



Montréal

Saint-Léonard
Montréal

Villeray
Saint-Michel
Parc-Extension
Montréal

SECTEUR PIE-IX-VERTIÈRES

Document d'information

Vision d'aménagement et de développement préliminaire

8 septembre 2026



ACRONYMES UTILISÉS DANS LE DOCUMENT

- **SLE** : Arrondissement de Saint-Léonard
- **VSMPE** : Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
- **RPP** : Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie
- **ARTM** : Autorité régionale de transport métropolitain
- **CAB** : Centre d'achat Le Boulevard
- **MTMD** : Ministère des transports et de la mobilité durable
- **PAE** : Plan d'aménagement d'ensemble
- **PUM** : Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal
- **PLB** : Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal
- **REV** : Réseau express vélo (Jean-Talon Est)
- **SRB** : Service rapide par bus (Pie-IX)
- **STM** : Société de transport de Montréal
- **SQI** : Société québécoise des infrastructures

1. MISE EN CONTEXTE	4	3. VISION PROPOSÉE	42
1.1 Introduction	6	3.1. Vision	44
1.2 Contexte de planification	8	3.2. Orientations d'aménagement	45
» Prolongement de la ligne bleue (PLB)		3.2.1 Orientation 1	46
» Station de métro et terminus d'autobus		» Aménager des parcs de voisinage comme cœur du quartier et lieux de rencontre	
» Réaménagement de la rue Jean-Talon Est		3.2.2 Orientation 2	48
» Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 de Montréal		» Déployer des équipements collectifs, culturels et sportifs accessibles à tous	
» Programme particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est		3.2.3 Orientation 3	50
» Les trois secteurs stratégiques de planification		» Maintenir et valoriser les fonctions commerciales existantes le long de l'axe Jean-Talon Est	
2. PORTRAIT ET DIAGNOSTIC SYNTHÈSE DU TERRITOIRE.....	12	3.2.4 Orientation 4	52
2.1 Description du secteur et ses abords	14	» Créer une forme urbaine favorisant une mixité d'usage et une diversité dans l'offre de logement.	
» Vocation du territoire au fil du temps		3.2.5 Orientation 5	54
» Le Centre d'achat Le Boulevard (CAB)		» Étendre le réseau de mobilité active, connecté à la station de métro Vertières et au SRB Pie-IX	
» Profil sociodémographique		3.2.6 Orientation 6	56
2.2 Constats, défis et opportunités	22	» Réorganiser le réseau routier pour apaiser la circulation et améliorer les déplacements	
» Un secteur marqué par la présence de centres commerciaux		4. PROCHAINES ÉTAPES.....	58
» Un secteur avec un fort potentiel de redéveloppement			
» Un secteur déficitaire en équipement collectif			
» Un secteur déficitaire en espace vert et fortement minéralisé			
» Un secteur propice au transport collectif mais peu à la mobilité active			



1. Mise en contexte



1.1 Introduction

Ce document présente la vision d'aménagement et de développement préliminaire du secteur Pie-IX–Vertières, localisé le long du prolongement de la ligne bleue (PLB) du métro de Montréal. Son inauguration, prévue en 2031, permettra d'étendre le réseau du métro aux arrondissements de Saint-Léonard et d'Anjou et d'améliorer la desserte des arrondissements Villieray–Saint-Michel–Parc-Extension (VSMPE) et Rosemont–La Petite-Patrie (RPP).

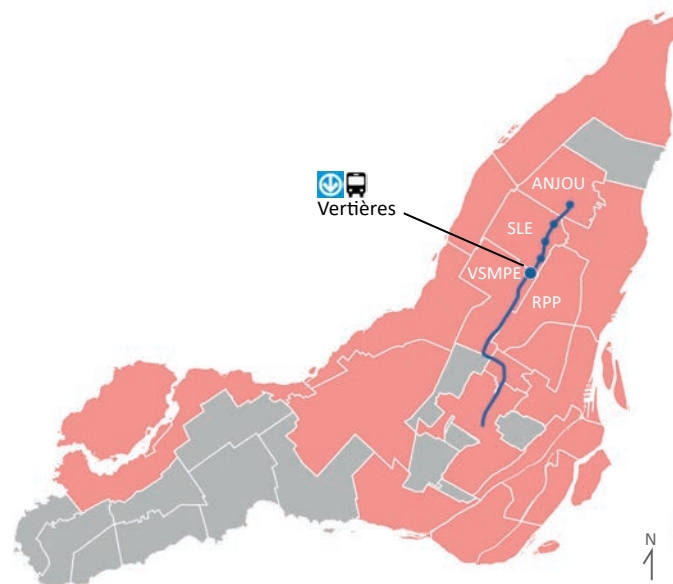
L'arrivée de la nouvelle station de métro et de son terminus d'autobus représente un levier pour la requalification urbaine du secteur Pie-IX–Vertières. Cet important projet de transport collectif offre l'opportunité de repenser la mobilité et l'aménagement dans cette partie du territoire montréalais au profit d'une croissance qui soit plus en phase avec les objectifs de transition écologique et sociale de la Ville de Montréal.

L'arrivée du métro soulève toutefois des défis pour l'aménagement et le développement du territoire desservi. L'intégration des infrastructures nécessaires à sa réalisation exige qu'elle se fasse de façon harmonieuse avec le contexte existant. Cela nécessite par ailleurs la mobilisation et la collaboration de toutes les parties prenantes de façon à assurer le succès de ce projet et à maximiser ses retombées positives pour la communauté.

Le présent document établit, en cohérence avec les priorités de la Ville et des arrondissements concernés, un diagnostic du secteur ainsi qu'une proposition de vision de mise en valeur. Il est soumis à la communauté afin de recueillir les opinions et les préoccupations et d'ainsi optimiser la planification en cours, en privilégiant une réflexion collective sur l'avenir de ce territoire.

Ce document comporte trois (3) sections :

- La 1^{ère} section contextualise la démarche de planification en la situant par rapport aux plans et politiques stratégiques de la Ville. Elle présente également brièvement la démarche consultative menée ainsi que le projet du PLB.
- La 2^e section dresse un bref portrait du territoire, pose un diagnostic synthèse de la situation actuelle du secteur et identifie les principaux constats.
- La 3^e section expose la vision, les orientations et les objectifs d'aménagement ainsi qu'une approche conceptuelle préliminaire de principes d'aménagement, illustrés à travers des schémas d'organisation spatiale présentés par thématique.



Localisation de la station Vertières à l'échelle de la Ville de Montréal

Pourquoi une planification détaillée?

Dans le plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal (PUM), le secteur Pie-IX-Vertières est identifié comme territoire de planification d'échelle d'impact métropolitaine à prioriser pour le développement.

Une planification détaillée du secteur a ainsi été entamée dans le but d'établir un cadre général d'aménagement en vue de l'arrivée du métro. Celle-ci servira de référence pour orienter la transformation du territoire en cohérence avec une vision d'ensemble et des orientations d'aménagement en cours de définition (objet du présent document). Cette planification vient compléter et préciser les outils existants, notamment le programme particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est, adopté par l'arrondissement de Saint-Léonard en 2021 et intégré au PUM, dans lequel il est également prescrit qu'une planification détaillée soit réalisée en collaboration avec les arrondissements de Saint-Léonard et de VSMPE. Cette démarche permet de préciser les objectifs visés, les balises à respecter ainsi que les conditions de réussite, afin d'assurer une planification cohérente, structurée et efficace du secteur.

À l'issue de cette démarche, un document de planification détaillée du secteur Pie-IX-Vertières sera adopté par les instances municipales. Ce document proposera un encadrement souple et évolutif, permettant une adaptation dans le temps. L'approche réglementaire qui y sera associée permettra de mettre en œuvre une vision commune convergeant vers un développement harmonisé pour le secteur. Les projets immobiliers seront ensuite encadrés par des outils réglementaires adaptés aux réalités propres à chaque arrondissement concerné.

Enfin, cette planification permettra, lorsque nécessaire, d'adapter la réglementation d'urbanisme afin de répondre aux objectifs poursuivis.



1.2 Contexte de planification

Le territoire dans lequel s’inscrit la planification du secteur Pie-IX–Vertières est en grande mutation. Dans la foulée du prolongement de la ligne bleue (PLB) piloté par la STM, la Ville de Montréal s’est engagée à réaliser le réaménagement de la rue Jean-Talon Est et l’implantation d’un réseau express vélo (REV). La planification du secteur Pie-IX–Vertières devra également s’arrimer aux orientations et objectifs le concernant définis dans deux documents municipaux : le Plan d’urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 de Montréal et le Programme particulier d’urbanisme (PPU) Jean-Talon Est.

Prolongement de la ligne bleue (PLB)

Ce projet est la bougie d’allumage de la planification et de la transformation du territoire y étant associé. Sa mise en service est prévue pour 2031 et étendra le réseau du métro de Montréal sur environ 6 kilomètres vers l’est à partir de la station Saint-Michel. Il prévoit cinq nouvelles stations, soit quatre en bordure de la rue Jean-Talon Est, aux croisements des boulevards Pie-IX (Vertières) dans l’arrondissement VSMPE, Viau (Mary-Two-Axe-Earley), Lacordaire (Césira-Parisotto) et Langelier (Madeleine-Parent) dans l’arrondissement Saint-Léonard, et une station terminale (Anjou) comportant des accès de part et d’autre de l’autoroute 25 dans l’arrondissement d’Anjou.

Dans le cadre de ce projet, la Ville collabore étroitement avec la STM pour assurer une intégration optimale et cohérente des édicules de métro, des structures auxiliaires et des terminus d’autobus dans les quartiers concernés. La STM, l’ARTM, la Ville, la SQI et le MTMD ont convenu d’une entente pentapartite ayant pour principal objet de préciser les rôles et les responsabilités de chacune des parties concernant les activités nécessaires à la réalisation du projet.

À ce titre, la Ville fait partie intégrante de la gouvernance du projet et s’avère un partenaire incontournable. À noter que la STM, par sa filiale immobilière Transgesco, a pour but de valoriser ses actifs par du développement immobilier le long du PLB.

Station de métro et terminus d’autobus

Pour le secteur Pie-IX–Vertières, la STM prévoit l’aménagement de deux édicules de métro au croisement de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Pie-IX ainsi qu’un terminus d’autobus.

La transformation du secteur est un projet s’étendant sur plus d’une décennie, ce qui est typique pour un projet urbain de cette ampleur. L’ouverture prévue d’une station de métro offre une opportunité exceptionnelle. En effet, l’édicule de la station de métro et le terminus d’autobus localisés au sud de la rue Jean-Talon Est pourraient s’intégrer dans un développement immobilier exploitant les droits de construction au-dessus de ceux-ci.

Réaménagement de la rue Jean-Talon Est

Le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est s’étend sur 3,5 km (entre la 22^e avenue et la première intersection à l’est du boulevard Langelier). Il accompagne l’arrivée des nouvelles stations de métro de la ligne bleue pour soutenir la revitalisation des milieux desservis qui sont voués à connaître une transformation importante, notamment ceux visés par le PPU Jean-Talon Est.

Le projet comprend une révision complète de l'aménagement et du partage de l'emprise de la rue. Il vise à favoriser les déplacements actifs et collectifs, à rendre la rue plus sécuritaire et plus conviviale pour l'ensemble de ses usagères et usagers et à assurer sa vitalité commerciale et culturelle.

Les principaux éléments du projet comprennent, outre une mise à niveau des infrastructures, l'implantation d'un axe cyclable structurant du REV, la sécurisation des intersections, l'élargissement des trottoirs, la construction de saillies végétalisées, la plantation d'arbres de rue, le remplacement de l'éclairage public, l'installation de mobilier urbain ainsi que la création de nouveaux espaces publics.

Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 de Montréal

Selon les orientations du PUM, le secteur Pie-IX–Vertières constitue un secteur stratégique à échelle d'impact métropolitaine*. Situé au sein d'une aire de densification élevée et bénéficiant d'une affectation mixte, ce secteur est appelé à accueillir une intensification significative des activités résidentielles, commerciales et de services. Le PUM y prescrit une densification soutenue afin de consolider le tissu urbain, de soutenir la mixité fonctionnelle, d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et de renforcer l'accès aux services de proximité et aux modes de déplacement durables. Les intentions exprimées dans le PUM visent à maximiser le potentiel de développement du secteur tout en contribuant à la création d'un « milieu de vie complet et attractif ayant la station de métro comme point d'ancrage ».

Programme particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est

Le PPU Jean-Talon Est, adopté en 2021 par l'arrondissement de Saint-Léonard, s'étend sur la rue Jean-Talon Est, de la limite ouest de l'arrondissement jusqu'au boulevard Langelier. Ce PPU vise à améliorer l'expérience de la rue pour tous les usagers, à dynamiser l'activité économique, à attirer des activités complémentaires, à offrir un environnement sain et durable, et à diversifier les modes de déplacement. Pour atteindre ces objectifs, le PPU propose quatre (4) grandes orientations :

- Stimuler les activités pour créer un levier de transformation urbaine;
- Miser sur une approche de mobilité durable basée sur la dimension humaine et le contexte environnant;
- Changer le paysage de la rue pour offrir des expériences positives;
- Promouvoir le développement durable et la résilience dans les choix d'aménagement et de construction.



1.2 Contexte de planification

Le développement du secteur Pie-IX–Vertières s’inscrira dans la continuité de la vision du PPU afin d’en concrétiser les grandes orientations et les objectifs. Le PPU identifie des secteurs à redévelopper et à revitaliser, en définissant des principes et des paramètres destinés à orienter leur transformation. L’objectif est d’intensifier et de diversifier l’occupation du territoire, tout en respectant l’échelle humaine et en favorisant une mobilité améliorée.

Dans le PPU Jean-Talon Est, le secteur 1 — Pie-IX et Viau — correspond, en excluant le pôle autour de la future station Mary-Two-Axe-Earley (Viau), au territoire visé par la présente planification détaillée. Ce secteur inclut notamment le terrain du Centre d’achat Le Boulevard (CAB), ainsi que deux zones situées au nord de la rue Jean-Talon Est.

Ces dernières sont assujetties à l’élaboration d’un Plan d’aménagement d’ensemble (PAE) par l’arrondissement de Saint-Léonard, afin d’assurer une planification plus précise, cohérente et adaptée au développement futur. Le PPU précise également que le terrain du CAB, situé à cheval entre les arrondissements de Saint-Léonard et de VSMPE, devra faire l’objet d’une planification détaillée en collaboration avec les deux arrondissements. Cette démarche vise à assurer une cohérence d’ensemble dans l’aménagement du site, tout en respectant les balises établies par le PPU pour la portion située dans l’arrondissement de Saint-Léonard. Il s’agit de poursuivre le travail amorcé par ce dernier, en maintenant le cap établi.

Quant à la partie du secteur de planification située dans l’arrondissement de VSMPE, elle devra faire l’objet d’une stratégie réglementaire conjointe avec Saint-Léonard, afin que le développement de l’ensemble du secteur Pie-IX–Vertières soit cohérent et intégré.

Les trois secteurs stratégiques de planification

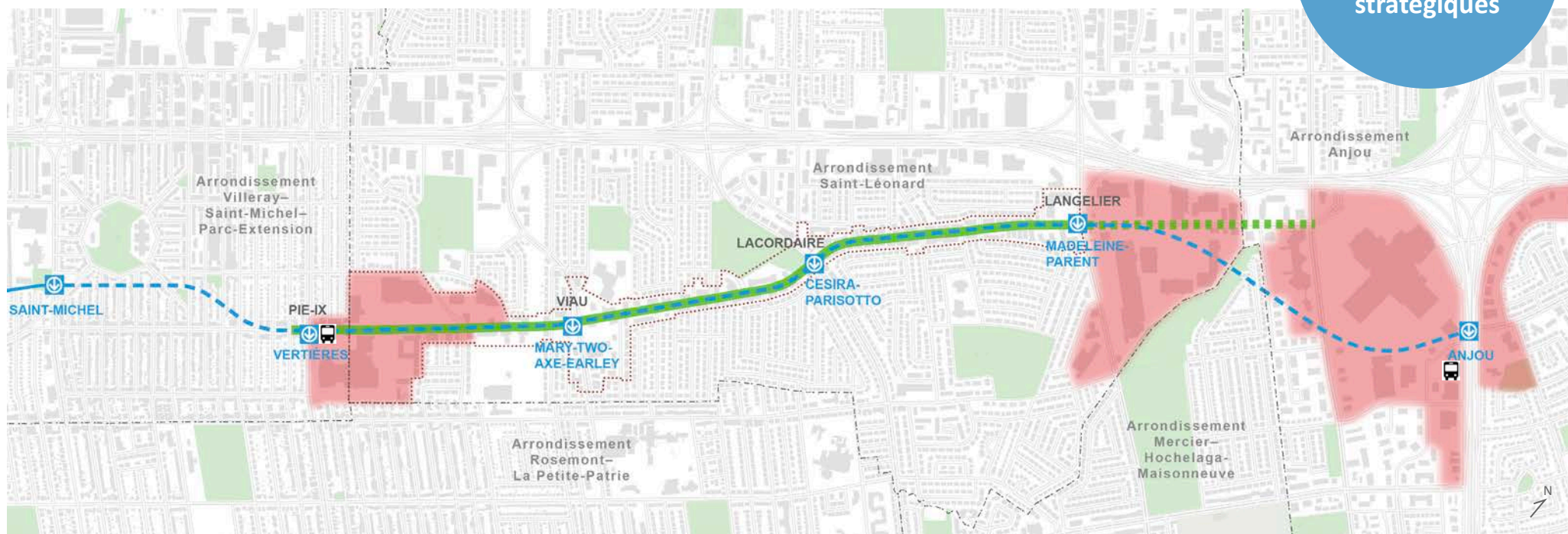
Depuis 2018, la Ville accompagne la STM dans la réalisation du projet du PLB, afin de maximiser les retombées territoriales du projet. Cela inclut notamment l’intégration urbaine, l’aménagement et le développement du territoire, l’amélioration de la qualité de vie, la promotion de la mobilité active et collective, le maintien et la bonification des infrastructures, ainsi que la gestion des impacts liés au chantier.

Pour ce faire, des exercices de planification ont été entrepris pour trois secteurs stratégiques situés dans le corridor du PLB : Pie-IX–Vertières, Langelier et pôle Anjou. Ces sites subiront des transformations importantes dans les années à venir. Des documents de planification sont élaborés pour chacun des trois secteurs stratégiques. À terme, chacun de ces trois secteurs fera l’objet d’un document de planification distinct; le document pour le secteur Langelier, le plan directeur d’aménagement et de développement (PDAD), a par ailleurs été adopté en 2025. Rappelons que ces démarches de planification interviennent aussi dans la foulée de l’annonce du projet de prolongement de la ligne bleue en 2018, suivie de l’annonce* par la Ville de la vision de mise en valeur du corridor, faisant de l’arrivée du métro un levier de renouvellement urbain.

* Consultation publique sur le projet de prolongement de la ligne bleue du métro en février 2020.

3

secteurs
stratégiques



Légende

- Secteur stratégique de planification
- Projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est
- Projet de réaménagement de la rue Jean-Talon Est en cours d'analyse
- Ligne bleue existante du métro de Montréal
- Prolongement de Ligne Bleue (PLB)
- PPU Jean-Talon Est (Saint-Léonard)
- Limite d'arrondissement
- Terminus d'autobus projeté

2. Portrait et diagnostic synthèse du territoire



2.1 Description du secteur et ses abords

Le secteur Pie-IX–Vertières est localisé au point de convergence de trois arrondissements. Il est situé à l’intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Jean-Talon Est, dans les arrondissements de Villeraï–Saint-Michel–Parc-Extension (VSMPE) et de Saint-Léonard, et adjacent au territoire de l’arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie (RPP).

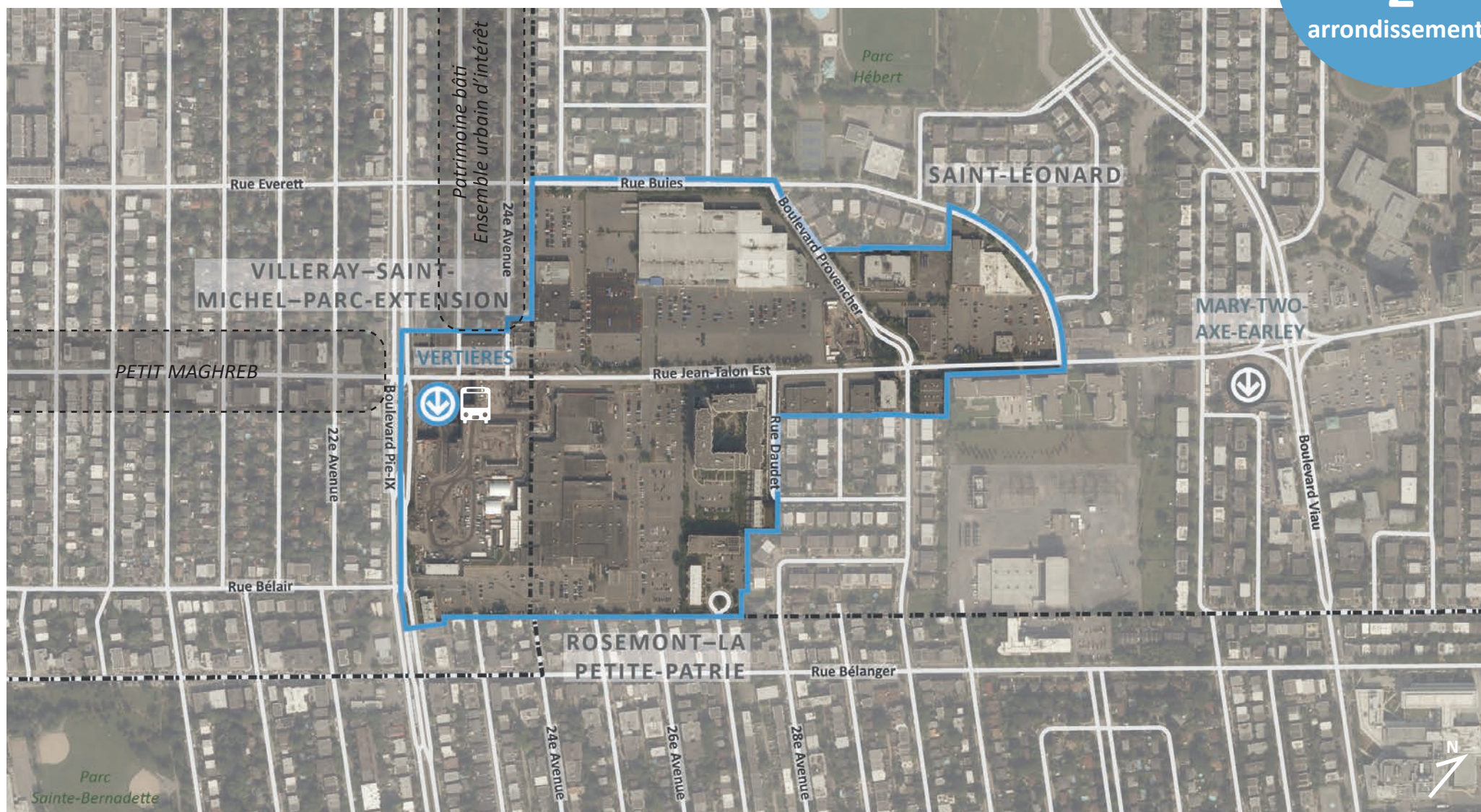
La vocation actuelle du secteur, essentiellement commerciale, est soutenue par des zones résidentielles adjacentes bien établies au fil du temps. L’artère Jean-Talon Est, relativement dynamique, traverse entièrement le territoire de VSMPE et de Saint-Léonard. Dans l’arrondissement VSMPE, l’activité commerciale du secteur prend place dans les rez-de-chaussée de bâtiments relativement homogènes de trois étages qui sont situés aux abords du Petit Maghreb, un sous-secteur du quartier Saint-Michel.

Vers l’est, dans l’arrondissement de Saint-Léonard, le secteur présente une forme urbaine distincte, marquée par la présence de grands centres commerciaux implantés sur des méga-îlots, avec un grand recul par rapport à la rue Jean-Talon. Ce tissu urbain est également composé de quelques immeubles multilogements atteignant une dizaine d’étages. Le voisinage immédiat du secteur est plus hétérogène, constitué majoritairement de duplex et de triplex, mais aussi de maisons unifamiliales de vétérans, de bungalows des années 1960, ainsi que d’immeubles de quatre à six étages. Cette diversité résidentielle reflète l’évolution historique du quartier et contribue à sa richesse architecturale.

Pour soutenir la vie communautaire et répondre aux besoins des familles, le secteur Pie-IX–Vertières bénéficie de la proximité de deux parcs : le parc Hébert, situé au nord du secteur dans l’arrondissement de Saint-Léonard, et le parc Sainte-Bernadette, situé au sud, dans l’arrondissement RPP. Ces espaces verts offrent des infrastructures sportives et sont adjacents à deux écoles primaires.

Toujours sur la rue Jean-Talon Est, dans l’arrondissement Saint-Léonard, l’activité commerciale se déploie principalement dans des bâtiments de faible hauteur, souvent hétéroclites et implantés de manière irrégulière. Ces constructions sont généralement reculées par rapport à la rue, laissant place à de vastes aires de stationnement en cours avant, ce qui nuit à la qualité de l’espace public. La forte présence de stationnements de surface et la prédominance des déplacements en voiture contribuent à une minéralisation excessive du territoire, accentuant la formation d’îlots de chaleur. En conséquence, les voies publiques souffrent d’un manque d’encadrement, d’une faible animation en façade de bâtiments et offrent des conditions peu attrayantes et peu sécuritaires pour les déplacements actifs, tels que la marche et le vélo. C’est pour répondre, entre autres, à ces enjeux que le PPU Jean-Talon Est a été adopté.

Le secteur
Pie-IX–Vertières
chevauche
2
arrondissements



Secteur Pie-IX–Vertières

2.1 Description du secteur et ses abords

Vocation du territoire au fil du temps

1950

Au 19^e siècle, le territoire était constitué de paroisses rurales et de villages implantés le long de la Côte Saint-Michel (rue Jarry). Au siècle suivant, ceux-ci obtiennent le statut de villes : Saint-Michel-de-Laval en 1915 et Saint-Léonard en 1962. Saint-Michel-de-Laval sera annexée à Montréal en 1968 et deviendra le quartier Saint-Michel. En 2002, Saint-Léonard est annexée à Montréal et devient un arrondissement, alors que les quartiers de Saint-Michel, Villeray et Parc-Extension sont regroupés pour former un seul arrondissement.

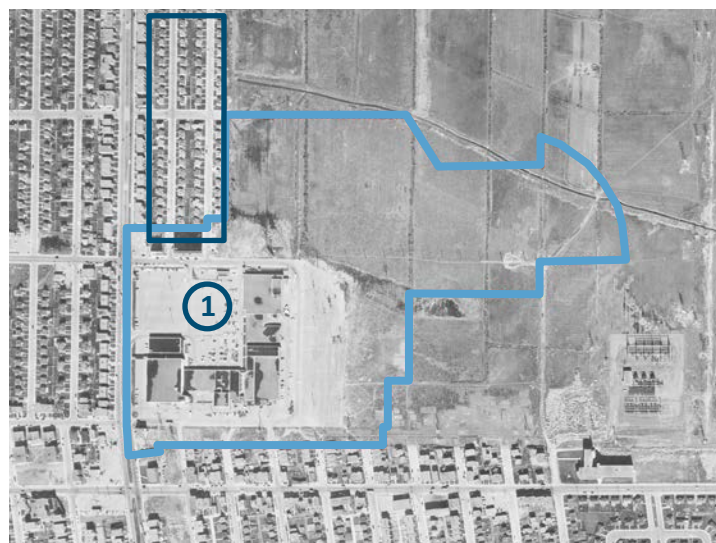
1960

Le territoire du secteur à l'étude se situait à la frontière entre ville et campagne et comptait encore de nombreux terrains vacants propices à l'urbanisation. La population des deux villes s'accroît considérablement après la Seconde Guerre mondiale, portée à la fois par des vagues d'immigration et par le retour des vétérans. Elle passe d'une dizaine de milliers d'habitants à plus de 150 000 entre les années 1950 et 1970.

- ① Construction du Centre d'achat Le Boulevard (1953)
- Secteur identitaire de maisons de vétérans



Carte du secteur, 1949



Carte du secteur, 1958

Face à cette croissance rapide, le gouvernement fédéral procède à la construction accélérée de maisons préfabriquées afin de répondre aux besoins en logement. Ces petites demeures modestes d'appellation « maison de vétérans », d'un étage et demi avec un toit à deux versants, sont aujourd'hui protégées par divers règlements municipaux. Témoins d'une époque révolue, ces habitations unifamiliales doivent cohabiter avec une forme urbaine contemporaine plus dense.

Maison de vétérans, 24^e avenue, 2026



2.1 Description du secteur et ses abords

1970

La construction de l'autoroute Métropolitaine, de l'échangeur Anjou, du pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine et d'une portion de l'autoroute 25 stimule également la croissance durant ces années. Des activités commerciales et économiques s'établissent à proximité du nouveau réseau autoroutier. Plusieurs centres commerciaux, toujours en activité, sont érigés à cette époque, dont le Centre d'achat le Boulevard (1953), le Centre Jean-Talon (1963), la Place Versailles (1963), les Galeries d'Anjou (1968) et le Carrefour Langelier (1971).

1980

La construction du métro de Montréal débute dans les années 1960, et ses premières stations sont inaugurées en 1966. Le tronçon reliant les stations Saint-Michel et De Castelnau, sur la ligne bleue, est quant à lui complété en juin 1986, soit une vingtaine d'années plus tard. Depuis plus de 30 ans, la station Saint-Michel constitue le terminus est de cette ligne.

- ① Construction du Centre d'achat du Boulevard (1953)
- ② Construction du Centre Jean-Talon (1963)



Carte du secteur, 1969



Carte du secteur, 1975

Le Centre d'achat Le Boulevard (CAB)

Le CAB a été un précurseur : il fut l'un des tout premiers centres commerciaux établis à Montréal. Le secteur Pie-IX-Verdières a donc déjà été un lieu d'avant-garde, introduisant une nouvelle forme urbaine : le centre commercial tel que nous le connaissons aujourd'hui. À l'époque, il se distinguait par des caractéristiques novatrices, notamment un système de livraison intérieure des marchandises par convoyeur, ainsi qu'un aménagement du cadre bâti conçu pour répondre aux besoins modernes de cette période. En réinventant le site pour répondre aux enjeux contemporains, la planification du secteur a le potentiel de refléter l'esprit avant-gardiste d'hier, en valorisant son héritage d'innovation.



Centre d'achat Le Boulevard, 1953

Boulevard Pie-IX coin rue Jean-Talon Est, Centre d'achat le Boulevard, 1978

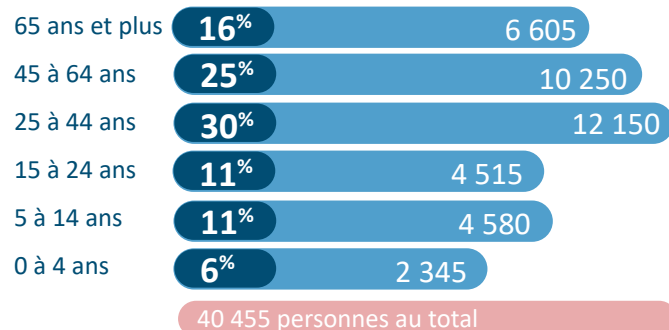


2.1 Description du secteur et ses abords

Profil sociodémographique

Au cours des deux derniers recensements de Statistique Canada, la croissance de la population dans le corridor du PLB est restée relativement stable, avec une légère augmentation de 4%, comparée à une croissance de 10 % à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal. Pour le secteur Pie-IX-Vertières, la croissance est de 2%. Les groupes d'âge les plus représentés sont les 25 à 44 ans (30 %) et les 45 à 64 ans (25 %), ce qui traduit un milieu dynamique sur le plan économique et social. Les jeunes (0 à 24 ans) et les personnes âgées de 65 ans et plus représentent une part moindre de la population.

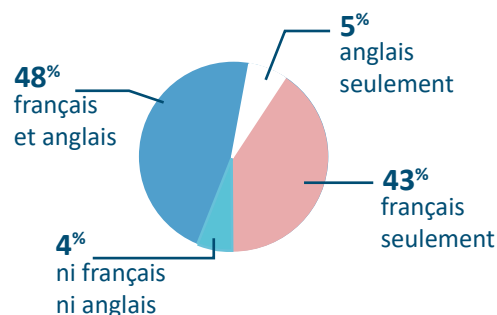
RÉPARTITION DES GROUPES D'ÂGE



Le secteur se distingue par un fort bilinguisme : 48 % de la population maîtrise à la fois le français et l'anglais, tandis que 43 % parle uniquement le français et 5 % uniquement l'anglais. Une faible proportion (4 %) ne parle ni l'une ni l'autre de ces langues. Par ailleurs, au cours des dix dernières années, on observe une transformation du profil linguistique, marquée par une diminution

du poids démographique et un vieillissement de la population de langue maternelle italienne, historiquement bien implantée dans l'arrondissement de Saint-Léonard. Cette évolution s'accompagne d'une montée des langues arabes, portée par l'arrivée de nouvelles cohortes d'immigrants généralement plus jeunes.

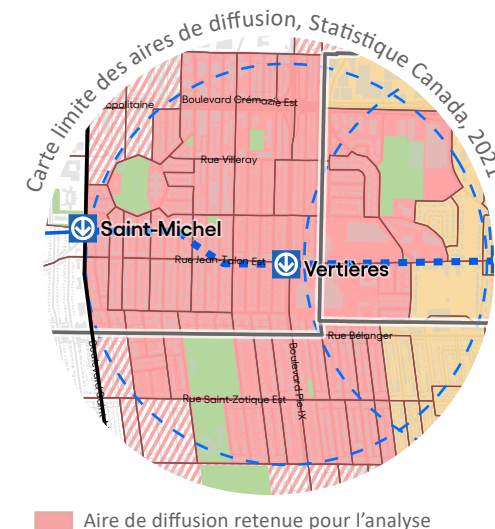
LANGUES



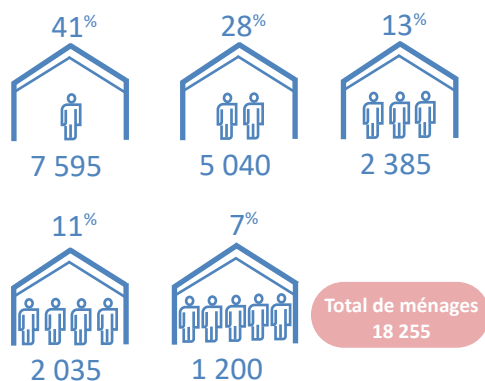
Le secteur présente ainsi une grande diversité culturelle, avec 43 % de la population issue de l'immigration. Ces populations proviennent principalement de l'Afrique (34 %), des Amériques (28 %), de l'Asie (23 %) et de l'Europe (15 %), tandis que 57 % de la population n'est pas immigrante.

Cette réalité souligne l'importance d'accorder une attention particulière aux enjeux d'intégration et de cohabitation culturelle, notamment en favorisant les échanges intergénérationnels entre les jeunes et les aînés.

En ce qui concerne les ménages, le secteur compte 18 255 foyers, principalement de petite taille. Les ménages d'une seule personne sont les plus fréquents (41 %), suivis des ménages de deux personnes (28 %).



TAILLE DES MÉNAGES



Les ménages du secteur sont majoritairement locataires, à hauteur de 68%, comparativement à 44% pour l'ensemble de la région métropolitaine. Ce mode d'occupation s'observe dans l'ensemble du territoire du PLB. On note également que la typologie résidentielle dominante dans le secteur Pie-IX–Vertières est l'appartement dans un immeuble de moins de 5 étages. Près de 7 unités sur 10 (73%) sont de ce type, alors que leur proportion à l'échelle métropolitaine est de 41%. Le loyer moyen dans le secteur s'élève à 922 \$ en 2023, tandis qu'à l'échelle métropolitaine, il est de 1 036 \$. Cette abordabilité pourrait être compromise avec l'arrivée du métro, mettant ainsi en péril la capacité à se loger de certains ménages. Une gentrification du secteur pourrait donc entraîner le déplacement de certains ménages plus vulnérables.

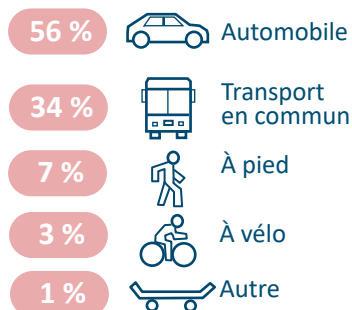
Selon l'outil d'Indice d'équité des milieux de vie de la Ville de Montréal, une partie du secteur présente un niveau de vulnérabilité élevé (5 vulnérabilités sur 6). Les principales dimensions de vulnérabilité concernent la culture, le sport et les loisirs, la sécurité urbaine, l'environnement ainsi que les enjeux

économiques et sociaux. Cet indice permet d'orienter et de prioriser les investissements municipaux en fonction des besoins des milieux de vie.

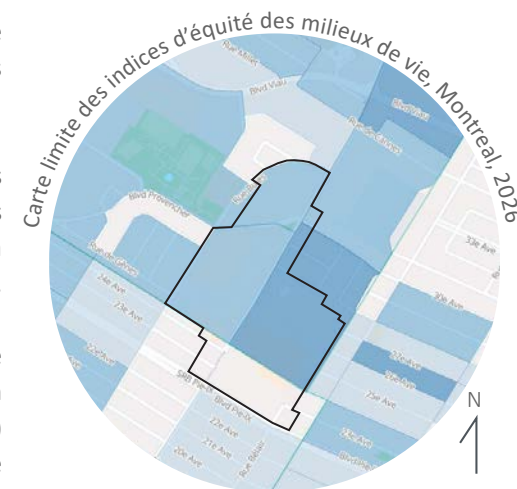
Sur le plan de l'emploi, le secteur est dominé par les activités liées à la vente et aux services (31 %), suivies des domaines de l'enseignement, des services sociaux et du transport. Cela confirme une économie principalement orientée vers les services.

Enfin, en matière de déplacements vers le travail, l'automobile demeure le moyen le plus utilisé (56 %), suivie du transport en commun (34 %). Les déplacements actifs comme la marche (7 %) et le vélo (3 %) sont moins fréquents. Cela montre une certaine dépendance à la voiture, bien que le transport collectif occupe aussi une place importante. La mise en service future du PLB du métro viendra modifier les parts modales en faveur du transport collectif.

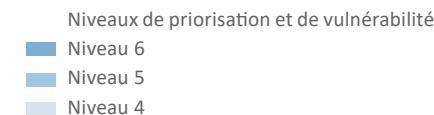
DÉPLACEMENT AU TRAVAIL



En résumé, le secteur se distingue par une population diversifiée et majoritairement urbaine, avec une économie centrée sur les services, des ménages de petite taille et des habitudes de déplacement dominées par l'automobile.



L'indice d'équité des milieux de vie permet d'identifier les secteurs cumulant des vulnérabilités afin de prioriser les investissements municipaux



2.2 Constats, défis et opportunités

Cette sous-section présente les principaux constats, défis et opportunités qui ressortent de cette première lecture du territoire. À la lumière de cette analyse, des pistes de réflexion sont identifiées afin de guider la mise en valeur du secteur.

Un secteur marqué par la présence de centres commerciaux

Le secteur comprend un pôle commercial constitué de plusieurs ensembles situés le long de la rue Jean-Talon Est, juste à l'est du boulevard Pie-IX notamment le Centre d'achat Le Boulevard (CAB) et le Centre Jean-Talon. L'offre commerciale est diversifiée et répond aux besoins d'une clientèle locale, desservant les arrondissements limitrophes. Le secteur compte plusieurs commerces de grande surface, dont des magasins d'alimentation et de détail.

Les centres commerciaux de ce secteur reflètent une époque où l'accès en automobile était privilégié. Les bâtiments, d'un ou deux étages, présentent des marges de recul importantes et variées, de vastes étendues de stationnement en front de rue, ainsi que des enseignes commerciales de grande dimension. Les centres commerciaux existants sont également organisés de manière à ce que la circulation automobile se fasse en façade des bâtiments, sur des terrains privés. Cette configuration nuit à l'animation de la rue et affaiblit la relation avec les bâtiments, dont les façades présentent peu d'ouvertures. L'absence de dialogue entre les rez-de-chaussée commerciaux et la rue accentue ce manque de vitalité urbaine.

Pour valoriser la requalification du territoire, les aires de stationnement sous-utilisées offrent l'opportunité d'accueillir de nouveaux bâtiments en bordure de la rue Jean-Talon, facilitant ainsi le déménagement des enseignes actuelles. La relocalisation d'espaces commerciaux dans des bâtiments à usage mixte permettrait de libérer le sol, augmentant ainsi la capacité d'accueil résidentielle et favorisant l'animation d'un espace urbain adapté au transport actif et collectif.

Sur le plan de la gouvernance, la requalification du site du CAB, situé au sud de la rue Jean-Talon Est, se fait en étroite collaboration avec Transgesco (filiale immobilière de la STM). En effet, la STM a dû acquérir cette propriété commerciale; elle a ensuite mandaté Transgesco pour la mise en valeur de ce site qui correspond à environ la moitié de la superficie du secteur Pie-IX–Vertières.



Centre d'achat Le Boulevard (CAB), 2025

L'arrivée du Centre d'achat Le Boulevard (CAB)

La population en croissance de l'ancienne Ville de St-Michel avait besoin d'un centre commercial régional pour éviter de longs déplacements et bénéficier de services commerciaux adaptés à ses besoins. À la fin de l'année 1951, les instigateurs du projet ont choisi un site à l'angle de deux grandes artères. Le CAB a été inauguré exactement un an plus tard, après seulement 8 mois de construction.

Le bâtiment, en forme de L, abritait plus de 30 commerces ainsi que 2 grandes surfaces aux extrémités. Les commerces de l'époque étaient protégés des intempéries par une longue marquise en poutre d'acier couvrant l'allée piétonne. Une bonne partie des commerces avaient un accès extérieur. Le bâtiment s'étendait sur plus de 20 000 m², sur un terrain de 90 000 m².

Fait notable : une résidence privée, aujourd'hui disparue, était située en façade sur le boulevard Pie-IX, au sein même du stationnement du centre commercial. Son propriétaire avait lutté pour éviter l'éviction, illustrant à l'époque les tensions entre le développement commercial et la préservation de la fonction résidentielle.

Partie centrale du Centre d'achat Le Boulevard, 1953



2.2 Constats, défis et opportunités

Un secteur marqué par la présence de centres commerciaux



CONSTATS

- Vocation du secteur essentiellement commerciale
- Offre commerciale variée en alimentation et en magasins de détail et répondant aux besoins de la population des quartiers environnants
- Vitalité commerciale existante pour les commerces de grande surface
- Commerces de grande surface localisés en fond de lot avec de grands stationnement en cour avant

Commerces du Centre-Jean-Talon, été 2026



2.2 Constats, défis et opportunités

Un secteur avec un fort potentiel de redéveloppement

Le cadre bâti du secteur Pie-IX–Vertières se caractérise par une grande diversité en matière de hauteur et de densité. On y retrouve majoritairement des bâtiments de 2 à 3 étages, à vocation essentiellement commerciale, qui forment une part importante du cadre bâti actuel. Le tissu résidentiel adjacent au secteur, pour sa part, est majoritairement composé de bâtiments de petit gabarit, tels que des duplex, des maisons unifamiliales. On y retrouve également des immeubles de 4 à 25 logements. Depuis les années 2000, on observe une transition vers une densification accrue avec l'émergence de constructions de plus grand gabarit, atteignant 10 étages et plus, témoignant d'une évolution progressive vers une intensification urbaine du secteur.

Avec l'adoption du PPU Jean-Talon Est, en 2021, des hauteurs maximales pouvant aller jusqu'à 14 étages pourraient être autorisées. Cette orientation vise à soutenir le développement urbain autour des pôles de transport et des axes structurants. Par ailleurs, des secteurs à plus faible densité sont maintenus dans le PPU afin d'assurer une transition harmonieuse avec le cadre bâti environnant, notamment à proximité des quartiers résidentiels existants composés principalement de duplex et de maisons unifamiliales isolées de type « War Time Housing ».

Des bâtiments de plus grand gabarit ont récemment été construits sur la rue Jean-Talon Est. Ces projets à usage mixte, atteignant les hauteurs maximales prévues au PPU, illustrent la transformation du secteur par la requalification de sites commerciaux et de terrains sous-utilisés. En remplaçant notamment d'anciens commerces et aires de stationnement (voir la carte des usages existants présentée à la page 28), ils contribuent à la densification du tissu urbain et à une utilisation plus efficace du territoire.



Maison de vétérans, 24^e avenue, été 2025

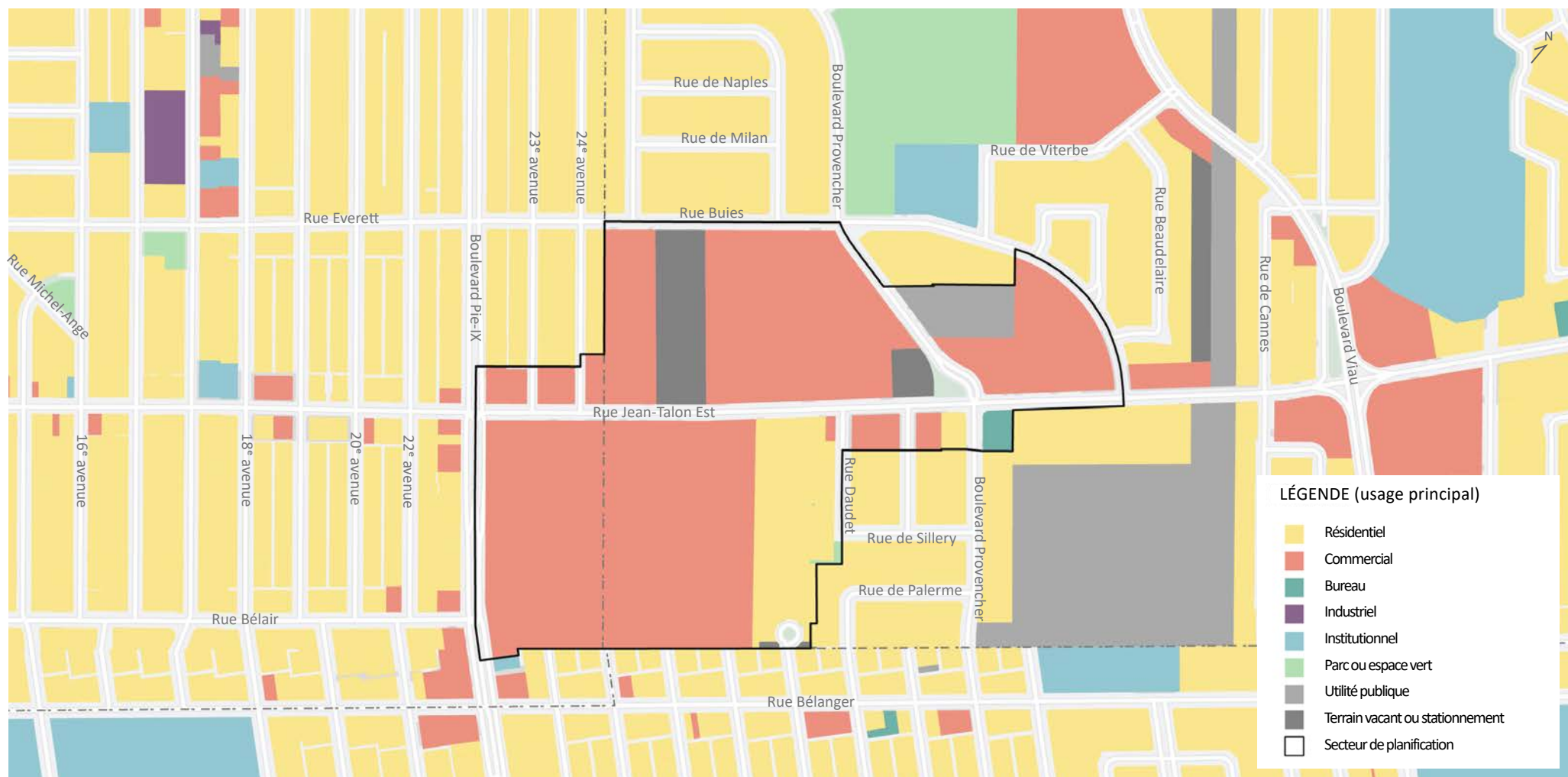
Cette évolution urbaine s'inscrit dans une volonté de répondre plus efficacement aux besoins en logement, tout en favorisant un développement durable et résilient axé sur le transport collectif. Le secteur se transforme progressivement et les espaces commerciaux existants offrent l'opportunité de laisser place à un quartier plus dense, mixte et mieux intégré aux nouvelles réalités métropolitaines, avec une possibilité de bonification des espaces verts améliorant la qualité de vie des résidents.

Bâtiments de grande hauteur, rue Jean-Talon Est, été 2025



2.2 Constats, défis et opportunités

Un secteur avec un fort potentiel de redéveloppement



CONSTATS

- Important secteur commercial avec potentiel de transformation des terrains associés aux espaces commerciaux
- Émergence d'une nouvelle typologie résidentielle, caractérisée par une densité plus accrue, permettant de répondre aux besoins en logement tout en optimisant l'utilisation du territoire
- Un PPU (Jean-Talon Est) encourageant la densification ciblée, tout en prévoyant des zones de transition de plus faible gabarit afin d'assurer une intégration harmonieuse avec les quartiers résidentiels existants
- Opportunité d'intégration d'une mixité d'usages combinant commerces et logements dans un même bâtiment

Bâtiments de plus grand gabarit, rue Jean-Talon Est, été 2025



2.2 Constats, défis et opportunités

Un secteur déficitaire en équipement collectif

Équipement collectif

Avec l'arrivée du métro, le secteur devient un emplacement stratégique pour l'implantation de nouveaux équipements collectifs. L'accessibilité offerte par le transport en commun en fait un lieu idéal pour développer des infrastructures au service de l'ensemble de la communauté.

Tel qu'illustré sur la carte de la page 32, le secteur d'intervention ne compte aucun parc public limitant ainsi les possibilités de loisirs et de socialisation pour les résidents. Les parcs Saint-Damase et Laurier-Macdonald, ce dernier étant rattaché à l'école du même nom, sont situés plus au sud et seraient difficilement accessibles à pied pour les habitants du futur quartier. À noter que le seul espace vert actuellement accessible dans le secteur est un parc à chiens aménagé près du boulevard Provencher.

Le parc Hébert, limitrophe au secteur Pie-IX-Vertières et à une distance de marche raisonnable constitue le principal espace vert à proximité. Il offre plusieurs installations sportives : terrain de basketball, terrains de tennis, aire de jeux pour enfants, stade Hébert, piscine, ainsi que l'aréna Roberto-Luongo. Bien qu'il joue un rôle central en tant que lieu de rassemblement et de cohésion sociale, ce parc ne répond pas pleinement aux besoins actuels, et encore moins à ceux anticipés en raison de la croissance démographique projetée. De plus, la surprogrammation du parc, caractérisée par une forte concentration de plateaux sportifs, dont certains de portée métropolitaine, contribue à sa surutilisation. Cette situation met aussi en évidence un manque de grands

espaces verts accessibles et flexibles, ce qui permettrait d'offrir des expériences diversifiées à la population.

On remarque également un besoin d'espaces de socialisation, notamment pour les jeunes après les heures d'école, ainsi que des lieux favorisant les échanges intergénérationnels entre jeunes et aînés. Plusieurs jeunes se rassemblent actuellement dans des espaces peu adaptés, ce qui génère des enjeux de cohabitation et d'appropriation de l'espace public. De plus, l'offre en aires de jeux pour les jeunes enfants est insuffisante, ce qui limite considérablement les possibilités de loisirs, de pratiques sportives et de rassemblements pour les familles du secteur. À court terme, des parcs et des espaces verts seront nécessaires afin de pallier les manques actuels.

Le secteur présente aussi plusieurs déficits en équipements collectifs. Avec la croissance démographique anticipée, ces lacunes risquent de s'accroître. Selon les projections basées sur différents ratios de référence, les installations de gymnases intérieurs présenteront le déficit le plus important d'ici 2051 tout au long du Corridor du prolongement de la Ligne Bleue. Par ailleurs, les grands plateaux sportifs extérieurs (pour le soccer, le football, le tennis et le pickleball) sont déjà en situation de déficit. Ce déficit devrait également s'accroître à l'horizon 2051. Des installations aquatiques seraient également à privilégier. Enfin, selon les ratios de référence, il serait pertinent de privilégier l'implantation de jeux d'eau et de pataugeoires extérieures. À la lumière de ces constats, la transformation du secteur est une opportunité d'intégrer de nouveaux équipements.

Institution scolaire

Le secteur Pie-IX–Vertières ne compte actuellement pas d'école sur son territoire. L'école primaire Général-Vanier, située tout juste au nord du secteur et adjacente au parc Hébert, fonctionne déjà à pleine capacité. D'autres établissements à proximité incluent l'école des Monarques, dans l'arrondissement de RPP, ainsi que l'école Laurier MacDonald dans l'arrondissement de Saint-Léonard, qui offre une formation professionnelle destinée aux adultes. Malgré cette présence, l'offre scolaire globale demeure insuffisante pour répondre aux besoins futurs du secteur.

Le secteur Pie-IX–Vertières est desservi actuellement par deux centres de services scolaires : le Centre de services scolaire de Montréal (CSSDM) pour l'arrondissement de VSMPE, et le Centre de services scolaire de la Pointe-de-l'Île (CSSPI) pour l'arrondissement de Saint-Léonard. Dans le cadre de la planification urbaine, la Ville a entamé des discussions avec ces deux instances afin d'évaluer les besoins en infrastructures scolaires, notamment en prévision de la croissance démographique liée aux projets immobiliers à venir.

Plateau sportif du parc Hébert, été 2026



CONSTATS

- Plusieurs installations sportives dans le parc Hébert, mais sa superficie demeure insuffisante pour répondre aux besoins de la population actuelle et projetée
- Un manque d'espaces verts, de lieux de socialisation extérieur et d'aires de jeux
- Un déficit important en équipements collectifs et en parcs. Selon les ratios de référence, les gymnases intérieurs, les terrains de sports de balle et de raquette, ainsi que les installations aquatiques extérieures (jeux d'eau et pataugeoires) connaîtront des déficits encore plus marqués à l'horizon 2051
- Deux écoles situées dans un rayon de 500 mètres à pied, mais leur capacité est insuffisante pour répondre aux besoins éducatifs futurs
- Un territoire desservi par deux centres de services scolaires, ce qui nécessite une coordination plus complexe pour planifier adéquatement l'offre scolaire en fonction de la croissance démographique

École Général-Vanier, été 2026



2.2 Constats, défis et opportunités

Un secteur déficitaire en espace vert et fortement minéralisé

Le secteur se caractérise par une forte proportion d'espaces minéralisés, composés principalement de vastes aires de stationnement adjacentes aux commerces, de chaussées surdimensionnées, d'aires de chargement et de toitures de grande superficie. Ces surfaces imperméables couvrent plus de 90 % du territoire, limitant considérablement l'infiltration des eaux de pluie. Ceci explique aussi la forte concentration d'îlots de chaleur dans le secteur. En effet, la température ressentie y est nettement plus élevée que dans le territoire au sud du secteur où la couverture arborée est plus généreuse.

En l'absence de couvert végétal significatif, très peu d'eau est absorbée naturellement, ce qui accentue les risques de ruissellement et de surcharge des infrastructures de drainage. Cette caractéristique rend le secteur particulièrement vulnérable aux enjeux liés à la gestion des fortes pluies. La prédominance des surfaces imperméables favorise le ruissellement des eaux de pluie vers les infrastructures d'égout, augmentant ainsi la pression sur le réseau de drainage et donc des risques accrus d'inondations par refoulement. Le manque généralisé de végétation aggrave cette situation, en réduisant la capacité du milieu à se rafraîchir naturellement. Cette combinaison de facteurs contribue à une baisse de la qualité de vie et à une plus grande vulnérabilité face aux changements climatiques.

L'artère Jean-Talon est également particulièrement exposée aux effets des îlots de chaleur urbains en raison du manque de canopée et de la prédominance des stationnements en façade. Cette configuration rend les déplacements actifs peu agréables.

Pour atténuer ces effets, le réaménagement à venir de la rue Jean-Talon Est mise sur d'importantes mesures de verdissement. Plus de 350 arbres seront plantés tant sur l'artère principale que sur les rues avoisinantes. Cette bonification sera également soutenue par la déminéralisation de certaines surfaces, l'accroissement des plantations, la réduction de la largeur des chaussées ainsi que la création de nouveaux parcs et espaces verts dans le secteur Pie-IX-Vertières.



Arbres de rue sur un tronçon de la rue Jean-Talon Est, été 2025

Ces interventions contribueront à améliorer le confort thermique, à favoriser les déplacements actifs et à renforcer la résilience du quartier face aux changements climatiques.

De plus, afin de répondre aux objectifs du PUM, le secteur Pie-IX–Vertières doit viser à augmenter son offre en espaces verts. Inspiré des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le PUM préconise une cible d'un minimum de 10 m² de parcs et d'espaces verts par habitant accessibles à une distance de marche maximale de 15 minutes. Il est également pertinent de considérer le bien-être des résidents selon les principes de santé urbaine promus notamment par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), à travers la règle dite du 3-30-300 :

- 3 arbres visibles depuis chaque logement,
- 30 % de couvert forestier dans chaque quartier,
- Une distance de 300 mètres entre chaque résidence et un parc ou un espace vert accessible.

Ces objectifs constituent des repères concrets pour guider l'aménagement du territoire vers un environnement plus sain, plus résilient et plus équitable.

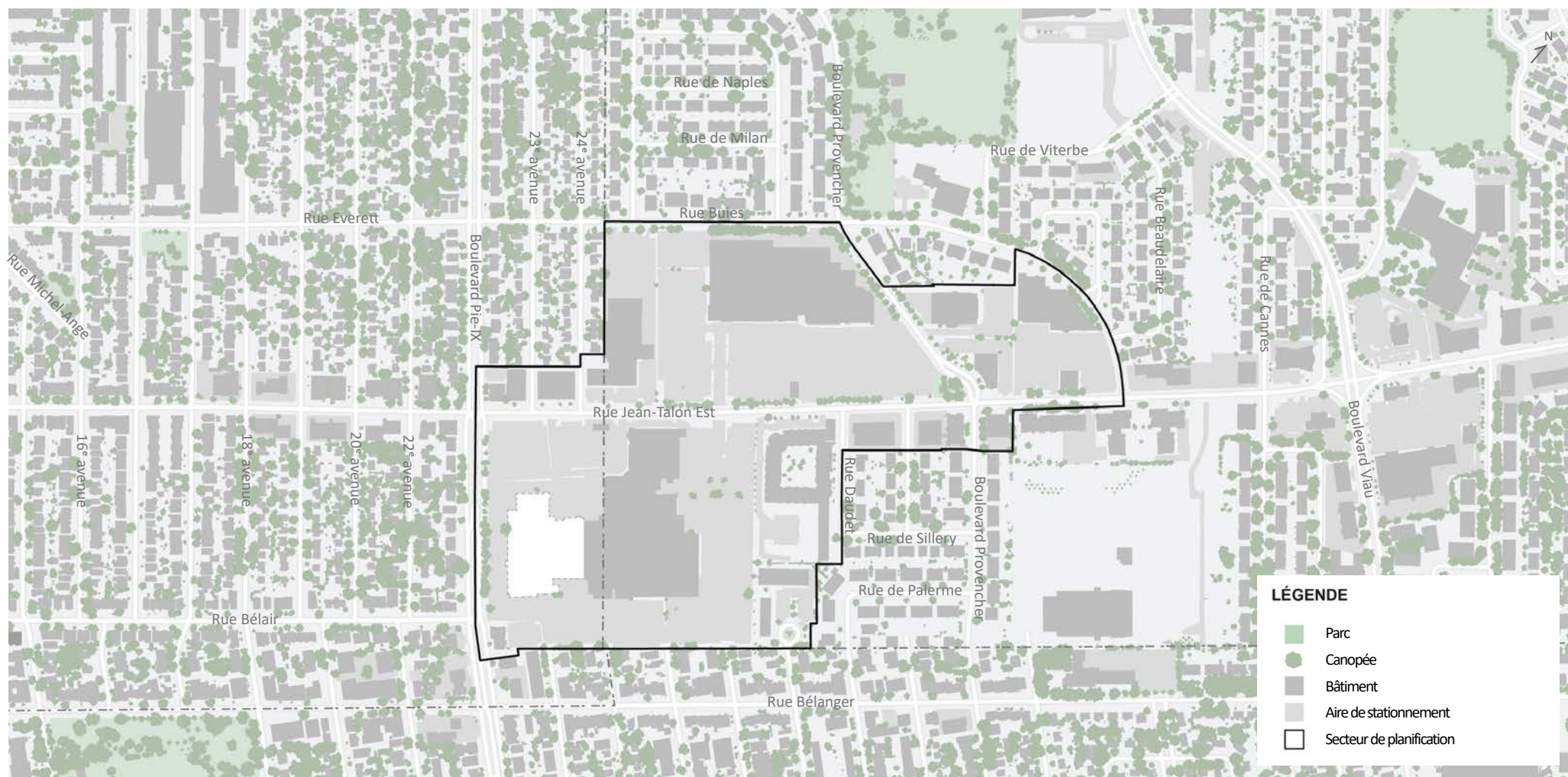
Plus de **90%**
du territoire est
imperméable et
minéralisé

Stationnement du Centre d'achat Le Boulevard, printemps 2020



2.2 Constats, défis et opportunités

Un secteur déficitaire en espace vert
et fortement minéralisé



CONSTATS

- Plus de 90 % du territoire est couvert par des surfaces imperméables, limitant l'infiltration naturelle de l'eau et accentuant les effets d'îlots de chaleur
- Le manque de végétation rend les déplacements actifs inconfortables, particulièrement en période de chaleur
- Les voies publiques présentent un très faible taux de canopée, réduisant la capacité du secteur à se rafraîchir naturellement
- Lors de fortes pluies, l'imperméabilité du sol entraîne un ruissellement important, mettant sous pression les infrastructures publiques de gestion des eaux pluviales
- Le secteur doit tendre vers une meilleure résilience urbaine en intégrant davantage d'espaces verts, conformément aux orientations du PUM

Absence de verdissement, rue Jean-Talon Est, printemps 2022



2.2 Constats, défis et opportunités

Un secteur propice au transport collectif mais peu à la mobilité active

Trame de mobilité

Les espaces commerciaux au nord et au sud de la rue Jean-Talon ne comprennent aucune rue locale, ce qui rend ces vastes îlots urbains difficilement franchissables. Cette absence de maillage interne fragmente la continuité du réseau de rues locales. Contrairement aux quartiers voisins de RPP et de VSMPE, où les rues suivent une trame régulière et bien connectée, le secteur présente une rupture dans la trame, ce qui impose des trajets longs, indirects et souvent peu intuitifs.

La difficulté à traverser les sites est accentuée par la présence d'infrastructures routières majeures, le boulevard Pie-IX, la rue Viau, la rue Jean-Talon Est et le boulevard Provencher qui ceinturent et traversent le secteur. Bien qu'essentielles pour la circulation automobile, ces artères agissent comme des barrières physiques dont le franchissement est périlleux, décourageant les déplacements actifs à pied ou à vélo.

Pour améliorer l'accessibilité et encourager la mobilité durable, il est essentiel de repenser la trame urbaine du secteur. Cela implique la création de nouvelles rues locales, de passages piétonniers et cyclables, ainsi qu'une meilleure intégration des infrastructures existantes dans un réseau perméable et sécuritaire.

Transport collectif

Le Service rapide par bus (SRB Pie-IX), qui offre un mode de transport collectif rapide et efficace, sera bientôt connecté à la future station de métro Vertières, renforçant ainsi l'accessibilité du quartier. Actuellement, le secteur est desservi par plusieurs lignes d'autobus sur la rue Jean-Talon Est, qui assurent des correspondances notamment avec les stations de métro Saint-Michel et Honoré-Beaugrand. Ces trajets seront révisés avec l'arrivée de la nouvelle station de métro, afin d'optimiser l'offre de transport collectif. Par ailleurs, l'ajout du terminus d'autobus de la STM, adjacent à la station de métro, nécessitera une attention particulière afin de limiter les nuisances potentielles pour le futur quartier.

Pour que la mobilité active devienne une option attrayante et compétitive pour tous, il est essentiel de repenser l'aménagement du secteur en priorisant les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun.

Mobilité active

L'aménagement actuel de l'espace public nuit considérablement aux déplacements à pied et à vélo car il est largement dominé par l'automobile, reléguant la mobilité active au second plan. Les trottoirs étroits, le manque de traverses piétonnes sécurisées et l'éloignement des façades par rapport à la rue ne favorisent ni la marche ni l'usage du vélo. Cette situation décourage les déplacements actifs, pourtant essentiels à la construction d'une ville durable, inclusive et résiliente. La place accordée aux piétons est réduite et peu conviviale.

Par ailleurs, une attention particulière devrait être accordée à la sécurité des usagers les plus vulnérables. Par exemple, l'école Général-Vanier génère un achalandage important, tant piétonnier qu'automobile aux heures d'entrée et de sortie des classes. Les élèves qui empruntent les axes routiers sont alors en interaction avec la circulation automobile. Il sera donc essentiel que l'aménagement intègre des mesures de sécurité adaptées, en tenant compte des flux de déplacement des élèves.

Dans ce contexte, un rayon de marche de 500 mètres, généralement considéré comme une distance raisonnable pour accéder à des services ou au transport collectif, ne permet pas d'atteindre facilement ces destinations. L'absence de liens directs dans l'axe nord-sud rend plus difficile l'accès aux commerces de la rue Jean-Talon depuis les quartiers résidentiels voisins et limite ainsi considérablement les possibilités de déplacement actif. Il est

impératif de développer ces liens afin de mieux intégrer le quartier au tissu urbain environnant et faciliter les déplacements actifs. À cet égard, la création d'un nouveau lien cyclable permettant de franchir l'autoroute 40, un obstacle majeur, serait stratégique. Ce lien pourrait également viser à établir une connexion plus directe avec la station de métro à venir.

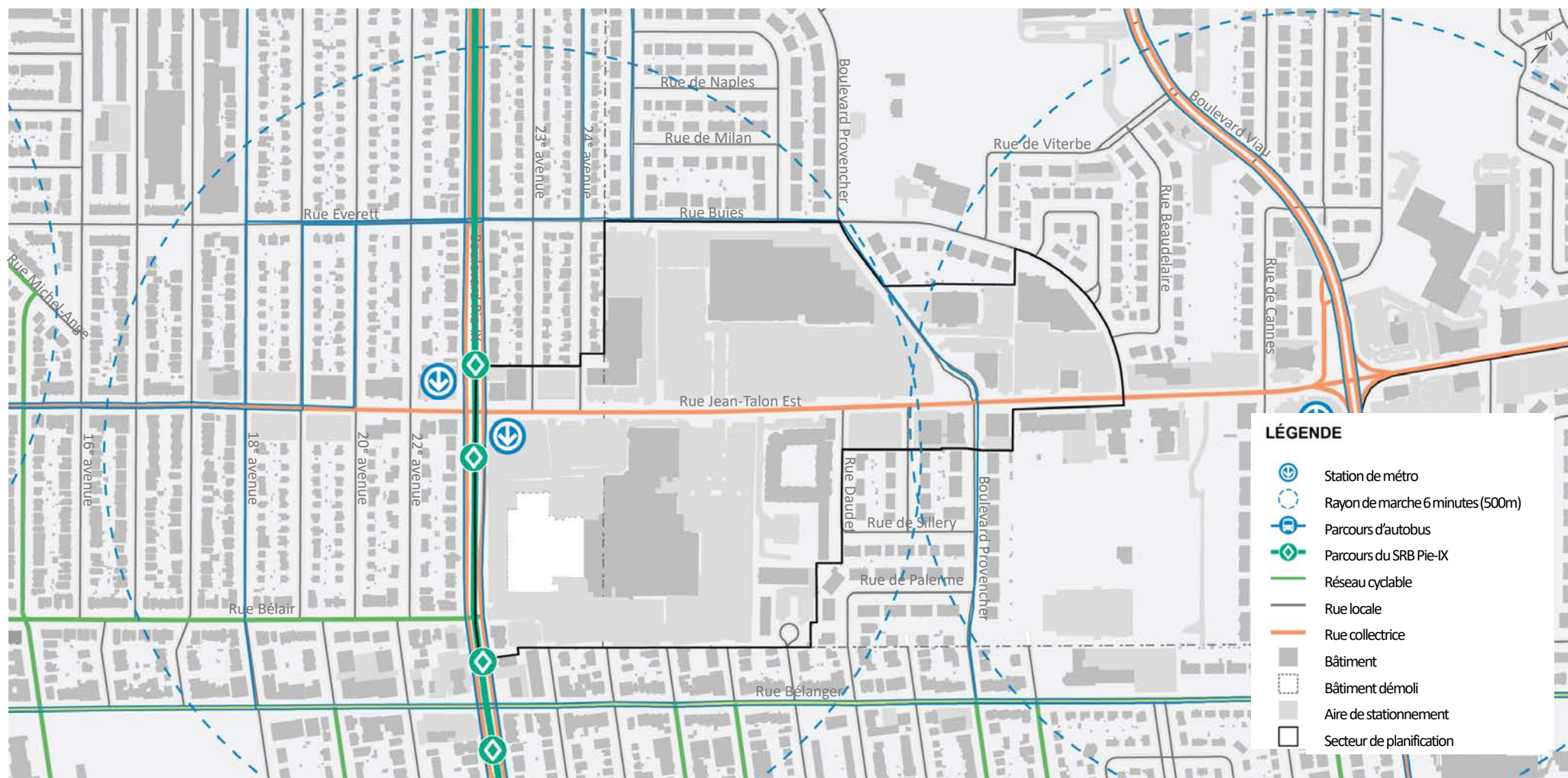
Dans l'arrondissement de RPP, la mobilité à vélo est déjà bien implantée. L'arrivée prochaine du REV sur la rue Jean-Talon, dans les arrondissements de Saint-Léonard et de VSMPE, constituera une avancée majeure qui transformera la mobilité cyclable dans le secteur.



Rue Jean-Talon Est, printemps 2025

2.2 Constats, défis et opportunités

Un secteur propice au transport collectif mais peu à la mobilité active



Plus de 3 200
personnes par jour
utilisent le SRB Pie-
IX à l'intersection
Jean-Talon Est / Pie-IX

(Données janvier 2026)

CONSTATS

- Les grands centres commerciaux du secteur viennent créer une rupture de la trame de rues présente dans les quartiers limitrophes
- L'environnement urbain, avec ses grandes surfaces de stationnement et des axes routiers achalandés, est peu convivial et peu sécuritaire pour la mobilité active
- Les aménagements des voies publiques sont principalement conçus pour les déplacements motorisés, au détriment des piétons et des cyclistes
- Le Service rapide par bus (SRB Pie-IX) constitue une offre de transport collectif efficace et bien implantée dans le secteur
- Le secteur bénéficie d'une bonne desserte existante en transport collectif, qui sera revue et bonifiée avec l'arrivée prochaine du métro et du terminus d'autobus, améliorant ainsi l'accessibilité
- L'absence actuelle d'aménagements cyclables structurés sera partiellement comblée par l'arrivée du REV Jean-Talon. Toutefois, des connexions nord-sud devront également être aménagées pour assurer un réseau cyclable complet et cohérent

SRB Pie-IX, coin Jean-Talon Est, été 2025



3. Vision proposée



3 Vision proposée pour le quartier

3.1. Vision

En 2050, le secteur Pie-IX–Vertières s’est affirmé comme un milieu de vie complet, dynamique et connecté. De nouveaux projets résidentiels y sont déployés, tandis que les commerces et services, tant existants que nouvellement implantés, prospèrent autour de la station de métro, du terminus d’autobus, du SRB Pie-IX et du REV Jean-Talon. Ce pôle de mobilité structurant favorise un mode de vie actif, axé sur la marche et le vélo, au cœur de l’île de Montréal.

Cette transformation s’accompagne d’une optimisation de l’offre en équipements collectifs et en espaces verts, permettant à la population de bénéficier de vastes espaces dédiés aux loisirs, à la détente et à la socialisation. Le cadre de vie qui en découle témoigne d’une planification urbaine intégrée, conçue pour répondre aux besoins présents et à venir de la population, tout en mettant l’accent sur la qualité de vie, la mixité des usages ainsi que la durabilité et la résilience climatique.

Le secteur, bien connecté aux quartiers avoisinants dont le petit Maghreb, accueille une population diversifiée composée de ménages issus de cultures et profils variés, ce qui contribue à son dynamisme social et économique. Cette diversité enrichit l’offre commerciale locale, favorise une programmation inclusive des espaces publics et renforce le rôle des lieux collectifs comme vecteurs de cohésion sociale.



3.2. Orientations d'aménagement

La vision proposée pour le secteur se décline en six (6) grandes orientations d'aménagement représentées sur le schéma ci-contre. Celles-ci visent à concrétiser l'aménagement d'un nouveau quartier en garantissant une transformation harmonieuse, durable et adaptée aux besoins évolutifs de la communauté.

Portée par la vision de ce nouveau quartier, la présente section explique ces orientations en décrivant les principales caractéristiques qui seraient atteintes. Chacune des orientations propose également des objectifs spécifiques de même que des principes d'aménagement, qui sont illustrés, par thématique, à travers des schémas d'organisation spatiale.



3.2.1 Orientation 1

Aménager des parcs de voisinage comme cœur du quartier et lieux de rencontre

L'aménagement du quartier s'organise autour de deux nouveaux parcs centraux qui constituent la base d'un réseau vert connectant la station de métro et le SRB ainsi que les équipements collectifs nouveaux ou existants du secteur, notamment ceux du parc Hébert à proximité. Combinés aux différents espaces verts, places publiques, cours accessibles et segments paysagers, le tout forme un ensemble cohérent interconnecté et facilement accessible depuis et vers les lieux d'intérêt et les quartiers avoisinants. Ces espaces publics sont également connectés à un vaste réseau de sentiers publics, offrant un accès direct et sécuritaire à la rue Jean-Talon et à ses commerces.

Le réseau d'espaces publics propose une programmation multifonctionnelle diversifiée incluant des aires de jeux et de sports de même que des espaces de socialisation et de détente, afin de répondre aux besoins actuels et futurs des résidents. Répartis sur les deux arrondissements, ces espaces sont interconnectés et leur programmation est pensée de manière complémentaire.

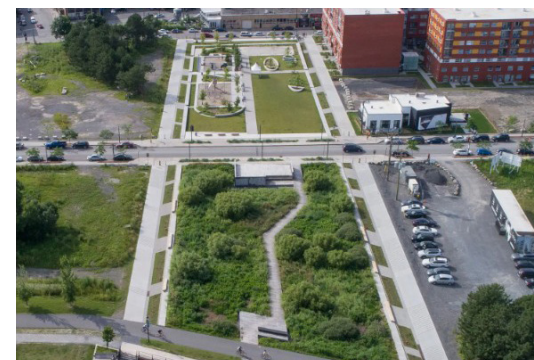
Enfin, les parcs centraux sont positionnés aux points les plus bas du secteur, jouant un rôle essentiel dans la gestion écologique de rétention des eaux pluviales. La plantation massive d'arbres, tant dans les espaces verts que dans les voies publiques, contribue à réduire les îlots de chaleur et à renforcer la biodiversité urbaine du secteur.

OBJECTIFS

- Créer un réseau de parcs et d'espaces verts chevauchant les deux arrondissements, dont la superficie est adaptée à la population actuelle et projetée.
- Structurer le quartier autour de parcs centraux, conçus comme des lieux rassembleurs, accessibles à l'ensemble des résidents et des commerçants et connectés aux principaux axes de mobilité.
- Développer des corridors verts permettant de traverser le quartier à pied dans des conditions confortables, sécuritaires et agréables.
- Assurer une programmation des parcs qui réponde aux besoins de la population des deux arrondissements.
- Favoriser la formation d'îlots de fraîcheur et réduire les corridors de vent par une plantation massive d'arbres, tout en favorisant la biodiversité urbaine et en renforçant la résilience environnementale
- Mettre en place une gestion continue et efficace des eaux pluviales, intégrée aux espaces publics, aux parcs et aux corridors verts.



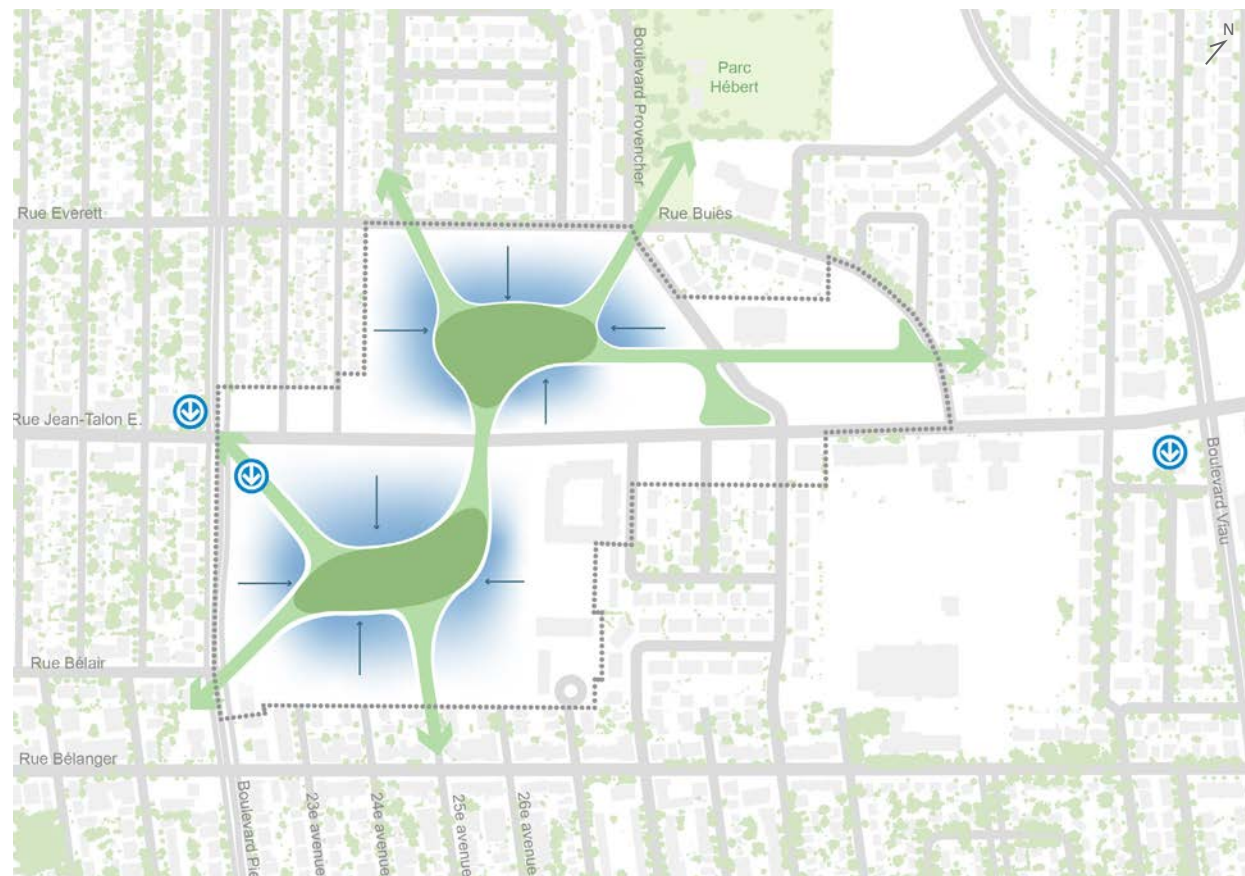
Parc Dickie-Moore, Montréal, 2026



Parc bassin-à-Graviers, Montréal, 2026 (superficie similaire)

Principes d'aménagement concernant les espaces verts

- Structurer le développement du quartier autour de deux grands parcs connectés à un réseau hiérarchisé d'espaces publics et de corridors de mobilité, afin de créer une trame urbaine lisible, conviviale et structurante.
- Tirer parti des points topographiques les plus bas pour l'aménagement des parcs et des espaces de rétention, optimisant ainsi la gestion naturelle des eaux pluviales.
- Favoriser une gestion résiliente des eaux pluviales au sein des parcs, en assurant leur interconnexion afin de créer un système intégré et performant.
- Réduire le ruissellement et la pression sur les réseaux existants grâce à des stratégies d'infiltration, de rétention et de ralentissement à la source.
- Renforcer l'offre en parcs et espaces verts accessibles par l'aménagement d'espaces privés à usage public.



Légende

- 🚇 Station de métro projetée
- 🌿 Canopée existante
- 🌿 Espaces verts existants
- 🌿 Espaces verts proposés
- 🌿 Connectivité interquartier
- ➡ Cheminement de l'eau de ruissellement
- ⋯ Secteur de planification

3.2.2 Orientation 2

Déployer des équipements collectifs, culturels et sportifs accessibles à tous

L'implantation des nouveaux équipements collectifs permettant d'offrir différents services aux citoyens est stratégiquement planifiée afin d'assurer une desserte optimale pour les populations des deux arrondissements. Leurs localisations à proximité du métro, du SRB et des parcs centraux facilite l'accessibilité.

Le nombre et la nature de ces équipements reflètent à la fois la croissance démographique anticipée et la diversité culturelle du secteur. Différents espaces intérieurs sont prévus en périphérie des parcs centraux et accueillent des équipements communautaires ainsi que des plateaux et espaces sportifs. Les besoins exprimés par les deux arrondissements et leurs populations ont été mutualisés afin d'optimiser l'offre d'équipements et de services. Cette approche favorise une utilisation efficiente des infrastructures, tout en renforçant la cohésion sociale et les interactions entre les différentes clientèles du quartier. De plus, une nouvelle école et un parc-école permettront d'offrir aux enfants du secteur des espaces d'enseignement et de loisirs de proximité.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

- Implanter des équipements communautaires, culturels et sportifs adaptés à la population actuelle et projetée en tenant compte de la croissance démographique anticipée.
- Localiser les équipements collectifs à proximité du métro et du parc central afin d'en optimiser l'accessibilité.
- Dans un contexte de disponibilité limitée des terrains municipaux, favoriser l'intégration des équipements collectifs au sein de projets immobiliers mixtes.
- Développer une programmation inclusive, répondant aux besoins des populations des deux arrondissements et reflétant la diversité culturelle du secteur.



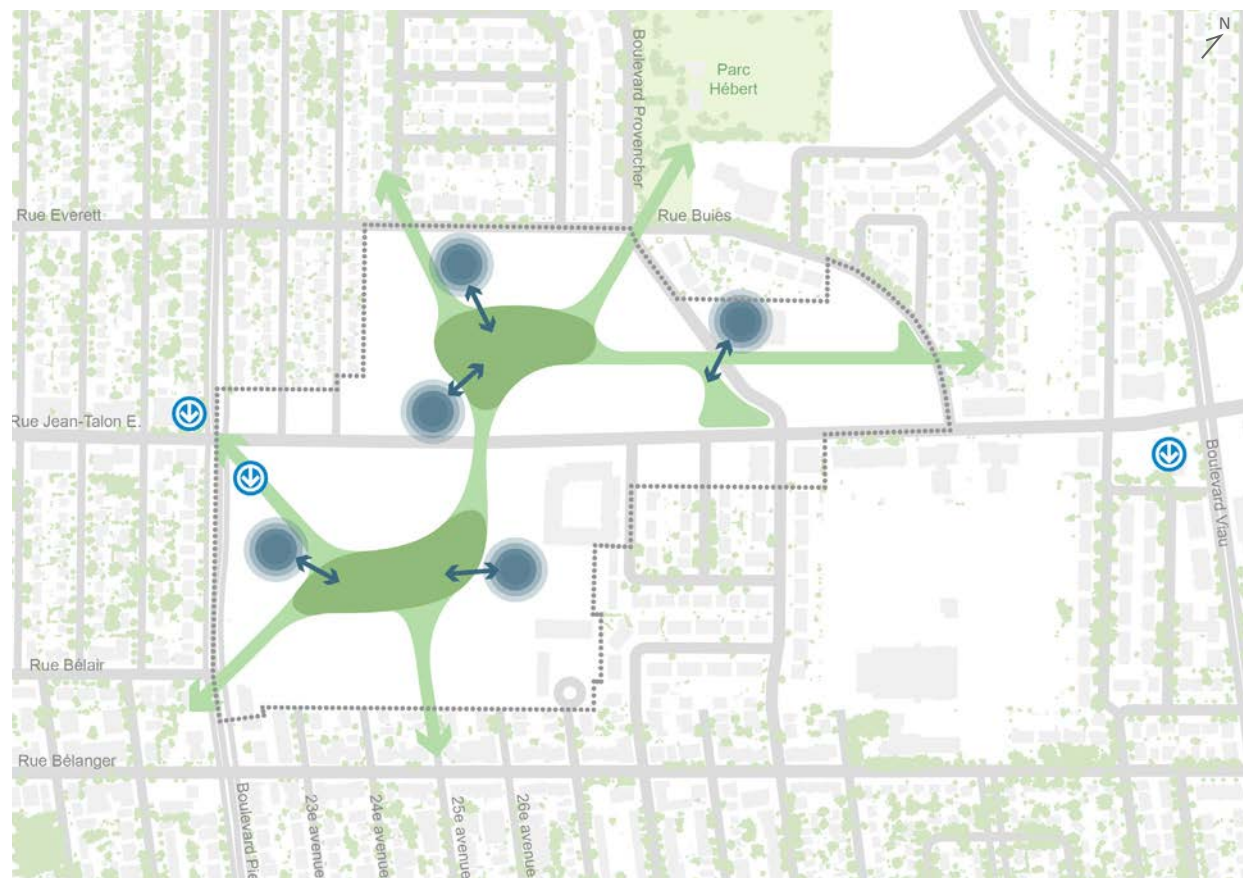
Centre Sanaaq, Montréal, 2025



Transformation du Centre culturel et communautaire de Cartierville (4C), 2024

Principes d'aménagement concernant les équipements collectifs

- Implanter des équipements collectifs (sportifs, culturels, scolaires, etc.) à proximité des espaces publics et parcs afin de favoriser leur accessibilité et leur appropriation par la collectivité.
- Localiser et articuler stratégiquement les équipements collectifs en synergie avec les réseaux de transport collectif (métro/SRB) et actif, tout en assurant leur intégration cohérente avec les quartiers adjacents et les parcours de déplacement quotidiens.



Légende

- 🚇 Station de métro projetée
- 🌿 Canopée existante
- 🌿 Espaces verts existants
- 🌿 Espaces verts proposés
- ➔ Connectivité interquartier
- 📍 Localisation potentielle des équipements collectifs
- ↔ Interrelation équipements et espace verts
- ⋯ Secteur de planification

3.2.3 Orientation 3

Maintenir et valoriser les fonctions commerciales existantes le long de l'axe Jean-Talon Est

Le secteur présente une variété d'usages, combinant une forte présence commerciale ainsi que de nouvelles habitations dans des constructions de plus grand gabarit. Le redéploiement des commerces existants ou nouveaux s'effectue dans des nouveaux bâtiments à usages mixtes, où les rez-de-chaussée accueillent des espaces commerciaux accessibles directement depuis la rue Jean-Talon Est, tandis que les étages supérieurs sont consacrés à l'habitation ou d'autres usages complémentaires. Cette relocalisation rapprochée de la rue Jean-Talon permet une forme urbaine plus compacte, tout en favorisant une interface plus conviviale avec la voie publique. Des trottoirs élargis, du mobilier urbain et une plantation d'arbres contribuent à créer une ambiance apaisée, où le couvert végétal offre ombrage et confort aux usagers.

L'offre commerciale comprend à la fois des grandes surfaces (enseignes connues ou déjà existantes) et des commerces de proximité à saveur locale répondant aux besoins quotidiens des résidents. Cette offre reflète la diversité culturelle du quartier, avec une gamme variée de produits et services adaptés à sa population multiculturelle.

La nouvelle forme urbaine permet également de réduire les stationnements en surface, en les privilégiant à l'intérieur ou en souterrain. Les activités liées aux livraisons sont intégrées directement dans les bâtiments afin de limiter les nuisances pour les résidents. Cette cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctions est primordiale pour établir une qualité de vie pour les résidents et travailleurs du secteur.

OBJECTIFS

- Maintenir l'activité commerciale sur la rue Jean-Talon Est dans une forme urbaine plus compacte et intégrée, favorisant une meilleure interaction et cohabitation avec les autres usages du quartier.
- Préserver et diversifier l'offre commerciale, en combinant grandes surfaces et commerces de proximité, afin de répondre aux besoins variés des résidents et des quartiers environnants.
- Réduire les nuisances liées aux activités commerciales et au camionnage, notamment en limitant leur impact sur les milieux de vie résidentiels.
- Diminuer les stationnements de surface associés aux commerces, en privilégiant leur intégration en sous-sol et en encourageant les déplacements actifs ou en transport en commun pour les achats du quotidien.



Le Séville, Montréal, 2023



Complexe Wilderton, Montréal, 2023

Principes d'aménagement concernant les usages

- Maintenir une offre commerciale structurante et optimisée, sous une forme plus compacte le long de la rue Jean-Talon, afin de renforcer son dynamisme et son attractivité.
- Diversifier l'offre résidentielle en proposant une variété de typologies et en favorisant une mixité sociale.
- Implanter des équipements collectifs stratégiquement situés à proximité du métro, pour maximiser leur accessibilité et soutenir la vie de quartier.



Légende

-  Station de métro projetée
-  Dominance résidentielle
-  Mixte avec commerces en rez-de-chaussée
-  Mixte avec transport collectif en rez-de-chaussée (métro et d'autobus)
-  Localisation potentielle des équipements collectifs
-  Secteur de planification

3.2.4 Orientation 4

Créer une forme urbaine favorisant une mixité d'usage et une diversité dans l'offre de logement.

La densité construite contribue à mettre en valeur les terrains situés à proximité de la station de métro et à rentabiliser les investissements publics nécessaires à la création d'un milieu de vie complet qui offre aux citoyens des services de qualité. Les hauteurs proposées sont plus importantes autour de la station de métro et du terminus d'autobus, puis diminuent progressivement à mesure que l'on s'éloigne vers les quartiers résidentiels existants, afin de favoriser une intégration harmonieuse au tissu urbain. La station de métro sert de point d'ancrage dans le quartier.

Cette forme bâtie plus dense encourage l'implantation de commerces en rez-de-chaussée, tandis que les étages supérieurs sont réservés principalement à l'habitation. La transformation urbaine du secteur s'accompagne d'une augmentation notable de l'offre résidentielle, avec une attention particulière portée à l'abordabilité des logements. La diversité des typologies proposées vise à répondre aux besoins variés de la population, en offrant des logements accessibles à un plus grand nombre de ménages. On y retrouve des unités de différentes tailles, adaptées aux familles, aux personnes seules et aux aînés.

Enfin, comme les terrains publics sont particulièrement stratégiques pour mettre en œuvre les orientations municipales en matière d'habitation, les logements hors marché* y sont présents en plus grande proportion, avec un maximum de logements sociaux.

OBJECTIFS

- Développer une forme urbaine favorisant la création de milieux de vie complets et diversifiés, organisés autour de noyaux constitués d'espaces verts et équipements collectifs.
- Favoriser une forme urbaine visant à augmenter l'offre en logements.
- Varier les types d'habitation pour favoriser la mixité sociale et s'adapter aux différentes tailles de ménages, incluant des logements pour familles, personnes seules et aînés.
- Soutenir l'accessibilité résidentielle et l'abordabilité du secteur.

** Incluent les logements détenus par des coopératives, des organismes à but non lucratif (OBNL), des sociétés paramunicipales ou des fiducies d'utilité sociale, et qui restent abordables à long terme.*



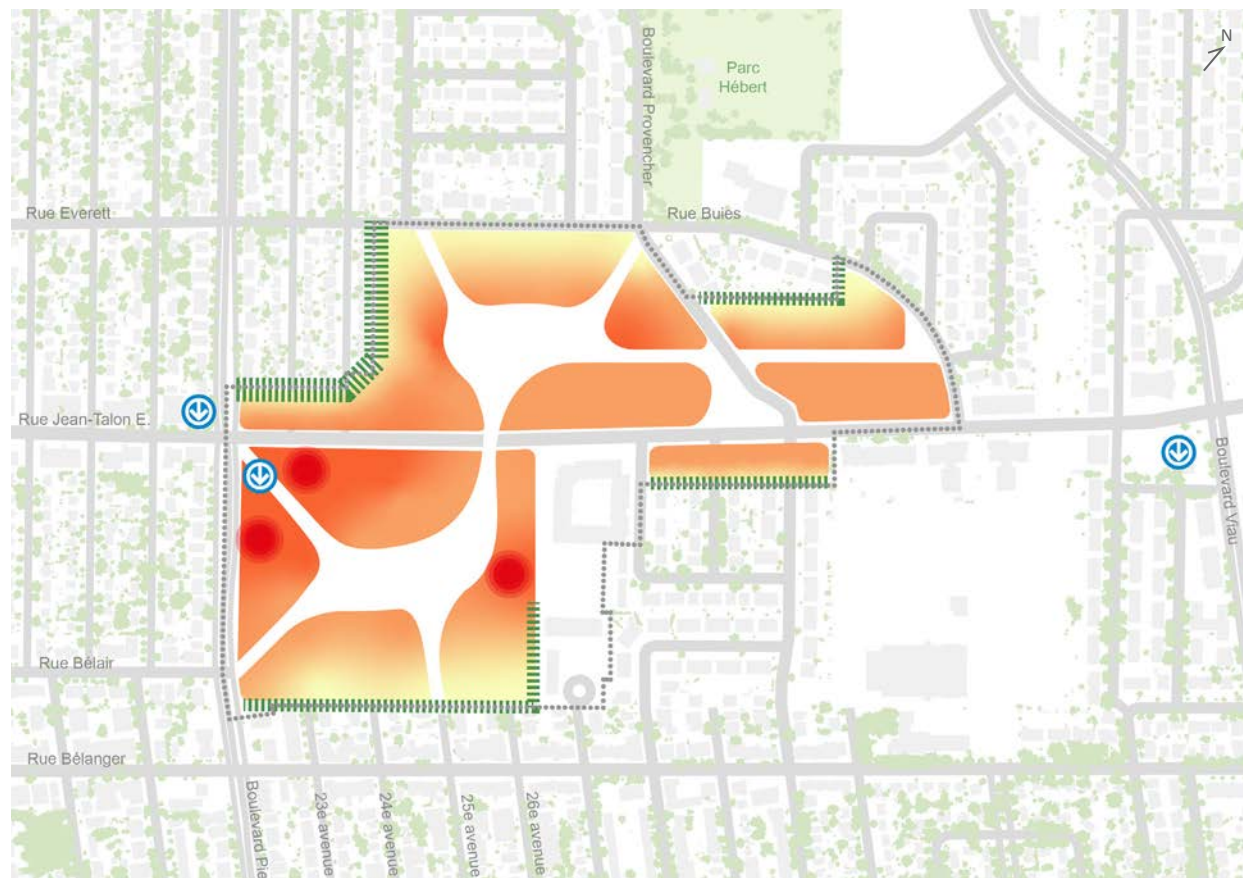
Résidence pour aînés, projet social au dessus de la station de métro Rosemont, Montréal, 2023



Complexe d'habitation Saint-Michel Nord, Montréal, 2025

Principes d'aménagement concernant la forme urbaine

- Des hauteurs importantes sont envisagées à proximité du métro et du terminus, incluant l'implantation de bâtiments signatures stratégiques contribuant à structurer le paysage urbain et à créer des repères visuels forts.
- Les hauteurs projetées s'inscrivent dans une approche sensible au contexte, assurant une intégration harmonieuse avec le cadre bâti existant et les gabarits environnants
- La densification proposée vise à renforcer et à valoriser les abords de la station de métro en consolidant un pôle de mobilité structurant et attractif.



* Le PPU Jean-Talon Est de l'arrondissement de Saint-Léonard prescrit des hauteurs jusqu'à 14 étages.

Légende

- Hauteur élevée *
- Hauteur faible
- Station de métro projetée
- Pointe de hauteur potentielle (repère visuel)
- Interface avec le milieu existant de faible densité

3.2.5 Orientation 5

Étendre le réseau de mobilité active, connecté à la station de métro Vertières et au SRB Pie-IX

Le secteur offre un réseau de mobilité durable efficace, notamment grâce à l'implantation du Réseau express vélo (REV) sur Jean-Talon Est et à l'ajout de nouvelles pistes cyclables. En complément, la nouvelle piste cyclable sur la 24^e Avenue offre une connexion nord-sud stratégique, traversant l'autoroute 40 et renforçant la continuité du réseau cyclable à l'échelle métropolitaine. Enfin, le réaménagement de la rue Jean-Talon Est, où s'insère le REV, a ajouté une importante végétalisation.

De plus, un réseau piétonnier composé de passages piétons, de venelles et de ruelles favorise les déplacements actifs dans le quartier. Ces liaisons sont implantées majoritairement dans le prolongement des rues existantes en périphérie du secteur, ce qui renforce le maillage de mobilité avec le réseau de rues. La multiplicité de ces parcours permet des déplacements plus courts et directs, améliorant ainsi la connectivité du quartier et la qualité des cheminements pour les usagers.

Tous ces aménagements facilitent les liaisons avec la station de métro et les commerces de proximité. L'intermodalité, regroupant le métro, l'autobus, le SRB Pie-IX et le REV, crée une synergie entre les modes de transport, encourageant ainsi une diversité de déplacements et des connexions fluides entre eux. Ceux-ci contribuent à intégrer pleinement le secteur dans une logique de mobilité durable, tout en soutenant la revitalisation urbaine et en améliorant la qualité de vie des résidents.

OBJECTIFS

- Instaurer des conditions optimales pour favoriser la mobilité active et le transport en commun, grâce à des aménagements sécuritaires, efficaces et conviviaux.
- Améliorer l'accessibilité et la connectivité avec les quartiers environnants, notamment par la création de nouvelles pistes cyclables qui se connectent au REV Jean-Talon Est.
- Assurer des trajets directs et fluides vers la station de métro et le Service rapide par bus (SRB), afin de faciliter les déplacements quotidiens.



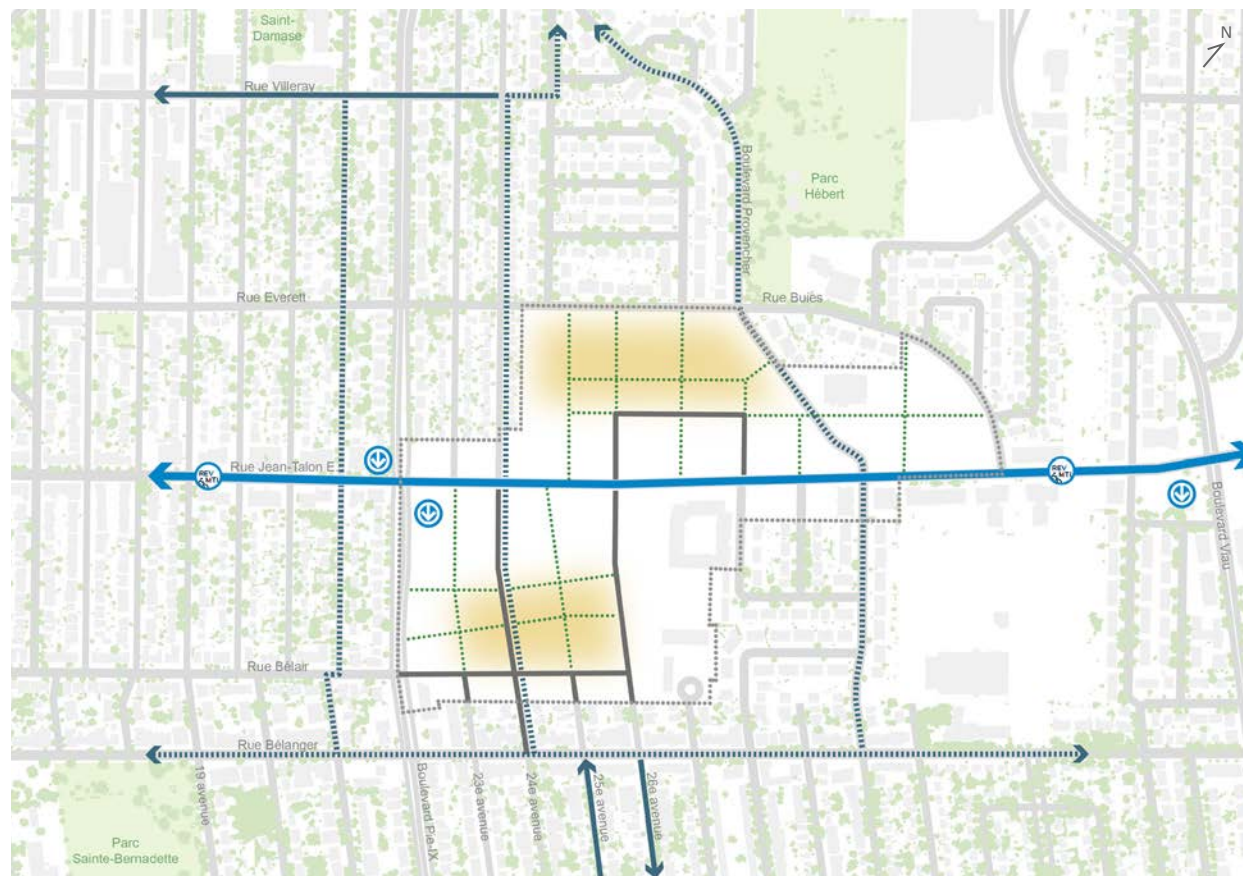
Réseau Express Vélo Bellechasse, Montréal, 2024



Promenade Luc-Larivée, Montréal, 2025

Principes d'aménagement concernant le réseau de mobilité active

- Mettre en place des conditions optimales favorisant la mobilité active, grâce à des aménagements sécuritaires, efficaces et conviviaux, adaptés à tous les usagers.
- Améliorer l'accessibilité et la connectivité avec les quartiers environnants par le développement de nouvelles infrastructures cyclables se connectant au REV Jean-Talon Est.
- Assurer des parcours directs, continus et fluides vers la station de métro et le SRB, afin d'encourager les déplacements actifs et l'intermodalité.
- Renforcer la connectivité et l'efficacité des déplacements actifs dans la continuité des voies publiques existantes, notamment en consolidant le rôle de la 24^e avenue et de la rue Jean-Talon Est comme axes structurants du secteur.



Légende

- Station de métro projetée
- Rue existante
- Réseau cyclable existant
- Réseau Express Vélo (REV)
- Proposition de lien cyclable connecté
- Proposition de passage piéton
- Proposition de nouvelle rue locale
- Milieu de vie apaisé
- Secteur de planification

3.2.6 Orientation 6

Réorganiser le réseau routier pour apaiser la circulation et améliorer les déplacements

Le réseau de mobilité est conçu afin de minimiser les impacts de la circulation motorisée, notamment le transport de marchandises, tout en favorisant le transport actif et collectif de même que la quiétude du quartier. L'arrivée des modes de transport collectif structurants (PLB et SRB) permet de transformer les habitudes de mobilité, en réduisant la dépendance à l'automobile.

L'aménagement de nouvelles rues apaisées et de passages piétonniers permet d'améliorer la connectivité du secteur et de structurer le territoire de manière plus cohérente. Le prolongement de la 24^e Avenue permet l'accès au terminus d'autobus. La création de ruelles de service parallèles au nord et au sud de la rue Jean-Talon Est, où sont situés les usages commerciaux, permet une gestion efficace des flux logistiques et de livraison. Les nuisances liées au camionnage sont prises en compte par la mise en place de trajets et d'horaires restreints, ainsi que par l'intégration des zones de déchargement à l'intérieur des bâtiments. Le prolongement de la 26^e Avenue renforce quant à lui la desserte du quartier dans l'axe nord-sud, tandis que celui de la rue Bélair améliore les liaisons est-ouest.

Ces nouveaux tronçons de voie publique sont aménagés pour assurer une circulation apaisée, où la réduction du trafic motorisé et la plantation d'arbres contribuent à préserver la qualité de vie du quartier. Ils permettent de desservir les commerces de manière fonctionnelle, tout en garantissant des conditions sécuritaires et confortables pour les résidents.

OBJECTIFS

- Assurer la quiétude du nouveau quartier résidentiel par la création de nouvelles rues où la circulation est apaisée et ne permet pas le transit motorisé.
- Encourager un changement des habitudes de mobilité motorisée au profit des modes actifs, en mettant en place des aménagements propices, sécuritaires et attrayants.
- Favoriser les activités de camionnage dans des espaces souterrains ou éloignés des zones piétonnes et des parcs, afin de réduire les nuisances et améliorer la cohabitation des usages.
- Planifier des trajets et des horaires de camionnage adaptés, permettant de limiter les nuisances et de sécuriser les déplacements des résidents.



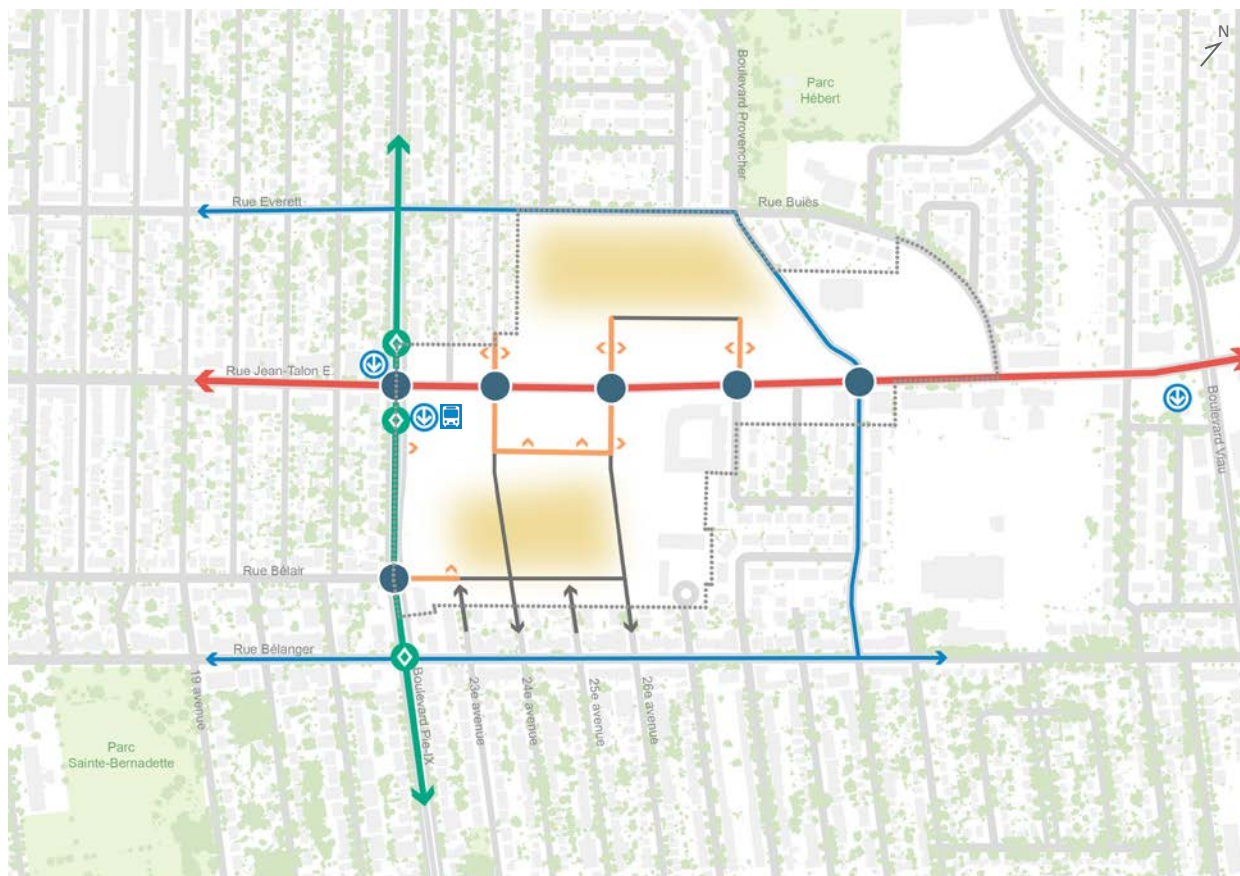
Rue Buchan, Montréal, 2025



Rue Emery, Montréal, 2026

Principes d'aménagement concernant le réseau routier

- Aménager un réseau de nouvelles rues apaisées limitant le trafic de transit.
- Encadrer les activités de camionnage en les orientant vers des espaces intérieurs ou des secteurs éloignés des zones piétonnes, des parcs et des milieux de vie sensibles.
- Planifier les itinéraires et les plages horaires de camionnage de manière stratégique, afin de minimiser les conflits d'usage et les nuisances pour les résidents.
- Favoriser la continuité et la connectivité du réseau de voies de mobilité en assurant un alignement cohérent des rues et de leurs intersections de part et d'autre de la rue Jean-Talon Est.
- Renforcer la connectivité du secteur avec le prolongement de la 24^e Avenue en assurant un accès sécuritaire au terminus d'autobus pour l'ensemble des usagers.



Légende

- Station de métro projetée
- Rue existante
- Rue commerciale
- Ligne de transport collectif existante
- Service Rapide par Bus (SRB) Pie-IX
- Rue locale
- Rue permettant la desserte commerciale
- Accès quai de livraison (camion)
- Sécurisation des intersections
- Milieu de vie apaisé
- - - Secteur de planification



4. Prochaines étapes

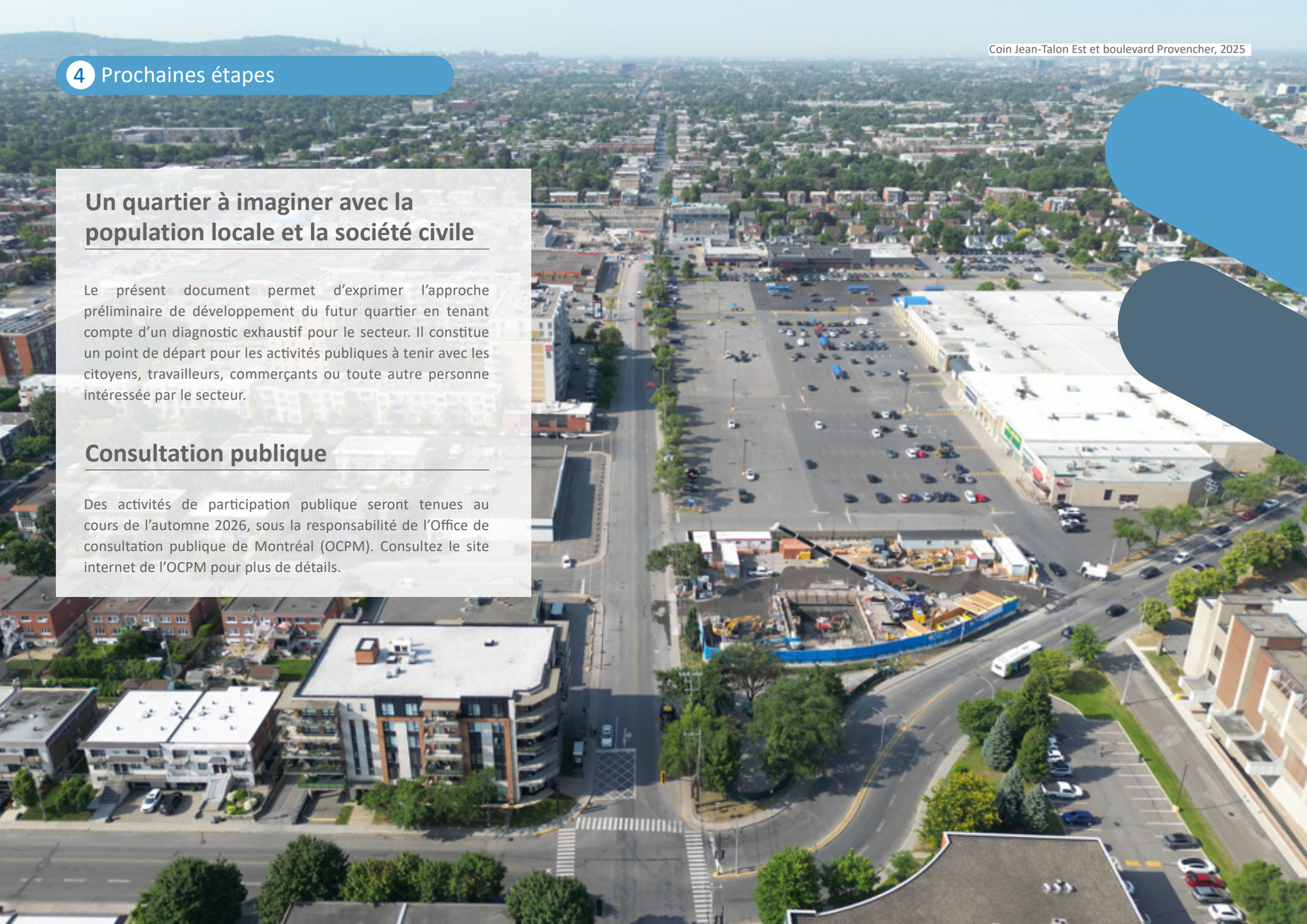
4 Prochaines étapes

Un quartier à imaginer avec la population locale et la société civile

Le présent document permet d'exprimer l'approche préliminaire de développement du futur quartier en tenant compte d'un diagnostic exhaustif pour le secteur. Il constitue un point de départ pour les activités publiques à tenir avec les citoyens, travailleurs, commerçants ou toute autre personne intéressée par le secteur.

Consultation publique

Des activités de participation publique seront tenues au cours de l'automne 2026, sous la responsabilité de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Consultez le site internet de l'OCPM pour plus de détails.



Montréal 