

BRIDGE-BONAVENTURE :
UN MILIEU DE VIE FAVORABLE AUX PERSONNES ÂNÉES

Mémoire présenté par



Centre des aînés
de
Pointe-Saint-Charles

Pour les 50 ans et plus

Mieux-être • Autonomie • Équité

À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

**Dans le cadre des consultations concernant
le secteur Bridge-Bonaventure**

Montréal, le 26 septembre 2019

Bridge-Bonaventure : Un milieu de vie favorable aux personnes âgées

Pointe-Saint-Charles est un quartier tissé serré où la solidarité, l'action communautaire et la défense des droits ont pris racine depuis fort longtemps. Quartier ouvrier, quartier pauvre, quartier solidaire, on y ressent un profond sentiment de communauté. Nous sommes préoccupés par les aspirations qu'ont certains acteurs économiques et politiques pour notre quartier. Nous demandons à être partie prenante des décisions qui affecteront notre milieu et nos conditions de vie.

Le développement qui prendra forme dans le secteur Bridge-Bonaventure aura des conséquences sérieuses pour tout le territoire avoisinant et pour l'ensemble de la communauté montréalaise. Nous voilà à un carrefour historique où les prochaines décisions des divers paliers et organismes gouvernementaux seront cruciales pour l'avenir.

Notre organisme est membre de la corporation de développement communautaire Action-Gardien. Nous sommes impliqués dans la démarche collective pour concevoir une vision et des propositions d'aménagement pour le secteur Bridge-Bonaventure. Par le présent mémoire à l'OCPM, nous voulons partager avec vous nos préoccupations sur l'avenir du secteur et insister sur certains éléments contenus dans le mémoire collectif d'Action-Gardien.

Qui sommes-nous ?

Le Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles est un centre communautaire pour aînés du quartier Pointe-Saint-Charles, à Montréal. Sa mission est d'améliorer la qualité de vie et de favoriser l'autonomie des personnes de 50 ans et plus. Nous travaillons à contribuer au mieux-être des aînés en situation de vulnérabilité sociale, physique et économique, ainsi qu'à soutenir leurs proches afin d'encourager leur engagement. Par nos actions, nous œuvrons à promouvoir une image positive des aînés, cela en créant un milieu de vie stimulant et favorisant l'autonomie des aînés de Pointe-Saint-Charles.

Quelques données démographiques sur les personnes âgées de Pointe-Saint-Charles

- Les 1 630 personnes âgées de 65 ans et plus comptent pour 10,9 % de la population, comparativement à 16,7 % à Montréal. Leur nombre a augmenté de 16,4 % depuis 2011, comparativement à une augmentation de 9,6 % à Montréal.
- Les 585 personnes âgées de 75 ans et plus comptent pour 3,9% de la population, comparativement à 8 % à Montréal. Ce groupe d'âge a connu une augmentation de 2,6 % depuis 2011, comparativement à une augmentation de 4,4 % à Montréal.
- Une analyse récente (2018) du portrait dans les quatre HLM réservés aux aînés de Pointe-Saint-Charles indique que 97 personnes des personnes habitant ces lieux ont plus de 75 ans, ce qui représente 29.4 % de l'ensemble des locataires. En 2015, ces dernières comptaient pour 24.6 %.

- Près de la moitié des ménages (46,7 %) est composée d'une seule personne. L'analyse de 2018 dans les quatre HLM-Aînés de Pointe-Saint-Charles révèle que 83 % d'entre elles vivent seules, un taux qui n'a pas bougé depuis le dernier recensement. L'analyse indique également que ces quatre habitations comptent au total 52,4 % de locataires femmes.
- Le revenu total moyen avant impôts des résidents du territoire âgés de 15 ans et plus s'élève à 45 847 \$ par année, alors qu'il est de 43 670 \$ à Montréal (indicateur de dé-favorisation matérielle).
 - Le revenu total médian après impôts des résidents du territoire âgés de 15 ans et plus s'élève à 25 760 \$ par année, alors qu'il est de 26 873 \$ à Montréal.
 - Une fois les cotisations payées aux deux paliers, 28,6 % des résidents de PSC vivent avec un faible revenu, comparativement à 21,3 % à Montréal.
- Lors du dernier portrait dans les quatre HLM réservés aux aînés de Pointe-Saint-Charles, on constate que plus de 83 % des résidents ont moins de 20 000 \$ de revenus.

La Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles offre des services de maintien à domicile aux personnes âgées qui peuvent demeurer à la maison. Par contre, dans le quartier de Pointe-Saint-Charles, on compte actuellement un seul CHSLD public, aucune ressource intermédiaire en santé et services sociaux et aucun centre de jour. Cela signifie que les personnes âgées de Pointe-Saint-Charles ayant besoin de services plus pointus doivent quitter leur quartier afin d'y avoir accès. C'est ainsi qu'au Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, nous sommes à même de constater à tous les ans le départ de participant.e.s pour aller vivre dans un autre quartier de Montréal, un déracinement de leur milieu de vie depuis des décennies rendu obligatoire par l'absence de services adaptés à leur condition.

Un développement en réponse aux besoins de la population, pas pour desservir les intérêts de promoteurs !

Pointe-Saint-Charles subit les contrecoups de la transformation rapide du quartier et des alentours qui crée une forte pression sur la population. Avec les hausses de loyer et la rareté des logements locatifs abordables, le maintien dans les lieux n'est pas assuré, tandis que la population à petit et à moyen revenu se voit peu à peu exclue du quartier en pleine gentrification. Ce qu'il adviendra du secteur Bridge-Bonaventure sera déterminant pour l'avenir de notre quartier.

Notre organisme est particulièrement préoccupé par l'avenir des terrains fédéraux qui occupent une grande partie des abords du bassin Peel. Ce site, visé par Loto-Québec pour y déménager le casino en 2005, est aujourd'hui convoité par les promoteurs Stephen Bronfman et Devimco afin d'implanter un stade de baseball accompagné de tours de condos et de bureaux, d'hôtels, de lieux de consommation et de divertissement.

Nous nous opposons catégoriquement à ce mégaprojet et affirmons que tout projet implanté sur des terrains publics devra servir les intérêts collectifs. Dans le contexte actuel de gentrification et de prolifération de projets de développement immobilier le long du canal de Lachine déconnectés des réalités locales, l'utilisation de terrains publics pour des projets au profit de promoteurs privés n'est pas une option. Pointe-Saint-

Charles possède une identité très distincte du centre-ville qu'il faut respecter, et sa population a d'immenses besoins qu'il faut combler. Les terrains de la Société Immobilière du Canada (SIC) constituent une opportunité unique de développer un milieu de vie à vocation publique et collective. Récemment, dans le cadre de la Stratégie nationale du logement, le gouvernement fédéral a annoncé une initiative qui prévoit l'utilisation de terrains et de bâtiments excédentaires pour fin de logement social et abordable. Le Regroupement Information Logement (RIL) et les autres membres de la CDC Action-Gardien appellent donc les différents paliers de gouvernement à travailler conjointement pour se prévaloir de cette initiative afin de permettre la création d'un milieu de vie inclusif axé sur les besoins des ménages locataires, incluant logements communautaires, infrastructures collectives et emplois locaux.

Nous savons que la Ville de Montréal a émis un droit de préemption sur la propriété fédérale, afin de garantir que le futur développement inclura parcs, services publics et logements sociaux. Nous sommes conscient.e.s que ce nouveau levier est un rapport de force précieux pour la Ville afin de négocier des retombées pour la population auprès des promoteurs privés. Cependant, nous visons à inverser la logique actuelle de développement basée sur la quête du profit. Notre objectif n'est pas de négocier des retombées une fois les terrains privatisés, mais de développer l'ensemble du site en réponse aux besoins locaux et ceux des Montréalais.e.s, en partenariat avec des acteurs publics, parapublics, communautaires et de l'économie sociale.

Nous demandons à la Ville de Montréal :

- De refuser tout développement qui viendrait prolonger Griffintown dans notre quartier (tours en hauteur dans la logique du centre-ville et condos de luxe) ;
- De ne pas autoriser l'implantation d'un stade de baseball au bassin Peel ;
- De protéger le secteur de la spéculation foncière notamment, par le maintien d'un zonage restrictif ;
- De travailler de concert avec les autres paliers de gouvernement afin que les terrains fédéraux ne soient pas soumis à un appel d'offre au plus offrant, mais réservés pour la création d'un milieu de vie réellement inclusif et à échelle humaine;
- D'user de tous les leviers disponibles à l'échelle municipale pour soutenir la réalisation d'un projet porté par la communauté de Pointe-Saint-Charles.

Pour une planification cohérente, selon une vision d'ensemble

À quoi cela sert-il de planifier en amont, si des décisions importantes se prennent en parallèle et à la pièce par différents paliers de gouvernement, sans vision d'ensemble ?

Par exemple, pendant que la Ville entreprend son exercice de planification, la *Société des Ponts Jacques Cartier et Champlain* semble avoir déjà décidé du tracé visant à réaménager l'actuelle autoroute Bonaventure en lançant, au mois de juillet dernier, un appel d'offres public pour réaliser des plans et devis du nouveau boulevard urbain Bonaventure. Et ceci, sans tenir compte de propositions alternatives et sans inclure une demande de longue date de la communauté, à savoir de profiter de la reconfiguration des infrastructures de transport pour corriger une erreur urbaine majeure en reconnectant le pont Victoria au boulevard Bonaventure, évitant ainsi la circulation de transit qui empoisonne notre quartier (voir chapitre mobilité).

Un autre élément rend impossible pour les résident.e.s et les acteurs locaux de dégager une vue d'ensemble : CDPQ Infra n'a toujours pas dévoilé l'emplacement de la station du REM du bassin Peel, encore inconnu au moment de la consultation, ni consulté la communauté sur les impacts du tracé de la ligne de REM, nouvelle fracture urbaine qui traverse Pointe-Saint-Charles.

À ceci s'ajoute, même si aucun projet concret n'est encore sur la table, le mégaprojet de monsieur Bronfman et de Devimco qui, sans être inclus dans les consultations publiques, apparaît comme "l'éléphant dans la pièce" et est trop souvent présenté comme un fait déjà accompli.

Nous demandons à la Ville de :

- Exercer son leadership auprès des différents paliers de gouvernement et acteurs parapublics, afin que ceux-ci attendent la fin des consultations et tiennent compte de ses conclusions, avant de prendre des décisions qui vont influencer l'avenir du secteur et compromettre la planification amorcée par la Ville et la vision d'ensemble cohérente que nous cherchons à construire.

Mobilité et accessibilité : priorité au transport actif et collectif et aux connexions avec le quartier afin de permettre aux personnes âgées d'habiter ce secteur

À Pointe-Saint-Charles, nous vivons quotidiennement les nuisances causées par des voies de transport qui posent des problèmes de sécurité, découragent le transport actif, créent des engorgements, nuisent au transport en commun et congestionnent les rues du quartier. La circulation de transit en direction et en provenance du pont Victoria (évalué à 25 000 véhicules par jour en 2013) crée des bouchons importants sur les rues Wellington, Bridge et Mill tout en amenant son lot de nuisances : pollution, bruit, poussière, sécurité publique... La reconfiguration des infrastructures de transport comporte de réelles opportunités afin d'améliorer les conditions de vie et de déplacement des résident.e.s du quartier et pour limiter l'usage de la voiture solo et le transit dans le quartier. Il faut les saisir !

Nous portons à l'attention de la Commission que remplacer une autoroute par un boulevard urbain de six voies (trois voies dans chaque sens) ne réduit aucunement la capacité automobile ni la place de l'automobile en ville. C'est une autoroute déguisée. Par ailleurs, l'élimination de la circulation de transit sur la rue Bridge vers le pont Victoria est un incontournable pour améliorer les conditions de vie de la population de Pointe-Saint-Charles et pour développer un milieu de vie dans le secteur Bridge. Cet élément prioritaire est pourtant absent de la proposition de vision déposée par la Ville, ainsi que dans le projet de la Société des ponts.

Nous demandons à la Ville de limiter le plus possible la circulation de transit dans le secteur Bridge-Bonaventure :

- Prioriser l'utilisation du réseau de transport collectif entre la Rive-Sud du fleuve et le centre-ville, par des aménagements ou des mesures incitatives ;
- Diriger le plus possible le trafic entre le centre-ville et la Rive-Sud par le pont Samuel-De Champlain, l'autoroute 15 et l'autoroute 720. L'axe Bonaventure devrait

plutôt desservir le pont Victoria, les zones d'emploi du secteur et l'Île-des-Sœurs via le pont Clément et/ou le boulevard Gaétan-Laberge ;

- Raccorder le pont Victoria avec le futur boulevard urbain Bonaventure, pour que l'accès et la sortie du pont ne se fassent plus par Wellington, Bridge, et Mill. Ces rues doivent être réaménagées pour desservir le quartier Pointe-Saint-Charles et la zone d'emploi de Bridge-Bonaventure du côté de l'arrondissement Ville-Marie ;
- Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (avec une capacité routière réduite), et le déplacer sur l'emprise de la rue Marc-Cantin, pour libérer réellement les berges du fleuve, désenclaver le parc industriel de la Pointe-Saint-Charles, limiter les fractures urbaines en concentrant toutes les infrastructures de transport au même endroit (VIA Rail, CN, REM, boulevard urbain).

Nous demandons à la Ville de structurer le réseau piétonnier, cycliste et de transport en commun, pour limiter la place de l'automobile :

- Compléter **le réseau cycliste et piétonnier** afin d'améliorer les connexions et les déplacements actifs entre le quartier, le secteur Bridge, le fleuve, le canal de Lachine et le centre-ville. Voici deux propositions plus précises :
 - **Convertir le pont tournant près du pont Wellington** pour créer un lien piétonnier et cyclable entre les deux bords du canal de Lachine dans l'axe de la promenade Smith récemment aménagée par la Ville de Montréal ;
 - Implanter une passerelle (piétons et cyclistes) à partir du parc Marguerite-Bourgeoys jusqu'aux berges du fleuve et prévoir un ascenseur afin de permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder à cette passerelle ;
- Connecter **le secteur Bridge au quartier habité** :
 - Prolonger la rue du Centre jusqu'à la rue Bridge par l'expropriation d'une portion du site de transport Raymond, en réservant cet axe au transport actif et en commun ;
 - Prolonger la rue Oak jusqu'à la rue Saint-Patrick et en faire une nouvelle rue partagée avec des aménagements qui empêchent le transit et le camionnage.
- Améliorer **la desserte en autobus dans l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure, actuellement mal desservi**, tant pour les travailleur.euse.s que pour les futur.e.s résident.e.s ;
- Prévoir que l'autobus 71 puisse se rendre jusqu'à l'Hôpital de Verdun ;
- Implanter le service de Navette d'Or et prévoir des arrêts à proximité des résidences pour personnes âgées, ainsi que les commerces de proximité ;
- Bien éclairer les trottoirs et s'assurer que ceux-ci soient bien aménagés, avec des bancs publics disponibles à tous les 100 mètres ;
- Prévoir une signalisation de déplacement des piétons de plus de 30 secondes à toutes les intersections afin de prévoir des déplacements plus sécuritaires.

Concernant le REM, et au-delà des critiques sur le projet d'ensemble déjà exprimées au BAPE, nous maintenons que ce projet n'a pas pour vocation d'améliorer la desserte de proximité pour les résident.e.s de Pointe-Saint-Charles. Cependant, nous sommes d'avis qu'une station dans le secteur Bonaventure permettrait de desservir le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et renforcerait le développement industriel du secteur. Quant à une station au bassin Peel dans Pointe-Saint-Charles, nous avons de sérieuses réserves face à cette proposition car, nous refusons que les impératifs de rentabilité et la captation de la plus-value foncière ne viennent dicter le développement du secteur. Nous serions en faveur d'une station... si et seulement si elle venait

desservir le milieu de vie que nous vous présentons ci-dessous ainsi que les zones d'emploi.

Habitation et milieu de vie au bassin Peel

Action-Gardien souhaite la consolidation de la vocation d'emploi du secteur Bridge-Bonaventure. Toutefois, sur les terrains situés en bordure du bassin Peel, nous proposons un milieu de vie complet, abordable, accessible et écologique, avec une vocation résidentielle sur les terrains fédéraux appartenant à la SIC, en réponse aux nombreux besoins des résidents et des résidentes de Pointe-Saint-Charles, et plus largement de Montréal.

La création d'un nouveau milieu de vie requiert plus qu'un *rebranding* du secteur. On imagine déjà les publicités immobilières creuses et centrées sur le moi : « Vivez avec style, au Bassin Peel ! », « Liberté à l'horizon, votre coup de circuit ! », « Savourez votre coupe de vin dans votre nouveau loft de style new-yorkais », « À 2 pas du REM, c'est ce que j'aime ! ».

Lors de l'Opération populaire d'aménagement du printemps 2019, six équipes citoyennes accompagnées de personnes-ressources ont imaginé un milieu de vie en bordure du bassin Peel. Une consultation auprès des personnes âgées du quartier a aussi été organisée. Dans le plan d'ensemble qui en a résulté, rassemblant les idées fortes, ce milieu de vie inclut :

- Environ 1 000 logements sociaux et communautaires sur les terrains fédéraux, pour un milieu de vie 100% collectif et entièrement retiré du marché spéculatif ;
- Prévoir des logements sociaux et communautaires pour les personnes âgées et des résidences intergénérationnelles. ;
- Un cadre bâti dense, mais avec des bâtiments de taille modeste et une volumétrie entre 3 et 6 étages, certains îlots pouvant atteindre 8 étages, avec un dégradé de hauteurs afin de préserver une échelle humaine et les vues sur le centre-ville, le mont Royal, les bâtiments industriels emblématiques du secteur ;
- Des espaces de socialisation et de rencontre ;
- Un réseau de ruelles et de sentiers piétonniers ;
- Une place limitée pour l'automobile, avec des rues conçues pour le partage, le verdissement et le transport actif ;
- La préservation des bâtiments industriels, dont le silo du bassin Wellington ;
- L'implantation d'équipements collectifs et de services de proximité ;
 - Réserver un terrain pour un équipement scolaire (école secondaire, et primaire si besoin). Nous proposons le bâtiment appartenant à Casiloc (Loto-Québec) ;
 - Convertir le silo P&H en usage éducatif-culturel-communautaire, incluant une Maison de la culture avec salle de diffusion et espaces communautaires, dont une espace accessible aux personnes âgées ;
 - Aménager un centre sportif et aquatique avec des terrains multi-sports ;
 - Implanter des commerces de proximité, dont un marché public 4 saisons, avec une offre alimentaire et des commerces abordables et variés ;
 - Implanter une Maison des aînés et prévoir un point de service de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, ainsi qu'une pharmacie ;

- Des bâtiments avec une mixité d'usage sur la rue Bridge (bureaux et commerces) et un pôle d'emploi et d'économie sociale sur la rue Mill, à la jonction des zones résidentielles ;
- De l'agriculture urbaine à différentes échelles (bacs, jardins collectifs, espaces de production) ;
- Une bande riveraine élargie de Parc Canada, en renforçant l'appropriation des berges du canal de Lachine par du mobilier urbain et des activités de récréotourisme abordables et accessibles ;
- Le prolongement du bassin Wellington vers la rue Bridge afin de rappeler sa forme d'origine ;
- Un écran végétal, vert et bleu, entre les rails du CN, du futur REM et les nouveaux bâtiments qui seront implantés sur les terrains de la SIC.

Nous insistons sur le fait que la création de ce milieu de vie suppose que les terrains fédéraux et provinciaux du secteur ne soient pas vendus à des investisseurs et promoteurs immobiliers. C'est à cette condition seulement que nous ouvrons la porte à l'usage résidentiel.

Patrimoine et paysage

Le secteur Bridge a été maintes fois l'objet de constructions puis de démolitions. Il est temps de mettre en valeur sa riche histoire, avec les campements autochtones, la Black Rock (Roche Noire), le Village-aux-Oies, les silos, le pont Victoria, etc.

Nous demandons à la Ville de :

- Protéger, mettre en valeur et possiblement reconverter les **bâtiments classés et ceux jugés patrimoniaux** par les citoyennes et citoyens du quartier et de Montréal dont la Caserne de pompier no 21, le bureau de l'ancienne douane et le silo sur le bassin Peel converti en pôle communautaire et culturel ;
- **Mettre en valeur la Black Rock (Roche noire)** en connectant par une trame verte le futur parc mémorial irlandais aménagé par Hydro-Québec au bassin Peel et aux berges du fleuve ;
- Mettre en valeur le **pont tournant**, converti en lien piétonnier et cyclable pour traverser le canal de Lachine ;
- Créer un **parcours patrimonial** et culturel afin de sensibiliser le public au patrimoine et favoriser la mémoire collective ;
- Préserver et mettre en valeur **les vues sur le paysage industriel** ainsi que les vues vers le centre-ville, le canal et le fleuve :
 - Empêcher des constructions en hauteurs qui viendraient saboter ces vues ;
 - Créer une percée visuelle dans le prolongement de la rue du Centre vers le Silo Farine Five Roses et la Canada Malting ;
 - Mettre en valeur les vues lors de l'aménagement des berges du fleuve ;
 - Aggrandir et aménager le bassin Wellington vers l'ouest afin de rappeler les dimensions originelles ;
 - Rappeler le Village-aux-Oies (rappel du nom de certaines rues, éléments architecturaux tels que, les revêtements de bâtiments).

Parcs et accès aux berges

L'accès et l'appropriation publique des berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent par les résident.e.s du quartier et par l'ensemble des Montréalais.e.s sont une priorité locale depuis plusieurs années maintenant. Bien que nous soyons conscients de la multitude des interlocuteurs dans ce dossier et de la complexité des aménagements à prévoir, nous croyons que la Ville doit faire des efforts supplémentaires afin de garantir des aménagements inclusifs et des accès en transport actif à ces étendues bleues de rayonnement métropolitain. C'est particulièrement le cas à partir du quartier habité de Pointe-Saint-Charles où les propositions citoyennes sont nombreuses et les demandes politiques claires.

Nous demandons à la Ville de :

- Aménager un **parc linéaire** entre les pont Victoria et Samuel-de-Champlain reconnectant le réseau cyclable de Verdun jusqu'à la Pointe-du-Moulin, avec des aménagements favorisant la détente, l'observation, l'accès à l'eau et la marche ;
- Aménager une **passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys**, traversant les voies ferrées et accédant au fleuve Saint-Laurent et au nouveau parc linéaire ;
- Aménager un parc-urbain en bordure de la passerelle et en front de fleuve pour créer un lieu de détente accessible à l'échelle métropolitaine et à partir du quartier habité ;
- **Élargir la bande de Parcs Canada sur les berges du bassin Peel**, et y renforcer la fonction récréotouristique de manière à être abordable et accessible pour l'ensemble des résident.e.s de la région métropolitaine ;
- Poursuivre le travail de décontamination des berges afin que leur fréquentation soit sécuritaire et saine ;
- Excaver le bassin Wellington vers l'ouest, jusqu'à la rue Bridge, afin de retrouver une partie de sa forme originale ;
- Créer une nouvelle trame verte qui relie le quartier habité de Pointe-Saint-Charles, le futur milieu de vie du bassin Peel, les berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent, en passant par le futur site commémoratif de la Roche Noire.

Conclusion

La concrétisation de notre vision et de nos propositions pour l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure à Pointe-Saint-Charles implique que les terrains publics fédéraux ne soient pas cédés à des promoteurs immobiliers, que la Ville encadre fermement les développements futurs en faveur du bien commun, et qu'aucune décision ne soit prise à la pièce par les différents paliers de gouvernement, sans vision d'ensemble.

La requalification de ce secteur est une occasion historique afin d'améliorer les conditions de vie et de santé des résident.e.s de Pointe-Saint-Charles et des Montréalais.e.s. Nous espérons que la Ville de Montréal saura la saisir, se montrer une alliée de notre collectivité auprès des paliers fédéraux et provinciaux, et jouer un rôle moteur pour la création d'un milieu de vie urbain ambitieux et novateur, axé sur la réponse aux enjeux sociaux, humains, économiques et environnementaux de notre quartier.

Nous réitérons notre appui à la démarche de la table de concertation CDC Action-Gardien qui mène depuis plusieurs mois des consultations et des débats au sein de la communauté, entre autres par l'organisation d'une Opération populaire d'aménagement. Nous sommes tout à fait d'accord avec le projet d'ensemble qu'Action-Gardien développe avec ses membres organismes, leurs membres et les citoyen.ne.s du quartier. Et nous désirons que ce secteur soit un milieu de vie favorable aux personnes âgées de Pointe-Saint-Charles.

Nous espérons que notre voix sera entendue et que les besoins et projets de la communauté seront sérieusement pris en compte par les élu.e.s et les représentant.e.s de la Ville de Montréal dans toutes les décisions à prendre concernant le secteur Bridge-Bonaventure.

Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles

2431, rue Saint-Charles
Bureau 01 – sous-sol
Montréal (Québec) H3K 1E6

capsc.org

514-933-5826

info@capstcharles.org

Conseil d'administration

Denis Charron – président
Nathacha Alexandroff – vice-présidente
Maria Pérez – secrétaire- trésorière
Patricia David – administratrice
Gérard Séjour – administrateur

Équipe de travail

Pierre Riley – coordonnateur
Patricia Morin – responsable des bénévoles et des communications