

sidlee architecture

1 Place Ville Marie, #2050
Montréal, QC
H3B 2C4
sidleearchitecture.com

Mémoire déposé à :
L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)
dans le cadre de la consultation publique sur le *Secteur des Faubourgs*

Présentation de Sid Lee Architecture

Nous sommes une entreprise affiliée à l'agence créative Sid Lee, composée de 600 professionnels œuvrant à l'échelle mondiale. Fondée en 2009 par l'intégration de la firme d'architecture Nomade, Sid Lee Architecture est composée de 70 professionnels du milieu de l'architecture et du design d'intérieur. Nous avons pour mission de devenir influenceur de grands mouvements sociaux et environnementaux dans la pratique en architecture.

Nous avons été en 2018, et sommes toujours, en relation avec le consortium ayant remporté l'appel d'intérêt de la proposition d'achat des terrains Molson dans le secteur des Faubourgs. Nous sommes fiers d'avoir contribué à la proposition lauréate et impatients d'être appelés à jouer un rôle influent dans le futur développement du secteur Molson au cours de prochaines années.

Nous avons donc dernièrement effectué plusieurs études sur le secteur et connaissons donc ses particularités et son potentiel de développement.

Ce mémoire vise à soutenir la réalisation du projet « inversement de la courbe du CP », qui profiterait au secteur des Faubourgs dans son ensemble.

Rappel des points clés du projet, soutenu par « Les amis du courant Sainte-Marie »

La courbe du CP est le chemin ferroviaire utilisé par le Port de Montréal pour transporter les conteneurs du Port avec des convois de train de la compagnie Canadien Pacifique (CP). Elle se trouve entre la rue de Bercy (dans Ville-Marie) et la rue Moreau (dans Hochelaga-Maisonneuve), juste au nord de la rue Notre-Dame. De par son angle actuel, les convois de train venant du Port doivent complètement dépasser l'entrée de la courbe près de la rue de Bercy pour ensuite reculer afin de prendre la courbe.

Si les convois doivent effectuer cette manœuvre, c'est parce que cette courbe a été construite dans les années 1880. Elle est donc orientée vers ce qu'était le Port de Montréal à l'époque et qui

est devenu aujourd'hui le Vieux-Port, un pôle récréotouristique majeur. Le projet de l'inversement de la courbe du CP consiste donc à intervertir la courbe actuelle, qui est orientée vers l'ouest (Vieux-Port), dans l'autre direction, c'est-à-dire vers l'est et ainsi vers le Port de Montréal actuel. Ce projet est déjà connu par les instances gouvernementales, il a été présenté aux audiences du BAPE pour la rue Notre-Dame en 2001 et également lors de la consultation de l'OCPM pour le PPU du quartier Sainte-Marie en 2012.

L'inversement de la courbe du CP a notamment déjà été l'objet d'études de faisabilité, autant au niveau du CP et du Port de Montréal que des instances gouvernementales. Nous croyons que, compte tenu du grand nombre de développements, actuels et futurs, dans le secteur des Faubourgs, l'inversement de la courbe du CP est aujourd'hui plus pertinente que jamais et ce projet se doit d'être réétudié attentivement.

Bénéfices reliés au projet

Les gains fonctionnels, pour le Port de Montréal et le CP, qu'engendrerait l'interversion de la courbe vers l'est sont clairs. Cependant, après avoir étudié cette opportunité, ces parties prenantes n'avaient pas jugé les gains fonctionnels suffisants pour justifier l'investissement qu'ils requièrent. Il est donc impératif qu'il y ait concertation entre le Port, le CP et les instances gouvernementales afin que ce projet se réalise. Toutes les parties prenantes de ce partenariat tireraient avantage de la réalisation de ce projet.

La plus-value au niveau municipale relative à la complétion de ce projet est immense. La manœuvre des trains que force la courbe du CP orienté vers l'ouest, augmente considérablement l'espace requis pour les activités ferroviaires. Cela crée une rupture de continuité considérable du tissu urbain dans le secteur des Faubourgs et laisse en friche stérile plus de deux kilomètres de front de mer de grande valeur, propice à un développement urbain de qualité. L'inversion de la courbe du CP ferait en sorte que le Port de Montréal n'aurait plus besoin de ses multiples voies ferroviaires entre les rues Amherst et Frontenac et donc diminuerait l'effet de rupture que causent actuellement les voies ferrées.

Ce projet permettrait alors de prolonger le développement riverain sur 2,3 kilomètres et d'augmenter ainsi l'accès au fleuve et aux activités nautiques de la population de l'est de Montréal. Ce qui est en parfaite concordance avec le récent programme « Plan de l'Eau » de la Ville de Montréal, visant la réappropriation des berges urbaines. En plus des berges, cela permettrait également le développement d'un milieu de vie à échelle humaine de grande qualité, diversifié et convivial à proximité du fleuve.

En bref, la mise à disposition de ces terrains à valeur de localisation exceptionnelle ferait plus que permettre un développement, elle réparerait une rupture dans la trame urbaine montréalaise. L'opportunité que représente l'inversement de la courbe du CP représente donc plus qu'un développement immobilier à fort potentiel. C'est une occasion de désenclaver tout un secteur et de lui procurer une connexion de première qualité avec le Vieux-Port de Montréal. C'est un projet urbanistique en soi.

Importance d'agir vite

Le secteur des Faubourgs est en pleine mutation. Plusieurs projets y sont prévus, tels ceux du site de Radio-Canada, du Quai de Lorimier, des terrains Molson et du réaménagement éventuel de la rue Notre-Dame Est. Les terrains libérés par l'inversement de la courbe du CP pourrait tirer profit de ces projets annoncés. L'interconnexion, entre tous ces différents projets, sera la clé pour un développement harmonieux. Une vision urbanistique à grande échelle est ainsi essentielle afin que le développement du secteur des Faubourgs soit cohérent dans son ensemble et complémentaire dans ses usages.

Si la Ville de Montréal juge opportun de saisir l'opportunité que lui offre l'inversement de la courbe du CP, elle doit agir rapidement. Cela permettrait de bien planifier les liens de mobilités fonctionnels et de développer des réseaux de transport actifs entre les différents projets. Il est donc primordial que le projet de l'inversement de la courbe du CP soit considéré le plus rapidement possible pour permettre une concertation et de l'inclure dans une planification globale du secteur.

Chez Sid Lee Architecture, nous croyons que la beauté de nos villes est créée par ceux qui les habitent et nous investissons nos énergies pour eux. Nous espérons que la Ville de Montréal jouera un rôle de leader dans le dossier de l'inversement de la courbe du CP afin de démocratiser au maximum l'accès au fleuve et de permettre aux Montréalais et Montréalaise de profiter de sites à l'emplacement et aux qualités paysagères exceptionnels.

L'équipe de Sid Lee Architecture se positionne ainsi en faveur du projet.



Jacinthe De Guire, gestionnaire de marque et développement des affaires