



1. Introduction

La réalisation du projet de programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares par l'arrondissement de Ville-Marie était souhaitable afin de dynamiser ce secteur du Centre des affaires. En tant qu'acteur économique majeur dans le quartier et propriétaire d'une des deux gares actives du quartier, Canadien Pacifique (CP) souhaite prendre part à l'exercice de consultation mené dans le cadre de l'élaboration de cet outil de planification à travers le joint-venture DREAM-Van Horne Properties (ci-après DREAM-VHP).

Ce mémoire présente l'avis général de CP sur le PPU tout en effleurant les éléments de vision commune au redéveloppement du site de Lucien-L'Allier.

2. Le Canadien Pacifique et DREAM-VHP

Le Canadien Pacifique (CP) est une compagnie de chemin de fer transcontinental ayant des activités au Canada et aux États-Unis et des liens directs vers huit grands ports, notamment ceux de Vancouver et Montréal. CP offre aux clients nord-américains un service ferroviaire concurrentiel avec l'accès aux marchés clés dans tous les coins du globe, une gamme de services de transport de marchandises, des solutions de logistique et une expertise en chaîne d'approvisionnement. Dans le Quartier des gares, le corridor ferroviaire du CP sert la gare de train de banlieue Lucien-L'Allier de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). CP est aussi propriétaire des terrains de part et d'autre de la plateforme ferroviaire.

Dream est une société immobilière primée et gérant une valeur d'actifs d'approximativement 15 milliards de dollars en Amérique du Nord et en Europe. Les activités de cette entreprise comprennent le développement de terrains résidentiels et d'infrastructures d'énergie renouvelable, la construction de logements et de copropriétés ainsi que la gestion de propriétés commerciales.

Le partenariat DREAM-VHP a été formé entre CP et DREAM pour identifier et développer certains actifs immobiliers de CP. L'objectif étant d'optimiser le portefeuille de la compagnie tout en créant de la valeur à long terme pour les actionnaires. DREAM-VHP étudie présentement la propriété Lucien-L'Allier en vue d'un éventuel redéveloppement.

3. La propriété

Le site de Lucien-L'Allier est localisé à l'extrême ouest du Quartier des gares, bordé par la rue Lucien-L'Allier à l'ouest, la rue de la Montagne à l'est, la rue Saint-Antoine au sud et par des propriétés commerciales au nord. La plateforme de la gare de train Lucien-L'Allier est en majeure partie localisée sur le site. La gare accueille trois des lignes de train de banlieue de

l'AMT. Elle permet aussi une connexion directe au réseau de métro de la Société de transport de Montréal (STM), au réseau souterrain de Montréal (RÉSO) et au Centre Bell, un des amphithéâtres multifonctionnels les plus achalandés en Amérique du Nord.

Au niveau métropolitain, ce site est un lieu de transit majeur. Malgré cela, la station de métro Lucien-L'Allier est l'une des moins utilisées du réseau de la STM. Cette situation s'explique en partie par les caractéristiques urbaines du secteur fortement influencées par les infrastructures de transports.

Dû à la présence de la gare et des voies ferrées, deux viaducs surplombent les rues Lucien-L'Allier et de la Montagne. Les terrains de part et d'autre des voies ferrées sont sous-utilisés, accueillant actuellement des stationnements temporaires pour les employés du CP. Le terrain nord du site accueille aussi l'édicule de la station de métro Lucien-L'Allier. De plus, un accès direct à l'autoroute Ville-Marie est présent au nord-ouest de l'intersection des rues Lucien-L'Allier et Saint-Antoine. Dans son ensemble, l'utilisation du site est uniquement axée vers sa fonction de pôle de transit.

De plus, la topographie du terrain présente un fort dénivelé du nord vers le sud. Ainsi, des murs de soutènement ont été requis pour l'aménagement du terrain, du côté de la rue de la Montagne et de la rue Lucien-L'Allier, créant une barrière physique et psychologique supplémentaire dans le secteur.

Les caractéristiques actuelles du site limitent donc considérablement l'intérêt pour le piéton et, par le fait même, la diversification des activités. Et cela, malgré la présence d'une gare de trains de banlieue et d'une station de métro. Le secteur est donc beaucoup plus utilisé comme lieu de transit que comme milieu de vie.

4. Le PPU du Quartier des gares

Considérant les caractéristiques urbaines du site, l'annonce de la mise en œuvre du PPU du Quartier des gares par l'arrondissement de Ville-Marie est très bien accueillie par CP et DREAM-VHP. Quoiqu'aucun projet spécifique n'ait été établi pour le moment, un éventuel redéveloppement du site est présentement à l'étude par DREAM-VHP. Ce projet impliquerait nécessairement la densification du site ainsi qu'un réaménagement de la plateforme et des accès à la station de métro. La mise en valeur du domaine public ne peut qu'être bénéfique pour les terrains associés à la gare Lucien-L'Allier et la dynamique d'ensemble du secteur.

L'animation de ce secteur du Quartier des gares est actuellement déficiente. Telles que présentées précédemment, les caractéristiques urbaines en sont les principales causes. En ce sens, l'objectif du PPU d'améliorer le domaine public pour le rendre plus accueillant, plus sûr et plus confortable est plus que souhaitable. Cet objectif est en fait essentiel afin de

favoriser la création d'un milieu de vie attrayant autour de la gare Lucien-L'Allier tout en renforçant l'identité intermodale de celle-ci.

L'animation des lieux passe toutefois par une augmentation et une diversification des activités présentes sur les rues bordant le site. Une attention particulière doit donc être portée à cet endroit du Quartier des gares afin de favoriser le développement d'une activité commerciale plus soutenue. À la différence des terrains à l'est du site qui bordent au nord les avenues des Canadiens-de-Montréal et de la Gauchetière et qui, par le fait même, dirigent leurs activités vers celles-ci, le site Lucien-L'Allier ne borde aucune rue au nord et des murs de soutènement sont présents sur les rues Lucien-L'Allier et de la Montagne, laissant la rue Saint-Antoine comme principale rue pour le site.

Advenant un redéveloppement du site, la rue Saint-Antoine serait logiquement favorisée pour l'implantation de l'entrée principale. En ce sens, la création du parc Ville-Marie aurait nécessairement un impact positif sur son animation et sa dynamique. Également, un projet de redéveloppement contribuera à l'animation des rues de la Montagne et Lucien-L'Allier.

De plus, la proposition d'établir un nouvel édicule d'entrée sur la rue Saint-Antoine pour la station de métro Lucien-L'Allier est excellente. Cette proposition favoriserait énormément le lien avec les quartiers localisés au sud de la rue Saint-Antoine, notamment la Petite-Bourgogne, en plus de favoriser l'activité piétonne sur cette rue. À noter que le projet de redéveloppement à l'étude par CP implique l'intégration d'un accès à cette station de métro à partir de la rue Saint-Antoine. L'édicule projeté ferait ainsi partie intégrante d'un futur bâtiment sur le site.

La création d'un accès direct à la plateforme du terminus de la gare de train à partir de l'intersection de Saint-Antoine et de la Montagne doit aussi être étudiée. L'escalier extérieur illustré dans le PPU (page 59) doit être compris comme une conceptualisation de l'accès à la gare. Dans l'optique d'animer les lieux et étant donné l'importance de cette intersection, il est préférable de penser qu'un accès direct à la plateforme se ferait à plus long terme dans le cadre d'un possible redéveloppement du site.

Si la création d'un milieu de vie attrayant sur la rue Saint-Antoine est prioritaire, une réflexion sur un possible lien au cœur de l'îlot afin de rejoindre le passage piéton projeté (dans l'axe de l'avenue des Canadiens-de-Montréal) au sud de la Cité du commerce électronique pourrait être considérée. Cela permettrait une connexion supplémentaire vers le nord et les nombreux projets immobiliers, participerait à la réduction de l'effet d'enclavement du site et s'ajouterait au réseau d'espaces verts du quartier. Cette nouvelle connexion offrirait aussi un accès piéton supplémentaire à la station de métro Lucien-L'Allier.

Enfin, il est reconnu que les viaducs contribuent à l'impression de barrière psychologique pour les piétons et cyclistes au niveau de la rue. La possibilité de faire appel à un concours

de design pour mettre en valeur les viaducs, rehausser le sentiment de sécurité et favoriser l'utilisation piétonne des rues Lucien-L'Allier et de la Montagne est une idée qui vaut le détour. DREAM-VHP est prêt à participer au dialogue visant la recherche de solutions potentielles afin d'animer les viaducs. Un concours de design, mené par la Ville, pourrait permettre la création d'une signature au quartier et établir les viaducs comme portes d'accès entre les différents secteurs du Centre des affaires.

5. Conclusion

Le PPU du Quartier des gares offre une véritable opportunité de dynamiser ce secteur de la Ville de Montréal. L'amélioration des infrastructures de transport ferroviaires pourrait jouer un rôle dans l'accessibilité et le redéveloppement du quartier. Les interventions proposées dans le PPU ont le mérite d'identifier des solutions en réponse aux problématiques urbaines.

La possibilité de redévelopper ce site ne peut être que favorisée par une mise en valeur du domaine public. L'arrondissement de Ville-Marie doit toutefois s'assurer que l'activité économique/commerciale soit favorisée au niveau des rues Saint-Antoine et de la Montagne. L'animation et l'attrait de ce secteur passent aussi par la définition de nouveaux paramètres de design des viaducs ferroviaires. Enfin, tout redéveloppement du secteur devra assurer le maintien d'une accessibilité efficace à la gare de train et des opérations quotidiennes de l'AMT. Dans l'ensemble, CP et DREAM-VHP sont favorables aux objectifs généraux du PPU et désirent avoir l'opportunité de participer à la réussite du projet d'ensemble du Quartier des gares.