Mémoire déposé devant
l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Secteur Pie-IX–Vertières

Par Sylvain Ouellet

4 novembre 2026

Table des matières

Pourquoi un élu devant l'OCPM? 1
Une opportunité unique à saisir 2
Échelle métropolitaine - la grande oubliée 2
Un site idéal pour un pôle institutionnel d'études postsecondaires 2
Site idéal pour du logement étudiant 3
Recommandations à l'échelle métropolitaine 4
Échelle régionale 4
Logements hors marché 4
Les écoles 5
Les besoins en nouveaux équipements collectifs 5
La mise en commun de futurs équipements collectifs 6
REV Jean-Talon 6
Recommandations à l'échelle régionale 6
Échelle locale 7
La rue Jean-Talon dans le Petit Maghreb 7
Désenclavement du site et circulation de transit 7
Maintien de l'offre commerciale 7
Le terminus d'autobus 7
Autres éléments de conception et boucle énergétique 8
Interfaces avec les riverains existants 8
Recommandations à l'échelle locale 9
Conclusion 9
Recommandation finale 9
Liste des recommandations 10

Pourquoi un élu devant l'OCPM?

Je me présente, Sylvain Ouellet, conseiller municipal du district François-Perrault dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. À première vue, il peut sembler étrange qu'un élu municipal du secteur à l'étude dépose un mémoire devant l'OCPM, mais il m'apparaît important de le faire pour les raisons suivantes :

- Une petite partie du territoire Pie-IX-Vertières en planification est directement située dans mon district et une autre la borde.
- Je représente fièrement mon depuis les 13 dernières années et je pense avoir une connaissance fine des enjeux et des opportunités du secteur.
- Je suis élu dans l'équipe de Projet Montréal qui est l'opposition officielle à la Ville de Montréal et non l'administration.
- Il ne s'agit pas d'un projet où c'est mon arrondissement qui est le porteur politique du projet et encore moins propriétaire du site.

Il fut aussi historiquement d'usage pour les élus municipaux de déposer des mémoires devant l'OCPM, je l'ai moi-même déjà fait par le passé au nom de mon parti politique, Projet Montréal, lors des consultations de :

- Projet du site Norampac - 2010
- Sur l'état de l'agriculture urbaine à Montréal - 2012
- Ateliers De Castelnau - 2013
- Implantation d'un centre de compostage dans l'arrondissement RDP-PAT - 2014

Enfin, en tant que simple citoyen, j'habite également à moins de 5 minutes à pied du site et je suis un utilisateur du centre commercial Le Boulevard, je connais donc très bien le secteur pour y vivre au quotidien.

Une opportunité unique à saisir

Il est très rare dans la vie d'un quartier qu'on peut planifier le développement d'immenses terrains situés à proximité d'une station de métro en construction et c'est ce nous offre l'arrivée de la future station Vertières. Le prolongement de la ligne bleue vers Anjou a été annoncée en 1979 par le premier ministre René Lévesque, ré-annoncé à plusieurs reprises par la suite et le chantier a finalement pu se mettre en branle grâce à d'intenses négociations entre l'ancienne mairesse Valérie Plante et l'ancien premier ministre François Legault afin de faire débloquer le projet. Oui ça aura pris du temps, mais là c'est pour de vrai et il est donc normal de planifier le quartier autour d'une future station de métro qui n'est plus hypothétique, station qui correspondra également avec le SRB Pie-IX qui lui aussi n'est plus hypothétique ayant été enfin construit ces dernières années. Enfin, même si ce n'était pas le souhait du gouvernement du Québec, le centre commercial Le Boulevard (Le Boulevard) a dû être complètement exproprié pour les besoins du chantier du prolongement de la ligne bleue (PLB) ce qui offre à l'État une mainmise incroyable sur cet immense terrain stratégique. Mon mémoire sera réparti en fonction du niveau d'intervention sur lequel il faut réfléchir le redéveloppement du secteur.

Échelle métropolitaine - la grande oubliée

La future station Vertières n'est pas une station comme les autres, elle est en effet une rare station de métro à portée métropolitaine en étant un nœud majeur du réseau de transport en commun grâce à sa correspondance avec le SRB Pie-IX qui dessert directement quatre arrondissements et la Ville de Laval. De plus, le prolongement du SRB jusqu'à la rue Notre-Dame devrait être mis en service début 2027. Même sans ce prolongement, la ligne 439 Pie-IX est LA ligne la plus achalandée de la STM en 2025 avec 7 651 839 passagers, par comparaison les 5 lignes de trains de banlieue ont eu un achalandage combiné en 2025 de 7 986 685 passagers, soit à peine davantage.

Un site idéal pour un pôle institutionnel d'études postsecondaires

Un site aussi bien desservi en transport en commun au niveau métropolitain doit amener des réflexions sur les usages qu'il faut prioriser, et notamment pour le site immédiatement collé sur la future station Vertières. Dans le document de référence, on parle de dominance résidentielle, d'un usage mixte résidentiel + commercial au rez-de-chaussée, on parle de théoriques équipements collectifs, mais nul part on parle d'une possible vocation institutionnelle. Avec la construction enfin annoncée de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont qui dessert tout l'Est de Montréal, ce n'est pas tant du côté de la santé mais bien du côté de l'éducation supérieure que ce site pourrait servir. Sans nécessairement créer de toutes pièces une nouvelle institution universitaire ou collégiale, le site semble idéal pour que des universités ou des Cégeps y établissent des pôles satellites comme cela s'est vu autour des stations de métro à Laval, station Montmorency, et à Longueuil. L'Est de Montréal, et particulièrement à l'Est de Pie-IX, manque cruellement d'institutions d'études postsecondaires au vu de la taille de sa population. Le site

pourrait aussi servir à l'établissement d'un regroupement des Centres collégiaux de transfert de technologie (CCTT) afin de créer une masse critique porteuse de savoirs et de développements économiques, et par la bande libérer des locaux dans leurs cégeps respectifs, cégeps qui débordent en ce moment et qui doivent refuser des étudiants.

Je ne dis pas que l'ensemble de cet immense site doit être consacré à une vocation institutionnelle, mais le gouvernement du Québec, en tant que propriétaire du site du centre commercial Le Boulevard, devrait réserver la partie la plus proche de la station Vertières pour des besoins stratégiques pour le Québec et sa métropole. Ça tombe bien, la frange de terrain située le long de Pie-IX est celle actuellement utilisée par le chantier de la STM, donc on a du temps pour bien planifier les choses avant que cette section ne devienne disponible pour de futures constructions. Cette frange, entièrement située dans le district de François-Perrault, peut paraître petite, mais c'est l'équivalent de la partie initiale du campus de l'UQAM entre les rues Saint-Denis, De Maisonneuve, Berri et René-Lévesque!

Site idéal pour du logement étudiant

Établir un pôle d'études postsecondaires à cet endroit permettrait aussi de régler un autre problème métropolitain, soit la grave pénurie de logements étudiants, ce qui nuit aux études postsecondaires et exerce une immense une pression sur le marché du logement, notamment pour les grands logements idéaux pour les familles mais loués par des groupes d'étudiants. Il serait réaliste d'envisager de vastes basilaires institutionnels surmontés de tours dédiées au logement étudiant. Juste pour l'Université de Montréal que dessert déjà la ligne bleue, il y aurait 2500 personnes inscrites sur la liste d'attente pour accéder à l'une des 1123 chambres en résidence! Or la future station Vertières est stratégiquement située pour des résidences étudiantes étant à moins de 45 minutes de 7 cégeps et de 6 campus universitaires en transport en commun. L'autre avantage d'établir du logement étudiant et qu'il est possible pour la même superficie de plancher d'accueillir une grande densité d'étudiants que si c'était utilisé pour des logements familiaux par exemple. Enfin, un pôle d'études postsecondaires avec des résidences étudiantes serait un puissant attracteur et générateur de déplacements en transport en commun, question de maximiser les bénéfices de la construction d'une station de métro à cet endroit à l'aide de fonds publics des gouvernements supérieurs.

Enfin, une dernière décision de niveau métropolitain concernant le site Pie-IX-Vertières devrait être évaluée rapidement par le nouveau gouvernement du Québec, soit celui de profiter de la présence du tunnelier Lisette pour boucler à l'Est les lignes verte et bleue. Le bouclage de ces deux lignes permettrait d'améliorer la mobilité de l'Est de Montréal, mais surtout, cela permettrait d'améliorer grandement la résilience du métro à l'Est de la ligne orange, car en cas de panne, les lignes de bus ne peuvent compenser pour la fermeture de la ligne bleue et encore moins de la ligne verte. Le tunnelier est déjà là, les équipes de projet sont déjà là, la distance

pour boucler les lignes est faible et si on ne saisit pas cette opportunité elle ne reviendra pas de sitôt. Oui un tunnelier ça se démonte et on peut l'envoyer ailleurs, mais on ne se rend pas compte de la complexité de la tâche et de tout le support logistique dont ça a besoin pour fonctionner efficacement. Ça aura pris environ deux ans pour déconstruire le centre commercial Le Boulevard, creuser le trou pour y insérer le tunnelier, assembler le tunnelier et construire deux immenses bâtiments temporaires avant de le mettre en marche. En plus, la roche est envoyée à proximité à l'ancienne carrière Francon minimisant le camionnage nécessaire. Oui, un bouclage repousserait un peu l'ouverture des 5 futures stations de la ligne bleue et le maintien du chantier au site Vertières, mais c'est un faible prix à payer quand on a une opportunité unique de faire un bouclage des lignes bleue et verte à moindre coûts et dans un temps record.

Recommandations à l'échelle métropolitaine

- Conserver la frange Pie-IX pour un usage institutionnel d'études postsecondaires en y intégrant du logement étudiant pour les besoins de tout Montréal.
- Profiter de la présence du tunnelier pour boucler les lignes verte et bleue à moindre coûts pendant que tous les équipements de support sont déjà sur le site.

Échelle régionale

Le deuxième niveau d'échelle où on doit évaluer le projet est l'échelle régionale, ce qui implique au minimum tout ce qui se trouve dans un rayon de 1 km autour du site, mais également une réflexion qui englobe tout le prolongement de la ligne bleue. Des cinq futures stations de métro actuellement en construction, j'ai déjà mentionné que la station Vertières est la plus stratégique étant la plus connectée et qu'un usage institutionnel devrait y être intégré au plan d'ensemble, mais on doit aussi avoir une réflexion à propos des équipements collectifs qu'on veut ajouter autour de ces nouvelles stations de métro. Le site Pie-IX-Vertières est particulier car il chevauche deux arrondissements et en borde un troisième Rosemont–La Petite-Patrie (RPP) qui n'a jamais été réellement intégré dans la démarche actuelle de planification du site, ce qui est un non-sens. L'association locale de Projet Montréal dans Rosemont–La Petite-Patrie dépose déjà un mémoire exhaustif sur le sujet, donc je ne répéterai pas tous leurs arguments ici, mais je vais quand même en souligner quelques-uns qui affectent également mon district.

Logements hors marché

D'abord il y a toute la question du logement et particulièrement du logement hors marché, notamment abordable et social. La crise du logement actuelle est deux crises en une. Il y a d'abord une pénurie de logements et le site Pie-IX-Vertières est bien placé pour accueillir sa juste part de nouveaux logements étant un site vaste et bien connecté au transport en commun. Mais il y a aussi en parallèle une crise de l'abordabilité du logement, notamment pour des appartements de plus grande taille adaptés aux familles. Ici, l'ajout dans le marché de nombreux

logements va aider, mais on sait qu'on ne peut pas compter uniquement sur le marché privé pour desservir l'ensemble de la population, notamment les plus pauvres mais pas que, les étudiants, les personnes âgées et de plus en plus de salariés de la classe moyenne sont incapables de payer le prix du marché actuel. C'est pourquoi on doit absolument prévoir des logements hors marché, notamment abordables et sociaux sur le site, mais également protéger des logements privés actuellement abordables mais qui pourraient rapidement devenir inabordables avec l'arrivée du métro. Comme le gouvernement du Québec possède déjà le site du centre commercial Le Boulevard, c'est une bonne occasion de réserver des terrains, au-dessus de commerces par exemple, pour cet usage. Mais un conflit se pointe à l'horizon, si on demande à la STM via Transgesco de maximiser la valeur du terrain afin de payer la partie financement innovant du projet de la ligne bleue, cela se fera mathématiquement sur le dos de l'abordabilité des futurs logements, il est important qu'un équilibre soit trouvé afin de maximiser les bénéfices sociaux de cet immense terrain public et pas uniquement maximiser la rentabilité financière à court terme.

Les écoles

Un autre enjeu très épineux est la présence des écoles, il faut à tout prix éviter l'expérience de Griffintown où on a historiquement fait exploser la valeur des terrains en dézonant le secteur sans préalablement avoir réservé à moindre coûts un terrain pour une future école. Oui il y a du travail à faire afin d'avoir des écoles la configuration des écoles afin qu'elles soient mieux adaptées à un cadre bâti dense où le terrain vaut très cher, mais cela n'empêche pas la nécessité de réserver des terrains. Mais au-delà du terrain à réserver, la principale épine est reliée à la frontière entre le Centre de services scolaire de Montréal et celui de la Pointe de l'île qui passe en plein milieu du site du centre commercial Le Boulevard! Vu l'extrême difficulté à travailler avec ces centres de service scolaire et la difficulté des centres de travailler entre-eux, il m'apparaît hautement problématique d'avoir deux joueurs différents sur le même territoire. Comme un redécoupage des frontières des centres de service scolaire est hautement improbable, cela milite encore davantage pour que la partie du site située dans François-Perrault soit réservée à des fins institutionnelles et des étudiants postsecondaires, évitant ainsi que deux enfants d'un même nouveau développement ne puissent pas aller à la même école.

Les besoins en nouveaux équipements collectifs

Il y aussi l'enjeu de niveau régional est la localisation des équipements collectifs reliés à la Ville de Montréal. Dans le secteur, il n'y a aucune piscine intérieure ou maison de la culture proche, et du côté de mon arrondissement, on ne possède aucun gymnase dans mon district et les élèves de l'école secondaire Joseph-François-Perrault (JFP) située à proximité doivent se rendre à des centres sportifs éloignés pour leurs cours d'éducation physique faute de capacité dans leur propre école. Côté bibliothèques, la bibliothèque de Saint-Michel n'est pas trop loin, mais elle n'a pas la capacité d'accueillir tous les nouveaux résidents prévus au site Pie-IX-Vertières et la bibliothèque de Saint-Léonard, étant située au nord de La Métropolitaine, véritable muraille de Chine pour les citoyens, dessert mal la partie sud de Saint-Léonard et Rosemont n'a pas non plus

de bibliothèque à l'Est de Pie-IX. Un besoin existe assurément entre Pie-IX et Lacordaire dans l'axe de Jean-Talon ou Bélanger.

La mise en commun de futurs équipements collectifs

Vu qu'on est à la frontière de trois arrondissements, serait important que les équipements puissent desservir les citoyens du secteur, peu importe leur arrondissement. C'est important car la tarification peut varier d'un arrondissement à l'autre, par exemple les bains libres sont gratuits dans mon arrondissement mais pas à Saint-Léonard, mais surtout, il y a souvent des inscriptions prioritaires pour les citoyens de l'arrondissement où est physiquement située l'installation. Des solutions existent, comme la nouvelle bibliothèque Coeur Nomade située à la frontière entre les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et Montréal-Nord et qui a été conçue dès le départ pour être la première bibliothèque inter quartiers avec un modèle financier particulier. Point particulier, un projet de salle de concert est porté depuis des années par la fondation de l'école JFP afin d'ajouter à l'école un équipement adapté au réputé programme en musique offert à cette école, il faudrait éviter qu'un projet similaire situé au site Pie-IX-Vertières vienne le mettre ce projet en péril.

REV Jean-Talon

Il y a aussi toute la question entourant le réseau express vélo (REV) normalement prévu sur Jean-Talon. Alors que les audiences publiques de l'OCPM se terminent cette semaine, la nouvelle administration en place à la ville-centre depuis maintenant un an ne s'est jamais prononcée publiquement sur la suite de ce projet, à la fois dans la section à Saint-Léonard, mais également dans la section située entre Saint-Léonard et la 1ère Avenue où arrête maintenant la piste cyclable, ou encore sur la bonification de la direction ouest sur la rue Bélanger. Oui le REV apparaît bel et bien sur les cartes présentées à l'OCPM, mais l'absence d'annonces plus formelles et de calendrier de réalisation sur ce projet de la part de nouvelle administration rend incertain cet élément du projet alors qu'il est voué à la mobilité active régionale.

Recommandations à l'échelle régionale

- Que l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie soit formellement intégré à la démarche de planification.
- Conserver la frange Pie-IX pour un usage institutionnel d'études postsecondaires et du logement étudiants afin d'éviter des conflits de juridiction des centres de service scolaire.
- Planifier les besoins scolaires dans la partie Saint-Léonard du site et réserver d'avance un terrain.
- Réserver des terrains pour du logement social et abordable.
- Protéger de la spéculation les complexes résidentiels abordables à proximité du site.
- Planifier les équipements collectifs municipaux à mettre en place.
- S'assurer que les équipements municipaux servent les citoyens du secteur, peu importe leur arrondissement.
- Clarifier le dossier du REV Jean-Talon.

Échelle locale

Le troisième et dernier niveau d'échelle est l'échelle locale, soit le site lui-même et ses abords immédiats. Commençons par les abords du site du plus loin au plus proche.

La rue Jean-Talon dans le Petit Maghreb

Dans l'analyse du projet, tout ce qui est à l'ouest de Pie-IX ne semble pas exister et être pris en compte dans l'analyse ce qui est problématique, notamment pour l'avenir de la rue Jean-Talon dans le secteur du Petit Maghreb situé entre Pie-IX et Saint-Michel. Cette importante rue commerciale mixte vit de nombreux défis présentement, les trottoirs y sont étroits, le verdissement est insuffisant et la présence de voies réservées pour la ligne 141 Jean-Talon Est limite beaucoup un réaménagement géométrique de la rue. Or, avec le prolongement de la ligne bleue, le nombre d'autobus devrait fondre ce qui ouvrira la porte à un réaménagement de ce tronçon de la rue Jean-Talon. Même si la ligne bleue s'arrête présentement à Saint-Michel, le réaménagement de la rue Jean-Talon n'est prévu qu'à partir de Pie-IX ce qui est une incroyable occasion manquée, surtout si un REV est construit dans Saint-Léonard mais n'ira pas rejoindre la partie plus à l'ouest.

Désenclavement du site et circulation de transit

Le site Pie-IX-Vertières est actuellement partiellement enclavé, le désenclavéer est intéressant mais pas à n'importe quel prix. Il pourrait être intéressant que le désenclavement se fasse pour les modes actifs et collectifs, mais pas pour la circulation de transit, je pense notamment ici à la 24e Avenue au nord de Jean-Talon ainsi qu'aux culs-de-sac de la 23 e et 24 e Avenue au nord de Bélanger qui sont dans mon district. Ce point est également important pour la qualité de vie des futurs habitants et employés du secteur attrayant et apaisé.

Maintien de l'offre commerciale

Le centre commercial Le Boulevard et les autres commerces sur Jean-Talon jouent un rôle important dans l'offre commerciale du quartier, tout projet de redéveloppement devra non seulement prévoir le maintien de l'offre actuelle, voire la bonifier vu l'augmentation de la population prévue, mais également prévoir un phasage qui permet le redéveloppement sans une rupture de service prolongée, notamment au niveau des épiceries afin d'éviter de se retrouver pendant des années dans un désert alimentaire.

Le terminus d'autobus

Le terminus d'autobus métropolitain prévu au projet est nébuleux, aucun détail entourant cette partie du projet n'a été rendu public laissant en plan plusieurs questions. Avoir un terminus d'autobus à une station de métro aussi névralgique est une bonne idée, mais pas clair quelles lignes d'autobus en auront réellement besoin une fois le prolongement de la ligne bleue en place. Possiblement la 93 Jean-Talon Est et la 99 Villeray, deux petites lignes passant aux 30 minutes environ. Possiblement la 188 Couture mais celle-ci ne passe qu'aux heures de pointe. La 41 Quartier Saint-Michel risque d'être complètement revue avec la station Vertières. La 95 Bélanger sera peut-être scindée en deux avec comme terminus commun la station Vertières, mais dans tous les cas risque l'achalandage sur Bélanger devrait baisser avec le

prolongement de la ligne bleue. La 141 Jean-Talon risque d'avoir une fréquence très faible, un peu comme la 93 qui longe la ligne bleue plus à l'ouest. En 2012, la STM prévoyait une la 508 Viau qui aurait passé par le secteur, mais semble avoir été abandonnée depuis longtemps. Il va peut-être y avoir des bus de la STL, mais il y a déjà le SRB Pie-IX. Si on exclut le SRB Pie-IX, oui il va y avoir quelques lignes qui pourraient avoir Vertières comme terminus, mais semble assez limité.

La véritable question est si des bus articulés roulant sur le SRB Pie-IX pourront utiliser ce terminus, cela permettrait par exemple de faire des lignes plus courtes moins propices à du "bus bunching" aux heures de pointe. On pourrait imaginer que les bus venant du Cégep Marie Victorin se termineraient au terminus Vertières alors que ceux partant de Laval feraient tout l'axe Pie-IX jusqu'à Notre-Dame, mais encore faut-il que quelques quais du futur terminus soient assez longs pour accueillir des bus articulés et qu'il soit possible d'y accéder à partir de Pie-IX, par Jean-Talon ou Bélair par exemple. Il faudrait aussi évaluer d'avance les chemins qui seront empruntés par les autobus, surtout les lignes fréquentes, pour accéder et repartir du terminus afin que ceux-ci circulent sur les artères et non sur les rues locales avoisinantes. Le terminus lui-même ne doit pas être un frein au développement, on peut parfaitement construire par-dessus un terminus comme cela s'est fait récemment au métro Rosemont et des terminus entièrement intérieurs sont aussi possibles comme au 1000 de la Gauchetière, ce qui serait idéal pour l'intégration urbaine du secteur. Trop de mystères entourent ce terminus depuis trop longtemps, les citoyens et leurs représentants sont en droit de connaître les plans de l'ARTM pour celui-ci vu qu'il s'agit d'un terminus métropolitain.

Autres éléments de conception et boucle énergétique

Les futurs bâtiments devraient également intégrer des normes architecturales de qualité, s'assurer de minimiser les couloirs de vents au niveau du sol, de prévoir la collecte des matières résiduelles et les quais de chargement à l'intérieur des bâtiments, de prévoir des normes de verdissement et d'accessibilité universelle et que les stationnements soient en souterrain et non en surface. Autre élément important, on devrait dès le départ concevoir un système de boucle thermique, au minimum sur le site du centre commercial Le Boulevard, au mieux en incluant les grands terrains commerciaux au nord. Ces systèmes permettent des réductions importantes de la demande d'énergie à long terme en plus d'éviter la multiplication d'unités de ventilation sur les murs extérieurs.

Interfaces avec les riverains existants

Je termine cette section d'échelle locale avec un enjeu qui me préoccupe beaucoup, soit la forme urbaine du nouveau quartier. Malgré les vastes terrains à redévelopper, les tours les plus hautes se trouvent souvent près du périmètre extérieur en bordure du quartier existant qui a souvent un plus faible gabarit. Quant aux parcs prévus, ils sont pratiquement enclavés dans les futurs développements. Si l'objectif est de maximiser la contestation des riverains existants, ça semble être la voie à suivre... La densification du site est inévitable et souhaitable, mais sa modulation avec les milieux limitrophes doit être prise en compte. Qu'on ne veuille pas que les futurs parcs donnent directement sur Pie-IX et Jean-Talon je peux comprendre, mais au lieu de

le mettre en plein cœur des futurs quartiers, on pourrait les mettre en bordure du site offrant ainsi une zone tampon entre l'existant à faible hauteur et un nouveau quartier plus dense et évitant possiblement au passage que les futurs parcs soient trop ombragés. Il pourrait être également intéressant de tenir un concours d'architecture pour la conception d'un plan d'ensemble cohérent et harmonieux comme cela se fait ailleurs dans le monde pour le redéveloppement de nouveaux quartiers.

Recommandations à l'échelle locale

- Planifier dès maintenant le réaménagement de la rue Jean-Talon entre Pie-IX et Saint-Michel à la mise en service de la ligne bleue prolongée.
- Le désenclavement du site ne doit pas faciliter la circulation de transit sur les rues locales environnantes.
- L'offre commerciale doit être préservée pendant et après le redéveloppement du secteur.
- Éclaircir l'usage précis du terminus d'autobus, s'assurer que des bus articulés peuvent les utiliser et planifier dès maintenant les approches du terminus afin d'éviter la circulation des lignes fréquentes sur les rues locales.
- Émettre des normes sur les futurs bâtiments (architecture, stationnement, matières résiduelles, boucle thermique, etc.).
- Revoir la forme urbaine des quartiers afin de mieux gérer les interfaces avec le cadre bâti existant.
- Tenir un concours d'architecture pour élaborer un plan d'ensemble.

Conclusion

En conclusion, même si la présente consultation publique porte sur la "vision d'aménagement et de développement préliminaire" du redéveloppement du site Pie-IX-Vertières, il reste visiblement beaucoup de travail à faire et beaucoup de réponses à obtenir afin d'arriver à un projet plus abouti sur lequel il sera plus facile de se prononcer. Vu l'étendue du site, de son positionnement métropolitain stratégique et qu'il est situé à la frontière de trois arrondissements avec de nombreux besoins non comblés dans ce secteur, la prochaine étape devrait être l'élaboration d'un Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) comme cela s'est fait pour le campus MIL et ses abords et sur lequel l'OCPM a tenu des consultations. Un PDUES me semble l'outil de planification idéal pour le secteur Pie-IX-Vertières et ses abords, surtout que le PPU Jean-Talon Est développé par l'arrondissement Saint-Léonard n'a pas juridiction sur la partie du site située dans le district François-Perrault et encore moins sur les abords du site du côté de Rosemont–La Petite-Patrie.

Recommandation finale

- Élaborer un Plan de développement urbain, économique et social pour le secteur Pie-IX-Vertières.

Liste des recommandations

1. Conserver la frange Pie-IX pour un usage institutionnel d'études postsecondaires en y intégrant du logement étudiant pour les besoins de tout Montréal.
2. Profiter de la présence du tunnelier pour boucler les lignes verte et bleue à moindre coûts pendant que tous les équipements de support sont déjà sur le site.
3. Que l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie soit formellement intégré à la démarche de planification.
4. Conserver la frange Pie-IX pour un usage institutionnel d'études postsecondaires et du logement étudiants afin d'éviter des conflits de juridiction des centres de service scolaire.
5. Planifier les besoins scolaires dans la partie Saint-Léonard du site et réserver d'avance un terrain.
6. Réserver des terrains pour du logement social et abordable.
7. Protéger de la spéculation les complexes résidentiels abordables à proximité du site.
8. Planifier les équipements collectifs municipaux à mettre en place.
9. S'assurer que les équipements municipaux servent les citoyens du secteur, peu importe leur arrondissement.
10. Clarifier le dossier du REV Jean-Talon.
11. Planifier dès maintenant le réaménagement de la rue Jean-Talon entre Pie-IX et Saint-Michel à la mise en service de la ligne bleue prolongée.
12. Le désenclavement du site ne doit pas faciliter la circulation de transit sur les rues locales environnantes.
13. L'offre commerciale doit être préservée pendant et après le redéveloppement du secteur.
14. Éclaircir l'usage précis du terminus d'autobus, s'assurer que des bus articulés peuvent les utiliser et planifier dès maintenant les approches du terminus afin d'éviter la circulation des lignes fréquentes sur les rues locales.
15. Émettre des normes sur les futurs bâtiments (architecture, stationnement, matières résiduelles, boucle thermique, etc.).
16. Revoir la forme urbaine des quartiers afin de mieux gérer les interfaces avec le cadre bâti existant.
17. Tenir un concours d'architecture pour élaborer un plan d'ensemble.
18. Élaborer un Plan de développement urbain, économique et social pour le secteur Pie-IX-Vertières.