
Les terrains du CN : une opportunité de répondre aux besoins en sécurité alimentaire du quartier de Pointe-Sainte- Charles

Mémoire présenté par
le Comité en sécurité
alimentaire d'Action-
Gardien

Dans le cadre des consultations
tenues par l'Office de
consultation publique de
Montréal

Le 1 octobre 2009

Introduction

Action-Gardien

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 dossiers 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

Comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien

Le comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien a vu le jour en 2008, suite à la dissolution de l'ACSA (Action Concertée en Sécurité Alimentaire). Son but est de favoriser la concertation des organismes de Pointe-Saint-Charles autour de la problématique de la sécurité alimentaire. Le comité représente les organismes communautaires suivants :

- ❖ le Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles
- ❖ le YMCA de Pointe Saint-Charles- programme éco-quartier de Pointe-Saint-Charles
- ❖ la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
- ❖ la Maison Saint-Columba
- ❖ PasserElle

Ces organismes œuvrent dans Pointe-Saint-Charles depuis de très nombreuses années (le Club populaire des consommateurs fêtera ses 40 ans l'année prochaine, alors que la Maison Saint-Columba existe depuis plus de 80 ans!). Ils connaissent bien le quartier et les besoins de la population qu'ils desservent.

Concernant les terrains du CN, le comité concentre ses préoccupations sur trois enjeux majeurs : les commerces de proximité, le transport en commun et les espaces verts consacrés à l'agriculture urbaine.

Commerces de proximité

Il existe un important déficit dans l'offre de commerces de proximité au sud du quartier. Plus précisément, le secteur sud-est du quartier a été qualifié de désert alimentaire par une étude de la DSP (2007)¹. Cela signifie que la population de ce secteur n'a pas accès à distance de marche à un approvisionnement adéquat en fruits et en légumes frais. De plus, il n'y a qu'un seul supermarché dans le quartier : le IGA, qu'on retrouve sur la rue Charlevoix, soit à l'extrémité ouest du quartier.

Dans le développement proposé pour les terrains du CN, des espaces sont évoqués comme pouvant abriter des commerces de proximité. Avant tout, il serait important de tenir compte des besoins de la population existante avant de mettre en place des services pour les nouveaux résidents. Dans ce but, il faudrait que toute la population du sud du quartier, et non pas seulement celle habitant à proximité des nouveaux développements, puisse bénéficier d'une meilleure offre commerciale. Or, les commerces situés sur les anciens sites du CN seraient situés à plus de 500 mètres de la rue Wellington, ce qui les rend inaccessibles à distance de marche pour les habitants de ce secteur. De plus, de part son emplacement, la rue Wellington dessert beaucoup plus de gens que les commerces situés sur les sites du CN. Dans ce contexte, le maintien et le développement de la vocation commerciale de la rue Wellington devient une priorité.

Le renforcement de la rue Wellington est d'autant plus important que le quartier est en manque d'un commerce en alimentation majeur. En effet, on ne trouve qu'un seul supermarché dans Pointe-Saint-Charles, et son monopole se fait sentir autant dans les prix élevés que dans la faible variété de produits qu'on y retrouve. Un autre supermarché dans le secteur constituerait donc un compétiteur qui contribuerait à améliorer la qualité de l'offre en alimentation dans tout le quartier.

Lors de la séance d'information tenue par l'OCPM le 15 septembre dernier, nous avons appris que la rue Wellington avait été acceptée dans le programme Pr@m-commerces (Programme réussir @ Montréal pour les commerces). C'est un bon début, mais pour s'assurer que les préoccupations émises plus tôt soient

¹ DSP, Les disparités dans l'accès à des aliments santé à Montréal : le CSSS du Sud-Ouest-Verdun.1-4. 2007. Montréal

prises en compte dans ce processus, il serait important d'y inclure des organismes communautaires.

D'autre part, un emplacement est prévu pour la tenue d'un marché public dans les nouveaux développements. Toutefois, aucune garantie n'est offerte par le promoteur à cet effet. Nous saluons tout de même ce projet, qui répond à un besoin criant dans le sud-est du quartier. Par contre, il ne faudrait pas que ce marché affecte la mise en place d'un commerce en alimentation sur la rue Wellington. Il pourrait plutôt s'agir d'un marché de quartier dont l'envergure serait plus modeste. De plus, pour que ce service réponde réellement aux besoins de la population, il faut que les prix y soient abordables. En effet, selon une enquête menée par le magazine Protégez-Vous, (2005)², c'est au marché Atwater que les fruits et légumes sont les plus chers à Montréal (ils y sont plus dispendieux qu'en épicerie!). Ce marché étant situé à proximité de Pointe-Saint-Charles, mais pas à la portée des finances des ménages qui y habitent, il est primordial de rééquilibrer l'offre alimentaire dans le quartier et de mettre sur pied un commerce qui offre des fruits et des légumes à bas prix.

Concernant les commerces de proximité, nos recommandations sont :

- ⇒ Renforcer le zonage commercial sur la rue Wellington et s'assurer que ce zonage soit continu. Les commerces situés près les uns des autres favorisent l'achalandage
- ⇒ Favoriser l'établissement de commerces en alimentation par des mesures fiscales incitatives et du zonage approprié
- ⇒ S'assurer que la présence de commerces de proximité sur les terrains du CN ne nuise pas au développement commercial de la rue Wellington, particulièrement à l'établissement d'un commerce majeur en alimentation
- ⇒ Assurer la présence du comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien sur le comité Pr@m – commerces de la rue Wellington, afin que les préoccupations concernant la sécurité alimentaire soient prises en compte dans le processus

² Dô, S. Paniers à surprise. Protégez-vous juin 2005;28-29

- ⇒ Offrir l'emplacement et l'équipement nécessaire à une offre de fruits et légumes qui serait complémentaire à un commerce en alimentation sur la rue Wellington, telle que l'exploitation du marché de quartier. La gestion de ce marché devrait être assurée par un organisme à but non-lucratif, ce qui permettrait de vendre les fruits et légumes au prix le plus bas possible

Transport en commun

« En priorisant le transport collectif, Montréal choisit de desservir le plus grand nombre de citoyens possible, souscrivant ainsi aux principes de l'équité sociale, et d'offrir aux Montréalais un accès aux lieux de résidences, aux secteurs d'emploi, d'études et de loisirs. Du coup, elle confirme le rôle structurant des réseaux de transport collectifs dans l'organisation du territoire. »

Ville de Montréal, Plan de Transport 2008³

Dans son *Plan de transport 2008*, la Ville de Montréal s'est doté d'une *Vision* dans laquelle le transport en commun est largement favorisé, au détriment de la dépendance à l'automobile. Toujours dans ce plan, les arrondissements sont conviés à élaborer un plan local de déplacement d'ici trois ans, afin de tracer les balises pour des aménagements routiers, piétonniers et cyclistes compatibles avec le *Plan de Transport*. Qu'en est-il de l'arrondissement du Sud-Ouest? Aucun plan local de déplacement n'a été déposé par l'arrondissement, et à notre connaissance, il n'y a rien de prévu à ce sujet. Le développement des terrains du CN constitue pourtant une excellente opportunité pour l'arrondissement de se positionner en faveur de mesures qui contribueront à favoriser la mobilité de ses citoyens tout en améliorant leur environnement et leur qualité de vie : le transport en commun.

En ce qui concerne les équipements de transport collectif, Pointe-Saint-Charles n'est desservi que par une seule station de métro (Charlevoix) située au nord-ouest du quartier. La desserte de transport en commun dans le sud du quartier n'est donc assurée que par deux lignes d'autobus, soit la 57 Pointe-Saint-Charles et la 61 Wellington. Or, ces deux lignes sont une source constante de mécontentement de la part des usagers. Cette insatisfaction a d'ailleurs été très bien exprimée lors d'une assemblée publique sur le transport en commun, qui a

³ Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport en environnement, Direction des transports, Division du développement des transports. Plan de Transport 2008 – Réinventer Montréal, 2008, p.17

été organisée le 27 mai 2009 par Action-Gardien. Les principaux problèmes énoncés par les citoyens lors de cette soirée sont les suivants :

1. la fréquence de passage des autobus est très faible. En semaine, l'autobus 61 Wellington passe en moyenne toutes les 23 minutes, alors que la 57 Pointe-Saint-Charles passe en moyenne toutes les 29 minutes.
2. les horaires de passage ne sont pas respectés, et cela est dû à plusieurs facteurs. Tout d'abord, aux heures de pointe, les autobus sur les deux circuits sont souvent en retard en raison des bouchons de circulation au centre-ville. De plus, un des seuls accès au pont Victoria se faisant par la rue Bridge, cela cause une bonne congestion sur Wellington et retarde d'autant plus le passage de l'autobus 61 Wellington. En plein hiver, les problèmes de déneigement dans les rues situées au sud de Wellington empêchent très souvent les autobus de passer, ce qui interrompt le service pour tout ce secteur. Finalement, dans certains cas, les autobus ne passent pas du tout.
3. le dernier départ sur la ligne 61 Wellington est à 21h30 la fin de semaine, alors que plusieurs citoyens du quartier se déplacent au centre-ville à ces périodes.
4. les correspondances entre les différents autobus sont difficiles. En effet, les gens habitant dans le sud du quartier doivent prendre la 57 Pointe-Saint-Charles, qui les mène au métro Charlevoix. Toutefois, pour sortir du quartier (notamment pour aller à Verdun), plusieurs doivent effectuer un transfert d'autobus, ce qui complique les déplacements lorsque les autobus ne sont pas coordonnés. Par exemple, au coin de Charlevoix et de Wellington, le temps d'attente moyen entre le passage des autobus 61 Wellington et 57 Pointe-Saint-Charles est de 14 minutes en semaine.
5. les gens du quartier n'ont pas accès au marché Atwater ou au Super C (dans Petite-Bourgogne) à distance de marche, même en utilisant le service de transport en commun actuel. En effet, la station de métro la plus près, Lionel-Groulx, est située à plus de 500 mètres de ces commerces. Il pourrait donc être pertinent de modifier les tracés des lignes d'autobus afin de permettre au gens du quartier de Pointe-Saint-Charles d'avoir accès à ce pôle commercial important. De même, lors de l'assemblée publique, les citoyens ont émis le souhait que d'autres points stratégiques de l'Arrondissement soient accessibles par autobus :

le Carrefour Angrignon, le métro Saint-Henri... En fait, non seulement il est primordial d'améliorer le service d'autobus dans le quartier de Pointe-Saint-Charles, mais il est tout aussi important de revoir l'ensemble de la desserte en autobus dans le Sud-Ouest.

Toujours lors de cette assemblée publique, nous avons appris que la STM amorçait un processus de révision de la desserte de transport en commun dans le Sud-Ouest, dans le but de la bonifier. Nous avons également appris que des comités de travail pourraient être mis sur pied par l'arrondissement au cours des prochains mois, afin de discuter des propositions d'améliorations proposées par la STM. Toutefois, au moment d'écrire ce rapport, nous n'avons toujours pas entendu parler de ces comités de travail, nous ne savons pas non plus qui sera invité à y participer. Ce processus de révision étant attendu depuis très longtemps par la population du quartier, nous pensons qu'il est primordial que l'arrondissement mette sur pied ces comités. De plus, puisque les intervenants communautaires et les gens du quartier sont les plus concernés par une amélioration de service dans le transport en commun, il est très important de les inclure dans ce processus de consultation.

Il est bien évident que la construction d'un millier de logements dans le sud du quartier ajoutera une pression supplémentaire sur ce réseau déjà déficient. Il est donc primordial que le réseau de transport en commun dans le quartier soit bonifié. Pour ce faire, il est indispensable d'améliorer le service sur les lignes d'autobus qui desservent le quartier (57 Pointe-Saint-Charles, 61 Wellington, 107 Verdun), particulièrement sur les points qui ont été mentionnés plus tôt (points 1 à 5).

Nos recommandations concernant le transport en commun sont les suivantes :

- ⇒ L'arrondissement du Sud-Ouest doit se doter d'un plan de déplacement local
- ⇒ L'arrondissement du Sud-Ouest doit mettre sur pied des comités de travail sur la révision de la desserte de transport en commun entrepris par la STM
- ⇒ Assurer une représentation du comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien et d'autres organismes communautaires du quartier sur le

comité de travail concernant la révision de la desserte en transport en commun dans le Sud-Ouest

Espaces verts et agriculture urbaine

Les espaces consacrés à l'agriculture urbaine sont très peu nombreux à Pointe-Saint-Charles. À l'heure actuelle, il existe un jardin communautaire comprenant une quarantaine de jardinets et trois jardins collectifs qui desservent une cinquantaine de personnes. Ces espaces sont insuffisants pour assurer un approvisionnement adéquat en légumes aux habitants du quartier.

Nous saluons donc les deux projets de jardins communautaires et collectifs prévus sur les terrains du CN. Toutefois, il ne nous semble pas pertinent d'inclure ces jardins dans la proportion d'espaces verts présents dans les nouveaux développements, puisque ces espaces ne permettent pas une appropriation collective comme le ferait un parc, par exemple. De même, il n'est pas question que la création de jardins communautaires et collectifs se fasse au détriment du parc de la Congrégation.

Un autre point qui nous semble préoccupant, c'est l'emplacement de ces jardins. En effet, un des sites projeté se situe sur les immenses talus à l'est de la zone résidentielle, talus qui seront constitués de terre contaminée provenant du site. Or, il semblerait que le détail des aménagements des jardins sur ces fameux talus ne soit pas encore complété! Beaucoup d'inconnus persistent donc sur les moyens qui seront mis en place pour s'assurer que les légumes qui pousseront sur ces terrains soient exempts de tout contaminant, ce qui est inacceptable à cette phase-ci du projet.

Encore une fois, il n'y a aucune certitude concernant la réalisation de ces jardins communautaires et collectifs. Pourtant, comme on l'a mentionné plus tôt, l'offre de jardins dans le quartier est très faible, et les besoins en fruits et légumes sont criants, surtout dans un contexte de « désert alimentaire ». Il est donc très important que la Ville et le promoteur assurent la mise en place de ces jardins communautaires et collectifs, mais également qu'ils garantissent leur permanence. En effet, si ces terrains demeurent la propriété de Mach, leur affectation pourra changer à tout moment, sans préavis.

Il serait également opportun de profiter de cette occasion pour favoriser l'implantation de nouvelles formes d'agriculture urbaine. Par exemple, le Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles propose qu'en plus de jardins communautaires et collectifs, le site des terrains du CN pourrait accueillir une serre municipale. Cette construction servirait à la production de semis pour les jardins collectifs et à diverses expériences, dont la production, en milieu urbain, de certains légumes et fruits durant la saison hivernale.

Nos propositions concernant les espaces verts et l'agriculture urbaine sont les suivantes :

- ⇒ L'arrondissement du Sud-Ouest et le promoteur doivent garantir la création des jardins communautaires et collectifs projetés ; le promoteur doit assurer leur permanence en cédant tous les terrains concernés à la Ville de Montréal
- ⇒ L'arrondissement du Sud-Ouest et le promoteur doivent donner des garanties concernant la décontamination et l'innocuité des sols où seront implantés les jardins communautaires et collectifs
- ⇒ Instaurer des mesures incitatives pour favoriser l'agriculture sur les balcons, sur les toits, et prévoir des espaces pour le jardinage collectif, la construction d'une serre ainsi que son financement
- ⇒ S'assurer que les espaces consacrés à l'agriculture urbaine ne remplacent pas l'offre en espace vert du promoteur

Conclusion

« L'alimentation doit être perçue et reconnue comme un besoin essentiel, au même titre que le logement ou l'eau potable... Le modèle auquel nous aspirons devrait avoir pour mission première de nourrir la population du Québec dans une perspective de santé, de respect de l'environnement et de pouvoir citoyen »
Comité de mobilisation politique (2007)⁴

Pour un projet de développement aussi important que celui entrepris sur le site du CN, il est primordial de prendre en compte les besoins de la population actuelle du quartier. Ceci peut se faire de diverses façons : en visant l'amélioration des conditions de vie et le maintien en place de la population du quartier, en impliquant les citoyens et les groupes communautaires dans les processus de consultation, etc. On permet ainsi à ce projet de s'intégrer de façon plus harmonieuse dans le quartier.

Il ne faut pas oublier que Pointe Saint-Charles demeure un quartier populaire et modeste dans lequel la pauvreté est très présente. La sécurité alimentaire constitue donc un enjeu majeur qui devrait être tenu en compte dans l'élaboration de tout nouveau projet.

De même, nous pensons qu'il est primordial que l'arrondissement du Sud-Ouest soutienne le quartier dans l'élaboration de solutions pour contrer l'insécurité alimentaire. Dans ce sens, l'arrondissement doit reconnaître l'expertise et l'apport des organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles dans la mise en place de solutions durables pour favoriser la sécurité alimentaire.

En conclusion, le comité en sécurité alimentaire d'Action -Gardien appuie les revendications incluses dans les mémoires des autres groupes communautaires du quartier, puisqu'ils reflètent les besoins réels d'une population qui a bien besoin d'une amélioration de sa qualité de vie.

⁴ Comité de mobilisation politique (Association québécoise des banques alimentaires et des Moissons, Équiterre, Option consommateurs, Regroupement des cuisines collectives du Québec, Table de concertation sur la faim et le développement social du Montréal Métropolitain). Pour une politique nationale de l'alimentation au Québec- Mémoire présenté à la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois. 21 juin 2007, p.2

Résumé des propositions du comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien

Commerces de proximité:

- ⇒ Renforcer le zonage commercial sur la rue Wellington et s'assurer que ce zonage soit continu. Les commerces situés près les uns des autres favorisent l'achalandage
- ⇒ Favoriser l'établissement de commerces en alimentation par des mesures fiscales incitatives et du zonage approprié
- ⇒ S'assurer que la présence de commerces de proximité sur les terrains du CN ne nuise pas au développement commercial de la rue Wellington, particulièrement à l'établissement d'un commerce majeur en alimentation
- ⇒ Assurer la présence du comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien sur le comité Pr@m – commerces de la rue Wellington, afin que les préoccupations concernant la sécurité alimentaire soient prises en compte dans le processus
- ⇒ Offrir l'emplacement et l'équipement nécessaire à une offre de fruits et légumes qui serait complémentaire à un commerce en alimentation sur la rue Wellington, telle que l'exploitation du marché de quartier. La gestion de ce marché devrait être assurée par un organisme à but non-lucratif, ce qui permettrait de vendre les fruits et légumes au prix le plus bas possible

Transport en commun:

- ⇒ L'arrondissement du Sud-Ouest doit se doter d'un plan de déplacement local
- ⇒ L'arrondissement du Sud-Ouest doit mettre sur pied des comités de travail sur la révision de la desserte de transport en commun entrepris par la STM

- ⇒ Assurer une représentation du comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien et d'autres organismes communautaires du quartier sur le comité de travail concernant la révision de la desserte en transport en commun dans le Sud-Ouest

Les espaces verts et l'agriculture urbaine:

- ⇒ L'arrondissement du Sud-Ouest et le promoteur doivent garantir la création des jardins communautaires et collectifs projetés ; le promoteur doit assurer leur permanence en cédant tous les terrains concernés à la Ville de Montréal
- ⇒ L'arrondissement du Sud-Ouest et le promoteur doivent donner des garanties concernant la décontamination et l'innocuité des sols où seront implantés les jardins communautaires et collectifs
- ⇒ Instaurer des mesures incitatives pour favoriser l'agriculture sur les balcons, sur les toits, et prévoir des espaces pour le jardinage collectif, la construction d'une serre ainsi que son financement
- ⇒ S'assurer que les espaces consacrés à l'agriculture urbaine ne remplacent pas l'offre en espace vert du promoteur