RÉPONSES AUX QUESTIONS DE LA COMMISSION DE L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL (OCPM)

En lien avec le document de vision du secteur Pie-IX–Vertières ainsi que la séance d'information tenue le 14 octobre 2026

Questions de la commission	Éléments de réponse par la Ville
Mobilité	
1. Pourriez-vous transmettre à la commission des exemples de mesures et d'aménagements de sécurisation des piétons réalisés dans des projets similaires ?	Voir la pièce jointe
2. Pourriez-vous aussi préciser quelles mesures sont prévues ou envisagées sur la rue Jean Talon Est dans le secteur Pie-IX–Vertières, en particulier aux abords des futurs édicules de métro et du terminus d'autobus ?	L'un des objectifs du réaménagement de la rue Jean-Talon Est est de sécuriser les intersections, notamment celles à proximité des nouvelles stations de métro. Ainsi, l'intersection Pie-IX et Jean-Talon Est va être reconfigurée de manière à assurer la sécurité de tous les usagers, notamment les piétons et les cyclistes. Un travail sera également effectué sur la gestion des feux de circulation. Les détails du réaménagement seront présentés lors de la séance d'information à venir prochainement. Les informations sur l'événement seront bientôt disponibles sur le site internet de Réalisons Montréal.
Gouvernance et mise en œuvre de la vision	
3. Dans ce contexte, quels leviers la Ville envisage-t-elle pour assurer la mise en œuvre de sa vision, notamment en ce qui concerne la création de parcs, d'espaces publics et l'implantation d'équipements collectifs ?	Plusieurs leviers s'offrent à la Ville pour mettre en œuvre sa vision, à commencer par la stratégie réglementaire qui découlera du document de planification dont l'adoption est envisagée au cours de la prochaine année. Cette stratégie pourra notamment se traduire par une révision ciblée de la réglementation d'urbanisme afin d'y intégrer de nouvelles normes et de nouveaux critères pour mettre en œuvre les différentes composantes de la vision. À titre d'exemple, ces dispositions pourraient porter sur les hauteurs et densités maximales, les taux d'implantation, les seuils minimaux de verdissement ou encore la qualité architecturale des bâtiments et des matériaux. Les paramètres précis de cette stratégie restent toutefois à définir et seront élaborés au cours de l'année 2027. En ce qui concerne plus particulièrement la création de parcs, d'espaces publics et d'équipements collectifs, différents outils pourront être mis à contribution. Comme il a été mentionné lors de la séance d'information, l'objectif est d'atteindre environ 20 % d'espaces verts, de places publiques et de parcs accessibles à la population. Le premier levier est l'application du règlement sur les contributions aux fins de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels (17-055), qui permettra la création des parcs centraux publics envisagés dans la vision. À cela pourront s'ajouter des ententes négociées avec les propriétaires fonciers dans le cadre du développement du secteur. En contrepartie des droits de développement accordés, ces ententes pourraient permettre la réalisation d'espaces publics additionnels, d'équipements collectifs ou la mise en place de servitudes garantissant l'accès public à certains espaces. Enfin, des acquisitions stratégiques de terrains pourront être réalisées dans le secteur ou à proximité afin d'augmenter les superficies d'espaces publics et de parcs. Des approches auprès de propriétaires fonciers ciblés sont prévues. L'ensemble de ces leviers vise à mettre en place des solutions mutuellement avantageuses pour la Ville, la communauté et les développeurs qui contribueront à l'atteinte des objectifs collectifs pour le secteur.
4. Bien qu'il s'agisse d'une vision préliminaire, à quel moment du développement du secteur la Ville souhaite-t-elle que ces espaces et équipements soient aménagés ?	La vision proposée prévoit un développement du secteur par phases sur plusieurs années. L'ouverture de la station de métro, prévue en 2031, devrait agir comme catalyseur d'une première vague de développement à proximité immédiate de celle-ci. Les phases subséquentes se déploieront graduellement, au rythme de la mise en place des nouvelles infrastructures souterraines et des voies publiques. Dans cette perspective, les parcs, espaces publics et équipements collectifs ne seront pas tous réalisés simultanément. L'objectif est plutôt de les aménager progressivement, en parallèle des différentes phases de développement, afin que les résidents des quartiers environnants comme les futurs occupants du secteur puissent en bénéficier rapidement. La Ville veillera à assurer un arrimage étroit entre le développement immobilier et la réalisation des espaces publics et équipements collectifs. Des mécanismes de planification et des ententes avec les propriétaires et les promoteurs pourront notamment être utilisés afin de favoriser leur mise en œuvre au moment opportun.

5. Existe-t-il à Montréal des parcs ou des espaces publics créés en tout ou en partie sur des terrains n'appartenant pas à la Ville, ou en collaboration avec des propriétaires privés ou institutionnels ? Le cas échéant, pourriez-vous en donner quelques exemples ?	Il existe plusieurs exemples à Montréal. Le parc central de l'écoquartier Angus est la propriété de la Société de développement Angus et a été aménagé par cette dernière, mais demeure d'accès public. Un autre exemple est la place Joseph-Venne dans le quartier Sainte-Marie. Cette place publique a été aménagée par la Ville et est accessible en tout temps, mais demeure sous la propriété de la compagnie JTI-Macdonald Corporation, via une entente entre les deux parties. On peut également citer une place ouverte au public et le chemin piétonnier qui traverse le projet immobilier 21e Arrondissement dans le faubourg aux Récollets. Cet espace constitue un lieu de rencontre et de passage accessible à tous, bien qu'il demeure de propriété privée. Des mécanismes semblables sont à l'étude dans le cadre du Quartier des Lumières (ancien site de Radio-Canada) et de l'ancien site de la Brasserie Molson, tous deux situés dans le quartier Centre-Sud. Bien que les principaux parcs prévus dans ces projets soient de propriété municipale, certains espaces verts, places publiques et parcours de mobilité active pourraient demeurer privés tout en étant accessibles au public. Des ententes juridiques permettent alors de garantir l'accès public, la pérennité des aménagements et leur entretien au bénéfice de la collectivité.
Logement et inclusion sociale	
Parmi les objectifs de l'orientation 4, on prévoit de « 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 aînées». **6.** De quels leviers la Ville dispose-t-elle pour atteindre cet objectif, notamment en ce qui concerne les diverses tailles de ménages et l'offre pour les personnes aînées ?	La Ville dispose de plusieurs leviers pour favoriser une offre résidentielle répondant aux besoins d'une diversité de ménages, incluant les familles, les personnes seules et les aînés. Par ses outils de planification et de réglementation, elle peut notamment encourager l'intégration de logements de différentes tailles, incluant des logements familiaux comportant plusieurs chambres. Elle peut également favoriser la conception de bâtiments mieux adaptés aux aînés grâce à des principes d'accessibilité universelle et à l'aménagement de lieux de rencontre adaptés. Elle peut aussi répondre aux besoins des familles en favorisant l'aménagement d'espaces communs et d'aires de jeu, de balcons ou d'espaces verts accessibles. De plus, le recours au zonage différencié peut contribuer à améliorer la viabilité des projets résidentiels hors marché (sociaux, communautaires ou abordables), en permettant une plus grande densité résidentielle afin d'accroître le nombre et de favoriser une plus grande diversité de typologies et de tailles de logements. La Ville peut aussi agir sur la composition de l'offre résidentielle grâce à ses leviers fonciers et financiers. Par différents mécanismes de réserve foncière ou d'acquisition, elle peut assurer la disponibilité de terrains stratégiques permettant d'accueillir une plus grande proportion de nouveaux logements hors marché, mais également d'immeubles existants afin de les soustraire au marché spéculatif. La Ville peut également soutenir les organismes à but non lucratif (OBNL) au moyen d'aide financière destinée à l'acquisition, au pré-développement ou à la mise aux normes de projets résidentiels. Le Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial (20-041) ainsi que les partenariats avec les organismes en habitation constituent également des outils importants pour maintenir une diversité de ménages au sein des nouveaux secteurs en développement. Enfin, la mixité sociale et générationnelle dépend non seulement des logements eux-mêmes, mais aussi du milieu de vie dans lequel ils s'insèrent. La proximité du métro, des commerces, des services de proximité, des parcs et des équipements collectifs rend le secteur attrayant autant pour les familles que pour les personnes vivant seules ou souhaitant vieillir dans leur quartier. Dans le cadre de la planification détaillée du secteur, la Ville pourra ainsi travailler avec les propriétaires, les promoteurs et les organismes en habitation afin de favoriser une combinaison équilibrée de typologies résidentielles et de modes d'occupation répondant à l'évolution des besoins de la population.
Équipements collectifs et qualité de vie	
À l'orientation 2, on peut lire : « 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». **7.** Un ou des emplacements ont-ils été étudiés pour la construction de ces équipements scolaires ?	La Ville est actuellement en discussion avec les centres de services scolaires qui évaluent les besoins scolaires. Une fois que ces besoins auront été validés par le ministère de l'éducation du Québec, cela orientera la construction d'une nouvelle école ou l'agrandissement des établissements existants. Dans l'attente d'orientations plus précises, la Ville a analysé le potentiel de différents sites afin de disposer de plusieurs options en fonction de l'évolution de l'aménagement du territoire et de la croissance anticipée de la population. À ce stade-ci, aucun terrain n'a été retenu de manière définitive. Toutefois, la Ville travaille en étroite collaboration avec les centres de services scolaires afin de s'assurer que les besoins en infrastructures scolaires pourront être adéquatement comblés avec l'arrivée de nouveaux résidents dans le secteur.
8. Outre l'école et le parc-école, quels autres types d'équipements collectifs la Ville envisage-t-elle d'implanter dans le secteur ?	La Ville évalue actuellement les besoins en équipements collectifs pour l'ensemble du corridor desservi par les cinq nouvelles stations du prolongement de la ligne bleue. Cet exercice vise à répondre tant aux besoins actuels qu'aux besoins futurs du secteur, dans une perspective de répartition équitable des équipements entre les arrondissements concernés et de saine gestion des finances publiques. À ce stade-ci, aucun équipement n'a été confirmé et aucun site d'implantation n'a été déterminé. Toutefois, les analyses en cours laissent entrevoir des besoins pour certains équipements dans la portion ouest du prolongement de la ligne bleue, où se situe notamment le secteur Pie-IX–Vertières. Parmi les besoins préliminairement identifiés figurent de nouveaux parcs de voisinage, comprenant notamment des terrains sportifs, des jeux d'eau et pataugeoires, des installations sportives intérieures (gymnases), des espaces à vocation culturelle ainsi que des locaux destinés aux activités communautaires. Il importe toutefois de préciser qu'aucun de ces équipements n'est actuellement confirmé. Les études se poursuivent afin de documenter les besoins et d'évaluer les possibilités d'implantation et de financement de ces équipements dans le secteur.

9. Au-delà de l'école et du parc-école, de quelle manière la vision présentée à la commission favorise-t-elle l'intégration des enfants et des adolescent·es du secteur ?	Au-delà de la planification d'une école primaire, la vision propose des équipements publics et des parcs qui seront conçus avec l'outil ADS+ (Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle), qui permet de concevoir ces espaces en tenant compte, notamment, de la diversité des besoins des enfants et des adolescent.es. Par exemple, des rues sécuritaires et conviviales qui favorisent les déplacements autonomes, des espaces publics qui intègrent des lieux de rencontre diversifiés où les jeunes peuvent se retrouver de façon spontanée et sécuritaire, etc. Par ailleurs, l'intégration des jeunes au nouveau quartier passe par une offre de logements adaptés au besoin des familles tant par leur taille que par leur conception (voir réponse à la question 6). Finalement, nous croyons que la conception des espaces destinés à accueillir des enfants et des adolescent.es doit intégrer une réflexion à l'échelle du quartier, des bâtiments et des logements. À cet égard, la Ville s'inspirera des meilleures pratiques en aménagement pour développer des outils pour concevoir et accompagner la réalisation des projets adaptés à leurs besoins.
Forme urbaine, densité et cadre bâti	
Dans votre présentation, (diapo 22), on peut lire : « assurer une densité et une forme urbaine adéquate pour soutenir l'offre en équipements collectifs, services de proximité et espaces verts4 ». **10.** Pourriez-vous préciser ce que cela signifie concrètement ? Et quels mécanismes ou leviers permettraient concrètement de réaliser cet objectif ?	Cette orientation vise notamment à s'assurer que le quartier compte suffisamment de résidents pour justifier les services et équipements dont la population a besoin, comme les parcs, les écoles, les installations communautaires et le transport collectif. Elle permet également de soutenir une offre diversifiée de commerces et de services de proximité, accessible à distance de marche pour les résidents. L'arrivée de nouveaux résidents contribue également à financer les infrastructures et les équipements collectifs nécessaires à la croissance du quartier, tant par les revenus fonciers générés que par certains mécanismes de contribution liés au développement, notamment les frais de parcs. De plus, une densité adéquate permet d'utiliser le territoire plus efficacement. En construisant de façon plus compacte à certains endroits stratégiques, notamment à proximité du transport collectif, il est possible de libérer de l'espace au sol pour créer ou agrandir des parcs, des espaces verts et des lieux publics de qualité. L'objectif est donc de favoriser un développement qui permette à la fois d'accueillir de nouveaux ménages et d'améliorer l'offre de services, d'équipements et d'espaces verts au bénéfice de l'ensemble de la communauté.
Parmi les principes d'aménagement relatifs à la forme urbaine, on peut lire : « 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 forts5 ». **11.** Qu'entend-on par « bâtiments signatures stratégiques »?	Les bâtiments signatures stratégiques se distinguent par la qualité de leur architecture, leur volumétrie, leur vocation ou leur hauteur et contribuent à créer des repères visuels remarquables dans le paysage urbain. Ces bâtiments ont pour rôle de marquer l'identité du secteur et d'être facilement reconnaissables, notamment grâce à leur architecture soignée, à leur visibilité et aux dégagements visuels dont ils bénéficient. Ces bâtiments seraient privilégiés à des emplacements clés, par exemple à proximité du métro et du terminus d'autobus ou encore à l'extrémité de certaines rues ou espaces publics où ils sont plus faciles à voir et à identifier. Leur implantation permet alors de structurer le paysage urbain, d'aider les gens à se repérer dans le quartier et de mettre en valeur les principaux points d'intérêt du secteur. L'objectif n'est donc pas uniquement de construire plus haut, mais de localiser certains bâtiments marquants aux endroits où ils peuvent renforcer l'identité du secteur, faciliter l'orientation et contribuer à la qualité du milieu de vie.
Dans votre présentation (diapo 22) le schéma illustrant les principes d'aménagement préliminaires pour le déploiement de la forme urbaine indique des pointes de hauteur et une gradation des hauteurs selon laquelle les plus faibles hauteurs voisinent les quartiers résidentiels existants. De plus, on y voit un tireté vert illustrant l'Interface avec le milieu existant de faible densité. **12**. Qu'est-ce qui est envisagé comme interface entre les quartiers existants et le futur quartier ? Et quelles mesures sont prévues à cet égard ?	L'intégration du futur quartier vise à assurer une transition harmonieuse avec les quartiers résidentiels existants. Elle passe notamment par le prolongement du réseau existant de rues afin de maintenir et de renforcer les liens piétons, cyclistes et véhiculaires avec les secteurs voisins. Les usages prévus à proximité des secteurs résidentiels seront également compatibles avec ceux déjà en place afin de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les quartiers existants et le futur milieu de vie. De plus, des bâtiments de plus faible hauteur sont prévus en bordure des quartiers résidentiels voisins afin de respecter l'échelle et le caractère du cadre bâti existant. Des distances de séparation (marges de recul) entre les nouvelles constructions et les habitations existantes viendront également contribuer à atténuer les impacts liés à la hauteur et à la proximité des bâtiments. En complément, des aménagements paysagers et des plantations sur les terrains privés pourront contribuer à adoucir la transition entre les nouveaux développements et les quartiers existants. L'objectif est de créer une transition graduelle entre les quartiers existants et le nouveau milieu de vie, tout en assurant des liens faciles et naturels entre les deux secteurs.
Lors de la séance d'information, un citoyen a questionné les raisons de la présence dans le périmètre du secteur du bras résidentiel immédiatement à l'est du stationnement du Centre commercial le Boulevard puisque qu'aucun changement n'est illustré aux schémas présentés. Vous avez formulé deux éléments de réponse, un relatif aux gabarits, l'autre relatif à des liens. **13**. Pouvez-vous clarifier précisément les raisons pour lesquelles ce secteur est intégré à la consultation, plus encore est-ce que le gabarit des bâtiments existants sont des éléments de référence pour la vision présentée ?	Le secteur résidentiel existant localisé immédiatement à l'est du Centre d'achat Le Boulevard est inclus au secteur de planification non pas parce que des interventions y sont envisagées, mais plutôt pour l'intégrer à la réflexion sur notamment son intégration urbaine au nouveau quartier. Il a été exploré de créer des liens piétons le traversant dans l'axe est-ouest, mais l'implantation de tels liens est très complexe. L'accent sera plutôt mis sur le développement d'une forme urbaine assurant une transition harmonieuse entre les gabarits de références de ces bâtiments résidentiels existants et les nouvelles constructions qui seront adjacentes.

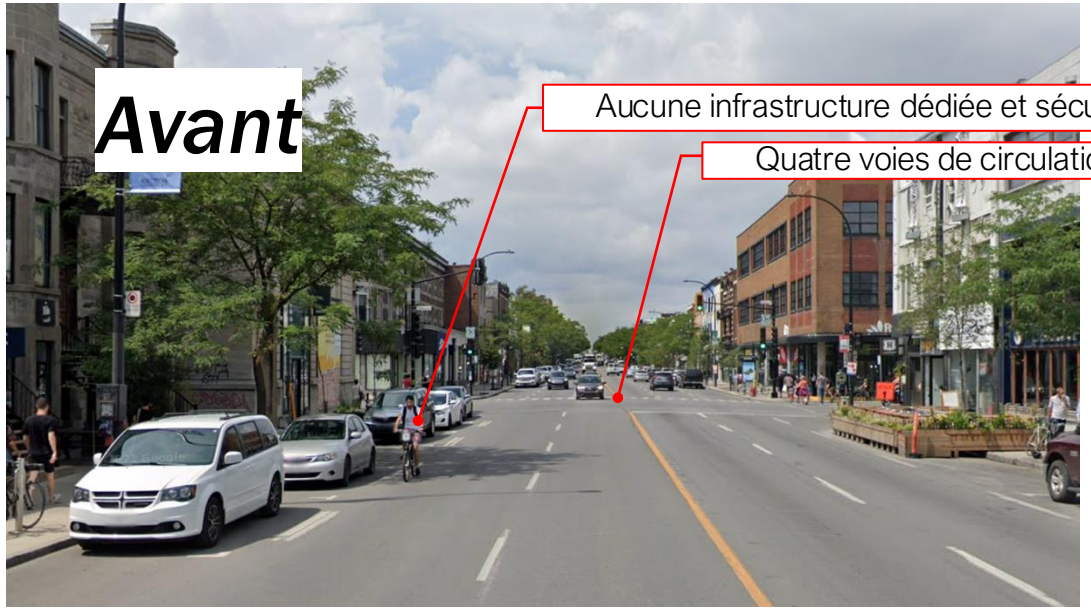
Transport collectif et futur terminus d'autobus	
Lors de la soirée d'information du 14 octobre, plusieurs citoyens ont souhaité obtenir des précisions concernant le futur terminus d'autobus, notamment sur sa vocation, son intégration au secteur, les itinéraires d'accès prévus pour les autobus et le nombre d'autobus qui s'y rabattront. **14**. Sachant que les projets en mobilité impactent directement la planification du secteur, comment la ville compte-elle assurer la cohérence entre l'aménagement du terminus d'autobus et la vision pour le secteur Pie-IX–Vertières. Pouvez-vous préciser les échéanciers prévus ?	Le nouveau terminus est sous la responsabilité de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et sera exploité par la Société de transport de Montréal (STM). La vocation du terminus est de desservir des autobus locaux. Le terminus sera mis en fonction en même temps que les nouvelles stations de la ligne bleue, soit en 2031. La Ville souhaite créer un quartier mixte accueillant une importante proportion de logements, des équipements collectifs, des commerces, etc. L'implantation du terminus ne doit pas compromettre la quiétude ou la sécurité des résidents et des visiteurs du futur quartier. À cet effet, la conception préliminaire du terminus mise sur deux principes importants pour gérer les nuisances sonores, visuelles et opérationnelles : 1. Minimiser la circulation des autobus dans le quartier : limiter la circulation des autobus au tronçon de la 24e avenue qui longe le bâtiment, donc planifier une boucle à l'intérieur du terminus. 2. Intégrer le terminus dans un projet immobilier : traitement architectural cohérent, sécurité des cheminements piétonniers, mesures d'atténuation acoustique, etc. De plus, il serait souhaitable de bonifier le programme par l'ajout d'un usage public additionnel (socio-culturel, récréatif, etc.).
Activités économiques et commerciales	
Répondant à la question d'une citoyenne sur l'avenir des infrastructures commerciales existantes, vous avez indiqué que la Ville compte « à court et à moyen terme, il est souhaité de préserver l'infrastructure existante (...) l'objectif est de relocaliser le plus de commerces possibles dans de nouveaux bâtiments. **15.** Comment la Ville compte-t-elle s'y prendre pour la relocalisation des commerces dans les nouveaux bâtiments ?	La vision de la Ville est de maintenir et renforcer l'activité commerciale sur la rue Jean-Talon Est, tout en favorisant une forme urbaine plus compacte et mieux intégrée au tissu environnant. L'objectif n'est pas de remplacer l'offre commerciale existante, mais plutôt de la consolider et de créer des conditions favorables à son développement à long terme. Comme mentionné précédemment, la transformation éventuelle des centres commerciaux se fera de manière graduelle, sur plusieurs années et au rythme du développement du secteur. À court terme, il est souhaité de préserver le plus grand nombre possible de commerces en activité. Dans certains cas, la relocalisation de commerces dans de nouveaux projets immobiliers à proximité, notamment le long de la rue Jean-Talon Est, sera encouragée afin de préserver cette offre commerciale et de maintenir la vitalité économique du secteur. La règlementation d'urbanisme pourra être adaptée pour assurer le maintien de la fonction commerciale dans les premiers étages des nouveaux bâtiments, de même que pour assurer des tailles minimales de commerces et des espaces logistiques pour les livraisons. Enfin, la Ville pourra évaluer, en collaboration avec les sociétés de développement commercial, PME Montréal et d'autres partenaires, différentes mesures visant à faciliter la transition des commerçants concernés, comme par exemple de l'aide financière et des mécanismes de contrôle des loyers. Bien que les centres commerciaux soient de propriété privée et que les leviers municipaux demeurent limités, la Ville entend jouer un rôle actif d'accompagnement, de coordination et d'influence afin de réduire les impacts sur les commerces et de favoriser le maintien d'une offre de proximité diversifiée. La Ville est consciente de l'importance de maintenir l'activité commerciale et les services de proximité dans le secteur. Dans le cadre de la démarche de consultation menée par l'OCPM, les commerçants sont invités à exprimer leurs préoccupations et leurs besoins, notamment en matière d'accessibilité, de logistique, de livraisons et de continuité des activités. Ces échanges contribueront à orienter les prochaines étapes de planification.

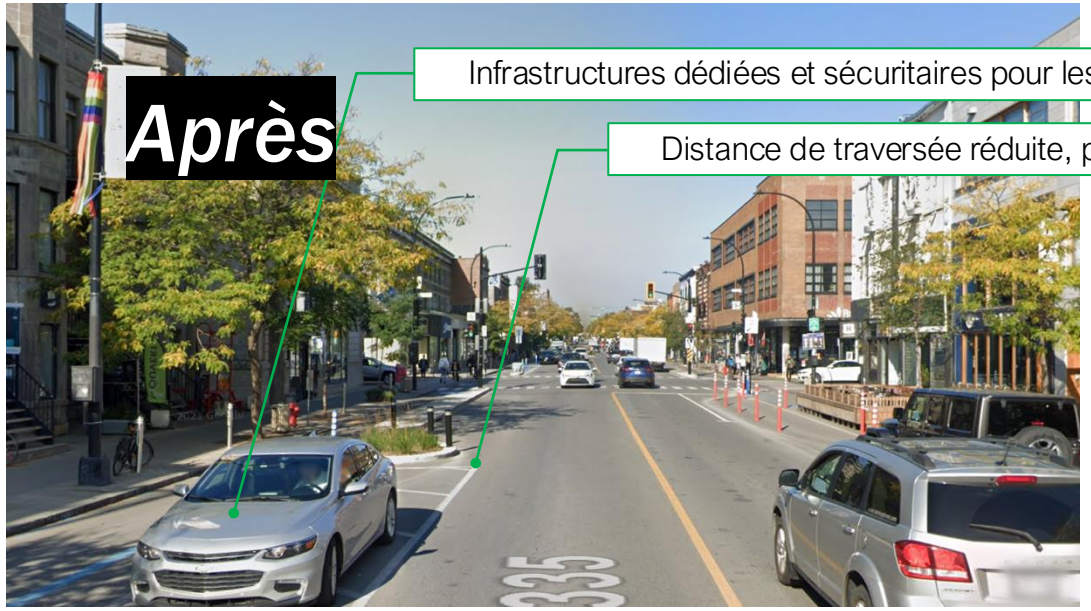
Précédent #1

Rue Saint-Denis

entre rue Cherrier et rue de Bellechasse

Rue Saint-Denis





Rue Saint-Denis



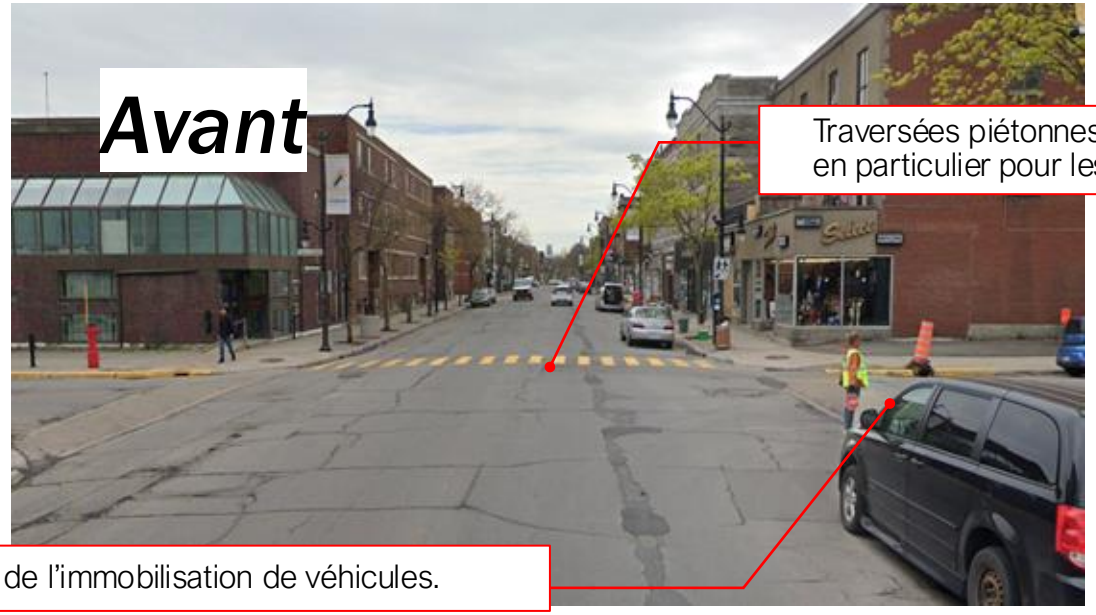


Précédent #2

Rue Sainte-Catherine Est

entre ave. William-David et rue Viau

Rue Sainte-Catherine Est



Traversées piétonnes longues et insécurisantes, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

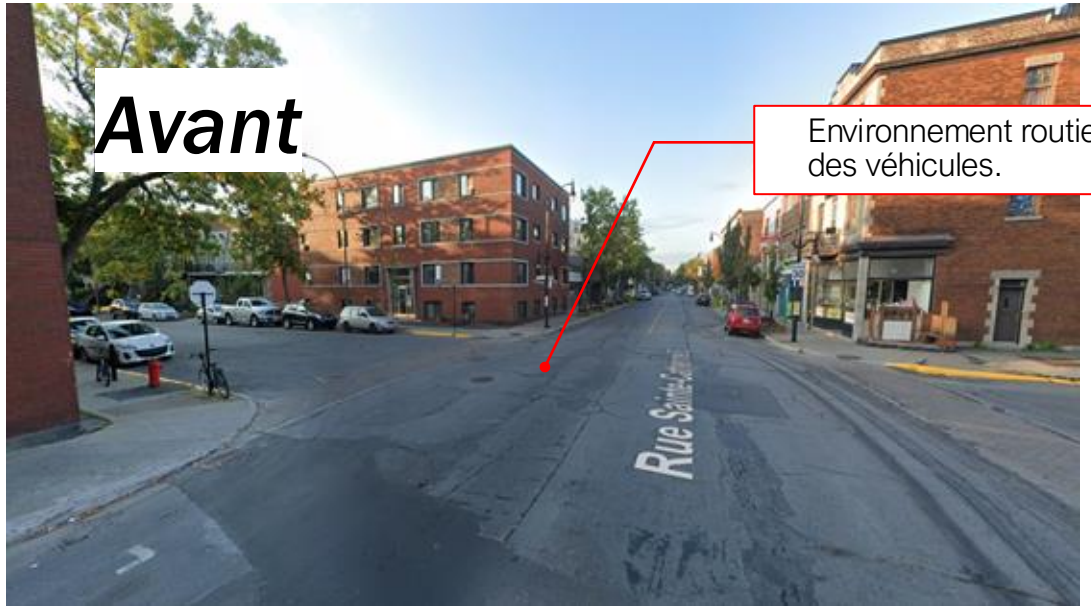
Visibilité réduite des piétons lors de l'immobilisation de véhicules.



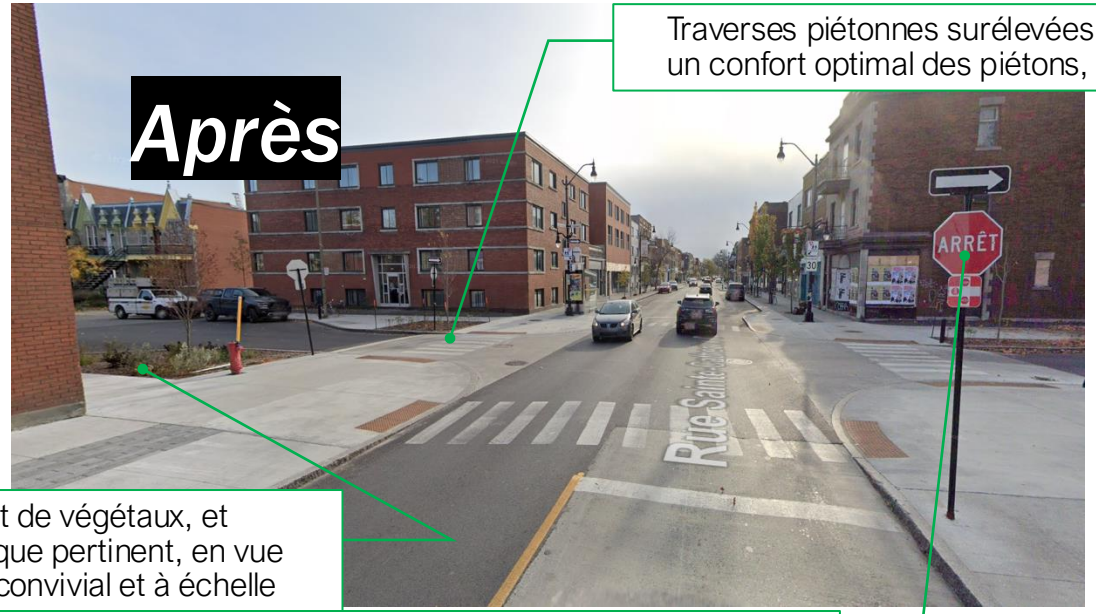
Distance de traversée réduite se traduisant en un aménagement plus sécurisant pour les piétons.

Visibilité accrue et intersection plus sécuritaire pour tous les usagers

Rue Sainte-Catherine Est



Environnement routier peu convivial, favorisant la vitesse des véhicules.



Traverses piétonnes surélevées forçant la réduction de vitesse et favorisant un confort optimal des piétons, notamment lors d'intempéries.

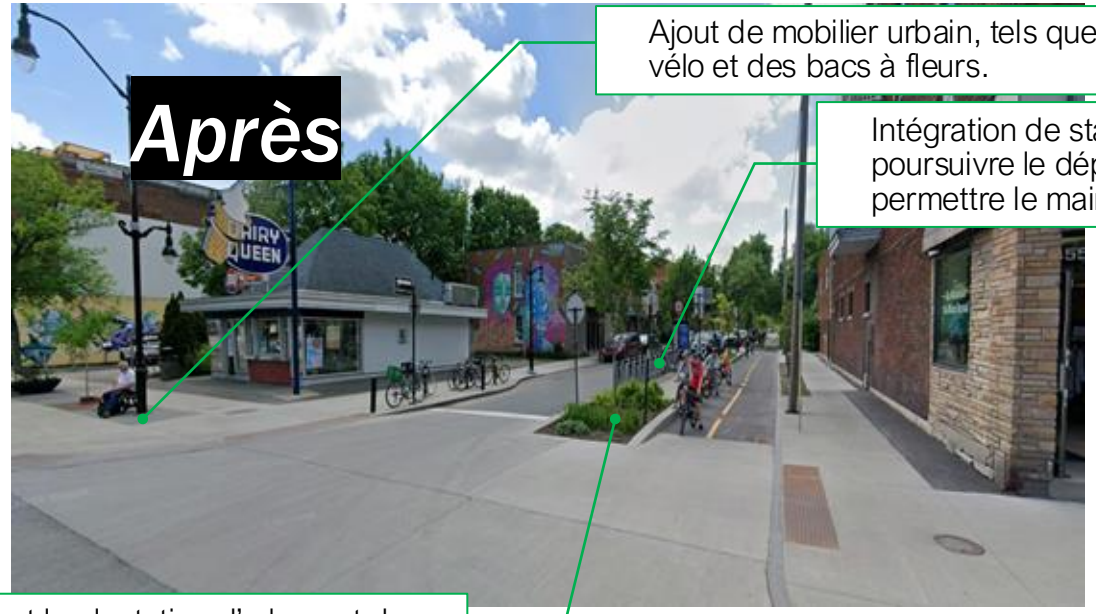
Intégration de fosses de plantation d'arbres et de végétaux, et aménagement de fosses de biorétention lorsque pertinent, en vue de favoriser un environnement plus résilient, convivial et à échelle humaine.

Révision des modes de gestion en vue de favoriser un environnement routier sécuritaire, apaisé et à échelle humaine.

Rue Sainte-Catherine Est



Aucune séparation physique entre le stationnement et la piste cyclable.



Ajout de mobilier urbain, tels que des bancs, des supports à vélo et des bacs à fleurs.

Intégration de stations BIXI électrifiées par conduits afin de poursuivre le déploiement de leur flotte de vélos électriques et permettre le maintient de stations à l'année.

Aménagement d'un mail séparateur intégrant la plantation d'arbres et de végétaux, optimisant la sécurité et le confort des voies cyclables.