

PRÉVENIR L'ITINÉRANCE À SAINT-LÉONARD : AGIR EN AMONT FACE À L'IMPLANTATION DU MÉTRO



Synthèse du
rapport de recherche
sur les effets sociaux
du prolongement de
la ligne bleue

L'ESSENTIEL À RETENIR

Le prolongement de la ligne bleue constitue une avancée majeure pour la mobilité et le développement du secteur sud-est de Saint-Léonard. Cependant, l'expérience observée dans plusieurs grandes villes indique qu'un projet de transport structurant peut, en l'absence de mesures d'accompagnement social, accentuer certaines pressions urbaines : hausse des loyers, fragilisation de ménages déjà vulnérables, tensions autour des stations et visibilité accrue de l'itinérance dans les réseaux de transport.



Figure 1 : Prolongement de la ligne bleue : les trois stations de métros prévues à Saint-Léonard

Pourquoi cette recherche

La recherche répond à un besoin concret : outiller le territoire avant l'ouverture des nouvelles stations, afin d'anticiper les transformations sociales liées au chantier et à la mise en service du métro, et de prévenir l'aggravation de situations de vulnérabilité susceptibles de mener à l'itinérance ou à des tensions de cohabitation. Elle s'appuie sur un enchaînement largement documenté :



Ce que vise la démarche

Cette recherche vise à outiller les acteur·rice·s de Saint-Léonard afin d'anticiper les effets sociaux associés au prolongement de la ligne bleue et de soutenir une approche préventive, territorialisée et concertée.

Elle permet notamment :

- de mieux comprendre les effets fréquemment observés autour des projets de transport structurant, en particulier sur le logement, les dynamiques commerciales et les vulnérabilités sociales ;
- d'analyser les formes que peut prendre l'itinérance dans les environnements de transport collectif ;
- d'identifier, à partir d'expériences menées dans d'autres villes, des pratiques de prévention et de gouvernance transférables ;
- de proposer des leviers d'action concrets, adaptés aux réalités de Saint-Léonard, misant sur l'anticipation, la coordination et l'intervention en amont.



Photo 1

Chantier de la future station Césira-Parisotto (Lacordaire)
© STM juin 2025

Le métro peut devenir un levier puissant d'amélioration des conditions de vie à Saint-Léonard à condition que la transformation urbaine s'accompagne, dès maintenant, d'un dispositif local de prévention : repérage des signaux faibles, protection du logement abordable, présence de proximité et réponses concertées autour des stations.

Contexte

Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal figure parmi les projets de transport collectif les plus structurants pour l'est de l'île. À Saint-Léonard, ce projet s'inscrit dans un territoire caractérisé par une grande diversité sociale et culturelle, mais aussi par des vulnérabilités économiques et résidentielles déjà bien documentées.

Les expériences nord-américaines et européennes montrent que les grands projets de transport peuvent générer, sans mesures sociales et territoriales adaptées, des effets indirects importants : pressions foncières, fragilisation résidentielle, recompositions commerciales rapides et visibilité accrue de l'itinérance dans les espaces publics et les réseaux de transport. Ces dynamiques apparaissent lorsque le projet est abordé principalement comme une infrastructure, sans articulation suffisante avec le logement, les services sociaux et l'aménagement.

À Saint-Léonard, l'arrivée des futures stations *Mary-Two-Axe-Earley (Viau)*, *Césira-Parisotto (Lacordaire)* et *Madeleine-Parent (Langelier)* survient dans un contexte marqué par une forte proportion de ménages locataires, une offre limitée de logement social et la concentration de fragilités dans certaines zones du sud-est de l'arrondissement. Une approche préventive, territorialisée et intégrée s'impose.

Constats à retenir

Les réseaux de transport deviennent souvent des espaces de refuge lorsque le logement et les services sociaux sont sous tension. Les approches strictement sécuritaires montrent des effets limités à long terme, tandis que les réponses intégrées s'installent plus durablement.

À Montréal, la hausse récente de l'itinérance et la pression sur l'hébergement augmentent le risque que certaines stations jouent un rôle de « dernier recours », particulièrement dans les secteurs en transformation rapide.

À Saint-Léonard, même si l'itinérance visible demeure limitée, plusieurs fragilités se combinent, créant un terrain propice à l'itinérance cachée et à la perte de logement.

Trois zones du sud-est de l'arrondissement apparaissent particulièrement sensibles. Malgré un réseau communautaire actif, la capacité de réponse demeure contrainte par une coordination encore insuffisamment formalisée.

Enjeux locaux et leviers

À Saint-Léonard, la prévention de l'itinérance ne peut être envisagée comme une réponse ponctuelle à une situation d'urgence. Les risques émergent en amont, lorsque des transformations urbaines rapides rencontrent des fragilités sociales existantes. Dans ce contexte, l'implantation du métro agit comme un accélérateur de dynamiques déjà à l'œuvre.

L'enjeu central consiste à maintenir la mixité sociale et la qualité du cadre de vie, tout en accompagnant un projet structurant appelé à transformer durablement le sud-est de l'arrondissement. Sans anticipation, la pression risque de se déplacer vers les organismes communautaires, les services publics et les espaces de transport, avec des effets visibles sur la cohabitation et le sentiment de sécurité.

Prévenir l'itinérance à Saint-Léonard, ce n'est pas freiner le développement du quartier. C'est s'assurer que l'arrivée du métro améliore les conditions de vie sans fragiliser les personnes et les ménages les plus exposés.

Leviers identifiés par la recherche



Agir tôt, avant l'ouverture des stations



Croiser urbanisme, logement et action sociale



Outiller les acteurs de première ligne



Formaliser la coordination territoriale



Pistes d'action

Les constats invitent à agir avant l'ouverture des stations, selon une logique de prévention, de coordination et de proximité.

AGIR À COURT TERME

Mettre en place une veille sociale territoriale

Renforcer la coordination locale autour du métro

Soutenir les acteurs de première ligne

AGIR À MOYEN TERME

Intégrer la prévention sociale à la planification urbaine

Renforcer durablement les capacités locales de réponse

Agir en amont, c'est préserver le cadre de vie, la cohésion sociale et la dignité des personnes, tout en accompagnant une transformation urbaine majeure.

La prévention n'est pas un frein au développement : elle en est une condition.



Photo 2

Inauguration du site de la future station Mary-Two-Axe-Earley (Viau)

© Arrondissement de Saint-Léonard. Été 2023

UNE RESPONSABILITÉ COLLECTIVE

La prévention de l'itinérance engage l'Arrondissement, les services publics, les organismes communautaires et la population.

À Saint-Léonard, la capacité à anticiper constitue un levier essentiel pour faire du métro un projet structurant au bénéfice de toutes et de tous.

RÉALISÉE PAR



AVEC LE SOUTIEN FINANCIER DE
Arrondissement de Saint-Léonard

RÉDACTION

Francis Joël Tchenkeu, Ph.D.
Conseiller à la recherche

ISBN 978-2-9823853-0-6

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives
nationales du Québec, 2026

© CSL, avril 2026