LA RUE DES POSSIBLES

Secteur Pie-IX–Vertières

Vision d'aménagement et de développement préliminaire

Commentaires de la SDC Jean-Talon Est

4 novembre 2026

Merci de nous donner l'occasion de nous exprimer. La SDC Jean-Talon Est n'a pas les ressources pour déposer un mémoire en bonne et due forme, mais nous nous efforcerons de livrer nos réflexions de manière constructive et concise. Nous nous limiterons aux impacts potentiels du développement du secteur Pie-IX–Vertières sur le secteur de la SDC Jean-Talon Est.

Nous nous réjouissons de voir que la Ville de Montréal planifie le développement de ce secteur en lien avec l'arrivée de la ligne bleue. Une densification intelligente et une requalification urbaine seront assurément des atouts pour les quartiers qui l'accueilleront. Cette portion de la rue Jean-Talon Est a depuis longtemps une triste allure et ressemble davantage à un boulevard de banlieue qu'à un milieu de vie, avec ses immenses terrains asphaltés accueillant des stationnements sous-utilisés.

Un bon point de départ

La vision et les grandes orientations d'aménagement nous apparaissent justes, et elles s'inscrivent dans la continuité du Programme particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est, auquel la SDC a contribué dès 2018. Ramener les commerces en bordure de la rue, accessibles directement depuis le trottoir, libérer les stationnements en façade, créer des liens nord-sud pour retisser la trame urbaine et verdir un territoire imperméabilisé à plus de 90 % : ce sont là des gestes que nous réclamons depuis longtemps pour l'ensemble de l'artère.

Nous saluons aussi la lucidité du diagnostic quant aux risques que pose l'arrivée du métro pour la population en place. Le document d'information rappelle que le loyer moyen du secteur s'élevait à 922 $ en 2023, contre 1 036 $ à l'échelle métropolitaine, et que cette abordabilité pourrait être compromise au point d'entraîner le déplacement de ménages

plus vulnérables. Ce constat ne s'arrête pas aux limites du secteur Pie-IX–Vertières. Nous y reviendrons.

Le chaînon manquant : le secteur identitaire

Les préoccupations de la SDC Jean-Talon Est concernent surtout des éléments qui ne figurent pas au programme. En 2021, l'arrondissement de Saint-Léonard a adopté le PPU Jean-Talon Est, dont les grandes orientations se reflètent dans la vision proposée. Par la suite, des consultations ont mené à l'adoption, en 2025, du Plan directeur d'aménagement et de développement du secteur Langelier. Aujourd'hui, la réflexion porte sur le secteur Pie-IX–Vertières.

Au milieu, il y a la rue principale de Saint-Léonard, celle dont le cœur est appelé le secteur identitaire. Outre le réaménagement de la rue, un aspect non négligeable et attendu depuis une éternité, ce secteur ne fait l'objet d'aucune réflexion quant à son maintien et à son développement.

Beaucoup d'équipements collectifs sont envisagés pour le secteur Pie-IX–Vertières : espaces communautaires, plateaux sportifs, une nouvelle école et un parc-école. On prévoit aussi une bibliothèque et une salle de spectacle dans le secteur Langelier. Entre les deux ? Pratiquement rien. Le cœur historique et géographique du quartier se situe pourtant de part et d'autre de l'intersection Lacordaire, là où se croiseront la ligne bleue, l'éventuel transport structurant de l'Est et deux segments du REV. On n'y prévoit jusqu'à maintenant que quelques locaux communautaires, dans des immeubles de 11 et 19 étages consacrés presque exclusivement à l'habitation.

Un quartier riche et vivant a besoin de logements, mais il a aussi besoin d'endroits pour accueillir des travailleurs ainsi que d'équipements collectifs comme une maison de la culture, une bibliothèque ou des tiers-lieux. Les équipements culturels et communautaires sont des moteurs d'achalandage et peuvent influencer positivement la diversité commerciale de toute une artère. On profite alors des investissements en transport collectif pour dynamiser durablement un quartier, et on offre à sa population actuelle des services qu'elle attend depuis longtemps.

Le document d'information indique que les besoins des deux arrondissements ont été mutualisés afin d'optimiser l'offre d'équipements. Nous souhaitons que cette logique s'étende à l'ensemble du corridor du prolongement de la ligne bleue, plutôt que de s'arrêter aux limites de chaque secteur de planification.

Des pôles complémentaires, pas concurrents

La vision proposée prévoit une offre commerciale structurante autour de la station Vertières, combinant grandes surfaces et commerces de proximité. C'est souhaitable. Il faut toutefois garder en tête que le secteur identitaire se retrouvera bientôt encadré par deux pôles neufs, l'un à l'ouest, l'autre à l'est, tous deux desservis par le métro et dotés d'une offre commerciale renouvelée.

Après avoir attendu un quart de siècle qu'on prenne soin de leur artère, les gens d'affaires du secteur de la SDC ne souhaitent surtout pas se faire damer le pion par les nouveaux secteurs commerciaux qui vont la border de chaque côté. Ils traversent en outre des années de chantier particulièrement éprouvantes : selon nos compteurs, la fréquentation piétonne de l'artère a chuté de 90 % entre le printemps 2024 et le printemps 2026.

D'où l'importance de planifier le développement des trois secteurs en complémentarité, en définissant pour chacun un rôle commercial distinct. Nous recommandons qu'une stratégie commerciale soit élaborée à l'échelle du corridor, en collaboration avec les arrondissements et la SDC, afin que le pôle Vertières vienne compléter l'offre du secteur identitaire plutôt que de la concurrencer.

Préserver le tissu existant et ceux qui y vivent

Avec l'arrivée des stations de métro et les pressions spéculatives qui l'accompagnent, il y aurait lieu de se pencher dès maintenant sur les moyens de préserver le tissu historique du quartier tout en permettant à ses résidentes et résidents actuels de continuer d'y habiter.

L'état actuel de la rue ne laisse présager rien de bon. Depuis près de trente ans, de projets de réaménagement non réalisés en projets reportés, la négligence a laissé des traces, et pas seulement sur la voirie. Une grande partie des propriétaires d'immeubles se sont contentés d'empocher les revenus de leurs espaces locatifs sans se préoccuper d'entretenir leur parc immobilier. On n'est pas loin du moment où l'on ressortira le refrain qui mène aujourd'hui à la démolition de la brasserie Dow : il serait trop coûteux de rénover, mieux vaut repartir à zéro. Le nombre d'immeubles patrimoniaux sacrifiés de cette façon à Montréal est impressionnant.

D'où l'importance de planifier dès maintenant le développement et la densification de ce secteur, en complémentarité avec les développements aux extrémités. Cela suppose des outils concrets : un encadrement réglementaire de l'intégration des nouveaux bâtiments et de la revitalisation des façades, un programme de subvention à la rénovation des immeubles, et des mesures pour protéger l'abordabilité des logements et des locaux commerciaux existants.

Des balises qui tiennent

Le secteur Langelier a fait l'objet d'une consultation en vue d'un développement qu'on souhaitait en harmonie avec le PPU Jean-Talon Est. Toutefois, la consultation était à peine terminée que les balises qui avaient fait consensus ont été mises de côté. En utilisant les pouvoirs d'exception accordés par le gouvernement du Québec avec le projet de loi 31, on a presque doublé les hauteurs permises, qui sont passées de 14 à 25 étages.

Le document d'information sur le secteur Pie-IX–Vertières ne chiffre aucune hauteur. Il évoque des « hauteurs importantes » et des « bâtiments signatures », et rappelle en note que le PPU Jean-Talon Est prescrit des hauteurs jusqu'à 14 étages, sans préciser si cette

limite sera respectée. Pour que la consultation ait un sens, la population doit savoir sur quoi elle se prononce, et avoir l'assurance que les balises qui en découleront seront celles qui s'appliqueront.

Rappelons enfin que, sans une attention particulière à leur conception, les tours ont la fâcheuse manie de favoriser l'anonymat et l'isolement social : entrées impersonnelles, longs couloirs, absence de lieux de rencontre, sans compter les tourbillons de vent et l'ombre portée sur les espaces publics. Le document reconnaît d'ailleurs l'importance de réduire les corridors de vent. Ces enjeux devront être traités dans les balises, et non laissés à la discrétion de chaque projet.

Faire battre le cœur de Saint-Léonard

Depuis 25 ans, toutes les études, analyses et plans de réaménagement, jusqu'au PPU Jean-Talon Est, ont souligné le rôle que devait jouer le secteur de la SDC Jean-Talon Est. Le développement du secteur Pie-IX–Vertières est en soi une excellente nouvelle. Il serait dommage qu'il se fasse au détriment de celui qu'on présente depuis si longtemps comme le cœur de Saint-Léonard. Nous formulons donc les recommandations suivantes :

1. Planifier le corridor du prolongement de la ligne bleue dans son ensemble, en attribuant des rôles complémentaires au secteur Pie-IX–Vertières, au secteur Langelier et au secteur identitaire.
2. Réserver au secteur identitaire, autour de l'intersection Lacordaire, des équipements collectifs structurants (maison de la culture, bibliothèque, tiers-lieux) et des espaces pour accueillir des travailleurs.
3. Élaborer une stratégie commerciale à l'échelle du corridor, en collaboration avec les arrondissements et la SDC.
4. Mettre en place dès maintenant des outils pour préserver le cadre bâti et l'abordabilité du secteur identitaire : encadrement réglementaire, subvention à la rénovation des immeubles et protection du logement existant.
5. Chiffrer les hauteurs maximales dans le document de planification et s'engager à ce que les balises issues de la consultation soient celles qui s'appliqueront.

Annexe

COMMUNIQUÉ DE PRESSE — Sous embargo jusqu'au 28 octobre 2026, 10 h

Jean-Talon Est, la rue qui résiste : malgré les chantiers, les commerces restent ouverts
Pendant qu'on promet de revitaliser l'Est, la rue qui accueillera la ligne bleue a perdu 90 % de ses passants. Plus d'une trentaine d'organisations se mobilisent pour qu'elle survive aux chantiers.
La SDC Jean-Talon Est pose une question à tout Montréal : est-ce ainsi qu'on veut revitaliser l'Est ?

Montréal (Saint-Léonard), le 28 octobre 2026 — Au milieu du chantier de la ligne bleue, devant les palissades, la Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon Est et plus d'une trentaine d'acteurs de Saint-Léonard ont pris la parole ce matin pour défendre la vitalité de la rue Jean-Talon Est pendant les travaux. Commerçants, table de quartier, milieu économique de l'Est, partenaires communautaires et culturels : tous portent un même message. Jean-Talon Est résiste, mais elle ne pourra pas tenir seule jusqu'en 2031.

Une rue coupée de sa clientèle
Depuis octobre 2024, le chantier du prolongement de la ligne bleue entrave les intersections Pie-IX, Viau, Lacordaire et Langelier. Au même moment, la STM a retiré le service d'autobus de tout le territoire de la SDC pour la durée des travaux en détournant la ligne 141 vers la rue Bélanger, à 800 mètres au sud. Dans la foulée, Bixi a retiré l'une des trois stations de l'artère et la Ville a mis de côté le REV Lacordaire. Les effets sont documentés :

- le compteur piéton de la SDC est passé d'un peu plus de 1 000 à moins de 100 passages par jour, soit une baisse de plus de 90 % ;
- le tracé de la ligne 141, qui transporte quelque 600 000 usagers par mois, ne dessert plus les commerces de l'artère ; la ligne elle-même a perdu 170 000 déplacements mensuels, et la navette 814 n'en récupère qu'environ 7 000 ;
- les commerces sondés rapportent une baisse moyenne de leur chiffre d'affaires de plus de 25 %, et 51 des 110 répondants ont réduit leurs heures ou leur personnel.

Certains commerces ont déjà fermé. Le 29 septembre dernier, la STM a indiqué à la SDC qu'elle ne pouvait pas améliorer son offre de service sur Jean-Talon Est. Ni la population du quartier ni les commerçants n'ont été consultés.

Malgré les défis, Jean-Talon Est reste ouverte. Les commerçants continuent d'accueillir leur clientèle comme à l'habitude. La SDC invite toute la population montréalaise à venir sur Jean-Talon Est pendant les travaux : chaque visite compte.

Ce sont des services qu'on retire
Dans un quartier où les personnes aînées, les familles et les personnes nouvellement arrivées se déplacent en transport collectif, où 28 % de la population n'a pas de voiture, c'est l'accès à la pharmacie, à l'épicerie, à la banque et au restaurant du coin qui est en jeu. Quand un commerce de proximité ferme, c'est un service qui disparaît pour celles et ceux qui y habitent.

« On planifie avec soin le quartier du futur, et c'est très bien. Mais revitaliser l'Est, c'est d'abord prendre soin des citoyens qui l'habitent aujourd'hui et qui ont besoin de ces services de proximité maintenant », rappelle Pierre Frisko, directeur général de la SDC Jean-Talon Est.

« Nous attendons ce métro depuis plus de trente ans et nous voulons qu'il soit une réussite. Mais une rue survit à des travaux ; elle ne survit pas à une clientèle qui ne peut plus s'y rendre. Aujourd'hui, nous ne sommes pas seuls : une trentaine d'organisations sont à nos côtés », déclare Paul Micheletti, président du conseil d'administration de la SDC Jean-Talon Est.

Une question montréalaise
Québec et Ottawa investissent des milliards de dollars dans la ligne bleue pour revitaliser l'Est de Montréal. Trois stations doivent ouvrir vers 2031, dont Mary-Two-Axe-Earley et Césira-Parisotto sur le territoire de la SDC, et le réaménagement complet de l'artère, un projet de 133 M$ sur 3,5 km, doit débuter en 2028. Une rue vidée de ses commerces à l'arrivée du métro compromettrait les retombées de ces investissements.

Le problème n'est ni l'argent ni la vision : c'est que personne ne répond de l'ensemble. En 2022, l'arrondissement s'engageait par écrit à créer un comité réunissant la Ville, la STM, l'arrondissement et la SDC pour piloter la transition de la rue. Ce comité n'a jamais été mis en place.

Le milieu, lui, n'a pas attendu. Avec le projet Vitalité, lancé en 2024 en prévision des grands chantiers, la SDC et ses partenaires veulent doter Jean-Talon Est d'un plan de maintien de l'artère pendant sept années de chantier. Les solutions trouvées ici pourraient profiter aux prochaines artères touchées par de grands chantiers.
« Jean-Talon Est peut devenir un modèle… ou l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire. Le choix se fait maintenant. Les solutions existent, elles sont documentées et la plupart peuvent être déployées rapidement », affirme Pierre Frisko.

La SDC Jean-Talon Est propose quatre solutions

1. **Quelqu'un doit répondre de l'ensemble.** Une seule table de coordination réunissant la Ville, l'arrondissement, la STM et le milieu, où les personnes présentes ont le pouvoir de décider.
2. **L'accès passe avant tout.** La rue doit rester accessible en tout temps : à pied, en transport collectif local, pour les livraisons et pour le stationnement de courte durée. La SDC demande un service d'autobus qui relie le secteur Jean-Talon Est à la station Saint-Michel.
3. **Donner aux gens une raison de venir.** L'espace libéré par les travaux peut accueillir des placettes, de l'animation et de l'art. Le chantier lui-même peut devenir une attraction.
4. **Un chantier propre et habillé.** Des palissades qui informent et embellissent, des abords nettoyés chaque jour, une signalisation claire et pertinente.

Bâtir l'avenir ensemble.

– 30 –

À propos de la SDC Jean-Talon Est

La Société de développement commercial Jean-Talon Est regroupe les gens d'affaires de la principale artère commerciale de Saint-Léonard, au cœur de l'un des quartiers les plus denses et les plus diversifiés de l'Est de Montréal. Elle porte le projet Vitalité, une démarche lancée en 2024 et articulée autour de trois pôles (commerce, communauté et culture) pour faire des grands chantiers de la ligne bleue et du réaménagement un levier de vitalité. Plus d'une trentaine d'organisations locales y participent.

Source : SDC Jean-Talon Est
Renseignements et demandes d'entrevue : Pierre Frisko, directeur général · 438 275-9385 · pfrisko@jeantalonest.com