

**Mémoire présenté par Action-Gardien,
la Table de concertation communautaire
de Pointe-Saint-Charles**

**À l'Office de consultation publique de Montréal,
dans le cadre de la consultation publique sur le**

Plan de développement de Montréal

Montréal, 29 août 2013



**Action-Gardien, table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
2390 rue Ryde, suite 203, Montréal, Québec, H3K 1R6**

ACTION-GARDIEN, LA TABLE DE CONCERTATION COMMUNAUTAIRE DE POINTE-SAINT-CHARLES

Action-Gardien est la Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles. Elle regroupe une vingtaine d'organismes.

Depuis 1981, Action-Gardien est l'outil que se sont donné les organismes communautaires et associatifs pour s'informer, partager leurs expériences et agir ensemble sur les enjeux qui influencent les conditions de vie des citoyenNEs. Ainsi les questions de développement du quartier et d'aménagement ont de tout temps été au cœur des préoccupations et des actions des organismes communautaires du quartier.

Pour en savoir plus, consultez notre site web : www.actiongardien.org

LISTE DES MEMBRES DE LA TABLE DE CONCERTATION ACTION-GARDIEN

Membres réguliers :

Carrefour d'éducation populaire
Clinique communautaire de Pointe Saint-Charles
Club populaire des consommateurs
Conseil des aîné-e-s
CPE Les enfants de l'avenir
CPE Pointe-Saint-Charles
Comité des sans emploi
Familles en action
Madame prend congé
Maison des jeunes AdoZone
Passerelle
Regroupement information logement
Saint-Columba House
Services juridiques communautaires
Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
Welfare Rights Committee
YMCA Pointe-Saint Charles /Éco-quartier
Paradoxe

Membres observateurs :

Centre social autogéré
Centre africain de développement et d'entraide
Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RÉSO)
Prévention Sud-Ouest
Partageons l'espoir



Action-Gardien, table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
2390 rue Ryde, suite 203, Montréal, Québec, H3K 1R6

TABLE DES MATIÈRES

L'avenir de la ville passe par l'avenir des quartiers	4
La vision de développement et de la participation citoyenne	4
Les grands principes pour notre quartier	5
Enjeux et recommandations	6
L'habitation	6
Contexte	6
Attendu que :	7
Nous recommandons que :	7
Site à requalifier : le secteur Bridge	8
Contexte	8
Nous recommandons que :	8
Infrastructures : le pont Champlain	9
Contexte	9
Attendu que :	9
Nous recommandons que :	9
Mobilité des personnes	10
Contexte	10
Nous recommandons que :	11
Transport des marchandises et activités industrielles	11
Contexte	11
Attendu que :	12
Nous recommandons que :	12
Parcs et espaces verts	13
Contexte :	13
Attendu que :	13
Nous recommandons que :	14



L'avenir de la ville passe par l'avenir des quartiers

Montréal vit des transitions importantes et c'est pourquoi il est important que le développement de la métropole s'ajuste à la vision des résidents et qu'il soit cohérent avec l'intégrité et la dynamique des quartiers. Le Plan de Développement de Montréal vise à définir des principes de la qualité de vie importants pour les montréalais. Les défis sont grands. À l'échelle internationale, Montréal cherche à se positionner comme un pivot d'une économie en réseau et elle tend à faire valoir des niches attrayantes. Pourtant, cela passe de manière *sine qua non* par des milieux de vie conviviaux, offrant chacun leurs particularités, avec des services de proximité accessibles et des services publics universels. À l'échelle des quartiers, le développement de la ville s'articule autour de diverses réalités sociales et il est important de faire valoir la mixité des usages et des populations pour tendre vers un milieu de vie complet. Ainsi, le développement de la ville repose désormais sur la possibilité qu'ont les individus et les collectivités d'occuper une place dans les dynamiques urbaines, c'est-à-dire de prendre position sur les enjeux et de s'appuyer sur les outils règlementaires, financiers et politiques à leur disposition. Le présent document se veut une contribution à une vision du développement de Montréal équitable et transparente pour les différents groupes sociaux et économiques qui l'habitent et qui l'aiment.

La vision de développement et de la participation citoyenne

Le PDM préconise une approche intégrée et multisectorielle, dont la mise en œuvre fera appel à tous les acteurs de la collectivité. Nous appuyons certains principes de la vision de développement proposée.

Considérant que ce plan fournira un cadre de référence pour la révision du Plan d'urbanisme, nous tenons à souligner la nécessité et la légitimité de la parole et de la délibération citoyenne sur les enjeux d'aménagement urbain. Les résidents sont les premiers concernés par les transformations de leur milieu de vie. Les montréalais doivent être inclus dans les instances de planification des projets urbains à l'échelle métropolitaine, mais aussi à l'échelle des quartiers autant pour les grands et petits projets que pour la réflexion entourant la dispensation des services publics.

La structure financière des sources de revenus pour Montréal contraint les élus à envisager constamment des nouveaux développements immobiliers, ce qui exerce une pression sur les anciens quartiers ouvriers soumis à une spéculation immobilière qui transfigure autant le cadre bâti que la cohésion sociale des quartiers. Dans l'arrondissement Le Sud-ouest, les friches industrielles sur les anciens terrains du CN, Griffintown et, bientôt, le secteur de la rue Bridge (sis à l'entrée du pont Victoria) sont appelés à être reconverti et à accueillir de nouveaux usages. Or, dans



Action-Gardien, table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
2390 rue Ryde, suite 203, Montréal, Québec, H3K 1R6

l'élaboration de ces projets, la vision d'une certaine élite participe à promouvoir l'extension du centre-ville, à valoriser un développement immobilier éloigné des besoins réels de la population et à considérer seulement l'aspect de la rentabilité à court terme du rayonnement récréo-touristique de la ville. C'est pourquoi nous trouvons important de profiter des consultations autour du Plan de développement pour insister sur le rôle des citoyens et des pouvoirs publics vis-à-vis de la pression du capitalisme spéculatif afin que le développement urbain et la définition des quartiers soient cohérents à la notion de milieux de vie complets.

Ce que nous entendons par un milieu de vie complet est un milieu qui permet aux résidents de ne pas être chassés de leur quartier et d'y améliorer leurs conditions et leur qualité de vie par l'accès à des services, du logement, du transport, des emplois, des équipements collectifs et à la culture.

Les grands principes pour notre quartier

Dans le cadre des consultations en prévision du Plan de développement de Montréal, Action-Gardien et ses membres présentent les positions du quartier débattues depuis plusieurs années. Les thèmes soulevés dans le Plan, document de discussion, rejoignent de manière transversale les luttes et les mobilisations qui préoccupent les citoyens du quartier Pointe-Saint-Charles. Notre objectif est de contribuer à la vision pour le développement de Montréal à partir des principes suivants :

- 1. Le maintien des populations moins favorisées et l'accès au quartier à de nouveaux ménages à faible et à modeste revenus; Les développements dans le quartier Pointe-Saint-Charles ne doivent pas être «réservés exclusivement» au 20% et moins des ménages montréalais qui ont accès financièrement aux nouveaux condos;**
- 2. La création d'un milieu de vie complet et le respect de l'identité et de la dynamique du quartier;**
- 3. Le soutien et le développement de services publics accessibles et de qualité;**
- 4. La création et l'entretien d'espaces publics et d'espaces verts en cohérence avec la transformation du quartier;**
- 5. La population partie prenante des décisions et de la planification urbaine.**



1. L'habitation

Contexte

La Table Action-Gardien a récemment documenté les tendances dans le secteur de l'habitation à Pointe-Saint-Charles (PSC). Cette étude¹ a permis de constater et de mesurer différents phénomènes en cours depuis les années 2000, tels que l'accélération de la « condoïsation », la diminution de la part du logement social et l'augmentation drastique des loyers. Les conditions de salubrité de certains logements et l'augmentation de la part du revenu consacrée au loyer peuvent affecter les conditions de santé de la population. Le quartier vit actuellement une période critique.

Le développement immobilier, tel qu'il se fait actuellement, est loin de répondre aux besoins des résidents en termes de typologie et d'accessibilité financière. Les nouveaux condos, notamment les projets luxueux aux abords du canal de Lachine, se construisent dos au quartier, constituant des murs, sans que des espaces publics ne soient planifiés en guise d'interface, sans souci d'intégration au quartier, sans effet de levier pour les artères commerciales et en accentuant les problèmes de circulation existants. À terme, ce type de développement menace l'identité du quartier.

En effet, le mode de développement foncier actuel favorise les promoteurs et les spéculateurs au détriment des besoins en logement d'une majorité de la population. Les petits et grands projets de condos se multiplient. Ainsi, dans les prochaines années, seulement avec les projets déjà acceptés, il est prévu 2300 condos supplémentaires dans le quartier. Pourtant, en plus de perdre des unités de locatif privé à cause des démolitions et des conversions, il ne se construit pas de nouvelles unités locatives.

Entre 2006 et 2011, si le nombre de ménages dans le quartier Pointe-Saint-Charles augmente (+3,19%), on constate une légère diminution de la population (-1,38%). Cette diminution traduit une transformation démographique importante, soit une diminution des familles et une augmentation des ménages composés d'une seule personne². Cette transformation est attribuable, en partie, au modèle de développement résidentiel orienté sur les petits logements pour petits ménages. De plus, la hausse des valeurs immobilières et l'augmentation des loyers sont des facteurs réduisant l'accès au logement, qui est une condition pourtant essentielle au maintien des personnes à faible et à modeste revenus dans le quartier.

¹ Étude sur l'habitation à Pointe-Saint-Charles, Action-Gardien et RIL, 2013

² Par exemple, le nombre de familles avec enfants est en chute (-10,5%), et en particulier les familles monoparentales (-13%); les ménages composés de personnes âgées sont en baisse (-5,8%); et les ménages composés d'une seule personne sont en hausse (+2%).



Historiquement, 50% du parc de logement était constitué de logements sociaux, communautaires ou de la propriété de la SHDM, pour passer à 37% en 2000, à 27 % d'ici 2017³. Pour permettre aux résidents de demeurer chez-eux et éviter une dégradation de leurs conditions de vie à cause d'un taux d'effort trop important consacré au logement, il y a urgence de réserver des terrains afin d'accélérer le développement de logements coopératifs et à but non lucratif.

Attendu que :

Le développement résidentiel actuel (condos) exclut une majorité des montréalais, notamment les ménages à faible et modeste revenu et les familles avec enfants;

La perte de logement locatif est continue et progressive;

L'augmentation du coût du loyer est continue et progressive;

Nous recommandons que :

La Ville s'engage de façon urgente et prioritaire à la construction et au soutien de nouveaux **logements collectifs** accessibles pour toutes les catégories de population, notamment pour les familles avec enfants et en particulier pour les familles nombreuses.

La Ville prévoit la création d'une **réserve foncière** de terrains et de bâtiments pour des fins de **logements collectifs** accessibles afin que leur développement ne dépende plus exclusivement des grands projets. Cela inclut un recensement des terrains et des bâtiments et une stratégie pour récupérer les bâtiments barricadés.

La Ville et les arrondissements augmentent les ressources financières nécessaires pour la construction et la rénovation de nouveaux logements sociaux et pour la décontamination des sols prévus pour ces logements.

La Ville intervient activement en faveur de l'article de la refonte sur la LAU (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme) qui permet aux municipalités de rendre la stratégie d'inclusion obligatoire.

La Ville adopte une **politique d'inclusion** de logement social obligatoire et renforcée à la hauteur des besoins. Plus précisément, un minimum de 40% de logements communautaires sur tout projet privé de 50 unités et plus. Des modalités devront aussi être définies pour que tout promoteur réalisant un projet privé de 10 unités soit obligé de contribuer.

L'inclusion des **logements collectifs** se fasse in situ et non pas en fonds compensatoires ou sur d'autres sites. Si, en cas d'exception, l'inclusion n'est pas envisageable in situ, les modalités doivent être négociées avec les acteurs locaux. À ce moment-là, la Ville doit recevoir une compensation à la

³ Étude sur l'habitation à Pointe-Saint-Charles, Action-Gardien et RIL, 2013



hauteur du marché (selon le coût réel des terrains) pour chaque unité de logement collectif réalisée hors du site.

La Ville et les arrondissements s'engagent à faire appliquer le moratoire sur la transformation des logements locatifs en condominiums et à adopter un règlement pour contrer la conversion des plex en logement unifamilial.

La Ville exige du palier provincial la création du Registre québécois des loyers.

La Ville utilise les leviers à sa disposition pour assurer la salubrité des logements, ce qui peut aller jusqu'à la saisie des logements.

2. Site à requalifier : le secteur Bridge

Contexte

Le secteur Bridge attire le regard de bien des spéculateurs, car ce secteur est à requalifier. Situé à l'est du quartier et en face de Griffintown, c'était le secteur visé, en 2005, par Loto-Québec pour son projet abandonné de déménagement du casino de Montréal. La Société immobilière du Canada (SIC), propriétaire d'une partie des terrains, a récemment annoncé son intention de créer un consortium avec des promoteurs immobiliers pour planifier le développement du secteur Bridge, dont le potentiel de construction s'élèverait à 3 millions de pieds carrés.

Cette zone compte un grand nombre de terrains vacants (42% de la superficie est vacante) ainsi qu'une zone d'emploi à préserver et à consolider (25% de tous les emplois du quartier sont situés dans ce secteur). Par ailleurs, l'histoire du site révèle une valeur patrimoniale industrielle et socio-culturelle (ancien Villages-aux-oies-Victoriatown) à préserver.

En plus de ce site, d'autres secteurs à requalifier dans le quartier préoccupent les citoyens et les acteurs communautaires soit : Ray-Mont Logistics et le Parc industriel de Pointe-Saint-Charles.

Nous recommandons que :

La Ville et l'Arrondissement initient un processus de planification en amont de tout projet, pour dégager une vision d'ensemble de l'est du quartier Pointe-Saint-Charles, incluant le secteur Bridge, la compagnie Ray-Mont Logistics et la rue Wellington comme porte d'entrée au quartier.

Ce processus inclue des acteurs municipaux, para-municipaux, communautaires et de l'économie sociale à toutes les étapes du développement du secteur, de la planification à la réalisation de projets, pour en assurer la cohérence.



L'adoption ou le maintien d'un zonage et d'un cadre réglementaire adéquat qui protège les usages du sol en fonction d'un projet qui répondra aux besoins de la population en termes de :

- préservation d'une zone d'emploi;
- logement social et communautaire;
- de services de proximité;
- d'efficacité écologique répondant à des normes du 21^{ème} siècle.

Les terrains de la SIC, du gouvernement provincial et de la Ville demeurent publics.

3. Infrastructures : le pont Champlain

Contexte

La construction d'un nouveau pont Champlain, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure et l'introduction envisagée d'un mode de transport collectif auront un impact majeur pour le quartier. L'infrastructure actuelle compte une panoplie d'erreurs urbanistiques qui ont contribué à enclaver le quartier. Nous en savons présentement assez peu sur la proposition de remplacement du pont et les impacts sur la santé, l'environnement, le transport et sur les infrastructures existantes aux alentours. Nous avons assisté aux deux portes ouvertes tenues par Transport Canada et y avons exprimé nos préoccupations. Nous attendons maintenant de la part des autorités municipales, qu'elles interpellent leurs partenaires pour définir les modalités d'un véritable processus de consultation et de participation citoyenne.

Le peu d'information dont nous disposons ne nous permet pas de présenter des positions éclairées sur les différents aspects du projet. Nous tenons par contre à mentionner un ensemble de principes que nous défendons depuis plusieurs.

Attendu que :

Les informations présentées par le Transport Canada aux portes ouvertes sont insuffisantes;

La formule choisie – les journées portes ouvertes – n'a pas privilégiée la mise en commun d'une information de base.

Nous recommandons que :

La Ville exige des paliers fédéral et provincial, la diffusion publique de tous les scénarios étudiés (ex. rénovation ou construction du pont, transport en commun), des séances d'information et des lieux d'échange pour les citoyens afin de bonifier le projet du point de vue des communautés locales.

La Ville et l'Arrondissements exigent des paliers fédéral et provincial, des analyses quant au portrait des besoins actuels de déplacement des personnes et des marchandises, aux projections des



besoins futurs, à l'impact du parachèvement de l'autoroute 30 sur l'utilisation du pont Champlain, notamment pour le camionnage et le transport de marchandises.

La Ville exige d'emblée une réduction de la capacité routière afin de diminuer les GES.

La Ville exige des mesures de mitigation de la circulation pour les quartiers.

La Ville exige une gestion publique du pont.

4. Mobilité des personnes

Contexte

Dans certains quartiers centraux à Montréal, il arrive que les infrastructures autoroutières et les transits journaliers des riverains nuisent aux déplacements des piétons et des cyclistes et entravent la desserte d'autobus de la STM. Cela est le cas du quartier Pointe-Saint-Charles. La présence des entrées des ponts Champlain et Victoria, l'autoroute Bonaventure, la présence d'artères qui accueillent du trafic de transit et le camionnage en plus des deux voies de chemins de fer déstructurent la trame urbaine, et découragent les déplacements à pied et à bicyclette et prive le quartier Pointe-Saint-Charles et l'Arrondissement du Sud-ouest d'un accès au fleuve Saint-Laurent.

Les déplacements à l'échelle métropolitaine, certainement importants pour le flux des personnes et des biens, doivent se déployer de manière à assurer la santé et la sécurité des habitants des quartiers centraux. Par exemple, il est primordial d'améliorer la sécurité des déplacements des enfants d'âge scolaire et des personnes à mobilité réduite qui vont et viennent vers l'école ou bien vers les services de proximité. Cela représente aussi un aspect important d'une vie de quartier.

L'accès à la mobilité est un enjeu collectif dont les bénéfices et les conséquences socio-économiques atteignent l'ensemble de la population. Les hausses successives du transport en commun (entre 2001 et 2013, 58% pour la CAM; 100% pour le tarif réduit; et 181% pour le tarif unique) représentent un élément supplémentaire d'exclusion sociale et d'isolement.

Attendu que :

Des axes conviviaux et des réseaux de transport collectif sont déjà en place dans les quartiers centraux;

Certains axes structurants pour la mobilité des résidents sont déficients sur le plan de la sécurité et de la cohabitation des usagers;

Les arrondissements doivent réaliser des plans locaux de déplacements;



L'affectation des brigadières du SPVM repose seulement sur le nombre d'élèves empruntant un itinéraire, sans considérer d'autres facteurs relatifs au niveau de sécurité des zones scolaires;

Le conseil de ville de Montréal a adopté une motion, le 28 mai 2013, afin d'étudier les éléments de mise en œuvre d'une tarification sociale.

Nous recommandons que :

La Ville et l'Arrondissement du Sud-ouest augmentent les ressources financières destinées à aménager les rues locales et les artères de manière à favoriser les déplacements actifs et la mobilité des jeunes et des personnes à mobilité réduite.

L'Arrondissement du Sud-ouest mène des consultations en amont du plan local de déplacement et qu'il soit redevable de sa mise en œuvre.

L'Arrondissement du Sud-ouest rende publiques et disponibles les études sur la circulation.

La Ville et l'Arrondissement du Sud-ouest planifient les mesures d'apaisement et de valorisation du transport actif en considérant à la fois les rues locales et les artères dans une perspective de quartier (milieu de vie) plutôt que dans une perspective de division administrative.

La Ville et ses arrondissements accompagnent les citoyens auprès des sociétés de transport collectif, comme la STM et l'AMT, dans les démarches visant à améliorer la desserte de transport collectif.

Les budgets dévoués par le SPVM au service de brigadière soient bonifiés de manière à assurer la sécurité des élèves.

La Ville s'engage à minimalement geler les tarifs de transport en commun et à adopter une tarification sociale pour les montréalais à faible ou à très faible revenu.

5. Transport des marchandises et activités industrielles

Contexte

La présence des chemins de fer a été structurante pour Pointe-Saint-Charles et, encore aujourd'hui, l'identité et la dynamique du quartier s'en inspirent fortement. C'est plutôt l'incompatibilité des activités de triage hors de la cour de triage, le passage des longs convois de marchandise (jusqu'à 220 wagons) et le transport de matières dangereuses à quelques mètres des résidences qui préoccupent les citoyens. En effet, les données probantes en santé publique démontrent que les bruits forts, continus et percutants interrompent le sommeil et nuisent à la concentration, ce qui porte atteinte à la santé. Nous subissons un climat sonore déraisonnable à Pointe-Saint-Charles : une



étude, commandée par le CN en 2009, traduit des seuils de bruit, de jour et de nuit, qui dépassent les normes de l'Organisation mondiale de la santé. De plus, le déraillement et le déversement d'un wagon en septembre 2011, en plein cœur du quartier (à quelques mètres de l'école du primaire Charles-Lemoine), a alerté les résidents quant aux risques que représentent les matières dangereuses et la capacité de la Ville à mettre en place un plan de d'urgence adéquat en cas d'accident.

Quant au transport par camionnage, il doit tenir compte de la proximité résidentielle et de la sécurité des piétons et des cyclistes. Par exemple, Logistics Ray-Mont est une industrie de transbordement et de camionnage dont les activités, sises sur la rue Wellington, génèrent des nuisances peu compatibles avec la qualité de vie et le sentiment de sécurité des résidents du quartier (bruit généré par le triage, délabrement des bâtiments, herbes à poux, déchets accumulés). Le non-respect par les conducteurs de camion de la signalisation routière représente une menace à la sécurité des autres usagers de la rue Wellington.

Attendu que :

Certaines réglementations déjà existantes permettent d'encadrer les comportements corporatifs irrespectueux des compagnies de transport et de transbordement de marchandises;

Dans le cadre des négociations entamées entre le CN et un comité de citoyens à Pointe-Saint-Charles, le CN démontre peu de volonté de contenir ses activités de triage dans la cour réservée à cet effet et envisage continuer de réaliser du triage sur la voie en plein cœur du quartier;

La réglementation municipale en matière de sécurité publique est difficilement applicable compte tenu, entre autres, que les compagnies ferroviaires ne sont pas tenues de divulguer le contenu de leur cargaison;

Le quartier Pointe-Saint-Charles, de même que plusieurs autres quartiers centraux traversés par les convois ferroviaires de marchandise, est densément peuplé et est ainsi exposé à un niveau d'impacts important en cas de déraillement ferroviaire.

Nous recommandons que :

La municipalité applique les règlements (nuisances sonores, infractions au code de la route) et les sanctions permettant de limiter les comportements corporatifs irrespectueux.

La Ville documente et rend publiques les nuisances par le bruit des activités ferroviaires qui font l'objet de plaintes des résidents, même si l'application de sanctions ne relève pas des municipalités.

La Ville exige du gouvernement fédéral l'obligation, pour les compagnies ferroviaires, de divulguer le contenu de leur cargaison aux instances provinciales et municipales de sécurité publique.



6. Parcs et espaces verts

Contexte :

Le défi concernant les parcs et les espaces verts, dans le quartier Pointe-Saint-Charles est double : il s'agit d'abord d'améliorer les aménagements dans les parcs existants afin qu'ils répondent aux besoins des gens du quartier, et d'augmenter le nombre de parcs afin de tendre vers un ratio souhaité de 4 hectares par 1000 habitants. À l'heure actuelle, le ratio de parc est de 1,84 hectares par 1000 habitants de Pointe-Saint-Charles.

Quant à la production de nouveaux espaces verts, il y a plusieurs opportunités connues par les résidents et par les acteurs métropolitains. Par exemple, il y a encore des opportunités de protection d'aires verdies et entretenues par le voisinage. Il est incontournable d'envisager la réserve de terrains in situ à même les nouveaux projets immobiliers, sans quoi l'arrivée de nouveaux résidents crée une pression importante sur les parcs existants. Cela est aussi vrai pour le développement d'espaces voués à l'agriculture urbaine. À l'heure actuelle, aucun zonage n'oblige à l'inclure lors de nouveaux développements immobiliers. Pourtant, dans un milieu de vie comme Pointe-Saint-Charles, certaines zones sont considérées comme des déserts alimentaires (Direction de la santé publique, 2007), et l'agriculture urbaine représente une stratégie pertinente pour lutter contre ses effets.

Dans l'arrondissement Le Sud-Ouest, une opportunité incroyable de créer une ouverture vers le fleuve Saint-Laurent doit être saisie par les autorités métropolitaines. Cela est explicitement nommé dans le document de discussion du projet de Plan de développement de Montréal : « La construction d'un nouveau pont Champlain et l'aménagement de ses accès constituent une occasion unique de revoir la configuration et la localisation de l'autoroute Bonaventure et de mettre en valeur le secteur du Havre compris, entre le pont Champlain et le bassin Peel. La planification détaillée de cet important morceau de ville, en lien avec la réfection des infrastructures de transport et l'accessibilité au public des terrains situés en bordure du fleuve Saint-Laurent, permettra d'en faire un lieu exceptionnel liant le fleuve Saint-Laurent et le centre-ville. Il faudra toutefois trouver des solutions innovantes pour pallier les contraintes liées à la contamination des sols, à l'enclavement des territoires et à la difficile cohabitation entre certains usages. » (Avril 2013, Demain Montréal, p. 60).

Attendu que :

Le ratio de parcs est en deca du seuil de 4 hectares par 1000 habitants;

Certains habitants sont déjà impliqués dans le verdissement et l'entretien d'aires vacantes ou non protégées;

Les équipements dans les parcs sont parfois vétustes et leur renouvellement ne répond pas toujours aux besoins identifiés par les gens du quartier Pointe-Saint-Charles;



Le réaménagement des aires de jeux participe à réduire la quantité de mobiliers et à rendre moins intéressants ces espaces pour la famille à cause de l'application de normes CSA;

Le fond d'acquisition pour fins de parcs est souvent versé par le promoteur en argent plutôt qu'en espace;

Le fond d'acquisition pour fins de parcs n'est pas réinvesti à proximité du projet immobilier pour lequel il a été prélevé;

La création d'espaces voués à l'agriculture urbaine, dans le projet de développement des anciennes friches industrielles du CN, gruge sur le ratio déjà faible de parcs;

L'agriculture urbaine ne dispose pas d'un zonage spécifique;

L'appropriation des berges du Saint-Laurent peut se faire à l'amont du déplacement de l'autoroute Bonaventure;

La contamination des sols représente un obstacle au développement d'un parc linéaire qui permettrait l'appropriation des berges du fleuve Saint-Laurent.

Nous recommandons que :

Les services d'aménagement des grands parcs de la Ville et des parcs d'arrondissements travaillent de concert avec les citoyens et avec les riverains des parcs à réaménager pour identifier les besoins de plusieurs types d'usagers potentiels (familles, CPE, personnes âgées, personnes à mobilité réduite) et de planifier des aires de jeux en conséquence.

Les services de la Ville et l'Arrondissement du Sud-ouest mandatent la révision des normes CSA pour les aires de jeux montréalais afin qu'elles conviennent davantage aux conditions locales et qu'elles ne réduisent pas la densité du mobilier sur des aires parfois petites, tout en assurant la sécurité des usagers.

La contribution pour fins de parcs soit versée en espace plutôt qu'en compensations financières.

La contribution pour fins de parcs soit bonifiée, car elle ne tient pas compte du déficit du nombre et de la qualité des parcs existants.

Les nouveaux projets immobiliers contribuent à l'amélioration du cadre de vie pour l'ensemble des résidents.

La Ville acquiert les espaces vacants ou non protégés déjà appropriés par les citoyens, surtout lorsque ceux-ci sont dans une zone où l'espace parc est en deçà du seuil de 4 hectares par 1000 habitants et surtout s'ils complètent une trame en réseau de parcs existants.



Des partenariats entre la Ville, des universités et des entreprises soient négociés afin d'explorer le potentiel de la phyto-remédiation et d'entamer rapidement des projets pilotes.

Des budgets soient prévus le plus tôt possible par les paliers municipal, provincial et fédéral afin de permettre la réalisation de grands projets de développement de parcs linéaires, comme cela est souhaité pour le secteur compris entre les bassins Peel et le pont Champlain.

La Ville de Montréal planifie l'ouverture du quartier Pointe-Saint-Charles vers le fleuve, solliciter les partenaires gouvernementaux concernés et planifier le déplacement du tronçon de l'autoroute Bonaventure qui passe au sud de l'arrondissement Le Sud-Ouest.

De nouveaux financements municipaux soutiennent l'acquisition de terrains voués à l'agriculture urbaine et contribuent à leur gestion.

Un zonage spécifique pour l'agriculture urbaine soit créé et intégré à tout nouveau développement immobilier, tel que cela a déjà été soutenu par l'OCPM dans le rapport publié suite aux consultations tenues sur ce thème (octobre 2012).

Rédaction :

*Gessica Gropp et Viviana Riwillis,
chargées de projet à la table de concertation Action-Gardien*



Action-Gardien, table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
2390 rue Ryde, suite 203, Montréal, Québec, H3K 1R6