

18 août 2015

Démarches de participation citoyenne
Volet 1 : aire TOD de la gare
Diagnostic

Rapport d'étape présenté à la Ville de Mont-Saint-Hilaire



convercité
L'agence de valorisation urbaine

Table des matières

INTRODUCTION	3
1. LA DEMARCHE PARTICIPATIVE	4
1.1. LE BILAN DES ACTIVITES	4
1.1.1. <i>La rencontre avec les propriétaires et promoteurs</i>	4
1.1.2. <i>La rencontre avec les associations et organismes</i>	4
1.1.3. <i>Le lancement</i>	5
1.1.4. <i>La séance d'idéation</i>	8
1.1.5. <i>Le site Web</i>	12
1.2. LA REVUE DE PRESSE.....	13
1.3. LES ACTIVITES A VENIR.....	13
2. LE DIAGNOSTIC DE LA DÉMARCHE	14
3. LES RECOMMANDATIONS POUR LA SUITE DE LA DÉMARCHE	15
4. LE DIAGNOSTIC DU PROJET	16
4.1. <i>Identité</i>	16
4.2. <i>Mobilité</i>	17
4.3. <i>Milieu de vie</i>	18
5. LES ÉLÉMENTS DE VISION	19
ANNEXE A - COMPILATION DES COMMENTAIRES DES PARTICIPANTS À LA SÉANCE D'IDÉATION DU 17 JUIN 2015.....	21
ANNEXE B – PRÉSENCES À LA RENCONTRE DE LANCEMENT DU 11 JUIN 2015.....	42
ANNEXE C – PARTICIPATION À LA SÉANCE D'IDÉATION DU 17 JUIN 2015.....	46

Table des figures

FIGURE 1 : PROVENANCE DES PARTICIPANTS À LA RENCONTRE DU 11 JUIN 2015.....	6
FIGURE 2 : LES «COUPS DE CŒUR» ET LES «SI C'ÉTAIT À REFAIRE», RENCONTRE DU 11 JUIN 2015	7
FIGURE 3 : CONSTATS FAITS PAR LES PARTICIPANTS À LA SÉANCE D'IDÉATION DU 17 JUIN 2015	9
FIGURE 4 : ATTENTES EXPRIMÉES PAR LES PARTICIPANTS À LA SÉANCE D'IDÉATION DU 17 JUIN 2015.....	10

INTRODUCTION

Le présent document répond à une exigence du contrat de Convercité avec la Ville de Mont-Saint-Hilaire portant sur la conduite d'une démarche de participation citoyenne sur l'avenir de l'aire TOD de la gare. Il s'agit de :

«Produire un rapport d'étape faisant état du diagnostic relatif aux problématiques et aux opportunités de la mise en valeur de l'aire TOD, en vertu de la consultation auprès des citoyens. Le diagnostic doit notamment porter sur les grandes thématiques soulevées par les parties prenantes, le constat des différents désirs et inquiétudes des citoyens afin d'identifier, entre autres, les forces et faiblesses, les contraintes et les atouts du projet.» (Extrait de la description du mandat incluse à l'appel d'offre AME-2015-03)

En plus d'une analyse des idées formulées par les parties prenantes, ce rapport dresse un premier bilan de la démarche de participation citoyenne.

Le chapitre 1 décrit la démarche participative et ses résultats à ce jour. Le chapitre 2 dresse un diagnostic de cette démarche en identifiant ses forces, ses faiblesses, les occasions à saisir et les menaces (FFOM) dont il faut tenir compte. Ceci mène à des recommandations pour la suite de la démarche qui apparaissent au chapitre 3.

Sur la base de la compilation des idées des participants, formulées au cours de la séance d'idéation du 17 juin 2015, qui apparaît à l'annexe A, le chapitre 4 fournit une analyse FFOM pour chacun des trois thèmes abordés au cours de la rencontre, soit l'identité, la mobilité et le milieu de vie. Conformément au mandat de Convercité qui prévoit une contribution à l'identification des éléments d'une vision d'aménagement, le chapitre 5 contient les éléments qui traduisent l'ensemble des propos des participants. Ces énoncés se veulent fidèles aux commentaires des participants bien que tous les participants ne seraient pas nécessairement d'accord avec chacun des énoncés.

1. La démarche participative

1.1. Le bilan des activités

1.1.1. La rencontre avec les propriétaires et promoteurs

Le 5 juin en avant-midi, les grands propriétaires et promoteurs de l'aire TOD étaient invités à rencontrer Convercité. Sept personnes ont répondu à l'invitation, dont les cinq promoteurs de l'aire TOD qu'avait identifiés la Ville de Mont-Saint-Hilaire.

Cette rencontre avait pour objectifs :

- Informer les propriétaires et promoteurs de la démarche participative;
- Obtenir leur avis sur la démarche;
- Recueillir des informations utiles au projet.

Un compte rendu de cette rencontre a été transmis à la Ville de Mont-Saint-Hilaire.

Les principaux commentaires émis par les promoteurs peuvent se résumer ainsi :

- Pour certains, la démarche est de l'ingérence citoyenne sur leur propriété;
- Le délai avant l'entrée en vigueur de nouveaux règlements est beaucoup trop long;
- Inquiétude : l'approbation des nouveaux règlements par les personnes habiles à voter.

Les promoteurs ont formulé quelques demandes, notamment :

- De rencontrer individuellement le designer urbain pour parler de leur propriété, ce qu'ils ne peuvent faire devant leurs compétiteurs;
- Être consultés sur les scénarios avant les citoyens;
- Avoir accès au rapport du CC-PMAD.

1.1.2. La rencontre avec les associations et organismes

Le 9 juin en avant-midi, six personnes provenant de l'Association des citoyens de Mont-Saint-Hilaire, du Centre de la nature, de la Réserve naturelle Gault et de l'Association de la Vallée du Richelieu pour la déficience intellectuelle ont été rencontrées. Malheureusement, la directrice générale de Chambre de commerce et d'industrie de la Vallée-du-Richelieu n'a pas pu se joindre à la rencontre. La Société d'histoire Beloeil-Mont-Saint-Hilaire et l'Association des personnes handicapées de la Vallée du Richelieu n'ont pas accusé réception de la lettre d'invitation de la Ville transmise deux semaines auparavant.

Cette rencontre avait pour objectifs :

- Informer les parties prenantes de la démarche participative;
- Obtenir leur avis sur la démarche;
- Recueillir des informations utiles au projet;
- Obtenir la collaboration des groupes pour une mobilisation constructive de la population.

Un compte rendu de cette rencontre a été transmis à la Ville de Mont-Saint-Hilaire.

Les participants à cette rencontre ont proposé quelques améliorations au projet de présentation de la démarche préparé en vue de la rencontre de lancement du 11 juin 2015. Plusieurs de ces suggestions ont été retenues.

Relativement à la démarche, il a été souligné qu'aucune concertation intermunicipale n'est prévue, alors que le développement sur les territoires des municipalités voisines aura des conséquences sur l'achalandage à la gare de train de banlieue.

Les participants ont demandé à consulter la liste des organismes et des groupes invités de manière à pouvoir nous informer d'autres groupes qu'il aurait été intéressant d'inviter également. Il a été proposé de communiquer avec la Corporation de développement communautaire de la Vallée-du-Richelieu pour lui demander de faire circuler dans son réseau l'invitation aux rencontres publiques des 11 et 17 juin, ce qui a été fait dès le lendemain.

1.1.3. Le lancement

Le 11 juin, l'ensemble de la population de Mont-Saint-Hilaire était convié au lancement de la démarche qui porte à la fois sur l'aire TOD et la révision du plan d'urbanisme. La Ville de Mont-Saint-Hilaire a fait la promotion de cette rencontre et de celle du 17 juin :

- Sur le site internet de la ville;
- En postant une carte à chaque adresse de la municipalité;
- Par des panneaux installés aux entrées du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier;
- Par la publication d'une annonce dans un journal local.

La carte postale



Les gens étaient invités à s'inscrire à l'avance via le site Internet, par courriel ou par téléphone. Convergence a reçu 95 inscriptions.

Finalement, c'est près de 140 personnes qui ont répondu à l'invitation et qui se sont rendues à la salle La Nature-en-mouvement du Pavillon Jordi-Bonet, ce qui est excellent. Le service de garde d'enfants a accueilli quatre jeunes de deux familles, permettant aux parents de participer à la rencontre.

Le lancement s'est déroulé ainsi :

- Mot d'ouverture de Monsieur le Maire;
- Présentation du contexte (ex. : cadre de planification territoriale, concept d'aire TOD, volonté municipale) par Convergence;
- Présentation de la démarche participative par Convergence;

- Présentation du bilan des travaux de CC-PMAD par M. Marc-André-Guertin;
- Période de questions et d'interventions du public;
- Exercice de discussion.

Plusieurs questions du public ont porté sur les travaux et les recommandations du CC-PMAD et en second lieu sur le cadre de planification. En ce qui concerne la démarche, un citoyen a demandé qu'un lexique permettant de comprendre les différents acronymes, notamment TOD et PMAD, soit mis à la disposition du public.

Avant de conclure la soirée, Convercité a mené un rapide exercice de discussion, auquel ont participé près de 120 personnes suite au départ d'une vingtaine de citoyens, à la fin de la période de questions, vers 21 h.

Assis autour de tables rondes, les participants (maximum 10 personnes par table) ont été invités à répondre à deux questions :

- Nommez trois de vos coups de cœur de Mont-Saint-Hilaire;
- Nommez une chose à refaire.

Une quinzaine de minutes était allouée pour la discussion, à la suite de laquelle les participants devaient arriver à un consensus sur trois éléments positifs et un élément négatif. Une rapide plénière a permis à tout le monde d'entendre les réponses des différentes tables. Cet exercice avait pour but de donner le goût aux gens de s'impliquer dans le genre de réflexion auquel les convie la Ville de Mont-Saint-Hilaire et de continuer de suivre la démarche participative. Les commentaires positifs de quelques participants indiquent que cet objectif a été atteint auprès de plusieurs personnes.

La provenance des participants

Les participants à l'exercice de discussion venaient de tous les districts électoraux de la municipalité, bien que la plupart d'entre eux habitent dans le district des Patriotes, à l'intérieur duquel se trouve l'aire TOD, et dans le district de la Montagne. Il a également été constaté que l'auditoire était constitué en bons nombres d'adultes de tous les groupes d'âge.

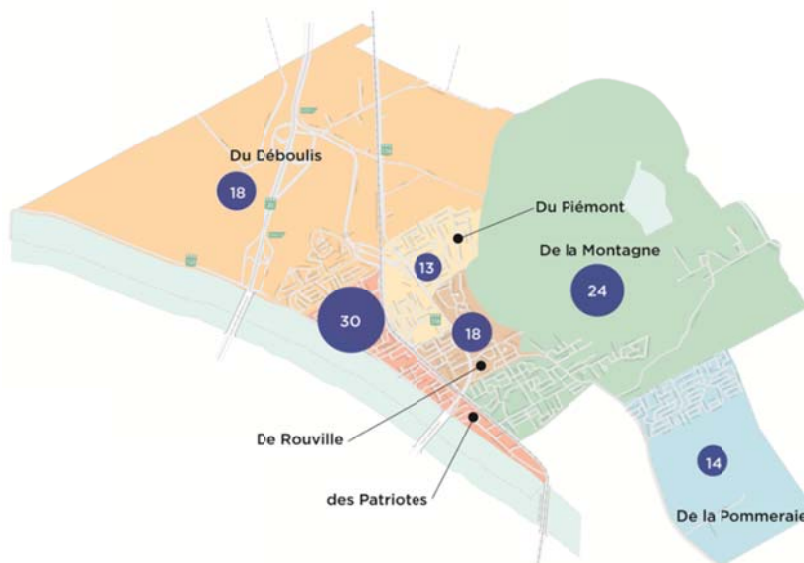


Figure 1 : Provenance des participants à la rencontre du 11 juin 2015

Les nuages de mots suivants donnent une bonne idée des réponses aux deux questions posées, la taille des caractères témoignant de la fréquence d'une réponse :

Les coups de cœur



Les «si c'était à refaire»



Figure 2 : Les «coups de cœur» et les «si c'était à refaire», rencontre du 11 juin 2015

1.1.4. La séance d'idéation

Le 17 juin, près de 130 personnes ont participé à la séance d'idéation sur l'aire TOD, dont 110 citoyens. Cette fois-ci, 76 personnes s'étaient inscrites d'avance. Grâce à l'enregistrement des participants à l'entrée de la salle, il a été déterminé qu'environ 60 % des personnes préinscrites se sont effectivement présentées et qu'il y a eu presque autant de gens qui se sont présentés à l'activité sans s'annoncer d'avance que de personnes qui se sont inscrites.

Déroulement de la rencontre :

- Mot de bienvenue de M. le Maire Corriveau;
- Retour sur la rencontre du 11 juin par Convergence;
- Objectifs et agenda par SMi;
- Contexte de planification par SMi;
- Planification du secteur de la gare par SMi;
- Ateliers de discussions animés par Convergence avec une explication des questions par SMi;
- Bref retour sur les ateliers et mot de la fin.

Dans le cadre du retour sur la rencontre du 11 juin, l'auditoire a fait connaître sa préférence pour que les rencontres commencent à 19 h plutôt qu'à 19 h 30 et pour deux rencontres en soirée plutôt qu'une rencontre d'une journée, un samedi, pour les ateliers sur le plan d'urbanisme.

Quatorze tables de discussion ont été formées. Les tables auraient pu être davantage éloignées les unes des autres pour faciliter les échanges.

Les discussions ont porté sur trois thèmes :

- Thème 1 : IDENTITÉ
- Thème 2 : MOBILITÉ
- Thème 3 : MILIEU DE VIE

Pour chaque thème, les participants devaient identifier leurs attentes ou les principes devant guider l'aménagement du secteur de la gare. Il n'était pas demandé aux participants d'atteindre des consensus.

Le résultat de la compilation des réponses se trouve à l'annexe A de ce rapport. Les constats des participants apparaissent distinctement de leurs attentes et suggestions.

Les graphiques des figures 3 et 4 ont été produits à partir d'une analyse et d'une classification des constats et des attentes notés aux différentes tables de discussions. Lors de cette analyse, les commentaires recueillis lors des discussions sur le thème «Milieu de vie», ont été répartis entre ceux ayant trait à la vitalité de la communauté et ceux portant plutôt sur l'organisation physique du milieu. La figure 3 porte sur les constats et la figure 4, sur les attentes. Sur ces graphiques, la dimension de la bulle est proportionnelle à la récurrence d'un constat ou d'une attente. Le chiffre dans la bulle correspond, dans le cas de la figure 3, au nombre de fois où ce constat a été fait et, dans la figure 4, au nombre de fois où cette attente a été exprimée par les participants. Plus une bulle est grosse et plus elle s'approche du centre du graphique, plus elle témoigne d'un certain consensus.

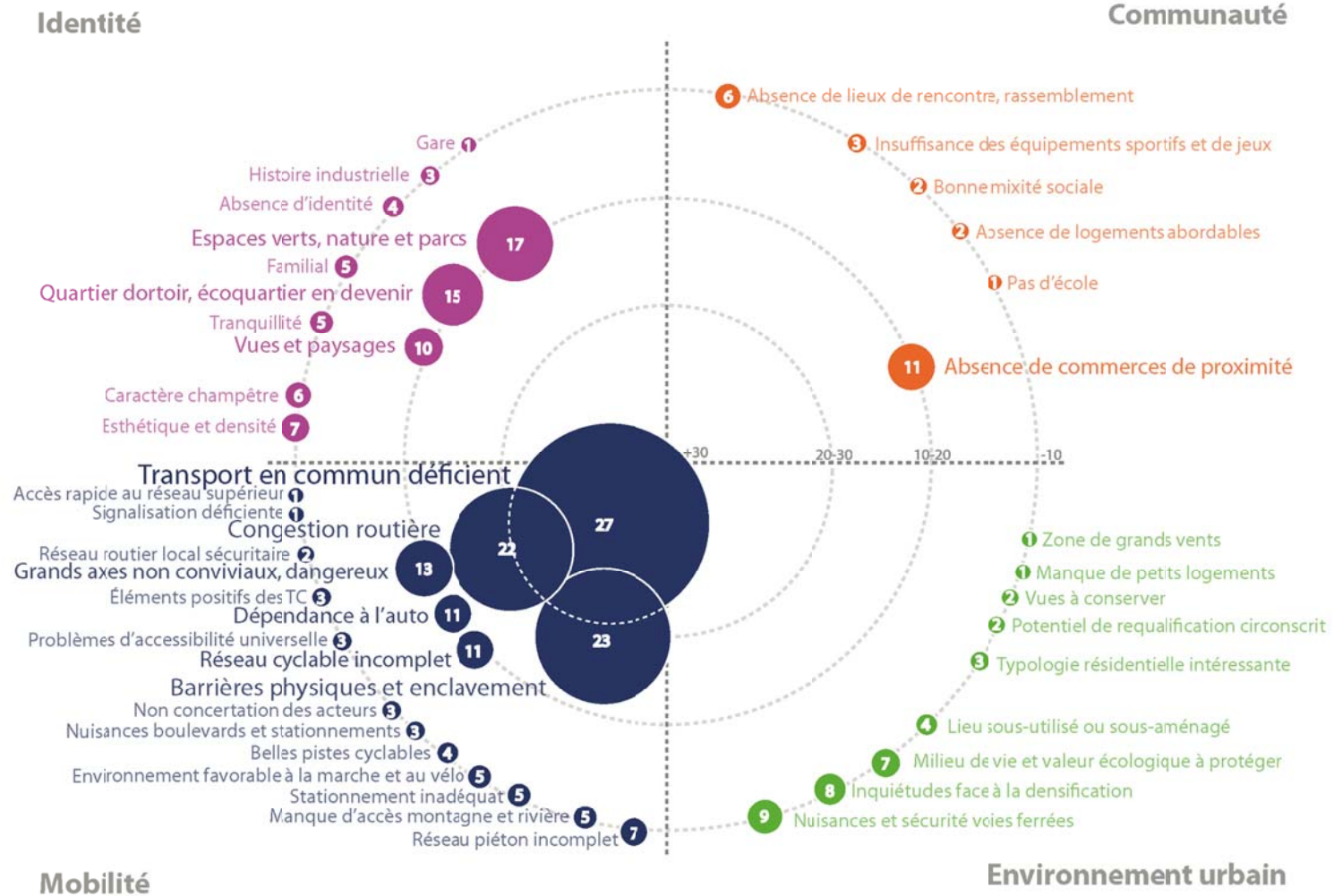


Figure 3 : Constats faits par les participants à la séance d'idéation du 17 juin 2015

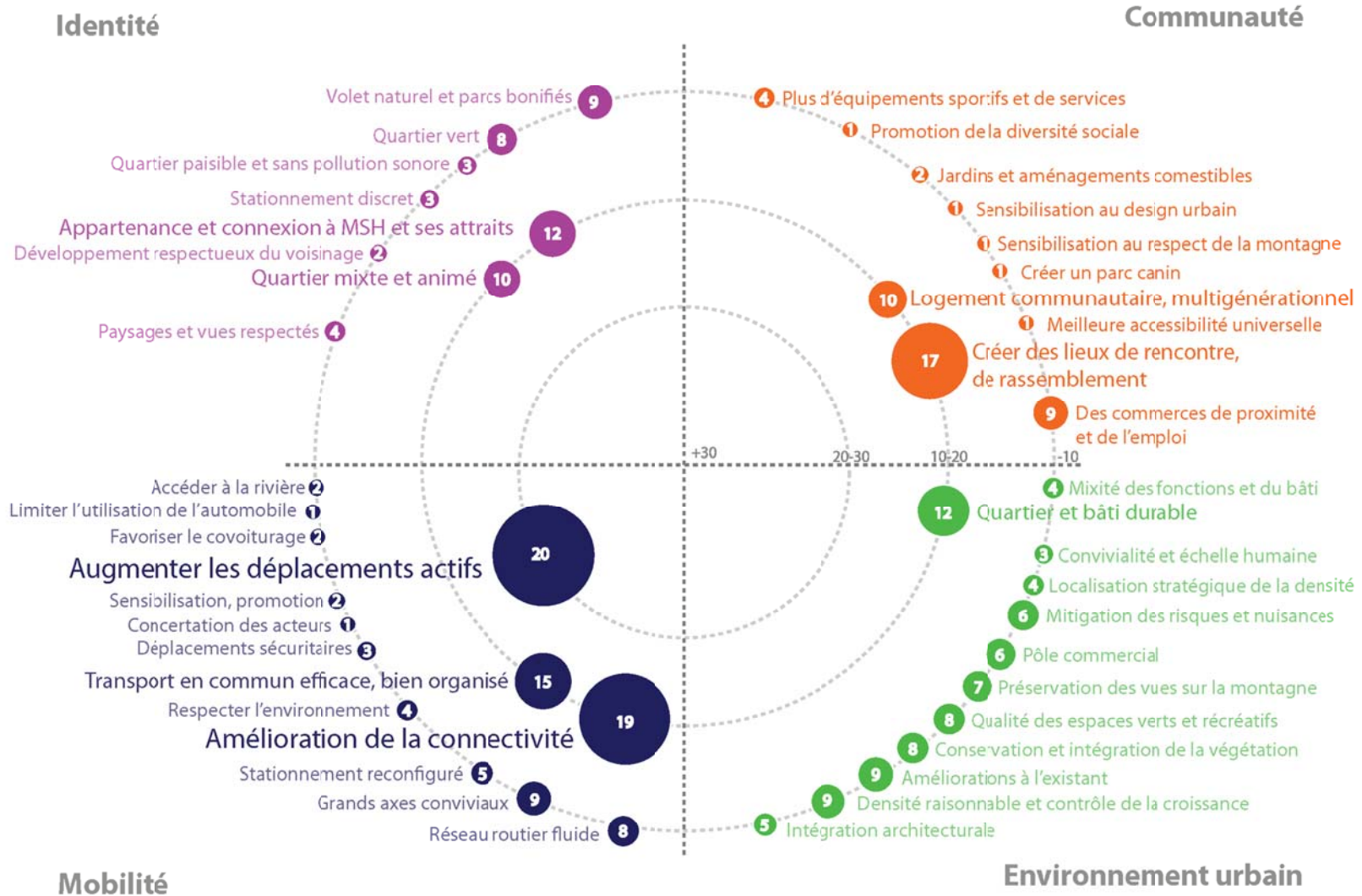


Figure 4 : Attentes exprimées par les participants à la séance d'idéation du 17 juin 2015

Les faits saillants

Les faits saillants identifiés ci-dessous ne doivent pas être interprétés comme des consensus, mais bien comme des éléments auxquels les urbanistes et les designers urbains devront porter une attention particulière au cours des prochaines étapes de planification du développement de l'aire TOD.

IDENTITÉ

- La qualité des espaces verts et de la montagne qui est une raison pour laquelle les gens s'établissent à Mont-Saint-Hilaire
- Le terrain du camping et ses arbres matures à conserver
- Les vues sur la montagne et la montagne comme point de repère
- Les berges et la rivière d'une qualité exceptionnelle
- L'architecture et le patrimoine, la qualité des constructions et leur caractère esthétique
- Jadis un lieu de villégiature et ce caractère qui a été conservé
- Le village de la gare est un non-village puisqu'on n'y trouve aucun service de proximité

MOBILITÉ

- Surmonter les barrières physiques pour les piétons, les cyclistes et les automobiles: voie ferrée, route 116, Grande-Allée
- Connecter les quartiers entre eux, avec la montagne et avec la rivière
- Améliorer les services de transport en commun
- Compléter le réseau cyclable
- Régler des problèmes de circulation à certaines intersections
- Attention au stationnement, les opinions divergent, sauf pour dire que de grandes aires de stationnement ne conviennent pas
- Attention au bruit des trains et des autobus

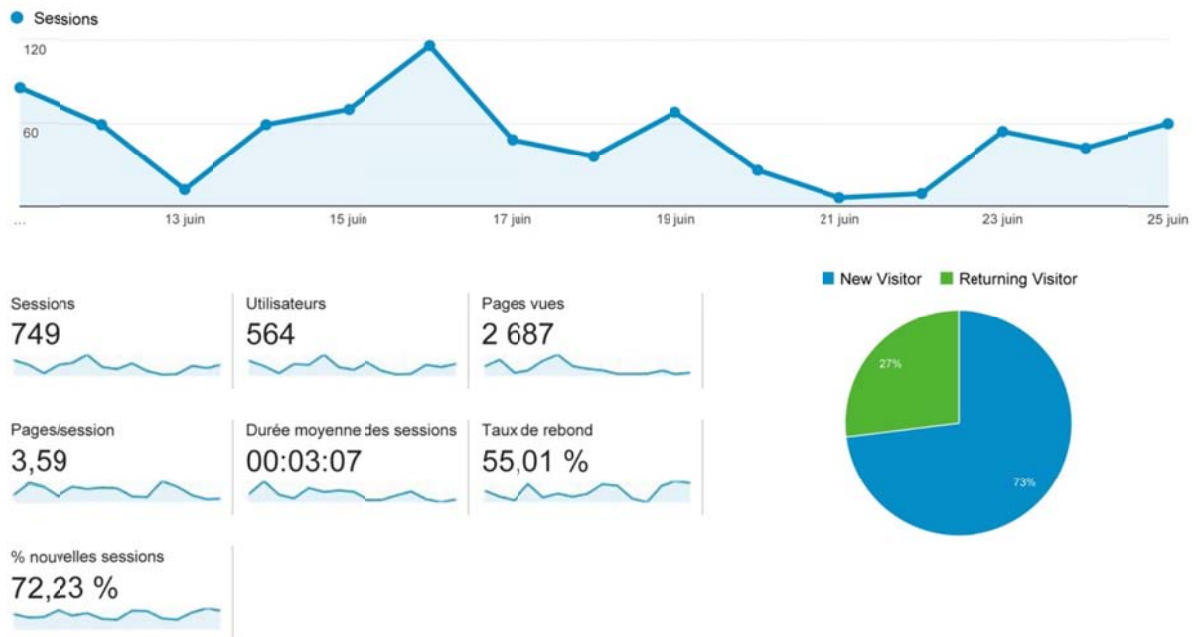
MILIEU DE VIE

- Besoin de commerces de proximité et d'une mixité de fonctions
- Besoin de logements abordables et intergénérationnels
- Le développement durable au cœur des préoccupations
- Absence de lieux de rencontre et d'échanges, on souhaite une grande place (rencontres, festivals, marchés, commerces)
- Ajout de jardins, petits espaces verts, verdissement
- Mobilier urbain et installations
- Accès à la rivière
- Enjeu de la sécurité de la voie ferrée
- Les nuisances (bruit, pollution, vibrations du train...)

1.1.5. Le site Web

Le site notreMSH2035.com a été mis en ligne, pour l'inscription aux rencontres seulement, dès la parution des invitations à la fin du mois de mai. Le 10 juin, le site qui fournit des renseignements sur le projet et donne accès à de la documentation et à un forum d'échange était fonctionnel.

Au 25 juin 2015,



Flux d'utilisateurs :

- Haut taux de fréquentation de l'accueil, mais haut taux de rebond¹ (55%) et d'abandon par la suite;
- 90 visites pour le projet Gare de Mont-Saint-Hilaire;
- 54 visites pour le projet de plan d'urbanisme;
- Sommet le 16 juin, avec 116 sessions avant la séance d'idéation.

Caractéristiques de l'audience :

- Audience jeune : 27,5% de 18-24 ans, 33,5% de 25-34 ans, 15,5% de 35-44 ans ;
- Plus d'hommes que de femmes : 54,15% hommes, 45,85% femmes ;
- Situation géographique concentrée dans la région : 405 sessions au Québec dont 82 à Beloeil, 81 à Ste-Julie, 77 à Montréal, 73 à Mont-Saint-Hilaire, 30 à Laval. (Plusieurs personnes semblent consulter le site depuis leur lieu de travail).

Participation au site :

- Aire TOD de la gare: 2 avis partagés sur le forum;

¹ Taux de rebond : pourcentage de sessions qui s'arrêtent à la page d'accueil.

- Plan d'urbanisme : 2 avis partagés sur le forum;
- 4 personnes inscrites aux notifications.

Ces résultats sont très satisfaisants.

1.2. La revue de presse

Deux articles ont paru dans Laurier Le Journal et dans Laurier Le Web. Le premier avant le lancement et le second après la séance d'idéation. Ils fournissent une visibilité intéressante pour la démarche. Aucun des articles n'a suscité de commentaire de la part de lecteurs sur le site Internet du journal.

- <http://laurierleweb.com/amenagement-urbain-les-citoyens-de-mont-saint-hilaire-seront-consultes/> (179 vues en date du 30 juin 2015)
- <http://laurierleweb.com/que-represente-le-secteur-de-la-gare-pour-vous/> (58 vues en date du 30 juin 2015)

1.3. Les activités à venir

Le 26 juin, lors de la rencontre du bureau de projet, le programme des prochaines activités a été modifié par rapport à ce qui a été annoncé au public les 11 et 17 juin. On travaille maintenant en fonction de :

- Rencontre #3 Tables de discussion sur les pistes d'aménagement : le mercredi 9 septembre à 19 h;
- Rencontre #4 Ateliers sur deux scénarios : le mercredi 30 septembre à 19 h;
- Rencontre #5 Présentation du scénario préférentiel : le mercredi 18 novembre à 19 h.

La mobilisation des citoyens pour les rencontres #3 et #4 constitue un défi particulier parce que :

- La rencontre du 9 septembre suit la fête du Travail et elle a lieu dans une semaine où les parents sont souvent sollicités par des rencontres à l'école de leur enfant ;
- La rencontre du 30 septembre a lieu dans la semaine suivant deux rencontres sur la révision du plan d'urbanisme.

Ainsi, les citoyens seront très sollicités en septembre. La concentration des activités peut favoriser un effort maintenu et une cohérence dans les propos d'une rencontre à l'autre, tout comme elle peut décourager certains participants qui se sentiront exclus du processus, en tout ou en partie.

2. LE DIAGNOSTIC DE LA DÉMARCHE

<p>FORCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Importante participation des citoyens aux activités • Bonne fréquentation du site Web • Divers groupes d'âge parmi les participants • Technique d'animation qui favorise une prise de conscience de l'intérêt collectif et de l'utilité de participer • Implication de citoyens, de membres de l'ACMSH et d'employés municipaux dans l'animation lui conférant de la crédibilité et facilitant l'appropriation de la démarche par la communauté • L'intensité de la démarche sur une période de temps limité • Sentiments chez les participants qu'ils peuvent influencer la démarche, qu'ils sont écoutés; donc que leur participation n'est pas inutile. La souplesse de la démarche a été démontrée. • Présence du maire et de conseillers au début des rencontres et discussions non politiques par la suite • Notre Mont-Saint-Hilaire 2035 : un nom de démarche qui indique l'appropriation de la planification et la nécessité de se projeter dans le futur • Bureau de projet incluant des partenaires gouvernementaux susceptibles de faire avancer le projet • Couverture de presse locale 	<p>FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Absence du CN et du CITVR aux activités • Implication du milieu des affaires (commerces et services locaux) • Grande quantité d'information sur les documents d'invitations ce qui semble avoir créé de la confusion chez certaines personnes • Confusion chez certaines personnes sur l'organisateur de la démarche. Il a été perçu qu'elles croyaient que l'ACMSH avait organisé la rencontre d'idéation • Disposition trop serrée des tables de discussion • Intérêt limité pour le forum de discussion du site Internet.
<p>OCCASIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien de la CDCVR et d'individus à la diffusion des invitations aux activités dans leurs réseaux • Intérêt de la D.G. de la CCIVR pour la démarche • Propriétaires et promoteurs qui suivront la démarche • Appui technique du Centre de la nature (cartographie) • Compréhension générale du bien-fondé des objectifs métropolitains et de la volonté municipale d'adaptation au contexte local • Inciter les citoyens à consulter le site Web par des courriels les informant de nouveau contenu 	<p>MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Petit nombre d'organismes et d'associations parties prenantes • AMT en mutation organisationnelle • Les promoteurs perçoivent la démarche comme une menace à leurs projets • La perception que la planification se fait sans étude prospective adéquate • Un retour de la primauté de l'intérêt privé au détriment de l'intérêt collectif • La concentration d'activités relatives à l'aire TOD et au PUD en septembre pourrait nuire à la participation

3. LES RECOMMANDATIONS POUR LA SUITE DE LA DÉMARCHE

1. Annoncer rapidement les rencontres de septembre puis faire des rappels dans les deux semaines précédant chaque rencontre;
2. Préparer les documents d'invitation avec soin pour éviter autant que possible la confusion;
3. Annoncer visuellement, à l'entrée du Pavillon Jordi-Bonet, qu'il s'agit d'une initiative municipale;
4. Disposer les tables avec une distance suffisante entre elles pour faciliter les échanges autour d'une même table;
5. Continuer à travailler avec une équipe d'animateurs locaux. Connaître leurs disponibilités pour les rencontres de l'automne. Leur fournir une formation à la hauteur des sujets à traiter;
6. Maintenir l'offre de gardiennage d'enfants pendant les rencontres;
7. Maintenir le niveau de présence politique. Réitérer l'invitation aux élus d'assister aux rencontres en tant qu'observateurs;
8. Réitérer l'invitation au CN et le CITVR d'assister aux rencontres publiques en tant qu'observateurs;
9. Solliciter la CCIVR et la CDCVR pour la diffusion des invitations aux rencontres à leurs membres;
10. Transmettre des réponses aux demandes des propriétaires / promoteurs et des organismes / associations;
11. Continuer d'alimenter le site Web comme prévu;
12. Maintenir la couverture de presse.

4. LE DIAGNOSTIC DU PROJET

4.1. Identité

<p>FORCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • La présence de la nature (arbres du camping, milieu naturel derrière les Résidences Soleil, la montagne) • Tranquillité, calme et quiétude, quartier agréable et familial • Le caractère et l'esthétique du Village de la gare • Histoire propre au lieu : la raffinerie de sucre et ses maisons • La gare comme élément identitaire 	<p>FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> • La difficulté d'accès à la montagne pour les piétons • Le manque de connectivité • La laideur du terrain de stationnement de la gare • «Village» incomplet, dortoir
<p>OCCASIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'agriculture à proximité faisant partie de l'identité hilairemontaine • La culture et les arts faisant partie de l'identité hilairemontaine • La proximité de la rivière • Créer un écoquartier, être à nouveau innovant • MSH ancien lieu de villégiature • Aménagement d'une entrée de ville • Accès rapide à l'A20 et à la R116 • Accessibilité à vélo 	<p>MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte de vues sur la montagne • Le transport de matière dangereuse sur la voie ferrée • Peu de développement du transport en commun • La densification à tout prix

4.2. Mobilité

<p>FORCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • La présence d'une gare de train de banlieue • Un bon début de réseau cyclable • L'étroitesse des rues locales (sentiment de sécurité, tranquillité) 	<p>FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> • La connectivité entre les quartiers • Les liens actifs vers la rivière, la montagne, de part et d'autre des voies ferrées, du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et de la Grande-Allée • Le confort pour les piétons le long du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (trottoirs, éclairage) • L'accessibilité universelle • Le bruit généré par les trains • Les inconvénients liés aux rues locales étroites (stationnement, déneigement) • Réseau routier primaire (municipal et provincial) déjà saturé et congestion à certains points
<p>OCCASIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offrir un meilleur accès à la gare pour les autobus, navettes, automobiles (débarcadère et stationnement) • Revoir l'aire de stationnement de la gare pour réduire ses répercussions négatives (congestion, îlot de chaleur, apparence, interruption de la piste cyclable, etc.) • Augmenter la connectivité entre les quartiers et avec la montagne et la rivière Richelieu • Embellir et rendre plus convivial le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 	<p>MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le manque de synchronisation des services des fournisseurs de transport en commun • Le risque d'accidents ferroviaires • L'augmentation de la circulation automobile générée par le projet et l'incapacité du réseau à l'absorber • Le manque d'ouverture du CN aux solutions moins onéreuses de traverse des chemins de fer • La limite des compétences de la Ville de Mont-Saint-Hilaire versus les routes provinciales et le transport en commun

4.3. Milieu de vie

<p>FORCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualité de vie élevée en raison de la vue sur la montagne, la proximité de la rivière, la présence d'espaces verts (ex. : les arbres du camping). • Qualité architecturale du bâti 	<p>FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'offre en commerce de proximité (épicerie, dépanneur...) et en services (centre de soins, pharmacie, école...) est inexistante.
<p>OCCASIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Devenir un quartier durable en intégrant des critères de construction écologique (ex. : toits verts) et en favorisant les corridors végétalisés (jardins communautaires). • Rendre le secteur plus complet en favorisant une plus grande mixité d'usage (résidentiel, commercial, récréatif...). • Créer un lieu de rassemblement avec des animations pour faire émerger une vie de quartier (place publique, salle de spectacles, café...). • Trouver de nouvelles vocations au stationnement de la gare (ex. : utiliser le stationnement les fins de semaine pour faire un marché public). • Offrir une plus grande diversité en termes de logements (logement abordable, multigénérationnel, de différentes superficies). • Aménager le quartier en tenant compte du vieillissement de la population et des besoins en accessibilité universelle. 	<p>MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risque que la densification engendre des conséquences négatives pour les résidents (perte des percées visuelles sur la montagne si la densité se fait en hauteur, congestion...) • Risque de créer un pôle d'activités qui fasse concurrence aux commerces du centre-ville. • La non-conservation des arbres matures du camping.

5. LES ÉLÉMENTS DE VISION

Une nature qui définit le quartier (secteur)

- Protection de boisés d'intérêt et des milieux humides
- Intégration d'arbres matures
- Verdissement en s'inspirant de la nature et de l'agriculture
- Des vues saisissantes sur la montagne
- Une rivière Richelieu accessible
- Des fils enfouis

Un quartier qui annonce sa ville

- Une porte d'entrée (au périmètre urbain) emblématique et à l'image de Mont-Saint-Hilaire (à l'intersection Grande-Allée et boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, le long de ce boulevard et à la gare)
 - Architecture, végétation, reflet du patrimoine, des arts et de la culture

Un quartier complet qui s'insère harmonieusement dans sa ville

- Connectivité tous modes et toutes directions à l'intérieur de l'aire TOD et avec les quartiers voisins
- Respect des milieux de vie existants aux abords des zones à redévelopper. Stratégies à considérer :
 - Usages compatibles
 - Gabarit et implantation des bâtiments similaires
 - Aménagement paysager ou bande tampon
 - Styles architecturaux conciliables
- Une desserte locale en commerces et en services compatible avec une structure commerciale performante à l'échelle de la ville
 - Une zone commerciale pratique pour les résidents et qui jouit d'une visibilité et d'un achalandage garants de prospérité pour ses établissements
 - Une zone commerciale mixte avec des usages résidentiels
- Des lieux et des équipements publics pour une vie de quartier dynamique et pour compléter l'offre municipale
 - Lieux de rencontres, place publique, animation culturelle, sportive et économique, terrains de jeux, plateaux sportifs, école et CPE
- Un développement à la fois axé sur le transport en commun et synchronisé avec la capacité du réseau routier et des infrastructures municipales
 - Études de circulation, études sur la capacité des infrastructures municipales
 - Phases de développement
- Un quartier qui met en valeur l'histoire du lieu au bénéfice du sentiment d'appartenance de ses résidents et comme contribution au patrimoine de l'ensemble de la ville :
 - Camping, raffinerie, ensemble résidentiel de la rue Vendôme, chemin des Patriotes, gare
- Un développement qui tient compte des vues actuelles sur la montagne depuis les propriétés construites

Une communauté de quartier ouverte, solidaire et évolutive

- Des formes de logements variées
- Différents modes de tenure

- Une gamme de prix qui inclut des logements abordables pour les jeunes familles ou les retraités et les ménages hilairemontais avec des besoins spéciaux
- Des logements et un quartier universellement accessibles
- Des aménagements publics et privés qui favorisent les échanges entre voisins et le développement du sens de la communauté

Un quartier sécuritaire et sain

- Des zones de vie qui respectent une distance sécuritaire des voies ferrées
- Des voies ferrées qui se traversent en sécurité
 - Notamment à proximité de l'école secondaire Ozias-Leduc
- Un aménagement conçu pour réduire les nuisances sonores et les vibrations émises par les trains et les autobus
- Des rues locales partagées où l'on roule très lentement
- Des artères cyclables et agréables pour la marche, de nuit comme de jour, hiver comme été
- Une canopée fournie pour un air propre ; un quartier qui est un îlot de fraîcheur en été
- Des parcours, à l'abri des grands vents, qui motivent à marcher ou à pédaler
- Des commerces vendant des aliments sains, un marché fermier et une pharmacie

Une zone urbaine performante sur le plan environnemental

- Une station de train de banlieue où l'accès en auto solo n'est pas augmenté
- Des transports en commun performants
- Des îlots de chaleur réduits
- Une gestion écologique de l'eau
- Des bâtiments éco énergétiques exploitant l'énergie solaire passive et le potentiel éolien
- Des normes de construction exigeantes en matière d'environnement
- Des gabarits et implantations de bâtiment avec un effet éolien et une projection d'ombre limités
- Des stratégies innovantes de desserte en services publics (aqueduc, égouts, câbles, matières résiduelles, etc.) chauffage et climatisation de quartier.

**ANNEXE A - COMPILATION DES COMMENTAIRES DES PARTICIPANTS À LA SÉANCE D'IDÉATION DU
17 JUIN 2015**

Thème #1 - IDENTITÉ

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
La nature/la montagne	
Les espaces verts et la nature sont des éléments identitaires forts et structurants.	<p>Bonifier le volet naturel, le laisser croître. C'est la végétation qui fait la différence.</p> <p>Il faudrait une ceinture verte le long des rues Bernard et Vendôme, et y inclure une piste cyclable.</p> <p>Protéger les arbres matures.</p> <p>Il faut considérer l'ensemble et préserver les zones de valeur (arbres du camping, par exemple).</p> <p>Préserver le terrain derrière les Résidences Soleil pour compenser aux milieux habités</p>
La montagne est un élément identitaire fort, mais elle est difficilement accessible pour les piétons, de l'avant.	La montagne devrait être davantage balisée et accessible aux joggeurs. Suggestion remise en question par une participante qui se rallie à la mission du Centre de la nature, dont l'objectif est la conservation des espaces naturels.
Conservation des espaces verts, car c'est l'une des raisons pour lesquelles les gens viennent s'établir à Mont-Saint-Hilaire.	<p>Conserver les milieux naturels. Bel effort de conservation.</p> <p>Préserver les espaces verts du secteur du Massif : pas d'édifices à logements.</p>
<p>Vues sur la montagne.</p> <p>Préservation des vues sur la montagne, que l'on peut voir de n'importe où dans la ville.</p> <p>Vue sur la montagne omniprésente dans la ville.</p>	Les constructions doivent être basses pour respecter la vue sur la montagne. Exemple du site de la Betteraverie : 4 maisons pour personnes âgées, de 4 étages chacune plus un pignon (ce qui équivaut à un étage supplémentaire et cache la vue).
Lieu de villégiature, de tourisme.	
Le camping	
Souci de préserver et protéger le terrain de camping et ses arbres matures (risque d'incendie, car squatté par des personnes qui y font des barbecues).	<p>Réserve foncière pour des espaces publics aménagés : lieux de rencontres.</p> <p>Mettre en valeur la piscine du camping et les autres équipements existants.</p> <p>Couverture végétale mature : ce serait une erreur de la raser, d'autant qu'elle est représentative de l'identité de Mont-Saint-Hilaire. Il faut préserver le camping, élargir le volet « arbres touffus » et y donner un accès aux citoyens qui sont plus éloignés de ce site.</p>
Agriculture	
<p>Lien à faire avec la présence de l'agriculture (pomiculture) et le respect de l'environnement.</p> <p>L'agriculture fait partie de notre identité.</p>	<p>Marché public.</p> <p>Avoir une bande le long de la voie ferrée : pour de l'agriculture urbaine, un potager communautaire, un marché fermier.</p>

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
Tranquillité, calme, quiétude	
Souci de préserver la tranquillité, le calme.	Le secteur doit appartenir à St-Hilaire : paysage, tranquillité.
Caractère intime de la ville. Qualité de vie.	
La rivière	
	Favoriser l'accès aux berges du Richelieu. Mettre en valeur le bord de l'eau.
Secteur coupé en deux et connectivité	
Secteur séparé en deux par le chemin de fer, donc difficile à franchir. La voie ferrée coupe en deux le secteur. La place du piéton est mise en valeur, mais c'est difficile de traverser la voie ferrée. Le village est séparé en deux. Secteur isolé.	Améliorer la connectivité et le transport en commun. Besoin de connexions. Il faut protéger l'unité de la ville, sans cloisonner davantage.
Le caractère du Village de la gare et améliorations	
Urbanisme apprécié dans le Village de la gare. Uniformité dans l'architecture qui se veut champêtre. Les règles des revêtements extérieurs contribuent à une uniformité générale du bâti. Diversité des couleurs du bâti, volonté de préserver l'esthétique des lieux. Le Village de la gare a amené une nouvelle image. Il y a une certaine densité, mais sans avoir de gros bâtiments.	Faut-il continuer ainsi ou innover avec une architecture plus durable (adaptée au climat) ? Tirer profit des vues et des éléments. Capter l'eau de pluie. Pour optimiser l'ensoleillement des logements et mettre en valeur les vues, revoir l'orientation des rues et implanter les bâtiments en décalé. Pour l'autosuffisance énergétique, constructions avec un mat éolien. On gagnerait à avoir des maisons LEED, un quartier LEED. Ville de l'avenir. Bons exemples : Candiac et Saint-Bruno pour le côté village, arbres et verdure.
Quartier vert : présence de boisés et de parcs.	Entrée de ville axée nature. Mettre des conifères (hiver). Aménager la gare dans l'optique que l'on se retrouve directement à la campagne, en nature. Les demeures sont petites, les rues sont étroites. Améliorer les talus (plus hauts), pour diminuer le bruit et les vibrations. Préserver la vue de la montagne pour les résidents du secteur.
Stationnement laid : gros îlot de chaleur.	L'aménagement appartient à la gare. Que faire pour l'améliorer ? Un stationnement souterrain aurait été l'idéal.

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
<p>Le projet initial s'appelait « Village de la gare », c'était vendeur, mais ça ne s'est pas réalisé. Aujourd'hui, il est plus ressenti comme « dortoir de la gare ».</p> <p>Secteur dortoir : il y a des maisons, mais pas d'activités.</p> <p>Absence de choses promises, par les promoteurs, au départ.</p> <p>Les commerçants ne sont pas intéressés à s'y installer, mais la population réclame des services de type épicerie, pharmacie, etc.</p> <p>Secteur qui a poussé très rapidement, où la convivialité peut être intéressante, mais on a raté la possibilité d'en faire un écoquartier (ex. : quartier 54 à Montréal).</p> <p>Côté sud : grand potentiel à cause de la gare. Il doit y avoir une continuité avec le Village de la gare.</p> <p>Intention de potentiel réel, mais inachevé. Boston est un bel exemple de ville où les terrains résidentiels sont petits, mais les espaces verts très nombreux.</p>	<p>Il faudrait ajouter des commerces de proximité et des toilettes. Mixité avec emplois et commerces.</p> <p>Besoin de locaux communautaires dans ce secteur (ex. : école).</p> <p>Honorer les promesses de 2002 : établir des commerces de proximité.</p> <p>Établira-t-on des commerces qui entraîneront des livraisons à toute heure du jour ou de la nuit ? Ce n'est pas ce qui est souhaité.</p> <p>Place de rassemblement : place du village, terrasses, cafés.</p> <p>Plus de services pour les familles.</p> <p>Refuser « la densification à tout prix », sous la forme proposée (imposée ?)</p>
<p>La coulée et le lac.</p> <p>La coulée : ancien ruisseau</p>	<p>Finaliser l'aménagement de l'ancien ruisseau pour pouvoir en profiter.</p>
<p>Quartier agréable : enfants dans les rues.</p>	<p>Où en est le projet d'école ?</p>
<p>Beaucoup d'enfants dans ce quartier.</p>	<p>Il faut y « préserver la paix », c'est un village familial.</p>
<p>La sécurité : train, pétrole, danger.</p>	<p>Il faut respecter une limite pour les constructions futures.</p>
Typologie résidentielle	
	<p>Typologie résidentielle variée : condo, maison de ville, unifamiliale. Tout cela doit être bien intégré.</p> <p>Voir la présentation de Vivre en ville qui montrait des architectures innovantes.</p>
Arts, culture, patrimoine	
	<p>La culture et les arts devraient faire partie de notre identité.</p> <p>Avoir des équipements culturels de qualité.</p>
<p>Maisons de la raffinerie et de la rue Vendôme.</p> <p>Le secteur a des racines qui lui sont propres : la raffinerie.</p>	<p>Maisons historiques doivent être protégées.</p>
Circulation et stationnement	
<p>Les gens établis au nord du chemin de fer ont un accès rapide à l'autoroute 20, tandis que ceux au sud ont un accès rapide à la route 116.</p> <p>Accès rapide à l'autoroute 20</p>	
<p>Route 116 et Grande Allée sont des axes routiers importants : beaucoup de passages, bruit.</p>	<p>Le commercial devrait être localisé dans le secteur de la gare et servir d'écran sonore.</p>

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
Passage à niveau de Grande-Allée est mauvais.	<p>Sur la route 116, il pourrait y avoir des bâtiments en hauteur.</p> <p>Ajouter des commerces sur la 116.</p> <p>Limiter la circulation automobile, minimiser l'importance de l'automobile.</p>
La gare est accessible par la piste cyclable, le long de la voie ferrée.	Piste cyclable à prolonger.
<p>Transport collectif à développer.</p> <p>La possibilité d'accéder à pied aux modes de transport en commun vers le centre-ville de Montréal.</p>	<p>Parc de location de vélos ?</p> <p>Être capable de vivre à Mont-Saint-Hilaire, en utilisant uniquement la marche !</p>
Le week-end, le stationnement est un vaste îlot de chaleur, qu'il faudrait utiliser à d'autres fins.	<p>Transférer des places de stationnements de l'autre côté et trouver une utilisation complémentaire du stationnement.</p> <p>Stationnement souterrain, avec un parc ou juste de la verdure en surface : ce serait plus conforme au cachet hilairemontais.</p>
Pas d'identité	
<p>Pas d'identité particulière, si on enlève la gare.</p> <p>Rien de réalisé dans ce secteur : on a implanté des maisons et une gare, mais il n'y a aucun patrimoine culturel ou bâti à conserver.</p>	<p>Potentiel pour créer des événements (ex. : grande coulée).</p> <p>Il faudrait développer un centre-ville.</p>

Thème # 2 – MOBILITÉ

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
Développement durable et mobilité	
	Tout doit se faire selon les règles de l'art vis-à-vis l'environnement.
On voulait réduire les déplacements, mais ils ont augmenté. En plus, des voitures qui avancent au ralenti matin et soir, cela pollue bien davantage. Empreinte carbone, santé publique, endommagement des routes...En développant sans vision d'ensemble, on se prépare plus de problèmes que de solutions.	
Barrières physiques et déplacements actifs	
La voie ferrée constitue une barrière. La Grande-Allée et la Route 116 sont des barrières physiques importantes. Il n'est pas possible de se déplacer à pied entre le nord et le sud de l'aire TOD de façon sécuritaire. Ça prend une auto. Grande-Allée bloque l'accès piétonnier et cyclable. Difficulté à aller vers les commerces de la route 116 à pied.	Peut-on aménager des passerelles ou des souterrains pour rejoindre l'autre bord du TOD? On voudrait davantage de passerelles. Des liens sont à créer à plusieurs endroits au niveau de la voie ferrée, au niveau de la route 116 et entre l'aire TOD et les quartiers voisins et avec la montagne.
Déplacements à pied	
Relation avec la montagne. Le manque d'accès à pied à la montagne fait en sorte que les citoyens prennent leur voiture pour y aller et faire leur jogging plutôt que de partir de leur résidence et s'y rendre à pied. Cela est dommage puisqu'ils contribuent à l'achalandage du secteur et ce n'est pas très écologique. Fait à noter, beaucoup de personnes accèdent à la montagne via Radisson. C'est une entrée «naturelle» au site.	Connecter davantage la montagne et le Village de la Gare tout en y assurant un contrôle. Il faudrait justement respecter les habitudes naturelles des gens pour améliorer les connexions. On pourrait, aux entrées de la montagne, installer des supports à vélo, comme cela les joggeurs ou les marcheurs pourraient au moins s'y rendre en vélo.
Accessibilité à pied est bonne (dans le Village de la gare). On constate quand même que des piétons se rendent au train.	
Accès piétonnier au secteur de la gare difficile. Le réseau piétonnier est un labyrinthe. On ne peut pas passer d'une zone à l'autre à pied. Les sentiers piétonniers sont orientés vers la gare.	
Abords de la route 116 : aucune traverse aménagée, pas de trottoirs. Pas de trottoirs.	Idée pour une traverse de piétons le long de la 116 : rue du Boisé Construire des trottoirs en bordure de la route 116. Traverses piétonnes aux arrêts d'autobus.

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
	La sécurisation des nouvelles aires s'imposera (trottoirs, éclairage...)
La rivière n'est pas accessible.	Aménager un quai adjacent au TOD.
Passerelle peu pratique.	
Déplacements piétons et cyclistes	
Le Village de la gare est propice au vélo et à la marche.	
Une réflexion sur la manière de connecter les différents quartiers s'impose.	Améliorer la connectivité entre les quartiers, en particulier pour les piétons et cyclistes.
Il faut absolument une voiture.	Liens cyclistes et piétons très importants entre le nord et le sud.
La connectivité entre les quartiers est faible.	Maintenir un ou des passages pour traverser la voie ferrée → tunnel, passerelle. Augmenter le transport actif : voies cyclables, trottoirs et sentiers. Avoir des traverses de voie ferrée sécuritaires pour les piétons et cyclistes. Aménager un tunnel piéton-cycliste sous la voie ferrée, près de la gare, comme à McMasterville
L'accotement de la route 116 est en gravier. Ce n'est pas pratique pour les vélos.	Si l'accotement de la route 116 était pavé, cela serait plus invitant pour les vélos. Aménager le boulevard Laurier pour les vélos, les piétons et les personnes âgées. Une piste cyclable sur la route 116 est un <i>must</i> + des trottoirs et de l'éclairage. Sur la 116, ajouter une piste cyclable, car c'est dangereux pour les cyclistes. Ajouter aussi une zone verte et sécuritaire pour les piétons.
	Améliorer l'accès à la gare autrement qu'en auto.
	À la belle saison, on peut faire son épicerie à vélo. En hiver, la voiture est tentante. Mais l'idéal serait de pouvoir le faire à pied.
Pistes cyclables	
Réseau cyclable discontinu.	Prolonger la piste cyclable le long de la route 116, vers Sainte-Madeleine.
Infrastructure incomplète.	Réseauter les pistes.
Bravo pour les pistes cyclables, mais...	... les rallonger, les relier. Développer le réseau cyclable.
Absence de piste cyclable le long de la rivière	Se réapproprier le bord de l'eau et ajouter une piste cyclable sur des Patriotes. Mais est-ce possible?
Besoin d'une piste cyclable sur le chemin des Patriotes.	Il est souhaité qu'il y ait une piste cyclable sur le Chemin des Patriotes.

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
Il manque une piste cyclable sur le chemin des Patriotes Nord. C'est actuellement dangereux.	Aménager une piste cyclable sur le chemin des Patriotes.
Le déplacement cycliste est agréable, il y a beaucoup de pistes. La piste cyclable le long de la voie ferrée est super, il en faut plus. Piste cyclable le long de la voie ferrée : bon + beau.	Les pistes cyclables ne sont pas agréables lorsqu'elles sont congestionnées, il faut veiller à ce que ça n'arrive pas ici.
Conflit entre usagers sur pistes cyclables (joggeurs/piétons/vélo).	
Il y a de gros problèmes pour traverser la voie ferrée ou le viaduc. Aujourd'hui, c'est difficile de monter les escaliers quand on a un vélo, une poussette, un fauteuil roulant. La piste cyclable ne traverse pas la voie ferrée. L'enclavement complique les choses. De manière générale, la ville a des limites naturelles (montagne et rivière) ou artificielles (route 116, voie ferrée) avec lesquelles il va falloir composer. Il est difficile de passer en vélo du Village de la gare à la zone encore non développée (...). Le besoin est réel : en plusieurs points, les gens passent par-dessus les clôtures du CN.	Il faudrait un passage à niveau face à la gare (comme sur la rue Ste Anne), Proposition de faire un tunnel sous la gare ou une rampe courbe comme à St Hubert au-dessus de la Route 116. Une rampe par-dessus ou en dessous de la voie ferrée pour accéder à la route 116. Il faudrait un passage souterrain sous la voie ferrée.
À l'heure de pointe, on ne peut pas transporter son vélo dans le train.	
	Il faut plus de stationnements pour les vélos.
	Développer le réseau des pistes cyclables.
Transports en commun	
Le transport en commun déjà présent. Il favorise les échanges entre les citoyens.	
Peu de connexions avec les villes voisines.	Le réseau d'autobus pourrait être davantage développé au niveau des liens avec les villes voisines.
Faible achalandage sur le réseau d'autobus. Les navettes sont presque vides. Le service n'est peut-être pas assez attrayant.	Le réseau d'autobus gagnerait à être mieux connu.
Il faut tout faire pour réduire l'utilisation de l'automobile. Pas de service ferroviaire le week-end. Le service de trains et de navettes est satisfaisant pendant la semaine, mais inexistant le week-end, ce qui est dommage.	Augmenter le nombre de passages du train. On pourrait attirer les Montréalais lors des pommes et arranger un système de navette entre la gare et les vergers. Il faudrait une navette pour aller aux pommes. Ajout de trains : plus de trains pour la fin de semaine. On aimerait un service de train aussi développé qu'en Europe.

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
<p>La desserte est trop faible pour un TOD.</p> <p>Transport collectif inefficace : horaire, transport et fréquence ridicules.</p>	<p>Trouver un incitatif pour utiliser le train. «l'essayer c'est l'adopter».</p>
<p>Il existe un transport alternatif : le bus, mais il n'y a pas d'arrêt à la gare. Le bus passe sur la Route 116, on retrouve le problème de traversée. Il existe un passage à niveau sauvage connu de tous et très fréquenté près de l'Église Jésus Christ des Saints des Derniers Jours (croisement Chemin de la Raffinerie et rue Lavoie), mais c'est dangereux et illégal.</p> <p>Il manque un lien entre la gare et la route 116 pour lier le train à l'autobus.</p> <p>Offre de bus à partir de la gare est limitée. Par contre, il existe beaucoup de navettes du réseau municipal qui rejoignent la gare.</p> <p>Il n'y a pas de ligne d'autobus interurbain à partir de la gare.</p> <p>Des résidents de St-Charles, St-Hyacinthe, stationnent à la gare...</p> <p>Les gens de l'extérieur au quartier viennent dans notre quartier pour prendre le train.</p> <p>Transport en commun (bus) local inexistant.</p>	<p>Transport collectif plus efficace jusqu'à la gare.</p> <p>Intégrer un trajet d'autobus vers la gare dans le futur quartier et penser à réduire l'impact du bruit.</p> <p>...Étendre le service de navettes aux alentours de Mont-Saint-Hilaire.</p> <p>Un autobus devrait relier la gare à Ste-Julie directement. Actuellement, en transport en commun, cela prend 1 h 30 entre Mont-Saint-Hilaire et Ste-Julie, car il faut passer par Longueuil.</p>
<p>Manque de coordination entre le secteur (et l'horaire de train) et le transport en commun.</p> <p>Il y a un manque de coordination entre les différents modes de transport (navettes et train, notamment), ce qui empêche de maximiser les retombées et fait que certaines personnes renoncent à utiliser le transport en commun.</p> <p>Il faut un transport collectif plus efficace jusqu'à la gare.</p>	<p>Pour inciter les gens à s'établir dans le quartier, il faudrait arrimer les transports.</p>
<p>Le transport collectif c'est zéro (autobus)</p>	<p>Sécurité à considérer le soir quand retour en autobus par la route 116.</p> <p>On parle de taxi-bus.</p>
<p>Il en coûte 4\$ pour prendre l'autobus de la rue du Massif à la gare. Ce tarif est beaucoup trop élevé pour encourager les gens à délaissé leur auto et utiliser davantage le transport collectif.</p>	<p>Transport gratuit.</p>
Train de banlieue	
<p>Accès au centre-ville de Montréal de façon pendulaire, et à des heures limitées.</p> <p>Offre réduite (peu de départs en semaine, pas de départ</p>	<p>Il devrait y avoir un train en soirée (23 h 30) pour pouvoir sortir à Montréal en fin de journée.</p>

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
<p>les week-ends). Dernier départ le matin vers Montréal est trop tôt.</p> <p>Pas de service le week-end.</p> <p>Magnifique, mais horaire contraignant, insuffisant.</p> <p>Aucune flexibilité pour les familles avec enfants.</p> <p>Besoin de passages de trains plus nombreux.</p> <p>Il n'y a pas de service en matinée et après-midi.</p>	
<p>Comme l'offre de train de banlieue est limitée, on craint que la densification entraîne beaucoup de circulation automobile.</p>	
<p>Gare qui dessert beaucoup les villes voisines, amenant de nombreux voyageurs en plus.</p>	
<p>Le train de banlieue n'a pas diminué la circulation vers Montréal.</p>	
Déplacements des personnes éprouvant des contraintes de mobilité	
<p>Quelles sont leurs attentes ? La traversée (de la voie ferrée) est-elle faisable en fauteuil roulant?</p>	
<p>Le train de banlieue n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite (fauteuil roulant, poussette, etc.)</p>	
Circulation et réseau routier	
<p>Le quartier n'est pas un vase clos. Il génère des déplacements partout dans la ville (vers la gare, vers le Centre de la nature, vers les commerces, etc.). Mais l'infrastructure routière est saturée partout et on ne voit pas comment elle pourrait être étendue, car nos rues ne peuvent pas être élargies.</p> <p>Problème de fluidité de tous les modes de transport.</p>	<p>Il faut étudier les impacts de tout nouveau développement sur le trafic.</p>
<p>Les rues sont étroites</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cela permet de réduire la vitesse. • Mais pose des problèmes pour les déplacements notamment en vélo lorsque le stationnement sur la rue est trop important, il est difficile pour deux voitures de se croiser donc le passage des cyclistes est sacrifié. • Cela rend le déneigement difficile et la circulation piétonne difficile en hiver. • Stationnement problématique. 	<p>Il faudrait inciter au stationnement en arrière (comme en hiver) et non sur la rue.</p> <p>Les sens uniques, les rues à faible vitesse et les rues étroites à favoriser encore.</p>
<p>Les culs-de-sac rendent le secteur sécuritaire.</p> <p>Absence de connectivité entre le Village de la gare et les autres quartiers.</p> <p>Manque de connectivité entre les quartiers.</p> <p>Connectivité à améliorer.</p>	<p>Percer des rues.</p>
<p>Le quartier permet de sortir facilement de la ville.</p>	

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
<p>Circulation difficile à l'heure de pointe dans le secteur où aux travailleurs qui reviennent de Montréal.</p> <p>Manque de développement routier aux heures de pointe.</p> <p>Manque de fluidité dans les entrées et sorties des axes principaux de la ville.</p> <p>Les déplacements nord-sud sont difficiles.</p>	<p>Un pont de plus pour traverser le Richelieu.</p>
<p>Les déplacements reliés à la gare créent de la congestion.</p> <p>L'accès à la gare est saturé à l'extrême.</p> <p>Certains accès à la gare ne sont pas très pratiques pour les autos, et aux heures de pointe se produisent ces congestions qu'on cherchait initialement à éviter.</p> <p>Il n'est (...) pas normal qu'un projet prévu au départ pour limiter les déplacements en voiture en génère autant.</p> <p>Une certaine proportion des résidents du quartier se rend au travail en voiture, alors qu'on leur faisait valoir l'intérêt de s'installer près d'une gare.</p> <p>On parle de TOD, mais certains résidents du quartier se rendent à la gare non pas à pied, mais en voiture!</p>	<p>Il faut une étude d'impact en transport. Combien de résidents du Village de la gare utilisent le train de banlieue?</p>
<p>Qu'en est-il des carrefours giratoires planifiés?</p>	
<p>La signalisation de la présence de la gare sur le chemin des Patriotes et sur le boulevard Laurier n'est pas très évidente.</p>	
<p>L'absence d'école entraîne la circulation d'autobus scolaires dans le quartier.</p>	
<p>Il n'y a qu'une rue pour desservir l'ensemble de la montagne.</p>	
<p>Route 116</p>	
<p>Boulevard dangereux et non convivial.</p> <p>Feux non synchronisés.</p>	<p>Stratégies d'apaisement de circulation à implanter. Rendre le boulevard plus convivial.</p> <p>Si la Ville veut développer les abords du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, il doit être réaménagé. Cela donnerait de la valeur aux propriétés.</p> <p>Synchroniser les feux de circulation (s'ils ne le sont pas déjà), maintenant et en prévision du développement du secteur du camping.</p> <p>En prévision du développement du secteur du camping, il serait important que la vitesse maximale soit réduite à 50 km/h entre les Résidences Soleil et Grande-Allée.</p>

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
Chemin des Patriotes	
<p>Chemin dangereux et non convivial.</p> <p>En heure de pointe, il est difficile de sortir de la gare. (Congestion à l'intersection de la Gare / des Patriotes)</p> <p>Congestion.</p> <p>Congestion à 18 h 30.</p> <p>Trafic matinal et soir. Difficulté à prendre le chemin des Patriotes le matin et le soir →congestion.</p> <p>L'intersection des Patriotes / de la Gare est dangereuse.</p> <p>Intersection identifiée comme accidentogène.</p> <p>Comme il n'y a pas de feux de circulation, cette intersection est difficile.</p> <p>Il y a un problème pour accéder au chemin des Patriotes depuis la rue Jeannotte à l'heure de pointe du soir.</p> <p>La limite de vitesse à 50km/h n'est pas respectée sur le Chemin des Patriotes.</p> <p>Route étroite et vitesse.</p>	<p>Stratégies d'apaisement de circulation à implanter. Rendre le chemin plus convivial.</p> <p>Il faudrait un moyen de fluidifier (arrêt, lumière, rond-point ?) le croisement avec le chemin des Patriotes.</p> <p>Favoriser l'accès à la gare par Grande-Allée.</p> <p>Projet de carrefour giratoire à reconsidérer.</p> <p>Il faut apaiser la circulation.</p>
Rue de la Gare	
Vitesse excessive sur le boulevard de la gare.	Pourquoi ne pas réduire la vitesse de 50 à 30 km/h par exemple?
Grande-Allée	
<p>L'intersection entre Grande Allée et la 1ere rue qui permet d'entrer dans le lotissement (Jeannotte) est accidentogène.</p> <p>Intersection Grande-Allée / route 116 à revoir.</p>	<p>Un carrefour giratoire?</p> <p>Projet de carrefour giratoire à reconsidérer.</p> <p>Limiter la vitesse à 50 km/h sur Grande-Allée.</p>
Fortier – Ozias-Leduc, montée des Trente, Campbell	
<p>Fortier – Ozias-Leduc :</p> <ul style="list-style-type: none"> Trafic matinal et soir. Axe congestionné, gros problème de circulation <p>Montée des Trente, Campbell :</p> <ul style="list-style-type: none"> Axe congestionné, gros problème de circulation 	
Stationnement	
Il y a beaucoup trop d'îlots de chaleur et beaucoup trop de stationnements autour de la gare et des multiplexes.	Si on construit davantage et en densifiant, il faut mettre le stationnement en souterrain.
	Bornes de recharge électriques.

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
Il y a trop de voitures stationnées dans les rues. Il manque de stationnement privé.	
Stationnement de la gare	
C'est un terminus et ça le restera pour les 20 prochaines années.	Veiller à l'origine des utilisateurs du stationnement et inciter au covoiturage.
D'où viennent les gens qui remplissent le stationnement?	Il faudrait rendre le stationnement payant, pour inciter les gens à prendre les navettes ou à covoiturer.
Le stationnement est trop grand pour être le cœur d'un secteur TOD.	Il ne faut pas étaler le stationnement, mais garder des terrains vacants pour des commerces (exemple de Ste-Thérèse).
	Le stationnement de la gare, du côté nord devrait être souterrain et séparé en deux pour diluer l'afflux d'automobiles,
Le stationnement est insuffisant, particulièrement l'hiver.	
Le stationnement ne suffit pas.	
Voie ferrée, général	
Rupture du territoire causée par le chemin de fer. Seul passage possible est interdit et dangereux, car il oblige à passer par le terrain de camping, mal fréquenté. Seule alternative est de prendre la Grande-Allée.	Besoin d'un lien pratique au-dessus ou sous la voie ferrée pour les autos, les piétons et les vélos Aménager une traverse sur rue Foret
Manque de traversées de la voie ferrée. « Il y a 42 trains par jour, c'est beaucoup »	Rue Louisbourg : mettre une traverse ferroviaire pour les jeunes de la polyvalente
Problématique majeure du bruit causé par les trains pour les résidents qui vivent près de la voie ferrée et de la gare.	Il faut envisager une solution au problème du bruit.
Enjeux de sécurité autour de la voie ferrée	
Il y a un problème de sécurité où les étudiants traversent la voie ferrée.	
Concernant le CN, il faut toujours négocier (à la condition d'en avoir la volonté!).	Toutes les villes concernées devraient faire des démarches concertées auprès du CN.
Voie ferrée, transport de marchandises	
Insécurité liée au transport de pétrole	Poster un gardien pour monitorer la vitesse des trains.
Enjeu de sécurité du transport des matières dangereuses et de la voie ferrée n'est pas très loin. Lac-Mégantic n'est pas très loin dans l'esprit des gens.	Ralentir le train, solidifier les rails.
Fort enjeu de sécurité du transport des matières dangereuses sur rail.	

Thème #3 – MILIEU DE VIE

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
Densité	
<p>Certains participants sont contre la densité et souhaitent voir uniquement de l'unifamilial ou d'autres fonctions. D'autres savent que la densité est incontournable.</p> <p>On veut connaître les exigences de densification, côté sud de la voie ferrée.</p> <p>Qu'arrive-t-il si on ne peut pas atteindre le 40 logements/ha ?</p> <p>La ville a un gros travail à faire pour expliquer que le développement passe par une certaine densité et que dans le futur, on aura un secteur différent du résidentiel unifamilial.</p>	<p>En quoi serait-ce un problème de décider de ne pas grossir? Quelle serait la conséquence d'un refus de se plier aux exigences du PMAD? Si jamais on nous pénalisait financièrement, ne serait-on pas encore gagnants sur le plan de la qualité de vie, des coûts d'entretien des infrastructures, des services à la population?</p> <p>Revoir le ratio raisonnable du nombre de logements.</p> <p>Attente que la ville remette en question les obligations du PMAD.</p>
<p>Construction en hauteur, il va y avoir une destruction de la qualité de vue et de la qualité de vie.</p>	<p>3 étages maximum proposés pour la densité autour de la gare.</p> <p>S'il faut densifier, pourquoi ne pas le faire au pied de la montagne, au moins on ne cachera pas la vue aux résidents des autres parties de la ville.</p>
	<p>Augmenter au maximum la densité sur le terrain du garage municipal et autour de la gare et préserver le caractère résidentiel unifamilial sur le reste du territoire.</p>
<p>Il n'y a plus de terrains disponibles, cela va augmenter la valeur des terrains. Va générer la démolition éventuelle de maisons existantes.</p>	<p>Pour augmenter la densité de la population, autoriser la location pour les propriétaires de maison.</p>
<p>Densité requiert de l'espace public.</p>	<p>Densification doit se faire de manière harmonieuse.</p> <p>Il faut maintenir des portions de terrain raisonnables et avoir une uniformité architecturale.</p>
<p>Par souci de densification, on va bâtir des maisons et faire gagner de l'argent aux promoteurs et (au début) au service des finances de la Ville. Mais on n'aura toujours pas les infrastructures requises (routières, par exemple). On risque de créer de plus en plus d'irritants. Souvent aussi les villes de plus en plus peuplées, mais où l'on vit de moins en moins bien voient augmenter les problèmes de criminalité ou d'incivilité. Pour finir, elles n'attirent plus.</p>	<p>Attention aux problèmes de circulation dans le choix des lieux à densifier.</p>
Mixité des usages	
	<p>Favoriser des bâtiments mixtes, ex : commerces au rez-de-chaussée et logement au-dessus. (ex. de la rue Lionel-Daunais à Boucherville).</p> <p>Changement de zonage au centre pour permettre une mixité.</p> <p>Permettre la mixité des usages avec des commerces, des services dans les condos (dentiste, mécanicien...).</p>

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
	Aménagement convivial avec des commerces, des loisirs, des résidences (voir par exemple, le Parc des Nations à Ville St Laurent).
Mixité résidentielle et sociale	
<p>Les participants pensent que la diversité actuelle en termes de typologie de logement est intéressante.</p> <p>Actuellement, il y a une grande mixité.</p> <p>Mixité intéressante (sociale, typologie).</p> <p>Il faudrait des logements abordables pour les jeunes et des logements plus petits pour les personnes âgées.</p>	<p>Promouvoir la diversité sociale. Cela crée une vraie richesse.</p> <p>Pour les nouveaux développements au niveau des anciens garages, pourquoi ne pas favoriser des bungalows doubles? On attend un développement intelligent, bien pensé.</p> <p>Mixité résidentielle souhaitée.</p> <p>Différentes typologies résidentielles ex : Coopérative d'habitation avec cour partagée.</p> <p>Créer du logement bigénérationnel.</p> <p>Sur le terrain du camping, mettre une place une coopérative de logement, logement social ou pour des jeunes avec des cours et des jardins.</p> <p>Coopératives d'habitation sur le terrain de la ville ? Maisons de ville pour personne seule à la retraite, qui ne veulent pas de petits logements.</p> <p>Vieillesse de la population : "communes" comme en Suède avec 8 unités de logement, cela forme des petites communautés qui peuvent être de grand support pour les personnes âgées.</p> <p>Penser aux gens à faibles revenus et aux personnes vieillissantes : Faciliter le développement de propriétés bigénérationnelles ; développer des petites habitations abordables pour les jeunes familles; coopératives d'habitation pour les personnes à faibles revenus ; condominiums avec place verte et jardin pour lesquels l'entretien serait partagé.</p>
	Il faut briser la pensée magique comme quoi tout le monde va venir s'installer.
Cadre bâti	
Conserver les vues.	<p>Intégration du cadre bâti (allure et hauteurs) tant depuis l'intérieur du secteur que de l'extérieur.</p> <p>Lors de la construction des nouveaux édifices, préserver la vue. Faire aussi attention à la vue des unités déjà construites.</p> <p>Ne pas dépasser le couvert forestier en hauteur.</p> <p>Ne pas dépasser 4 étages en hauteur.</p>

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
	<p>Pas d'édifices en hauteur.</p> <p>Les habitations en hauteur devraient être échelonnées, pour que la vue soit préservée.</p>
<p>Répondre aux besoins d'aujourd'hui sans hypothéquer l'avenir. Mais le développement durable ne doit pas se faire à n'importe quel prix. Ce ne doit pas être une utopie.</p>	<p>Par exemple, les développements de Beloeil le long de la 20, on n'en veut pas.</p> <p>Aménager les espaces dans un souci de DD, encourager les normes LEED.</p> <p>Établir des normes plus écologiques de construction des bâtiments.</p> <p>Les développements doivent être le plus vert possible : toits verts, stationnements verts, garder des percées visuelles, bâtiment LEED.</p> <p>Écoconstruction.</p> <p>On parle de développement durable et d'écoquartiers. Cela se fait ailleurs, il faut s'inspirer des bons coups. Penser aux normes LEED aussi.</p> <p>Éviter les îlots de chaleur.</p> <p>Jardins communautaires sur les toits.</p> <p>Les fenêtres devraient être orientées au sud pour bénéficier de la vue sur la montagne et pour réduire le besoin calorifique.</p>
	<p>L'architecture des commerces doit être bien intégrée.</p> <p>Architecture qui s'intègre.</p> <p>Sensibiliser les citoyens au design urbain.</p> <p>Penser pour les 20 prochaines années, comment le quartier va vieillir, s'inspirer d'ailleurs.</p>
	<p>Pour les multiétages, prévoir des stationnements intérieurs. Prévoir des normes avec un ratio inférieur qu'ailleurs (moins d'une case par logement).</p>
<p>Les premiers résidents se sont fait promettre qu'il n'y aurait pas d'édifices de plus de 2 étages et demi, des 6 unités.</p>	<p>Ce qui est voulu, c'est le projet de départ, 6 unités ou des maisons de ville. Des îlots d'habitat en cercle avec des parcs intérieurs.</p>
	<p>Enfouissement des fils électriques.</p> <p>Pour le développement futur, enfouir les fils électriques.</p>
<p>Mont-Saint-Hilaire est dans une zone de grands vents, les bardeaux s'envolent.</p>	<p>Trouver des moyens de réduire le vent : des murs, des plantations de végétaux, des constructions d'immeubles en quinconce.</p>
<p>Idée que le développement se fera presque seulement au garage municipal et au camping Laurier.</p>	<p>Améliorer ce qui a été fait du côté nord.</p>

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
Qualité du milieu de vie et nuisances	
On ne veut pas détruire le milieu de vie des résidents actuels, sinon ils vont partir.	Le milieu de vie doit répondre à des besoins humains : beaux paysages, tranquillité et respect de l'environnement. Miser sur l'échelle humaine.
Importance des nuisances : bruit et vibrations provenant des trains et des avions. Moins de tranquillité. Les gens viennent à Saint-Hilaire pour cette raison.	
Espaces verts / accès à l'eau	
Le camping a une valeur écologique intéressante.	Il faut en conserver les arbres. Protéger le secteur du camping comme un espace vert. Maintenir le plus possible le boisé du camping. Tirer avantage de la végétation du camping pour en faire un parc ou intégrer les arbres existants dans un autre usage.
Habituellement, un TOD est composé de beaucoup de petits espaces verts, ici il y en a un grand (la coulée verte). Entre la voie ferrée et la rue 116, il n'y a pas beaucoup de parcs ni d'aires récréatives. Tout est à plus d'un kilomètre. Les jeunes familles ont particulièrement besoin d'espaces verts.	Il faudrait développer des petits espaces verts pour y faire des jardins communautaires. Espaces verts et récréatifs. Corridors verts avec mobilier urbain. Les pistes cyclables devraient être plus densément verdies comme le long du chemin de fer.
	Offrir un accès à la rivière, faire un débarcadère, une descente à bateaux. Accéder à la rivière. Améliorer l'accessibilité au bord de la rivière (espaces verts, terrasses, restos).
	Faire des zones de plantation de végétaux comestibles libres d'accès, par exemple contre le grillage du chemin de fer.
Au niveau de la zone H105 (Résidences Soleil), comment maintenir le vert ?	Protéger le boisé derrière la Résidence Soleil, chênaie et milieux humides.
	Aménager un parc canin, au croisement du chemin de fer et La Grande-Allée.
	Il faut de l'éducation, pour que la montagne soit respectée par une plus large population.
Mobilier urbain	
	Il faudrait plus de mobilier urbain (bancs, tables de pique-nique, toilettes). Dans la zone, ajouter des poubelles, des abreuvoirs, de la végétation.

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
	Abris, tables de pique-nique, bancs, parasols.
Accessibilité universelle	
	Améliorer l'accessibilité universelle des espaces. Penser aux aînés, aux personnes à mobilité réduite, intergénérationnels.
Sécurité	
Enjeu de transport de matières dangereuses.	
Commerces et services (dont services institutionnels)	
<p>Il y a une absence totale de services de proximité.</p> <p>Il y a une nécessité de commerces de proximité et de services.</p> <p>Pour le moment, il n'y a aucun commerce et cela nuit à l'installation de nouveaux résidents.</p> <p>L'offre commerciale est déficiente : tout est bloqué par la voie ferrée.</p> <p>Bande de centres commerciaux sur la 116 en piètre état.</p> <p>Manque de commerces.</p> <p>Dans le village de la gare, les résidences ont été conçues dans un certain but (on prévoyait aussi des commerces). On nous a fait miroiter des commerces de proximité, mais 13 ans après, ils n'y sont toujours pas.</p> <p>S'il y avait plus de commerces ou un meilleur accès aux commerces actuels, cela contribuerait à désengorger les autres secteurs.</p>	<p>Pour requalifier ce secteur, on pourrait faire une initiative comme <i>PotLoc</i> qui permettrait de sonder les citoyens sur le genre de commerce qu'ils aimeraient voir près de chez eux. On aimerait voir une boulangerie, café, dépanneur.</p> <p>Il faut attirer une vie commerciale à la gare.</p> <p>Cibler la clientèle souhaitée (ex. qui ne souhaite pas ou peu de voitures).</p> <p>Services/commerces qui attirent les gens à la gare (commerces de proximité), sans nuire à la vitalité du centre-ville déjà existant.</p> <p>Épicerie, coiffeur, nettoyeur, pharmacie, restaurant de bouffe à emporter, médecin...</p> <p>Autoriser les professions libérales et les commerces à domicile pour apporter de l'activité.</p> <p>Demande pour des services institutionnels (école, centre de soins, centre culturel, équipement sportif comme patinoire ou piscine...).</p> <p>Il faut accroître l'offre commerciale. Il faudrait une gamme de commerces qui répondent aux divers besoins. Au minimum, un dépanneur.</p> <p>Besoin de petits commerces autour de la gare, autour d'une grande place publique.</p> <p>Besoin d'une épicerie, d'une pharmacie, d'une quincaillerie, d'un magasin général.</p> <p>On veut un pôle commercial qui s'intègre au reste au milieu.</p> <p>Besoin de commerces de proximité.</p>

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
	<p>On veut des commerces de type : dépanneurs multiservices, nettoyeur, fruiterie, clinique, coiffeur, mais aussi des petits commerces indépendants, la vente de produits locaux et régionaux, ainsi que des services complémentaires.</p> <p>Développer l'emploi et les commerces (activité 24/24).</p> <p>Développer la Grande-Allée.</p> <p>Proposer une densité de commerces significative.</p> <p>Prévoir de localiser les commerces ou un marché fermier dans les espaces moins favorables au résidentiel (comme aux abords de la voie ferrée, grandes routes)</p> <p>Rendre l'offre commerciale existante plus accessible. Il est important d'intégrer les citoyens du secteur dans la démarche par rapport au développement des commerces.</p>
<p>Dans un rayon de 5 km se trouvent des producteurs agricoles.</p> <p>Besoin d'un marché aux pommes au cœur du village les fins de semaine.</p>	<p>Marché communautaire.</p> <p>Il faut penser "commerce local", organiser un marché maraîcher la fin de semaine (c'est aussi une attraction).</p> <p>Avoir un espace pour que les gens puissent présenter des produits locaux ou produits de régions (marché public, kiosque à légumes).</p>
<p>Besoin d'un CLSC, d'une école.</p>	<p>École, service de garde, quelques commerces, pharmacie.</p> <p>Favoriser les services/ équipements pour toutes les générations. En particulier, construire un CHSLD.</p>
Lieu de rassemblement et équipements pour la communauté	
<p>Lieu de rassemblement, c'est nécessaire.</p> <p>Nous n'avons pas de place publique, pas de lieu emblématique en ville.</p> <p>Ce serait bien de prévoir des lieux d'animation, mais les terrains disponibles appartiennent au promoteur, lequel veut d'abord atteindre une masse critique qu'il dit ne pas être encore atteinte.</p> <p>Un exemple d'animation : les organisateurs du Tour de la Montagne ont occupé le stationnement pendant une fin de semaine. Il y avait de l'animation, de la vie.</p>	<p>Unanimité autour de la table : une grande place : rencontre, festival, commerces</p> <p>Proposition d'avoir une agora, une scène de présentation en plein air.</p> <p>Prévoir une programmation d'activités.</p> <p>Besoin d'un lieu de rassemblement ; par exemple, faire une place des spectacles dans le camping.</p> <p>Il faut un espace de rassemblement. Certains pensent que, dans la mesure où le secteur de la gare est désaxé par rapport au reste de la ville, le camping pourrait être un bon endroit de rassemblement, moins loin. Pour d'autres, le lieu de rassemblement pourrait être le parking de la gare les fins de semaine. Importance de</p>

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
	se réunir pour que les gens se connaissent et connaissent leur ville.
Un centre communautaire est requis (pourrait utiliser l'école du Sacré-Cœur).	Un centre communautaire (un peu comme Art station) pourrait offrir une vie plus dynamique au secteur. Salle de spectacle? Les services sont centralisés autour de l'hôtel de ville ce qui fait qu'on doit se déplacer plus loin pour s'y rendre. Souhait d'une salle communautaire en location, exemple du marché public de Longueuil.
Il y a un manque de lieux de rencontre comme un café.	Accès à un café, à des lieux où les gens peuvent se rencontrer. Prévoir des cours intérieures dans les immeubles résidentiels et les ensembles d'habitation, pour socialiser.
Il n'y a pas de parc, de jeux d'eau. Aujourd'hui, la piscine publique est trop achalandée et cela permettrait de réduire le nombre de piscines privées. Il manque d'espaces de jeux (basket, hockey), une maison des jeunes.	Il faudrait un lieu d'activité aquatique extérieur (piscine, jeux d'eau). Piscine extérieure. Pour les loisirs, on peut penser à des terrains de tennis.
Stationnement de l'AMT et gare	
Le terrain vague de la Gare n'est pas esthétique. Le stationnement de la gare n'est pas utilisé les fins de semaine. Il faut penser à une deuxième vocation pour cet espace. Volonté de rendre le stationnement et la gare plus convivial. Bémol sur l'importance du train pour le développement de ce secteur. Il n'y a pas seulement des gens qui travaillent au centre-ville de Montréal, qui vont demeurer dans ce secteur.	Tant qu'à ce qu'il ne soit pas aménagé, on pourrait y mettre de la végétation. Ce serait bien d'y installer un marché public et d'encourager les artistes, producteurs locaux. Il n'y a pas de marché à Saint-Hilaire. Développer un concept/idée autour de la gare comme endroit de rencontre. Un commerce d'appoint est souhaité à la gare (un dépanneur). Pourquoi ne pas rendre le stationnement souterrain ? Ou pourquoi ne pas l'utiliser pour d'autres fonctions (accueillir un marché public le week-end, avec des camions de rue) ? Favoriser le stationnement souterrain. Parking de la gare : éviter de faire plus de stationnements (ne pas en ajouter côté sud).

CONSTATS	ATTENTES, SUGGESTIONS IDÉES DE SOLUTION
Autres éléments de réflexion	
C'est le festival du bac bleu. Pas intéressant.	On pourrait poser une réflexion sur la mise en commun des bacs de poubelles et recyclage. Une réflexion sur la gestion des matières résiduelles.
Faciliter le déneigement.	Abaisser la quantité de cm de neige pour déclencher les opérations de déneigement plus tôt.
	Une analyse coûts-bénéfices a-t-elle été envisagée, qui prendrait tous les aspects, y compris environnementaux?
	L'université des voisins comme initiative intéressante, un réseautage et une plateforme pour discuter d'enjeux publics.

ANNEXE B – PRÉSENCES À LA RENCONTRE DE LANCEMENT DU 11 JUIN 2015

Personnes ayant complété le coupon pour recevoir de l'information suite à la rencontre : 117 participants

	NOM	PRÉNOM
1	ALLARD	Normand
2	BARIL	Marie-Andrée
3	BEAULIEU	Joanie
4	BÉCHARD	Marie-Josée
5	BÉLAND	Claude
6	BÉLANGER	Christine
7	BÉLIVEAU	Johanne
8	BELLAVANCE	Patrice
9	BERNARD	Alex
10	BERNARD	Ginette
11	BERNARD	Jean-Marc
12	BERNER	Ferdinand
13	BESSETTE II	Jean-Pierre
14	BLOUIN	Sylvie
15	BLOUIN	Carole
16	BOILEAU	Brigitte
17	BOIS	Maryse
18	BONNEAU	Richard-Marc
19	BOUCHER	Maxime
20	BOUTHILLETTE	Denis
21	BRAULT	Jean-Pierre
22	CAHU	Isabelle
23	CAMPANA	Yves
24	CAMPEAU	Élise
25	CARON	Jonathan
26	CASTRO	Fernando
27	CHABOT	Jean-François
28	CHABOT	Vincent
29	CHAMPAGNE	Denis
30	CHARBONNEAU	Jacques
31	CHURCHILL	Albert

32	CLOUTIER	Monique
33	CLOUTIER	Jean
34	COMEAU	Colette
35	COMTOIS	Monique
36	CORMIER	Pierrette
37	COULOMBE	Marie-Ève
38	COUTURE	Nicolas
39	COUTURE	Vincent
40	CORRIVEAU	Yves
41	CÔTÉ	Louise
42	CRAIG	Pierre
43	DANIS	Michelle
44	DARVEAU	Sébastien
45	DELORME	Bernard
46	DESCHÊNES	François
47	DESJARDINS	Hermann
48	DESJARDINS	Luc
49	DESLAURIERS	Jeannine
50	DE SENNEVILLE	Françoise
51	DIONNE	Frédéric
52	DORÉ	Rita
53	DUFRESNE	Robert
54	DUVAL	Jean-Marc
55	FISSET	Éveline
56	FORTIN	Yan
57	FRENETTE	Micheline
58	GAGNÉ	Yvon
59	GAGNON	Josée
60	GAUDETTE	Olivier
61	GAUTHIER	Marcel
62	GAZEAU	Henri
63	GIRARD	Émilie
64	GRENON-GILBERT	Émile
65	GUERTIN	Jolan
66	HALDE	France

67	HALDE	Jean-Luc
68	HARDY	Jacqueline
69	HARENCLAK	Joanne
70	HÉBERT	Tassia
71	HOULE	Sylvain
72	HUDON	Sarah
73	JODOIN	Manon
74	JONCAS	Magalie
75	LANDRY	Carl
76	LAPIERRE	Mathieu
77	LAPOINTE	Jean-Pierre
78	LA ROCHELLE	Julie
79	LEFEBVRE	René
80	LECLERC	Guyline
81	LEROUX	Antoinette
82	LEWIS	Carina
83	LUSSIER	Anne
84	MARTIN	Melina
85	MCGUIRE	Glenna
86	MESSIER	Jacques
87	MOLL	Astrid
88	MORDY	Carol
89	NAULT	Pierre
90	NÈGRE	Dominique
91	OUELLETTE	Sylvie
92	PAIEMENT	Gilles
93	PARADIS	François
94	PARÉ	Anne-Marie
95	PENNEFATHER	Mary
96	PERRON	Karine
97	PETIT	Ginette
98	PINSONNEAULT	Andrée
99	POIRIER	Micheline
100	POIRIER	Ginette
101	POIRIER	Marcel

102	POIRIER-GHYS	Geneviève
103	PRÉVOST	Rachel
104	RAFFERTY	Steve
105	RAYMOND	Jean-Maurice
106	RAYMOND	Martin
107	ROBERT	Michel
108	ROUILLARD	France
109	ROY	Yves
110	SAINT-GERMAIN	Pierre
111	THIBEAULT	Isabelle
112	TURCOTTE	Serge
113	VEILLETTE GAUVIN	Lise
114	VIDAL	Nelly
115	VINET	Marie-Hélène
116	VOULIGNY	Stéphane
117	WILLIAM	Donald

ANNEXE C – PARTICIPATION À LA SÉANCE D'IDÉATION DU 17 JUIN 2015

Citoyens présents à l'atelier d'idéation : 110 participants

	NOM	PRÉNOM
1	ALLARD	Normand
2	ARGOUIN	Isabelle
3	ARSENAULT	Viviane
4	AVOINE	France
5	BEAULIEU	Julien
6	BELAND	Claude
7	BELHUMEUR	Jean
8	BELLAVANCE	Patrice
9	BENARD	Didier
10	BERNARD	Jean-Marc
11	BERNER	Ferdinand
12	BERNIER	Claudette
13	BESSETTE II	Jean-Pierre
14	BOIS	Maryse
15	BOUTHILLETTE	Denis
16	BOYER	Normand
17	BRASSARD	David
18	BRAZEAU	Pierre
19	CARON	Brigitte
20	CARRIER	Louise
21	CASTRO	Fernando
22	CHABOT	Jacques
23	CHABOT	Jean-François
24	CHABOT	Vincent
25	CHARBONNEAU	Jacques
26	CHURCHILL	Albert
27	CLOUTIER	Alexis
28	COMEAU	Claudette
29	COMTOIS	Monique
30	COOKE	Jacques
31	COUTURE	Nicolas

32	CRAIG	Pierre
33	DELORME	Bernard
34	DESCHÉNES	François
35	DESHAIES	Yves
36	DESLAURIER	Joëlle
37	DESLAURIER	Janine
38	DESJARDINS	Luc
39	DESJARDINS	Hélène
40	DORÉ	Rita
41	DUPLESSIS	Patrick
42	FOREST	Michelle
43	FORTIN	Pierre
44	FRENETTE	Micheline
45	GAGNÉ	Yvon
46	GAGNON	Josée
47	GAUDETTE	Olivier
48	GILBERT	Jean-François
49	GIRARD	Émilie
50	GLOUTNAY	Suzanne
51	GRÉGOIRE	Martin
52	GERNIER	Nathalie + 1
53	GUERTIN	Denis
54	GUERTIN	Simon
55	GUILBAULT	Jacques
56	HÉBERT	Tassia
57	HUDON	Sarah + 1
58	KIRKLAND	Jacques
59	LACHARITÉ	Mathieu
60	LAFONTAINE	Richard
61	LAFONTAINE	Guy
62	LANDRY	Carl
63	LANGEVIN	Louise
64	LEFEBVRE	René
65	LEROUX	Antoinette
66	LESSARD	Robert

67	LETENDRE-CLAIR	Nicole
68	LEWIS	Carina
69	LOISELLE	Alain
70	MAILLOUX	Roger
71	MAHRADY	Saïd
72	MALTAIS	Jean-Luc
73	MANDELKER	Gerry
74	MARTIN	Hélène
75	MAYNARD	Serge
76	MCGRATH	Kim
77	MCGUIRE	Glenna
78	MICHEL	Alain
79	MORIER	Serge
80	NÈGRE	Dominique
81	PARADIS	François
82	PERRON	Karine
83	PERRON	Maxime
84	PINSONNEAULT	Andrée
85	POIRIER	Micheline
86	POULIN	Jean-Pierre
87	PROULX	Daniel
88	QUEVILLON	Martine
89	RACICOT	Pierre
90	RIVARD	Bertrand
91	RIVARD	Maryse
92	ROBERT	Michel
93	ROBICHAUD	Jonathan
94	ROY	Yves
95	SAINT-GERMAIN	Pierre
96	SAINT-MARTIN	Huguette
97	SAINT-PIERRE	Patrice
98	SANSCHAGRIN	Anne-Marie
99	THEFFAULT	Jean
100	THERIAULT	Alain
101	THIBEAULT	Isabelle

102	VIAU	Anne-Marie
103	VINET	Marie-Hélène
104	VALIQUETTE	Yolande
105	VOULIGNY	Stéphane
106	WILHEM	Karl
107	WILLIAM	Donald
108	YELLE	Sylvie

Animateurs des tables de discussion : 14 personnes

NOM	PRÉNOM	ORGANISME
BERGERON	Julie	Convercité
BLOUIN	Carole	Citoyenne
CAMPEAU-VALLÉE	Alexandre	Convercité
CHABANT	Ophélie	Convercité
DUFRESNE	Robert	Citoyen
DURAND	Diane	Convercité
GAZEAU	Henri	Citoyen
LALONDE	Marie Pascale	Convercité
MÉTHOT-JEAN	Charles-Anthony	Citoyen
POIRIER	Vincent	Ville de Mont-Saint-Hilaire
RAINVILLE	Claude	Citoyen
TALLOTTE	Laurie	Convercité
TERRIAULT	François	Ville de Mont-Saint-Hilaire
THIBEAULT	Isabelle	Citoyenne

Observateurs : 7 personnes

NOM	PRÉNOM	ORGANISME
AFFLECK	Gavin	Affleck de la Riva
CHICOINE	Robert	SM/i
DÉZIEL	Gylaine	SM/i
GILLIS	Benjamin	CMM
MALO	Daniel	Convercité
MOREL	Bernard	Ville de Mont-Saint-Hilaire
SURPRENANT	Ève-Marie	Ville de Mont-Saint-Hilaire