Montréal, le 5 novembre 2026

Office de consultation publique
de Montréal (OCPM)
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

Objet : Importance de préserver la capacité opérationnelle du transport collectif dans le développement du secteur Pie-IX–Vertières

Madame/Monsieur,

Dans le cadre de la consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) portant sur la vision d'aménagement et de développement préliminaire du secteur Pie-IX–Vertières, la Société de transport de Montréal (STM) souhaite faire valoir l'importance de considérer pleinement les besoins du transport collectif dans la planification et la réalisation des projets d'aménagement du secteur.

1. Le transport collectif et le réseau d'autobus : des composantes essentielles de la mobilité du secteur

L'arrivée de la station Vertières, dans le cadre du prolongement de la ligne bleue, représente une occasion majeure d'améliorer la mobilité dans l'est de Montréal. Toutefois, le succès de cette nouvelle station reposera non seulement sur l'accessibilité au métro, mais également sur la capacité du réseau d'autobus à assurer efficacement le rabattement de la clientèle vers celle-ci.

Le réseau d'autobus joue un rôle fondamental dans la chaîne de déplacements en transport collectif. Il permet de rejoindre des secteurs qui ne sont pas directement desservis par le métro et d'élargir considérablement le bassin de population pouvant bénéficier de cette nouvelle infrastructure.

À cet égard, une étude de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) réalisée en 2015 estimait que 51 % des déplacements à destination des stations du prolongement de la ligne bleue seraient effectués en autobus. Cette proportion atteignait 67 % pour la station Pie-IX, aujourd'hui désignée Vertières. Ces estimations illustrent bien l'importance stratégique de la desserte par autobus pour assurer le plein potentiel de cette nouvelle station.

Ce pôle de mobilité prévu à proximité immédiate de la station, qui comprend entre autres un terminus de bus, constitue ainsi une infrastructure essentielle au fonctionnement du réseau. Il devra permettre

d'accueillir plusieurs lignes d'autobus, d'assurer des correspondances efficaces avec le métro et de soutenir une offre de service adaptée aux besoins actuels et futurs de la population. Ce pôle, qui sera un élément clé pour maximiser l'utilisation des transports durables dans ce quartier appelé à se densifier, donnera accès au métro, au SRB et au réseau local de bus.

Il importe donc de considérer le terminus et ses accès comme des composantes structurantes du pôle de transport collectif, au même titre que la station de métro elle-même.

2. Une densification souhaitable, mais qui doit s'appuyer sur une capacité suffisante de transport collectif

La STM accueille favorablement la volonté de transformer le secteur Pie-IX–Vertières en un milieu de vie dense, mixte et convivial, en cohérence avec les principes du développement axé sur le transport collectif (TOD).

La requalification des grandes surfaces commerciales et des espaces de stationnement au profit de logements, de commerces, de services et d'espaces publics constitue une occasion importante de créer un quartier complet, plus favorable aux déplacements actifs et collectifs. L'intégration d'un projet immobilier au-dessus ou à proximité des infrastructures de transport collectif représente également une avenue intéressante pour optimiser l'utilisation du territoire et favoriser une meilleure intégration urbaine.

Toutefois, cette densification entraînera une augmentation importante de l'activité dans le secteur et des besoins de déplacement. Même si l'objectif est de favoriser les modes actifs et collectifs, cette transformation exercera inévitablement une pression supplémentaire sur les infrastructures de mobilité, notamment sur les accès au terminus et sur la circulation dans les rues environnantes.

Plusieurs éléments de la vision d'aménagement soulèvent à cet égard des préoccupations pour les opérations du réseau d'autobus.

D'abord, la rue Jean-Talon Est fera l'objet d'un réaménagement important, notamment avec l'intégration du Réseau express vélo (REV) et une redistribution de l'espace consacré aux différents modes de déplacement. Les modifications envisagées à la capacité routière pourraient accentuer les conditions de congestion et affecter la régularité et la ponctualité des autobus qui devront emprunter cet axe pour rejoindre la station.

Ensuite, la 24^{e} Avenue, qui constitue un accès stratégique au terminus, pourrait également faire l'objet d'un réaménagement, notamment par l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle. La configuration proposée soulève des enjeux quant à la capacité de cette rue à accueillir simultanément les mouvements d'autobus et les autres fonctions de desserte du secteur.

En effet, les autobus devront partager cet espace avec la circulation automobile, les camions de livraison desservant les commerces de la rue Jean-Talon par l'allée de service située à l'arrière de ceux-

ci, ainsi que les véhicules de collecte des matières résiduelles et les autres véhicules nécessaires au fonctionnement du futur quartier.

Cette cohabitation risque de multiplier les conflits de circulation, de complexifier les manœuvres des autobus et de rendre les accès au terminus moins fluides, prévisibles et sécuritaires.

Par ailleurs, l'intégration d'un développement immobilier au-dessus du terminus soulève des enjeux opérationnels supplémentaires. La présence des éléments structuraux du bâtiment, notamment les colonnes, pourrait limiter l'aménagement des quais, réduire le nombre de positions disponibles pour les autobus et complexifier les mouvements à l'intérieur du terminus. Ces contraintes doivent être évaluées dès la conception du projet afin de ne pas compromettre la capacité d'accueil et la fonctionnalité de cette infrastructure.

Il ne serait pas souhaitable que les contraintes d'aménagement imposées par le développement immobilier viennent réduire la capacité d'un terminus qui a précisément été planifié pour soutenir l'arrivée de plusieurs lignes d'autobus et alimenter une nouvelle station de métro.

3. Les conditions essentielles pour assurer la pérennité et l'efficacité de la desserte par autobus

Pour la STM, la réussite de la transformation du secteur Pie-IX–Vertières doit reposer sur une intégration étroite entre la planification urbaine, le développement immobilier et les besoins opérationnels du transport collectif.

À cet effet, la STM estime essentiel que les éléments suivants soient pris en compte dans la poursuite de la planification :

- **Préserver des accès efficaces au terminus :** assurer des parcours d'autobus fluides et sécuritaires entre le réseau routier environnant et le terminus, en limitant les conflits avec la circulation automobile, les livraisons, la collecte des matières résiduelles et les autres usages de la rue tels que les vélos et les piétons.

- **Maintenir une capacité d'accueil suffisante :** préserver le nombre de quais et de positions d'autobus nécessaires pour accueillir l'offre de service planifiée et permettre son évolution en fonction des besoins futurs. L'intégration du projet immobilier ne doit pas se traduire par une réduction de la capacité opérationnelle du terminus.

- **Assurer la fonctionnalité des aménagements intérieurs :** concevoir les espaces sous le bâtiment en tenant compte des dimensions des autobus, des rayons de giration, des dégagements nécessaires et des contraintes structurales, notamment la localisation des colonnes, afin de permettre des mouvements sécuritaires et efficaces.

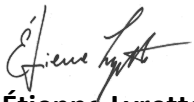
- **Maintenir des conditions de circulation favorables aux autobus :** considérer les répercussions des réaménagements de la rue Jean-Talon Est, de la 24e Avenue et des rues adjacentes sur les temps de parcours et la régularité du service.
- **Associer la STM aux étapes de conception et de planification :** prévoir une collaboration étroite avec la STM afin que les besoins opérationnels soient intégrés en amont des décisions d'aménagement et des choix architecturaux, plutôt que d'avoir à adapter les opérations à des contraintes déjà établies.

La STM considère que ces conditions sont essentielles pour assurer la complémentarité entre le métro et le réseau d'autobus, et pour garantir que le développement immobilier contribue réellement à renforcer l'attractivité du transport collectif.

En conclusion, la STM est favorable à la transformation et à la densification du secteur Pie-IX–Vertières. Toutefois, le développement d'un milieu de vie complet et véritablement axé sur le transport collectif ne peut se faire sans préserver les conditions nécessaires à son fonctionnement. La capacité du terminus, la fluidité de ses accès et la fonctionnalité de ses installations doivent être considérées comme des éléments incontournables du projet, et non comme des contraintes à intégrer après coup.

La STM souhaite donc que la vision d'aménagement et les futurs projets immobiliers permettent de concilier les ambitions de développement urbain avec les exigences opérationnelles du transport collectif, afin que la station Vertières puisse pleinement jouer son rôle de pôle de mobilité pour l'ensemble des quartiers qu'elle desservira.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.



Étienne Lyrette
Directeur exécutif Stratégie et expérience client