



Vaudreuil-Dorion



Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

Le projet de revitalisation du boulevard Harwood et de ses environs comporte de nombreux enjeux. Pour cette raison, la Ville reconnaît l'importance d'intégrer les citoyens au processus décisionnel. En effet, l'implication des différents acteurs de la communauté à la planification du territoire permet de cerner les diverses perspectives et de trouver les solutions adéquates. La Ville a donc mis sur pied plusieurs démarches participatives. Dans une volonté de transparence, ce rapport expose les résultats des démarches entreprises lors de la première phase des consultations.

Le processus a débuté en octobre 2014 avec les présentations publiques du projet qui ont réuni un grand nombre de citoyens. Au début du mois de novembre, un sondage en ligne a été déposé afin de réaliser un portrait du territoire du point de vue des résidents. À la fin du même mois, la Ville a organisé des ateliers de design participatifs permettant à plusieurs groupes de citoyens d'exprimer leurs idées. La date butoir du dépôt des mémoires, le 23 décembre 2014, clôt la première phase de consultations. Des audiences publiques, présentant les mémoires, sont prévues au début de 2015.

Les résultats de cette première phase démontrent l'intérêt de tous les acteurs pour la revitalisation du boulevard Harwood et de ses environs. Ils permettent d'enrichir la réflexion pour l'amélioration de la qualité du milieu de vie.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

PRÉSENTATIONS PUBLIQUES

La Ville a présenté le portrait du secteur à la population, la vision préconisée à long terme, les moyens de mise en œuvre du projet et le processus de consultation lors de quatre séances d'information :

1. Le 16 octobre en journée et en soirée avec l'ensemble des citoyens
2. Le 21 octobre avec les commerçants du secteur
3. Le 28 octobre avec la Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS)

À la fin de la séance, l'assistance avait l'occasion de prendre la parole. Dans un premier temps, plusieurs citoyens ont salué la démarche de la Ville pour la revitalisation de ce secteur en déclin et ont, à maintes reprises, souligné le fort potentiel économique, historique et urbanistique ainsi que la nécessité de mettre en valeur le cachet de l'ancienne ville de Dorion et son aspect bucolique. Plusieurs préoccupations ont été soulevées de façon récurrente. En voici une synthèse :

1. UN PROJET RÉALISABLE SANS LE PARACHÈVEMENT DE L'A20 PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ)

Harwood est actuellement un boulevard autoroutier, dont l'emprise est gérée par le MTQ. C'est un axe de transit d'importance nationale et l'aménagement actuel donne priorité à la circulation automobile et au camionnage. Le trafic important génère des nuisances sonores et un sentiment d'insécurité pour les piétons et les cyclistes. Il est donc difficile d'aménager de nouveaux bâtiments résidentiels ou mixtes dans ces conditions. Comment la Ville pourrait-elle favoriser le transport actif, diminuer la vitesse (surtout des camions), améliorer la circulation (passage à gauche) et la sécurité? Le projet de parachèvement de l'A20 permettrait à la municipalité de récupérer l'emprise. Pourquoi ne pas attendre que le MTQ réalise le projet?

LA RÉPONSE DU MAIRE : *Le MTQ n'a pas donné de date pour le déplacement de l'A20. Il est donc probable que la problématique liée au volume de circulation automobile et de camionnage perdure encore pendant des années. Le secteur est en déclin depuis plusieurs années déjà, il est donc temps de faire des changements concrets. Attendre que le projet du MTQ se réalise revient à laisser le secteur périliter et s'installer de nouveaux commerces qui n'entreront pas dans une vision future.*

La revitalisation du boulevard Harwood est un projet global qui s'étale sur plusieurs années : des premiers changements arrivent, mais le développement du secteur au complet se fera à long terme. La situation du boulevard peut avoir évolué avant même que tout le secteur soit redéveloppé.

La Ville est en période de réflexion afin de trouver des solutions qui permettront de diminuer les impacts négatifs (bruit, insécurité, vitesse et autres) de la circulation, et ce, même si c'est le MTQ qui gère l'emprise.

2. LE DÉMÉNAGEMENT DU CENTRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX (CSSS)

La relocalisation du CSSS laisse les anciens locaux vacants sur le boulevard Harwood. Depuis, les propriétaires ont décidé de placarder les portes vitrées et fenêtres, ce qui donne l'impression de vivre dans une « ville fantôme ».

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

LA RÉPONSE DU MAIRE : *la Ville est opposée au placardage de l'ancien CSSS, c'est pourquoi il a été demandé aux propriétaires de retirer les affiches ou de les peindre de la même couleur que le bâtiment, jusqu'à ce qu'un nouveau locataire se soit installé ou qu'un projet de redéveloppement soit accepté.*

3. LA DURÉE DU PROJET

La vision de la Ville consiste en le développement d'un quartier urbain dense et mixte. Cependant, beaucoup de terrains sont présentement construits, ce qui implique que certains propriétaires devraient démolir des bâtiments pour en reconstruire d'autres. Qu'est-ce qui les inciterait à le faire? Comment les commerçants locaux pourront-ils rester ouverts en attendant de nouveaux locaux?

Puis, la vision de redéveloppement du quartier est en complète opposition avec les développements des dernières années. Des projets sont encore réalisés selon d'anciens concepts. À partir de quand les projets devront-ils concorder avec la nouvelle vision de développement de la Ville? Que va-t-il se passer avec les projets et les usages qui ne s'inscrivent pas dans la vision énoncée? Combien de temps faut-il attendre pour voir des résultats concrets?

LA RÉPONSE DU MAIRE : *Le projet de revitalisation du boulevard Harwood et de ses environs va s'étaler sur plusieurs années. Toutefois, chaque année, de nouveaux projets vont voir le jour et les premiers changements vont se faire sentir rapidement. D'ailleurs, plusieurs promoteurs travaillent déjà sur des projets, plus particulièrement sur les terrains des anciens CSSS et Motel Miss Dorion. Ces projets vont donner le ton au reste du développement dans le secteur et plusieurs promoteurs ont démontré leur intérêt d'être en adéquation avec la vision de revitalisation du secteur. En ce qui concerne les projets qui ne cadrent pas, un règlement de contrôle intérimaire (RCI) ou tout autre moyen légal sera mis en place pour bloquer le projet jusqu'à l'adoption du projet particulier d'urbanisme (PPU).*

La phase de consultation aboutit à la validation de la vision finale de redéveloppement et à l'adoption du PPU, prévue à l'automne 2015. Ce dernier encadrera tous les futurs développements, grâce à la réglementation, afin qu'ils s'accordent à la vision de la Ville pour le secteur. Le rôle de la Ville est, présentement, de vérifier la capacité des infrastructures municipales dans le secteur afin de s'assurer de répondre aux besoins futurs.

En ce qui concerne l'existant, un certain nombre de bâtiments ne s'accordent pas à la vision de la Ville. Beaucoup de propriétaires n'ont pas investi en raison de la réglementation actuelle et de la valeur moindre des terrains en comparaison avec ceux du secteur Vaudreuil. L'adoption du PPU, qui permettra d'augmenter, entre autres, la hauteur des bâtiments et donc d'accroître les profits ainsi que l'effet possible d'entraînement seront des incitatifs pour les propriétaires à investir dans des travaux d'embellissement ou dans la démolition et la reconstruction de certains bâtiments. Cependant, un grand nombre de bâtiments sont considérés d'intérêt et ne pourront en aucun cas être démolis.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

4. LA DENSITÉ

La Ville veut développer un quartier dense, dynamique et qui attire une nouvelle population résidente et consommatrice. Dans un premier temps, le secteur est assez homogène en ce qui concerne les hauteurs de bâtiments. De quelle manière les nouveaux développements ne dénatureront pas le tissu urbain déjà existant? Quels sont les bénéfices de cette densification pour les commerçants, les propriétaires et les résidents? De plus, le secteur connaît déjà des problèmes de stationnement automobile, de nouveaux résidents et gens de passage n'amplifieront-ils pas le problème actuel?

LA RÉPONSE DU MAIRE : *Actuellement, très peu de citoyens résident dans le secteur en raison de l'usage commercial majoritaire et de la fonction du boulevard Harwood, qui est une autoroute urbaine. La Ville a la volonté de recréer un quartier attrayant et dynamique. Ceci implique d'augmenter la densité et probablement la hauteur des bâtiments sans toutefois dénaturer le secteur.*

Les développements récents dans le secteur de Vaudreuil à proximité de la gare s'expliquent par le fait que l'usage était depuis toujours agricole et qu'après le dézonage, tout a été construit sur du neuf. Le projet de revitalisation du boulevard Harwood revient à reconstruire la ville sur la ville, c'est-à-dire à prendre en considération l'existant et l'histoire du secteur de manière à ce que les nouvelles constructions s'intègrent globalement au tissu urbain.



Sachant que la hauteur de plafond d'un bâtiment commercial est plus importante que celle d'un bâtiment résidentiel, il est probable que même si la Ville autorise l'augmentation du nombre d'étages de bâtiments résidentiels, les hauteurs restent les mêmes. L'augmentation du nombre d'étages crée, aussi, un attrait financier pour les propriétaires.

Cependant, les nouveaux projets devront amener de la mixité : par exemple, des commerces au rez-de-chaussée et des espaces résidentiels aux étages. Cette densification de population permettra d'apporter le dynamisme recherché tout en offrant un nouveau bassin de clientèle pour les commerçants et d'augmenter l'attrait du secteur grâce à des commerces de proximité et de petite surface.

L'amélioration du transport actif (en commun, piétonnier et cycliste) est une des conditions essentielles à la réussite du projet, puisqu'il permet de diminuer la dépendance à l'automobile. C'est pourquoi la Ville réfléchit sur les gestes à poser et considère le réaménagement des espaces existants comme le tunnel sur l'avenue Saint-Charles, le désenclavement du secteur Dorion-Gardens et un meilleur partage de la rue.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

5. DÉPART DES SERVICES INSTITUTIONNELS

Le CLSC a été relocalisé depuis peu. Avec le projet de prolongement de l'A20, le pavillon Saint-Jean-Baptiste de l'école du Papillon-Bleu devrait disparaître. Alors que la Ville prévoit plus près de 2000 ménages supplémentaires, les besoins en services institutionnels risquent d'augmenter. La Ville pense-t-elle réaménager ces services dans le secteur?

LA RÉPONSE DU MAIRE : *La Ville connaît la problématique et réfléchit, avec ses différents partenaires, sur les gestes à poser afin d'améliorer l'accès à certains services.*

6. TISSU URBAIN ET SOCIAL

La Ville espère attirer une nouvelle population plus jeune et des familles afin de créer une mixité sociale. De quelle manière la Ville prévoit-elle les attirer et inclure la population déjà existante dans le projet?

Il est actuellement difficile de garder des bâtiments en bon état et un grand nombre sont déjà dans des états déplorables. D'ailleurs, mettre en valeur le patrimoine immobilier est ardu en raison des styles architecturaux disparates. Quelles sont les intentions de la Ville pour gérer ces problèmes? Est-elle ouverte à aider les propriétaires de bâtiments résidentiels et commerciaux?

LA RÉPONSE DU MAIRE : *Grâce au projet, la Ville veut attirer de nouvelles familles. Toutefois, elle élabore des moyens pour améliorer la qualité de vie des résidents actuels, en particulier les retraités et les personnes âgées. La densification de population permet de justifier l'amélioration de certains services municipaux, tel le transport en commun.*

La Ville espère que le début des améliorations dans le secteur crée un phénomène d'entraînement et incite les propriétaires à rénover leurs bâtiments et à réaménager les espaces extérieurs. Elle songe aussi à la mise en place d'autres incitatifs.



Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

SONDAGE EN LIGNE

Dans le cadre du projet de revitalisation du boulevard Harwood et de ses environs, un sondage a été déposé en ligne en novembre 2014. Il a permis aux citoyens de donner leur opinion et de valider le portrait du territoire réalisé par la Ville. Les résultats peuvent être consultés en ligne sur le site de la Ville, à l'onglet Consultations sur Harwood.

Pour résumer, 223 citoyens ont répondu à l'appel, démontrant l'intérêt de la population pour le projet et les nombreux enjeux qui en découlent. La moitié d'entre eux résident à proximité du secteur (Vieux-Dorion, quartier de Bel-Air, Saint-Jean-Baptiste ou Dorion-Gardens). Ceux qui ne vivent pas dans ces secteurs sont résidents de Vaudreuil-Dorion et 18 % des répondants vivent à l'extérieur de la municipalité. L'âge moyen est de 43 ans et la grande majorité est propriétaire de son habitation. Un répondant sur cinq est commerçant et 60 % d'entre eux sont propriétaires du local commercial.

La majorité des répondants observe des lacunes en offre culturelle, en infrastructures sportives, en activités récréatives et en espaces favorisant les liens sociaux et pense que le secteur n'est pas attrayant. Selon les questions, ils sont 70 % à 80 % à penser qu'il n'y a pas suffisamment d'offre en activités. Deux répondants sur trois trouvent que le secteur manque de dynamisme. D'ailleurs, très peu participent à des activités communautaires sur une base régulière et 60 % n'y participent jamais.

Se déplacer à pied ou à vélo n'est pas sécuritaire, alors que 76 % des répondants seraient tentés d'utiliser un mode de transport actif si de nouvelles infrastructures étaient mises en place et de nouveaux aménagements permettaient un meilleur partage de la rue. D'ailleurs, 60 % des répondants considèrent que la circulation ne favorise pas l'activité commerciale.

La nature n'est pas mise en valeur pour 85 % des participants. Deux répondants sur trois estiment que les nuisances sonores sont trop importantes et que la rivière des Outaouais n'est pas accessible. Du reste, 20 % des répondants ignorent si la rivière est accessible.

Malgré certaines lacunes observées, près de la moitié des répondants a un fort sentiment d'appartenance au secteur et 66 % s'y sentent en sécurité.

Les commentaires

La dernière question du sondage permettait de rédiger un commentaire. Près du tiers des répondants ont profité de l'occasion pour spécifier des points de vue. Plusieurs répondants ont salué la démarche transparente de la Ville et son approche participative et inclusive dans le projet de revitalisation du boulevard Harwood. Dans l'ensemble, beaucoup de sujets des commentaires recueillis s'entrecoupent. En synthétisant et par ordre d'importance, on retrouve :

1. L'ENVIRONNEMENT

Globalement, la problématique dans le quartier n'est pas la propreté, mais plutôt les aménagements, l'aspect visuel.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

Sécurité : Entre autres, plusieurs répondants déplorent l'absence d'aménagement et de sécurité des tunnels pour piétons et du viaduc se situant dans l'axe de l'avenue Saint-Charles ainsi que la traversée ardue des voies de chemin de fer et du boulevard.

Ville « fantôme » : À plusieurs reprises, les répondants qualifient le secteur de « ville fantôme ». En dehors des commerces et locaux vides, le quartier manque de vitalité : pas de piétons, de cyclistes ou d'enfants à l'extérieur. Ce phénomène est accentué par le manque d'équipement de loisirs ou leur mauvaise mise en valeur, la vétusté et l'absence de connexion des aménagements en place, par exemple la piscine Saint-Jean-Baptiste et les terrains de tennis.

Espaces de rencontre : L'une des préoccupations principales est le manque de verdure : pas ou peu de parcs, d'arbres, de fleurs, d'espaces naturels. Le secteur est en grande partie asphalté et il n'existe aucun espace de détente, de loisir ou de rencontre. La rivière n'est pas accessible et mériterait un aménagement spécifique avec du mobilier urbain et des arbres, par exemple.

Transport actif : Un nombre important de répondants souhaiteraient un circuit vert sécuritaire et global (trajet pédestre, pistes cyclables aménagées et connectées, rue piétonne ou pro-piétons, etc.) qui leur permettrait d'améliorer la circulation en transport doux dans le quartier et vers l'extérieur et de connecter la rive au quartier. Selon les répondants, l'amélioration des infrastructures en transport doux permettrait aussi de favoriser le tourisme et le développement économique. Beaucoup de réponses mettent de l'avant la volonté de créer un environnement où la nature et l'histoire du secteur sont mises en valeur.

2. L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Pour les répondants, il est important de tenir compte des commerces déjà existants dans le secteur Vaudreuil (grandes enseignes, en grande quantité) ainsi que des commerces déjà présents dans le secteur du projet. Plusieurs commerçants et propriétaires de bâtiments commerciaux ayant répondu au sondage craignent de ne pas avoir les moyens financiers pour investir dans la rénovation de leurs bâtiments ou dans la location de nouveaux locaux et de devoir se relocaliser. Ils trouvent le commerce local essentiel pour la vitalité du secteur et des alentours. Globalement, les répondants souhaiteraient le développement d'une artère commerciale de proximité ayant du cachet et du charme en instaurant de la diversité, de la qualité, de l'harmonie. Les répondants proposent notamment l'implantation de boutiques artisanales, de magasins spécialisés, d'épicerie fines, de cafés, de bars et de restaurants avec terrasse et d'un marché public qui donneraient le goût de s'y attarder.

Bien que l'implantation de nouveaux commerces de qualité soit saluée, beaucoup déplorent le manque d'harmonie, d'homogénéité. Selon les répondants, l'entretien des bâtiments commerciaux laisse à désirer. Des commerces sont vieillissants, désuets (apparence et produits en vente) et nécessitent des rénovations, une mise en valeur. D'ailleurs, plusieurs bâtiments sont qualifiés de « laids » et le secteur de « malpropre », « malfamé », « sans personnalité ».

3. LA CIRCULATION

Le thème de la circulation automobile et du camionnage sont souvent abordés. Certains ne croient pas que le boulevard devrait être réaménagé tant que l'A20 n'est pas déplacée.

Les aménagements actuels nuisent à la qualité de vie. Les répondants souhaiteraient des trottoirs dans les rues

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

où il n'y en a pas et des trottoirs plus larges sur le boulevard Harwood. La circulation importante, la vitesse élevée, le manque de civisme des conducteurs (brûler des feux, refuser de laisser passer les piétons, etc.) compliquent la traversée des rues, dissuadent les consommateurs de marcher pour magasiner. L'idée d'une rue piétonne parallèle au boulevard Harwood est soulevée à plusieurs reprises pour améliorer la connexion entre les divers commerces et infrastructures et augmenter l'attractivité du secteur.

Le boulevard Harwood et les lignes de chemin de fer sont considérés comme des frontières qui sont problématiques pour l'accessibilité du secteur.



4. LE STATIONNEMENT

La question de l'accessibilité des commerces préoccupe particulièrement les commerçants ayant répondu au sondage. Ils déplorent l'insuffisance de cases de stationnement dans le secteur. D'autres répondants désirent pouvoir se garer plus facilement sur la rue pour magasiner.

Sur le plan résidentiel, des répondants soulignent le manque de lumière et de stationnement sur rue.

5. LA DENSITÉ ET LA MIXITÉ

Des répondants souhaiteraient, par exemple, des constructions inférieures à six étages, du logement social pour les familles, les personnes seules et les personnes âgées, mais pas de condos.

6. L'APPARTENANCE

Le projet de revitalisation du boulevard Harwood est perçu comme un moyen de redorer l'image de la ville, de retenir les commerçants et résidents dans le secteur de Dorion et d'attirer une nouvelle clientèle.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

ATELIERS DE DESIGN PARTICIPATIF

À la mi-novembre 2014, la Ville a organisé des ateliers de design participatifs mettant à contribution différents acteurs du développement dans la réflexion et la recherche de solutions. Les participants ont été appelés à s'exprimer et à faire valoir leur point de vue. Ces ateliers étaient considérés comme un exercice de démocratie nécessaire à l'aménagement d'un quartier dynamique et à l'image de ceux qui vivent et travaillent dans le secteur et à proximité. Le choix du lieu de rencontre s'est porté sur l'ancienne mairie de Dorion, actuels locaux du Service des arts et de la culture, pour sa forte symbolique dans le projet. Les ateliers ont été divisés selon trois thèmes et chaque atelier s'est déroulé en trois temps :

1. Présentation des participants (10 min)
2. Présentation du sujet de la rencontre et période de questions (20 min)
3. Dessin sur calques avec l'appui de cartes à l'échelle du secteur du projet (1 h 15). Les participants ont créé des groupes de deux à trois personnes par calque afin de développer leur réflexion et un artiste local s'est associé à chacun des ateliers de manière à enrichir, par son expérience, cette démarche créative.



1. LA MOBILITÉ

Participants : Michel Arseneault (citoyen), Lucie Bisson (artiste et conteuse), Isabelle Elyse Lapointe (CSSS), Martin Lefebvre (citoyen), Luc Boyer (consultant pour la CCIVS) et Diane Lavallée (chef de division - Permis et inspections), Michel Vallée (directeur du Service des arts et de la culture) et Olivier Van Neste (directeur du Service des travaux publics) ainsi que Guylaine Cheli (stagiaire en urbanisme) et Martin Paré (conseiller - Mise en valeur du territoire), qui ont animé l'atelier.

Cet atelier portait sur les transports routier, collectif, actif et doux, la sécurité (traverses, intersections, limites physiques), l'accessibilité (à l'intérieur du secteur, depuis l'extérieur et vers l'extérieur) et le partage des rues.

L'atelier a permis de réfléchir sur le projet du MTQ. Actuellement, le boulevard Harwood génère beaucoup de nuisances : c'est une autoroute d'importance nationale qui crée un trafic routier considérable dans un milieu

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

de vie ancien. Cependant, les commerces profitent du passage et avec le déplacement de l'A20, ces derniers risquent de perdre de leur achalandage.

Synthèse de l'atelier :

Les participants de l'atelier ont dressé le constat que les domaines privés et publics sont aménagés en priorité pour la circulation routière. Il n'y a pas de partage de la rue et l'espace public est dangereux pour les usagers les plus vulnérables. Le bruit et les poussières générées par la circulation, les limites physiques que sont le boulevard Harwood et les lignes de chemin de fer ainsi que le manque d'aménagements pour le transport actif diminuent l'attrait du secteur.

Dans le but d'améliorer la mobilité, l'accessibilité et l'attrait du secteur et de ralentir la circulation, les participants ont fait plusieurs suggestions :

1. le réaménagement des **entrées de ville**, à la sortie du pont Taschereau et depuis la route De Lotbinière;
2. le **verdissement** des rues, spécialement sur le boulevard Harwood, avec des arbres, des fleurs, des parcs qui donneraient le goût de s'y promener;
3. le **réaménagement des tunnels** et du viaduc Saint-Henri afin d'augmenter la sécurité;
4. l'amélioration de **la connexion entre les différents secteurs et le désenclavement du secteur Dorion-Gardens** grâce à l'aménagement d'une passerelle ou d'un tunnel. Dorion-Gardens représente un potentiel de clientèle pour les commerçants du secteur;
5. l'aménagement d'un **parc linéaire le long de l'autoroute** avec une piste cyclable intégrée;
6. **l'aménagement de saillies de trottoirs** aux intersections;
7. **le ralentissement de la circulation;**
8. la création de nouvelles rues Nord/Sud afin d'améliorer la connexion à l'intérieur du secteur;
9. la mise en valeur du secteur **d'intérêt patrimonial** de la place Dumont;
10. **la création d'un noyau d'intérêt** en aménageant, par exemple, un espace public où il pourrait y avoir des activités saisonnières;
11. la mise en valeur des **accès à l'eau** grâce à des sentiers cyclistes et piétons et prenant en considération **l'île Bray;**
12. la mise en valeur du **commerce local** accessible à pied ou à vélo;
13. **l'aménagement d'une piste cyclable** afin de connecter les sites d'intérêt et de bandes multifonctionnelles pour donner plus de place au transport doux.

2. L'ENVIRONNEMENT ET LES ESPACES NATURELS

Participants : Estelle Bonin (Maison des jeunes de Vaudreuil-Soulanges), Luc Boyer (CLDVS), Alain Brazeau (ci-

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

toyen), Monica Brinkman (artiste), Carole Dicaire (citoyenne), Pascale Jeurond-Lajoie (citoyenne), Paul Poirier (citoyen) et les employés de la Ville Ariane Leroux (coordonnatrice en environnement), Matthieu Normandeau (coordonnateur en environnement), Michel Vallée (directeur du Service des arts et de la culture) ainsi que Guylaine Cheli (stagiaire en urbanisme) et Martin Paré (conseiller - Mise en valeur du territoire), qui ont animé l'atelier.

Historiquement, Dorion s'est développée grâce à la proximité de la rivière des Outaouais. Les villégiateurs appréciaient les paysages bucoliques et les nombreuses activités aquatiques. Les secteurs résidentiels de Dorion possèdent encore le charme des rues d'antan, en contraste avec le secteur du projet où les aires de stationnement et le bitume constituent une grande partie du paysage. Cet atelier a permis de définir les sites naturels, les espaces verts qui doivent être mis en valeur et les sites perçus comme moins accueillants.

Synthèse de l'atelier :

Les participants ont dressé le constat que le secteur possède un fort potentiel grâce à la présence de la rivière des Outaouais, aux rues résidentielles environnantes arborées et à l'île Bray, mais aussi au commerce local qui s'est implanté ces dernières années. Toutefois, ce potentiel n'est pas mis en valeur et il n'existe pas de connexion entre eux. Plusieurs participants natifs de Dorion sont très attachés à son histoire et reconnaissent le charme de certains secteurs. Celui du projet est considéré comme à l'abandon et l'aménagement actuel, en raison de l'importance du stationnement et de l'absence de verdure, crée un environnement inhospitalier, tout particulièrement sur le boulevard Harwood, la route De Lotbinière et la rue Chicoine, à l'ouest de cette dernière. Le secteur n'est pas attrayant et manque de dynamisme.

Dans le but de recréer un environnement qui intègre les aspects naturels spécifiques à Dorion, les participants ont proposé plusieurs idées, dont :

1. le réaménagement de l'**entrée de ville** à l'Est, à l'Ouest et au Sud;
2. la **plantation** d'arbres ou de plantes saisonnières sur le boulevard Harwood et la rue Chicoine;
3. la **connexion entre les espaces verts** dans la ville et vers Pointe-des-Cascades;
4. l'aménagement d'un espace public, d'espaces verts et de détente avec du mobilier public;
5. les mesures de **ralentissement de la circulation** (rétrécissement des rues, implantation de bacs à fleurs et autres) afin d'améliorer la traversée du boulevard;
6. l'**harmonisation** des commerces (affichage, aspect visuel, etc.);
7. la **mise en valeur des berges**, en particulier celles de l'**île Bray** et la consolidation des accès à l'eau avec des activités, du mobilier et un affichage qui promeut la nature;
8. l'aménagement et la connexion de la **piste cyclable** informelle sur la rue Saint-Jean-Baptiste et la route verte projetée;
9. la valorisation du **commerce de proximité** et local, différent des commerces implantés autour du quartier de la gare, afin de répondre aux besoins des familles et des personnes âgées;
10. la mise en valeur de l'**intersection historique Harwood/Saint-Charles**.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

3. LA COHÉSION SOCIALE ET LE CADRE BÂTI

Participants : Daniel Bouguerra (photographe), André Bourbonnais (citoyen et ancien maire de Dorion), Daniel Landry (citoyen), Marilou Morin (CSSS), Chantal Paradis (citoyenne), Lise Trudeau (citoyenne) et les employés de la Ville France Lavoie (directrice du Service des communications) ainsi que Guylaine Cheli (stagiaire en urbanisme) et Martin Paré (conseiller - Mise en valeur du territoire), qui ont animé l'atelier.

Le sentiment d'appartenance à Dorion est très fort. Les citoyens ont le désir de s'impliquer dans leur communauté, expliquant l'engouement pour le projet de revitalisation du boulevard Harwood et ses environs. Cet atelier a permis de définir ce qui est spécifique à Dorion, d'identifier les lieux de convergence de la population, leur dynamique, de déterminer les besoins en espaces publics, de partage et les liens à créer, à valoriser afin de générer plus de convivialité.

Synthèse de l'atelier :

Les participants estiment que le secteur possède assez de potentiel pour devenir le futur centre-ville de Vaudreuil-Dorion. Toutefois, le réaménagement du boulevard Harwood et l'intégration de la berge sont les conditions nécessaires pour créer un milieu de vie convivial. Entre autre points soulevés : le boulevard Harwood est considéré comme une cicatrice. Les lignes de chemins de fer constituent une barrière supplémentaire qui enclave le quartier Dorion-Gardens. Le secteur tourne complètement le dos à la rivière.

Dans le but de recréer un environnement dynamique et convivial, les participants ont proposé plusieurs pistes dont :

1. la réduction des voies de circulation, les aménagements d'un carrefour giratoire et de saillies de trottoir aux **intersections Harwood/Saint-Charles et Harwood/De Lotbinière** afin de **reconnecter le sud et le nord du boulevard Harwood**;
2. le réaménagement des tunnels piétonniers dans l'axe Saint-Charles afin d'augmenter la sécurité et l'attractivité;
3. **le design spécifique sur le boulevard** : choix du mobilier urbain, de l'éclairage, du type de verdissement (bacs à fleurs, arbres, espaces verts), diversification des champs de vision et création de repères visuels;
4. le réaménagement et la connexion du **parc Sabourin**;
5. **la mise en valeur et la connexion du potentiel récréatif** existant comme les berges, le parc de la Maison-Valois, l'île Bray, l'Opticentre, la piscine et les terrains de tennis;
6. la plantation d'arbres, l'aménagement d'espaces de verdure et l'implantation de **l'agriculture urbaine**;
7. l'élargissement des **trottoirs** dans le secteur;
8. **l'harmonisation** du cadre bâti, par exemple en ce qui concerne les matériaux et la volumétrie;
9. la piétonisation de la **place Dumont** et le réaménagement de l'arrière des bâtiments;
10. l'aménagement de nouveaux lieux de rencontre, privés et publics tels qu'une **place du marché**, des terrasses, un **centre culturel et artistique**.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

MÉMOIRES

Le projet de revitalisation du boulevard Harwood et ses environs comporte de nombreux enjeux qui touchent les citoyens sur divers plans. La Ville a donc offert à tous de déposer un mémoire jusqu'au 23 décembre. Dans le cadre d'un projet urbain, le mémoire est un document écrit par une personne ou un organisme qui permet d'exposer le portrait géographique, culturel, social, urbain, économique et autres du territoire ainsi que les points considérés comme importants, ses recommandations et ses intentions, s'il en a.

Plusieurs organismes ont exprimé leur volonté de déposer un mémoire préliminaire au projet. Ces mémoires seront présentés au public au début de l'année 2015.

Groupe de ressources techniques du Sud-Ouest (GRTSO)

Cet organisme à but non lucratif a pour mission d'accompagner des organismes dans la réalisation de projets de développement de logements sociaux abordables et de coopératives d'habitation.

Le mémoire déposé par le GRTSO fait entre autres état d'un manque de tels logements, du faible taux d'occupation et des loyers élevés sur le territoire de la ville de Vaudreuil-Dorion. Actuellement, le logement social et abordable représente moins de 10 % de l'offre en logement locatif.

Un projet d'habitation de 32 logements pour les familles est en suspens depuis décembre 2013. En effet, la Société d'habitation abordable de Vaudreuil-Soulanges (SHAVS), qui est mandataire du projet, ne trouve pas de terrain disponible sur le territoire de Vaudreuil-Dorion. Le GRTSO fait donc appel à la Ville pour inclure du logement social abordable et du logement communautaire dans le projet de revitalisation du boulevard Harwood et ses abords.

Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges

En concordance avec les orientations énoncées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et en considérant le terme de baux locatifs en 2015 et 2016 pour plusieurs institutions régionales, la MRC affirme sa volonté de créer un pôle civique et du savoir regroupant plusieurs organismes et institutions dans le secteur du projet de revitalisation du boulevard Harwood.

La MRC affirme sa volonté d'enclencher le démarrage d'un pôle civique et du savoir régional en construisant de nouveaux locaux pour la MRC, servant d'exemple et de levier pour les autres organismes publics régionaux, ce qui faciliterait au final l'accès aux services publics régionaux. Trois localisations possibles des nouvelles infrastructures et de leur aménagement ont été pris en considération : l'intersection du boulevard Harwood et de l'avenue Saint-Charles (site 1), l'intersection de la route De Lotbinière et du boulevard Harwood (site 2) et au nord du boulevard Harwood, près de la rue Ranger (site 3). Le site 1, considéré comme un secteur à caractère patrimonial, paraît être, selon la MRC, celui qui possède le plus de potentiel dans le projet de création d'un pôle civique et du savoir.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

Dans son mémoire, la MRC prend en considération le portrait du territoire réalisé par la Ville, ainsi que sa vision et ses objectifs d'aménagement. Le futur pôle régional devrait, entre autres, répondre aux objectifs de marquer le territoire par une localisation stratégique et par une facture architecturale et environnementale forte, d'améliorer le milieu de vie vivant et bâti et de développer le transport collectif et actif. La MRC énonce non seulement sa volonté de modifier son schéma d'aménagement révisé (SAR) afin de concrétiser cette vision et d'assurer la pérennité de ses investissements, mais exprime aussi ses attentes envers le projet de revitalisation qui passent, entre autres, par une collaboration avec la Ville et les différents partenaires.

Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS) et Centre local de développement de Vaudreuil-Soulanges (CLDVS)

En collaboration avec la CCIVS, le CLD de Vaudreuil-Soulanges a déposé un mémoire à vocation essentiellement économique. Celui-ci énonce ses recommandations quant au projet où trois grands thèmes sont abordés, soit l'autoroute 20, la réappropriation du secteur par les citoyens et la protection de la vie commerciale du secteur.

D'abord, on affirme que le volume de circulation et les nuisances qui découlent du transit autoroutier sur le boulevard Harwood posent problème quant à la vision de la Ville de développer un village urbain dans le secteur. On propose donc d'initier les premières phases de requalification le long de la route De Lotbinière, d'accentuer les démarches auprès du MTQ pour en arriver un jour au déplacement de l'autoroute 20 et profiter des délais encourus pour peaufiner le projet, de continuer d'impliquer les commerces et les résidents, de travailler sur l'acceptabilité et de collaborer avec les organisations susceptibles de planifier le développement commercial de ce secteur selon les besoins réels.

Ensuite, le fort sentiment d'appartenance de la population pour le secteur met en évidence certains clivages persistants entre Dorion et Vaudreuil. On évoque que les développements récents du côté Vaudreuil n'ont fait qu'accentuer le phénomène et ont nui au dynamisme du secteur. Bien que le projet de revitalisation doive permettre de redorer l'image du secteur, les commerçants s'inquiètent de possibles bouleversements qui pourraient compromettre la pérennité de leurs affaires. La Ville devrait organiser des événements festifs citoyens, intégrer les citoyens et commerçants dans le projet et améliorer la communication en développant, entre autres, une image de marque pour le secteur.

Puis, un fort attachement habite les résidents pour une multitude de petits commerces offrant beaucoup de diversité dans les produits et les services. Afin de limiter les effets négatifs du projet sur ceux-ci, le CLDVS et la CCIVS préconisent, entre autres, de procéder aux travaux tout en permettant aux commerces de demeurer ouverts, de susciter l'intérêt des citoyens et des visiteurs par des moyens de communication, de décorer les barrières de chantier et de calculer les coûts afférents à des compensations pour pertes de revenus des commerces.

Afin de donner une vocation spécifique et unique au secteur Harwood, on recommande d'orienter le développement commercial vers les commerçants désirant offrir des produits à valeur ajoutée, de créer un pôle alimentaire favorisant l'achat local et l'offre de produits régionaux, de créer un comité de citoyens pour engager et responsabiliser les résidents et commerçants, de mettre en place des mesures d'appui financier et techniques pour aider les propriétaires d'immeubles dans les travaux d'entretien réguliers de leurs bâtiments et de créer un programme d'aide financière pour l'acquisition de bâtiments, la rénovation, la réparation ou la mise aux normes du secteur visé par la requalification.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

Finalement, les deux organismes préconisent aussi une densification des activités, une mixité fonctionnelle et sociale et la reconnexion du secteur avec les secteurs adjacents, afin de hausser l'achalandage commercial. On suggère de soutenir les entreprises manufacturières vouées à être relocalisées, de repenser les usages permis dans le but de regrouper les semblables en grappe et de réserver de l'espace aux plus grandes surfaces ou aux commerces lourds dans un endroit stratégique de la zone ou hors zone.

Centre de santé et de services sociaux (CSSS) de Vaudreuil-Soulanges

L'organisme fait la promotion d'une vie en santé et de l'adoption de saines habitudes de vie. L'amélioration des conditions et du milieu de vie font partie de ses priorités et l'organisme s'implique à différentes échelles dans la prise de décision d'un aménagement de l'espace actif et inclusif.

Dans son mémoire, le CSSS réalise d'abord un portrait des résidants à l'intérieur du secteur afin de dégager les besoins particuliers de la population. Ainsi, on constate que ces derniers ont un revenu très inférieur au reste de la ville, qu'ils sont plus souvent locataires et qu'ils consacrent une plus grande part de leur salaire au coût d'habitation. Le parc immobilier est ancien, ce qui laisse penser que de nombreux logements nécessitent des rénovations. Ces phénomènes expliqueraient le fort taux de déménagement par rapport au reste de la ville. Les familles monoparentales et les personnes seules représentent aussi la majorité des ménages du secteur.

On démontre ensuite que l'aménagement actuel du secteur ne favorise pas l'intégration de cette population plus fragile. Pour ces raisons, le CSSS préconise l'amélioration de l'accessibilité au transport en commun, aux services et aux emplois, la densité commerciale et résidentielle, la mixité sociale et des usages, la connexion dans le secteur et depuis les secteurs adjacents vers le secteur (en particulier Dorion-Gardens), les réseaux de transport en commun et actif et l'adoption de mesures par la Ville et ses partenaires afin d'encourager et de soutenir le développement de projets de construction de logements locatifs abordables.

Le CSSS suggère de repenser le domaine public autrement, soit en aménageant des trottoirs plus larges et des intersections plus adaptées aux utilisateurs les plus vulnérables, en favorisant certains types d'aménagements cyclables et polyvalents, en introduisant davantage de verdure, d'espaces de détente et d'espaces publics et en reconnectant le secteur à la rivière des Outaouais. Ces aménagements à échelle humaine réduisent non seulement les îlots de chaleur et les risques de collisions avec blessés, mais contrent aussi l'isolement social et favorisent les réseaux de bon voisinage, d'échange et d'entraide, rehaussant ainsi le sentiment de sécurité. On privilégie aussi la relocalisation de l'école Saint-Jean-Baptiste.

Le CSSS fait ensuite le lien entre aménagement et alimentation. Parmi les pistes d'intervention privilégiées pour l'accès à des aliments sains, diversifiés et à bon prix, on favorise des initiatives telles que l'agriculture urbaine, des marchés de producteurs locaux, des collaborations avec le milieu communautaire et le zonage alimentaire, puisque l'offre alimentaire influence nécessairement les comportements de consommation de la population, ce qui a une incidence directe sur la santé.

Rapport de la première phase de consultations publiques pour le projet « Sur Harwood »

Conseil intermunicipal des transports (CIT) La Presqu'île

En tant que fournisseur de transport collectif à une part de plus en plus importante de la population, le CIT La Presqu'île dépose un mémoire, puisque l'organisme considère les transports actifs et collectifs parmi les principaux vecteurs de revitalisation urbaine et contribuant à l'aménagement de villes plus densément peuplées et plus dynamiques sur les plans culturel et économique. De manière générale, le CIT La Presqu'île soutient le projet de revitalisation du secteur Harwood, créant un milieu de vie davantage urbain et offrant une mixité des activités : plus un milieu urbain est densifié, plus un service de transport collectif est accessible, convoité, fréquent et sécuritaire.

En lien avec la vision de la Ville, des aménagements à échelle humaine permettraient au CIT de réarticuler son réseau de transport en commun, par exemple, en privilégiant l'accès au boulevard Harwood comme lieu de passage pour ses autobus. Dans le but d'améliorer la desserte du secteur Harwood, on considère qu'il faut d'abord être en mesure de créer un sentiment de sécurité pour les cyclistes, les usagers du transport en commun et les piétons. Dans ce sens, des solutions telles que la construction de trottoirs plus larges et d'une hauteur facilitant l'accès aux autobus, l'aménagement d'espaces publics, la plantation d'arbres et l'intégration de mobilier urbain seraient à privilégier selon le CIT. L'organisme est aussi d'avis que ces mesures jumelées à une bonne offre en transport en commun contribueraient à attirer des investisseurs sur le boulevard Harwood et à accélérer sa revitalisation, contribuant ainsi au rayonnement économique de la ville.

Parmi les intentions du CIT, on apprend que l'organisme souhaiterait, dès 2015, modifier une partie des circuits actuels en faisant emprunter le boulevard Harwood entre la rue Saint-Jean-Baptiste et la route De Lotbinière (ou la rue Ranger) pour permettre, entre autres, à la clientèle d'accéder plus facilement aux pôles d'emplois et aux commerces. À long terme, le CIT La Presqu'île souhaite que son service dans ce secteur ait une portée non seulement locale, mais également régionale. Le CIT La Presqu'île est aussi convaincu que la création d'une nouvelle artère traversant la voie ferrée parallèle au boulevard Harwood, ou encore la création d'un nouveau parcours piéton jusqu'à la rue Valois, permettrait de désenclaver le secteur et de l'intégrer davantage au reste de la ville.