

20 janvier 2016

Démarches de participation citoyenne
Volet 2 : Plan d'urbanisme durable
Séance d'idéation : préoccupations et vision

Rapport présenté à la Ville de Mont-Saint-Hilaire



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
1. PARTICIPATION.....	4
2. AGRICULTURE ET PÉRIMÈTRE URBAIN.....	6
3. COMMERCE, SERVICES ET CENTRE-VILLE.....	10
4. TRANSPORT ET CIRCULATION.....	13
6. PATRIMOINE ET PAYSAGES.....	16
7. MILIEUX NATURELS.....	19
8. MILIEUX DE VIE.....	22
CONCLUSION.....	24
ANNEXE A – COMPILATION DES NOTES DES SECRÉTAIRES DES FORUMS DE DISCUSSION.....	26
ANNEXE B – PRÉSENCES.....	41

INTRODUCTION

La Ville de Mont-Saint-Hilaire a convié ses citoyens à deux soirées de discussion sur six thèmes qui devront être abordés par le plan d'urbanisme durable. Le 21 septembre, 68 personnes ont répondu à l'invitation et le 23 septembre elles étaient 55. Les proportions des personnes s'étant préalablement inscrites à ces activités sur le site www.notremsh2035.com s'établissent respectivement à 65 % et 84 %.

À noter que lors de la deuxième soirée de consultation, le 23 septembre, plus des 2/3 des participants avaient déjà participé à la première soirée de consultation sur la révision du plan d'urbanisme (soit 39 personnes sur 55).

Chaque rencontre a débuté, vers 19 h, par une présentation visant à fournir quelques chiffres et des enjeux pour chacun des thèmes soumis à la discussion. Les supports visuels de ces présentations ont été versés dans la section « Documentation » du site www.notremsh2035.com. Ensuite, les participants se sont dirigés vers un premier forum pour échanger sur un sujet de leur choix pendant une quarantaine de minutes, puis vers un deuxième forum pour une autre période de quarante minutes. En fin de soirée, tous se sont réunis pour une brève plénière au cours de laquelle les animateurs ou secrétaires de chaque forum livraient un bilan des échanges avec les citoyens.

Chaque soir, les citoyens ont eu la possibilité de participer à deux des trois forums de discussion portant sur les thèmes suivants :

21 septembre	23 septembre
Agriculture et périmètre urbain	Patrimoine et paysage
Commerce, services et centre-ville	Milieus naturels
Transport et circulation	Milieus de vie

Les deux soirs, la participation fut excellente. La section 2 en dresse le bilan.

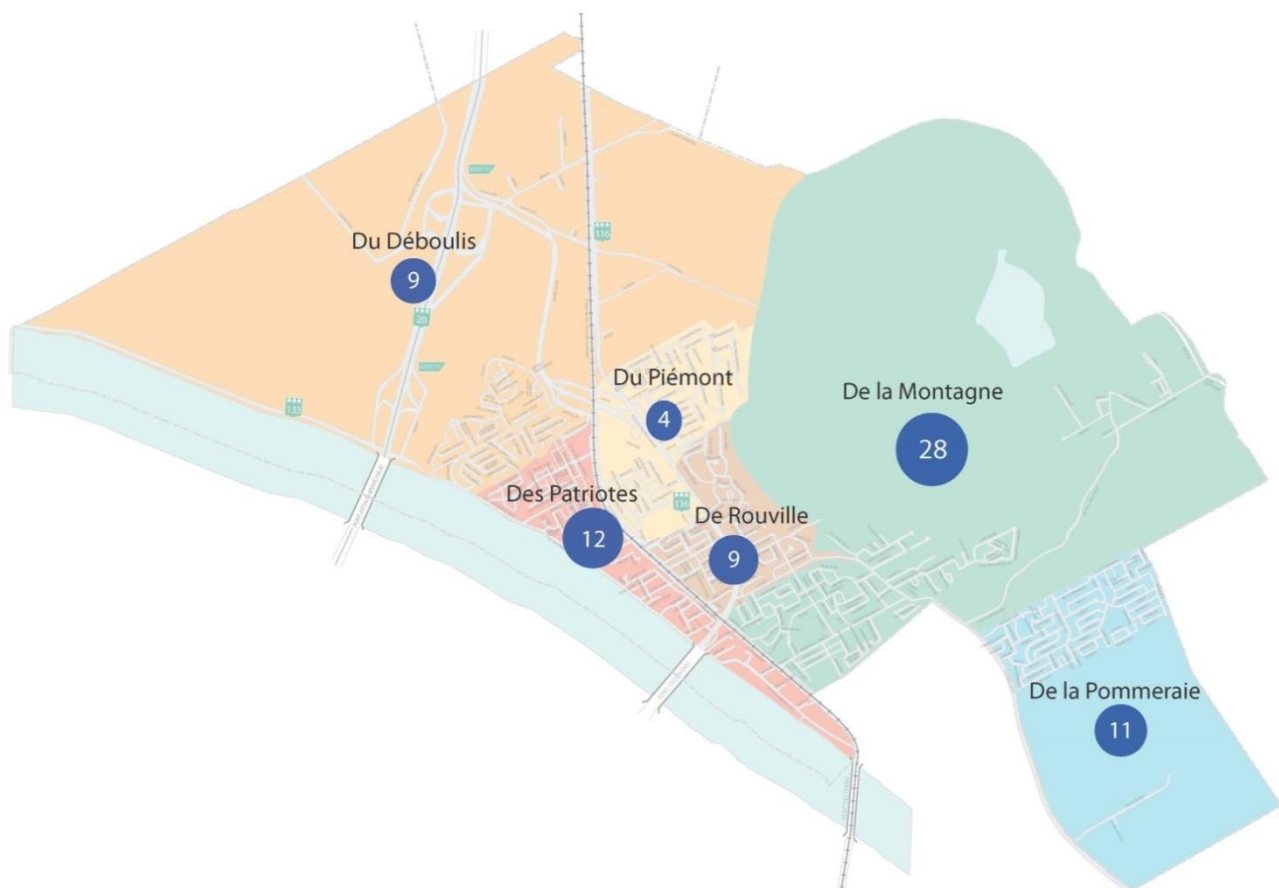
Les notes des secrétaires de chaque forum de discussion ont été compilées et jointes en annexe A de ce rapport. Elles ont été analysées pour produire les textes des sections 3 à 8 qui rendent compte de l'ensemble des idées des participants pour chaque thème.

1. PARTICIPATION

Le forum du 21 septembre a attiré 68 personnes et, le 23 septembre, elles étaient 55 à se réunir au Pavillon Jordi-Bonet. En tout 84 personnes différentes ont participé à cette activité participative sur deux soirs. La liste des participants apparaît à l'annexe B.

À leur arrivée, les citoyens étaient invités à positionner leur résidence sur une carte de la ville. S'ils l'avaient fait le 21 septembre, ils n'avaient pas à le refaire le 23 septembre. Ceci a permis de créer la carte de provenance par district électoral municipal.

Les participants à l'exercice de discussion venaient de différents quartiers¹ de Mont-Saint-Hilaire. Près de 38 % des personnes présentes habitent dans le district de la Montagne. La plus faible participation est venue du district du Piémont (5 %). Les autres districts ont fourni une participation de 12 à 16 %. Il a également été constaté que l'auditoire réunissait en bons nombres des adultes de tous les groupes d'âge.



¹ Note : Notons que, le 21 septembre, 9 personnes sur 68 n'ont pas complété la carte de provenance. Le 23 septembre, seulement 2 personnes sur 16 n'ont pas complété la carte de provenance. Les 16 personnes en question n'avaient pas assisté à la première soirée de consultation, c'est pourquoi elles seules avaient à coller une pastille d'une autre couleur.

Le tableau ci-dessous indique le nombre, approximatif, de participants à chaque séance.

21 septembre 2015		
Agriculture et périmètre urbain		
Séance 1 : 23 personnes	Séance 2 : 17 personnes	Total : 40 personnes
Commerce, services et centre-ville		
Séance 1 : 16 personnes	Séance 2 : 15 personnes	Total : 31 personnes
Transport et circulation		
Séance 1 : 28 personnes	Séance 2 : 25 personnes	Total : 53 personnes
23 septembre 2015		
Patrimoine et paysage		
Séance 1 : 22 personnes	Séance 2 : 14 personnes	Total : 36 personnes
Milieus naturels		
Séance 1 : 15 personnes	Séance 2 : 13 personnes	Total : 28 personnes
Milieus de vie		
Séance 1 : 17 personnes	Séance 2 : 20 personnes	Total : 37 personnes

Le premier soir, c'est le thème Transport et circulation qui a attiré le plus de participants. Tandis que lors de la deuxième soirée, les thèmes Patrimoine et paysage et Milieux de vie ont été également populaires.

2. AGRICULTURE ET PÉRIMÈTRE URBAIN

Pour susciter la discussion, les animateurs des groupes s'étant réunis pour parler d'agriculture et de périmètre d'urbanisation pouvaient s'inspirer des thèmes et des questions suivantes :

A. L'agriculture aujourd'hui et demain

1. Quels éléments identitaires associez-vous à l'agriculture de Mont-Saint-Hilaire (aujourd'hui) ?
2. Selon vous, quel est l'avenir de l'agriculture à Mont-Saint-Hilaire ?
3. Quelle agriculture souhaitez-vous pour Mont-Saint-Hilaire ?

B. Le respect de la zone agricole et les conditions favorables à la production

4. Est-ce que le respect de la zone agricole est un enjeu pour vous ? Si oui, comment maintenir cette zone ?
5. Comment devrait-on aménager les zones de transition entre la zone urbaine et agricole pour assurer une cohabitation harmonieuse ?

C. La densification urbaine comme mesure de protection de la zone agricole

Mise en contexte :

Pour optimiser l'utilisation des territoires urbains et limiter la pression sur les territoires agricoles, la planification régionale impose des densités résidentielles minimales dans les espaces vacants ou à redévelopper à l'intérieur des périmètres urbains des municipalités. Le plan d'urbanisme et le règlement de zonage de Mont-Saint-Hilaire devront ainsi prescrire des densités résidentielles minimales dans les zones A-16 et H-105 et dans le corridor du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

6. Quels principes de développement de ces terrains favoriseraient une intégration acceptable des projets de construction au milieu existant ?
7. À l'échelle de la métropole et considérant que l'Institut de la statistique du Québec prévoit une croissance démographique, est-ce que la densification de l'occupation des terrains vacants favorisera le maintien de la zone agricole ? À l'échelle de Mont-Saint-Hilaire, est-ce applicable ?

Tous ces thèmes ont été abordés à différents degrés par les participants sans que les questions ne leur soient directement posées.

Le caractère champêtre de Mont-Saint-Hilaire

Située à la limite entre la campagne et l'urbain, l'agriculture ferait partie de l'identité hilairemontaine au même titre que la montagne, le Centre de la nature, son patrimoine historique et culturel et la rivière Richelieu (qui soit dit en passant est peu mise en valeur). La pomiculture en particulier et malgré sa superficie limitée par rapport à celle de l'ensemble de la zone agricole locale, est associée à l'identité et au caractère champêtre de Mont-Saint-Hilaire.

Cependant, il n'y a pas que la pomiculture, mais on constate que les hilairemontois connaissent et fréquentent très peu les entreprises agricoles de leur territoire.

D'autre part, la proximité du monde rural se fait peu sentir à l'intérieur du périmètre urbain sauf sur le flanc sud de la montagne, au niveau de la zone A-16 — un verger en zone blanche (non protégée par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricole et qui, par conséquent, est destiné à être mis en valeur à des fins urbaines — et sur le chemin de la Montagne. Quelqu'un propose que la Ville restreigne les possibilités de bâtir sur ce versant, alors que le secteur de la gare est identifié comme un endroit propice à la densification.

La conservation d'un voisinage de l'urbain et de l'agricole ou de l'agricole dans l'urbain est perçu comme un enjeu identitaire.

Pour protéger le caractère agricole du territoire, le plan d'urbanisme pourrait prévoir trois types d'affectations du sol agricole :

- Touristique et champêtre ;
- De production ;
- Urbaine.

Un autre participant suggère que Mont-Saint-Hilaire regarde vers Saint-Hyacinthe, capitale agricole, pour les emplois et les services plutôt que de se positionner comme banlieue-dortoir de Montréal.

Le développement de l'agriculture et du caractère agricole de Mont-Saint-Hilaire

L'agrotourisme, l'achat local des produits de l'agriculture de proximité, l'agriculture urbaine et une agriculture plus respectueuse de l'environnement sont identifiées comme des voies d'avenir en matière d'agriculture à Mont-Saint-Hilaire.

En matière d'agrotourisme, il est suggéré de mieux promouvoir les circuits et les transports collectifs et actifs vers les destinations agrotouristiques en période de pointe et de développer des forfaits alliant attraits agricoles et urbains. De plus, des dispositions pour encourager les gens de Mont-Saint-Hilaire à visiter les fermes de leur municipalité et y faire des achats devraient être prises.

Dans une perspective de développement durable, il est proposé d'être davantage autosuffisant sur le plan agroalimentaire, de vendre des produits locaux dans les épiceries locales, de tenir des marchés publics regroupant des producteurs des environs. La possibilité de tenir un marché public et des fêtes foraines dans le stationnement de la gare est notamment mentionnée. Il est également proposé que les entreprises locales se positionnent sur le site Internet Green Map (<http://www.greenmap.org/>).

L'agriculture urbaine a la cote et pourrait être développée en collaboration avec la communauté à la condition que la Ville réserve de grands espaces pour des jardins collectifs ou communautaires dans chaque quartier et favorise et encadre, à travers sa réglementation, les potagers en cour avant et l'élevage d'animaux de basse-cour comme les poules. La promotion du compostage et des 3R feraient également partie d'une stratégie de lutte aux changements climatiques.

Des agriculteurs participant au forum font cependant remarquer que l'Union des producteurs agricoles (UPA) organise déjà des fins de semaine de rapprochement entre les agriculteurs et la population ; que des circuits agrotouristiques existent ; qu'une tentative de favoriser le transport collectif a échoué ; qu'il n'est pas rentable ni pratique pour un agriculteur, même bio, de participer lui-même à un marché public de sorte que les marchés publics ne fonctionnent qu'avec des intermédiaires ; que les épiceries locales ne génèrent pas des un volume de vente intéressant pour certains producteurs locaux ; finalement, que les agriculteurs ont beaucoup investi dans la réduction de l'empreinte environnementale de leurs exploitations et qu'on ne doit plus les traiter comme des pollueurs.

Sur l'ensemble de ces aspects, hormis l'agriculture urbaine, un constat d'une meilleure communication de l'information sur l'agriculture s'impose.

Le respect des limites du territoire agricole protégé

Dans les deux groupes, les participants qui se sont exprimés en forum sur la protection du territoire agricole ont affirmé qu'il ne doit plus y avoir d'empiètement de l'urbain dans l'agricole. Cependant, il n'est pas clair si ces personnes savent que tous les terrains actuellement exploités à des fins agricoles ne se trouvent pas en zone agricole protégée par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (par exemple, la zone A-16).

En contrepartie, il est mentionné que le développement urbain doit être orienté vers les terrains à développer à l'intérieur périmètre d'urbanisation pour éviter de créer de la pression sur la zone agricole.

Entre les deux séances, un propriétaire agricole a exprimé le souhait qu'un triangle de terres situées entre la Route 116, la Grande-Allée et une coulée, soit en bordure du périmètre urbain et à moins d'un kilomètre de la gare de Mont-Saint-Hilaire, soit *dézonné*.

La cohabitation de l'urbain et de l'agricole et le droit de produire

La cohabitation entre l'urbain et l'agricole pose plusieurs défis à Mont-Saint-Hilaire.

L'arrosage nocturne des pesticides dans les vergers a été mentionné lors des deux séances. Cet arrosage est bruyant et dérange les voisins. À chaque séance il a été expliqué que les pomiculteurs procédaient à l'arrosage de nuit pour assurer la survie des abeilles qui sont essentielles à la pollinisation des pommiers. Chaque fois, il a été proposé qu'une meilleure communication de cette explication au début de chaque période d'arrosage contribue à une plus grande tolérance de la situation par les résidents et à une réduction des plaintes. Un centre d'interprétation de la pomiculture pourrait être un lieu propice où diffuser cette information à l'année.

La route est un autre endroit où la cohabitation est mise à l'épreuve. Les vergers en particulier génèrent une circulation véhiculaire perçue comme dangereuse pour les cyclistes sur le chemin de la Montagne. L'aménagement d'une piste cyclable sur cette voie est une solution à considérer. D'autres parts, à la saison de la cueillette des pommes, l'afflux de visiteurs entraîne une congestion routière telle que les résidents n'osent plus quitter leur domicile. Le développement d'un service de navette depuis la gare est souvent amener comme une solution à explorer.

Le développement d'un réseau de sentier entre les milieux urbains et agricoles est mis de l'avant comme un moyen de rapprocher citadins et ruraux. Par contre, les sentiers traversant des terres agricoles devraient être bien balisés, car les chemins improvisés ont des impacts négatifs sur les terres, comme la destruction de la récolte par le piétinement.

La demande de respect des propriétaires et des propriétés agricoles conduit à un commentaire sur les restrictions réglementaires à l'exploitation des boisés qui seraient abusives selon un de ces propriétaires.

La zone A-16

Le développement de la zone A-16 a été abordé lors des deux séances. Certains remettent en question l'opportunité même de développer cette zone et d'envisager une croissance démographique à Mont-Saint-Hilaire, surtout que la montée Fortier est déjà saturée selon eux. D'autres proposent d'orienter la croissance ailleurs, comme à proximité de l'école du quartier La Pommeraie. Enfin, quelques participants formulent des principes de développement pour cette zone :

- Favoriser des petits terrains concentrés pour conserver de plus grands espaces verts ;
- Conserver le caractère champêtre et la beauté du lieu ;

- Conserver une cohabitation avec l'agriculture ;
- Respecter le voisinage résidentiel ;
- Respecter la capacité du réseau routier ;
- Ne pas cacher les vues sur la montagne qui sont une source de bonheur quotidien ;
- Contrôler la plantation d'arbres et la croissance des haies pour éviter qu'elles cachent les vues ;
- Restreindre la hauteur, Une hauteur maximale d'un étage a été mentionnée ;
- Prévoir un jardin communautaire ;
- Conclure un contrat social et atteindre un juste milieu.

3. COMMERCE, SERVICES ET CENTRE-VILLE

Les animateurs pouvaient s'inspirer d'une série de questions pour susciter la discussion sur les thèmes du commerce, des services et du centre-ville :

A. Questions applicables au commerce sur l'ensemble du territoire :

1. Les orientations actuelles devraient-elles être améliorées pour mieux nous mener vers le Mont-Saint-Hilaire dont vous rêver ? Si oui, comment ?
2. Devons-nous maintenir la catégorisation des activités commerciales dans le règlement de zonage (ou réglementer davantage la forme des bâtiments dans lesquels les commerces peuvent opérer, leur implantation sur le terrain et l'utilisation qui est faite des cours du bâtiment) ?

B. Questions applicable au centre-ville :

3. Le centre-ville est le cœur d'une ville. Dans votre esprit, où se trouve le centre-ville de Mont-Saint-Hilaire en ce moment ? Quelles devraient-être ses limites à l'avenir ?
4. Existe-t-il un lieu de rassemblement au cœur de votre ville ? Est-il souhaitable d'avoir un lieu de rassemblement dans le centre-ville ? Où un lieu de rassemblement devrait-il se développer pour créer un lieu invitant, accessible et vivant ?
5. De quelle façon peut-on façonner une image de marque positive pour stimuler un sentiment de fierté de notre centre-ville ?
6. Comment peut-on créer un environnement confortable et invitant pour tous les usagers ? Comment peut-on agir pour favoriser l'accessibilité au service des commerçants pour nos enfants et nous-mêmes, pour les personnes vivants un handicap ou une situation temporaire de perte de mobilité ?

Selon les participants à ce forum, il n'y a pas encore de « vrai centre-ville » à Mont-Saint-Hilaire. Par « vrai centre-ville », ils entendent un espace animé, un espace de socialisation, dans lequel ils viendraient pour se promener, magasiner et profiter des activités d'animation. Ils considèrent que le centre-ville devrait constituer le cœur de la ville et devrait être l'endroit le plus dynamique. Pour concrétiser cette vision, plusieurs propositions ont été mises de l'avant.

Un centre-ville situé autour de l'hôtel de ville

Le centre-ville actuel est éparpillé entre le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et les environs de l'hôtel de ville. Sa configuration offre trop de place à l'automobile (surtout stationnement) et trop peu aux modes de transports actifs.

Les participants regrettent que le centre-ville ne soit pas structuré autour d'un ancien noyau villageois comme cela se fait traditionnellement. Ils soulignent le fait qu'ils se rendent sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, car ils y trouvent des commerces, mais que cet endroit n'est pas convivial.

Les citoyens pensent que si un centre-ville doit se développer (ou se renforcer) à Mont-Saint-Hilaire, cela devrait se faire autour de l'hôtel de ville. Le centre-ville de Belœil est un bel exemple, mais les habitants ne souhaitent pas reproduire la

même chose et considèrent qu'il y a assez de potentiel à Mont-Saint-Hilaire pour développer un centre-ville avec une identité particulière.

Un centre-ville avec une place publique et du mobilier urbain

Les participants aimeraient avoir une place publique qui ne serait pas située sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier. Ils souhaitent une place publique entourées de commerces et qui offrirait une vue sur la montagne. Cette place devrait être conçue pour pouvoir accueillir une diversité d'activités comme un marché public le jour et des spectacles le soir.

Le défi est de réussir à créer un centre-ville à échelle humaine. Pour ce faire, il doit comprendre du mobilier urbain et des stationnements pour les vélos.

Il y aurait, selon les participants, plusieurs espaces intéressants autour de l'hôtel de ville pour aménager une place publique ou un endroit rassembleur : le secteur de la caserne des pompiers devrait être réaménagé et le parc à côté de la piscine offre un certain potentiel. Certains citoyens pensent que l'hôtel de ville devrait être détruit et reconstruit ailleurs, car il est situé à l'endroit parfait pour développer un lieu rassembleur. Un citoyen a également suggéré de créer un théâtre de la verdure sur l'emplacement de l'ancien terrain de camping.

Un centre-ville avec une architecture de qualité et plus d'espaces verts

Les citoyens de Mont-Saint-Hilaire souhaitent que leur ville se démarque par son architecture harmonieuse. Pour ce faire, il faut mettre en place des règlements stricts pour préserver le paysage, pour définir les types de matériaux, les hauteurs des bâtiments... Une réglementation doit également s'appliquer aux commerces afin de limiter leurs possibilités d'affichage et les obliger à verdir leur terrain. La ville doit être ferme sur ce point et ne plus accorder de dérogations mineures, comme cela s'est fait jusqu'à présent.

De plus, il y a lieu d'intégrer de nombreux espaces verts qui n'ont pas qu'un rôle esthétique, mais qui remplissent aussi une fonction environnementale. Les espèces végétales devraient être choisies en fonction des besoins et des capacités d'accueil du milieu naturel.

Le vieux Mont-Saint-Hilaire connecté et valorisé

Plusieurs participants insistent sur le fait que l'ancien village de Saint-Hilaire constitue un potentiel de mise en valeur intéressant par sa proximité à l'eau et ses bâtiments patrimoniaux. Il serait intéressant de le connecter au centre-ville par des voies de transport actif. Quelques citoyens suggèrent aussi que l'école Sacré-Cœur soit rénovée afin d'en faire un marché public, car, en général, les centres-villes se déploient autour de l'église.

Une structure commerciale cohérente et diversifiée

Les citoyens souhaitent bénéficier d'une offre commerciale diversifiée et locale. Ils notent toutefois que plusieurs commerces existants rencontrent des difficultés. Pour augmenter leurs chances de succès, il faudrait que les commerces se concentrent au centre-ville et qu'il n'y ait que quelques commerces de proximité éparpillés ailleurs sur le territoire.

Un pôle commercial secondaire dans le secteur de la gare

Le développement commercial autour de la gare est problématique. Les commerçants ne s'y installent pas parce qu'ils considèrent qu'il n'y a pas assez d'habitants pour générer un marché économiquement viable et plusieurs personnes choisissent de ne pas y résider parce que l'offre commerciale de proximité est absente, c'est un cercle vicieux.

Ce secteur devrait comprendre des services commerciaux de proximité sans qu'il s'agisse de grands générateurs d'achalandage commercial, car il faut éviter de créer deux centres-villes qui se fassent concurrence. L'offre des deux pôles doit être complémentaire et non concurrentielle.

Il serait intéressant d'élaborer un projet avec les agriculteurs des environs, comme un marché périodique offrant des produits locaux et opérant à proximité de la gare.

Autres suggestion

Un service de navette entre le Centre de la nature et le centre-ville devrait répondre à l'afflux de visiteurs à certaines périodes de l'année pour ainsi désengorger les rues qui mènent au Centre de la nature.

4. TRANSPORT ET CIRCULATION

Les animateurs des deux séances du forum sur le transport et la circulation ont eu pour mandat de susciter des échanges sur les questions suivantes :

1. Quels sont les problèmes de circulation auxquels vous faites face (tous modes) ?
2. Que peut-on faire pour améliorer la circulation des personnes à Mont-Saint-Hilaire ?
3. De quelle façon devrions-nous aménager les infrastructures de transport afin de réduire les impacts négatifs causés par la forte utilisation de la voiture ?
4. Comment la Ville peut-elle favoriser les modes alternatifs de transport ? (marche, vélo, transport en commun, etc.)

Voici ce qui en ressort.

Une congestion automobile à résorber

Les participants au forum sur le transport et la circulation ont un rapport à la voiture double et contradictoire. D'un côté, ils ont envie de réduire l'emprise automobile dans leur vie (ou celle des autres) au profit de modes de transport alternatifs. D'autre part, ils trouvent utopique de penser qu'il est possible que l'utilisation de l'automobile puisse décroître. Surtout, ils souhaitent que des solutions aux ralentissements de la circulation en période de pointe — qu'ils jugent être un problème — soient trouvées et implantées afin de leur permettre de circuler plus aisément en tout temps ou encore pour réduire les nuisances générées par la circulation automobile comme le bruit, la pollution de l'air et la perte de quiétude.

Aujourd'hui, le principal enjeu de circulation à Mont-Saint-Hilaire en est un de congestion qui se concentre dans trois secteurs : à flanc de montagne (rue Fortier), au bord de la rivière (chemin des Patriotes) et au cœur de la ville (boulevard Sir-Wilfrid-Laurier). Les participants ont évoqué leur crainte d'une plus forte congestion avec la densification de l'occupation du périmètre urbain. De manière générale, les participants ont proposé des solutions concrètes comme l'implantation de carrefours giratoires, la possibilité que les feux de circulation deviennent des arrêts après 22 h (comme à Boucherville), une meilleure desserte en transport en commun, ou encore une réduction des dimensions des camions. Sur un ton anecdotique, un participant a cité en exemple le réseau voiturette de golf à Peach Tree (Géorgie, USA).

La rue Fortier a suscité beaucoup d'échanges. Il lui est reproché de connaître une circulation très dense à travers la journée, mais surtout aux heures de pointe (7 h-8 h30, 15 h 30-18 h et pendant la saison des pommes). Son croisement avec la rue Campbell en particulier a été identifié comme un secteur de forte congestion. Les possibilités d'implanter un giratoire, des feux de circulation ou une présence policière plus importante à cet endroit ont été mentionnées. Des mesures comme l'aménagement d'obstacles physiques ou la création d'une zone 30 km/h maximum qui ralentiraient la circulation au croisement entre les rues Fortier/Campbell et Seigniory/Campbell, ont également été suggérées. Le souhait de pouvoir tourner en double sur la rue Fortier a aussi été émis. Enfin, bien que les poids lourds y soient interdits, plusieurs résidents ont déploré la présence régulière de camions sur la rue Fortier.

Les travaux de verdissement sur le chemin Ozias-Leduc ont été salués. L'ancienne proposition de faire la jonction entre le chemin Ozias-Leduc et la rue Radisson est revenue dans la discussion.

Certains résidents ont déploré le manque d'accotement sur le chemin de la Montagne.

Le Chemin des Patriotes a également cristallisé l'expression de nombreux mécontentement. Il est considéré comme problématique, car il est souvent congestionné, notamment à ses croisements avec la montée des Trente, la rue Ste Anne, la

rue Desrochers et le boulevard de la Gare, mais aussi dangereux en hiver, car il devient souvent glissant. Plusieurs personnes ont reconnu traverser le territoire de Belœil afin d'éviter les embouteillages du Chemin des Patriotes.

Le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R116), quant à lui, est vécu comme une autoroute à travers la ville. Il a été demandé que les deux côtés du boulevard soient mieux connectés. Plusieurs participants ont signalé les problèmes de synchronisation des feux de circulation. L'absence de feux, notamment aux croisements avec les rues Bernard et Boisée, créerait des situations dangereuses. Quelques résidents ont proposé d'interdire les virages à gauche au feu rouge pendant les heures de pointe au croisement avec la rue Blain. Enfin, afin de fluidifier le trafic en provenance de la montagne, il a été proposé de faire des giratoires aux croisements avec les rues Fortier et Radisson.

Plusieurs participants ont émis l'hypothèse de construire un nouveau pont plus au sud afin de désengorger Otterburn Park et le secteur de la Pommeraie. Des échanges ont eu lieu sur sa faisabilité et son possible impact sur la circulation.

Un transport collectif mieux pensé

Les participants ont reconnu l'effort entrepris pour le développement des transports collectifs, mais ils ont aussi souligné des améliorations à apporter.

La première difficulté mentionnée concerne la connexion entre le train et le bus. Il est donc souhaité qu'il soit développée une gare intermodale entre tous les modes de déplacement (voiture, train, bus, vélo, piéton).

Des résidents ont regretté que la desserte en bus ne soit une option pratique que pour ceux qui habitent près des grands axes, notamment le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier sur lequel il a d'ailleurs été proposé de faire voie réservée aux autobus. Il est donc attendu qu'un circuit en transport collectif vers les quartiers plus périphériques soit instauré, voire que soit créé un réseau bien déployé à l'échelle de la région.

Plusieurs participants ont aussi souhaité que la fréquence de passage des trains soit augmentée et certains d'entre eux ont déploré le coût élevé des transports collectifs.

De nombreux participants ont suggéré des pistes de solutions, telles que des navettes électriques pendant la journée, la gratuité des transports sous conditions (exemple de Sainte-Julie), le développement de taxis-bus (exemple de Rimouski) ou du covoiturage aux heures de pointe.

Un réseau cyclable à consolider

Le réseau cyclable hilairemontais est apprécié, mais présente quelques lacunes. Il est discontinu et devrait être complété à l'exemple de celui de Belœil. De manière générale, les citoyens aimeraient un réseau global à l'échelle de l'ensemble de la municipalité afin de rendre les trajets plus agréables, faciles et sécuritaires. Certains voudraient que le vélo ne soit pas perçu que comme une activité récréative, mais bien comme un mode de déplacement utilitaire à part entière. Un participant a d'ailleurs souligné la sous-utilisation des pistes cyclables qui pourrait pourtant participer à une diminution de la congestion automobile. Copenhague et sa taxe sur les voitures au profit des vélos ont été cités en exemple.

Une autre difficulté concerne les conflits entre usagers des pistes cyclables. Plusieurs cyclistes se sont plaints des piétons qui marchent sur la piste dédiée aux vélos, notamment le long de la voie ferrée, sur la rue Fortier et le chemin Ozias-Leduc. Ils souhaiteraient un marquage au sol ou une séparation plus marquée entre les voies piétonnes et cyclables. La proposition d'élargir les pistes cyclables a été émise, mais il faudrait alors réguler la vitesse des cyclistes afin qu'elle ne devienne pas dangereuse.

Mont-Saint-Hilaire est reconnu comme un pivot du cyclotourisme et il serait souhaitable de profiter de cette réputation pour développer les possibilités de déplacement, notamment vers les commerces et les lieux d'agrotourisme. Par ailleurs, quelques participants ont regretté que le chemin de la Montagne, bien que fréquenté par de nombreux cyclistes, ne propose ni piste cyclable ni accotement.

Enfin, en termes d'équipements, les participants ont déploré l'absence de supports à vélo, notamment à la gare et proche des épiceries, et d'aménagements dédiés au vélo aux intersections.

Une expérience pedestre à améliorer

Dans l'ensemble, les participants reprochent le peu d'attention accordée aux besoins du piéton. Ainsi, on appelle à des aménagements plus urbains, avec une réduction de la taille de la chaussée, pour le respect du piéton.

Les déplacements à pieds sont rarement agréables, voire dangereux. Les participants souhaitent des trottoirs et des arbres, notamment sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, et un meilleur éclairage, notamment vers la gare.

Plusieurs résidents ont proposé de développer des trajets piétons, alternatifs à ceux en bord de route, reliant entre eux les services, les commerces et les établissements publics.

Les traversées piétonnes sont difficiles, notamment aux croisements boulevard Sir-Wilfrid-Laurier/rue Radisson et boulevard Sir-Wilfrid-Laurier/rue Saint-Georges. Il est proposé d'allonger le temps alloué à la traversée et d'aménager une surélévation de la traverse. Les résidents-piétons désirent également pouvoir appuyer sur un bouton afin d'avoir plus de temps pour traverser certaines rues (ex. au croisement Fortier/Campbell). Enfin le secteur de la gare gagnerait à proposer un tunnel sous la voie ferrée pour les piétons, puisque la passerelle actuelle n'est pas universellement accessible.

6. PATRIMOINE ET PAYSAGES

Pour provoquer la discussion, deux énoncés ont été affichés afin que les participants les lisent et réagissent.

Valeur

Mont-Saint-Hilaire est sensible à la protection du tissu urbain,
à la sauvegarde de nos paysages
qui mettent en scène la rivière, la montagne, le couvert végétal et nos bâtiments résidentiels
qui forment la majorité de nos quartiers et de notre paysage quotidien ?

Orientation

La Ville de Mont-Saint-Hilaire intervient dans l'évolution de notre cadre bâti et paysagé
afin de conserver notre identité collective
de façon à ce qu'elle soit reconnaissable à travers le changement ?

Les animateurs avaient également le loisir de se servir des questions suivantes :

1. Qu'est-ce qui fait l'identité collective ?
2. Percevez-vous que l'intervention municipale depuis les années 1990 en matière de patrimoine et paysage a donné de bons résultats ? Qu'elle peut être améliorée ?
3. Souhaitons-nous agir sur l'uniformisation et la standardisation des interventions dans notre paysage ? Quels outils souhaitez-vous améliorer ou mettre en place pour reconnaître le caractère propre de votre ville ?
4. L'utilisation durable de nos paysages et de notre cadre bâti, est-ce applicable pour nous à Mont-Saint-Hilaire ?

Les menaces aux paysages et au patrimoine hilairemontais

Les paysages et le patrimoine de Mont-Saint-Hilaire revêtent une grande importance pour les participants aux forums de discussion. Attachés à leur montagne et aux vues vers celle-ci, une augmentation de la densité dans la ville inquiète et de nouvelles constructions représenteraient, pour eux, une menace aux paysages hilairemontais actuels – la disparition du paysage du piémont ayant déjà constitué une perte incroyable à leurs yeux. Ainsi, densité et conservation des paysages semblent à leurs yeux deux notions inconciliables.

Par ailleurs, les participants constatent, avec regret, la disparition ou la défiguration de plusieurs édifices d'intérêt patrimonial. S'ils reconnaissent que plusieurs monuments sont effectivement protégés, comme l'église Sacré-Cœur ou la maison Paul-

Émile Borduas, les interventions de la Ville dans ce sens ne leur semblent pas suffisantes et le patrimoine bâti de Mont-Saint-Hilaire s'en trouve ainsi menacé.

Enfin, plusieurs participants déplorent le peu d'intégration des nouvelles constructions aux quartiers plus anciens, incluant ceux construits dans les années 1960 et 1970. Ce manque d'harmonie entre les différents édifices vient également directement jouer sur le paysage urbain de la ville de Mont-Saint-Hilaire.

Diversifier les outils pour protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti

Les participants ont suggéré une gamme diversifiée d'outils afin de mieux protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti de Mont-Saint-Hilaire. Ils émettent tout d'abord l'idée d'adopter des normes et des critères adaptés par quartier – le patrimoine étant compris également comme un ensemble de bâtiments dans son paysage et non uniquement un bâtiment. Ainsi, le chemin de la montagne pourrait recevoir des normes spécifiques, différentes du quartier d'à côté, et la construction de bâtiments de plusieurs étages serait interdite dans la zone A-16 pour prévenir la destruction du paysage. Enfin, il serait primordial de concentrer les efforts de protection dans le vieux village qui représente véritablement l'acte de naissance et l'âme de Mont-Saint-Hilaire.

Pour les nouvelles constructions, plusieurs participants estiment que celles-ci doivent respecter des règles strictes, notamment au niveau des matériaux utilisés, pour qu'elles s'intègrent correctement au bâti plus ancien. Toutefois, d'autres résidents considèrent qu'il est possible d'harmoniser les bâtiments existants avec une architecture plus contemporaine. Ils avertissent du danger de tomber dans un style architectural « de catalogue » qui correspondrait à une copie conforme de l'ancien, sans grand intérêt architectural.

Par ailleurs, les résidents de Mont-Saint-Hilaire insistent sur l'importance que la Ville mette à disposition les moyens financiers nécessaires pour la conservation du patrimoine, par exemple au travers d'incitatifs financiers destinés aux propriétaires dont les immeubles revêtent une valeur patrimoniale. La Ville viendrait de cette manière directement soutenir les propriétaires dans la rénovation de leur bâtiment.

L'appel à des fondations privées est un autre outil évoqué par les participants. Un de ceux-ci cite l'exemple de la mise en valeur de l'église anglicane de la ville de Chambly grâce à l'intervention d'une fondation privée qui a financé sa rénovation.

Enfin, plusieurs participants suggèrent de mettre en place un concours grâce auquel un édifice par année, situé sur une rue principale, gagnerait une aide financière pour rénover son bâtiment. Cet outil étant considéré, à l'instar des autres, comme une façon d'inciter la conservation du patrimoine hilairemontais.

La protection et la mise en valeur des vues et paysages

Pour les résidents de Mont-Saint-Hilaire, il est primordial de conserver les paysages et les vues vers la rivière et la montagne. Pour eux et pour les générations futures, il faut pouvoir continuer d'admirer et de contempler ces paysages et la ville de Mont-Saint-Hilaire doit rester belle, sobre et plaisante. Ils s'inquiètent ainsi des densités urbaines envisagées dans les espaces à développer.

À cet égard, ils suggèrent que les hauteurs soient limitées sur le flanc sud de la montagne et proposent des toits plats dans l'aire TOD de la Gare pour ne pas obstruer la vue vers la montagne. Par contre, le terrain du garage municipal pourrait être récupéré pour de nouvelles constructions. Certains souhaiteraient par ailleurs que l'UPA (Union des producteurs agricoles) et

le Centre de la nature du mont Saint-Hilaire soient invités à documenter la réflexion sur la densité pour défendre une faible densité ou, du moins, la conservation la plus naturelle possible du paysage.

Les paysages naturels, tels que les parcs boisés, devraient selon les participants être mieux protégés. Le bord de l'eau est, par ailleurs, considéré comme un lieu extraordinaire et devrait, de ce fait, être mis en valeur par l'aménagement d'accès publics. Par ailleurs, l'ensemble de la rive devrait, pour de nombreux participants, être davantage végétalisé puisqu'il s'agit de la véritable vitrine de la ville. Dans le même ordre d'idée, l'entrée de ville, au niveau du terrain du motel, pourrait être bonifiée, que ce soit par un marquage particulier ou une œuvre d'art.

Au niveau de l'esthétique de la ville, plusieurs participants se plaignent des poteaux d'Hydro Québec qui viennent gâcher le paysage urbain. Une solution proposée serait leur enfouissement. L'état lamentable du viaduc ferroviaire au-dessus du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier est également déploré.

Enfin, l'ensemble des participants exprime le souhait de voir davantage d'installations qui permettent de contempler, aux endroits propices, le paysage de Mont-Saint-Hilaire.

Les arts et la culture, éléments du patrimoine à venir

Les arts, l'histoire et la culture font également partie du patrimoine hilairemontais et devraient dans le futur être davantage valorisés. Mont-Saint-Hilaire regorge de peintres, personnages et artistes illustres et, pour les participants, il faut les faire connaître. L'un d'entre eux propose que la Ville fournisse des calendriers où l'on découvrirait l'histoire des rues de Mont-Saint-Hilaire. Favoriser l'art public et le design, par exemple par des concours, est une autre proposition qui a été entendue.

7. MILIEUX NATURELS

Les questions facultatives formulées préalablement pour permettre aux animateurs de mener les discussions s'énonçaient ainsi :

A. Inviter les participants à :

1. Mettre un point rouge sur un ou deux milieux naturels qui devraient faire l'objet d'une attention particulière ou prioritaire de la Ville de Mont-Saint-Hilaire pour leur conservation
2. Identifier, avec un point bleu, un ou deux milieux naturels qui devraient être mis en valeur, par ou avec la Ville de Mont-Saint-Hilaire, pour faciliter et encadrer leur fréquentation par la population
3. Mettre un point vert sur un ou deux milieux naturels qui vous tient particulièrement à cœur
4. Après cet exercice, est-ce que certains milieux naturels vous semblent plus importants que d'autres ?

B. Les récents efforts de conservation vous semblent-ils suffisants ? Adéquats ? Comment est-ce que la Ville pourrait faire mieux ?

C. Comment souhaitez-vous que certains milieux naturels (les points bleus) soient mis en valeur (accès, aménagement, infrastructures, etc.) ?

Les citoyens ayant participé à ce forum étant d'avis que la zone A-16 et les espaces naturels de la montagne doivent tous être protégés, les discussions se sont donc portées vers d'autres thématiques telles que la protection des boisés, des cours d'eau, des espaces verts, etc.

Protéger tous les boisés existants

La plupart des participants pensent qu'il faut conserver les arbres du camping même si ce lieu ne constitue pas un boisé naturel. Selon quelques citoyens, il faudrait aussi s'assurer que les constructions qui se feront autour respectent des hauteurs qui permettent de conserver des points de vue (2-3 étages). De plus, protéger le boisé du camping permettrait selon les citoyens de lutter contre l'îlot de chaleur au niveau de la gare.

Les citoyens présents souhaitent également que le boisé du Kangourou et le boisé Ensoleillé soient mis en valeur et protégés.

Protéger le ruisseau Fréchette

Le ruisseau Fréchette fait le lien entre la montagne et la rivière, actuellement il est assez bien protégé, car il est entouré de propriétés privées et peu de personnes le connaissent. Les citoyens considèrent qu'il doit faire l'objet d'une protection et d'une valorisation particulières afin qu'aucune construction n'empiète sur les espaces humides autour du ruisseau et afin que les citoyens le connaissent davantage. La configuration actuelle laisse à penser que c'est un endroit privé, alors que les citoyens pourraient y accéder si des mesures efficaces de protection étaient mises en place.

Transformer les espaces verts paysagés en espaces verts naturels

Beaucoup des habitants de la ville se sont installés à Mont-Saint-Hilaire, car ils considéraient que c'était une ville champêtre et calme et plusieurs d'entre eux s'inquiètent de l'évolution des territoires urbanisés. Les participants considèrent qu'il faut accorder une plus grande importance à tous les espaces verts existants dans les milieux de vie. Plusieurs d'entre eux sont

d'avis qu'il faudrait remplacer les espaces verts paysagés par des milieux plus naturels. Il faudrait choisir des espèces qui s'intègrent dans l'écosystème en place et qui permettent d'améliorer la biodiversité. Les espaces verts de la ville devraient être en quelque sorte plus « sauvages ». Selon les citoyens, il est très important pour la santé mentale et physique d'avoir accès à une nature sauvage, surtout pour les enfants.

Intégrer des espaces naturels dans les espaces à urbaniser

Concernant les espaces à urbaniser, les citoyens pensent que la Ville de Mont-Saint-Hilaire doit véritablement se questionner sur la place de la nature dans les futurs développements. Par exemple, le stationnement proche de la gare doit être planté d'arbres ou pourrait même être un stationnement végétalisé qui permettrait à l'eau de s'infiltrer directement dans le sol. Quelques citoyens ont aussi mentionné le fait qu'il faudrait reboiser la carrière. Il faudrait aussi prendre exemple sur les pays scandinaves qui ont adopté des règles comme exiger que chaque logement soit situé à moins de 200 mètres d'un espace vert et à moins de 500 mètres d'un grand parc.

Protéger et valoriser la rivière Richelieu

Selon les participants, les milieux naturels de la vallée du Richelieu sont mal protégés et la ville de Mont-Saint-Hilaire est une des municipalités qui a le moins fait pour préserver et mettre en valeur la rivière. Ils considèrent que c'est une chance de pouvoir vivre près de la rivière et qu'il est nécessaire de se réapproprier les berges en les mettant en valeur. Par exemple, du mobilier urbain devrait être installé le long du cours d'eau.

Reboiser le parc Paul-Émile-Borduras

Selon un citoyen, le parc Paul-Émile-Borduras doit être reboisé. Il y a un étang au milieu et trop peu d'arbres autour. Lorsque le mercure grimpe, l'eau de l'étang est trop chaude, ainsi planter des arbres apporterait des espaces ombragés et permettrait de diminuer le réchauffement du lac. De plus, ce parc devrait être mieux entretenu, les poubelles sont trop souvent pleines.

Mettre en valeur le parc de l'Érablière

Le parc de l'Érablière représente un écosystème unique à Mont-Saint-Hilaire. La Maison amérindienne se charge de le protéger et de le mettre en valeur depuis une quinzaine d'années, mais les développements qui se sont faits à côté représentent une menace à son intégrité. Il faudrait un soutien de la municipalité pour préserver ce lieu unique de la ville.

Éviter l'abattage d'arbres avec Hydro-Québec

Selon les citoyens, certains habitants profitent de la réglementation d'Hydro-Québec pour faire abattre des arbres matures, sous prétexte qu'ils sont trop hauts et qu'ils posent des problèmes pour les fils électriques, ce qui n'est pas toujours le cas. Les citoyens pensent que la Municipalité devrait exercer un contrôle afin de sauver quelques arbres.

Créer quatre volets concernant les milieux naturels dans le plan d'urbanisme

Plusieurs citoyens pensent que la section du plan d'urbanisme durable portant sur les milieux naturels doit témoigner d'une vision à long terme. Par exemple, il faudrait commencer à planter des espèces maintenant, même si le résultat ne se fera sentir que dans 20 ou 30 ans. Une citoyenne a suggéré de faire un plan d'urbanisme en 4 volets :

- Volet 1 : Protéger la montagne qui constitue le cœur de Mont-Saint-Hilaire
- Volet 2 : Repérer tous les petits milieux naturels d'intérêt et mettre en place des mesures de protection

- Volet 3 : Créer ou renforcer des liens entre les milieux naturels
- Volet 4 : Créer de nouveaux milieux naturels

Faire preuve de créativité pour trouver du financement permettant de protéger des espaces naturels

Selon les citoyens, la Municipalité doit faire preuve de créativité dans les moyens à développer pour financer la protection de certains espaces, comme le camping. Un citoyen a suggéré que la Ville organise, par exemple, une séance de remue-ménages avec les citoyens pour trouver des solutions. De plus, les citoyens ont également discuté de la possibilité de racheter le terrain du camping afin de le protéger d'éventuels développements.

8. MILIEUX DE VIE

Pour lancer et relancer la discussion sur le thème Milieux de vie, les animateurs étaient invités à utiliser, à leur gré, l'une ou l'autre ou toutes les questions suivantes :

1. Quels sont les éléments forts de votre milieu de vie ? (Demander quel territoire est inclus dans ce que la personne qui parle considère être son milieu de vie)
2. Quelles améliorations pourraient être apportées ?
3. Selon vous, quels sont les éléments qui contribuent à un milieu de vie réussi ?
4. Les milieux de vie à Mont-Saint-Hilaire répondent-ils aux besoins de la population actuelle et future ?
5. Les services et commerces sont-ils accessibles et diversifiés ? Avez-vous accès à des espaces publics de qualité ?

Les indispensables du milieu de vie

Les participants à ce forum ont identifié plusieurs éléments qu'ils considèrent comme indispensables à un milieu de vie de qualité. Des lieux de rassemblements investis d'une certaine animation sont un de ces éléments. Un milieu de vie de qualité est aussi caractérisé par son échelle humaine et sa beauté. De plus, on trouve une mixité d'usages aussi bien résidentiels que commerciaux ainsi que des lieux de travail. En fin de compte, il s'agit d'un milieu de vie complet où l'on peut résider, mais aussi travailler et faire ses achats.

Par ailleurs, la mixité dont nous parlent les participants et qui caractérise, pour eux, un milieu de vie de qualité fait également référence à une diversité de typologies résidentielles. Cette diversité permettrait, notamment, de compter à Mont-Saint-Hilaire plusieurs groupes d'âges bien représentés. Une offre diversifiée de milieux de vie, tant au niveau de la nature de l'offre que de sa localisation, est donc souhaitable.

Mont-Saint-Hilaire présente déjà certaines de ces caractéristiques. Les participants citent par exemple l'importante offre commerciale, la présence de pistes cyclables et de magnifiques vergers. Ils soulignent également l'aménagement récent de la place du quai qu'ils apprécient.

Toutefois, plusieurs lacunes sont également identifiées, notamment : le manque d'aménagement des parcs et des pistes cyclables, le quartier de la gare peu attractif, l'accès à la montagne insuffisamment mis en valeur, le transport en commun peu développé et, par conséquent, la dépendance à l'automobile pour rejoindre les différents points de service qui perdure.

Les outils pour créer un milieu de vie de qualité

Face à ces constats, de nombreuses suggestions ont été mises de l'avant, par les participants, pour parvenir à créer des milieux de vie qu'ils considèrent de qualité :

- Augmenter le nombre d'arbres et de plantations et favoriser un aménagement paysager comestible.
- Aménager des parcs publics de quartier et prévoir des jardins communautaires.
- Encourager le transport actif en augmentant le nombre de pistes cyclables, en élargissant les trottoirs et en créant plus de liens entre les quartiers.
- Défendre une meilleure intégration architecturale.
- Aménager des places publiques qui pourraient servir, notamment, d'emplacement pour des marchés alimentaires locaux ou des expositions.

- Prévoir un meilleur accès à la rivière.
- Installer des équipements de loisirs tels que des terrains de baseball ou une piscine publique.

CONCLUSION

L'identité de Mont-Saint-Hilaire est liée à la montagne et la rivière, à son patrimoine historique et culturel ainsi qu'à la présence de l'agriculture et particulièrement de la pomiculture.

- Comme la pomiculture n'occupe qu'une faible proportion du territoire agricole et qu'elle se pratique à proximité du périmètre urbain et même à l'intérieur de ce périmètre, cet aspect de l'identité locale pourrait être menacé.
- Les urbains de Mont-Saint-Hilaire connaissent peu le monde rural du territoire municipal. Régulièrement, ils ne comprennent pas et, par conséquent, tolèrent mal les activités agricoles dérangeantes comme les travaux bruyants qui doivent être effectués de nuit.
- Il semble également y avoir un fossé entre les urbains et les ruraux sur la compréhension de la réalité économique des agriculteurs qui les amène à accueillir avec scepticisme les suggestions des urbains pour un rapprochement et une meilleure cohabitation.
- Le principe du respect de l'intégrité de la zone agricole et de la densification des zones du périmètre urbain à développer ou requalifier, excluant la zone A-16 et, dans une moindre mesure, la zone H-105, est généralement accepté.

Mont-Saint-Hilaire ne compte toujours pas de vrai centre-ville.

- Le vieux village de Saint-Hilaire, le secteur de l'hôtel de ville et la zone commerciale du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier constituent les éléments à partir desquels consolider un cœur de ville à échelle humaine, doté d'une place publique d'espaces verts, où l'on circule aisément à pied ou à vélo et qui dégage une cohérence architecturale, esthétique et environnementale.
- Ailleurs sur le territoire, le commerce devrait être concentré qu'en quelques points stratégiques pour répondre aux besoins d'une clientèle de proximité.

La gestion du développement et la maîtrise de la circulation doivent aller de pair.

- Les participants au forum sur le transport et la circulation ont un rapport à la voiture double et contradictoire. D'un côté, ils ont envie de réduire l'emprise automobile dans leur vie (ou celle des autres) au profit de modes de transport alternatifs. D'autre part, ils trouvent utopique de penser qu'il est possible que l'utilisation de l'automobile puisse décroître.
- La croissance démographique de Mont-Saint-Hilaire et des municipalités voisines a été accompagnée par une croissance de la circulation automobile sur les rues collectrices et artérielles existantes. À l'heure de pointe, le ralentissement sur ces voies est assimilée à de la congestion routière et à des problèmes. Ces problèmes se situent essentiellement sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, la rue Fortier et le chemin des Patriotes. Les participants à la rencontre du 21 septembre proposent plusieurs mesures de corrections.
- Les problèmes de cohabitation avec l'agriculture se vivent aussi sur la route. La popularité de l'autocueillette des pommes cause d'importants bouchons de circulation durant plusieurs fins de semaines de l'automne. La machinerie agricole, les automobiles et les vélos ont de la difficulté à partager les routes étroites et sans accotement comme le chemin de la Montagne.
- Malgré les efforts consentis dans les dernières années pour améliorer les services de transport en commun, il reste plusieurs améliorations à apporter pour qu'il s'agisse d'une option pratique pour une plus grande part de la

population. Favoriser davantage l'intermodalité et innover pour desservir les quartiers périphériques sont des pistes de solutions à envisager.

- Le réseau cyclable de la ville, fort apprécié, demeure à consolider pour qu'il soit réellement pratique, agréable, sécuritaire et davantage utilisé.
- Les rues de Mont-Saint-Hilaire ne sont pas *amies* des piétons.

ANNEXE A – COMPILATION DES NOTES DES SECRÉTAIRES DES FORUMS DE DISCUSSION

AGRICULTURE ET PÉRIMÈTRE URBAIN

Portrait

Trop loin de nous, produits ailleurs (—) communauté. Citoyens + agriculteurs = ?

Agriculture urbaine = sécurité alimentaire, autosuffisance, changements climatiques, etc. Une nouvelle réalité et moins importer. MAIS : pas organisée, ou isolée, un projet de jardins communautaires, jardins façades, poules. Impliquer la communauté.

MSH = limite campagne/banlieue – identité. Population urbaine autour de la gare ?

Limite territoire agricole

Zone A16 et camping = zones de développement versus agriculteurs privés du développement sur le dos agriculteurs.

Gens extérieurs viennent encourager agriculture. Gens de MSH = ? non.

Densité-agriculture-mélange.

Enjeu : conserver ce que l'on a en covoisinage ? MSH champêtre, agriculture, omniprésent, identité.

Beauté du lieu des pommiers + ? + Agriculture + histoire = pouvoir attractif = joyau = business – commerces connexes ++ autres activités + tourisme.

Durant la période de pointe des pommes, les locaux manquent d'accessibilité.

La montagne, le Centre de la nature et les parcs = identité de MSH

Le Richelieu ? (n'est pas mis en valeur sur le plan identitaire).

Il y a d'autres cultures que la pomiculture qui n'occupe qu'une petite superficie du territoire agricole municipal.

Il faut éviter de bâtir sur le flanc sud.

Achat local crée du travail et de l'emploi local. Il faut chercher à être un peu plus autosuffisant.

Outil pour choix locaux. Exemple du Green Map (<http://www.greenmap.org/>) qui encourage le développement durable. Instrument pour l'agriculture locale.

Cohabitation

Difficile d'arroser les pommiers : nuisance, bruit.

Identité : ch. de la Montagne, réjouissance visuelle et beauté de Mont-Saint-Hilaire.

Il manque de communication entre les agriculteurs et les résidents.

Une plus grande accessibilité à la zone agricole par des chemins et des sentiers est suggérée. Par contre, les sentiers doivent être balisés, car les chemins improvisés ont des impacts négatifs sur les terres. Les propriétés et productions agricoles doivent être respectées.

Éléments culturels.

Le périmètre urbain doit être respecté.

Il y a des liens à développer. Se rapprocher des agriculteurs.

L'UPA organise des fins de semaine de rapprochement entre les agriculteurs et la population.

Il y a 3 formes d'agriculture qui pourrait être des affectations au plan d'urbanisme :

- Touristique, champêtre ;
- Agriculture de production ;
- Agriculture urbaine.

Îlots thermiques (de chaleur). Importance de la conservation pour l'avenir.

Zone A16 :

- Petits terrains denses + espaces verts plus grands. Ne pas faire un quartier de moyens terrains ;
- 1) Protéger/isolée/plus ou moins accessible/x sorties. 2) adossée à la montagne + conserver caractère champêtre, beauté.
- Le développement augmente la population. Si on limite la population, pourquoi exploiter de nouvelles zones ?
- (La pommeraie) bon quartier.
- Densifier autour de l'école.
- Développer en harmonie avec l'agriculture (cohabitation)
- La cohabitation est un enjeu.

Après la séance du groupe 1, M. Chabot demande le dézonage d'un triangle de terres en zone verte situé à côté de l'aire TOD, comprenant sa propriété et s'étendant jusqu'à la coulée.

Groupe 2

L'identité agricole de Mont-Saint-Hilaire et la cohabitation de l'urbain et du rural

Les agriculteurs sont tolérés. On donne en exemple l'arrosage des vergers la nuit qui dérange les résidents. Ceux-ci ne comprennent pas pourquoi l'arrosage se fait la nuit. Un agriculteur explique que c'est pour ne pas tuer les abeilles qui sont essentielles à la pollinisation des pommiers. Une explication intelligente et précise permet d'accepter une situation dérangeante. Les participants concluent que les communications des explications doivent être améliorées, qu'elles doivent être répétées et que des explications dans un centre d'interprétation sont une option à considérer.

L'agrotourisme n'est pas mis en valeur à Mont-Saint-Hilaire. Il est suggéré que le stationnement de la gare serve de lieu pour un marché public occasionnel, pour des fêtes foraines.

La protection de la zone agricole

Les participants qui se prononcent disent qu'il ne faut pas empiéter en zone agricole, que ce qui est agricole doit le rester.

Agriculture urbaine

L'agriculture urbaine doit être permise et développée. Chaque quartier devrait être pourvu d'un grand jardin communautaire. La Ville doit donc réserver de grandes surfaces pour des jardins communautaires ou collectifs avant que tout soit construit.

La rentabilité des entreprises agricoles et l'agrotourisme

Les agriculteurs doivent pouvoir faire de l'argent.

Pour favoriser l'agrotourisme, il faut favoriser l'accessibilité aux entreprises agricoles et la fréquentation des entreprises agrotouristiques locales par les Hilairemontois eux-mêmes. Il faut penser à promouvoir l'accessibilité par train, navette et bixi. Il faut proposer des forfaits aux différents attraits de Mont-Saint-Hilaire.

La cohabitation de l'urbain et du rural et la conservation du caractère champêtre

En bordure de la zone agricole, une faible densité urbaine est souhaitable.

Une piste cyclable devrait être aménagée sur le chemin de la Montagne pour une meilleure cohabitation des véhicules et des vélos.

Agriculture polluante et réchauffement climatique

L'agriculture pollue beaucoup et est un des responsables du réchauffement climatique. Pour contribuer à réduire la pollution et à lutter contre les changements climatiques, il y a des actions à promouvoir :

- Production de notre compost
- 3R (réduire, réutiliser, recycler)
- Apprendre à produire nous-mêmes
- Déplacer les visiteurs en transports en commun et en transports actifs

Ce commentaire n'est pas apprécié de tous. Les agriculteurs dans la salle soulignent les efforts importants des agriculteurs locaux pour réduire l'empreinte environnementale de leurs exploitations.

Demandes et commentaires des agriculteurs

Les agriculteurs demandent le respect pour le travail important qu'ils font, les risques qu'ils prennent et leur expertise. Les contraintes à l'exploitation des boisés sont dénoncées.

Les propositions de tenir des marchés publics à Mont-Saint-Hilaire où se rendraient des agriculteurs locaux ne sont pas réalistes ni pratiques, même pour l'agriculture bio locale.

Un marché public ne peut fonctionner qu'avec des intermédiaires.

Il est suggéré de faire des circuits agrotouristiques alors qu'ils existent déjà. Ils ne sont pas connus localement ; très peu d'Hilairémontais visitent les exploitations locales. Il y a un problème de communications. Une amélioration du site Web est suggérée.

Zone A-16

Les projets pour le développement urbain de cette zone qui ont été présentés sont trop denses.

Contrat social requis.

Besoin de respecter les espaces résidentiels voisins et la capacité du réseau routier.

Ne pas cacher les vues vers la montagne : un bonheur quotidien.

Il faut un développement plus compact, pas de hauteur (1 étage) et des îlots de nature.

Il faut proscrire les haies qui cachent les vues. Fournir des instructions sur la plantation d'arbres.

Le verger de la zone A-16 doit être considéré comme un bien culturel et patrimonial.

Jardin communautaire, parc et habitations de faible hauteur.

Atteindre un juste milieu.

Appartenance à une région économique

Plutôt que de se considérer comme une ville-dortoir de Montréal, Mont-Saint-Hilaire devrait regarder vers St-Hyacinthe pour les emplois et les services.

COMMERCE, SERVICES ET CENTRE-VILLE

Groupe 1

- Le long Laurier (Fortier aux falaises + rue qui mène au centre civique)
- Depuis les marchés d'alimentation, mais pas d'îlots villageois, la configuration actuelle ressemble plus à un stationnement
- Quartier Centre-civique
- Un peu inexistant – éparpillé
- Hôtel de Ville + autour : utiliser pour réanimer
- Souhaiterait une vision... un espace... Un cœur... Comme celui près de l'actuel hôtel de ville
- À considérer : beaucoup de commerces font face à la montagne (à conserver), la vue est intéressante
- Ex. : Saint-Lambert, le centre-ville est plus adapté pour les piétons que la 116 qui est passante et dont le réseau piétonnier est peu développé et qui est difficile à traverser à pied
- Le défi est de faire un centre-ville à échelle humaine
- Les gens n'ont pas de fierté d'appartenance à Mont-Saint-Hilaire, les gens disent « Saint-Hilaire » et même pas le nom complet « Mont-Saint-Hilaire ».
- Le centre-ville n'est pas le même pour tout le monde, par exemple pour moi, il se situe au coin du Chemin de la montagne et Oasis-Leduc
- Hypothèse : il y a une barrière avec la voie ferrée.... Pourrait-on avoir deux centres-villes
- Différents centres-villes en fonction des besoins
- Le quartier commercial pourrait aussi desservir Otterburn Park et saint Jean Baptiste
- 116 : Éparpillement de commerces
- Il faudrait un endroit rassembleur avec des terrasses et une vue sur la montagne
- La 116 est le centre-ville, mais ce n'est pas convivial, il n'y a rien d'intéressant à voir.
- Pas le choix d'aller au IGA
- On ne sait pas où est le centre-ville à MSH
- Il serait intéressant d'amener des services autour de la gare + animation avec les agriculteurs
- Les commerçants ne veulent pas s'installer près de la gare et les habitants ne veulent pas y aller, car il n'y a pas de commerces... C'est un cercle vicieux
- Il faut une masse critique avec une identité distincte
- Il manque un espace public avec les commerces autour (ex. : Saint-Lambert)
- Ville dortoir : les gens connaissent peu l'histoire et pas de fort sentiment d'appartenance
- Il pourrait y avoir un deuxième centre-ville : le quartier de la gare. Si l'on offre des activités, ça fait sortir les gens... Peut-être que les commerces suivront.
- Valeurs écologie, culture, patrimoine : centre de la nature.... Conscience écologique, les commerces pourraient s'en inspirer
- Le centre-ville de Belœil est un bel exemple

Groupe 2

- Actuellement, pas de vrai centre-ville, pas de cachet, pas de verdure, mais de bons services... manque de vie, de confort, de beauté
- Stationnement à l'avant des commerces : cela nuit à l'aménagement d'un centre-ville
- Centre-ville intelligent avec synergie entre les commerces, nécessaire d'avoir une complémentarité dans l'offre

- Le centre-ville peut être structuré, et l'offre diversifiée, afin de maintenir la clientèle dans un même lieu
- Le centre-ville pourrait se situer en face de l'hôtel de ville, jusqu'à la rue Saint George avec une place publique et des commerces autour (comme en Europe)
- Il faut des espaces d'animation qui permettent plusieurs types d'animation, par exemple des marchés le jour et des spectacles le soir
- La place publique doit se trouver ailleurs que sur la 116
- Il faut réaménager le secteur de la caserne et lui donner un autre usage
- Le parc à côté de la piscine (futurs jardins communautaires prévus avec comités citoyens et membres) constitue un lieu pour une place publique
- Espaces entre la voie ferrée et la bibliothèque : ce lieu pourrait être réaménagé avec des liens en transport actifs, une unité, une cohérence
- On ne peut ignorer le vieux village, pourtant, il n'y a rien pour attirer les gens dans ce coin. Le cœur de la ville doit être proche de l'eau, de l'église, de l'école... Il doit y avoir des petits commerces
- La 116 n'est pas un cœur, mais une zone commerciale
- IL pourrait y avoir une place publique où se trouve actuellement le camping. S'inspirer du théâtre de la verdure (parc Lafontaine à Montréal) + animations diversifiées (marché public)
- Le vieux village devrait être valorisé avec un aménagement adéquat pour l'accès au bord de l'eau. Il ne faut pas recopier ce qui est fait à Belœil, on peut s'en inspirer, mais on doit se servir de ce qu'il y a d'unique à MSH
- L'hôtel de ville devrait être rasé et l'espace exploité pour en faire un centre-ville (rue Sainte-Anne)
- Axe rivière, village, vieux-village, une vue sur la montagne.
- Attention à l'accessibilité en transport actif
- On constate qu'en ce moment, les commerces ont de la difficulté. Il faut donc voir la demande, les besoins de la population pour choisir des commerces adéquats
- Il faut plus de petits commerces accessibles à pied... Une place rassembleuse + synergie + petits marchés
- Théâtre avant à l'étage supérieur de l'école Sacré-Cœur), c'est au cœur du village.
- L'art que l'on a à MSH est dans des lieux spécialisés, mais pas dans le centre-ville, le seul art public disponible, c'est les présentoirs de photo, l'art est absent de la vie de tous les jours
- En général, les centres-ville se déploient autour de l'église ou de l'hôtel de ville. Cet axe devrait être développé. Surtout pour le transport actif
- développer ancienne école Sacré-Cœur pour faire un marché public (en rénovation selon les subventions)
- Créer des événements, des kiosques, une habitude, une programmation ex : marché de Saint-Hyacinthe
- Il faut concentrer le vieux saint hilaire, mais ne pas le disperser, le connecter par le transport actif : c'est important d'avoir des petits points de services un peu partout
- IL ne faudra pas faire au centre-ville une verdure simplement esthétique, sans fonction pour la qualité de la biodiversité, il faut penser à la santé
- Navette entre le centre de la nature et le centre-ville à certaines périodes pour désengorger les rues

La qualité architecturale :

- De la qualité dans les affiches, les toitures
- Possibilité de faire à l'entrée de MSH quelque chose de beau et de distinctif
- Il faut inciter les commerces à verdir, une réglementation existe, elle pourrait être bonifiée
- Donner des guides sur les matériaux, les hauteurs, etc.
- MSH est trop souple sur les dérogations mineures

- Il faut des règlements pour préserver le paysage, la vue, pour définir le style que l'on veut, on devrait y trouver une uniformité, un cachet
- Le patrimoine bâti disparaît vite... l'ancienne glacière du manoir Campbell vient d'être démolie... pas de règles de la ville pour aider à conserver les bâtiments à protéger

Il faut des bancs un peu partout, plus de mobilier urbain, de support à vélo

TRANSPORT ET CIRCULATION

Atelier 1 Atelier 2

Enjeux/problèmes

VOITURE

- Problème de synchronisation des feux sur Laurier
- Circulation dense sur Fortier (matin 7 h-8 h30/soir 15h30-18h/pendant les pommes)
- Pas de feux de circulation Boisé/A116 (en face du Tim Hortons) : dangereux
- Revoir la signalisation et l'éclairage vers la gare
- L'inversion des feux de circulation sur l'A116 et le massif est une bonne chose
- Difficulté (congestion) voire danger (glissant en hiver) pour se rendre sur le Chemin des Patriotes depuis la montée des Trente/rue Desrochers/rue Ste-Anne /boul. de la Gare
- Il faut faire un chemin de contournement par Belœil pour éviter la congestion sur le chemin des Patriotes
- La rue Fortier, résidentielle, a récupéré la circulation de camions (bien que les poids lourds y soient interdits)
- L'auto va demeurer, c'est utopique de croire que son recours va diminuer
- Trop de voitures par ménage
- Le territoire est étalé
- Les travailleurs doivent sortir de la ville et ont donc besoin de leur voiture (ne serait-ce que pour se rendre à St-Bruno)
- Sur Laurier → impression d'être sur une autoroute et pas dans une ville
- Fortier/Campbell → congestion toute la journée, faire un giratoire ? Plus de lumières ? Des policiers ?

TC

- Faire un corridor réservé aux TC pour aller sur l'A116
- Il n'y a pas de connexion entre la gare de train et de bus
- L'utilisation des TC est bien si on habite sur l'axe principal (A116)
- Coût trop élevé des TC (8/9 \$ pour aller à Longueuil ou St-Hyacinthe)

VÉLO

- Pas de congestion sur les PC → il faudrait développer le réseau cyclable pour compenser la congestion auto
- Discontinuité de la PC (à Belœil c'est beaucoup mieux)
- Chemin de la Montagne est censée être une piste cyclable or pas d'accotement alors qu'il y a énormément de vélo donc dangereux
- Le tracé de Fortier et Ozias Leduc est bon, mais les piétons marchent sur la PC
- Conflit entre cycliste, piétons et poussette le long de la voie ferrée

PIÉTON

- Traversées piétonnes a-116/ Radisson/St Georges → temps pas assez long pour piéton (faire une surélévation pour les traversées)
- Aux intersections → il faudrait pouvoir buzzer sur un bouton pour avoir le temps de traverser (ex. : Fortier/Campbell) faire feux clignotants et corridor scolaire
- Pas d'accotement sur le chemin de la montagne donc dangereux

- Le déplacement piéton est difficile (pas de place, du soleil, du vent, des autos dangereuses)
- Le viaduc au-dessus de la gare n'est pas adapté à tous les déplacements (^présence de marches à monter)

Solutions

- Remettre du stationnement incitatif près du pont pour ceux qui prennent le bus
- Faire un autre pont pour désengorger Otterburn Park et la Pommeraie, mais cette proposition ne fait pas consensus, car ça risque d'appeler plus de voitures
- Arrêter de chercher des solutions pour développer le recours à la voiture → inverser le paradigme, chercher à changer les comportements, les réflexes (utopies pour certains)
- Développer les transports électriques → navettes pendant la journée (pas de bruit)
- Proposer des taxis-bus comme à Rimouski ou au Mexique
- Diversifier les pistes de solutions : augmenter le TC + le transport actif utilitaire
- Connecter les PC entre elles à des fins de déplacement et pas uniquement récréatives
- Éviter que les piétons puissent marcher sur les PC → proposer 2 voies de vélo et 1 voie pour piétons
- Élargir les PC quand elles sont en site propre, MAIS réguler la vitesse des vélos, car ils peuvent devenir dangereux
- Créer une connexion entre la gare et Ste-Julie en TC
- Maintenir la densité près des grands axes, car on va augmenter la circulation routière
- Congestion Campbell/Seignory et Campbell/Fortier → faire un aménagement pour ralentir la circulation (mettre des obstacles physiques, zone 30, incitatif pour TC qui seraient gratuit la journée)
- Développer les TC pendant les heures de pointe
- Demander à l'AMT une analyse sur l'origine/destination des utilisateurs du stationnement de la gare
- Réduire la dimension des camions
- Maintenir la densité actuelle, mais ne pas l'augmenter sinon ça va développer des problèmes de circulation → développer aux abords des axes
- Rue Blain/Laurier : dangereux → mettre une pancarte pour interdire tourne à gauche pendant les heures de pointe
- Exemple à Boucherville → les lumières deviennent des arrêts le soir (après 22 h)
- Faire des carrefours giratoires pour gérer la fluidité
- Développer un circuit TC pour les quartiers plus périphériques
- Augmenter la fréquence de passage de TC
- Créer des lignes de TC pour se déplacer dans toute la région
- Ex à Ste Julie : un bus fait le tour gratuitement de la ville
- Faire un réseau cyclable + piétons pour se déplacer DANS la ville, mais pas forcément pour y sortir → faire un réseau à l'échelle humaine
- **Ex de Sherbrooke : gratuité/giratoire/PC**
- Augmenter la desserte du train de banlieue (pas que 5 fois/jour)
- Développer les bus pour aller à la gare
- Faire des taxi-bus ou du covoiturage pendant les heures de pointe
- Améliorer et sécuriser l'A116 pour les piétons (mettre des trottoirs et des arbres)
- Désenclaver la voie ferrée, ex. de Belœil
- Mettre plus de lumières pour marcher le soir dans les rues
- Ex en Géorgie : réseau de golf cart à Peach Tree
- L'A116 est une des routes principales du QC, il faudrait joindre les 2 cotes de la route
- Les travaux de verdissement sur Ozias-Leduc sont une bonne chose

- Faire un tunnel pour les piétons sous la voie ferrée
- Développer des aménagements plus urbains (boulevard urbain) pour un plus grand respect des piétons
- Offrir la possibilité de tourner en double sur Fortier
- Synchroniser les lumières sur l'A116
- Fortier/Radisson : faire un giratoire sur Laurier, MAIS ce n'est pas possible en pente
- Faire une gare piéton/bus
- Créer la jonction entre Ozias-Leduc jusqu'à Radisson (ancienne proposition)
- Ex de Copenhague : pour favoriser les vélos, il y a une taxe sur les voitures
- Avoir une vue d'ensemble des déplacements actifs sur la municipalité
- Développer les trajets piétons alternatifs (pas que sur les bords de route)
- Pouvoir aller à la montagne en vélo (projet en cours)
- Connecter les PC aux commerces et agriculteurs (développer l'agrotourisme)
- Il manque de supports à vélo à la gare et à l'IGA (créer trottoirs + repose-pieds aux intersections)
- Faire des circuits piétons pensés (connecter aux services, commerces, école)
- Créer un nouveau pont
- Développer le réseau de TC en concertation avec ceux de la région
- Améliorer le chemin de la montagne
- Réduire la circulation pour mieux respecter les piétons →aménagement urbain (arbres, taille réduite de chaussée)
- Faire un plan global pour les vélos et le piéton →rendre les trajets alternatifs plus agréables, faciles et sécuritaires
- MSH est un point pivot du cyclotourisme

PATRIMOINE ET PAYSAGES

Groupe 1

Que veut dire tissu urbain ? Exemple : groupe de maisons, intéressant contexte, pas juste un bâtiment. Oui contexte : chemin de la montagne, vieux village, terrasse plaisance.

Des normes et critères par quartier peuvent être créés. Zone A-16 : prévenir la destruction du paysage, pas de multi étages.

Concentration essentielle : vieux village. Acte de naissance de MSH et âme de MSH.

Importance de conserver les vues et perspectives vers la montagne et la rivière.

Quand beaucoup de contraintes il faut en laisser tomber + paysage, — patrimoine. (?)

Éviter les tours de télécommunication. Politique Hydro-Québec à faire respecter (?). Cas rue l'Heure-Mauve (?) MSH devrait avoir réflexion sur où poteaux.

Ville sobre, belle, plaisante : déroger du PMAD, priorité au paysage. Impossible de densifier et de conserver le paysage.

Les moyens :

- Réglementer l'apparence par quartier.
- Ne pas densifier.
- Utiliser les autres critères que densité (et clause « ouverture » S.A) pour défendre la faible densité dans la zone A-16 et environs et cas similaires à la MRC. (?)
- Réduction poteaux Hydro-Québec et enfouissement.
- Rendre les dérogations mineures difficiles (?)
- Mieux définir les normes par quartier
- Augmenter les arbres
- Patrimoine et paysage indissociables
- Protéger les parcs boisés
- Récupérer le terrain du garage municipal pour densifier
- Vieux village pas joli depuis Belœil : végétaliser la rive
- Impliquer l'UPA (Union des producteurs agricoles), le centre de la nature du Mont-St-Hilaire (propriété de l'université McGill) pour documenter, défendre la faible densité ou la conservation la plus naturelle possible. Exemple : déversement du lac.

Groupe 2 :

Les moyens :

+ oui bonnes interventions : monuments cités.

— protection (Fortier/Charlevoix) : anciens quartiers (50 et +) versus nouvelles constructions. Pas d'harmonie (architecture de tous les goûts). Harmonie ? Intégration ? PIIA ? Possible d'harmoniser avec du contemporain. Pas styles catalogues. Simplicité ?

Exemples positifs : maison Ozias-Leduc, peut-être Borduas, école Sacré-Cœur.

Négatif : édifices défigurés, disparus, pas de politiques, pas de programmes.

Matériaux spécialisés (—) : conserver allure, mais compromis avec matériaux modernes.

Épicerie noyau laid, besoin d'animation, plus humain, plus de convivialité.

Tentative de la ville : boycott par rapport à la protection des maisons (coûts, protections, rénovations), moyens financiers — incitatifs.

Ville : sujet complexe coûts – propriété privée. On ne peut pas demander à tout le monde

Fondation ? Argent

Exemple Chambly : fondation, église anglicane, peinturer devanture, cachet public. Investissement minimum pour des résultats maximums.

Rues principales : concours/projet = un édifice/an aide financière ++ pat. Pas juste \$ encourager.

Aspect communautaire. Exemple : école Sacré-Cœur = complexe. Avoir plus d'ouverture pour le volet communautaire.

Sortir du cadre de l'offre de services... communautaire. Mais pour quelqu'un d'autre : pas réaliste, règlements constructions.

Vieille épicerie : valeur patrimoniale ? À vendre — dynamiser quartier — vocation ? = occasion

Complexité rénovation

Dynamique vie vieux-village ? Résidentiel – intact à travers années

Paysage – esthétique Arts ? Confondre avec montagne

Vue à l'arrivée ++, mais pont CN avec viaduc – Terrain motel ? À intégrer, porte d'entrée, marquage/art.

Contemplation/temps pour admirer le paysage. Installations pour admirer le paysage.

Chemin de la montagne – protéger – bucolique — vie beauté – Paysage du piémont disparu, perte incroyable + verger A16

Flanc Sud : limiter hauteur bâti = protéger paysages.

Bord de l'eau privé, mais bouts de terrains net + accès +++ vues rivières, quais ++ Accès bord de l'eau extraordinaire, devant église + rue St-Henri.

Carrière

Toits plats au village de la gare et autre qui ne bloquent pas la vue + accessible pour gens.

Patrimoine à venir : arts statues, héritage, histoire de MSH, peintres, personnages, artistes illustres.

Calendrier ++ histoire des rues.

Art public, design bancs + supports à vélo – concours. Multiplex = supports vélos, prix de gros.

MILIEUX NATURELS

La secrétaire des deux séances de ce forum a pris ses notes directement à l'ordinateur puis les a intégrées à son rapport de sorte qu'il n'existe pas de compilation des notes hors du rapport que l'on peut lire à la section 7.

MILIEUX DE VIE

Feuille 1 [Feuille 2](#) [Feuille 3](#)

Les incontournables des milieux de vie/Éléments qui correspondent à un milieu de vie réussi :

- L'échelle humaine x2
- La cohésion sociale
- Des lieux de rassemblements, de convergences, de connexions, de discussions, de rencontres x2
- De l'animation
- Offre culturelle à diversifier tant au niveau de la nature de l'offre que de sa localisation
- Des milieux de vie mixtes en termes d'âges
- Et de typologies de logements x2 + réglementation adéquate pour parvenir à cet objectif
- Et en termes d'activités : lieu de travail et de résidence (amener de l'emploi) x2
- Esthétisme
- Des commerces accessibles en transport actif

Les actions/projets à entreprendre pour y parvenir :

- Présence de jardins communautaires
- Et de marchés publics locaux
- Aménager davantage de places publiques
- Avoir des pistes cyclables, des trottoirs, et plus de liens entre les quartiers
- Favoriser les déplacements en transports actifs et en communs
- Présence d'arbres et de plantations
- Avoir des expositions en plein air
- Présence d'équipements de loisirs type terrains de baseball et piscine publique

Forces et lacunes des milieux de vie de MSH :

Forces :

- accessibilité aux commerces
- piste cyclable de long de la voie ferrée, lieux intéressants (?)
- les vergers (à soutenir)
- place du quai : exemple positif à MSH

Lacunes :

- l'aménagement des parcs
- l'accès à la montagne
- besoin d'une auto pour accéder aux commerces
- aménagement des pistes cyclables
- peu de choix (?)
- transport en commun méconnu

- quartier de la gare
- + stationnement (?)

Suggestions :

- aménagement paysager comestible
- diminuer les îlots de chaleur
- se servir des arbres (?)
- Encourager la mixité (de quel type ?)
- Avoir des parcs de quartier
- Piste cyclable complétée
- Accès à l'eau
- Meilleure intégration architecturale
- Maisons écolos (?)
- Des commerces à l'entrée de ville (?)

ANNEXE B – PRÉSENCES

PARTICIPATION AUX DEUX SOIRÉES DE CONSULTATIONS SUR LA RÉVISION DU PLAN D'URBANISME, LES 21 ET 23 SEPTEMBRE 2015.

	NOM	PRÉNOM	21 SEPTEMBRE	23 SEPTEMBRE
01	BEAULIEU	Julien	X	
02	BELHUMEUR	Jean	X	
03	BERNARD	Jean-Marc	X	
04	BERNER	Ferdinand	X	
05	BESSETTE	Jean-Pierre	X	X
06	BLOUIN	Carole	X	X
07	BOILEAU	Brigitte	X	X
08	BOIS	Maryse	X	
09	CAHU	Isabelle	X	X
10	CAMPAGNA	Yves	X	X
11	CANTIN	Jean	X	
12	CHABOT	Jacques	X	X
13	CHOQUETTE	Paul	X	X
14	CLOUTIER	Monique	X	X
15	CLOUTIER	Eveline	X	
16	CLOUTIER	Jean	X	
17	COMEAU	Colette		X
18	COULOMBE	Marie-Ève	X	X
19	COUTURE	Nicolas		X
20	DANIS	Michelle		X
21	DAOUST	Jean		X
22	DAUNAIS	Marie-Ève	X	
23	DE BELLEFEUILLE	André	X	
24	DELORME	Bernard		X
25	DESCHÊNES	François		X
26	DUFRESNE	Robert	X	X
27	DUVAL	Jean-Marc	X	X
28	DUVAL	Martin	X	X
29	FRENETTE	Micheline		X
30	GAGNÉ	Natasha	X	X
31	GAUDETTE	Olivier	X	
32	GAUTHIER-SOUMIS	Bastien	X	

33	GILBERT	Nicole	X	X
34	GIRARD	Émilie (+1)	X	
35	GUERTIN	Simon	X	X
36	HALDE	Jean-Luc	X	X
37	JEAN	Nathalie	X	X
38	LAMBERT	André		X
39	LEFRANÇOIS	Valérie	X	
40	LEROUX	Antoinette	X	X
41	LEUENBERGER	Nathalie	X	X
42	LEWIS	Carina	X	X
43	LITALIEN	Charles	X	
44	MAILLOUX	Roger	X	
45	MARTIN	Melina		X
46	McGRATH	Kim	X	
47	McGUIRE	Glenna	X	X
48	MICHAUD	Thérèse	X	X
49	MICHEL	André	X	X
50	MILLETTE	Chantal		X
51	MOLL	Astrid	X	
52	MONTMARQUET	Erik	X	
53	NAULT	Pierre	X	X
54	NÈGRE	Dominique	X	X
55	OLIVIER	Réal	X	X
56	PAIEMENT	Gilles	X	X
57	PENNEFATHER	Mary	X	X
58	PERRON	Karine	X	
59	PINSONNEAULT	Andrée	X	X
60	PION	Denis	X	
61	POIRIER	Marcel	X	X
62	POIRIER-GHYS	Geneviève	X	
63	POISSANT	Daniel	X	X
64	PRÉVOST	Rachel	X	X
65	PROULX	Daniel	X	X
66	RAINVILLE	Claude	X	X

67	RICHER	Jean-Claude		X
68	ROBERT	Françoise		X
69	ROBERT	Michel		X
70	ROY	Yves	X	X
71	SAINT-PIERRE	Patrice	X	
72	SIMARD-POIRIER	Ginette	X	X
73	SIROIS	Marie-Claude	X	
74	TARDIF	Hélène	X	X
75	THEORET	Christine	X	
76	THIBEAULT	Isabelle	X	
77	TIMMINS	Steve		X
78	TONER	Louis	X	X
79	TREMBLAY	Danièle		X
80	TURPIN	Mathieu	X	
81	VALIQUETTE	Yolande		X
82	VANDERHEYDEN	Kees	X	X
83	VEILLETTE GAUVIN	Lise	X	X
84	VINET	Marie-Hélène	X	