

IMAGINONS NOTRE DELSON

Démarche de planification participative pour les aménagements à venir à Delson

Rapport d'activités présenté à la Ville de Delson
Mai 2016



CONVERCITÉ
L'HUMAIN AU CŒUR
DU PROJET URBAIN

Table des matières

Contexte	2
Rappel du mandat	2
Processus de consultation	4
26 janvier 2016 – Soirée d’information et d’échanges	4
24 février 2016 – Ateliers de travail sur l’aménagement à venir à Delson	4
22 mars 2016 – Ateliers de travail sur l’aire TOD route 132 / Georges-Gagné	5
26 avril 2016 – Rencontre de dévoilement et d’échanges sur la démarche de planification participative ..	5
Résultats des activités	6
Résultats de l’activité du 26 janvier 2016	6
Résultats de l’activité du 24 février 2016	8
Résultats de l’activité du 22 mars 2016	16
Résultats de l’activité du 26 avril 2016	21
Annexes	24
Compte-rendu de la période d’échanges du 26 janvier 2016	24
Compte-rendu de la période d’échanges du 26 avril 2016	30

Contexte

L'adoption du PMAD par les municipalités membres de la CMM amène un certain nombre d'obligations de conformité aux schémas d'aménagement et de développement (SAD) des diverses MRC, notamment au niveau des objectifs ou critères de densité dans les secteurs entourant une infrastructure majeure de transport collectif. Ainsi, les villes et les municipalités locales doivent se conformer au SAD en vigueur sur leur territoire en adoptant un règlement de concordance rendant leur plan et leurs règlements d'urbanisme conformes.

Ce règlement de concordance touche notamment le développement de secteurs spécifiques, appelés aires TOD (transit oriented development), qui devront atteindre des seuils minimaux de densité résidentielle ainsi que d'offrir de nouveaux milieux de vie complets.

Dans le cas particulier de la ville de Delson, quatre aires TOD, totalisant 55% du territoire de la ville, sont actuellement considérées. Une de ces aires TOD est celle du stationnement incitatif route 132 / Georges-Gagné, qui prévoit déjà accueillir un projet résidentiel de 360 unités de logement sur une partie du site. Cependant, le reste du site ainsi que les trois autres aires TOD ne sont pas encore planifiés.

Les nouvelles obligations entourant le PMAD ainsi que les aires TOD sont largement méconnues ou mal comprises par les citoyens. La Ville de Delson souhaitait les informer correctement afin qu'ils puissent contribuer à la prise de décisions éclairées. Par ailleurs, le Conseil municipal souhaite amorcer un virage visant à aménager autrement le territoire de Delson et ce, dans une perspective de développement durable. Ainsi, Imaginons notre Delson, une démarche participative qui a pour but d'impliquer les citoyens dans la planification participative de l'ensemble du territoire ainsi que de l'aire TOD du stationnement incitatif route 132 / Georges-Gagné, a été élaborée.

Rappel du mandat

Dans le cadre d'Imaginons notre Delson, Convercité a été mandaté par la Ville de Delson pour organiser et animer des activités de consultation permettant aux citoyens de participer à la planification des aménagements à venir sur le territoire de Delson, dans le respect des principes du développement durable, du cadre de planification du territoire et des valeurs d'appartenance des citoyens.



Processus de consultation

Entre le 26 janvier et le 26 avril 2016, quatre activités de consultation ont été organisées à la salle La Jonction au 65 rue, Boardman, à Delson, de 19 h à 21 h.

Ces activités étaient ouvertes à tous. Les citoyens ont été invités à participer par le biais d'envois postaux, d'affichage public et par communiqués sur le site www.imaginonsnotredelson.ca.

26 janvier 2016 – Soirée d'information et d'échanges

Objectifs

L'activité du 26 janvier 2016 avait quatre objectifs précis :

- Informer les citoyens de la démarche de planification participative concernant les aménagements à venir dans la ville de Delson.
- Fournir des informations objectives permettant aux citoyens de comprendre la nécessité de changer les façons d'aménager dans une perspective de développement durable.
- Expliquer aux citoyens le contexte de planification à l'échelle métropolitaine et ses conséquences sur l'aménagement du territoire à l'échelle locale par le développement de projets de type TOD.
- Écouter les citoyens.

Activité de consultation

Pour faire suite à la présentation, une période de questions et de commentaires animée par Convercité a permis aux citoyens de s'exprimer sur la démarche et sur le contexte de planification qui venait de leur être présenté.

24 février 2016 – Ateliers de travail sur l'aménagement à venir à Delson

Objectifs

L'activité du 24 février 2016 avait deux objectifs précis :

- Fournir les informations demandées par les citoyens lors de la rencontre précédente :
 - Informations sur les terrains disponibles ;
 - Obligations de la Ville en matière de protection des espaces naturels ;
 - Portrait sociodémographique de Delson ;
 - Exemples d'aménagements inspirants.
- Faire travailler les participants en ateliers de discussion pour :
 - Définir les premières grandes idées pour l'aménagement à venir sur le territoire de Delson, dans une perspective de développement durable
 - Faire émerger des propositions élaborées collectivement pour répondre aux besoins de la communauté.

Activités de consultation

Autour de tables de discussion animées par Convercité, les participants étaient invités à identifier sur une grande carte de la ville de Delson :

- Les secteurs à aménager en premier ;

- Les milieux de vie à verdir, à embellir en priorité ;
- Les liens à prioriser pour rendre les déplacements à pied et à vélo plus faciles et plus sécuritaires ;
- Les équipements sociocommunautaires et sportifs qui amélioreraient leur milieu de vie (cette activité a été faite en assemblée publique).

22 mars 2016 – Ateliers de travail sur l'aire TOD route 132 / Georges-Gagné

Objectifs

L'activité du 22 mars 2016 avait trois objectifs précis :

- Présenter les résultats de la rencontre précédente ;
- Présenter un portrait-diagnostic de l'aire TOD route 132 / Georges-Gagné;
- Faire travailler les participants en ateliers de discussion pour déterminer les premières grandes idées d'aménagement pour l'aire TOD route 132 / Georges-Gagné.

Activités de consultation

Autour de tables de discussion animées par Convercité, les participants étaient invités à identifier sur une grande carte de l'aire TOD route 132 / Georges-Gagné leur préférence quant à des options d'aménagement sur :

- La mobilité ;
- Les habitations et les hauteurs ;
- Les lieux de rassemblement ;
- Les espaces verts et naturels ;
- La mixité des fonctions.

26 avril 2016 – Rencontre de dévoilement et d'échanges sur la démarche de planification participative

Objectifs

L'activité du 26 avril 2016 avait trois objectifs précis :

- Présenter les résultats de l'ensemble de la démarche Imaginons notre Delson ;
- Valider certains thèmes ou consensus ressortis de la démarche ;
- Informer les participants des prochaines étapes.

Activités de consultation

Afin de valider certains thèmes et consensus ressortis lors des ateliers de travail, les participants ont été invités à répondre à une série de questions à l'aide d'une télécommande de télévote permettant de présenter les résultats en temps réel.

Résultats des activités

Résultats de l'activité du 26 janvier 2016

Près de 100 personnes ont participé à l'activité du 26 janvier 2016. La soirée s'est déroulée en deux étapes.

La première étape a servi de mise en contexte pour l'ensemble de la démarche. Les préceptes élémentaires du développement durable ainsi qu'une explication de ce qu'est une aire TOD ont été présentés. Les aspects légaux du cadre de planification et des changements à venir ont également été expliqués aux participants.

La deuxième étape a pris la forme d'une assemblée publique au cours de laquelle les participants ont pu poser des questions, faire connaître leurs préoccupations et émettre des commentaires.

Quatre principaux éléments de discussions sont ressortis de cette activité¹.

Insécurité et inquiétudes quant aux futurs développements

Plusieurs participants ont émis des inquiétudes sur le fait de voir leur cadre de vie bouleversé par d'hypothétiques aménagements. Si l'étape informative de l'activité a présenté l'impératif de densification comme une composante importante des développements de type TOD, certaines interventions n'ont semblé se focaliser que sur cet aspect sans se soucier des autres éléments concernant le développement durable et les changements nécessaires dans la planification de demain. Les participants souhaitent être rassurés sur le fait que leur avis compte et que la vie à Delson ne sera pas bouleversée, pour s'engager avec une pleine confiance dans la démarche participative.

Les milieux de vie

Quelques participants ont vu dans cette démarche participative une opportunité pour formuler des propositions relativement au milieu de vie actuel. Ces initiatives démontrent un véritable attachement au milieu de vie Delsonien et une volonté constante d'améliorer les choses. La démarche participative devrait servir de plateforme pour imaginer collectivement le devenir de la ville. Les citoyens de Delson sont les personnes qui connaissent le mieux les espaces qui seront à développer dans le futur. Ils savent en souligner les faiblesses et ont souvent réfléchi à des solutions. Ils connaissent aussi les forces de leur territoire et sauront les défendre au cours des étapes de planification collective.

Précisions légales

Bien que la mise en contexte effectuée au cours de la soirée semble bien comprise des participants, certaines obligations légales qu'imposent les documents de planification requièrent de plus amples précisions. En effet, il est difficile pour une personne découvrant des documents tels que le PMAD ou le schéma d'aménagement de la MRC de différencier des termes comme orientation et obligation. Un retour sur le contexte légal ainsi que sur les responsabilités municipales en matière de transport, d'aménagement et d'espaces naturels pourrait être utile lors des prochaines

¹ Le compte-rendu complet de l'activité se trouve en annexe de ce document.

activités. Cela permettra aux participants de formuler des opinions avisées basées sur de réelles connaissances des mécanismes de planification.

Attrait pour la démarche

L'ensemble des participants présents à la séance du 26 janvier 2016 a semblé satisfait de cette nouvelle manière d'appréhender la planification municipale à Delson. Les participants semblent vouloir s'engager pour faire valoir leur vision pour l'avenir de leur ville.

Résultats de l'activité du 24 février 2016

Près de 50 personnes ont participé à l'activité du 24 février 2016. Les participants étaient réunis autour de 9 tables de discussion, toutes animées par un représentant de Convercité.

Grâce à quatre thèmes de discussion, les participants devaient définir les premières grandes idées pour l'aménagement à venir sur le territoire de Delson, dans une optique de développement durable.

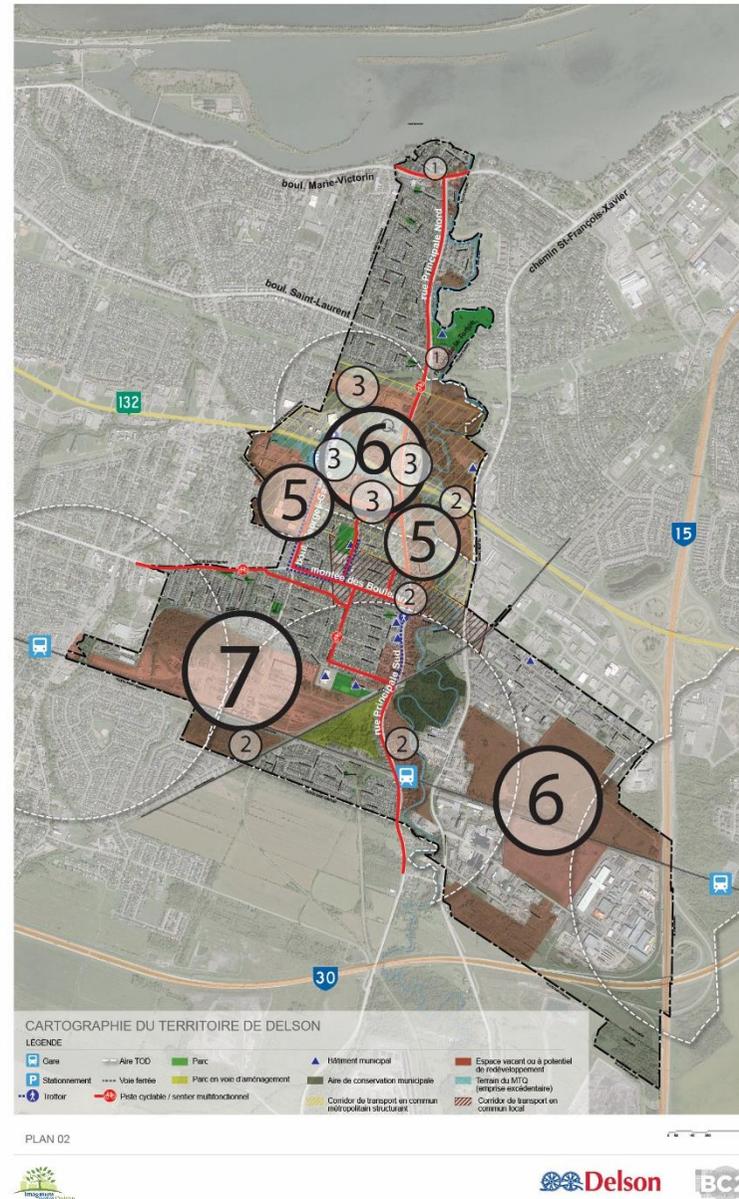
Les secteurs à aménager en premier

Toutes les tables ont identifié des secteurs où il faudrait aménager en premier, selon les participants.

L'aire TOD de la route 132 / Georges-Gagné a été identifiée comme le secteur à aménager en premier, selon la majorité des participants, comme le démontre les cartes des deux pages suivantes.

Zones prioritaires d'aménagement
ciblées par les citoyens

5 Nombre de tables ayant désigné cette zone comme devant être aménagée en premier (sur 9)



Zones prioritaires d'aménagement ciblées par les citoyens

Mini-TOD axé sur le développement de l'autobus

Zone ciblée pour l'implantation des développements résidentiels les plus denses

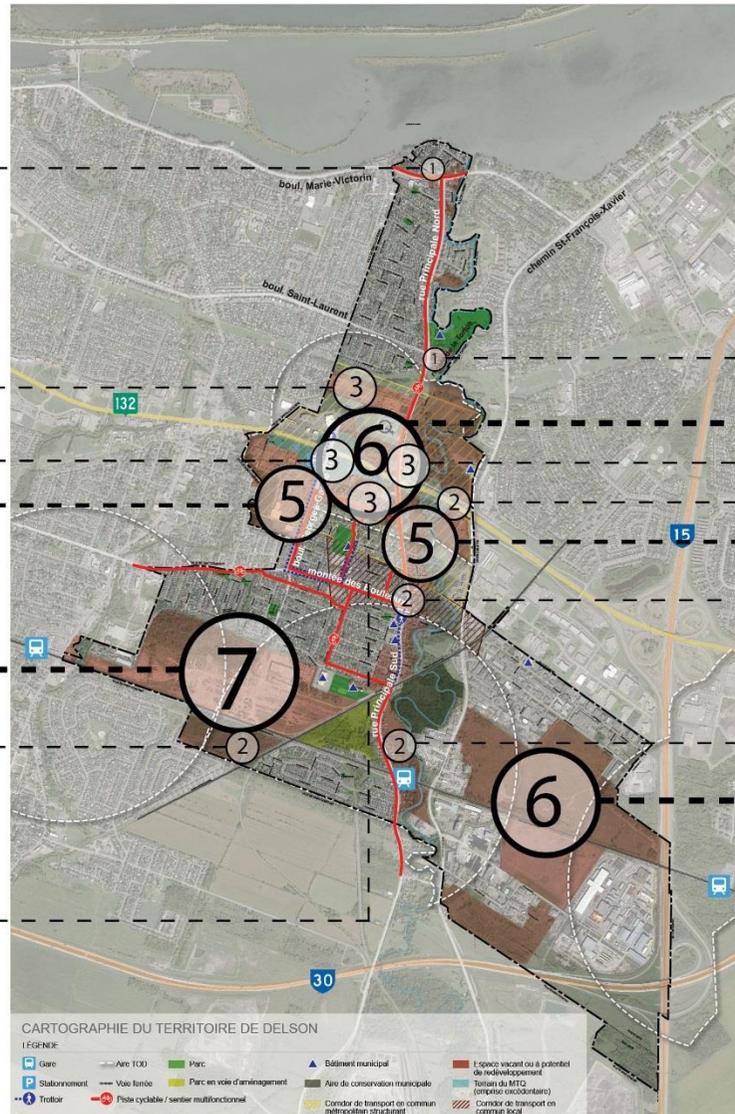
Racheter les terrains du MTQ pour implanter des infrastructures publiques

Zone mixte avec insertion de commerces et bureaux. Également favoriser l'implantation d'une population mixte. Doit devenir le secteur commercial central de Delson

Zone résidentielle mixte pour créer une sorte de deuxième centre-ville. Le stationnement incitatif pourrait y être implanté. Cette zone fut le deuxième secteur d'intervention prioritaire désigné par les citoyens.

Développement résidentiel respectueux des espaces verts

Minimiser le développement résidentiel au profit de l'implantation d'entreprises



Ajout d'une école dans le secteur

Une aire stratégique entourant un boulevard urbain (autoroute 132) sur laquelle se trouveront l'essentiel des nouveaux logements, commerces de proximités et services. Les nouveaux développements devront s'intégrer aux quartiers avoisinants. Ce secteur de Delson devra devenir une zone d'interactions et d'échanges, avec notamment la création d'une ou plusieurs places publiques, et l'intégration de populations mixte. Enfin, cet espace doit servir de lien entre les secteurs résidentiels nord et sud de la ville. Dans son ensemble, ce secteur est désigné comme la zone d'intervention prioritaire de Delson.

Les terrains appartenant aux entreprises doivent être mis à profit par du développement résidentiel dense entourant des espaces publics centraux

Zone de densification et d'aménagement d'infrastructures publiques. Les abords de la 132 sont à réaménager

Zone de densification et d'aménagement d'infrastructures publiques tout en préservant le bâti existant

Réaménagement du circuit routier ramenant le trafic sur les axes principaux Montée des Bouleaux/Rue Principale Sud

Implantation de services de proximité dans cet espace patrimonial à valoriser

Zone d'emploi et parc industriel à conserver. Le stationnement incitatif pourrait également y trouver sa place



MARS 2016

PLAN 02



Les milieux de vie à verdir, à embellir en priorité

Pour le thème des milieux de vie à verdir et à embellir en premier, les participants ont principalement identifié la rue Principale, la route 132 et le boulevard Georges-Gagné. Ils souhaitent que ces artères soient plantées d'arbres offrant de l'ombre et de la fraîcheur aux passants. Ils souhaitent également qu'elles soient embellies grâce à des plantations ornementales. À cet effet, certains ont identifié la Montée des Bouleaux comme un modèle de verdissement.

De nombreux participants ont aussi identifié les espaces naturels existants, plus précisément les boisés le long de la rivière La Tortue ainsi que ceux qui entourent l'entreprise Stella-Jones, comme des espaces à embellir en priorité. Ils estiment qu'il est primordial de conserver ces espaces et de les mettre en valeur en conservant les arbres matures, en y aménageant des sentiers pédestres et cyclables, en y aménageant des aires de pique-nique ainsi que des aires pour pratiquer des activités sportives.

Certains participants souhaitent qu'un parc linéaire soit aménagé du boulevard Marie-Victorin au bord de l'eau. Selon eux, ce parc devrait s'inspirer du parc Fleur de Lys à Sainte-Catherine.

Finalement, certains pensent qu'il faudrait reboiser l'espace entre le Chemin Saint-François-Xavier, la voie ferrée, l'autoroute 15 et la rue Industrielle.

Interventions de verdissement souhaitées par les citoyens



Plantation d'arbres et verdissement



Création de sentiers piétons verts



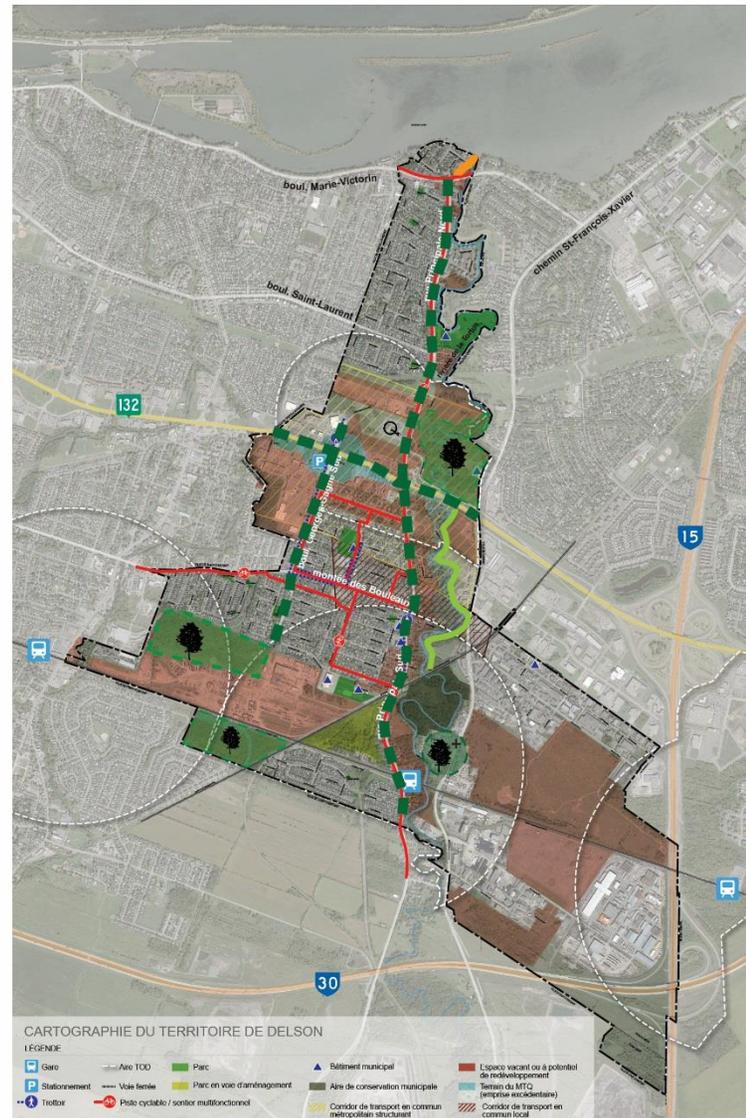
Végétalisation des axes de transport



Création d'un parc linéaire



Conservation du milieu naturel et des arbres matures



PLAN 02



Les liens à prioriser pour rendre les déplacements à pied et à vélo plus faciles et plus sécuritaires

Pour ce thème, la majorité des participants souhaite que la trame urbaine soit étendue vers le nord, notamment par la prolongation du boulevard Georges-Gagné et la création d'un corridor de mobilité active jusqu'au fleuve. De manière générale, tous souhaitent que des trottoirs soient aménagés sur l'ensemble des rues de la ville. Par ailleurs, les traverses et intersections des grands axes de déplacement, principalement le long de la route 132, doivent être sécurisées selon les participants.

Certains souhaitent également qu'un réseau de sentiers piétons soit aménagé dans la portion ouest de l'aire TOD route 132 / Georges-Gagné. Une voie d'accès piétonne vers la gare de Delson devrait également être aménagée, selon certains.

Interventions souhaitées par les citoyens en lien avec la mobilité



Intersections dangereuses à réaménager



Rues à créer



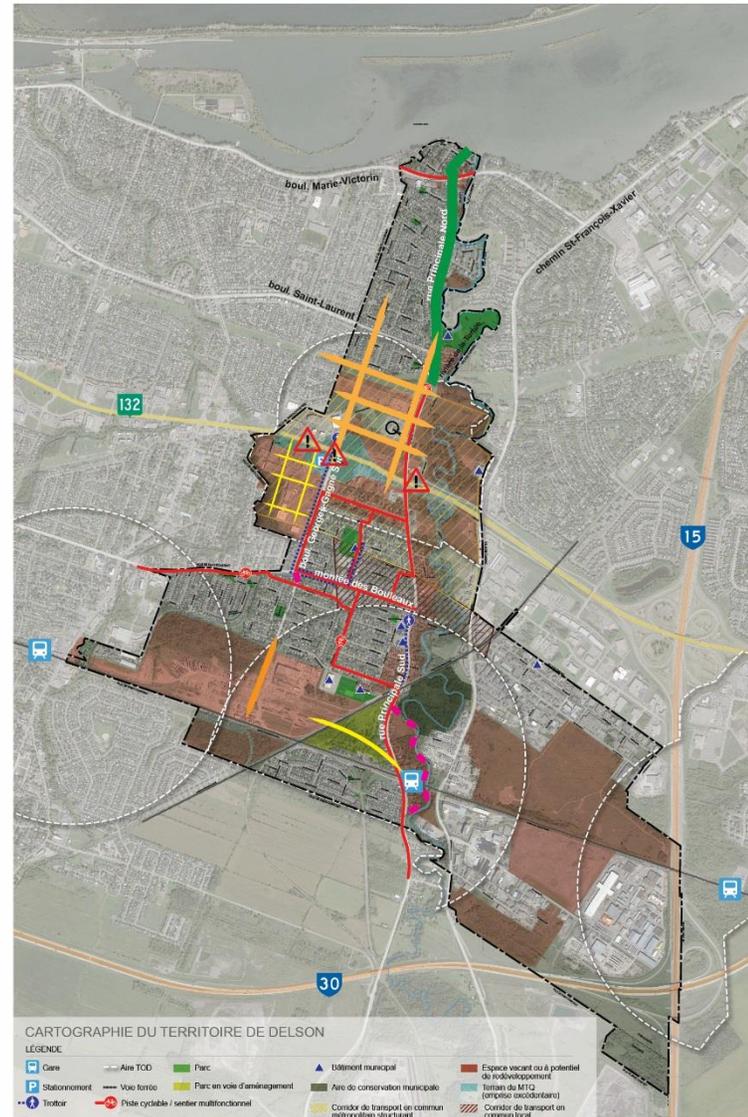
Sentiers piétons à créer



Voie de circulation pour les vélos et les piétons à créer



Pistes cyclables à créer



PLAN 02



Les équipements sociocommunautaires et sportifs qui amélioreraient les milieux de vie

Les participants pensent que les équipements suivants amélioreraient leurs milieux de vie :

- Une bibliothèque contemporaine et accessible, qui s'adresse autant aux jeunes qu'aux personnes âgées, et qui deviendrait un lieu de rencontre convivial et agréable pour les citoyens.
- Des jardins communautaires
- Une piscine 4 saisons
- Un cinéma
- Un marché public
- Des terrains de soccer
- Un terrain multisports sur le terrain de pétanque actuel

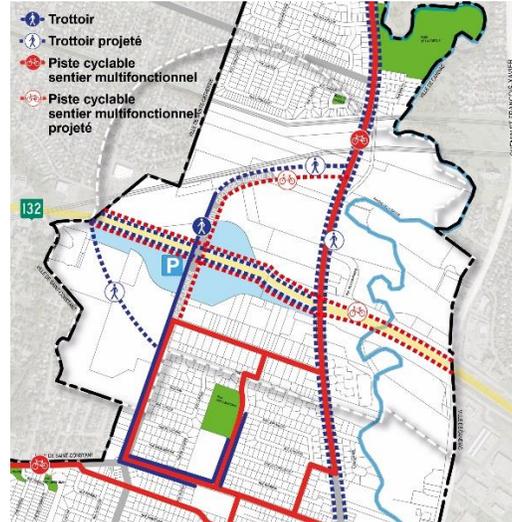
Résultats de l'activité du 22 mars 2016

Près de 50 personnes ont participé à l'activité du 22 mars 2016. Les participants étaient réunis autour de 7 tables de discussion, toutes animées par un représentant de Convercité.

Grâce à cinq thèmes de discussion, les participants devaient se prononcer sur des options d'aménagement pour l'aire TOD de la route 132 / Georges-Gagné. Idéalement, des consensus devaient être atteints, bien que tous les commentaires aient été pris en note.

La mobilité

Proposition 1 : des axes qui misent sur le transport actif

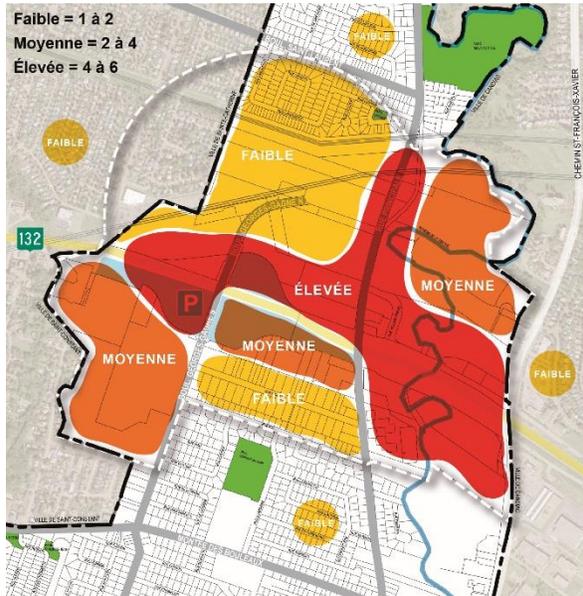


Pour ce thème, une seule proposition a été présentée aux participants : aménager des axes qui misent sur le transport actif. Au total, 27 participants présents ont adhéré à cette proposition d'aménagement.

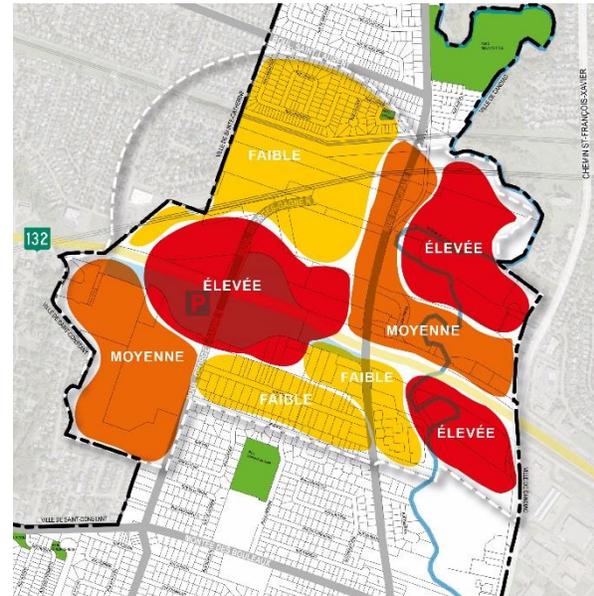
Les 22 autres participants ne se sont pas positionnés clairement, mais tous se sont entendus sur le besoin d'une meilleure connexion des liens de transport, automobile et actif, dans Delson. À cet égard, plusieurs souhaiteraient des intersections et des traversées de rue plus sécuritaires (avec un îlot central, par exemple), des pistes multifonctionnelles qui pourraient aussi bien accueillir les piétons que les cyclistes, ainsi que des meilleures connexions vers les points de rencontre (par exemple, la gare, le centre-ville et le bord de l'eau).

Les habitations et les hauteurs

Option 1 : une densité le long d'axes



Option 2 : des pochettes de densité



Il n'y a pas eu de préférence d'option pour ce thème. 23 participants se sont positionnés en faveur de l'option 1, principalement parce qu'ils pensent que les axes de transport sont des terrains propices pour un développement plus dense. Cependant, parmi les 23 participants, 8 pensent qu'il faudrait exclure la rue Principale de ce principe.

21 participants ont préféré l'option 2, puisque selon eux, une répartition des densités permettrait une meilleure harmonie entre les quartiers, avec des identités et des fonctions par pochettes.

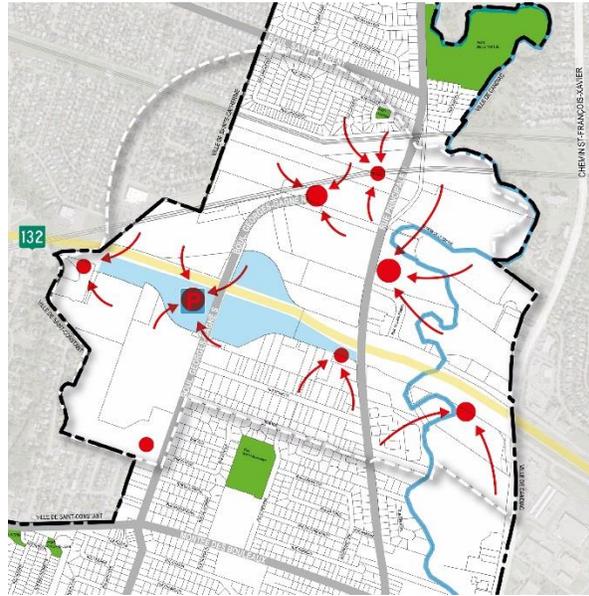
5 participants adhèrent à un mélange des deux options proposées, en privilégiant une densification le long des grands axes de transport, mais aussi dans la zone Hydro-Québec et près du parc le long de la rivière La Tortue.

Les lieux de rassemblement

Option 1 : une place centrale



Option 2 : des petites places



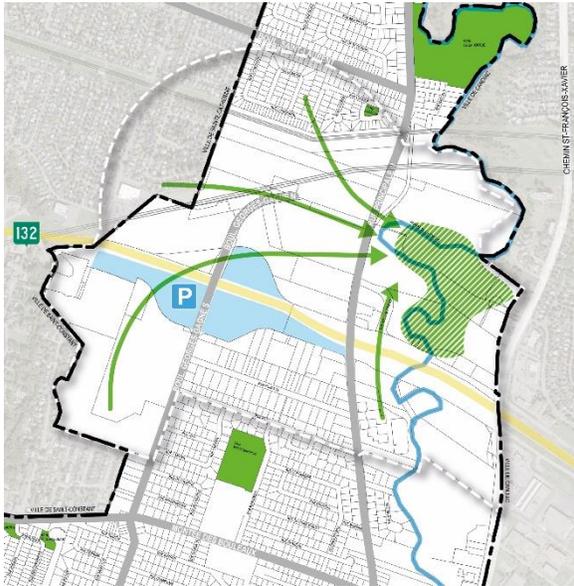
L'option 1 a été préférée par les participants. 25 personnes y ont adhéré, en expliquant qu'une place centrale forte pourrait finalement créer le lieu principal d'animation de Delson, actuellement inexistant.

17 participants ont plutôt préféré l'option 2, car ils pensent qu'une seule place centrale entraînerait un problème de vide / plein territorial en créant un déséquilibre.

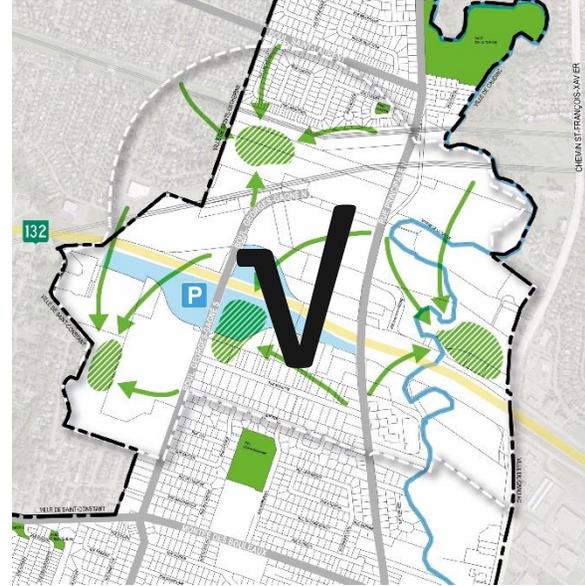
7 participants ont proposé un mélange des deux options, en aménageant une grande place centrale, mais en s'assurant également d'aménager des petites places pour chaque quartier de l'aire TOD.

Les espaces verts et naturels

Option 1 : un parc central



Option 2 : des petits parcs



L'option 2 est clairement ressortie comme préférée avec 26 participants ayant adhéré à la proposition. Personne n'a adhéré à l'option 1.

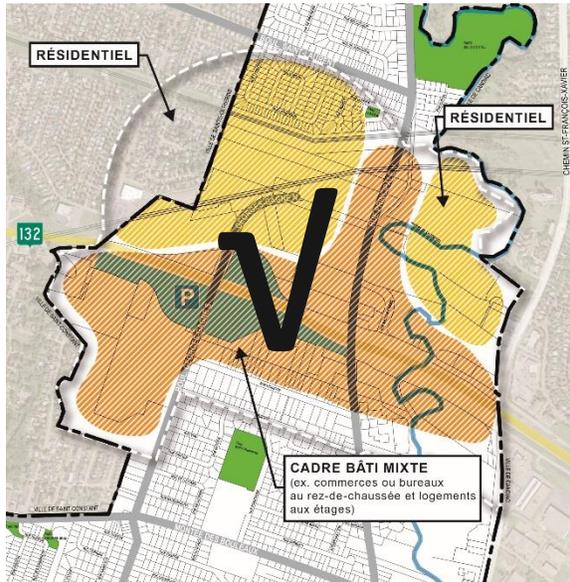
Toutefois, 23 participants préconisent un mélange des deux options, favorisant la conservation au maximum des espaces naturels existants tout en privilégiant la création de nouveaux espaces verts, à travers le secteur d'étude.

Selon les participants, la création de multiples parcs de proximité permettra le développement de milieux de vie plus complets. Par ailleurs, ces lieux de verdure pourraient contribuer à la création de multiples « centres » de quartiers dynamiques, selon eux.

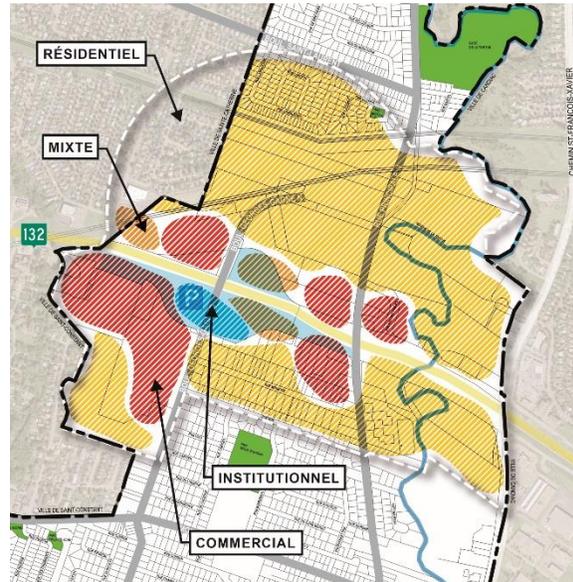
Certains pensent également que la dispersion d'espaces verts sur le territoire est plus intéressante en matière d'esthétique et d'animation.

La mixité des fonctions

Option 1 : un cadre bâti mixte



Option 2 : une mixité répartie



L'option 1 a été préférée par 21 participants, tandis que l'option 2 a été préférée par 12 participants. Selon les participants en faveur de l'option 1, une mixité verticale répartie sur le territoire favoriserait les dynamiques de proximité et le partage de l'espace.

Cependant, pour les participants en faveur de l'option 2, une délimitation des zones d'activité permettrait une cohabitation plus harmonisée des nouveaux développements avec les quartiers avoisinants, puisque l'identité des nouveaux quartiers serait plus facilement définissable. De même, la séparation des fonctions éviterait des inconvénients comme le bruit, par exemple.

10 participants proposent un mélange d'options en proposant de la mixité verticale seulement au cœur de la zone centrale (intersection route 132 / Georges-Gagné). Les autres zones seraient uniquement résidentielles, selon eux.

Grands constats

Les participants souhaitent que les liens de transport soient mieux connectés et aménagés pour tous les modes de transport.

La route 132 et le boulevard Georges-Gagné ont été identifiés comme des lieux privilégiés pour accueillir des hauteurs plus élevées que la moyenne. De même, l'idée de mixité verticale a été bien reçue par les participants, bien que sa localisation soit importante (au centre-ville, idéalement)

Les participants ont adopté l'idée de « quartiers » à même l'aire TOD. Ces quartiers devraient bénéficier d'une centralité, selon eux (avec une placette et un parc)

Une place centrale, au centre-ville, est une option privilégiée par de nombreux participants.

Résultats de l'activité du 26 avril 2016

46 personnes ont participé à l'activité du 26 avril 2016. La soirée s'est déroulée en deux étapes.

La première étape a servi de rappel pour l'ensemble de la démarche Imaginons notre Delson. Tous les résultats des activités participatives ont été présentés.

La deuxième étape a pris la forme d'une assemblée publique au cours de laquelle les participants étaient invités à voter électroniquement sur plusieurs questions. Ces questions ont été élaborées grâce à des éléments de consensus ou au contraire, des éléments de divergence, ressortis des activités participatives. Une période de questions d'éclaircissement et de commentaires a suivi cet exercice.

Exercice de vote électronique

Question 1. Habitez-vous à Delson ? (n=46)



Question 2. Êtes-vous favorable à une transformation principalement le long de la route 132 et du boulevard Georges-Gagné ? (n=44)



Question 3. Concernant la densification à venir le long de la rue Principale, la réglementation en vigueur la localise entre la rue et la rivière. Souhaitez-vous conserver cette approche linéaire ou préféreriez-vous une densification en « pochettes » ? (n=45)



Pour cette question, il a été convenu de la poser pour la portion de la rue Principale qui fait partie de l'aire TOD route 132 / Georges-Gagné, et pour les portions qui ne sont pas dans cette aire TOD.

² NSP : ne sait pas / ne veut pas me prononcer

Question 3-A. Concernant la densification à venir le long de la rue Principale dans la partie nord de la ville et au-delà de la gare au sud, souhaitez-vous conserver cette approche linéaire ou préféreriez-vous une densification en « pochettes » ? Dans ces zones aussi, la réglementation en vigueur localise la densification entre la rue et la rivière. (n= 45)



Question 4. Préférez-vous réduire la place de l'automobile pour augmenter la place des piétons et des vélos ou élargir la taille des rues existantes pour augmenter la place des piétons et des vélos ? (n=46)



Question 5. La ville souhaiterait créer un pôle civique (biblio, salle multifonctions, HdV, etc.) dans l'aire TOD. Seriez-vous favorable à ce que la Ville investisse pour ces équipements publics qui pourraient être payés à même les revenus générés par les investissements privés ? (n=46)



Question 6. Si vous êtes en accord avec cette proposition, souhaiteriez-vous que ces équipements publics puissent faire l'objet d'une mixité (commerces, services, résidences) ? (n=46)



Question 7. Pour les parcs de proximité existants ou à venir, préféreriez-vous une ambiance relaxante (arbres, bancs, art, etc.) ou plutôt amusante (structures de jeu, exercices, etc.) (n=46)



Période de questions et de commentaires

Il y a eu peu d'interventions lors de la période de questions, mais certaines préoccupations sont toutefois ressorties³.

La fluidité du trafic est un enjeu important à considérer, selon un participant, qui souhaiterait qu'une bonne synchronisation des feux de circulation soit planifiée.

Pour une autre participante, une meilleure desserte de Delson en transport collectif est un incontournable pour l'aménagement de milieux de vie durables.

Finalement, la mixité de logements est importante pour un participant, qui souhaiterait ainsi desservir différentes populations.

³ Le détail des échanges se trouve en annexe.

Annexes

- Q. Question
- R. Réponse
- C. Commentaire

Compte-rendu de la période d'échanges du 26 janvier 2016

(Chaque intervention est nommée en fonction des sujets principaux abordés)

Densité et terrains disponibles

Q. La ville a été bâtie comme une ville unifamiliale. Aujourd'hui, on parle de bâtiments à étages, on parle d'aménager le boulevard Georges-Gagné, on parle d'aménager les terrains derrière le centre commercial en multilogements, etc. Vous avez parlé d'augmenter la capacité de Delson de 1400 logements. Est-ce que vous savez combien de terrains seront libres dans Delson pour aménager des maisons unifamiliales ?

Par ailleurs, à ma connaissance, il n'y a pas beaucoup de terrains libres à Delson pour bâtir quoi que ce soit. Je vois très mal Delson bâtir des bâtiments en hauteur, comme sur le terrain derrière le centre commercial. Dans dix ans, ça va être des taudis. Si on prend n'importe quel exemple de développement similaire, comme à LaSalle, ou n'importe quel autre arrondissement à Montréal où l'on met des multilogements, on va se ramasser avec des taudis et des problèmes. On a fait des systèmes d'épuration et de traitement des eaux basés sur une ville unifamiliale. Si on veut augmenter la densité de notre ville, il va falloir refaire notre système d'égouts, d'alimentation d'eau, d'épuration des eaux. Si vous voulez augmenter la densité de Delson, vous allez le faire en hauteur. Je ne pense pas que c'est ça que Delson veut. Si on ne pense rien qu'aux écoles, aux parcs, nous avons atteint notre densité maximum. Nous n'avons plus de place à Delson, même dans le parc industriel.

R. Merci, vos commentaires sont bien notés. Pour les données sur le nombre de terrains libres à Delson, elles ne sont pas disponibles ce soir, mais nous pourrions les présenter lors de la prochaine rencontre. On pourrait également les rendre publiques sur le site www.imaginonsnotredelson.ca. Comme nous expliquions tout à l'heure, dans les obligations émises par la CMM, mais aussi dans une optique de développement durable, la densité est un des éléments à considérer, mais il y a également la compacité. Ce que l'on veut savoir, c'est ce que la population souhaite avoir comme milieu de vie.

Principes de développement durable et projet existant

Q. J'ai beaucoup apprécié la présentation de ce soir et je trouve cette initiative vraiment intéressante. Quelques suggestions : quand je marche avec ma fille, je trouve difficile qu'il n'y ait pas des trottoirs partout. Je suggérerais aussi d'enlever quelques stationnements, qui sont très nombreux et occupent beaucoup d'espace dans la ville. Concernant le projet de condo qui va avoir lieu sur Georges-Gagné, où se trouve le cinéma : est-ce qu'il en compte les principes de développement durable qui ont été présentés ce soir ? Est-ce que la forêt en arrière va être protégée ? Ce projet a déjà démarré, mais est-ce que nous pourrions en discuter lors des ateliers de fin février ?

R. Pour le projet situé sur Georges-Gagné, le promoteur a acheté un espace il y a quelques années déjà en présentant un projet à la municipalité pour lequel on a négocié, discuté. Cela a mené à l'approbation du projet en 2015. Il s'est plutôt inscrit dans une démarche traditionnelle de consultation réglementaire, comme prévu par le cadre traditionnel de la Loi sur l'aménagement. Aujourd'hui, le Conseil municipal et l'administration veulent avoir les opinions plus tôt dans le processus et avoir votre vision de l'aménagement pour votre ville. Ce projet prend une partie du territoire de Delson qui est de 7.7 km². Le projet, par plusieurs éléments, respecte plusieurs principes de développement durable. Pour ce qui est du boisé à l'arrière, le promoteur s'est engagé à compenser les pertes en replantant l'équivalent de chaque arbre abattu à divers endroits dans Delson.

Stationnement incitatif et obligations du PMAD

Q. Delson est une ville qui est assez vieille avec un petit territoire et une petite population. Ce que j'ai lu dans la documentation c'est qu'il y a une volonté de densifier au niveau résidentiel. Au moment où la Ville va opérer des changements de zonage et que les édifices vont devenir dérogoires, comment est-ce que ça va affecter les gens ? Par ailleurs, j'ai lu dans les documents « favoriser les aires TOD », je n'ai jamais vu « obliger des aires TOD ». Si une maison unifamiliale passe au feu, est-ce que d'après les obligations de développement TOD les propriétaires vont devoir construire des multilogements ? Il faudrait que ces thèmes soient abordés pendant les séances de consultation.

Dans le schéma d'aménagement, j'ai vu qu'à l'extérieur des aires TOD, il ne manquait que 54 habitations. Ça représente 38 acres à redévelopper, ce qui est énorme. Les infrastructures sont-elles prêtes pour ça ? Qui va payer pour ça ? Les économies qui vont être faites vont être dépensées en rues, en infrastructures, en égouts. Ça va demander de construire des immeubles qui coûteront trop cher pour le type de quartier dans lequel on est. Ça va être plus dur à vendre. En plus, la 132 génère beaucoup de bruit.

Quels terrains vous reste-t-il pour le développement commercial ? Est-ce qu'on peut déplacer le stationnement incitatif pour le rapprocher des secteurs encore vierges ?

R. Au niveau de l'aspect du bruit, dans le règlement de concordance au PMAD que la MRC a adopté, il y a des mesures de contrôle le long des voies bruyantes, comme la route 132. Il y a des obligations, des résultats à atteindre à l'intérieur des habitations pour ne pas dépasser un certain nombre de décibels.

Si on considère votre question plus générale, la Ville de Delson, comme les autres municipalités de la CMM, a une obligation d'avoir une moyenne de 40 logements/hectare dans les aires TOD. Nous vous montrerons où c'est indiqué dans la réglementation lors de la prochaine rencontre.

La densité est modulable. Certains secteurs seront plus propices à faire du développement plus dense, d'autres endroits resteront tels quels. En ce qui a trait aux infrastructures municipales, notamment leur capacité à supporter du développement, il est certain que la ville de Delson compte prendre cela en considération.

Dans le cas de développement le long d'une artère majeure comme la route 132, la région s'est dotée de mécanismes de contrôle pour s'assurer de la qualité des logements. Malgré tout, nous ferons

ensemble l'exercice de planification de la densité qui nous est demandé. Par ailleurs, tout ce qui a trait aux droits acquis entraîne des concepts complexes, mais nous verrons comment nous réussirons à incorporer ces changements-là. L'objectif de la démarche c'est de travailler avec vous à l'intérieur du cadre que la CMM et que la MRC ont établi. L'objectif est de faire une ville qui va représenter ce que les citoyens veulent avoir.

Pour le stationnement incitatif, il s'agit d'un terrain qui appartient à l'AMT. La question du stationnement se pose depuis quelque temps quant à savoir s'il est au meilleur endroit. L'objectif est de regarder quelle localisation serait optimale pour nous, puis de formuler des revendications auprès des instances gouvernementales.

Milieu de vie actuel et insertion des citoyens dans la démarche

Q. Je réside près d'un terrain vague et je suis aussi commerçante dans la ville. Je suis d'accord qu'il reste beaucoup de place à l'amélioration côté transport en commun. Les jeunes enfants sont parfois obligés de faire 2 kilomètres à pied, car il n'y a pas d'autobus à l'heure à laquelle ils reviennent de l'école. Du côté du développement, je m'inquiète de la mixité de densités et de me retrouver avec des tours à condo comme celles derrière la rue Monette. On a l'impression que tout est décidé d'avance. J'aimerais être rassurée sur le fait que la ville saura se préoccuper du bien-être de ses citoyens sans que nous soyons obligés de nous battre. Je suis consciente qu'il y a des choses à améliorer, que des maisons en rangée peuvent être une solution pour densifier sans nécessairement bâtir en hauteur et ainsi gâcher nos beaux paysages avec ses arbres matures proches de la rivière de la Tortue.

Aussi, est-ce que la ville tient compte de l'amélioration des milieux verts dans son plan d'aménagement et de revitalisation ?

R. L'objectif d'une démarche participative est justement de prendre en compte la volonté et les préoccupations émises par les citoyens. On ne fait pas cette démarche pour travailler uniquement avec nos propres volontés. Il ne faut jamais oublier que le Conseil municipal enclenche une démarche de développement durable pour l'ensemble de son territoire. Le développement durable se manifeste par l'aménagement de projets de propriétés, mais aussi par des façons de vivre, des façons de consommer l'espace, des façons d'interagir avec les autres. C'est d'abord là-dessus qu'on va travailler.

Dans un second temps, on a ciblé en priorité l'aire TOD 132/Georges-Gagné parce qu'elle est située au cœur de la municipalité et qu'elle est située sur un axe principal. De plus, elle possède encore de nombreux espaces vacants ou sous-utilisés. Il est certain que nous travaillerons aussi sur les notions générales d'autres aires TOD, donc sur le secteur qui vous concerne qui est celui de la gare de Delson. Cependant, comme c'est un milieu qui est déjà plus structuré, plus développé, on ne va pas s'y pencher tout de suite. Les pistes de solutions qui seront élaborées par la population vont être tenues en compte. Avant de commencer à redévelopper des quartiers résidentiels unifamiliaux, nous emprunterons toujours une démarche participative.

Végétalisation et reconnexion des secteurs

C. En tant qu'ancien citoyen de LaSalle, je peux dire qu'il existe certains endroits où le développement en hauteur fut une réussite. La densification ne passe pas nécessairement par la construction, mais plutôt par la manière dont on amène la nouvelle génération, celle qui amènera la pérennité à Delson.

On sait que ce sont de jeunes gens qui veulent fonder des familles, qui veulent avoir une autre façon de vivre. Ce qui me frappe quand j'arrive à Delson c'est le manque de connexions sur l'axe nord/sud. C'est périlleux de traverser la 132, à bicyclette et à pied. En plus de ça, il manque beaucoup d'arbres. Les nouvelles générations se déplacent beaucoup en transport en commun. Ils aiment les parcs, marchent et font du vélo. Pourquoi parle-t-on uniquement de terrains et de constructions quand on parle de densification ? Si on continue à construire de l'unifamilial, on n'assure pas notre pérennité. Développer des TOD, ça veut dire développer le transport collectif donc minimiser l'utilisation de la voiture, mais ça ne sert à rien si on ne développe pas les aménagements piétons.

R. On veut trouver des solutions ensemble. J'espère que vous serez présent dans les futures étapes et que nous arriverons à un Delson qui va vous plaire.

Exemple de TOD en Amérique du Nord

Q. Est-ce qu'il existe des exemples de TOD en Amérique du Nord ? Peut-on s'en inspirer ? Ce genre de développement existe déjà en Europe. Ce ne sont pas nécessairement des endroits faits de taudis, même s'il y a beaucoup de densification. Ce ne sont pas forcément des endroits négligés avec des gens ayant un niveau de vie inférieur. Merci de nous inclure dans les discussions et de prendre nos opinions en compte.

R. Il en existe plusieurs, dans des milieux semblables au nôtre, comme dans la région de Washington ou de Portland, OR. Lors de la prochaine rencontre, on pourra vous présenter des exemples inspirants.

Impact du développement sur l'existant

Q. Je vais être directement impacté par l'aménagement à venir, car il y a un terrain vague derrière mon terrain. Quelle densité est prévue pour ce terrain-là ? Quel sera l'impact sur la valeur de nos maisons ?

R. Au niveau de la densité, ce qu'il faut savoir, c'est que la rue principale relie la route 132 à la gare de Delson. Donc, c'est identifié comme un corridor de transport local. La densité établie par la réglementation issue du PMAD est 23 ou 27 logements/hectare. C'est un peu moins que pour l'aire TOD de la gare ou du stationnement incitatif. Encore une fois, l'aménagement de ce développement se fera en fonction de vos préoccupations et des commentaires que vous allez nous transmettre lors des ateliers. Il n'y a aucun projet déjà approuvé. On en est à une étape préalable.

Lors des ateliers à venir, on pourrait aborder le thème de la hauteur et déterminer ensemble où vous souhaitez que ça soit plus ou moins élevé. C'est pourquoi il est important que vous soyez présent dans les futures étapes, puisque vous avez un pouvoir d'influence sur le sujet.

Obligation sur les milieux de vie

Q. Merci de nous consulter avec tout ce qui s'en vient. Je comprends pourquoi ces changements doivent avoir lieu. On voit qu'il y a des objectifs de 40 habitations/hectare. Est-ce qu'il y a des objectifs d'espaces verts/hectare ? Vous avez parlé de compensations d'arbres derrière le centre d'achats, alors qu'on sait qu'un arbre mature est plus bénéfique qu'un arbre replanté. Est-ce que vous avez des obligations quant aux espaces naturels avec les TOD ou vous devez simplement développer des bâtisses ?

R. L'objectif est effectivement de prendre tout cela en considération : l'environnement, l'économie, le social. Du côté environnemental, la ville de Delson veut insister sur la mise en valeur de la faune et de la flore. Au niveau du boisé situé derrière le centre d'achats, il appartient au domaine privé. La ville, dans le cadre de ce projet-là, a acquis un terrain important de plus de 500,000 pieds carrés vers la rivière près de la rue principale pour en faire une réserve écologique. Ce terrain est déjà agrémenté d'arbres. Pour ce projet, il y a des ententes avec le promoteur pour replanter des arbres, pas seulement sur son terrain, mais sur l'ensemble du territoire de la municipalité, pour renforcer le milieu naturel que l'on vient d'acquérir. Il est évident que quand on parle d'aires TOD, les espaces verts et les lieux de rassemblement sont à prendre en considération. Le PMAD recommande la mixité, la densité, la compacité, mais la densité résidentielle ne crée pas des milieux de vie. L'objectif de la municipalité c'est de regarder le potentiel que l'on a, entre autres dans le secteur Georges-Gagné pour repenser l'intégralité du secteur, car il y a encore beaucoup d'espaces vacants au cœur de la municipalité.

Amélioration du transport actif

Q. Lorsque je suis arrivé à Delson il y a 10 ans, j'ai trouvé que la ville était plutôt « plate ». Il y a eu beaucoup d'amélioration depuis, les conseillers sont très à l'écoute. Encore aujourd'hui, la démarche prouve que notre participation est prise en compte dans les décisions. Au niveau des déplacements actifs, les pistes cyclables surélevées sont plus sécuritaires pour tous. Cependant, j'aimerais que vous pensiez à aménager plus de trottoirs, au moins à proximité des écoles. Il faudrait surélever du Collège. Les enfants n'ont pas d'endroits où passer, surtout l'hiver. Ils sont obligés de marcher dans la rue.

R. Vous parlez d'améliorer les corridors de déplacements actifs. Ça s'inscrit dans les principes du développement durable. Ce sont des orientations intéressantes que vous énoncez, en particulier près des écoles. On espère que vous allez continuer à partager vos idées dans la suite de la démarche.

Développement du transport collectif

Q. Est-ce qu'il serait possible d'avoir accès au règlement 170 de la MRC pour bien le comprendre ?

Par ailleurs, les aires TOD de Delson sont situées le long de grands axes, qui amènent les citoyens soit vers le terminus Panama [Brossard], soit vers le terminus du centre-ville [Montréal]. Le TOD sert donc à sortir les gens de la municipalité. Le transport en commun est très peu développé à l'intérieur de la municipalité et ne pourra pas se développer au cours des 10-15 prochaines années. Le fait de densifier la population, je comprends très bien. Contre l'étalement humain, je suis parfaitement d'accord avec ça. Cependant, je ne vois pas comment le transport intramunicipal va suivre la cadence.

R. Oui, nous pourrions mettre le règlement sur le site web de la démarche.

Le gouvernement nous recommande l'aménagement d'aires TOD pour maximiser les espaces, pour être capable de mieux développer le transport en commun. La Ville de Delson fait partie du Conseil Intermunicipal de Transport (CIT) Roussillon qui a longtemps été un CIT qui faisait du transport vers la ville centre dans le but d'offrir un service d'accompagnement de la population vers les milieux de travail. Depuis quelques années, il y a des trajets d'autobus qui ont été implantés pour mieux desservir la population locale dans un milieu local. Depuis quelques années, même si loin d'être suffisante, il y a une amorce qui a été faite.

C'est à nous de trouver des moyens pour améliorer les choses ensemble. Il faut donc se mobiliser, se prendre en main et trouver des pistes de solution. Ça va se faire par petits gestes, mais ça va surtout se faire par une vision collective de ce qu'on veut faire de notre ville. On n'a pas la capacité de changer le milieu en un exercice et en seulement quelques années, mais il faut commencer quelque part et le Conseil commence avec la démarche de participation que l'on entreprend ce soir.

Préoccupation sur le pouvoir réel des citoyens et leurs obligations futures

C. Je trouve la démarche très intéressante. Par contre, les changements sont des changements relativement majeurs qui peuvent faire peur. Il y a les choses sur lesquelles on a du pouvoir, dont le plan d'aménagement, le plan d'urbanisme de la ville. Il y a des choses sur lesquelles on n'a pas de pouvoir ou très peu de pouvoir : les gares, le stationnement incitatif, la 132. On peut faire des recommandations, mais c'est limité. J'espère qu'on ne viendra pas créer de fausses attentes au niveau de la population.

Aussi, qu'en est-il de l'existant ? Aurons-nous des obligations de construction en hauteur si nos maisons unifamiliales passent au feu ? Il va falloir être rassurés là-dessus pour qu'on puisse embarquer dans la démarche.

Encadrement des promoteurs privés

C. Est-ce que le plan métropolitain ou le schéma de la MRC de Roussillon comprennent des balises qu'on imposerait aux promoteurs privés pour encadrer leurs activités ? Si nos points de vue sont ignorés par les promoteurs parce qu'ultimement, c'est eux qui décident, c'est vraiment dommage. J'espère que dans les règlements que nous allons élaborer à Delson, nous ajouterons des éléments qui viendront encadrer les promoteurs.

Vision à long terme et inclusion de multiples éléments aux discussions

C. Toute la planification est faite selon le PMAD qui prévoyait une vision sur 20 ans. Cinq sont déjà passés. Il est nécessaire que la ville se positionne pour les 15 prochaines années. Pour l'instant, tout ce dont on parle est le cadre bâti. Les collecteurs sont-ils capables de les supporter ces nouvelles bâtisses ? Quand on voit que 55 % du territoire est situé dans une aire TOD, quels vont être les investissements nécessaires ? Combien coûte un autobus supplémentaire ? Vouloir faire en sorte qu'il y ait moins de véhicules est tout à fait louable, mais quand vient le temps de payer, est-ce que les citoyens ont cette capacité-là ?

Le vieillissement de la population doit absolument être pris en compte. Les grands enjeux des aires TOD pour les citoyens, ça ne peut pas être que du bungalow. Il y a une aire TOD importante, celle de la route 132 qui nous touche particulièrement. Les autres aires TOD ont actuellement probablement moins de 14 logements/hectare. On ne peut pas détruire les bungalows et construire des quatre étages. Ça prend de la densité, mais il faut que ça soit bien fait et surtout qu'on respecte les gens qui sont venus ici. Il y a beaucoup de gens qui sont inquiets pour leurs biens actuels.

Le débat doit se faire ailleurs que juste sur le cadre bâti. Pourquoi faut-il toujours que les emplois soient au centre-ville de Montréal ? Si on décentralisait les emplois, on aurait moins besoin de transport en commun et encore moins d'autos.

Malheureusement, ce ne sont ni la MRC, ni la CMM, ni les villes, ni les promoteurs qui définissent le marché, c'est le consommateur. Si le consommateur ne veut pas de condo, ça ne va pas fonctionner.

Compte-rendu de la période d'échanges du 26 avril 2016

Q. J'ai certaines craintes de voir le trafic automobile dévié de la 132 vers la ville avec les aménagements à venir. Il va donc falloir que la planification de la signalétique de transport, surtout au niveau des lumières de circulation, soit vraiment bien pensée pour fluidifier la circulation.

R. La gestion de la 132, et donc la gestion des lumières de circulation sur cet axe, est de compétence provinciale. Cependant, croyez bien que le MTQ agit au maximum pour que la circulation génère le moins de nuisances possible dans les municipalités traversées.

Q. J'ai deux questions. Premièrement, vous parliez lors des clarifications pour la question 5 des investissements privés pouvant générer des revenus pour la Ville. Ces revenus pourraient par la suite être réinvestis dans des infrastructures publiques. Comment cela fonctionne-t-il ? La Ville a-t-elle à l'idée de vendre des terrains qui lui appartiennent pour dégager des revenus ?

R. Non, la Ville ne souhaite pas vendre des terrains au privé. Les revenus seront générés par les taxes provenant des nouveaux développements résidentiels et commerciaux, financés par le secteur privé, comme c'est le cas pour le projet Trigone. Ces revenus supplémentaires pourront être réinvestis dans les infrastructures publiques.

Q. Deuxièmement, vous avez établi depuis les premières consultations qu'il fallait développer le transport en commun et son utilisation dans les années à venir. Cependant, il est difficile d'utiliser le transport en commun lorsque l'on sort du circuit Delson-Montréal. Existe-t-il des projets de partenariat avec d'autres villes de la Rive Sud dans l'optique de développer le transport en commun ? Par ailleurs, d'expérience, la flotte de bus est vieillissante à Delson. Un remplacement des vieux bus et des véhicules défectueux est-il prévu ?

R. Effectivement, il existe un projet de loi, le projet de loi 76, qui prévoit le regroupement des réseaux de transport en commun sur la Rive Sud de Montréal, excluant le Réseau de Transport de Longueuil qui est une entité indépendante. À l'heure actuelle, il existe déjà des actions de promotion du transport collectif à l'échelle régionale. Ainsi, le CIT Roussillon offre un service gratuit pour les déplacements locaux, soit les déplacements s'effectuant à l'intérieur des villes de Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant. En ce qui concerne la qualité des équipements, la Ville fonctionne sous forme d'appel d'offres au privé qui doit être un garant de qualité. Selon les derniers résultats, Delson présentait de bonnes performances en matière de transport collectif que ce soit sur la fiabilité des véhicules, la ponctualité et la fréquence de passage.

Q. Ma question porte sur les logements prévus dans les projets de densification de la municipalité. Je trouve que Delson offre actuellement des types de logements trop similaires, entre du 6 1/2 et du 8 1/2, qui ne permettent pas de toucher une population variée. Existera-t-il une diversité dans les logements qui seront construits dans le futur ?

R. Oui, le conseil municipal y réfléchit avec les promoteurs tant dans l'offre locative que pour les copropriétés à venir.