

Quartier des Ateliers

porosité piétonne, ferroviaire, cycliste, fluviale

Mémoire présenté le lundi 2 X 2006,
à l'école primaire St-Étienne - 5959 avenue Christophe-Colomb,
devant l'Office de consultation publique de Montréal.

Atelier du patrimoine urbain de Montréal

Mémoire déposé le mardi 10 X 2006

Atelier du patrimoine urbain de Montréal / APUM

- L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal s'intéresse à l'art public 24h., au patrimoine et aux infrastructures (autant l'autoroute que l'inforoute). L'APUM opère un atelier tout-terrain depuis 1999, à l'Est du centre-ville au lieu-dit Pied-du-Courant, afin d'y établir un pôle urbain et patrimonial.
- L'APUM participe à des événements en art et en politique : Pont & Pays = Ruine (1999); Qu'ouù donc le viaduc Berri (ALICA 2001); Tombeau de la Ville-Marie (BAPE 2002); Plan d'urbanisme de Montréal (OCPM 2004); Schéma d'aménagement et de développement (CMM 2005); Coalition Faire Mieux (Centre-Sud 2005); Périmètre du Square Viger (Dare-Dare 2005); Notes sur la Technopole de la santé (Commission économique du conseil d'agglomération 2006); Considérations inactuelles sur la Charte du piéton (Commission permanente du conseil municipal 2006)
- L'APUM collabore aux travaux métropolitains du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM). L'Atelier participe au Réseau Patrimoine Montréal, à Culture Montréal, au centre d'artistes Dare-Dare, au Conseil régional en environnement de Montréal, et aux Tables en aménagement des quartiers Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve.

Table des matières

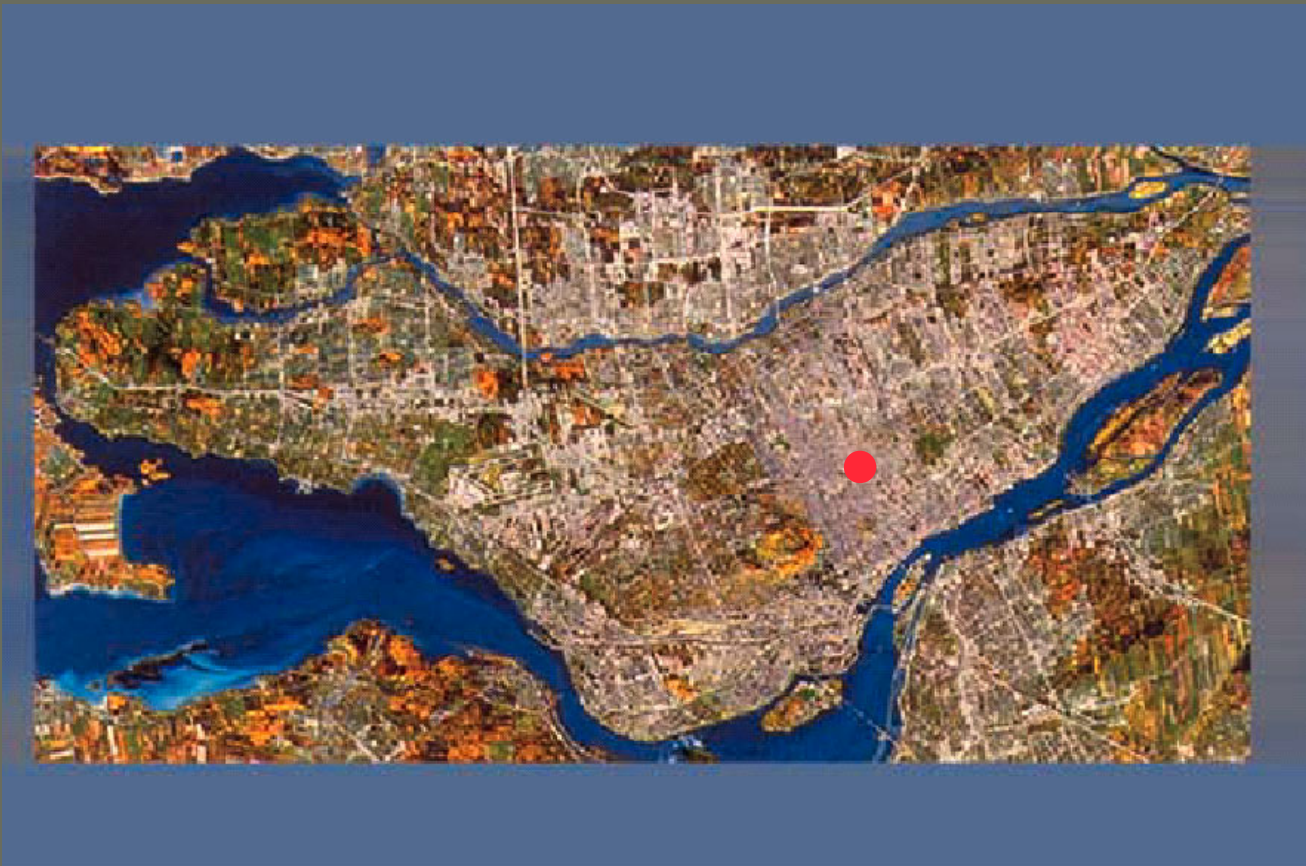
I - Arrimage du quartier des Ateliers à l'île de Montréal

- Piétonniser la trame urbaine : il y a un précédent local
- Planifier l'accès universel aux quais du métro Rosemont
- Repenser le design de la réfection des viaducs St-Denis et St-Hubert

II – Conflits d'aménagement à propos du corridor du CP

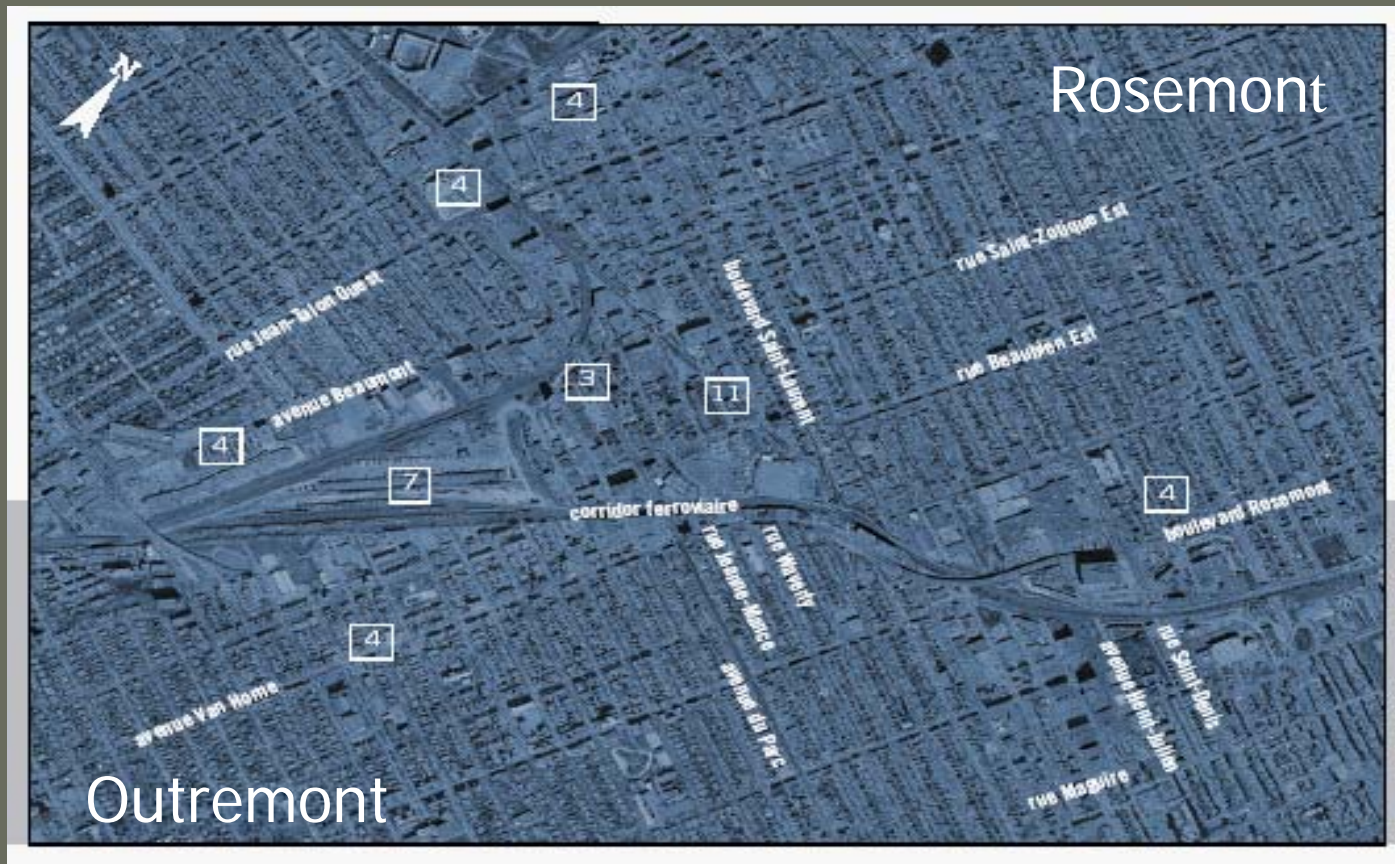
- Usage discontinu aux abords du corridor ferro-portuaire du CP Rail
- Aménagement conforme à la sécurité civile et à la santé publique
- Offrir un accès direct au Fleuve – entre les rues Berri et Bercy
- Achever le réseau cyclable et piéton de l'archipel Hochelaga

Site du quartier des Ateliers : un quartier central minéralisé



Plan d'urbanisme - MTL 2004

La planification détaillée - 4.2 : Abords des voies du CP



Plan d'urbanisme - MTL 2004

La planification détaillée - 4.2 : Abords des voies du CP

Balises d'aménagement

- 1 Requalifier les abords du corridor ferroviaire en préconisant des usages compatibles à celui-ci ou qui peuvent s'adapter au milieu à l'aide de mesures appropriées.
- 2 Intervenir sur la trame urbaine et l'aménagement de certaines parties du secteur.
- 3 Planifier le réaménagement des sous-secteurs situés de part et d'autre de l'avenue Du Parc en fonction de l'implantation possible d'un nouveau système de transport léger sur rail ou de tout autre mode de transport collectif.
- 4 Favoriser une intensification des activités et une plus grande mixité des usages aux abords des diverses stations de métro (Outremont, Acadie, Rosemont, Parc et De Castelnau) ainsi qu'une densification du cadre bâti.
- 5 Minimiser les nuisances générées par les activités ferroviaires sur les milieux résidentiels adjacents par l'application de mesures de mitigation.
- 6 Envisager le déménagement des entreprises générant des nuisances majeures dans les milieux de vie, notamment lorsque les mesures d'atténuation apparaissent insuffisantes.
- 7 Favoriser la construction résidentielle de certaines parties du secteur, notamment sur le site du triage Outremont, en continuité avec le milieu bâti existant et en prévoyant l'aménagement d'une zone tampon adéquate avec le corridor ferroviaire.
- 8 Élaborer un plan d'accessibilité et de circulation dans le but de désenclaver le secteur et de favoriser, notamment, les déplacements piétonniers nord-sud.
- 9 Revoir l'aménagement du domaine public (rues, trottoirs, éclairage) afin de répondre adéquatement aux besoins inhérents aux diverses fonctions.
- 10 Favoriser la préservation d'anciens édifices industriels offrant une possibilité de recyclage.
- 11 Renforcer la vocation cyclable aux abords de l'axe ferroviaire, notamment en complétant la voie cyclable de la Route verte.

Pourquoi faire du
quartier des Ateliers
un quartier piéton?

Le monde social du piéton est un espace public négligé

Un aménagement urbain exige un équilibre subtil entre les intérêts de la collectivité et ceux, individuels, de chacun des usagers. Il cherche à intégrer de façon harmonieuse tous les lieux de la ville : habitations, commerces, industries, bureaux écoles, parcs et lieux de loisir, églises, cliniques et beaucoup d'autres. Ces lieux urbains veulent être desservis par plusieurs infrastructures complémentaires comme le réseau de voirie et le transport en commun. De toutes ces infrastructures qui unissent les lieux urbains les uns aux autres, le plus important – et paradoxalement le plus négligé – est le réseau piétonnier parce qu'il constitue l'espace public de socialisation par excellence.

Frank Zampino, *LA RUE NOTRE-DAME; UN NOUVEAU BOULEVARD URBAIN MULTIMODAL ENTRE L'EST ET LE CENTRE-VILLE*, Ville de Montréal, 2002, page 42.

Mémoire présenté par le président du comité exécutif de Montréal le 24 janvier 2002 lors de la consultation du BAPE (rapport No 162) sur le « *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec* ».

Concept du quartier des Ateliers

« Deux gestes majeurs définissent le concept : d'abord l'implantation de la grille de rues en continuité avec le quartier avoisinant, puis, la création d'un front civique sur le boulevard Rosemont. »

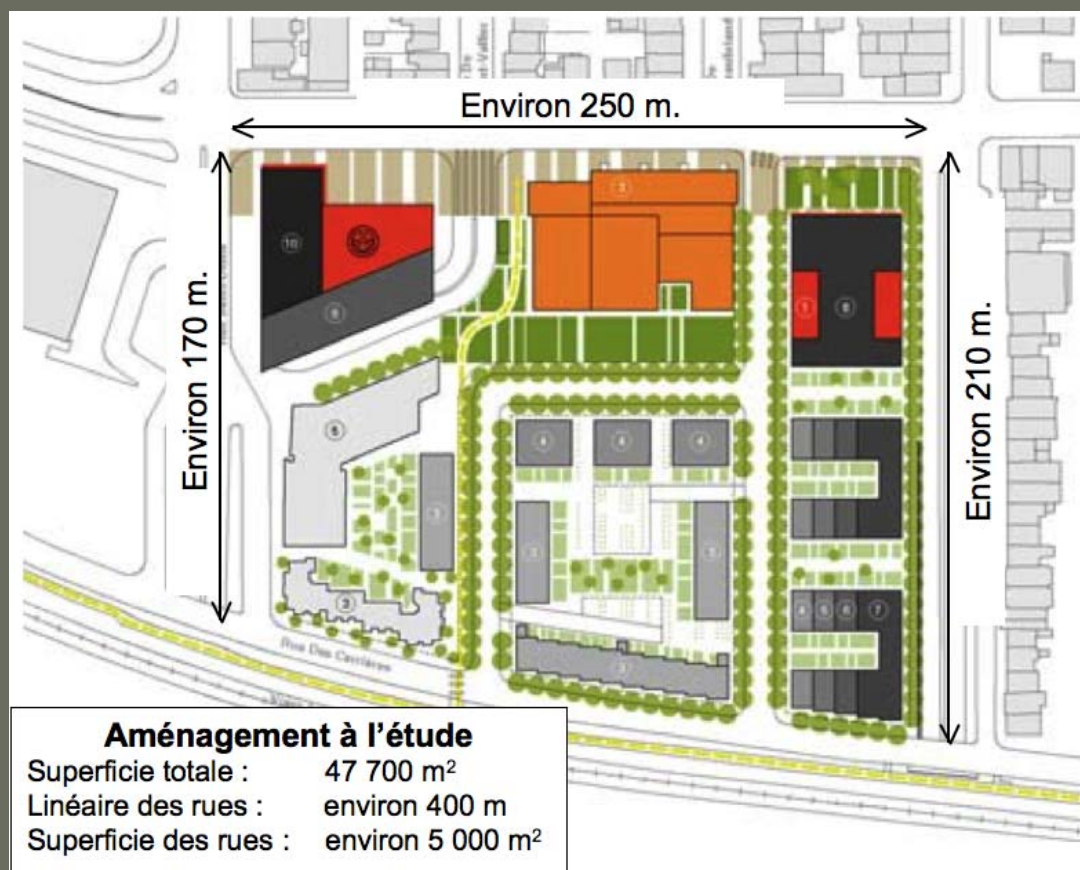
Projet de mise en valeur du site des ateliers municipaux Rosemont

Ville de Montréal / Arrondissement Rosemont La Petite-Patrie, Juin 2006, p. 20

Pourquoi pas un quartier piéton ?

- L'implantation de la grille de rues favorise-t-elle un quartier piéton ?
- La grille désenclave-t-elle réellement le secteur ?
- Un stationnement commun pourrait-il être réalisé en Partenariat Public Privé ?
- *Nous recommandons d'abandonner le concept de la grille de rues et des stationnements dispersés au profit d'un réseau piéton souterrain et de surface. Rappelons que la Ville intérieure assure la renommée internationale de Montréal en matière d'aménagement piéton.*

La voirie prend $\pm 10\%$ du terrain
sans repenser les coupures des
deux viaducs et des voies du CP



Nombre prévu de stationnements

Îlot	Logement	Stationnement
St-Denis Nord	110	20
St-Denis Sud	15	Aucun
Central Sud	110	25
St-Hubert Nord	115	55
St-Hubert Sud	115	55
Total	460	155

* Aux 155 stationnements privés, la Ville ajoute le linéaire des rues et propose pour le centre civique un stationnement public sans débarcadère.

Coût du stationnement hors-rue

Coût estimé d'un stationnement hors-rue	\$50 000
X	
Ratio d'un stationnement pour 3 logements	155
Total de l'investissement privé	± 8 m\$

Sans stationnement commun, chaque îlot d'habitation doit financer et aménager son stationnement hors-rue.

Il est économique de rationaliser le nombre de stationnements hors-rue en concevant un stationnement central sous dalle en Partenariat Public Privé. Un défi que l'économie sociale pourrait relever.

Innover par le design dans la voirie

- La grille de rue s'impose comme un patrimoine commun à Montréal. Toutefois l'arrondissement Rosemont/La Petite Patrie recèle un patrimoine local piéton : la Cité-Jardin. Ce patrimoine urbain est reconnu en tant que *secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle* au plan d'urbanisme de Montréal 2004.
- L'aménagement du quartier des Ateliers doit être piéton. Le design urbain devrait s'inspirer de la modernité de la Cité-Jardin en misant sur la circulation douce. Par exemple, des chemins en poussière de roche ramène la vitesse des autos à 10 km/h. Des chemins que les pompiers et la police empruntent partout dans les parcs de Montréal.

Parcours piéton de la Cité-Jardin



Bref : la Cité-Jardin

« La Cité-Jardin du Tricentenaire a été fondée en 1942 et son nom voulait souligner le trois centième anniversaire de la fondation de Montréal. Il s'agit d'un quartier résidentiel composé d'environ 175 maisons unifamiliales, situé au sud du boulevard Rosemont, à l'est de la rue Viau. (...)

La Cité-Jardin se caractérise par une abondance de végétation, notamment de nombreux arbres matures, et par un aménagement original favorisant la séparation entre la circulation piétonnière et la circulation automobile.

D'une part, un réseau de sentiers pédestres assure une circulation sécuritaire aux piétons entre les avenues, le parc de la Cité-Jardin et le parc Maisonneuve. D'autre part, la configuration des avenues, en impasse, réduit la circulation automobile à une circulation locale et limite la vitesse des véhicules. »

ASSOCIATION DES RÉSIDANTS DE CITÉ-JARDIN INC.

PROTÉGER LE PATRIMOINE DE LA CITÉ-JARDIN DU TRICENTENAIRE

MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL - JUIN 2004

Quartier piéton abordable vers 1940



72P9a/2

L'UEH à l'oeuvre : le milieu propice à l'épanouissement de la famille, [1945?].

Fonds d'archives de l'Union économique d'habitations
Service des archives et de gestion des documents.
Université du Québec à Montréal.

Cité-Jardin (1942)



La rue des Marronniers



Îlot de fraîcheur urbaine



Un projet civique :
Rendre le métro
poreux à la trame
urbaine en intégrant
le savoir-faire lié à la
Ville intérieure

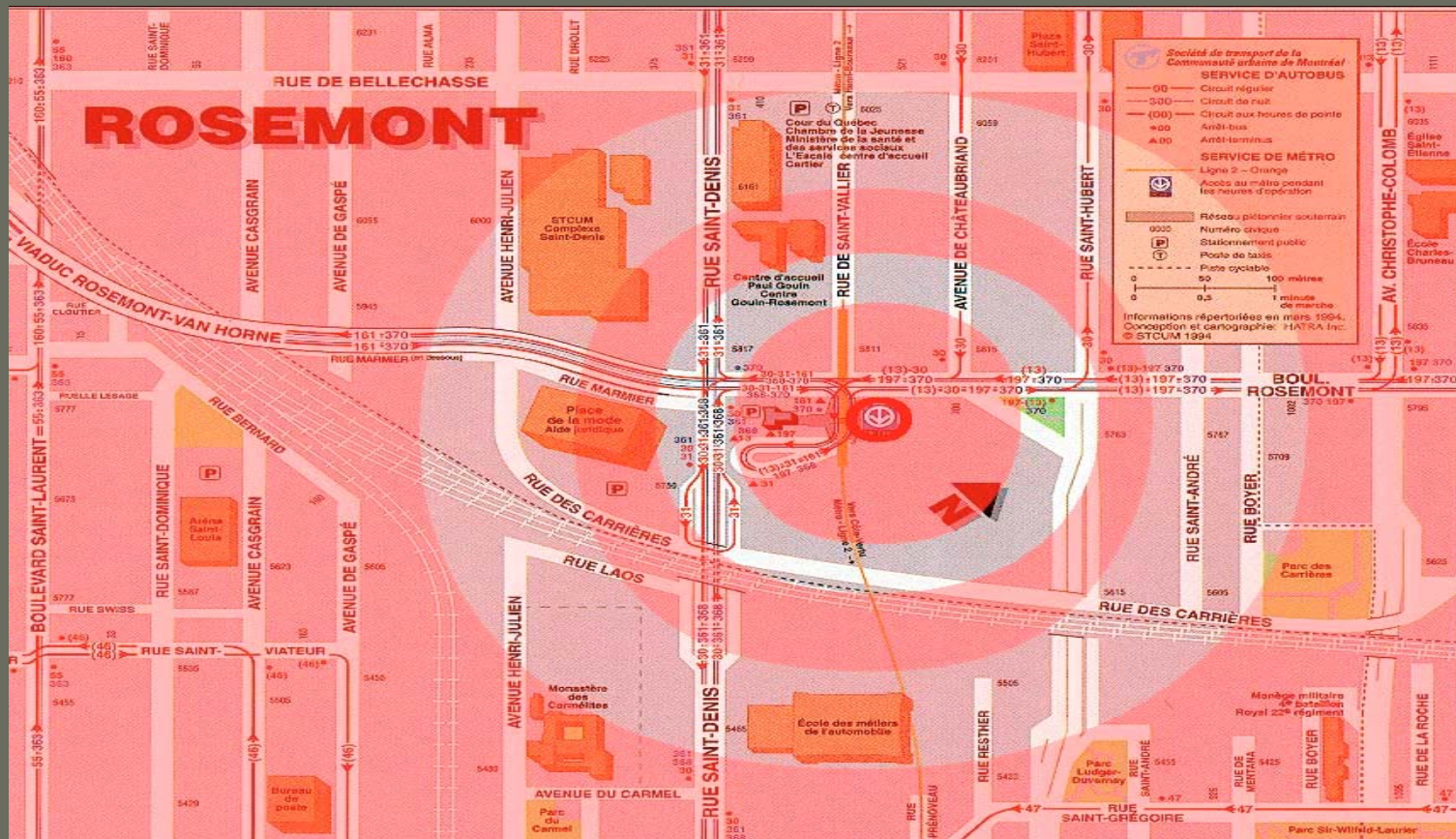
Métro Rosemont : périmètre de 1 km

La nuit, la STM garantit un service d'autobus à 1 km de distance de marche des habitations.

Quant aux autobus de jour, la distance de marche est de 500 mètres.



La création d'un front civique sera-t-il restreint à l'interface Rosemont ?
Le potentiel d'accès au métro en 3 minutes de marche ouvre un projet civique.



Le site des Ateliers est enclavé sur trois fronts. Le Mont-Carmel situé à 300 mètres du métro Rosemont est moins enclavé.



Prévoir un accès universel aux quais du métro avec une entrée dans Le Plateau - au Sud de l'École de l'automobile ?



Localisation souterraine du métro

Rouge : station Rosemont - Vert : tunnel du métro

Gris : pollution



Le métro de Montréal n'est pas adapté à la mobilité réduite et à la circulation douce.

Métro (stations)

- Montréal: 0 stations accessibles
- Toronto partiellement accessible
- Edmonton, Calgary, Ottawa et Vancouver 100% accessibles
- Atlanta, Baltimore, Cleveland, Los Angeles, Philadelphie, San Francisco et Washington 100% accessibles
- Boston 91%, Chicago 55% et New York 5%

Accès universel au métro - Quand ?

Plan d'action – Stations de Métro

- 2006 - 4 stations de transfert
- 2007 - 5 stations terminales
- 2015 – 25 stations de la ligne orange
- 2022 – 21 stations de la ligne verte
- 2023 – 1 station de la ligne jaune
- 2026 – 9 stations de la ligne bleu

Repenser le design
de la réfection des
viaducs St-Denis et
St-Hubert

Localisation des viaducs ferroviaires

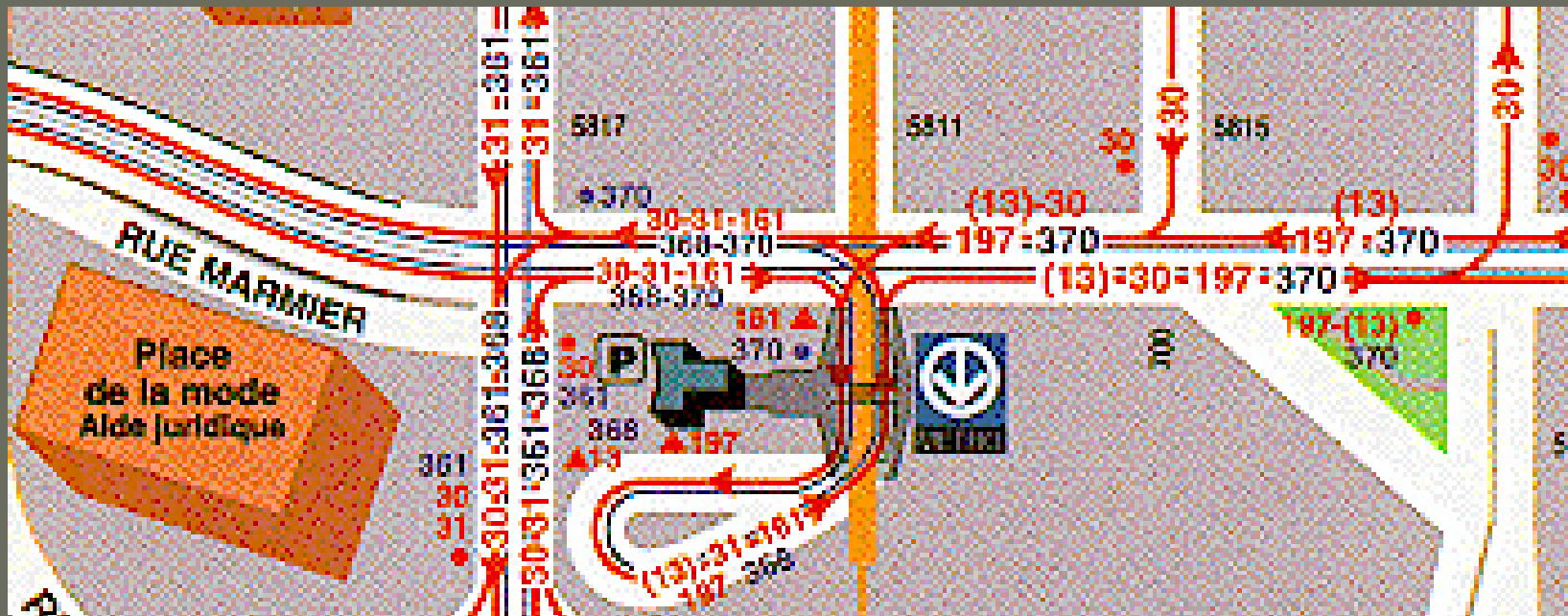


Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (2001)

Viaducs St-Denis et St-Hubert

- Ces viaducs sont en fait des portes urbaines entre les arrondissements. Toutefois, la réfection récente de ceux-ci ne fut pas l'objet de consultation publique. Leur design mal intégré à la trame urbaine est demeuré de type autoroutier.
- L'intersection St-Hubert/Rosemont sera refaite en intégrant une place publique.
- L'intersection St-Denis/Rosemont n'est pas planifiée. Pourquoi ?

Nous recommandons pour l'intersection St-Denis/Rosemont un design piéton de très grande qualité



Conflits d'aménagement à propos du corridor du CP

Esquisse d'un arbitrage pan-montréalais reposant sur l'optimisation du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique avec celui du Port. L'opération vise à ouvrir l'accès au Fleuve, entre les rues Berri et Bercy, à l'Est du centre-ville. Ainsi, les zones d'habitations planifiées à proximité d'un court segment du corridor selon le plan d'urbanisme (4.2 : Abords des voies du CP) sont à déplacer vers la rive du Fleuve. La conservation du corridor ferro-portuaire nécessite l'achèvement du réseau vert cyclable inter-rive de Montréal.

Corridors et gares ferro-portuaires

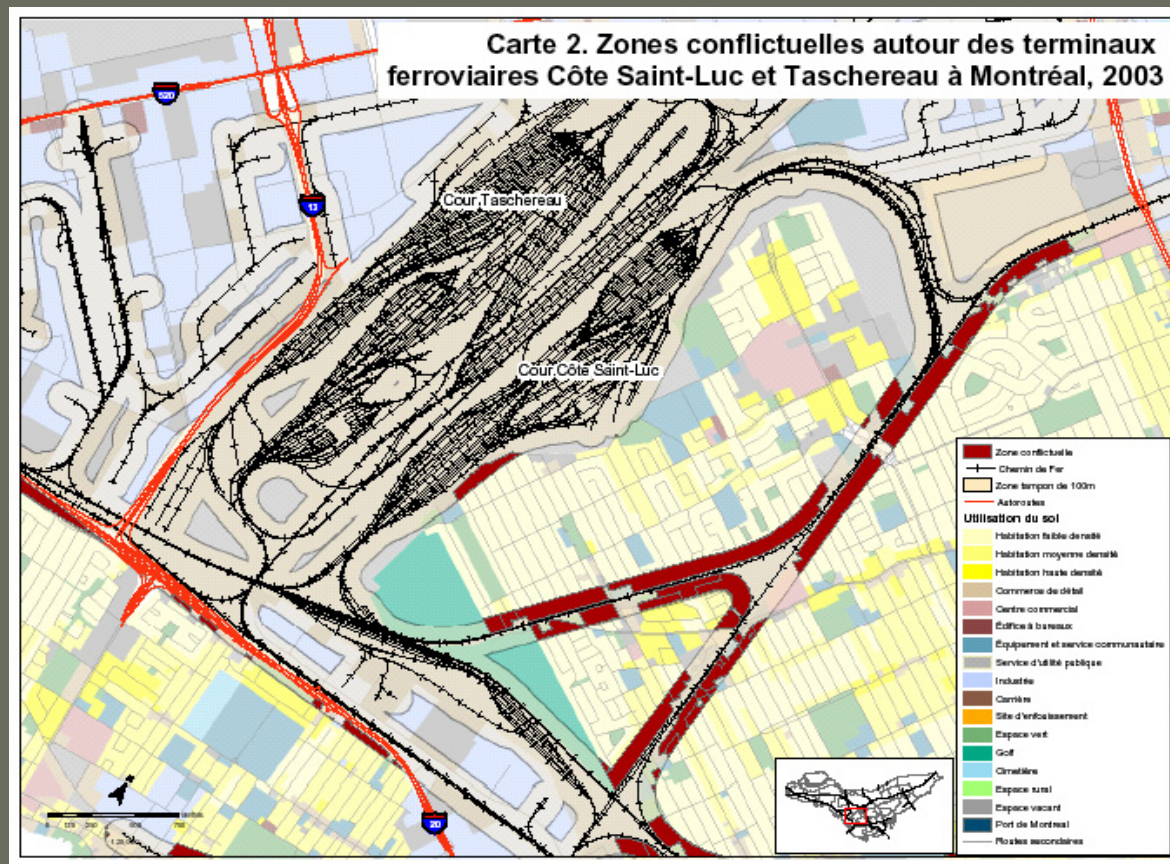
Jaune : Canadien Pacifique - Rouge : Canadien National

Bleu : Port de Montréal



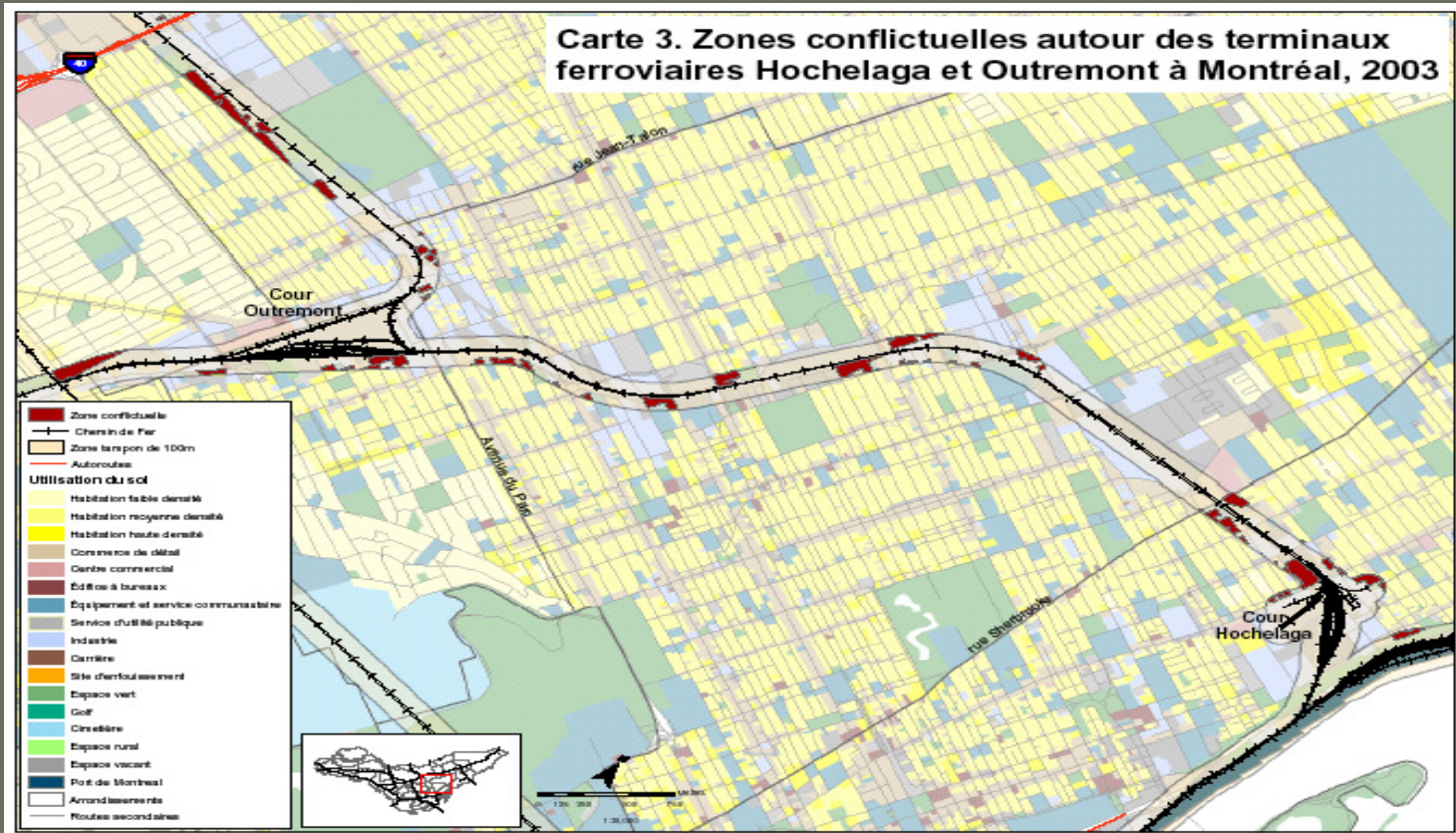
Source : Schéma d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal

OUEST : Deux gares de triages : Côte-St-Luc (CP) et Taschereau (CN)



Source : Claude Comtois et al, L'industrie du transport des marchandises de Montréal, considération pour l'élaboration du plan d'urbanisme (Ville de Montréal - 2003)

EST : Cours Hochelaga et corridor CP



Source : Claude Comtois et al, L'industrie du transport des marchandises de Montréal, considération pour l'élaboration du plan d'urbanisme (Ville de Montréal - 2003)

Le port de conteneurs opère à l'Est du pont-tunnel Lafontaine depuis 1980



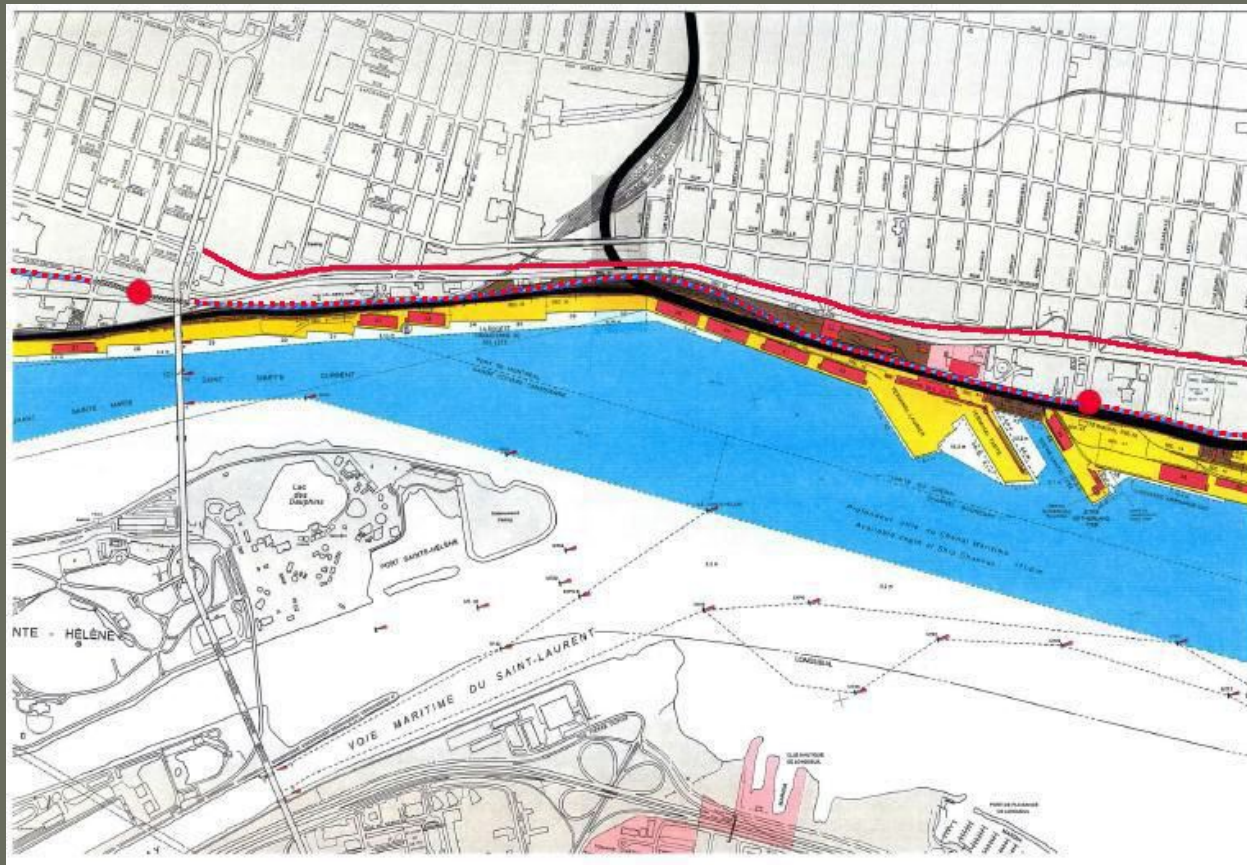
Un seul lien physique existe entre les réseaux ferroviaires du Port et du CP. Ce lien est devenu obsolète avec l'aménagement du Vieux-Port.



Nous recommandons l'accès à la rive fluviale en réorientant le lien vers l'Est.



La courbe ferroviaire vers l'Est dégage la paroi fluviale de Centre-Sud.



Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (2001)

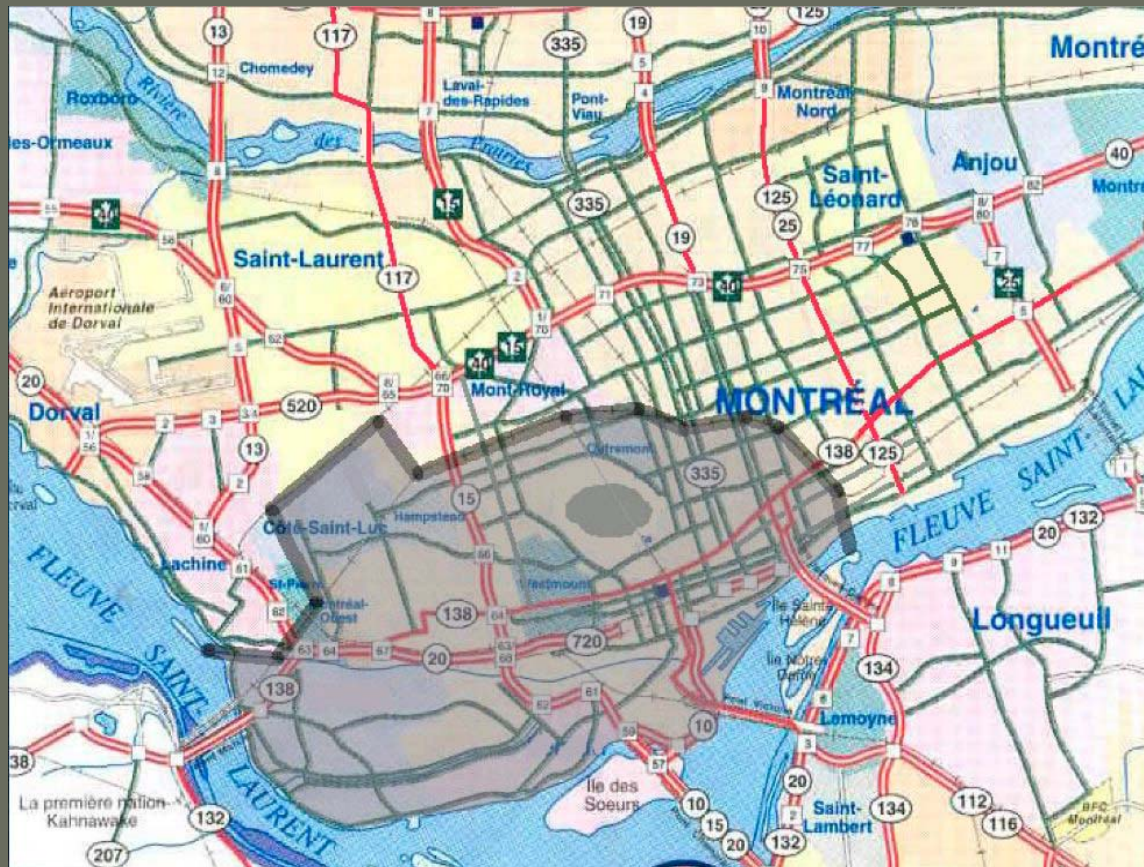
L'optimisation du lien ferroviaire élimine le stationnement de conteneurs devant le Fleuve, entre les rues Berri et Bercy.



Fleuve St-Laurent & Archipel Hochelaga



L'accès au Fleuve à planifier va du pont Mercier au pont-tunnel Lafontaine



Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (2001)

Le mission de la Société du Havre est d'offrir le Fleuve aux Montréalais entre les ponts Champlain et Jacques-Cartier



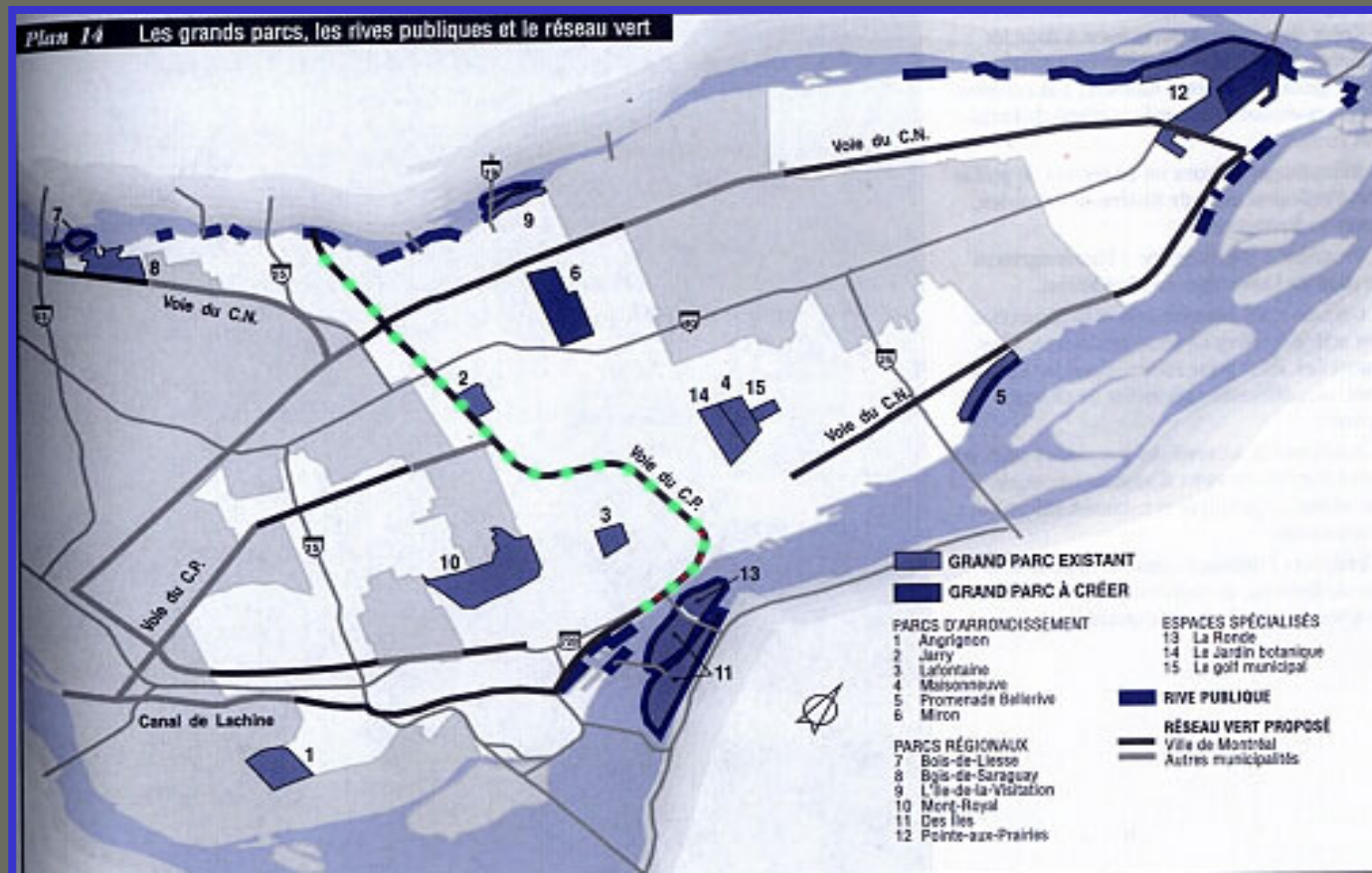
Source : Plan d'urbanisme de Montréal (2004) / Chap 4 - section 4.15 Havre de Montréal

Achever le réseau cyclable et piéton de l'archipel Hochelaga

L'opération vise la conservation du corridor ferro-portuaire en assurant aux habitations une distance séparatrice avec les nuisances. Tout en garantissant un parcours inter-rive à la circulation douce des résidants du centre de l'île de Montréal. Le nouveau quartier des Ateliers sera emblématique de cet aménagement durable.

Réseau vert - Plan d'urbanisme 1992

Celui-ci relie le fleuve St-Laurent à la rive Nord en longeant le CP



Réseau cyclable de l'agglomération



Source: Plan d'urbanisme de Montréal (2004) / carte 2.2.4

Réseau vert et bleu de la CMM

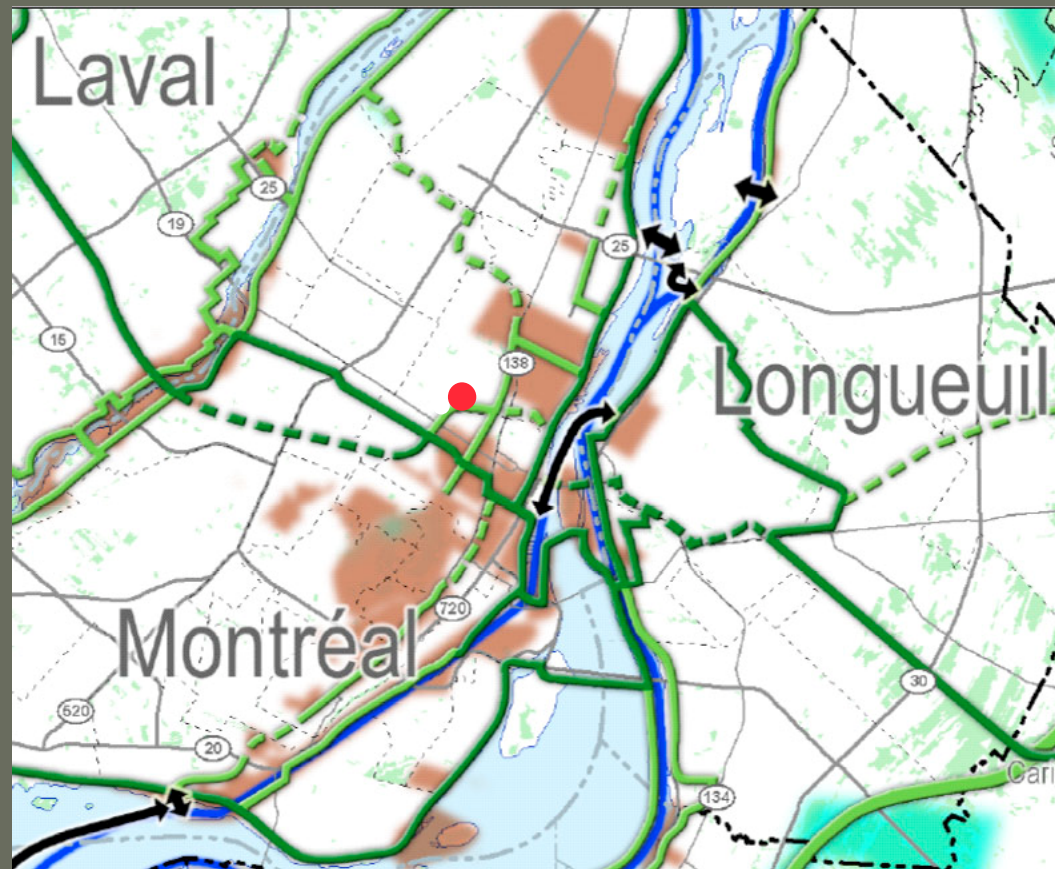


Schéma d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM 2005)

Rive fluviale du quartier Maisonneuve photo prise de la rue Valois en 1936



Archives de la Ville de Montréal

Coordonnées

Atelier du patrimoine urbain de Montréal
2503, rue Sainte-Catherine Est,
Montréal (Québec) H2K 2K1

Philippe Côté, coordinateur
514 523 2500
philippecote@cooptel.qc.ca

Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve
www.gruhm.org

Pierre Brisset, architecte et directeur
514 899 5314
gruhm@sympatico.ca

Pour une piste cyclable qui traverserait Montréal en toute sécurité

Une caravane cycliste ira porter une pétition au maire Tremblay

Par **Vélo Québec**

http://www.velo.qc.ca/fr/salle_presse2.lasso?id=20060925100935

Montréal, le 25 septembre 2006 — Mountain Equipment Co-op (MEC) et Vélo Québec déposeront conjointement ce soir une pétition, signée par 12 000 personnes, qui réclame l'aménagement d'une piste cyclable pour rejoindre le Marché central de façon sécuritaire.

Une fois réalisée, cette piste permettrait aux cyclistes de relier l'extrémité ouest du Réseau vert (St-Urbain/ Des Carrières) au pont de l'île Perry (vers Laval) en passant par le Marché central. Cette piste aménagée le long de la voie ferrée permettrait une traversée de Montréal sans voitures, en toute sécurité.

Douze mille citoyens et membres de MEC ont signé une pétition adressée au maire de Montréal, M. Gérald Tremblay, lui demandant d'entreprendre sans tarder les travaux du tronçon nord-sud entre l'Île Perry et la rue des Carrières.

Pour l'occasion, des représentants de MEC et de Vélo-Québec ont décidé d'unir leurs efforts. Ils partiront à la tête de la caravane de cyclistes pour porter ensemble cette pétition au maire Tremblay lors du conseil municipal du 25 septembre.

« Le secteur l'Acadie, avec son nouvel échangeur routier, est un véritable cauchemar pour les adeptes des transports alternatifs », dit Marie-Ève Allaire, coordonnatrice au développement durable au magasin MEC de Montréal. « La situation est peu reluisante, poursuit-elle : service déficient de transport en commun, intersection de grands axes routiers avec ses voies dangereuses et peu invitantes pour les piétons ou les cyclistes, aucun axe cyclable ni pédestre et une vague promesse d'ouverture d'un grand axe cyclable relié à la Route verte sur l'Île Laval. »

« Cette pétition traduit bien l'impatience des cyclistes à voir cette piste cyclable réalisée », a déclaré Suzanne Lareau, présidente-directrice générale de Vélo Québec. « Avec l'augmentation du nombre de voitures en ville, cette voie cyclable sécuritaire est plus que jamais nécessaire. Or, cette piste cyclable est dans les schémas d'aménagements de la Ville depuis au moins 28 ans. Après avoir donné priorité aux automobilistes pour accéder au Marché central, il est temps que la Ville de Montréal s'assure que les cyclistes puissent à leur tour avoir un accès rapide et sécuritaire dans ce secteur de la ville particulièrement inhospitalier pour les piétons et les cyclistes. »

La caravane cycliste partira ce soir à 18h, en face de la Maison des cyclistes, 1251 rue Rachel Est, Montréal (au parc La Fontaine). Les cyclistes se dirigeront ensuite vers l'hôtel de ville de Montréal. Deux représentants de Mountain Equipment Co-op et Vélo Québec iront alors remettre la pétition au conseil municipal.

Les deux organisations invitent les cyclistes à se joindre à la caravane.

Source : Mountain Equipment Co-op et Vélo Québec

Médias : pour plus d'information, veuillez contacter le directeur des relations publiques.

Vélo Québec (*Association, Éditions, Événements, Voyages*)

1251, rue Rachel Est
Montréal (Québec) H2J 2J9
Téléphone: (514) 521-8356
Sans frais : (800) 567-8356
[@ courriel](#)

* *

Contact pour journalistes et chercheurs :

Patrick Howe
(514) 521-8356, poste 348

[Courriel](#)
[Autres contacts](#)

ASSOCIATION DES RÉSIDANTS DE CITÉ-JARDIN INC.

**PROTÉGER LE PATRIMOINE
DE LA CITÉ-JARDIN DU TRICENTENAIRE**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE
DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PLAN
D'URBANISME DE MONTRÉAL**

JUIN 2004

Introduction

A titre de président de l'Association des résidants de Cité-Jardin et au nom des membres de l'Association, nous tenons à vous remercier de l'occasion que vous nous donner pour vous faire part de notre position.

Conscients de la valeur patrimoniale du quartier qu'ils habitent et soucieux de préserver la qualité de leur milieu de vie, les résidants de la Cité-Jardin du Tricentenaire ont décidé en 2003 de se regrouper au sein d'une association. L'Association des résidants de Cité-Jardin, constituée en société sans but lucratif en 2004, compte déjà quelque 130 membres et représente ainsi la majorité des résidants du quartier.

C'est avec beaucoup d'intérêt que l'Association a pris connaissance du nouveau Plan d'urbanisme proposé par la Ville de Montréal. Nous apprécions le fait que le processus ait prévu une période de consultation administrée par l'Office de consultation publique de Montréal. Cet exercice permet aux citoyens de s'approprier le Plan et de faire des recommandations. L'Association souhaite y participer et le présent document vise à faire connaître la position des résidants de la Cité-Jardin sur l'avenir de leur quartier.

1. Description du secteur

La Cité-Jardin du Tricentenaire a été fondée en 1942 et son nom voulait souligner le trois centième anniversaire de la fondation de Montréal. Il s'agit d'un quartier résidentiel composé d'environ 175 maisons unifamiliales, situé au sud du boulevard Rosemont, à l'est de la rue Viau. Le style des maisons est relativement homogène, se limitant à quelques variantes des modèles qui étaient proposés lors du développement du secteur par l'Union économique d'habitation.

La Cité-Jardin se caractérise par une abondance de végétation, notamment de nombreux arbres matures, et par un aménagement original favorisant la séparation entre la circulation piétonnière et la circulation automobile. D'une part, un réseau de sentiers pédestres assure une circulation sécuritaire aux piétons entre les avenues, le parc de la Cité-Jardin et le parc Maisonneuve. D'autre part, la configuration des avenues, en impasse, réduit la circulation automobile à une circulation locale et limite la vitesse des véhicules.

La conception même de la Cité-Jardin assure donc à ses résidants un cadre de vie paisible et sécuritaire. Le réseau de sentiers est assurément l'élément clé qui donne tout son cachet au quartier et fait sa renommée. De plus, le réseau des sentiers permet de rapprocher les résidants du quartier procurant ainsi une vie de quartier unique faisant ainsi la jalousie des citoyens des autres quartiers montréalais!

2. Le Plan d'urbanisme de 1992

La Ville de Montréal a reconnu le caractère exceptionnel de la Cité-Jardin dans son Plan d'urbanisme de 1992. La Cité-Jardin du Tricentenaire y est qualifiée de *secteur de valeur exceptionnelle* (plan 13 – Les sites du patrimoine et les secteurs de valeur patrimoniale).

De plus, on peut lire dans le Plan directeur de 1992 de l'arrondissement Rosemont / Petite-Patrie qu'il faut :

- *conserver, par des mesures appropriées, le caractère particulier et unique de la Cité-Jardin, notamment l'abondance de la végétation et le tracé particulier des rues;*
- *en ce qui a trait aux sentiers piétons, privilégier la conservation des accès au parc Cité-Jardin.*

Par ailleurs, à sa séance du 15 juin 1994 (décision DE9400132), le Comité exécutif de la Ville de Montréal a décidé notamment :

- *de mandater le service de l'approvisionnement et des immeubles pour entreprendre les démarches requises pour l'enregistrement d'un droit de passage en faveur du public sur le terrain du Centre des Marronniers [aujourd'hui le Centre de réadaptation Gabrielle-Major, un édifice construit au milieu de la Cité-Jardin] et, le cas échéant, de mandater le service des loisirs, des parcs et du développement communautaire pour étudier la possibilité d'y aménager un sentier.*

Pour permettre la préservation de secteurs significatifs tel que la Cité-Jardin, la Ville de Montréal a mis un processus de protection de l'architecture qui était jusqu'au 31 décembre 2001 la Commission Jacques-Viger. Maintenant, c'est le Comité de consultation d'urbanisme présent dans chaque arrondissement montréalais qui assume cette responsabilité.

Le Plan d'urbanisme de 1992 et les gestes qui l'ont suivi démontrent une préoccupation de la Ville pour la protection du caractère particulier de la Cité-Jardin et le maintien de la circulation piétonnière dans les sentiers. Cependant, la Ville n'a pas assuré le suivi de la décision du Comité exécutif quant à l'aménagement d'un sentier sur le terrain du Centre de réadaptation.

3. Le nouveau Plan d'urbanisme

Le nouveau Plan d'urbanisme s'inscrit en continuité avec le Plan de 1992.

Adoptant une nouvelle terminologie dans sa proposition de Plan d'urbanisme, la Ville de Montréal se propose de désigner la Cité-Jardin comme un *secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle*.

Parmi les moyens de mise en œuvre pour protéger les secteurs d'intérêt patrimonial (action 15.1 de la section 2.6 du Plan d'urbanisme), la Ville entend assurer un contrôle serré des travaux de construction, de rénovation et de démolition. Ainsi, des règlements viendront encadrer la volumétrie des bâtiments, le traitement des façades visibles de la voie publique et l'aménagement du terrain. Dans le cas des rénovations au cadre bâti, des mesures viendront assurer la conservation des éléments architecturaux caractéristiques.

Suite à l'approbation du Plan d'urbanisme, chaque arrondissement devra finaliser son propre plan qui pourra contenir des mesures plus spécifiques mais devra respecter les grandes orientations du Plan d'urbanisme de la Ville.

4. Commentaires et recommandations

L'Association se déclare pleinement satisfaite que la Cité-Jardin soit reconnue comme *secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle* et que des critères et normes viennent protéger l'ensemble. En ce sens, elle appuie sans réserve la proposition présentée par la Ville.

Toutefois, les résidants de Cité-Jardin demeurent préoccupés par l'avenir de leur quartier. En effet, l'intégrité du réseau de sentiers de même que la qualité de vie du quartier pourraient être menacés par l'occupant actuel de l'ancienne Permanence de la Cité-Jardin.

L'ancienne Permanence, située sur l'avenue des Marronniers, a été construite au milieu du quartier dès ses débuts. C'est littéralement le cœur du quartier. Les terrains qui l'entourent faisaient, à l'origine, partie du parc de la Cité-Jardin. C'était à l'origine un édifice à vocation communautaire pour le quartier et c'est pourquoi on constate aujourd'hui que tous les sentiers convergent soit vers ce bâtiment, soit vers le Parc de la Cité-Jardin. La conception même du quartier fait en sorte que, pour beaucoup de résidants, la circulation piétonnière doit nécessairement emprunter les terrains du propriétaire actuel. Ces terrains sont désignés comme *équipement collectif et institutionnel* au plan directeur de l'arrondissement de 1992.

Au cours des ans, les occupants successifs de l'ancienne Permanence ont toujours respecté le caractère communautaire de leur terrain et l'intégration de celui-ci au quartier. Il faudrait s'assurer que le propriétaire actuel et les futurs propriétaires de l'ancienne permanence n'envisagent pas de bloquer la circulation piétonnière en clôturant son terrain. Vous comprendrez que l'installation de clôtures transformerait plusieurs sentiers en impasses, bloquerait un accès au parc de la Cité-Jardin et viendrait supprimer une des principales caractéristiques de la Cité-Jardin.

Afin d'assurer la protection du secteur, le nouveau Plan d'urbanisme devra donc contenir des orientations additionnelles quant aux sentiers et encadrer étroitement tout projet de développement d'immeuble ayant pour effet de bloquer les sentiers :

- Le Plan d'urbanisme devra prévoir les mesures nécessaires et efficaces pour préserver la circulation piétonnière sur les terrains de l'ancienne permanence, en prévoyant l'acquisition d'une partie de ses terrains à des fins de sentiers ou, à tout le moins, l'acquisition de droits de passage.
- Le Plan d'urbanisme devra empêcher toute nouvelle construction, incluant des travaux d'agrandissement, sur les terrains de l'ancienne permanence, ou tout agrandissement du bâtiment existant, et aussi empêcher toute afin de maintenir le statu quo quant aux espaces verts et à la circulation automobile.

Ces orientations et encadrements devront idéalement se retrouver au niveau du Plan d'urbanisme de la Ville, des mesures plus spécifiques se retrouvant au niveau du plan de l'arrondissement. D'ailleurs, l'Association pourra proposer à l'arrondissement Rosemont / La Petite-Patrie d'autres mesures visant la protection de la Cité-Jardin, notamment des mesures concernant l'entretien des sentiers.

Conclusion

La Cité-Jardin du Tricentenaire a maintenant plus de soixante ans. La qualité de l'aménagement urbain et du cadre bâti ont fait en sorte qu'elle s'est développée harmonieusement et constitue aujourd'hui un ensemble original, cité en exemple dans les facultés d'urbanisme. Elle fait la fierté de Montréal et elle constitue un point de grand intérêt à tous points de vue. D'ailleurs, la Ville de Montréal propose de la désigner comme un *secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle* et l'Association des résidents de Cité-Jardin s'en réjouit.

Cette désignation impose toutefois des devoirs tant aux résidents qu'à la municipalité. Pour tous les propriétaires, c'est un devoir de protection au

quotidien. C'est accepter que le bien collectif puisse à l'occasion imposer des contraintes aux modifications aux bâtiments et à l'aménagement du sol pour protéger la valeur exceptionnelle du quartier. Pour la municipalité, c'est l'obligation d'établir les encadrements qui viendront assurer la cohérence de l'ensemble et la protection du patrimoine. Le Plan d'urbanisme en est l'outil principal.

L'Association croit que le dossier le plus urgent pour la protection de la Cité-Jardin est celui de la préservation du réseau des sentiers dont le cœur est situé sur le terrain de l'ancienne permanence. Clôturer un terrain ayant accès au sentier aurait pour effet de fermer ceux-ci. Elle a proposé des mesures dans le présent document. Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal doit donc inclure dans ses paramètres et ses critères les mesures que l'Association lui propose et qui permettront de préserver les sentiers de la Cité-Jardin et le caractère unique de ce quartier de valeur patrimoniale exceptionnelle.