



23 octobre 2015

Démarches de participation citoyenne
Volet 1 : aire TOD de la gare
Atelier 2 sur les pistes d'aménagement

Rapport présenté à la Ville de Mont-Saint-Hilaire



TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	3
2. PROVENANCE DES PARTICIPANTS	5
3. ÉVALUATION DES PISTES D'AMÉNAGEMENT	6
a. Identité	6
b. Mobilité.....	7
c. Milieu de vie	8
4. BILAN QUANTITATIF DES IDÉES EXPRIMÉES.....	10
a. Identité	10
b. Mobilité.....	11
c. Milieux de vie	12
ANNEXE A – COMPILATION DES COMMENTAIRES DES PARTICIPANTS SUR LES PISTES D'AMÉNAGEMENT	13
THÈME #1 – IDENTITÉ	13
THÈME #2 – MOBILITÉ.....	17
THÈME #3 – MILIEU DE VIE.....	21
ANNEXE B – PRÉSENCES À L'ATELIER 2 DU 9 SEPTEMBRE 2015.....	25

1. INTRODUCTION

Le 9 septembre 2015, près de 40 personnes ont participé au deuxième atelier de travail sur l'aire TOD de la Gare de Mont-Saint-Hilaire. La moitié d'entre elles s'était inscrite à l'avance via le site www.notremsh2035.com.

À leur arrivée, les participants étaient invités à positionner leur résidence sur une carte de la ville. Ceci a permis de créer la carte de provenance par district électoral municipal qui apparaît à la section 2 de ce rapport. La liste des participants apparaît à l'annexe B.

La rencontre s'est déroulée comme suit, de 19 h à 21 h :

- Mot de bienvenue de M. le Maire Corriveau
- Présentation de l'agenda de la démarche et objectifs de la soirée
- Présentation des constats et des attentes des citoyens, d'après les commentaires notés lors de l'atelier d'idéation du 17 juin dernier, par Convercité
- Approche de planification par SMi / Affleck de la Riva
- Lecture du milieu selon les trois thèmes «identité», «mobilité» et «milieu de vie» et présentation des pistes d'aménagement par SMi / Affleck de la Riva
- Ateliers de discussions animés par Convercité
- Plénière et mot de la fin.

Lors des ateliers de discussions :

- Les participants étaient assis autour de 9 tables;
- Chaque table a abordé les trois thèmes avec trois animateurs successifs, chacun responsable d'un thème différent;
- L'animation a suivi le modèle du café urbain : les participants d'une table ont été amenés à faire du pouce sur les idées et les commentaires des participants d'une autre table au fur et à mesure de la soirée.

Ainsi, un animateur, responsable du thème identité, s'occupant des tables 1, 2 et 3, commence la discussion avec la table 1. Lorsque, après une quinzaine de minutes, le temps de discussion est écoulé, il quitte la table 1 pour se rendre à la table 2. Avant d'amorcer la discussion avec les participants assis à la table 2, il fait une rapide synthèse des propos entendus à la table 1. Les participants de la table 2 sont amenés à aller encore plus loin que ce qui a été dit précédemment. À la fin de la période de discussion, l'animateur recommence selon le même procédé avec la table 3.

Au moment de la compilation des notes des animateurs, la formule du café urbain résulte en moins de répétitions d'idées que la formule de l'atelier où une même table aurait traité successivement des trois thèmes avec un même animateur sans avoir pris connaissance du résultat des discussions à une autre table. En effet, une proposition formulée à une première table et acceptée par une autre table qui en prend connaissance n'est pas forcément réécrite par l'animateur. Plutôt, les participants saisis d'une idée auront tendance à spécifier s'ils ne sont pas d'accord ou sceptiques, à proposer des conditions de réussite ou à suggérer des alternatives, ce qui contribue à enrichir la réflexion collective.

À partir de la compilation des commentaires qui a été réalisée et jointe en annexe A de ce rapport, un bilan qualitatif de l'évaluation, par les citoyens participants, des différentes pistes d'aménagement proposées par le groupe SMi / Affleck de la Riva pour chaque thème, a été dressé. C'est l'objet de la section 3.

La section 4 présente plutôt un bilan quantitatif des commentaires des participants qui permet de visualiser les pistes d'aménagement faisant l'objet d'un certain consensus et celles qui suscitent des réactions plus partagées.



2. PROVENANCE DES PARTICIPANTS

Les participants à l'exercice de discussion venaient de différents quartiers de Mont-Saint-Hilaire. Près du tiers des personnes présentes habitent dans le district des Patriotes, à l'intérieur duquel se trouve l'aire TOD. Les autres personnes proviennent principalement du district De la Montagne et du district De Rouville. Il a également été constaté que l'auditoire réunissait en bons nombres des adultes de tous les groupes d'âge. D'après la liste d'inscription complétée en début de soirée, nous constatons que près des deux tiers des citoyens présents à l'atelier sur les pistes d'aménagement avaient également assisté au premier atelier d'idéation, le 30 juin 2015.

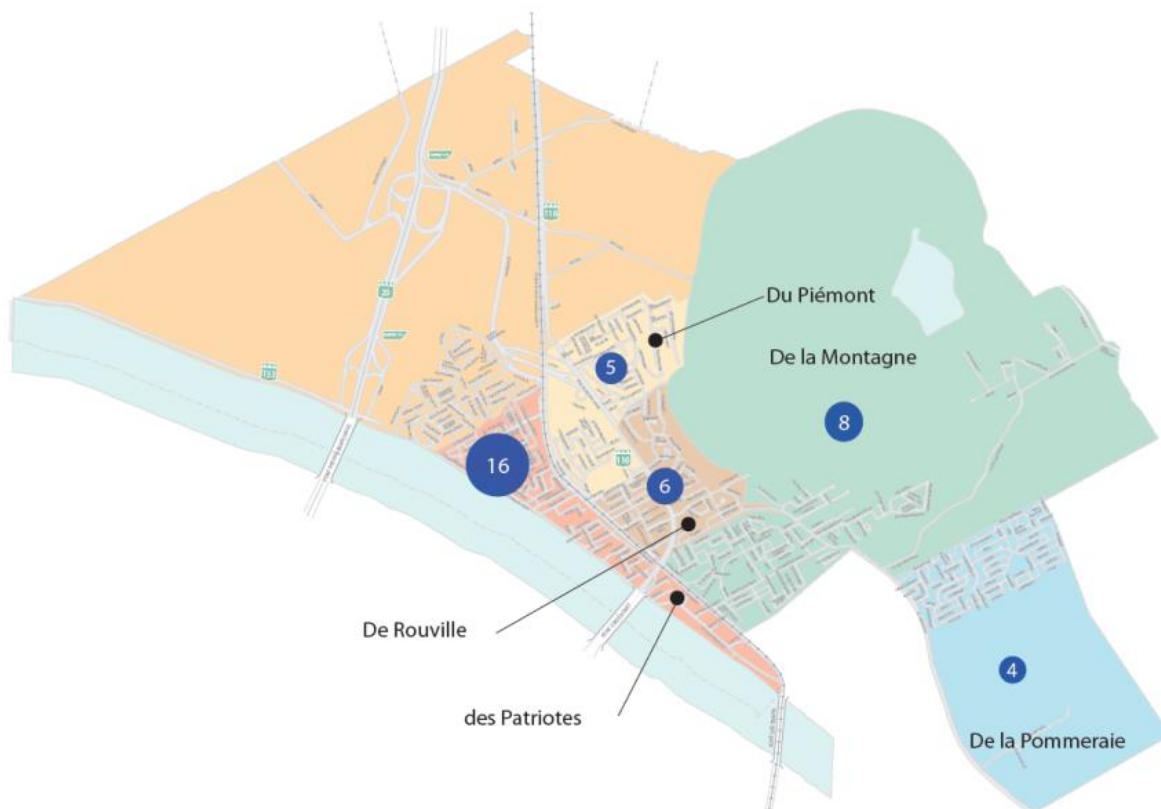


Figure 1 : Provenance des participants à la rencontre du 9 septembre 2015

3. ÉVALUATION DES PISTES D'AMÉNAGEMENT

À partir des constats et des attentes des citoyens exprimés le 30 juin 2015 (voir le Rapport d'étape : diagnostic de l'aire TOD de la Gare sur <http://notremsh2035.com/gare-mont-saint-hilaire/documentation/>), le groupe SMi / Affleck de la Riva a développé plusieurs pistes d'aménagement pour chacun des trois thèmes de réflexion, à savoir «identité», «mobilité» et «milieu de vie» (voir Atelier 2 : diagnostic, enjeux et pistes d'aménagement sur <http://notremsh2035.com/gare-mont-saint-hilaire/documentation/>).

a. Identité

Pour le thème identité, les cinq pistes d'aménagement sont :

- Installer un corridor vert structurant – un parc linéaire,
- Aménager un parcours actif vers la montagne,
- Aménager des accès physiques à la rive,
- Verdir le boulevard de la gare,
- Maintenir une zone tampon aux abords de la voie ferrée.

Après analyse des propos des participants, il apparaît que ces cinq pistes d'aménagement sont intéressantes, mais plusieurs conditions de réussite y sont associées.

Selon les citoyens présents, **l'aménagement d'un corridor vert structurant** est une idée intéressante puisqu'il permettrait de relier plusieurs parcs existants ou de créer de nouveaux espaces verts, ce qui serait bénéfique pour la biodiversité. Par contre, pour que le corridor vert/parc linéaire soit un succès, les citoyens suggèrent qu'il comporte un sentier de marche et une piste cyclable. On propose également que le site de l'ancien terrain de camping soit intégré à ce lien vert, car la canopée y est déjà bien établie.

L'aménagement d'accès physiques et de parcours actifs vers la montagne et la rivière est une seconde idée qui a reçu un écho positif, notamment parce la montagne et la rivière sont des éléments forts de l'identité hilairemontaine qui doivent être rendus plus accessibles et mieux mis en valeur. Par contre, quelques citoyens soulèvent certaines difficultés de mise en œuvre de cette piste d'aménagement, comme le fait que la rive du Richelieu appartient essentiellement au domaine privé. Aussi, certaines personnes ont tenu à rappeler que l'aménagement d'accès vers la montagne doit être pensé et réfléchi avec le Centre de la nature, notamment pour éviter que l'axe ne débouche directement sur la réserve naturelle Gault.

Enfin, l'idée de **maintenir une zone tampon aux abords de la voie ferrée** est un élément qui est au cœur des préoccupations des citoyens, en raison du passage de trains de marchandises à proximité de résidences. L'accident ferroviaire de Lac-Mégantic a été cité en exemple à plusieurs reprises, et ce à plusieurs tables de discussions. Pour certains, la zone tampon est une bonne idée, mais elle semble en contradiction avec l'objectif de densification du secteur.

b. Mobilité

Pour le thème mobilité, six pistes d'aménagement ont été présentées :

- Prolonger le boulevard de la Gare et traverser la voie ferrée,
- Subdiviser le stationnement incitatif et aménager une station intermodale,
- Aménager un carrefour giratoire,
- Démanteler les bretelles et reconfigurer les accès,
- Connecter les voies locales,
- Prioriser et aménager les parcours actifs.

L'idée de **prolonger le boulevard de la Gare pour traverser la voie ferrée** serait une belle occasion de mieux connecter les voies locales. Plusieurs citoyens ont rappelé l'importance de connecter les deux parties de la ville qui est présentement scindée par la voie ferrée, tout en améliorant l'accès à la gare de train de banlieue. Certains ont même insisté sur le fait que la connexion par le boulevard de la gare est la condition de réussite du projet d'aire TOD. Cela dit, d'autres trouvent qu'il s'agit d'une mauvaise idée, car le prolongement du boulevard va se faire au détriment du boisé mature de l'ancien camping et va créer une connexion avec la route 116 qui va une augmentation du trafic routier, notamment à l'intérieur de l'aire TOD. La traverse de la voie ferrée devrait donc être réservée aux piétons et aux cyclistes pour éviter tous les désagréments reliés à la circulation automobile.

La piste d'aménagement qui propose de **subdiviser le stationnement incitatif pour aménager une station intermodale** est bien perçue par la grande majorité des citoyens. Les commentaires entendus sont positifs, mais on suggère quelques idées pour bonifier le concept, à savoir : intégrer la station intermodale sous des bâtiments en hauteur (4 à 5 étages) qui ne cachent pas la vue sur la montagne, ou encore d'aménager un stationnement beaucoup plus vert et boisé pour diminuer l'îlot de chaleur. Cela dit, un nombre restreint de citoyens est d'avis que la subdivision du terrain de stationnement va entraîner des problèmes puisqu'il est déjà très souvent plein et qu'on prévoit densifier encore plus le secteur. Pour ces personnes, il apparaît évident qu'il faudra augmenter les capacités de stationnement et non les diminuer.

Enfin, **l'aménagement d'un carrefour giratoire** à l'intersection du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et de Grande-Allée est la piste d'aménagement où les avis sont les plus mitigés. Les citoyens en accord avec l'idée du carrefour giratoire ont notamment cité en exemple celui de la ville voisine de Beloeil qui est très pratique à utiliser et qui permet une circulation fluide. Au contraire, les gens qui sont en désaccord sont d'avis que la reconfiguration de cette intersection ne permettra pas d'améliorer la sécurité des usagers, ni même de diminuer la congestion routière, bien au contraire.

c. Milieu de vie

Pour le dernier thème milieu de vie, le groupe SMI / Affleck de la Riva a délimité un secteur prioritaire d'intervention sur lequel porte les pistes d'aménagement. En effet, dans le secteur de l'aire TOD qui est en bonne partie déjà construit, le réel secteur d'intervention se concentre essentiellement dans un rayon de 500 mètres autour de la gare, et non de 1 000 mètres (voir figure 2 ci-après).

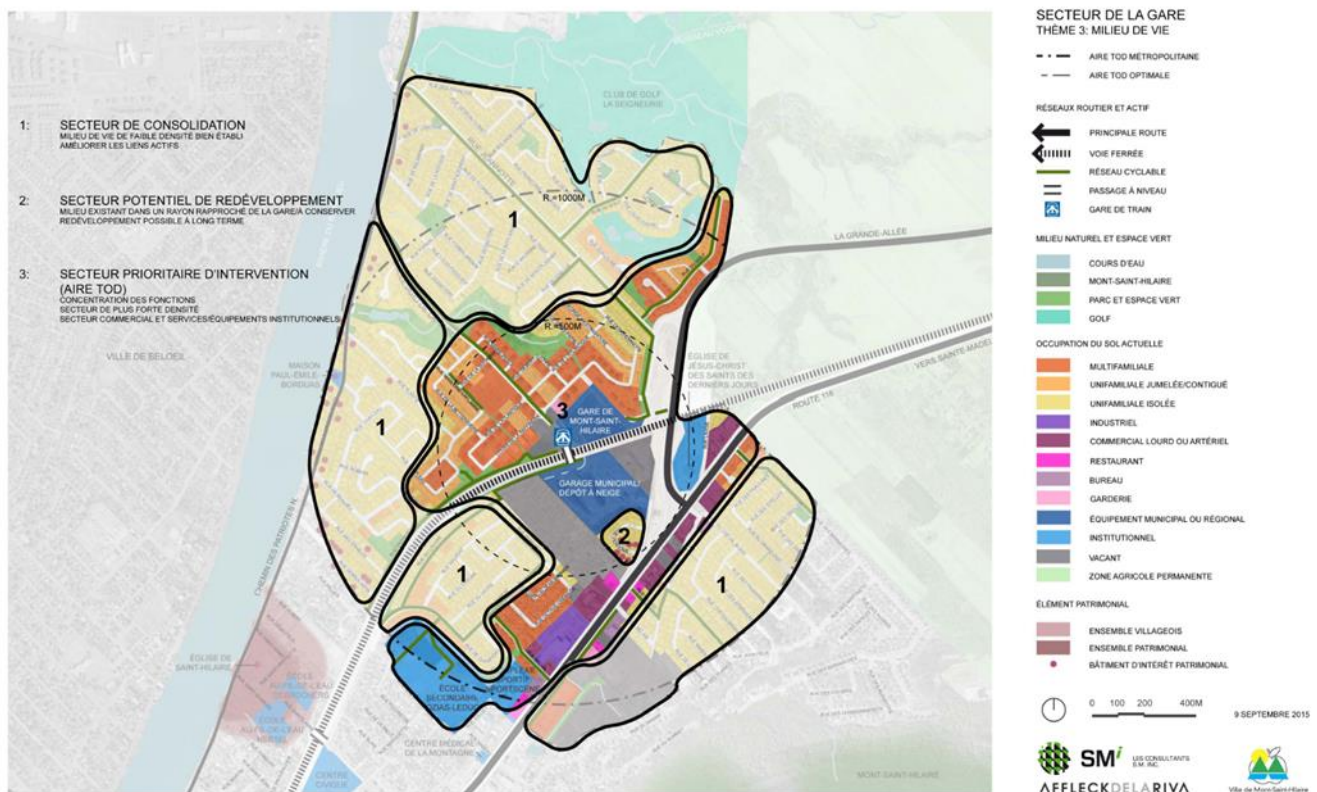


Figure 2 : Plan des pistes d'aménagement pour le thème « milieu de vie »

La première piste d'aménagement proposée aux citoyens est de **renforcer le pôle commercial actuel, le long de la route 116, et d'établir un pôle commercial et de services de proximité** plus près de la gare. Elle suscite des avis partagés chez les citoyens. Certains nous indiquent que, présentement, il n'y a pas de centre-ville à Mont-Saint-Hilaire et il apparaît évident que le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier devrait être l'unique pôle de services et de commerces. À l'inverse, d'autres continuent de croire à la nécessité d'avoir des commerces de proximités aux alentours de la gare. Plusieurs personnes se questionnent encore sur la nécessité de vouloir augmenter l'offre commerciale à Mont-Saint-Hilaire et remettent même en question la justification de l'accroissement démographique anticipé d'ici 2036. Au-delà de la localisation idéale pour le pôle commercial, plusieurs citoyens ont tenu à rappeler qu'il est important que l'échelle humaine soit respectée sur les rues commerciales afin d'encourager les clients à se déplacer à pied.

La seconde piste propose de respecter le caractère des quartiers résidentiels déjà établis et de **densifier dans les secteurs à développer**, tout en tenant compte des interfaces résidentielles avec l'existant, c'est-à-dire de respecter le cadre bâti avoisinant afin de bien intégrer le tout dans le paysage hilairemontais. Sans grande surprise, c'est la proposition qui a suscité le plus de réactions chez les citoyens. L'ensemble des participants comprend très bien la situation par rapport à la question de la densification, mais des préoccupations et des questionnements subsistent par rapport à la manière dont cela va se faire. La question n'était pas de savoir si les gens sont en accord ou en désaccord avec la densification du secteur, puisque la ville doit se conformer aux règles du PMAD et du schéma d'aménagement, mais plutôt d'être en accord avec les moyens et les actions mis en œuvre pour y parvenir. C'est la raison pour laquelle, les participants ont dressé une longue liste de suggestions et de conditions de réussite, comme

- créer un quartier mixte et animé,
- avoir des aménagements qui rappellent l'identité de Mont-Saint-Hilaire,
- avoir une diversité de typologie résidentielle et des aménagements multifonctionnels,
- avoir une certaine densité locale pour faire vivre les commerces,
- construire à échelle humaine et construire à une densité « moyenne » pour protéger la vue de la montagne,
- faire preuve de prudence et de discernement lorsqu'on parle de densité puisqu'on se situe à côté d'une voie ferrée où circulent des trains qui transportent des matières dangereuses.

La troisième et dernière piste d'aménagement propose de consolider, de diversifier et de connecter les espaces récréatifs, notamment en aménageant une **place publique sur la route 116**. Selon les propos rapportés par les citoyens, créer une place publique/lieu de rassemblement est nécessaire, mais l'endroit identifié ne fait pas l'unanimité. Selon plusieurs personnes, il serait plus avantageux d'aménager une place publique près du transport en commun et non pas sur la voie où circule un grand nombre d'automobiles. Les habitants ne s'approprieront jamais cet espace bruyant et le lieu ne sera pas utilisé à sa juste valeur. Certains participants suggèrent plutôt de créer ailleurs davantage de zones piétonnes où la verdure prédominerait.

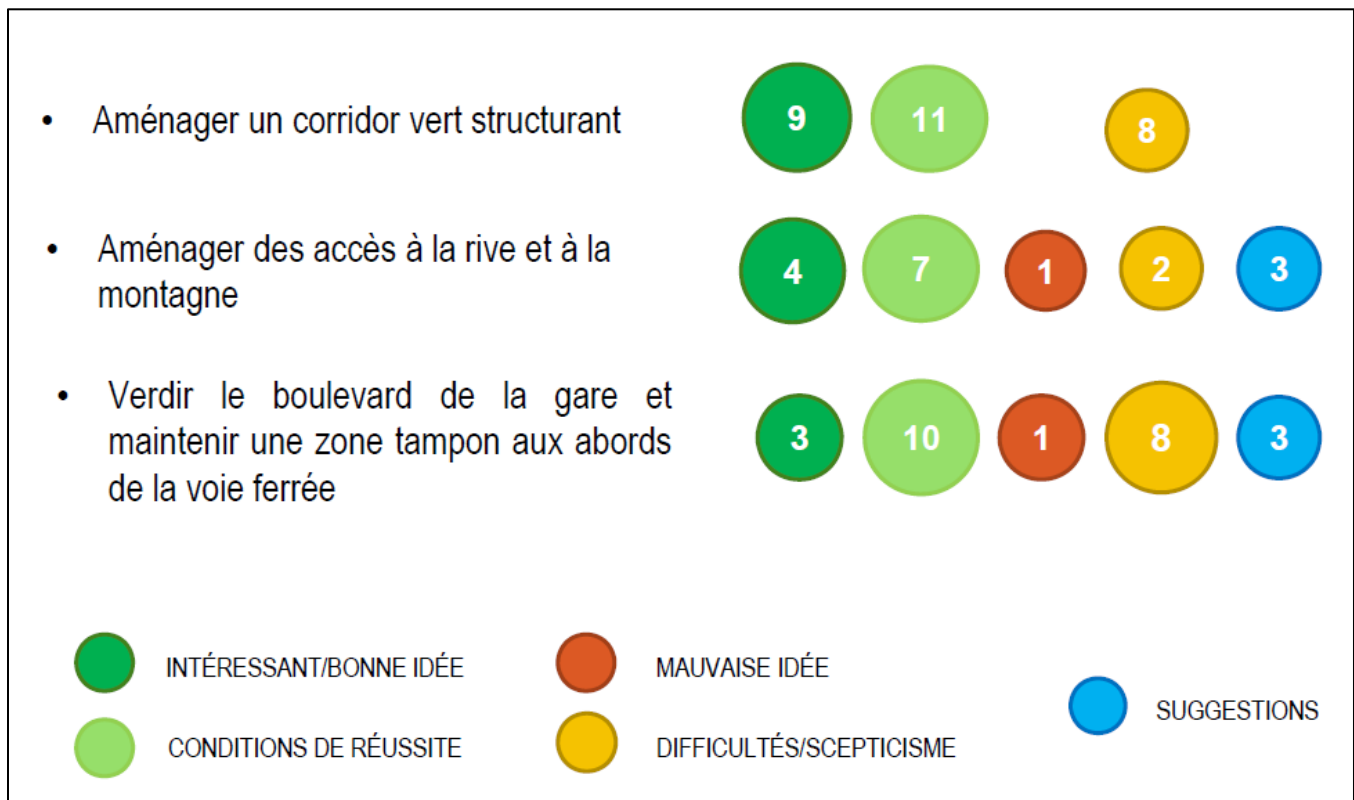
4. BILAN QUANTITATIF DES IDÉES EXPRIMÉES

Pour la plupart des pistes d'aménagement, les commentaires notés par les animateurs ont été classés selon qu'ils laissaient entendre qu'il s'agissait de :

- Une idée intéressante ou bonne;
- Une idée acceptable dans la mesure où certaines conditions de réussites sont respectées;
- Une mauvaise idée;
- Une idée qui pose des difficultés ou soulève le scepticisme quant à sa réalisation éventuelle;
- Une suggestion complémentaire à l'idée principale.

Dans les figures ci-dessous, le nombre de commentaires est indiqué au centre d'une bulle de couleur dont la taille reflète l'importance. La juxtaposition des bulles de différentes tailles et couleur permet d'apprécier si la piste d'aménagement est reçue plutôt favorablement, si elle récolte des avis partagés ou si la réception est plutôt négative.

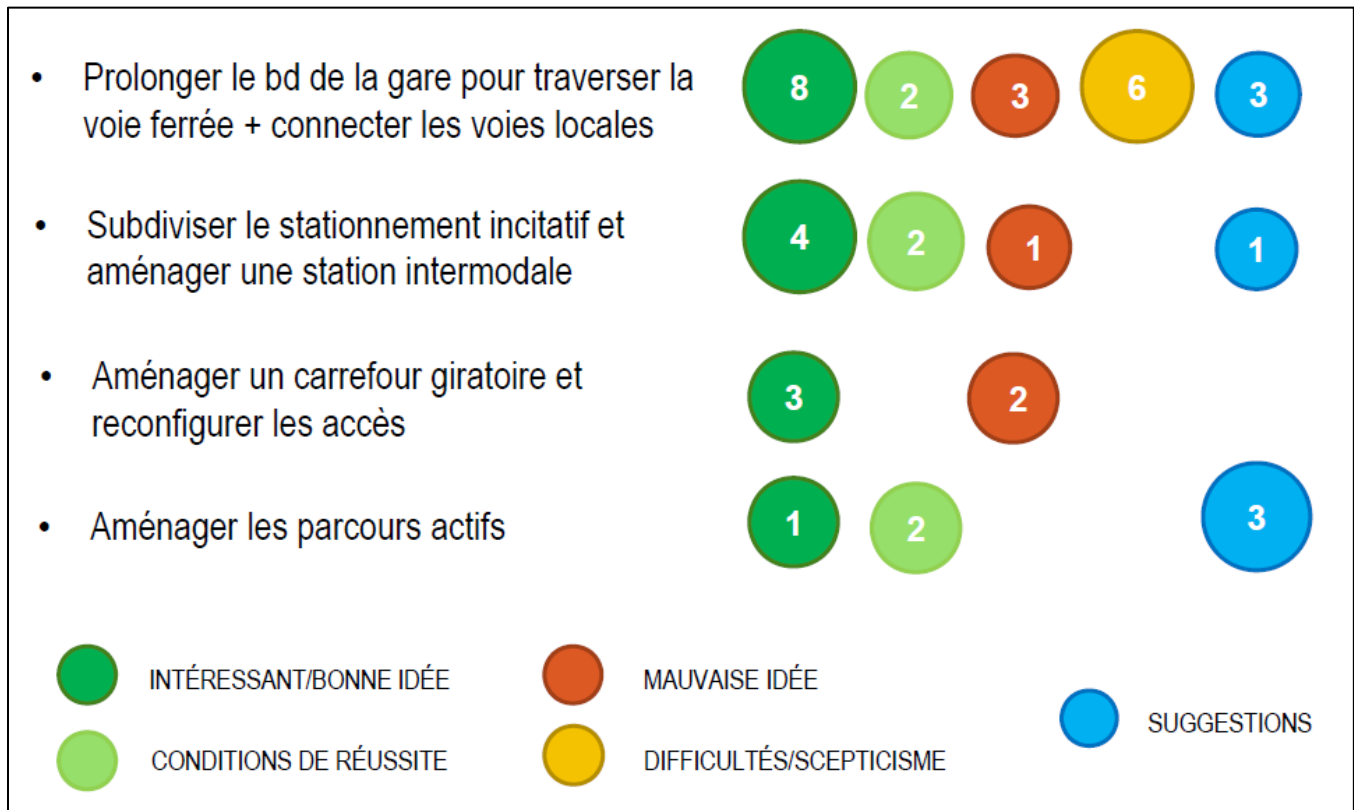
a. Identité



Il apparaît que la proposition d'aménager un corridor vert structurant est bien reçue, mais il y a des difficultés à surmonter et des conditions à respecter pour que ce projet soit une réussite.

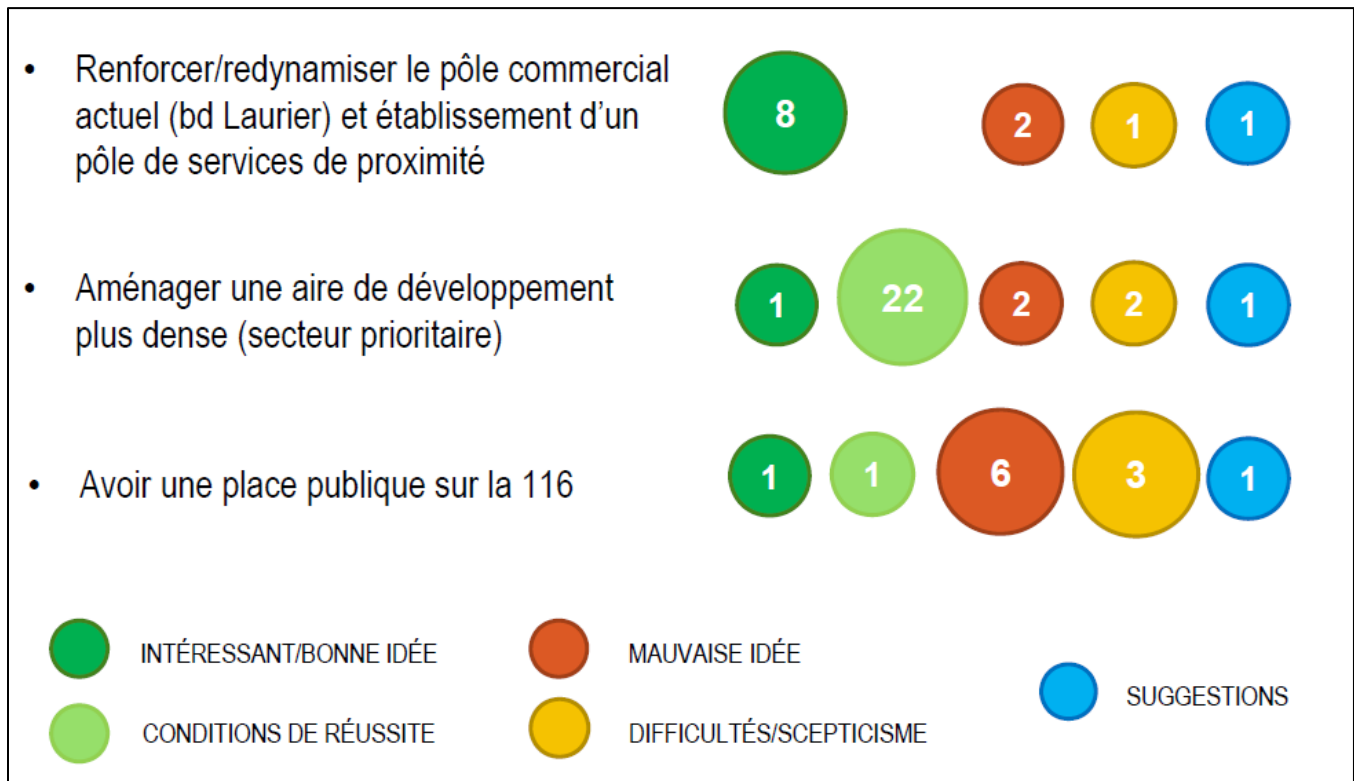
Les propositions d'aménagement d'accès à la rivière et à la montagne, de verdissement du boulevard de la Gare et de maintien d'une zone tampon aux abords de la voie ferrée ont généré moins de commentaires enthousiastes et proportionnellement plus de mises en garde que la proposition de corridor vert, mais ce sont des pistes d'aménagement qui semblent acceptées par une majorité de participants.

b. Mobilité



Le prolongement du boulevard de la Gare et l'amélioration de la connectivité sont des propositions plutôt bien reçues sans faire l'unanimité. Il en va de même pour la suggestion de répartir le stationnement incitatif de part et d'autre de la voie ferrée et d'aménager une station intermodale. Par contre, la transformation de l'intersection des boulevards de la Grande-Allée et Sir-Wilfrid-Laurier en carrefour giratoire ne fait vraiment pas l'unanimité. Quant à l'aménagement de parcours actifs, personne ne s'y oppose et les participants ont des idées pour bonifier cette piste d'aménagement.

c. Milieux de vie



Renforcer ou redynamiser le pôle commercial du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et créer un pôle de services de proximité à l'intérieur de l'aire TOD de la gare plaît à une majorité de participants, mais pas à tous.

La concentration de la densité dans le secteur prioritaire de développement (terrains à requalifier au sud de la voie ferrée) suscite un peu d'opposition et surtout des suggestions de conditions de réussite pour que cette piste d'aménagement soit socialement acceptable.

Enfin, la localisation d'une place publique au centre ou en bordure du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier est une idée qui déplaîrait à une majorité de participants selon les notes des animateurs.

ANNEXE A – COMPILATION DES COMMENTAIRES DES PARTICIPANTS SUR LES PISTES D'AMÉNAGEMENT

THÈME #1 – IDENTITÉ

PARC LINÉAIRE	
<p>INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permet de garder les arbres du camping Laurier et le long du fleuve Richelieu • Donne plus de place aux cyclistes et c'est un avenir pour le cyclotourisme • Permet de relier les trois parcs • Apporte plus de verdissement • Une piste cyclable prolongée peut amener plus de commerces • C'est bon pour la biodiversité • Permet d'améliorer la convivialité entre les lieux de rassemblement • Plus de fluidité et d'accès aux commerces • Plus d'espaces verts seront créés 	<p>CONDITIONS DE RÉUSSITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il faut créer des connexions et anticiper une augmentation de la circulation • Il faut que le lien vert soit aussi un sentier de marche • Il faut garder une voie sur la 116 pour l'autobus • Il faut une canopée forestière • Il faut aussi faire des aménagements vers le vieux village • La route verte doit être aménagée à plus de 15 mètres des rives, car c'est une zone à risque • Il faut créer une harmonie entre le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et l'aménagement aux abords (règles d'urbanismes strictes, stationnement derrière) • Il faut davantage définir le corridor vert • Il faut développer une piste cyclable sur tout le corridor • Il faut intégrer l'espace vert du camping au parc linéaire et faire des aménagements à échelle plus humaine • Les aménagements doivent améliorer les connexions et l'esthétisme, car c'est une épine dorsale de la ville
<p>MAUVAISE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Aucun commentaire de la part des participants</i> 	<p>DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actuellement, la 116 n'est pas faite pour accepter beaucoup de véhicules • Il y a déjà un corridor vert d'un côté • Il faut faire un lieu de rassemblement loin de la circulation • Si les corridors sont améliorés, il y aura davantage de fluidité et à long terme une augmentation du trafic • Il est difficile de traverser la 116 pour se rendre vers la rivière • Comment conserver les aménagements actuels ? Faut-il tout refaire ? • Il faut s'assurer que les espaces aménagés soient utiles et qu'ils n'aient pas seulement une fonction de loisir • Le corridor peut être plus large, mais ça ne sera pas un parc.

ACCÈS PHYSIQUES À LA RIVE ET PARCOURS ACTIF VERS LA MONTAGNE	
<p>INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les rives et la montagne sont deux forts éléments d'identité • Les quais de la rivière constituent un lieu rassembleur • Surtout l'accès vers la montagne • Assure des continuités entre les aménagements de l'aire TOD et le reste du territoire 	<p>CONDITIONS DE RÉUSSITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement d'accès semble plus intéressant vers la montagne que vers les rives • Il faudra faire attention aux endroits dangereux, lorsqu'il y a une trop forte pente pour l'aménagement du lien vers la montagne. • Il faudrait consulter le Centre de la nature et consulter Nik Luka • L'accès ne doit pas être seulement un accès visuel • Si les rives sont aménagées, il faut continuer au-delà de l'aménagement proposé • Il faut développer les espaces publics sur la rive Richelieu • L'axe sur la montagne ne doit pas déboucher sur la réserve naturelle Gault
<p>MAUVAISE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • C'est irréaliste, les connexions semblent difficiles à mettre en place à cause des propriétés 	<p>DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il y a peu de place sur la rivière (quatre fois), cela nécessiterait d'acheter les rives, d'exproprier ou d'avoir l'autorisation des propriétaires (quatre fois) • C'est positif dans le camping, moins vers la montagne.
<p>SUGGESTIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il faudrait développer une ceinture autour de la montagne • Il pourrait y avoir une entrée pour aller à la montagne à partir du Centre de la nature et créer un forfait Loisir Saint-Hilaire • Il serait intéressant de permettre de nombreux points d'accès à la montagne comme à Saint-Bruno 	

VERDIR LE BOULEVARD DE LA GARE ET MAINTENIR UNE ZONE TAMPON AUX ABORDS DE LA VOIE FERRÉE	
<p>INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • La gare pourrait être un lieu communautaire et d'activités. • La zone tampon est une très bonne idée, c'est nécessaire, mais en contradiction avec l'idée de densification. • Actuellement, il n'y a pas trop d'aménagements, car cela permet de faire beaucoup de choses. 	<p>CONDITIONS DE RÉUSSITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il est nécessaire de verdir avec une forêt mixte avec des arbres indigènes (des conifères pour le bruit). • Il faut que la politique intègre de plus en plus le MTQ et le CN, qu'ils soient intéressés par l'embellissement et qu'ils donnent leurs permissions sur les terrains. • Des aménagements verts peuvent améliorer l'esthétique des espaces commerciaux, ils doivent s'associer à un réaménagement des stationnements. • Un pôle de service autour de la gare permettra d'éviter les déplacements d'un quartier à l'autre et donc de diminuer le trafic. Il faut repenser l'offre commerciale autour de la gare pour ne pas concurrencer les autres commerces. • Les espaces tampons doivent être sécuritaires et ne pas seulement gérer les problèmes de bruit, la sécurité est une priorité. • Il faut penser à l'installation de services plus esthétiques et moins polluants visuellement. • Il faut bâtir des espaces commerciaux, sinon les petits commerces ne s'établissent pas. • Nécessité d'un passage à niveau sécuritaire et accessible • Il faudrait créer un chemin pour traverser la voie ferrée afin de pouvoir passer par-dessus à vélo. • Il faut faire attention au train de marchandises : envisager une voie de contournement
<p>MAUVAISE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • La densification augmente la congestion. 	<p>DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il faudrait connaître les habitudes des commerçants et des résidents qui vont venir • Le financement vient du MTQ et les budgets sont limités. • C'est un milieu dangereux, les trains transportent du pétrole, la voie ferrée est fédérale, il faut confirmer leur volonté de faire des aménagements et faire pression sur le CN. • Il y a une crainte par rapport au MTQ, y a-t-il vraiment une volonté? • Il y a un manque de commerces à proximité (-500m) • La gare pourrait être un lieu de rassemblement, mais il y a peu de choses de faites. • Il n'y a pas assez d'espace pour faire une zone tampon, la zone existante est déjà suffisante à certains endroits. • Inquiétudes sur le flux de circulation sur le boulevard de la gare.

SUGGESTIONS

- Il serait intéressant d'aménager une piste cyclable assez large le long de la voie ferrée et que les autres voies cyclables y soient connectées.
- Réserve foncière pour un espace public sur le terrain du camping.
- Connexion avec le vieux Saint-Hilaire et le bord de l'eau.

AUTRES COMMENTAIRES

- Les lieux d'identité manquent à MSH, il n'y a pas de centre-ville et les pôles d'activités sont mal connectés : le cœur du TOD aurait dû être dans le vieux Saint-Hilaire. Il faudrait améliorer l'entrée de la ville et favoriser l'accès aux commerces et au développement économique.
- Toutes les propositions sont intéressantes, mais il faut penser aux connectivités en dehors de l'air TOD. Il faut se recentrer sur des choses pragmatiques : prendre en compte les problèmes de circulation (augmentation de la densité : augmentation du trafic : augmentation des problèmes).
- Plusieurs citoyens ont demandé à avoir un parc canin.

THÈME #2 – MOBILITÉ

PROLONGER LE BD DE LA GARE ET TRAVERSER LA VOIE FERRÉE	
<p>INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • C'est une opportunité de connecter les deux parties de la ville qui sont présentement scindées par la voie ferrée • Il est important de connecter les quartiers entre eux. • Avant, il était plus avantageux pour certains habitants de MSH d'aller prendre le train à McMasterville parce que c'était un casse-tête pour se rendre à la gare. Ces aménagements permettront à un plus grand nombre d'habitants d'accéder à la gare. • La connexion par le boulevard de la gare est la condition la réussite du projet de TOD • La création d'une connexion par-dessus la voie ferrée permettra de fluidifier le flux automobile dans l'ensemble de la ville. Les voitures seront réparties sur trois axes et les conducteurs souhaitant transiter à l'intérieur de la ville n'engorgeront plus les voies de communication habituellement saturées (Blvd Laurier et Chemin des Patriotes) • cela pourrait permettre le développement des commerces • L'idée de reconnecter MSH à la montagne est vraiment appréciable • C'est normal et nécessaire que les différents quartiers d'une ville soient connectés les uns aux autres. Ce n'est pas vraiment le cas présentement à MSH 	<p>CONDITIONS DE RÉUSSITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il faut absolument éviter les escaliers dans la conception de la traverse de la voie ferrée. Une traverse sous forme de passage à niveau, comme à Saint-Basile, serait appréciable. • La connexion par le Boulevard de la Gare est une belle idée, mais elle ne fonctionnera que si cela est fait par un passage à niveau. Il serait inconfortable pour les gens, surtout pour ceux ayant des problèmes de santé, de prendre une traverse avec des marches. Cela pourrait inciter certain à ne pas se rendre à la gare et privilégier l'automobile.
<p>MAUVAISE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer une voie de connexion pour les voitures sur le boulevard de la Gare serait une erreur. Cela va engendrer un trafic encore plus important sur le boulevard, mais aussi dans la zone du TOD en général. <i>Par contre, je supporte l'idée de créer un passage pour que les piétons puissent traverser la voie en sécurité</i> • Le boulevard de la gare va traverser le camping, le seul grand parc : c'est abominable. Il faut sauver le camping ! • L'axe sur la voie ferrée (passage à niveau) augmente les risques. Ça va coûter très cher, donc il doit passer le long de la ligne entre le garage municipal et le camping 	<p>DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Malgré la création d'une connexion via le boulevard de la Gare, il semble qu'il existe encore un manque de connectivité, en particulier, en ce qui concerne le transport actif. Une seule connexion au-dessus des rails n'est pas suffisante. • Le problème de ces interventions est qu'elles sont imaginées pour faciliter l'accès à la gare et laisse totalement de côté les moyens de sortir du TOD • Risque de congestion à l'intersection du boulevard de la gare et du chemin des Patriotes : cela va devenir un futur point de congestion • On risque de déplacer l'accès à l'autoroute 20, mais il faut créer une deuxième traverse, uniquement piétonne • Le boulevard Laurier n'est pas relié à la gare multimodale. Il en est même assez éloigné. Les bus ne voudront pas faire un détour pour desservir les utilisateurs de la gare. De toute façon, les utilisateurs du bus ne prennent pas le train. • Le bus 200 (qui se rend à Longueuil) est en concurrence avec le train, difficulté pour accommoder les deux types de transport.

PROLONGER LE BD DE LA GARE ET TRAVERSER LA VOIE FERRÉE

SUGGESTIONS

- C'est intéressant que les pistes d'aménagement soient orientées vers différents types de transport, mais quitte à faire, il faudrait ajouter une traverse de la voie de chemin de fer vers le complexe sportif, au moins au niveau de la polyvalente. C'est dangereux actuellement.
- Sur la cour de la raffinerie, il n'y a pas de stationnement (ont été enlevés) alors qu'il y a beaucoup de logements. Il faudrait mettre la rue en sens unique et permettre le stationnement de part et d'autre (en toute saison).
- Ajouter un autre train le vendredi soir. Le dernier arrive à 8h25.

SUBDIVISER LE STATIONNEMENT INCITATIF ET AMÉNAGER UNE STATION INTERMODALE

INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE

- Oui, si c'est pertinent dans l'aménagement.
- « J'aime l'idée de créer une gare multimodale d'un côté de la track et de laisser la place pour le stationnement automobile de l'autre. Je pense que ça fluidifiera le trafic et l'accès à la gare »
- scinder le stationnement incitatif en deux et créer de nouvelles connexions entre les rues existantes permet d'amener moins de gens au même endroit.
- Bonne idée de scinder en deux le stationnement incitatif pour y aménager une station intermodale pour les autobus.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Il serait appréciable de boiser le stationnement pour éviter l'effet îlot de chaleur et offrir un abri aux voitures. Pour l'instant, le stationnement [incitatif] ne possède que de minuscules arbres.
- Il faudra créer un accès auto depuis le boulevard pour rejoindre le stationnement

MAUVAISE IDÉE

- Rompre le stationnement incitatif en deux pour créer une gare multimodale entraînera des problèmes. En effet, le stationnement est déjà très souvent plein. On ne peut pas se permettre de gaspiller de l'espace. Si la densité autour de la gare de MSH augmente encore, il faudrait encore augmenter les capacités de stationnement

DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME

- *Aucun commentaire de la part des participants*

SUGGESTIONS

- Intégrer l'espace intermodal sous des bâtiments en hauteur (4-5 étages), qui ne cacheraient toutefois pas la montagne.

AMÉNAGER UN CARREFOUR GIRATOIRE + DÉMANTELER LES BRETelles/RECONFIGURER LES ACCÈS + CONNECTER LES VOIES LOCALES	
<p>INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Étant donné la facilité d'utilisation du carrefour giratoire à Beloeil, je me dis que c'est une bonne idée d'en créer un à MSH • Le carrefour giratoire serait un bon aménagement, car il arrive de rester bloqué à la lumière sans que cela soit nécessaire. • Le carrefour giratoire risque de prendre de la place, mais à Saint-Jean-Baptiste cela fonctionne bien. Et, un carrefour giratoire cela permet de fluidifier la circulation. 	<p>CONDITIONS DE RÉUSSITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Aucun commentaire de la part des participants</i>
<p>MAUVAISE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cela va être encore plus dangereux. La reconfiguration de cette intersection ne permettra pas d'améliorer la sécurité de cet axe de circulation ni de diminuer la congestion routière. • Reconfiguration Grande-Allée et 116 : il ne faut pas un accès rapide, car on ne veut pas perdre la tranquillité. Il ne faut pas que ça devienne une piste de course. 	<p>DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Aucun commentaire de la part des participants</i>

PRIORISER ET AMÉNAGER LES PARCOURS ACTIFS	
<p>INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • La connexion des pistes cyclables est un beau projet. Il faut pousser encore plus loin en ce sens pour permettre à tous les Hilairemontois d'avoir une piste pas loin de leurs domiciles. 	<p>CONDITIONS DE RÉUSSITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les pistes cyclables devraient être isolées des rues où circulent les automobiles. (Je ne me sens pas toujours en sécurité lorsque les voitures passent proches de moi lors de mes déplacements en vélo.)
<p>MAUVAISE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Aucun commentaire de la part des participants</i> 	<p>DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Aucun commentaire de la part des participants</i>
<p>SUGGESTIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> • En septembre, il y a beaucoup de gens qui viennent aux pommes (notamment sur la rue Fortier). Il faudrait avoir un transport alternatif de la gare vers les vergers, les cabanes à sucre, l'équitation. En fait, l'idéal serait d'avoir des navettes saisonnières, surtout la fin de semaine. Il faut aussi prévoir l'équipement nécessaire quand on ramène les pommes. • Le long du boulevard Laurier, il faut jumeler piétons et piste cyclable • Ce serait bien d'avoir une navette au départ de la gare pour amener les gens aux vergers. 	
<p>AUTRES COMMENTAIRES</p> <ul style="list-style-type: none"> • La piste cyclable est non complétée dans le secteur de l'AMT • Toutes les pistes cyclables qui ont été construites sont bien utilisées. C'est donc extrêmement positif de voir le projet de toutes les connecter les unes aux autres. • Il n'y a pas de trottoir sur Laurier (ex. : devant la résidence Soleil, or il en faut) 	

THÈME #3 – MILIEU DE VIE

RENFORCER LE PÔLE COMMERCIAL ACTUEL + PÔLE DE SERVICES ET DE COMMERCE DE PROXIMITÉ	
<p>INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miser sur le boulevard Laurier pour le pôle de services et de commerces. Il n'y a pas de centre-ville et ça pourrait le devenir. • La clé de l'affaire c'est le nouveau lien du boulevard de la gare • C'est une excellente idée de concentrer le commercial sur la 116 • Le commercial autour de la gare semble peu utile, surtout si on améliore l'accès au boulevard Laurier à partir du boulevard de la gare, en traversant la voie ferrée. • Il faut conserver des petits commerces de proximité près de la gare. • Pourquoi ne pas avoir des restaurants et des cafés sur la 116. • L'idée est bonne d'avoir une zone commerciale sur la 116. • cela pourrait être utile pour les utilisateurs de la gare 	<p>CONDITIONS DE RÉUSSITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Aucun commentaire de la part des participants</i>
<p>MAUVAISE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • C'est une bonne idée de déménager la 116 pour faciliter la traverse • Plusieurs personnes doutent du fait que l'accroissement démographique (=hausse de la population dans les prochaines années) soit justifié pour l'implantation de commerces sur la 116 	<p>DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les commerces de proximité près de la gare, est-ce viable?
<p>AUTRE COMMENTAIRE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il manque présentement d'échelle humaine sur les rues commerciales pour attirer les clients qui se déplacent à pied (ex. : penser à la rue Sainte-Catherine, à Montréal) 	

AMÉNAGER UNE AIRE DE DÉVELOPPEMENT PLUS DENSE : COMMENT BIEN LE FAIRE ?	
<p>INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Désenclaver le secteur de la gare : oui ! 	<p>CONDITIONS DE RÉUSSITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il faut un accès au boulevard Laurier pour faire du quartier un endroit mixte et animé. • Prévoir un secteur où le zonage va permettre d'avoir quelque chose de mixte, surtout au RDC (utiliser le PIIA) • Il faut une densité locale pour faire vivre les commerces. • Il faudrait ajouter des infrastructures publiques autour de la gare afin d'avoir une réelle convergence de personnes près de la gare de train de banlieue. • L'ambiance reliée à la présence de commerces de proximité semble plus propice, sur le futur prolongement du boulevard de la gare. • Il faut regrouper les commerces et les stationnements (qui devraient être verts) • Il faut plus de bâtiments mixtes et des aménagements qui sont multifonctionnels. • Il faut préserver les arbres du camping. • Avoir différentes typologies d'habitation. • Le cadre bâti doit être graduellement plus dense et respecter ce qui existe déjà aux alentours. • Avoir des aménagements qui rappellent l'identité de MSH (ex. : peintres). • Il faudrait tout concentrer autour de la gare • Avoir un rappel de l'art (ex. : peintres connus, artistes, etc.) • Construire à échelle humaine • Aménager des stationnements discrets • Avoir une diversité dans la typologie résidentielle. • Important de respecter la densité actuelle. • Ne pas mettre de bâtiments en hauteur, mais plutôt à avoir une densité « moyenne » pour protéger la vue sur la montagne • Il ne faut pas perdre l'espace vert du camping
<p>MAUVAISE IDÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas assez de population pour répondre aux besoins d'un commerce. Ce n'est pas viable à l'heure actuelle. Il faudrait plus de population, plus d'accès. • Attention et prudence par rapport à l'idée de mettre plus de personnes là où passent des trains qui transportent des matières dangereuses. C'est illogique. Les obligations de conformité ne sont pas logiques. Très mauvaise idée. D'autant plus que le PMAD date de 2012 et que l'accident de train à Lac-Mégantic est survenu en 2013. On rappelle qu'en 1999, à Mont-Saint-Hilaire, un accident a causé la mort de deux 	<p>DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qu'en est-il des trottoirs ? Des pistes cyclables ? Est-ce que ça va réduire les espaces piétons sur les côtés ? • Si on met des commerces autour de la voie ferrée, cela va créer une barrière.

AMÉNAGER UNE AIRE DE DÉVELOPPEMENT PLUS DENSE : COMMENT BIEN LE FAIRE ?	
personnes et 350 familles ont été touchées.	
SUGGESTIONS <ul style="list-style-type: none"> • Plus de désenclavement • Plus de connectivité sur la route 116 • Concept work-live-play • Il pourrait y avoir des commerces et une place publique le long du futur prolongement du boulevard de la gare. • S'il y a des tours, il faudra penser au stationnement qui devrait être intégré sous terre. Il faudra également penser au verdissement, dès le début du projet. 	
AUTRE COMMENTAIRE <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions résidentielles trop près de la voie ferrée. 	

AMÉNAGER UNE PLACE PUBLIQUE SUR LA 116	
INTÉRESSANT OU BONNE IDÉE <ul style="list-style-type: none"> • L'idée du parc linéaire est intéressante, notamment si on y intègre une piste cyclable. 	CONDITIONS DE RÉUSSITE <ul style="list-style-type: none"> • Le parc linéaire doit devenir une volonté politique
MAUVAISE IDÉE <ul style="list-style-type: none"> • L'idée d'avoir une place publique près de la 116 est moins intéressante. Il serait plus avantageux de la mettre près du transport en commun. • Plusieurs personnes doutent de la pertinence d'aménager un espace public (viable) sur une voie si importante. On mentionne que cela pourrait être dangereux pour les familles qui veulent s'approprier et utiliser cet espace • Les places publiques pourraient être situées ailleurs le corridor vert montré dans le thème sur l'identité (et c'est déjà le cas à certains endroits). • Il faudrait plus de zones piétonnes qui deviendraient des lieux de rencontres, où on se sentirait « ailleurs », où on aurait beaucoup de végétation. • On doute du fait que le boulevard Laurier soit l'endroit idéal pour un endroit de rassemblement, du type place publique (à cause des automobiles et de la pollution) • les participants ne sont pas convaincus par l'idée d'avoir un lieu de rencontre près d'un lieu passant. 	DIFFICULTÉS OU SCEPTICISME <ul style="list-style-type: none"> • La place dédiée aux automobiles reste encore énorme. • Avoir un parc linéaire au milieu d'automobiles ?! Pas certain. Il faut faire attention aux problèmes de la pollution atmosphérique. • Attention au bruit de la route 116 si on y aménage une place publique

AMÉNAGER UNE PLACE PUBLIQUE SUR LA 116

SUGGESTIONS

- La place publique pourrait plutôt être dans le camping.

AUTRES COMMENTAIRES

- Est-ce qu'on a prévu une école ?
- Tous les fils électriques devraient être enfouis

ANNEXE B – PRÉSENCES À L'ATELIER 2 DU 9 SEPTEMBRE 2015

Citoyens présents à la deuxième séance d'atelier pour l'aire TOD : 38 participants

	NOM	PRÉNOM
1	ALDE	Jean-Luc
2	BELHUMEUR	Jean
3	BERNARD	Jean-Marc
4	BESSETTE	Jean-Pierre
5	BLOUIN	Carole
6	BOUTHILLETTE	Denis
7	COUTURE	Nicolas
8	CÔTE	Joseph
9	CRAIG	Pierre
10	DANIS	Michelle
11	DAUNAIS	Marie-Ève
12	DE BELLEFEUILLE	André
13	DE BELLEFEUILLE	Danielle
14	DESJARDINS	Luc
15	DESLAURIERS	Janine
16	DUFRESNE	Robert
17	DUVAL	Jean-Marc
18	GAGNON	Josée
19	GILBERT	Jean-François
20	GILBERT	Nicole
21	GLOUTNAY	Suzanne
22	GUERTIN	Marc-André
23	LACHARITÉ	Mathieu
24	LAFONTAINE	Richard
25	LEFEBVRE	René
26	LOISELLE	Alain
27	MARTIN	Melina
28	MAYNARD	Serge
29	MCGUIRE	Glenna
30	OLIVIER	Réal
31	PARADIS	François

	NOM	PRÉNOM
32	PINSONNEAULT	Andrée
33	POIRIER	Micheline
34	PROULX	Daniel
35	ROY	Yves
36	SAINT-PIERRE	Patrick
37	VANDERHEYDEN	Kees
38	VEILLETTE GAUVIN	Lise

Animateurs des tables de discussion : 12 participants

NOM	PRÉNOM	ORGANISME
BERGERON	Julie	Convercité
BLOUIN	Carole	Citoyenne
CHABANT	Ophélie	Convercité
CUVELIER	Louison	Convercité
DUFRESNE	Robert	Citoyen
DURAND	Diane	Convercité
GAGNON	Marianik	Convercité
HUGUENY	Thibaut	Convercité
IMMARIGEON	Gabrielle	Convercité
LALONDE	Marie-Pascale	Convercité
RAINVILLE	Claude	Citoyen
RIOU	Léa	Convercité (communication)

Observateurs : 6 participants

NOM	PRÉNOM	ORGANISME
AFFLECK	Gavin	Affleck de la Riva
BOUCHARD	Dominic	MTQ
DEROO	Thierry	MAMOT
GILLIS	Benjamin	CMM
ROBICHAUD	Jonathan	MTQ
SÉNÉCAL	François	MRC Valée du Richelieu