alors 10,5 % de moins que les hommes. En comparaison, à Montréal, les hommes gagnent en moyenne 38 800 \$ et les femmes 35 600 \$, représentant 8,25 % de moins que le salaire des hommes, ce qui souligne un écart de revenus plus marqué au sein de la population de JTE.

Ces disparités économiques sont par ailleurs spatiales. En effet, le revenu médian des ménages léonardois avant impôts est plus faible que dans 89 % des autres arrondissements ou villes de l'île de Montréal. De plus, le pourcentage de la population active dont le revenu est inférieur à 50 000 \$ est plus élevé que dans 97 % des autres arrondissements ou villes.

Il convient de noter que les données du recensement de 2021 peuvent être biaisées en raison des aides fédérales mises en place pendant la pandémie de COVID-19. Ces aides ont entraîné une augmentation temporaire des revenus des ménages, mais ne peuvent pas être considérées comme une justification d'une amélioration significative du niveau de vie. Elles représentent plutôt un soutien ponctuel face à la crise sanitaire. En moyenne, les aides fédérales liées à la COVID-19 ont atteint 8 000 \$ à Montréal, tandis qu'à JTE, ce montant était légèrement supérieur, à 8 500 \$. Cependant, le revenu médian après impôts des ménages du secteur JTE était de 21 400 \$, contre 23 400 \$ à Montréal. Cette différence indique que, bien que les aides aient offert un soulagement financier, elles n'ont pas conduit à un changement durable dans la structure des revenus à long terme et n'ont pas nécessairement comblé les écarts économiques entre l'arrondissement et le reste de la ville.

Faits saillants :

- Le revenu médian du secteur est plus faible que le reste de la ville;
- Les disparités de genre en termes de salaire sont plus creusées à JTE que dans la ville.

Citoyenneté, immigration et caractéristiques ethniques

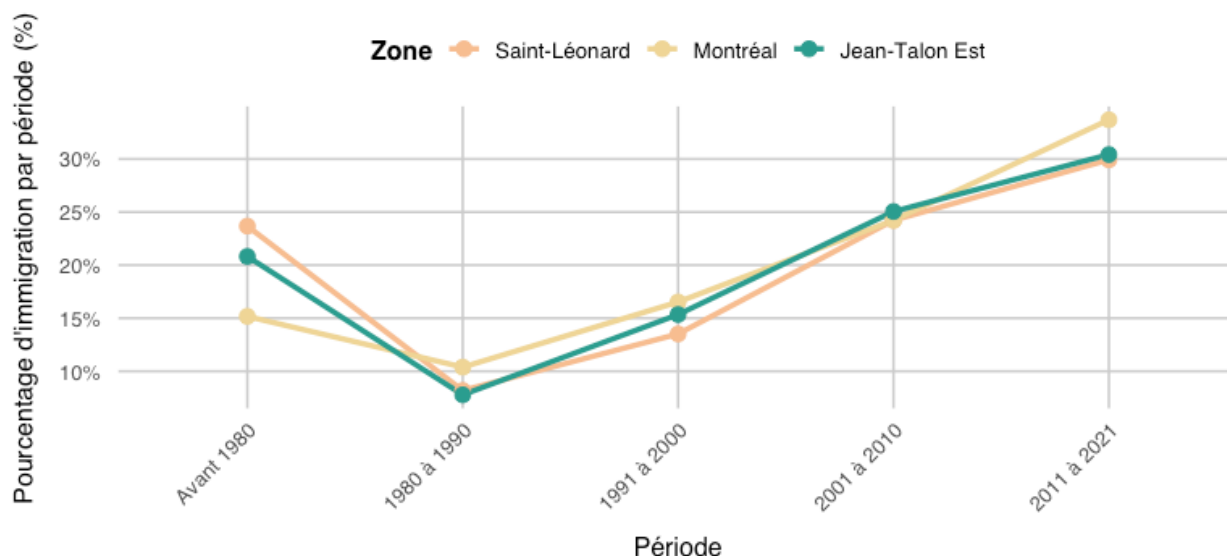
Citoyenneté canadienne

Le secteur JTE dénombre 14,8 % de non-citoyen·ne·s, comparé à 13,7 % à Saint-Léonard. Bien qu'on trouve un nombre plus élevé de non-citoyennes par rapport aux non-citoyens dans le secteur JTE, on dénombre plus d'hommes non-citoyens parmi la catégorie des hommes que de femmes non-citoyennes parmi la catégorie des femmes. Ainsi, 15,3 % des hommes résidant dans le secteur ne sont pas citoyens canadiens, contre 14,4 % des femmes.

Il est en revanche important de souligner que parmi les personnes n'ayant pas la citoyenneté canadienne à JTE, 52,3 % sont des femmes. Les non-citoyennes pourraient être plus nombreuses que les non-citoyens parce que les femmes vivent en moyenne plus longtemps.

Portrait sociodémographique

Immigration



Graphique 5 : Date d'immigration au Canada parmi les personnes immigrées à JTE, SL et Montréal.
Statistique Canada, Recensement de la population 2021

Saint-Léonard est un arrondissement caractérisé par une forte population immigrante. En effet, 45,8 % de ses résidents sont des personnes immigrées, un pourcentage notablement plus élevé que la moyenne montréalaise de 33,4 %. Dans le secteur Jean-Talon Est (JTE), le taux d'immigration est similaire à celui de l'arrondissement, atteignant 45,5 %.

Les personnes immigrées du secteur JTE sont majoritairement arrivés au cours des dix dernières années. Cependant, une précédente vague d'immigration avant 1980 peuple également le quartier, révélant ainsi la présence de deux générations d'immigration distinctes : les Italien-ne-s plus aîné-e-s et les Maghrébin-e-s plus jeunes. En 2021, on dénombrait environ 4 500 individus (5,8 %) ayant immigré au cours des cinq dernières années.

Près de la moitié des personnes immigrantes venues du continent africain (47,9 %) dans le secteur JTE sont arrivées entre 2011 et 2021. À titre de comparaison, les personnes immigrantes venues d'Europe ont immigré avant 2001 pour 86,4 % d'entre elles. Cette tendance reflète une augmentation de l'immigration africaine au cours de cette période à travers Montréal, avec une concentration notable dans l'arrondissement de Saint-Léonard.

Portrait sociodémographique

Les personnes immigrées du secteur JTE sont majoritairement arrivées entre 25 et 44 ans, représentant 50,4 % de cette population. Notamment, les femmes sont plus nombreuses que les hommes dans la plupart des catégories d'âge, en particulier parmi les personnes immigrées arrivées entre 15 et 24 ans, où elles représentent 60 % de cette tranche. À Montréal, bien que la répartition des âges soit similaire, les proportions de genre sont inversées.

Les identités des personnes immigrées dans le secteur sont diverses et l'on ne peut pas parler d'un profil unique à travers les personnes immigrantes. En effet, les caractéristiques des personnes en fonction des vagues d'immigration ont tendance à changer. Des données ventilées ont été analysées afin de dresser un portrait détaillé de ces populations.

Les personnes immigrées originaires d'Algérie sont plus jeunes que les autres personnes immigrées du secteur. 14,8 % ont entre 0 et 17 ans, comparé à 9 % pour l'ensemble des groupes d'immigré.e.s, et seulement 0,4 % pour les personnes immigrées italiennes. À l'inverse, 89,1 % des personnes immigrées italiennes dans le secteur JTE ont 65 ans et plus. Quant aux personnes immigrées haïtiennes, elles sont majoritairement d'âge actif, avec 79,5 % ayant entre 18 et 64 ans.

Faits saillants :

- 14 515 personnes du secteur JTE sont nées à l'étranger :
 - 41,9 % sont originaires Afrique;
 - 23 % d'Europe;
 - 20,6 % des Amériques.
- La distribution des âges varie selon l'origine :
 - 14,8 % des personnes originaires d'Algérie ont entre 0 et 17 ans;
 - 89,1 % des personnes originaires d'Italie ont plus de 65 ans;
 - 79,5 % des personnes originaires de Haïti ont entre 18 et 65 ans.
- Les personnes nées en Afrique, principalement en Algérie (58 % de celles nées en Afrique), sont majoritairement des hommes (51,5 %), tandis que celles nées en Europe et dans les Amériques sont principalement des femmes (55 %).
- Cette diversité reflète non seulement la dynamique démographique de Saint-Léonard mais aussi l'importance de l'intégration et de la cohabitation culturelle et sociale dans cet arrondissement, notamment entre jeunes et aîné.e.s.

Portrait sociodémographique

Minorités visibles

Dans le secteur JTE, 48 % de la population appartient à des minorités visibles, dont près de la moitié (45 %) se définissent comme Arabes, Maghrébin·e·s en majorité¹⁰. Les autres minorités notables incluent les Noir·e·s (19,8 %) et les Latino-américain·e·s (14,7 %). Le secteur JTE est à proximité du Petit Maghreb dans le quartier de Saint-Michel et est un lieu de résidence important pour les populations originaires d'Afrique du Nord. À Saint-Léonard, les personnes dites Arabes représentent 12,8 % de la population dite arabe de Montréal, bien que l'arrondissement ne constitue que 5,6 % de la population totale de la ville, soulignant l'importance démographique de ce quartier en termes de population d'origine maghrébine à Montréal. Par ailleurs, le secteur JTE ne dénombre que 10 personnes autochtones. À Saint-Léonard, ce sont 90 personnes qui ont le statut autochtone. C'est une part très faible de la population : à titre de comparaison, la population autochtone de Montréal représente 0,8 % des résident·e·s de la ville dénombrées dans le recensement.

Faits saillants :

- Le secteur ne recense que 10 résident·e·s autochtones;
- 48 % de la population appartient à des minorités visibles;
- Près de la moitié des personnes appartenant à des minorités visibles se définissent comme Arabes.

¹⁰ Cette étude utilise les données de Statistique Canada, qui regroupe diverses identités et minorités en catégories englobantes. Ces termes sont ici utilisés pour faciliter la compréhension, mais l'on souligne que les personnes appartenant à la même minorité selon le recensement peuvent avoir des identités ethniques et culturelles diverses en fonction de leur lieu d'origine ainsi que de leurs identités propres.

Portrait sociodémographique

Langues

Dans le secteur JTE, 90,6 % de la population parle français, dont 49,6 % parle à la fois français et anglais. On compte par ailleurs 5,3 % des résident·e·s ne parlant qu'anglais parmi les langues officielles, et 3,9 % de résident·e·s ne parlant aucune des langues officielles. Parmi celles et ceux qui ne parlent pas les langues officielles, 51,6 % ont 65 ans et plus et deux tiers (67,8 %) sont des femmes. À Montréal, on ne compte que 2,4 % de résident·e·s ne parlant aucune des deux langues officielles, et ce ne sont que 85,7 % des résident·e·s qui parlent français. On note que parmi les langues non-officielles, 25,9 % des résident·e·s du secteur JTE parlent arabe et 17,7 % parlent italien.

Cette prévalence de la francophonie s'explique par la composition socio-linguistique du quartier. Les immigrant·e·s d'Afrique du Nord parlent en effet fréquemment français ce qui leur permet une intégration linguistique plus fluide. Cette maîtrise élevée de la langue française facilite alors la communication entre les institutions publiques telles que l'arrondissement ou encore les services sociaux et la population. Cela étant dit, 1125 individus dans le secteur ne parlent ni français ni anglais, et ont tout de même besoin d'accéder à des services. Les organismes locaux spécialisés en l'accueil des personnes immigrées et soutenant les aîné·e·s allophones devraient être impliqués dans les mécanismes de participation publique et d'information sur le projet pour assurer l'inclusion de ces groupes dans la prise de décision.

Faits saillants :

- Le secteur présente un taux de francophonie très élevé (90,6 %);
- 3,9 % des individus ne parlent aucune des langues officielles du Canada. Parmi ces personnes, la moitié ont plus de 65 ans et les deux tiers sont des femmes;
- Un quart (25,9 %) des résident·e·s parlent arabe et presque une personne sur cinq (17,7 %) parle italien.

Portrait sociodémographique

Éducation

Les résident·e·s du secteur Jean-Talon Est (JTE) présentent en moyenne un niveau de diplôme inférieur à celui de l'ensemble de Montréal. Dans ce secteur, 21,9 % des résidents n'ont pas de diplôme, 20,6 % sont diplômés du secondaire, et 14,6 % possèdent un baccalauréat. En comparaison, au niveau de l'arrondissement de Saint-Léonard, 23,9 % des résidents sont sans diplôme et 13,8 % sont titulaires d'un baccalauréat. Ces chiffres marquent un contraste avec ceux de la Ville de Montréal où seulement 15,7 % des résidents n'ont pas de diplôme, 19,3 % sont diplômés du secondaire, et 20,3 % possèdent un baccalauréat.

Cette différence pourrait évoluer à mesure que les jeunes de Saint-Léonard terminent leur éducation secondaire. En effet, la proportion plus élevée de jeunes de moins de 18 ans dans ce secteur pourrait expliquer en partie les niveaux plus élevés de résidents de 15 ans et plus sans diplôme. Cette dynamique démographique pourrait signifier une potentielle augmentation du niveau de diplôme dans les années à venir, à mesure que ces jeunes poursuivent et achèvent leurs études.

Pour permettre à la jeunesse léonardoise du secteur de s'épanouir dans un environnement scolaire stimulant et pour minimiser les barrières qui leur empêcheraient de pleinement accéder à l'éducation, la Ville de Montréal dispose de plusieurs leviers. Premièrement, elle peut soutenir les organismes communautaires qui agissent dans la réussite scolaire des jeunes. Ensuite, elle peut améliorer l'environnement d'apprentissage de la jeunesse en créant un environnement urbain accueillant aux abords des écoles, permettant aux jeunes non seulement de se rendre à l'école de façon agréable et sécuritaire, mais aussi de profiter de l'espace aux alentours des écoles. Un espace périscolaire inclusif et bienveillant contribue à la réussite des jeunes.

Faits saillants :

- Le niveau d'éducation du secteur est plus faible que celui de Montréal.

Accessibilité et services

Pour comprendre les besoins des résident.e-s du secteur en termes d'aménagement du territoire et en espaces publics, il importe d'évaluer les infrastructures et services existants et d'évaluer si certains groupes en sont systématiquement exclus à cause de barrières réelles ou perçues. La démarche ADS+ permet de mettre en lumière ces barrières et de proposer des pistes de résolution à ces enjeux afin d'identifier des pistes d'action pour développer un territoire juste et équitable pour tous et toutes.

Transports

Infrastructures

- **Réseau routier dense**

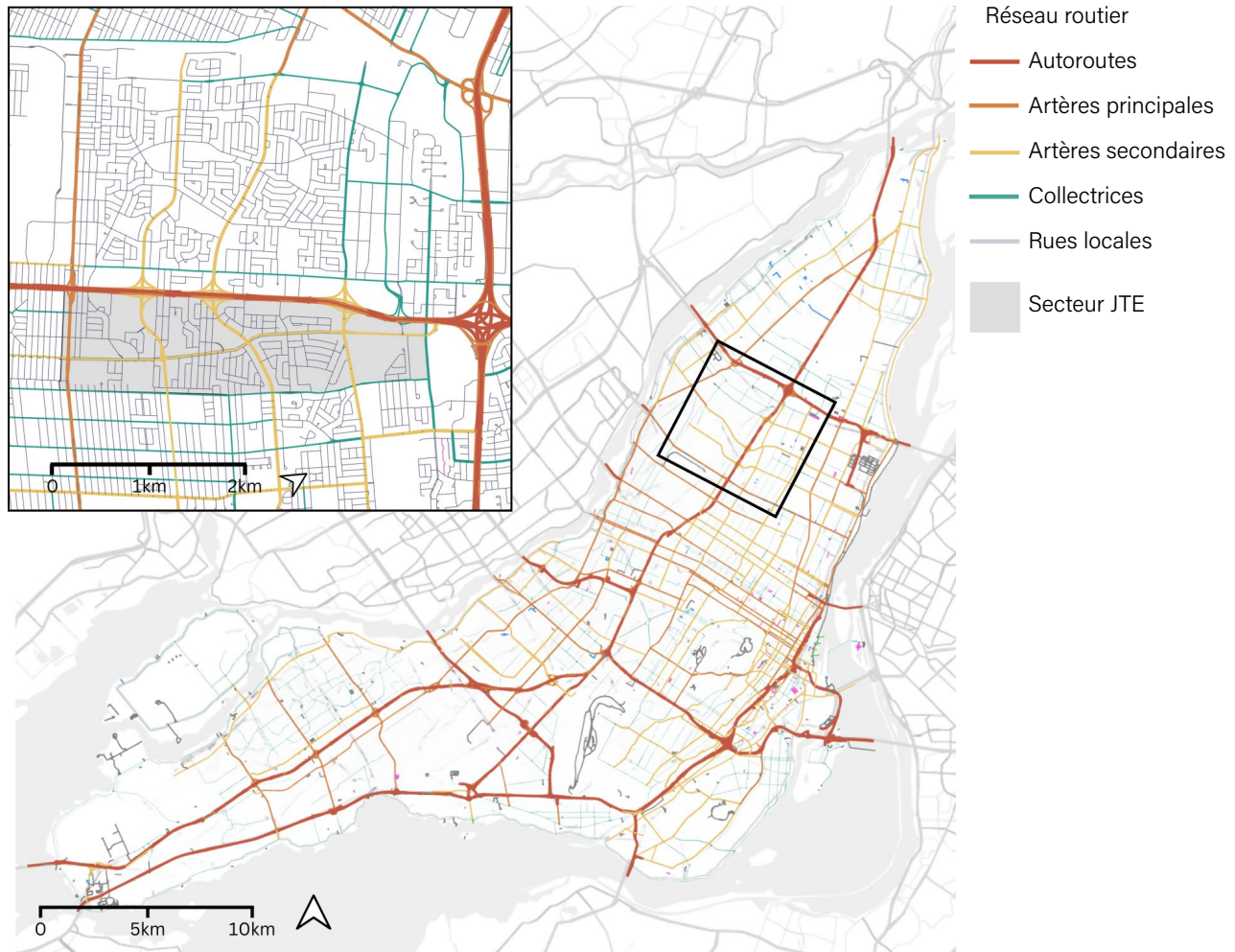
Le positionnement géographique du secteur JTE au sein de l'arrondissement Saint-Léonard le situe au cœur des axes routiers du secteur, générant ainsi un fort trafic motorisé. En effet, le secteur d'étude est traversé par plusieurs axes routiers majeurs facilitant les déplacements en voiture :

Axes est-ouest : l'autoroute Métropolitaine, les rues Jean-Talon et Bélanger;

Axes nord-sud : les boulevards Pie IX, Viau, Lacordaire, Langelier et des Galeries d'Anjou.

Ces infrastructures permettent une mobilité rapide et connectent Saint-Léonard au reste du territoire montréalais ainsi qu'à la proche banlieue où certain.e-s résident.e-s travaillent, mais elles génèrent aussi de la pollution sonore et aérienne, des collisions entre les voitures et les piétons, et limitent la mobilité active. L'autoroute constitue par ailleurs une barrière physique pour le déplacement actif entre le secteur JTE et le reste de l'arrondissement de Saint-Léonard.

Accessibilité et services



Carte 3 : Réseau routier de Montréal et du secteur JTE.
Ville de Montréal (2024) [Géobase - réseau routier](#).

Au cours des prochaines années, le réseau routier de l'arrondissement est voué à être repensé si l'on souhaite aménager les milieux de vie tout en permettant aux plus vulnérables de maintenir et d'agrandir leur accessibilité aux services de l'arrondissement et de la ville. Le défi principal sera de produire un réseau viaire facilitant la mobilité durable et multimodale, notamment pour les personnes à mobilité réduite, y compris les personnes âgées du secteur, ainsi que pour les jeunes qui se déplacent dans le secteur pour se rendre à l'école. À terme, l'arrivée de nouveaux·elles résident·e·s associée à la construction de nouvelles infrastructures de transport, notamment le PLB, devra être planifiée stratégiquement dans l'offre de transport collectif et actif de Saint-Léonard.

Accessibilité et services

- **Offre de transports collectifs diversifiée**

Le secteur JTE bénéficie de trois stations d'autopartage Communauto, offrant une alternative pratique à la possession d'une voiture personnelle et permettant aux ménages modestes ne pouvant pas posséder une voiture privée de gagner en accessibilité. Le secteur fait partie de l'emprise de Communauto Flex jusqu'au boulevard Langelier à l'Est. C'est la partie de l'arrondissement la plus couverte par ce service : en effet, la partie de Saint-Léonard au nord de l'autoroute métropolitaine et à l'Est du boulevard Viau n'est pas desservie par ce service.

De plus, le service rapide par bus (SRB) Pie IX et les bus fréquents, tels que la ligne 141 qui longe Jean-Talon et connecte au SRB et au métro Saint-Michel, renforcent l'offre de transports collectifs. Ils permettent aussi aux résident·e·s du secteur de rejoindre une vaste partie du territoire montréalais en connectant avec le métro. Les boulevards Viau, Lacordaire, Langelier et des Galeries d'Anjou sont desservis par les lignes de bus fréquentes 136, 32,33 et 44, assurant une connectivité nord-sud efficace.

Cette forte connectivité au réseau de transports collectifs doit bénéficier au plus grand nombre, y compris les personnes qui en sont historiquement exclues. Pour ce faire, on peut entre autres prendre en considération les horaires, la sécurité et la facilité d'accès aux stations. Par exemple, cette offre pourrait répondre aux besoins des femmes en s'assurant que les bus sont suffisamment fréquents en soirée pour éviter l'attente dans un lieu insécurisant. Pour augmenter le sentiment de sécurité des femmes et des jeunes, des arrêts de bus pourvus d'abribus et d'éclairages permettraient de rendre l'attente plus agréable et sécuritaire.

- **Réseau cyclable**

Actuellement, le réseau cyclable de l'arrondissement est limité et se concentre autour des neuf grands parcs de l'arrondissement. Par ailleurs, les vitesses élevées sur les axes routiers majeurs rendent la circulation à vélo dangereuse. Cela limite les options de transport pour ceux et celles qui privilégient le vélo pour des raisons économiques, environnementales ou de santé. Cinq stations de Bixi au sein du secteur, six stations dans les rues adjacentes, de nombreuses autres aux abords du parc Maisonneuve et de nouvelles stations projetées pour les années à venir augmentent les options de mobilité active. Cependant, en l'absence d'un réseau cyclable sécuritaire et connecté, ces options ne peuvent pas répondre aux besoins des résident·e·s de façon satisfaisante.

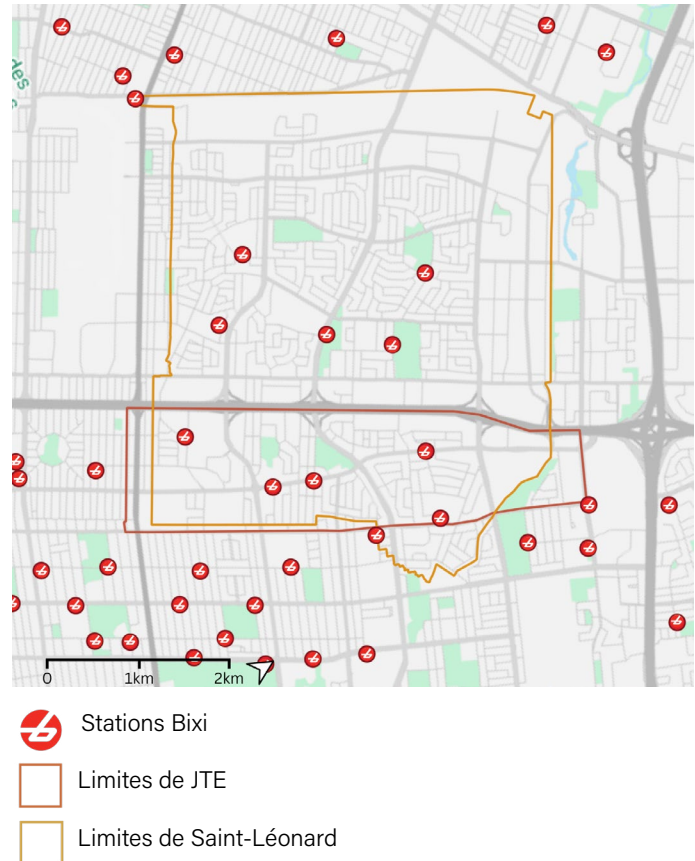
Accessibilité et services

• Nouvelles infrastructures

L'implantation de nouvelles infrastructures cyclables, comme les réseaux express vélo (REV) sur la rue Jean-Talon Est et le boulevard Lacordaire, est prévue pour améliorer la mobilité active du secteur. Étendre le réseau cyclable de Montréal dans un arrondissement qui n'en accueille pas encore constitue déjà une mesure d'ADS+. Cependant, pour s'assurer de l'équité du développement de ce réseau, il doit être intégré dans le tissu urbain de façon harmonieuse, en respectant les autres usages actifs de la route. Par exemple, les pistes cyclables doivent laisser suffisamment d'espace aux piétons et permettre leur traversée sécuritaire. C'est un enjeu important dans le secteur JTE, compte tenu du débarquement et embarquement des jeunes aux alentours des écoles et de l'augmentation du trafic piéton prévu

avec l'arrivée du métro aux abords des intersections de la rue JTE¹¹. Le partage de la chaussée entre cyclistes et piéton·ne·s doit aussi considérer la présence du pavillon hexagonal du parc Ladauversière, qui héberge un centre des aîné·e·s, nécessitant des points d'accès aux transports adaptés ainsi qu'un service d'accompagnement.

Par ailleurs, l'extension de la LBDM apportera une meilleure accessibilité au secteur. Les quatre stations de métro prévues au sein du secteur JTE offriront aux résident·e·s du secteur la possibilité de rejoindre de nombreux territoires rapidement et avec un seul mode de transport. Il convient de noter que les résident·e·s du nord de l'arrondissement devront tout de même faire un transfert modal entre le bus ou la voiture et le métro. L'accessibilité physique des nouvelles stations de métro devrait être intégrée dès la conception de celles-ci afin d'augmenter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. De plus, le service dans ces stations devrait tenir compte des horaires des déplacements des résident·e·s.



Carte 4 : Stations de Bixi aux alentours de JTE.

¹¹ Ville de Montréal (Janvier 2024) Réaménagement de la rue Jean-Talon Est: [Étude des solutions – Synthèse des analyses et résultats](#). Section 6.1: Intersections avec les édicules de métro.

Déplacements

- **Saint-Léonard**

Saint-Léonard est un arrondissement qui s'est historiquement structuré autour de grands axes routiers. Cela a une incidence sur les habitudes de mobilité des léonardois·e·s. Les ménages de Saint-Léonard possèdent en moyenne 1,2 voitures par ménage, une valeur plus élevée que les arrondissements plus centraux. En ce qui concerne les déplacements, 56,2 % des trajets sortants de Saint-Léonard sont effectués durant les heures de pointe du matin. Parmi ces déplacements, 58,9 % sont réalisés pour se rendre au travail, et 26 % pour les études. Environ 60,9 % des déplacements matinaux sortants se font en voiture, tandis que 30,1 % se font par les transports en commun¹².

À l'inverse, pour les déplacements internes durant les heures de pointe matinales, 46 % sont destinés aux lieux d'études contre seulement 15,4 % pour le travail. Cela montre une utilisation distincte des modes de transport selon le type de déplacement. Les déplacements internes connectent ainsi les jeunes à leur lieu d'étude, tandis que les déplacements externes sont plutôt réalisés par des travailleur·euse·s. On peut déduire que les jeunes parcourent ainsi des distances plus courtes, et seraient d'importants bénéficiaires d'un réaménagement de l'artère JTE¹³. L'évolution démographique du secteur, c'est-à-dire l'entrée des jeunes à l'âge adulte, pourrait faire évoluer la tendance des déplacements. Il est cependant complexe de réaliser des projections fiables à cause des nombreuses transformations du secteur, notamment avec le PLB et l'arrivée de nouveaux logements et donc de ménages.

En examinant les déplacements internes sur une période de 24 heures, 21,7 % sont effectués par des modes de déplacement actifs, et seulement 9,7 % utilisent les transports en commun. La majorité, soit 60,5 %, sont des déplacements en voiture. Cette forte proportion d'automobilistes serait probablement réduite avec l'amélioration des infrastructures et des services de transport collectif et actif, rendant ces alternatives plus attractives et accessibles que l'utilisation de la voiture.

¹² Autorité Régionale de Transport Métropolitain (2019) [Enquête Origine-Destination 2018](#).

¹³ Idem.

Accessibilité et services

- **Secteur JTE**

82,8 % des résident·e·s du secteur JTE se rendent au travail au sein de la Ville de Montréal, 5 % dans les villes liées et 10,8 % hors de la Ville de Montréal et au sein de la province.

La majorité (66 %) des résident·e·s se rendent au travail en voiture, et un quart (25 %) en transports collectifs. 6,5 % marchent jusqu'à leur lieu de travail et seules 65 personnes résidant dans la zone déclarent se rendre au travail à vélo¹⁴. On observe en outre une dimension genrée des différents modes de transports. Parmi les automobilistes, 61,6 % sont des hommes, alors que les femmes représentent 58,7 % des personnes se rendant au travail en transports collectifs. Parmi les transports actifs, les femmes sont plus représentées parmi les marcheur·euse·s mais aucune femme n'est comptabilisée parmi les 65 cyclistes du secteur JTE¹⁵. Pour permettre aux femmes de compter davantage sur le vélo pour leurs déplacements vers le travail, il faudrait sécuriser ces déplacements. En effet, étant donné que les femmes ont tendance à faire plusieurs arrêts dans leurs trajets, il faudrait aménager des stationnements à vélo et pour les chariots suffisamment spacieux et bien entretenus aux abords des écoles, garderies, commerces et lieux de loisirs.

Faits saillants :

- Le secteur JTE est relié à un important réseau routier;
- L'offre en transports collectifs est importante et diverse. Le PLB augmentera l'accessibilité du secteur en réduisant le nombre de connexions modales pour les ménages du secteur JTE;
- L'offre d'autopartage et de Bixi est divisée le long de l'autoroute métropolitaine et dessert principalement le sud du secteur;
- Les ménages léonardois utilisent la voiture et les transports en commun pour se rendre au travail;
- Les déplacements internes à l'arrondissement sont principalement à destination d'un établissement scolaire;
- Les abords des écoles, commerces et espaces publics devraient être aménagés pour faciliter les arrêts en transport actif afin d'augmenter l'accessibilité de ces lieux.

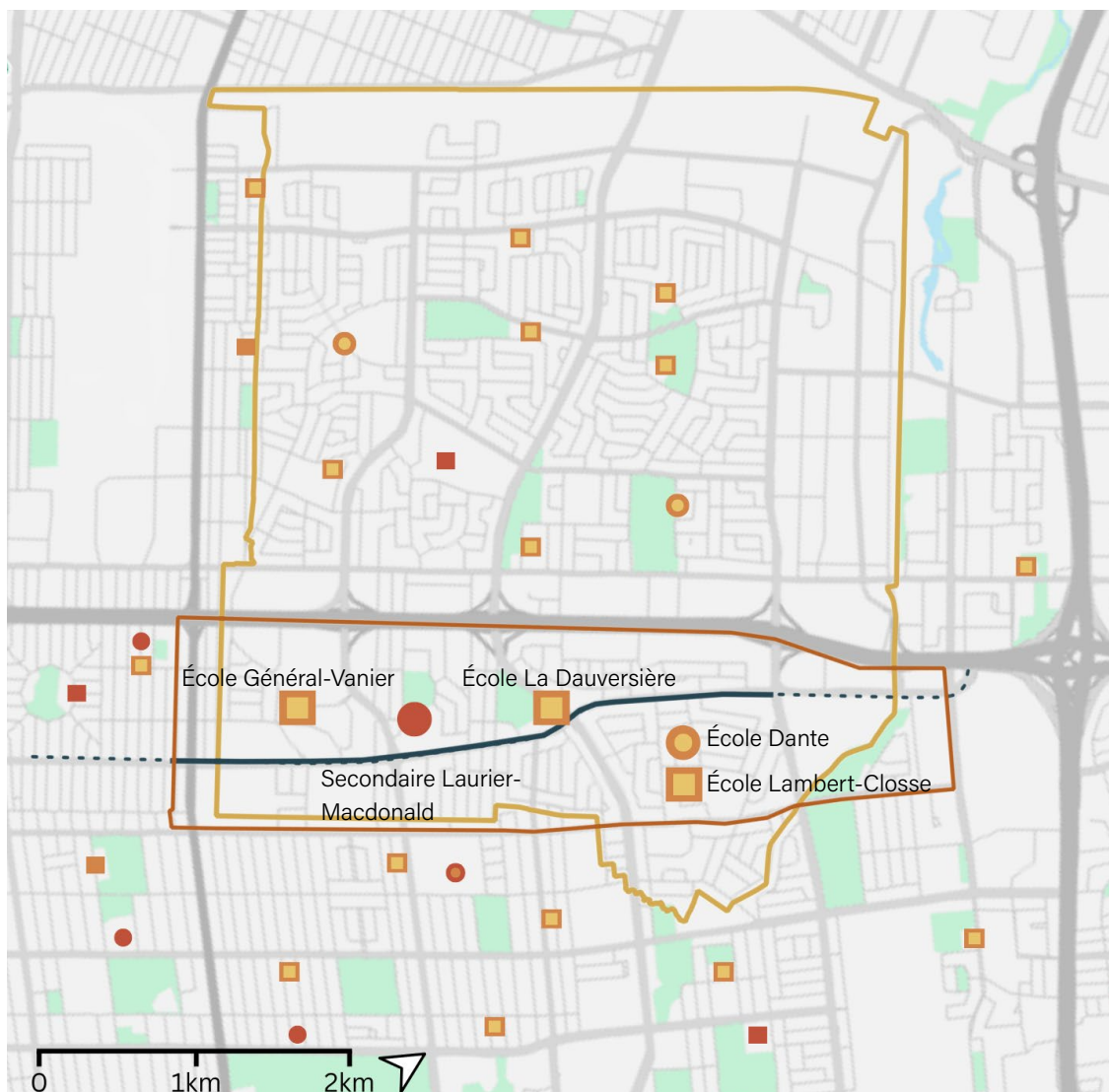
¹⁴ Statistique Canada (2021) Recensement de la population.

¹⁵ Idem.

Écoles

Carte 5 : Écoles dans et autour du secteur JTE.

[Ministère de l'Éducation](#)



- ☐ Écoles francophones
- ☐ Écoles anglophones
- ☐ Écoles dans le secteur JTE
- ☐ Écoles hors du secteur JTE

- ☐ Secteur JTE
- ☐ Saint-Léonard

- ☐ Écoles secondaires
- ☐ Écoles primaires
- ☐ Écoles primaires et secondaires
- ☐ Écoles préscolaires et primaires

- ☐ Tronçon à réaménager de la rue JTE
- ☐ Rue JTE

Accessibilité et services

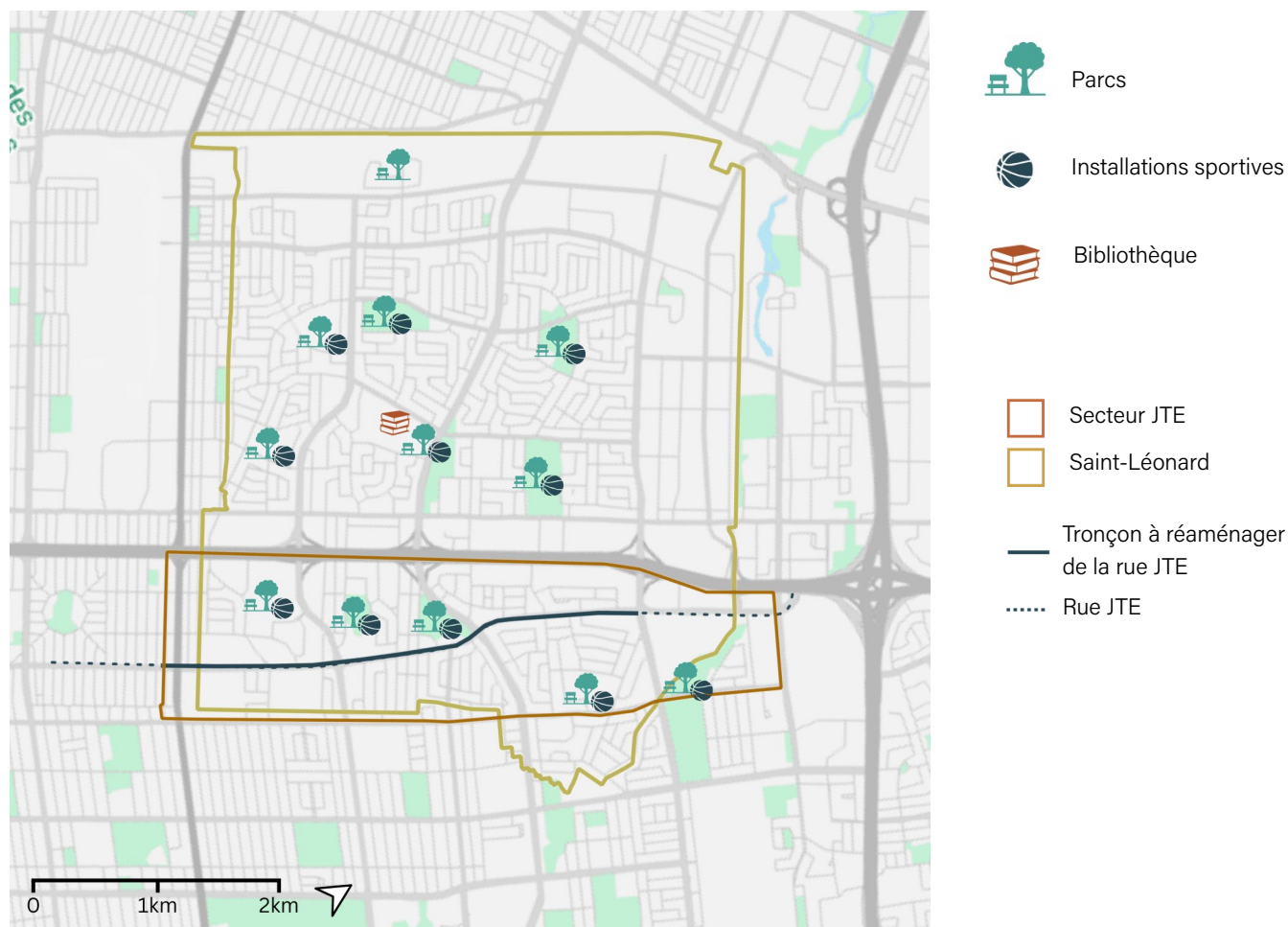
Le secteur JTE concentre cinq établissements scolaires près des artères de transport et d'importantes intersections telles que Viau et JTE. Il s'agit de quatre écoles primaires et une école secondaire. Les nombreuses écoles du secteur créent un fort trafic piéton et automobile aux horaires de début et de fin de l'école. Ces enfants empruntent les axes routiers pour se rendre jusqu'aux transports en commun ou marcher jusqu'à leur domicile, et interagissent avec les automobilistes. Présentement, les intersections entre JTE et les boulevards nord-sud du secteur génèrent de nombreuses collisions, notamment sur l'intersection avec le boulevard Viau¹⁶. Les considérations en termes de sécurité routière sont prises en compte dans une prochaine section.

Faits saillants :

- Le secteur JTE concentre 5 écoles proches des axes routiers majeurs;
- Les intersections à risque, notamment Viau et JTE, devraient être réaménagées afin de garantir la sécurité des jeunes se déplaçant depuis et vers l'école.

¹⁶ Ville de Montréal (Janvier 2024) Réaménagement de la rue Jean-Talon Est: [Étude des solutions – Synthèse des analyses et résultats](#). Section 2.6: Portrait de la sécurité sur la rue Jean-Talon Est.

Sports, loisirs et espaces publics



Carte 6 : Parcs, installations sportives et lieux culturels à JTE et Saint-Léonard.
[Ville de Montréal, carte interactive](#)

Accessibilité et services

Le secteur JTE est constitué de quatre parcs principaux offrant diverses installations sportives et de loisirs. À l'ouest du boulevard Viau, le Parc Hébert est doté de l'Aréna Roberto-Luongo et du stade Hébert. Les autres parcs notables incluent le Parc Laurier-Macdonald, le Parc Ladauversière, et le Parc Giuseppe-Garibaldi. Ces parcs urbains proposent de multiples équipements sportifs, tels que des terrains de bocce, de basketball ou de soccer ainsi que des piscines extérieures. Le parc du boisé Jean-Milot, situé à l'extrémité est du secteur dans l'arrondissement de MHM, offre un espace boisé et calme.

À l'échelle de l'arrondissement, parmi les parcs qui desservent la population (comme par exemple le parc Coubertin, Luigi-Pirandello, Ferland, Delorme, Ladauversière, Pie-XII, Giuseppe-Garibaldi et Hébert, représentés sur la carte 6 plus haut) de nombreuses installations de sports et loisirs et activités culturelles sont concentrées dans le parc Wilfrid-Bastien et dans le pôle civique, de part et d'autre du boulevard Lacordaire. L'arrondissement, en collaboration avec divers groupes communautaires, y organise des événements et des activités physiques, comme des séances de danse ou encore la Fête du citoyen qui se déroulent aussi sur les terrains du pôle civique à l'ouest du boulevard Lacordaire. Ces parcs et espaces publics servent non seulement de lieux de rencontre et de renforcement du lien social, mais ils sont également très fréquentés par la communauté¹⁷. La présence d'installations intérieures et extérieures permettent aux résident·e·s d'utiliser ces espaces à travers les saisons.

Les espaces publics du secteur, développés à une époque où les caractéristiques et les besoins de la population étaient différents, reflètent fortement l'héritage italien de l'arrondissement. La toponymie des lieux, comme le Parc Giuseppe-Garibaldi, en est un exemple marquant. Ces espaces répondent notamment aux besoins de la communauté italienne, aînée, qui nécessite des espaces de sport léger par exemple¹⁸, tout en incorporant aussi des terrains de tennis, basketball, baseball, pickleball et une piscine par exemple.

¹⁷ Ben Meddour, Melissa et Elbekkali, Soraya (2024) [Le vivre ensemble, un verbe d'action](#), épisode 2.

¹⁸ Cantin-Lafrance, Mélodie (animatrice) 2022 « [L'art du vivre ensemble](#): jeunes et espaces publics dans un quartier multiethnique de Montréal: Résultats (1/2) ».

Accessibilité et services

De plus, il est noté par les acteurs communautaires que Saint-Léonard **manque d'espaces dédiés aux jeunes¹⁹**. Les parcs de l'arrondissement ne répondent pas adéquatement aux **envies et besoins des jeunes du secteur**. Ils manquent notamment de mobilier urbain, **tel que des bancs et des tables de pique-nique²⁰**. Ceci est par ailleurs un enjeu à l'intersection des discriminations d'âge et de genre : en effet, les jeunes filles ont tendance à préférer les espaces de socialisation statiques tels que les bancs, parfois considérés comme indésirables et même criminalisés à cause des normes autour du flânerie. Fournir ce mobilier, en s'assurant que les conditions de sécurité sont remplies (comme l'éclairage et l'entretien) permet d'augmenter l'accès de l'espace public pour les filles^{21 22}.

Les appréhensions de certaines parties de la population concernant les jeunes peuvent nuire à l'établissement d'infrastructures adaptées. Bien que certains enjeux puissent affecter la sécurité urbaine, de nombreux stéréotypes nuisent aux jeunes léonardois-e-s, créant ainsi des barrières à leur accès égalitaire aux espaces publics de la ville²³. Pour répondre à ces enjeux, plusieurs stratégies peuvent être mises en place. Elles seront présentées dans la section suivante.

Lieux de culture et loisirs

En tant qu'artère commerciale, **la rue JTE concentre de nombreux commerces mais peu d'espaces culturels**. À Saint-Léonard, les espaces civiques et culturels, municipaux et privés, tels que la bibliothèque ou le centre privé Léonardo da Vinci, se situent au nord de **l'autoroute métropolitaine, le long du boulevard Lacordaire**. Le secteur JTE, déconnecté de ces lieux par l'autoroute, pourrait bénéficier de tiers lieux, c'est-à-dire des espaces non-commerciaux de socialisation et d'échange hors du domicile et du travail pour permettre à la population de se retrouver et pour créer des espaces de cohabitation à travers les saisons. Particulièrement, ces espaces pourraient former des lieux de socialisation pour les jeunes après les heures d'école ou encore des espaces de mixité entre jeunes et aîné-e-s.

19 Ben Meddour, Melissa et Elbekkali, Soraya (2024) [Le vivre ensemble, un verbe d'action](#), épisode 2.

20 Idem.

21 Boucher, Natalie et Cossette, Sarah-Maude (2022) [Les filles ont-elles droit aux parcs?](#) Revue Droits et Libertés.

22 Lange, Alexandra (2021) Teen Girls Need Better Public Spaces to Hang Out. [Bloomberg](#)

23 Ben Meddour, Melissa et Elbekkali, Soraya (2024) [Le vivre ensemble, un verbe d'action](#), épisode 2.

Parcs et installations à JTE

Cette section répertorie les installations et services offerts par les quatre principaux parcs du secteur.

Parc Laurier-Macdonald

- **Terrains de sport** : bocce, soccer, piste d'athlétisme
- **Activités saisonnières** : patinoire extérieure
- **Aménagements et commodités** : modules de jeux pour enfants, piste de course à pied
- **Caractéristiques** : à proximité de l'école secondaire Laurier-Macdonald

Parc Hébert

- **Terrains de sport** : basketball, bocce, soccer, volleyball, tennis, jeux de boule
- **Activités saisonnières** : piscine extérieure
- **Aménagements et commodités** : pavillon, aire de pique-nique, fontaine d'eau
- Wi-Fi gratuit, support à vélos
- **Installations loisirs** : aire de jeu 18 mois à 5 ans et 5 à 12 ans, aire d'entraînement pour adultes, appareils d'exercices
- **Accessibilité** : signalisation accessible, stationnement accessible et gratuit
- **Pavillon** : Aménagé aux normes en accessibilité universelle (AU), entrée de plain-pied, sentier d'accès, table à langer, toilettes

Accessibilité et services

Parc Ladauversière

- **Terrains de sport** : football, bocce, volleyball, tennis, soccer, jeux de boule
- **Activités saisonnières** : piscine extérieure, patinoire extérieure
- **Aménagements et commodités** : pavillon, aire de pique-nique, fontaine d'eau, toilettes, module de jeux pour enfants, Wi-Fi gratuit, support à vélos
- **Installations loisirs** : aire de jeu 18 mois à 5 ans et 5 à 12 ans, aire d'entraînement pour adultes, appareils d'exercices
- **Accessibilité** : signalisation et stationnement accessibles
- **Pavillon** : Aménagé aux normes en accessibilité universelle (AU), entrée de plain-pied, stationnement gratuit, sentier d'accès, table à langer

Parc Giuseppe Garibaldi

- **Terrains de sport** : soccer, balle, tennis, basketball, ping-pong, bocce, pickleball
- **Activités saisonnières** : piscine extérieure, pistes de ski de fond, patinoire extérieure
- **Aménagements et commodités** : aire de pique-nique, fontaine d'eau, toilettes, support à vélos, Wi-Fi gratuit
- **Installations loisirs** : module de jeux pour enfants
- **Accessibilité** : signalisation et stationnement accessibles.
- **Pavillon** : Aménagé aux normes en accessibilité universelle (AU), ascenseur, entrée de plain-pied, stationnement gratuit, sentier d'accès, table à langer

Parc du Boisé Jean Milot

- **Verdissement** : canopée importante
- **Ambiance** : espace calme avec des sentiers aménagés.
- Relié au parc Félix-Leclerc, qui contient de nombreuses installations sportives telles que des terrains de soccer, volleyball, bocce, basketball. Il contient aussi une aire d'entraînement pour adultes, des jeux d'eau, une aire d'exercices canins et une aire de jeu 5 à 12 ans

Logements pour aîné·e·s

Finalement, il est important de noter que le secteur JTE accueille plusieurs résidences pour aîné·e·s. On compte notamment 4 groupes de logements à l'est du Boulevard Lacordaire pour un total de 1124 unités, dont un des édifices qui offre le service en italien. Ces logements sont cependant gérés par des compagnies privées.

Le secteur JTE ne comporte pas de logements abordables ou HLM pour personnes âgées. Les seules unités abordables pour personnes âgées, les habitations Émilien-Gagnon, se situent au nord de la métropolitaine sur la rue Jarry, et offrent 208 unités. Le secteur comptabilise 6900 personnes âgées de 65 ans et plus. Le faible nombre de logements abordables pour les personnes âgées pose un enjeu économique pour cette catégorie démographique et risque de les rendre davantage vulnérables financièrement.

Faits saillants :

- On ne compte que 208 unités abordables pour personnes aîné·e·s à Saint-Léonard.

Caractéristiques sociales : forces et enjeux

Le secteur JTE est composé de publics divers qui partagent l'espace urbain au quotidien. Dans ces interactions, des synergies sociales se créent et renforcent le tissu urbain. Mais parfois, des situations conflictuelles ou problématiques peuvent émerger, nécessitant le soutien de programmes et d'organismes pour faciliter la cohabitation entre différents publics et usages. Cette section se penche sur ces caractéristiques au sein du secteur JTE.

Diversité socio-culturelle et commerciale

L'importance de l'immigration à Saint-Léonard et dans le secteur JTE teinte l'espace d'une diversité culturelle qui apporte une identité forte au secteur. En particulier, l'identité maghrébine est fortement ancrée dans l'entrepreneuriat économique sur la rue JTE. Le quartier du Petit Maghreb se situe à l'ouest du secteur d'étude et se concentre autour de la rue JTE. En tant que continuation de cette artère commerciale, le secteur accueille de nombreux commerces et espaces communautaires maghrébins, contribuant ainsi à maintenir une vie culturelle et économique florissante dans le secteur.

Par ailleurs, le paysage commercial de JTE est cosmopolite et abrite de nombreux commerces issus de la communauté maghrébine, italienne, latino-américaine, caribéenne, haïtienne, turque ou encore vietnamienne. Cette richesse culturelle est un critère distinctif du secteur JTE qui est par ailleurs maintenu par divers efforts collectifs, notamment à travers la SDC JTE.

Forces et enjeux

Cependant, cet entrepreneuriat s'est formé dans un contexte plus vaste de discriminations poussant les populations à entreprendre principalement au sein de leur propre communauté²⁴. Pour soutenir cette diversité entrepreneuriale, il faut donc reconnaître l'histoire sociale du développement économique du quartier, et comprendre les influences que les facteurs sociaux ont sur la vitalité économique du lieu. Les politiques publiques qui viseraient à soutenir cet entrepreneuriat doivent agir en union avec des programmes de lutte contre les discriminations et de vivre ensemble avec la différence.

Faits saillants :

- Le paysage économique de JTE est très cosmopolite;
- Le secteur abrite notamment de nombreux commerces et restaurants issus des communautés socioculturelles du secteur;
- Le développement économique du secteur doit prendre en considération les effets des discriminations et tenter de les prévenir.

²⁴ Manaï, B. (2015). Mise en visibilité de l'ethnicité maghrébine à Montréal. Le cas du Petit-Maghreb. *Diversité Urbaine*, 15(1), 109–124.

Forces et enjeux

Manque d'espaces publics adaptés

Le cadre bâti du secteur JTE, principalement conçu pour la voiture, est contraignant pour les jeunes et les aîné·e·s. Le mobilier urbain lié au transport est inadapté, rendant l'attente du bus difficile²⁵. Améliorer le mobilier urbain dans les aires d'attente bénéficierait donc à plusieurs parties de la population et serait un outil d'équité dans la mesure où il permet un meilleur accès aux personnes qui autrement ne pourraient pas utiliser ces modes de transport, notamment à cause du sentiment d'insécurité ou de l'inconfort des équipements.

Quant aux espaces publics de loisirs, il existe plusieurs espaces qui sont investis par la communauté. La bibliothèque communautaire est la porte d'entrée de l'offre sociale et culturelle de l'arrondissement. Elle offre des collections diversifiées, des espaces de mixité, des services dans la communauté et une programmation d'activités gratuites riches et variées. Elle est fréquentée par environ 1000 personnes par jour dont plus d'une centaine d'adolescent·e·s selon les professionnel·le·s de la Ville. On y retrouve des espaces mixtes et partagés avec le milieu communautaire qui y organise des activités et avec qui la bibliothèque développe des projets en collaboration, tels que la ludothèque communautaire qui accueille le projet L'Allée Léo de la Maison de la famille. La zone citoyenne constitue un espace pour échanger, socialiser et favoriser la pratique libre et spontanée d'activités de loisirs et de culture pour tous les âges.

Bien que géré par un OBNL et non la Ville, le Centre Leonardo Da Vinci est un lieu culturel (privé) important pour la communauté italienne et offre une programmation riche. L'espace comporte notamment une salle de sport, qui nécessite cependant un abonnement. L'arrondissement travaille en concertation avec l'organisme afin d'offrir une tarification plus avantageuse pour les résident·e·s, ainsi que de permettre l'accès à de divers organismes léonardois et de faire primer le principe d'équité.

25 Cantin-Lafrance, Mélodie (animatrice) 2022 « [L'art du vivre ensemble](#): jeunes et espaces publics dans un quartier multiethnique de Montréal: Résultats (1/2) ».

Forces et enjeux

Par ailleurs, la population locale ayant changé, avec 3 000 jeunes d'origine maghrébine vivant à moins d'un kilomètre de ce centre, cet espace reste inutilisé par eux et elles, perçu comme vide et non pertinent à leurs besoins²⁶. C'est pareillement le cas dans d'autres espaces publics dans le quartier.

Globalement, les jeunes léonardois-es rencontrent des difficultés à trouver leur place dans l'espace public de Saint-Léonard, face à certains conflits interculturels et générationnels avec les résident·e·s aîné·e·s. Les jeunes, et particulièrement les jeunes hommes, sont souvent perçus à tort comme des membres de gangs de rue, alors qu'ils ne cherchent qu'à se retrouver entre eux. Ce sentiment de perte de place chez les aîné·e·s, et la crainte qu'ils ressentent à l'idée de rencontrer les jeunes, exacerbe ces tensions²⁷.

Faits saillants :

- Le cadre bâti de JTE est principalement conçu pour la voiture, inadapté pour les jeunes et les aîné·e·s;
- Le mobilier urbain lié au transport est insuffisant, rendant l'attente du bus difficile;
- La bibliothèque communautaire est fréquentée par environ 1000 personnes par jour, dont plus de 100 adolescents;
- Le Centre Leonardo Da Vinci est un lieu culturel important pour la communauté italienne, mais contient des barrières financières et ne répond pas bien aux besoins des jeunes;
- Les intersections à risque, notamment Viau et JTE, devraient être réaménagées afin de garantir la sécurité des jeunes se déplaçant depuis et vers l'école.

²⁶ Cantin-Lafrance, Mélodie (animatrice) 2022 « [L'art du vivre ensemble](#): jeunes et espaces publics dans un quartier multiethnique de Montréal: Résultats (1/2) ».

²⁷ Ben Meddour, Melissa et Elbekkali, Soraya (2024) [Le vivre ensemble, un verbe d'action](#), épisode 2.

Sécurité urbaine

Les données du SPVM permettent de dresser un portrait détaillé de la criminalité à Saint-Léonard. Le taux de criminalité en 2021 y est de 36 délits et crimes par 1 000 habitantes et habitants, contre une médiane de 37 à travers les autres postes de quartier de la ville. En 2021, Saint-Léonard a été classé premier à Montréal pour le nombre d'homicides, en enregistrant quatre, contre une médiane de un dans les autres arrondissements montréalais²⁸.

Saint-Léonard se distingue également par ses taux élevés de vol de véhicules à moteur et de fraude, occupant le troisième rang pour ces infractions, avec des taux deux fois plus élevés que la médiane montréalaise. Le quartier se classe premier pour les appels concernant des coups de feu, avec 26 appels en 2021, contre une médiane de sept²⁹.

Le taux de criminalité à Saint-Léonard a diminué de 14 % entre 2012 et 2021. Cependant, cette diminution est moins prononcée que celle observée à l'échelle de la métropole, qui est de 27 %. Malgré cette baisse, certains types de crimes ont connu une augmentation significative : les voies de fait ont augmenté de 38 % et les crimes contre la personne de 22 %, comparativement à des augmentations de 28 % et 16 % respectivement pour la médiane montréalaise. La fraude a connu une hausse importante de 196 % à Saint-Léonard, contre 58 % pour la médiane des postes de quartier³⁰.

Il est important de faire la distinction entre la sécurité objective, basée sur les statistiques de criminalité, et la sécurité subjective, basée sur les perceptions des résidentes et résidents. L'organisme de concertation de Saint-Léonard a mené une enquête sur le sentiment de sécurité des résident.e.s du quartier. Il ressort que 56 % des participant.e.s qui résident dans le secteur JTE perçoivent le secteur comme insécuritaire, notamment lié aux gangs de rue et à la consommation de drogues, la violence armée, les bagarres de rue et l'intimidation. Ainsi, bien que le taux de criminalité observé ait diminué dans les dix dernières années, trois quarts des participant.e.s de l'étude notent une diminution du sentiment de sécurité dans le quartier dans les cinq dernières années. Par ailleurs, 58 % des personnes estiment qu'il y aurait des risques élevés pour leur sécurité, si elles marchaient seules la nuit. 61 % des participants disent éviter parfois ou souvent certains secteurs, et nomment notamment la rue Jean-Talon Est.

28 SPVM (Mars 2023) [Profil de la criminalité, poste 42](#).

29 Idem.

30 Idem.

Forces et enjeux

Il faut cependant noter que les personnes diplômées, propriétaires et d'âge actif (25 à 65 ans) sont sur-représentées dans cette enquête comparée à la population léonardoise. Le sentiment de sécurité des jeunes, des personnes n'ayant aucun diplôme, ou encore des nouveaux et nouvelles arrivant.e.s dans le quartier représentent un angle mort dans cette enquête.

Cette enquête met en lumière l'enjeu central du sentiment d'insécurité dans le secteur JTE : la cohabitation entre les différents groupes d'âge peut être complexe, notamment dû à un partage de l'espace public qui ne répond pas aux besoins des jeunes. Ainsi, le comportement des jeunes en groupes dans l'espace public est considéré comme insécuritaire ou comme une source de menace par certaines parties de la population (72 %), tandis qu'ils et elles n'ont pas le sentiment d'avoir leur place dans l'espace léonardois. Il est important de pouvoir distinguer entre un sentiment d'insécurité fondé dans une potentielle menace pour la sécurité individuelle et fondé sur des préjugés et stéréotypes. Par exemple 21 % de celles et ceux qui ont identifié d'autres groupes que leur groupe d'appartenance comme source d'insécurité nomment les personnes appartenant à d'autres communautés culturelles, et 22 % nomment les personnes consommant de la drogue (« toxicomanes ») et revendeur.euses. Un tiers des discriminations du secteur se font sur la base de l'origine ethnique³¹.

L'arrondissement a adopté un plan stratégique en sécurité urbaine centré autour de trois orientations principales : des espaces et infrastructures sécuritaires, des programmes de prévention et d'intervention adaptés à fort impact, et un mode opérationnel coordonné avec des canaux de communication instaurés³². Ce plan vise à répondre à la fois aux enjeux de criminalité observés, mais aussi à améliorer le sentiment de sécurité des résident.e.s. Pour réaliser ces objectifs de façon équitable, il est important de questionner comment le sentiment de sécurité de différents groupes peut se manifester, et parfois entrer en contradiction.

Au-delà des niveaux quantifiés d'insécurité dans le quartier, les jeunes de Saint-Léonard ressentent un sentiment d'insécurité qui limite leur accès aux espaces de l'arrondissement, restreignant leurs déplacements entre la maison, l'école, le centre commercial et les terrains de sport.

31 Concertation Saint-Léonard (2022) [Enquête sur le sentiment de sécurité, la victimisation et le cadre de vie à Saint-Léonard](#).

32 Arrondissement Saint-Léonard (2024) [Planification stratégique en sécurité urbaine 2024-2026 de Saint-Léonard](#)

Forces et enjeux

Un projet de recherche mené parmi des jeunes du secteur et des organismes pour la jeunesse explique qu'il y a un écart entre l'offre importante de sports fédérés dans l'arrondissement et l'envie des jeunes de pratiquer des sports libres tels que le soccer³³. Il suggère par ailleurs que l'organisation d'activités supervisées par l'arrondissement relève de son besoin de contrôler les activités des jeunes et d'entretenir les espaces, mais ajoute que ceux-ci ne sont pas réceptifs à ce contrôle et risquent de se désengager de ces activités. De plus, les horaires fixes et la nécessité de réserver créent des barrières d'accès supplémentaires. L'arrondissement fournit des efforts pour augmenter l'accessibilité des terrains de sport et d'équipements, tout en s'assurant que les espaces soient entretenus et sécuritaires.

Parmi les objectifs fixés, le plan stratégique prévoit de créer des aménagements sécuritaires et de renforcer le sentiment de sécurité chez les résident·e·s. Les espaces dédiés aux jeunes sont priorisés et doivent être améliorés pour répondre à leurs besoins, notamment dans le pôle civique. Le plan vise également à améliorer les liens entre différentes parties de la population et à animer les artères commerciales pour réduire le sentiment d'insécurité. En répondant aux besoins des jeunes tout en créant des espaces de mixité, la Ville pourra renforcer la sécurité urbaine en promouvant des aménagements de qualité, qui inviteront le public à se les approprier³⁴.

Faits saillants :

• Saint-Léonard :

- Taux de criminalité : 36 délits/crimes par 1 000 habitants (médiane : 37).
- 4 homicides en 2021 (médiane : 1).
- Vol de véhicules et fraude : taux deux fois plus élevés que la médiane.
- Diminution du taux de criminalité : -14 % (métropole : -27 %).

• Secteur JTE :

- 56 % perçoivent comme insécuritaire, 58 % craignent pour leur sécurité la nuit, 61 % évitent certains secteurs.

33 Pham, Hiên; Boucher, Nathalie; Berveley. Jacques (2022) [L'art de vivre ensemble - Cohabitation dans l'espace public de Saint-Léonard – Enjeux et solutions](#)

34 Paquin, Sophie (2022) « Créer des lieux publics où l'on se sent en sécurité – Aide mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire ».

Sécurité routière

En 2021, le SPVM a enregistré 228 collisions mortelles ou avec blessé-e-s, comparativement à une médiane de 126 pour les 30 postes de quartier de Montréal, plaçant ainsi Saint-Léonard au quatrième rang en termes de nombre d'accidents. Bien qu'aucune collision mortelle n'y ait été recensée, on y a compté 4 graves et 224 légères, un chiffre parmi les plus élevés du territoire.

Le quartier se distingue également par son deuxième rang pour les collisions impliquant des piétons, avec 58 incidents. Cependant, il se situe au 19^e rang pour les collisions impliquant des cyclistes, avec seulement 10 incidents. Il convient de noter que le secteur est peu fréquenté par les cyclistes, ce qui explique le faible nombre d'incidents.

Depuis 2019, le nombre de collisions ayant causé des morts ou des blessures a augmenté de 4 % à Saint-Léonard, alors qu'il a diminué de 10 % sur l'ensemble du territoire de Montréal. Cette tendance place Saint-Léonard au 26^e rang des 30 postes, indiquant une détérioration relative de la sécurité routière dans ce secteur.

Pour répondre à ces préoccupations, le plan stratégique en sécurité urbaine prévoit plusieurs mesures clés, dont :

1. Établir un corridor scolaire : Cette initiative vise à faciliter les déplacements des jeunes aux abords des écoles, en garantissant des trajets plus sécurisés pour les élèves.
2. Augmenter les mesures d'atténuation de la circulation : Des infrastructures telles que les saillies de trottoir, les dos d'âne et les panneaux d'arrêt sont mises en place pour réduire la vitesse des véhicules et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

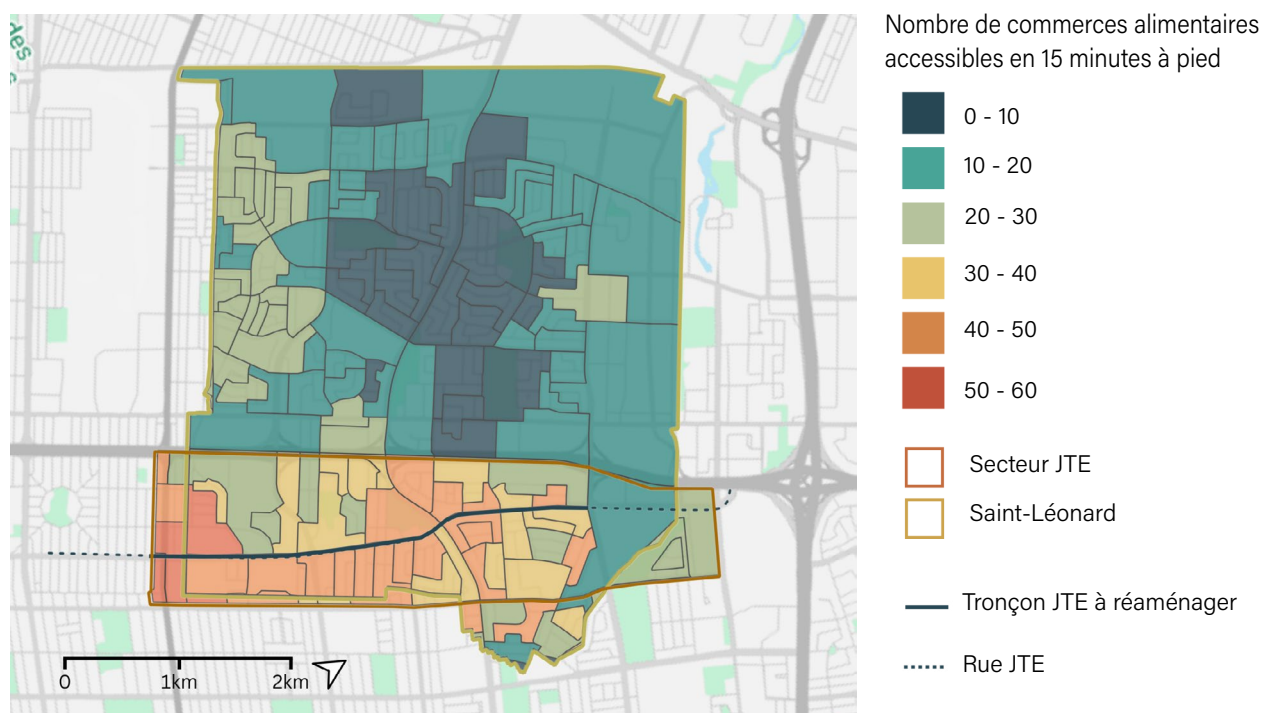
Ces mesures, en se concentrant sur la sécurité des jeunes et l'atténuation de la circulation, visent à inverser la tendance des collisions et à garantir une meilleure protection pour toutes et tous. Par ailleurs, le réaménagement de JTE permettra de réallouer les usages de la route afin de donner une plus forte importance aux mobilités actives. En créant des infrastructures sécuritaires, la Ville pourra ainsi faire augmenter la part des déplacements actifs à Saint-Léonard.

Faits saillants :

- Saint-Léonard comptait deux fois plus de collisions avec blessures que la médiane montréalaise (228 contre 126) en 2021;
- La faible présence de cyclistes dans le secteur explique le faible nombre d'accidents impliquant des cyclistes.

Sécurité alimentaire

En tant qu'artère commerciale, JTE concentre un nombre important de commerces alimentaires variés, répondant aux besoins culturels spécifiques du secteur. Cependant, une scission en termes de sécurité alimentaire est observée au sein de l'arrondissement, notamment entre le nord et le sud de l'autoroute métropolitaine. Les ménages résidant au nord doivent souvent se déplacer davantage pour accéder à ces commerces alimentaires, un défi particulièrement important pour les ménages sans véhicule comme pour les aîné·e·s ou encore les personnes ayant une limitation fonctionnelle.



Carte 7 : Accessibilité des commerces alimentaires à Saint-Léonard et dans le secteur JTE.

[Curbcut \(2023\) Montréal: Transports - accès aux services et commodités.](#)

Forces et enjeux

Malgré la densité de commerces alimentaires dans le secteur JTE, il est essentiel de déterminer si ces commerces répondent pleinement aux besoins des ménages léonardois. L'abordabilité des produits et les relations entre commerçant·e·s et jeunes sont des facteurs qui peuvent compromettre l'accessibilité de ces commerces pour les résident·e·s. En effet, le niveau de précarité de certains ménages, mis en lumière par l'organisme de concertation en sécurité alimentaire de Saint-Léonard, nécessite des aides pour qu'ils puissent subvenir à leurs besoins alimentaires³⁵. Pour répondre à cette situation, un frigo communautaire a été installé au pavillon Wilfrid-Bastien, un bâtiment abritant plusieurs organismes communautaires et situé en face de l'école primaire Wilfrid-Bastien. Cette concentration de services sociaux en un lieu unique permet aux familles plus précaires de regrouper leurs déplacements et de faciliter l'accès aux services essentiels.

Par ailleurs, les trajets des femmes et des hommes diffèrent typiquement par le nombre d'arrêts effectués. Les femmes réalisent majoritairement plusieurs arrêts au cours de leurs déplacements pour répondre aux besoins de leur famille, tandis que les hommes ont tendance à effectuer des trajets linéaires entre deux points. Cette différence souligne l'importance de regrouper les services essentiels dans des zones accessibles pour les familles.

Pour augmenter la sécurité alimentaire du secteur, il est crucial de développer les services alimentaires de concert avec les autres services sociaux. Une approche intégrée et collaborative permettrait d'optimiser les ressources disponibles et d'assurer une réponse plus complète et adaptée aux besoins des familles précaires. De plus, l'organisme de concertation en sécurité alimentaire souligne le besoin d'augmenter l'offre de jardins communautaires et d'agriculture urbaine dans l'arrondissement³⁶. En collaboration avec la table de quartier, cet organisme travaille à intégrer la sécurité alimentaire dans le plan de quartier et à soutenir les initiatives populaires en agriculture urbaine, notamment dans une approche d'éducation populaire.

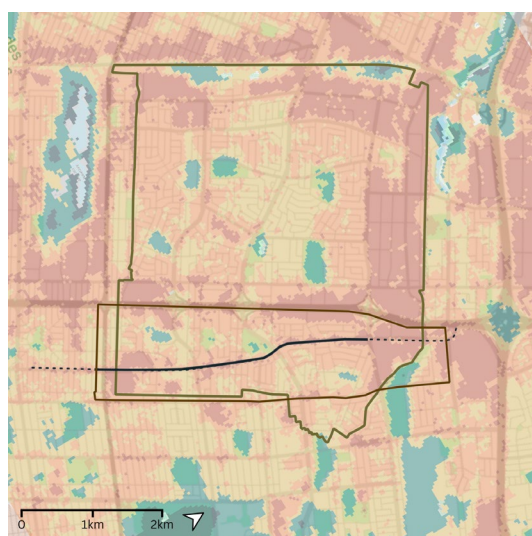
Faits saillants :

- Le secteur JTE concentre un nombre important de commerces alimentaires, et constitue ainsi un pôle alimentaire pour l'arrondissement
- Des services communautaires ont été mis en place mais une approche intégrée et collaborative est nécessaire pour assurer une réponse complète et adaptée aux besoins des familles précaires.

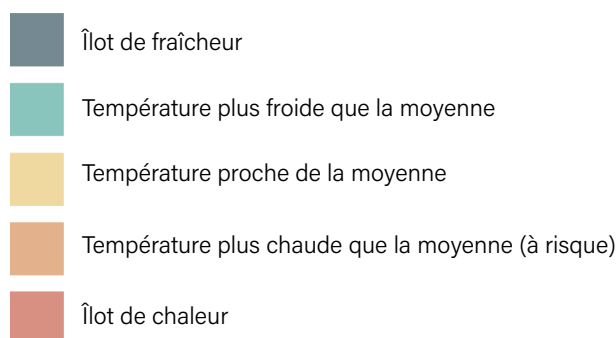
³⁵ Concertation en sécurité alimentaire de Saint-Léonard (2019) [Portrait de la sécurité alimentaire à Saint-Léonard](#).

³⁶ Idem.

Environnement



Carte 8 : Îlots de chaleur aux abords de JTE.
[Ville de Montréal \(2024\) Îlots de chaleur.](#)



La zone de Jean-Talon Est (JTE) se classe parmi les 13 % des zones les plus polluées en termes de niveaux de dioxyde d'azote (NO₂) de l'île de Montréal, un indicateur significatif de la qualité de l'air et de la pollution liée au trafic routier, un enjeu important pour le secteur qui est bordé par l'autoroute métropolitaine³⁷.

En termes de végétation, la zone JTE se classe parmi les 1 % des zones les plus faibles, avec un indice de végétation par différence normalisée (NDVI) de 35 %, selon les données de 2022. Ce faible taux de végétation est révélateur d'un manque important de canopée urbaine et de la présence accrue d'îlots de chaleur³⁸.

Près de la moitié des logements dans le secteur JTE (49,4 %) sont situés dans un îlot de chaleur. Dans l'ensemble de l'arrondissement, cette proportion augmente à 62,2 %, principalement à cause des secteurs proches de l'autoroute métropolitaine, exacerbant les conditions de chaleur pour les résident·e·s³⁹.

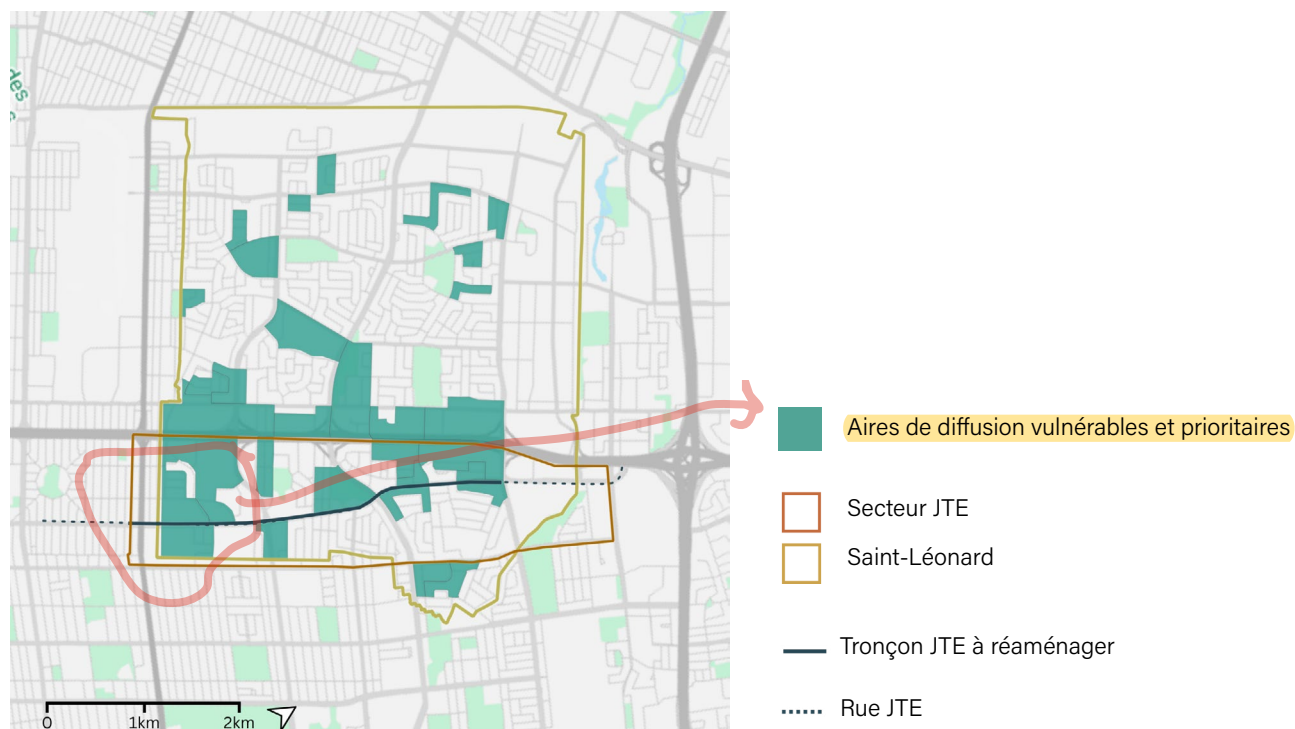
Ces caractéristiques climatiques créent des enjeux d'équité. En effet, le changement climatique est un enjeu de santé publique qui pourrait affecter davantage celles et ceux qui sont plus vulnérables. Pour atténuer ces enjeux, la Ville peut soutenir les projets de verdissement et d'agriculture dans le secteur, notamment le projet des Jardins de Léon porté par la SDC.

37 Curbcut (2024) Explorer – Saint Léonard [données de 2016].

38 Curbcut (2023) Montréal: Végétation.

39 Curbcut (2023) Montréal: Climat.

Équité territoriale



Carte 9 : Aires de diffusions vulnérables et prioritaires selon l'indice d'équité des milieux de vie.
[Ville de Montréal \(2024\) Indice d'équité des milieux de vie.](#)

Forces et enjeux

Saint-Léonard comprend 31 aires de diffusion considérées comme vulnérables, représentant 21 081 résidents, soit 21,4 % de la population, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne de 20 % de la Ville de Montréal. Toutes ces aires de diffusion sont vulnérables à la fois socialement et environnementalement. De plus, ces aires cumulent aussi d'autres vulnérabilités, dont :

- Économique : 74,2 % des aires vulnérables;
- Services de proximité : 74,2 % des aires vulnérables;
- Sécurité urbaine : 25,8 % des aires vulnérables;
- Culture, sports et loisirs : 48,4 % des aires vulnérables.

La vulnérabilité de ces aires est souvent liée à la présence de nombreuses personnes immigrées depuis moins de cinq ans, un statut socioéconomique précaire et une part élevée de locataires. En plus des défis socioéconomiques, le cadre environnemental est également un facteur de vulnérabilité, notamment en raison de la présence de grands boulevards et d'autoroutes qui engendrent des nuisances telles que la pollution aérienne et les collisions routières. Ces facteurs contribuent à un environnement parfois hostile pour les résident·e·s de ces zones vulnérables.

En somme, l'indice d'équité des milieux de vie de Montréal met en lumière les façons dont les vulnérabilités du secteur JTE se combinent et se renforcent entre elles. Il permet de mieux comprendre et répondre aux besoins spécifiques des populations vulnérables dans des secteurs comme Saint-Léonard, en intégrant des interventions coordonnées et ciblées pour améliorer leur qualité de vie.

Conclusion et recommandations

Ce rapport d'analyse sociodémographique du secteur JTE à Saint-Léonard met en lumière les dynamiques sociales du lieu et les divers défis et opportunités auxquels l'arrondissement fait face. En examinant à la fois les caractéristiques démographiques du secteur et les données sur la criminalité, la sécurité routière, la sécurité alimentaire, la pollution environnementale, et les vulnérabilités socioéconomiques, nous avons identifié plusieurs axes d'intervention cruciaux pour améliorer la qualité de vie des résident·e·s tout en favorisant une approche inclusive et équitable.

Recommandations d'aménagement pour Jean-Talon Est

1. Inclusion des jeunes et des immigrant·e·s

- **Créer des espaces inclusifs et accessibles** : le réaménagement de la rue Jean-Talon Est doit inclure des installations accessibles à toutes et tous, comme des bancs, des espaces de repos, et des espaces de rencontre, mais aussi des espaces de loisirs et de sport. Ces installations sont des solutions qui répondent à la fois aux besoins que les jeunes expriment et que d'autres parties de la population nécessitent.
- **Améliorer l'environnement urbain aux abords des écoles** : un espace inclusif et bienveillant contribue à la réussite des jeunes.

2. Promotion de la sécurité alimentaire

- Développer le concept de **ville nourricière** : Créer des opportunités d'agriculture urbaine le long de la rue JTE pour permettre aux groupes communautaires d'utiliser l'espace public pour cultiver des plantes et fruits. Considérer les bonnes pratiques du secteur, notamment les Jardins de Léon (SDC de JTE), ou encore le projet bacs des commerçants (éco-quartier).

- Étendre les initiatives communautaires : soutenir des projets comme les frigos communautaires permet de renforcer l'autosuffisance alimentaire et d'offrir des ressources accessibles aux familles précaires.

3. Renforcement de la sécurité urbaine

- Repenser l'allocation des usages de la rue et la géométrie des intersections : afin de protéger les usager·e·s vulnérables, des infrastructures sécuritaires telles que des passages piétons surélevés, des pistes cyclables dédiées, et des dos d'âne doivent être installées, particulièrement aux abords des écoles et des intersections dangereuses comme l'intersection Viau et JTE.
- Créer des espaces publics de cohabitation : pour créer un lien social entre les différentes populations du secteur, les espaces publics doivent être réalisés en s'assurant que chaque groupe de population se retrouve dans l'espace urbain. Des designs urbains qui créent un sentiment d'appartenance comme l'art public, permettent par la suite de mieux les entretenir et les partager.

4. Amélioration de l'environnement urbain

- Augmenter la canopée et créer des espaces verts : pour atténuer les effets des îlots de chaleur et améliorer la qualité de l'air, le réaménagement de la rue JTE doit augmenter la canopée du secteur. Des programmes de plantation d'arbres et de verdissement des espaces publics devraient être prioritaires, notamment dans les zones proches des grandes infrastructures routières. Cela permettrait à la fois de créer des retombées positives écologiques et de créer un environnement urbain qualitatif pour les publics qui fréquentent cet espace.

5. Engagement communautaire et urbanisme participatif

- Favoriser la participation publique : prioriser la participation de publics sous-représentés dans le processus de participation publique, notamment les jeunes, les mères célibataires ou encore les personnes autochtones. Par exemple, organiser un groupe de consultation dédié aux jeunes ou encore fournir des services de garde lors des consultations.
- Renforcer les partenariats avec les organismes locaux : travailler en étroite collaboration avec la table de quartier, les écoles, et les entreprises locales pour développer des programmes et des initiatives qui favorisent l'inclusion, la sécurité, et le bien-être de tous·tes les résident·e·s.

Mesures connexes d'équité et d'inclusion

1. Intégration socio-économique des nouveaux·elles arrivant·e·s

- Développer des services adaptés aux besoins des nouveaux arrivant·e·s : des services de soutien, des programmes de formation professionnelle, et des initiatives communautaires doivent être renforcés pour soutenir ces populations dans leurs initiatives économiques et sociales.

2. Mesures de réduction de la pauvreté

- Soutenir les organismes fournissant du logement social et abordable : s'assurer que les personnes précaires du secteur puissent demeurer et limiter l'augmentation des loyers;
- Développer des partenariats de sécurité alimentaire : encourager les commerces alimentaires à offrir des produits abordables et adaptés aux besoins culturels des résident·e·s.

3. Mesures de réussite scolaire

- Soutenir les organismes communautaires qui aident les jeunes dans leur parcours scolaire : assurer que la jeunesse léonardoise soit outillée pour poursuivre un parcours scolaire enrichissant et adapté.

Le réaménagement de la rue JTE constitue un moment charnière pour le développement urbain de Saint-Léonard. En marche vers un urbanisme inclusif et résilient, le secteur peut se transformer en milieu de vie accueillant et où il fait bon vivre. La Ville et l'arrondissement ont une opportunité importante pour recentrer les marges et offrir une place aux communautés qui ont historiquement manqué d'espace à Saint-Léonard. En intégrant les principes d'équité présentés dans ce rapport, ce réaménagement peut faciliter le développement social du quartier tout en l'ouvrant vers le reste de la ville avec le PLB. Garantir la résilience du quartier et de son identité est un élément crucial en cette période de transformation, et permettra aux léonardois·es d'asseoir leur identité locale tout en gagnant un environnement de vie dynamique et inclusif.

Sources

- Arrondissement Saint-Léonard (2024) [Planification stratégique en sécurité urbaine 2024-2026 de Saint-Léonard.](#)
- Autorité Régionale de Transport Métropolitain (2019) [Enquête Origine-Destination 2018.](#)
- Ben Meddour, Melissa et Elbekkali, Soraya (2024) [Le vivre ensemble, un verbe d'action, épisode 2.](#)
- Lange, Alexandra (2021) Teen Girls Need Better Public Spaces to Hang Out. [Bloomberg](#)
- Boucher, Natalie et Cossette, Sarah-Maude (2022) [Les filles ont-elles droit aux parcs?](#) Revue Droits et Libertés.
- Cantin-Lafrance, Mélodie (animatrice) 2022 « [L'art du vivre ensemble: jeunes et espaces publics dans un quartier multiethnique de Montréal: Résultats \(1/2\)](#) ».
- Concertation en sécurité alimentaire de Saint-Léonard (2019) [Portrait de la sécurité alimentaire à Saint-Léonard.](#)
- Concertation Saint-Léonard (2022) [Enquête sur le sentiment de sécurité, la victimisation et le cadre de vie à Saint-Léonard.](#)
- Curbcut (2023) Montréal: [Climat.](#)
- Curbcut (2023) Montréal: [Végétation.](#)
- Curbcut (2024) [Explorer – Saint Léonard](#) [données de 2016].
- Manai, B. (2015). [Mise en visibilité de l'ethnicité maghrébine à Montréal. Le cas du Petit-Maghreb.](#) Diversité Urbaine, 15(1), 109–124.
- Paquin, Sophie (2022) « [Créer des lieux publics où l'on se sent en sécurité – Aide mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire](#) ».
- Pham, Hiên; Boucher, Nathalie; Berveley. Jacques (2022) [L'art de vivre ensemble - Cohabitation dans l'espace public de Saint-Léonard – Enjeux et solutions](#)
- Service de Police de la Ville de Montréal (Mars 2023) [Profil de la criminalité, poste 42.](#)
- Société canadienne d'hypothèques et de logement (janvier 2024) [Tableaux de données tirés de l'Enquête sur les logements locatifs, 2023.](#)

Statistique Canada (2021) [Dictionnaire - Besoins impérieux en matière de logement](#).

Statistique Canada (2021) Recensement de la population.

Statistique Canada (2023) [Expériences en matière de logement au Canada : locataires vivant dans la pauvreté, personnes âgées locataires et immigrants récents locataires](#), 2021

Ville de Montréal (2019) Aide-mémoire pour mieux appliquer l'ADS+ à la Ville de Montréal.

Ville de Montréal (2023) [Commande personnalisée du recensement 2021](#) - Besoins impérieux en matière de logement - perspective locale (aires de diffusion).

Ville de Montréal (2024) Logements sociaux et communautaires dans l'agglomération de Montréal. Données ouvertes.

Ville de Montréal (Janvier 2024) Réaménagement de la rue Jean-Talon Est: [Étude des solutions – Synthèse des analyses et résultats](#).

Réaménagement Jean-Talon Est - ADS+



CRÉDITS

Recherche et rédaction

Dounia Diatsentos
dounia.podogova@gmail.com
Consultante en analyse de données sociales

Coordination

Service de l'urbanisme et de la mobilité

Collaborations

Service de la diversité et de l'inclusion sociale
Arrondissement de Saint-Léonard
Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension

