Montréal, 6 novembre 2026,

Une nouvelle station de métro, une trame verte pour les piétons, des voies cyclables pour relier les quartiers, des rues apaisées qui découragent la vitesse et dessert bien la population locale, des buildings de hauteur moyennes avec des commerces au rez-de-chaussée; comment s'opposer à une vision digne des plus beaux secteurs de la Ville de Montréal. Les urbanistes du SUM ont fait un travail extraordinaire pour combler le gouffre minéral qui était devenu une grande barrière urbaine dans un milieu où plusieurs se déplacent à pied et en transport en commun. Les voies de transport actif sauront conjuguer l'accessibilité à échelle humaine à l'arrivée d'un nouveau moyen de transport à haute fréquentation tel que le métro de la ligne bleu. Ces voies et l'ajout d'infrastructure collective auront l'opportunité d'améliorer également la qualité de vie des gens qui habitent les quartiers limitrophes, tout en donnant l'opportunité aux nouveaux habitants de s'intégrer avec eux.

La dernière demeure de ma grand-mère était situé juste à côté du centre d'achat Boulevard et les environs de son building étaient désolants et immensément bruyants. Elle aurait probablement préféré avoir un parc et des petits commerces à des distances marchable avec des passages sécuritaires pour pouvoir apprécier davantage le voisinage et garder une petite part d'autonomie malgré sa difficulté à se déplacer par elle-même. Je dois vous avouer que c'était presqu'un soulagement pour moi qu'elle ait été transférée à l'hôpital de Santa-Gabrini parce que c'était plus facile pour moi de la visiter et son environnement était plus paisible. Pour moi qui se déplace en transport en commun, en vélo et à la marche, le secteur de sa résidence était carrément un nomansland. Je salue le soin de la Ville d'avoir présenté un projet où les voies de transport actif connecteront les quartiers ensemble, ce qui rendra la zone Pie-Ix/Vertières plus accessible pour tous les Montréalais et Montréalaises, pas juste les automobilistes.

La proposition du Sum pour le redéveloppement prend judicieusement les immeubles commerciaux existants ainsi que les stationnements comme des canevas puisque leur faible qualité de construction et faible densité valorise très mal les terrains adjacents au métro. En effet, il ne faut pas négliger que le terminus d'autobus et le métro amèneront une grande quantité de piétons. Les stationnements asphaltés avec des commerces éloignés de la rue ne les encourageront pas à les visiter, au contraire, ces aménagements peuvent décourager les futurs clients de prendre les transports collectifs pour les visiter. On peut également se poser la question si collectivement, on peut se permettre de renoncer à la taxe foncière d'un bâtiment multiusage d'une dizaine d'étages pour conserver un stationnement de surface qui contribue peu financièrement à la Ville qui rallonge toutes les distances tout en remplissant notre système d'égout lors des grandes pluies. Il est important que la Ville de Montréal considère l'accès facile des Montréalais aux commerces, quitte à demander aux grandes chaînes nationales de s'adapter, comme elles l'ont fait dans plusieurs autres quartiers, mais aussi d'encourager les petits entrepreneurs locaux en favorisant des espaces commerciaux à échelle humaine. De ce fait, Il est inévitable que les trottoirs aux alentours du métro et sur la rue Jean-Talon soient de la plus grande sécurité et convivialité et que le nouveau quartier soit bien relié avec le petit Maghreb.

Comme j'utilise le vélo comme principal moyen de transport, je souhaite souligner la nécessité de faire un REV sur Jean-Talon qui fait une interface douce avec le réseau pietonnier. C'est d'ailleurs d'un très bon œil que je vois la localisation du terminus relié au métro à l'intérieur avec une entrée pas sur Jean-Talon qui est appelé à perdre son aspect de presqu'autoroute et devenir un véritable boulevard

urbain. Une piste cyclable de bonne largeur peut aussi contribuer à créer une zone tampon qui atténue le bruit et la proximité des marcheurs avec les voitures.

Si j'avais une suggestion qui n'est pas dans la vision du nouveau quartier, c'est le côté pôle d'emploi que je ne vois pas clairement. Pour avoir beaucoup travaillé dans des condos à bureau/studio de productions, je pense qu'en lieu de haute densité à proximité d'un métro, la Ville devrait envisager à changer le zonage pour permettre ce genre de bâtiment et penser d'avance à la logistique comme dans la zone près de la rue Langelier. Ça permet de créer un quartier vivant où les gens peuvent à la fois habiter et travailler sans avoir besoin d'utiliser une voiture pour faire ses déplacements quotidiens. Les petits locaux commerciaux, ça permet aussi à l'entreprenariat local de prendre ses ailes.

En gros, je trouve que le service d'urbanisme de Montréal a proposé un très bon projet. Maintenant, il suffit de développer davantage la vision de la Ville à travers les prochaines étapes, sans perdre de vue qu'il faut faire un projet à échelle humaine tourné vers le futur et la résilience climatique.

Julien Croteau.