

Sondage sur l'avenir du secteur du pont Jordi-Bonet

Rapport synthèse — Automne 2025

Dans le cadre de la démarche de consultation sur le redéveloppement du secteur autour du pont Jordi-Bonet



Ville de Mont-Saint-Hilaire

Table des matières

Consultation sur le secteur du pont Jordi-Bonet	3
Le sondage	4
Q1 — Quelle affirmation représente le mieux votre relation au secteur autour du pont Jordi-Bonet ?	5
Q2 — Veuillez sélectionner dans la liste suivante 3 mots qui représentent le secteur autour du pont Jordi-Bonet.	5
Q3 — Choisissez deux priorités qui devraient guider l'évolution du secteur.	7
Q4 — Dans le cadre de projets privés, quel devrait être le niveau d'importance accordé à chacun des éléments suivants ?	8
Q5 — Dans le cadre des interventions sur des terrains publics, quel devrait être le niveau d'importance accordé à chacun des éléments suivants ?	9
Q6 — Quels sont les types de commerces ou les services dont la présence est ou serait pertinente dans le secteur ?	10
Q7 — Veuillez sélectionner dans la liste suivante tous les mots qui vous évoquent la densification des milieux de vie.	11
Q8 — Si vous le souhaitez, laissez ici tout commentaire que vous jugez pertinent ou constructif sur l'avenir du secteur du pont Jordi-Bonet.	12
Conclusion	15

Capture d'écran de la page d'introduction au sondage accessible en ligne entre le 18 juillet 2025 et le 18 août 2025

Du 17 juillet 2025 au 18 août 2025

Sondage sur les orientations qui guideront le redéveloppement du secteur du pont Jordi-Bonet

✓ Sondage terminé / Générale

Ce sondage marque la deuxième étape du processus de consultation de la population au sujet du redéveloppement du secteur autour du pont Jordi-Bonet. Les résultats détermineront les balises qui guideront ce redéveloppement.

Ce processus de consultation en trois étapes a été lancé en avril 2025 avec une première [consultation des propriétaires, résidents et occupants du secteur](#). À la suite du présent sondage, nous tiendrons une dernière consultation publique en 2026. Elle servira à tester certains scénarios qui mèneront à une éventuelle révision des outils d'urbanisme applicables dans le secteur.



Consultation sur le secteur du pont Jordi-Bonet

Divers facteurs indiquent que le redéveloppement du secteur autour du pont Jordi-Bonet est fortement probable. En conséquence, considérant le caractère hautement symbolique de cette entrée de ville, la Ville a lancé en automne 2025 une consultation sur la forme que cette transformation devrait prendre. En favorisant une approche à la fois responsable, proactive et ambitieuse, la Ville souhaite éviter un développement mené à la pièce, projet par projet, sans vision d'ensemble.

Pourquoi parler de redéveloppement ?

Il existe plusieurs indices selon lesquels le secteur autour du pont Jordi-Bonet va subir des transformations importantes dans les prochaines années.

En premier lieu, le secteur visé abrite une majorité d'immeubles dont la valeur du bâtiment est inférieure ou à peine supérieure à la valeur du terrain. Il s'agit d'une situation très rare à Mont-Saint-Hilaire où le cadre bâti vaut normalement plusieurs fois la valeur du terrain au mètre carré. Cette situation indique un fort potentiel de redéveloppement à moyen terme, d'autant que deux grands terrains vacants et un terrain à requalifier sont présents dans le secteur. Ainsi, leur éventuel développement pourrait accroître la pression foncière sur les terrains du secteur, entraînant un effet domino auquel la Ville doit être prête à faire face.

En deuxième lieu, l'ajout dans ce secteur de logements et, peut-être, de commerces paraît pertinent puisqu'il bénéficie de l'une des meilleures dessertes en transport collectif du territoire hilairemontais, grâce au passage fréquent de plusieurs lignes de bus. En outre, il permet l'accès à de nombreux commerces et services en moins de 15 minutes à pied ou à vélo, à Mont-Saint-Hilaire et à Belœil, dont plusieurs épiceries, pharmacies, services médicaux, bureaux de professionnels et restaurants.

En troisième lieu, les décisions sévères des tribunaux dans le dossier du secteur urbain du chemin de la Montagne (ancienne zone A-16) ont rappelé que l'immobilisme n'est pas une stratégie viable pour une municipalité responsable souhaitant assurer un développement territorial au service de la collectivité. Ainsi, s'il peut être légitime de ralentir le développement d'un secteur afin de bien planifier son déroulement, l'étouffement ou le déni face aux pressions au (re)développement ne constituent pas des solutions adéquates.

La démarche de consultation

Lancée en amont, c'est-à-dire avant que toute direction soit décidée, la démarche de consultation ne vise donc pas à vérifier si le redéveloppement du secteur autour du pont Jordi-Bonet est souhaité ou non, mais plutôt à déterminer les balises qui devront guider ce redéveloppement.

La démarche a été lancée avec une consultation du voisinage immédiat du pont Jordi-Bonet. Environ 140 invitations ont été distribuées aux ménages et commerces des rues Martel, Messier, de Rouville et Boucher ainsi qu'une partie des rues Martin et Provencher. Près d'une dizaine de lettres ont également été envoyées aux personnes étant propriétaires d'au moins un immeuble dans le secteur, mais dont l'adresse postale se trouvait ailleurs. La consultation menée au manoir Rouville-Campbell le 23 avril 2025, avec l'appui de la firme de l'*Atelier urbain*, a ainsi accueilli 24 participant(e)s. Avec cet exercice ciblé, la Ville souhaitait d'abord comprendre la relation entretenue par les résident(e)s et occupant(e)s avec leur quartier.

Inspiré des résultats de cette première consultation, le sondage faisant l'objet du présent document constitue la deuxième étape de la démarche de consultation. Cette démarche se terminera avec une troisième consultation en présentiel qui permettra de tester auprès de la population hilairemontaise divers scénarios de transformation du secteur. Au final, les résultats de ces trois étapes devront permettre d'identifier la vision qui doit guider la révision des outils d'urbanisme qui encadrent l'avenir du secteur.

Le sondage

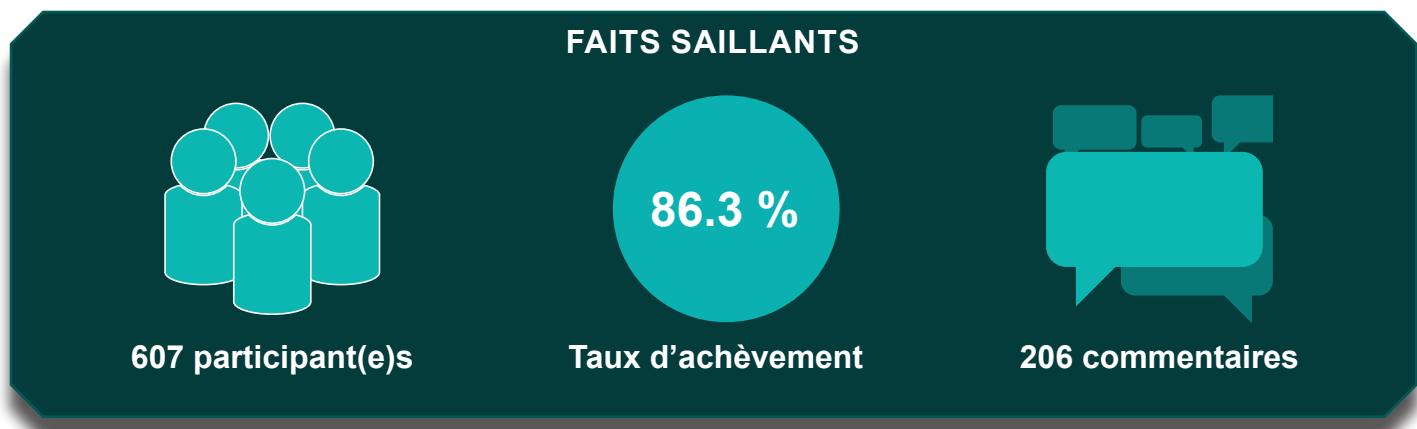
En s'appuyant sur les conclusions de la consultation du voisinage du 23 avril 2025, le sondage visait à identifier les grandes orientations qui devraient guider le redéveloppement du secteur du pont Jordi-Bonet. Ouvert à l'ensemble de la population, le sondage a été disponible pendant un mois, entre le 18 juillet et le 18 août 2025. Le taux de réponse au lancement a été très fort, mais lorsque le sondage a été fermé, seulement 13 personnes l'avaient consulté dans la dernière semaine, avec une moyenne d'au plus 4 nouvelles réponses par jour.

Le sondage a été rédigé conjointement par le Service de l'aménagement du territoire et de l'environnement (SATE) et le Service aux citoyens et communication (SCC) afin d'offrir un sondage qui serait à la fois accessible et suffisamment étoffé pour permettre à la population de partager son opinion. Notamment, le temps nécessaire pour répondre était de 5 à 15 minutes, selon la rapidité de lecture et la longueur des commentaires partagés. En termes d'accessibilité, le sondage est une réussite, puisque 607 personnes l'ont commencé et que 524 l'ont complété, pour un taux d'achèvement de 86,3 %.

Huit questions composaient ce sondage, soit 1 question à choix unique, 3 questions à choix multiples, 3 échelles d'évaluation et 1 question ouverte permettant aux répondant(e)s de partager toute remarque complémentaire. D'ailleurs, il faut noter que 206 personnes ont pris le temps de laisser des commentaires de tailles variées, allant de quelques mots avec une portée générale à plusieurs phrases portant sur un ou des enjeux spécifiques.

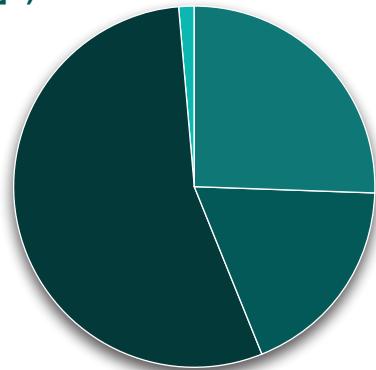
Le présent document présente donc les résultats de ce sondage, en tentant de rendre l'information la plus digeste et claire possible. À cette fin, des annotations ont été ajoutées directement dans les marges des tableaux et les textes qui accompagnent les figures ont été rédigés dans l'intention de traduire les résultats.

À noter que les pourcentages affichés représentent la proportion de répondant(e)s qui ont sélectionné une réponse et non la proportion par rapport au nombre total de réponses. Ce rapport a été favorisé pour deux raisons. D'une part, il est plus fiable puisque le nombre de réponses pour chaque répondant(e) peut varier dans plusieurs questions offrant des choix multiples. D'autre part, ce rapport offre une statistique plus significative quant aux préférences de la population.



Q1 — Quelle affirmation représente le mieux votre relation au secteur autour du pont Jordi-Bonet ? (607 répondant[e]s)

Je traverse régulièrement le secteur quand j'emprunte le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier ou le chemin des Patriotes	54.9 %
Je vis ou je travaille dans le secteur	25.7 %
Je fréquente régulièrement le secteur, par exemple pour me rendre dans les commerces de la rue Messier ou durant des promenades	18.3 %
Je ne me rends que très rarement dans ce secteur / Autre	1.2 %



Q2 — Veuillez sélectionner dans la liste suivante 3 mots qui représentent le secteur autour du pont Jordi-Bonet. (1574 réponses pour 572 répondant[e]s)

Réponses	Taux de sélection
Congestionné	55,4 %
Minéralisé (présence d'asphalte, de béton, etc.)	33,0 %
Bruyant	32,7 %
Décousu	32,2 %
Beau	20,5 %
Urbain	19,6 %
Accueillant	19,1 %
Laid	15,0 %
Propre	10,3 %
Animé	10,1 %
Végétalisé	9,3 %
Hostile	5,9 %
Paisible	4,4 %
Dynamique	4,2 %
Moderne	1,9 %
Aucune réponse	1,6 %

Réponses sélectionnées par au moins 30 % des répondant(e)s

Réponses sélectionnées par 10 % à 29 % des répondant(e)s

Réponses sélectionnées par au plus 9,9 % des répondant(e)s

● Connotation positive ● Connotation neutre ● Connotation négative

Un milieu de vie et un lieu de transit

Le sondage a attiré autant l'attention des gens qui transitent par le secteur (54,9 %) que des personnes qui le côtoient régulièrement, que ce soit parce qu'elles y travaillent ou y habitent (25,7 %) ou parce qu'elles s'y rendent régulièrement (18,3 %). Bien que les figures et tableaux présentent les résultats de l'ensemble des répondant(e)s, les analyses qui les accompagnent mentionnent parfois, lorsque pertinent, la différence entre le groupe des personnes qui y transitent et celui des personnes qui le fréquentent régulièrement.

Un secteur en mal d'amour ?

La deuxième question offrait, pour décrire le secteur, 5 adjectifs à connotation négative, 5 adjectifs à connotation positive et 5 adjectifs à connotation neutre, c'est-à-dire des termes dont le sens positif ou négatif dépend du contexte ou des perceptions de chacun(e).

Trois des quatre adjectifs sélectionnés par au moins 30 % des répondant(e)s pour décrire le secteur ont une connotation négative. Ainsi, les termes « Congestionné » (55,4 %), « Bruyant » (32,7 %) et « Décousu » (32,2 %) évoquent l'image d'un milieu dont l'imaginaire est fortement marqué par la circulation automobile. À noter que l'adjectif « Congestionné » a été choisi par une proportion similaire de personnes qui côtoient le secteur et qui y transitent. Par contre, une plus grande proportion de personnes qui y transitent ont choisi le terme « Décousu » (34,4 % vs 28,7 %), alors que les personnes qui côtoient régulièrement le secteur ont été proportionnellement plus nombreuses à choisir le terme « Bruyant » (34,9 % vs 30 %).

Deux adjectifs positifs attirent une adhésion marquée, soit « Beau » (20,5 %) et « Accueillant » (19,5 %). À noter que le terme « Beau » est préféré par les personnes du secteur (22,5 % vs 17,7 %). En revanche, deux autres adjectifs positifs ont été seulement choisis par 1 personne sur 10 (« Propre » et « Végétalisé ») et le dernier adjectif positif a été sélectionné par moins de 1 personne sur 20 (« Paisible »). Ce faisant, puisque chaque personne pouvait sélectionner au maximum 3 mots, il apparaît que même les gens qui habitent ou côtoient régulièrement le secteur ont priorisé des adjectifs à connotation négative ou neutre.

Enfin, l'adjectif « Minéralisé » a été choisi par 1 personne sur 3, un résultat cohérent avec les commentaires des participant(e)s lors de la soirée du 23 avril 2025. Il avait notamment été noté que l'ilot délimité par les rues Messier et De Rouville et le chemin des Patriotes est dominé par de grandes aires de stationnement avec peu d'arbres.

De manière un peu plus surprenante, le terme « Urbain » a été choisi par 1 personne sur 5, alors que le secteur est pourtant composé principalement de maisons unifamiliales isolées. Ce faisant, ce résultat indique probablement que la rue Messier, qui se distingue du reste du secteur parce qu'elle abrite des unifamiliales en rangées, des multifamiliales et des bâtiments commerciaux, constitue la base de l'image que plusieurs répondant(e)s se font du secteur. D'ailleurs, les personnes qui ne font que transiter par le secteur ont, proportionnellement parlant, été plus nombreuses à choisir ce terme (21,1 % vs 17,4 %).

Differentes parties de la rue Messier



**Q3 — Choisissez deux priorités qui devraient guider l'évolution du secteur.
(1105 réponses pour 568 répondant[e]s)**

Réponses	Taux de sélection	
Préserver le paysage	55,6 %	Priorité choisie par la majorité
Fluidifier la circulation automobile	40,1 %	
Consolider le réseau de mobilité active (marche et vélo) et en améliorer la sécurité	38,4 %	Priorités choisies par au moins 1 personne sur 3
Verdir le secteur	33,1 %	
Bonifier l'offre en logements	10,0 %	
Favoriser l'implantation de logement social	9,2 %	
Réduire les surfaces minéralisées (ex. stationnement)	6,9 %	Priorités choisies par au plus 10 % des répondant(e)s
Aucune réponse	1,2 %	

Le paysage et la mobilité, les deux grandes priorités

Dans le cadre de la troisième question, la priorité « Protéger le paysage » a été choisie par plus de la moitié des répondant(e)s, se détachant nettement comme la priorité de la majorité. En outre, les priorités « Fluidifier la circulation automobile » et « Consolider le réseau de mobilité active et en améliorer la sécurité » ont attiré respectivement 40,1 % et 38,4 % des répondant(e)s, indiquant une sensibilité d'une forte minorité pour ces deux aspects de la mobilité dans le secteur.

Un souhait pour des projets privés de haute qualité

La quatrième question (voir page suivante) demandait aux répondant(e)s d'accorder un niveau d'importance, sur une échelle de 1 (sans importance) à 5 (très important), à 9 pratiques qui pourraient ou devraient être exigées pour les projets privés. Les résultats démontrent que les attentes sont élevées : entre 66 % à 94,9 % des répondant(e)s ont jugé « important » ou « très important » que chacune des bonnes pratiques proposées soit respectée. A contrario, très peu de répondant(e)s ont signalé qu'une pratique serait pas ou peu importante. À titre d'exemple, la proposition jugée la moins importante est « Favoriser les aires de stationnement intérieur ou souterrain », même si seulement 11,2 % de personnes considèrent cet élément peu ou pas important.

Malgré tout, l'affirmation « Contrôler la localisation et la forme des nouvelles constructions pour éviter de bloquer la vue vers la montagne depuis le pont Jordi-Bonet » se démarque fortement, en cohérence avec la priorité « Préserver le paysage » identifiée à la troisième question. Ainsi, 83,1 % des répondant(e)s considèrent cet élément comme très important et 11,8 % le considèrent important; à peine 5,1 % des répondant(e)s sont neutres ou considèrent cet élément peu ou pas important.

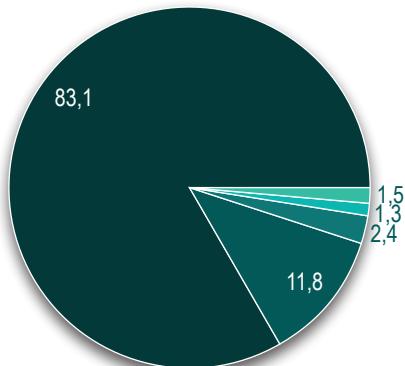
En outre, trois autres propositions se démarquent légèrement, soit :

- Favoriser le maintien et l'augmentation de la végétation dans les aménagements paysagers privés;
- Moduler la forme et la hauteur des nouveaux bâtiments pour réduire les différences de hauteur ou de volume avec les quartiers voisins;
- Prévoir une architecture durable (ex. matériaux durables, bâtiments écoénergétiques, toits verts).

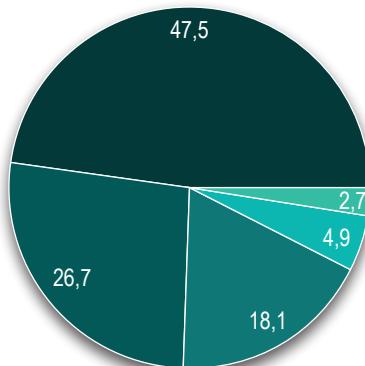
Ces résultats font échos à plusieurs commentaires, laissés à la huitième question, qui soulignent que la densité devrait, si elle doit être construite, offrir un cadre de vie de haute qualité. Certain(e)s nuancent cette affirmation en soulignant qu'une exception pourrait être faite pour les projets de logements sociaux ou abordables, mais d'autres affirment au contraire qu'aucune exception n'est souhaitable.

Q4 — Dans le cadre de projets privés, quel devrait être le niveau d'importance accordé à chacun des éléments suivants ? (551 répondant[e]s)

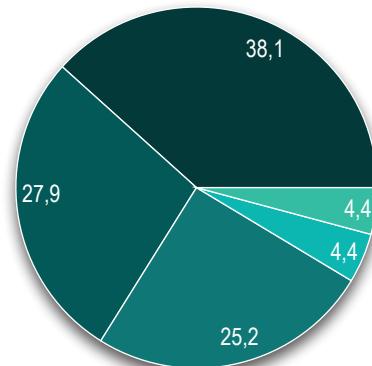
Contrôler la localisation et la forme des nouvelles constructions pour éviter de bloquer la vue vers la montagne depuis le pont Jordi-Bonet ($\mu = 4,7$)



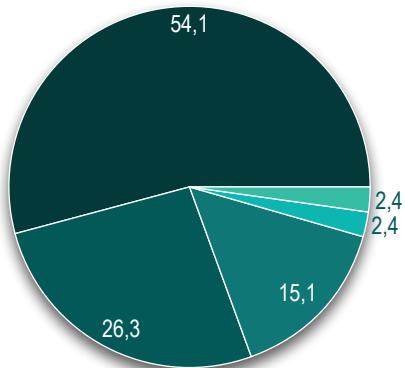
Encourager un aménagement soigné des cours avant ($\mu = 4,1$)



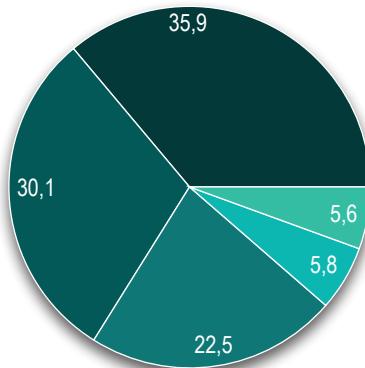
Favoriser la gestion de l'eau de pluie à même les terrains (ex. bassins de rétention, jardins d'eau) ($\mu = 3,9$)



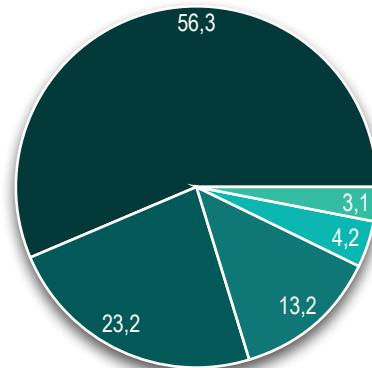
Favoriser le maintien et l'augmentation de la végétation dans les aménagements paysagers privés ($\mu = 4,3$)



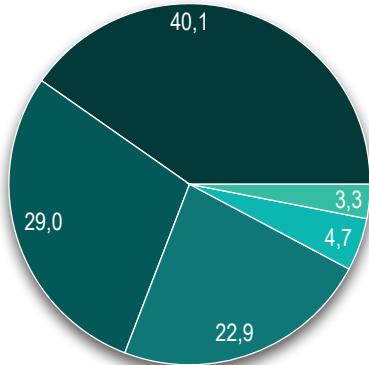
Favoriser les aires de stationnement intérieur ou souterrain ($\mu = 3,9$)



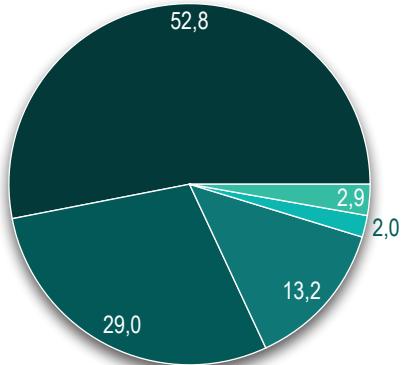
Moduler la forme et la hauteur des nouveaux bâtiments pour réduire les différences de hauteur ou de volume avec les quartiers voisins ($\mu = 4,3$)



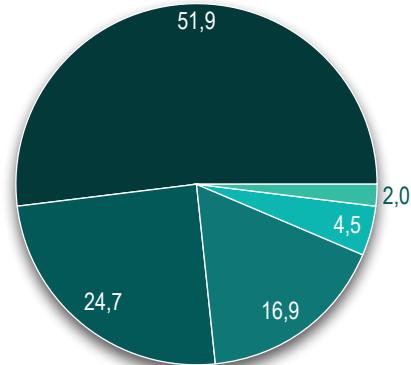
Prévoir l'utilisation de matériaux de haute qualité pour les revêtements extérieurs (ex. maçonnerie, bois) ($\mu = 4$)



Prévoir une architecture durable (ex. matériaux durables, bâtiments écoénergétiques, toits verts) ($\mu = 4,3$)



Réduire les superficies minéralisées (ex. stationnement, patio de béton) ($\mu = 4,2$)



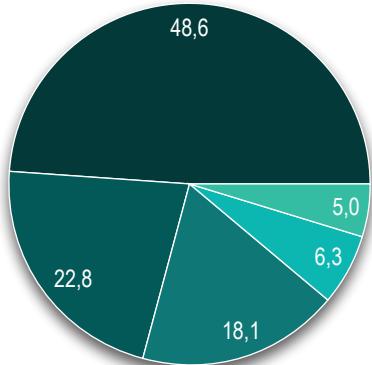
Sans importance

1 2 3 4 5

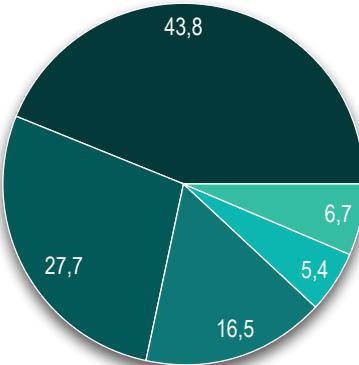
Très important

Q5 — Dans le cadre des interventions sur des terrains publics, quel devrait être le niveau d'importance accordé à chacun des éléments suivants ? (541 répondant[e]s)

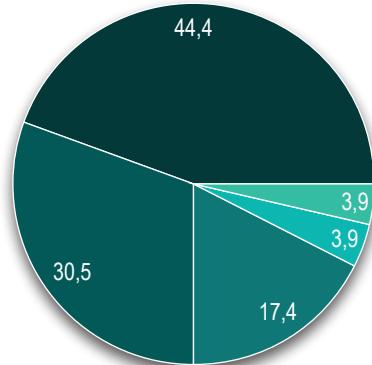
Achat d'un terrain pour l'aménagement d'un parc ($\mu = 4$)



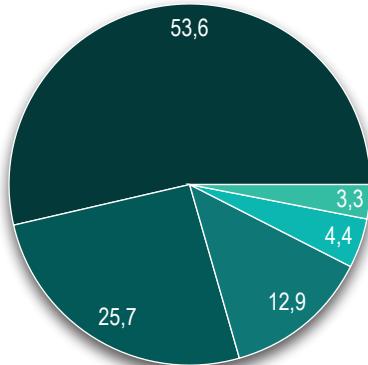
Ajout/consolidation des pistes cyclables ($\mu = 4$)



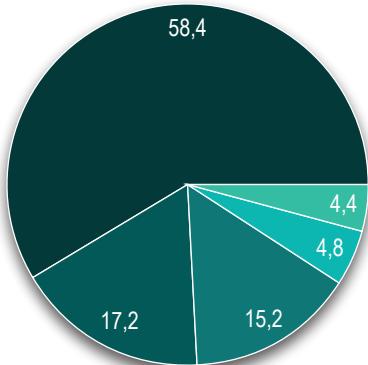
Ajout/consolidation des trottoirs ($\mu = 4,1$)



Amélioration des traverses piétonnes et cyclables sur les rues ($\mu = 4,2$)



Modification des intersections pour améliorer la fluidité de la circulation automobile ($\mu = 4,2$)



Sans importance 1 2 3 4 5 Très important

Davantage d'investissements publics dans le secteur ?

Dans le cadre de la cinquième question, la proportion de personnes qui ont accordés un niveau « Très important » ou « Important » aux 5 propositions d'intervention sur les terrains publics du secteur est largement majoritaire. En revanche, le nombre de répondant(e)s qui considèrent ces interventions peu ou pas importantes est généralement plus grand que pour les propositions de la quatrième question visant les projets privés.

Les deux interventions qui attirent le plus grand soutien sont « Modification des intersections pour améliorer la fluidité de la circulation automobile » et « Amélioration des traverses piétonnes et cyclables sur les rues ». Ces résultats sont cohérents avec les priorités en mobilité identifiées à la deuxième question.

À noter cependant que, en l'absence d'une priorisation plus marquée par les répondant(e)s, la question des coûts importants que représentent ces 5 interventions est laissée en suspens. Il y aura ainsi intérêt à creuser cet enjeu lors de la dernière phase de consultation, possiblement en confrontant les souhaits de la population aux contraintes techniques et financières qu'ils représentent.

Q6 — Quels sont les types de commerces ou les services dont la présence est ou serait pertinente dans le secteur ? (1429 réponses pour 533 répondant[e]s)

Réponses	Taux de sélection	
Petits commerces d'alimentation (ex. boulangerie, boucherie, fromagerie)	59,8%	Types souhaités par la majorité
Café	54,6%	
Restaurant	45,8%	Type souhaité par une forte minorité
Il ne devrait pas y avoir de commerces ou de services dans ce secteur	21,4%	1 répondant(e)s sur 5 ne souhaite aucun commerce
Services personnels (ex. coiffeur, massage, nettoyeur)	19,3%	
Garderie	18,8%	
Services de soins de santé	17,8%	
Bar	13,9%	
Bureaux professionnels (ex. comptable, notaire, avocat, etc.)	12,6%	Priorités choisies par au plus 20 % des répondant(e)s
Épicerie	10,1%	
Pharmacie	8,8%	
Autre	3,4%	
Aucune réponse	0,6%	

Une alimentation de proximité ?

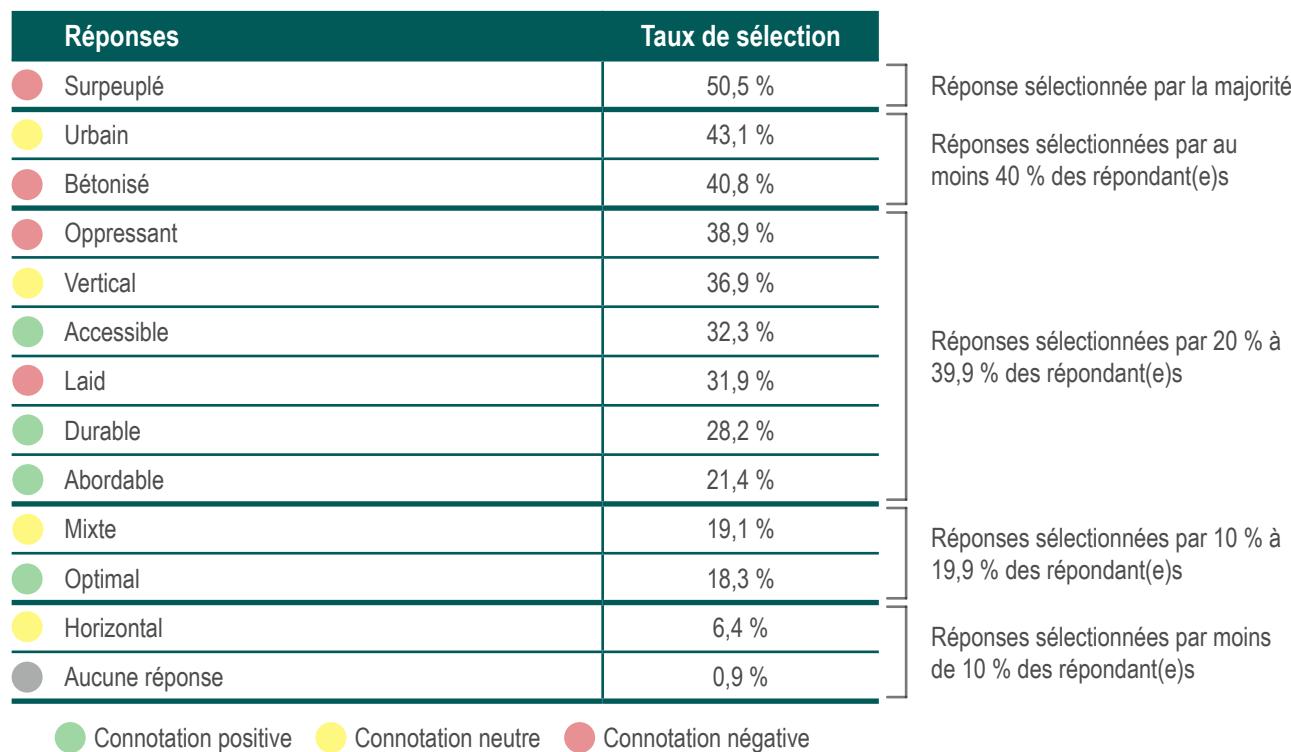
Bien que les résultats de la sixième question montrent que 1 personne sur 5 considère qu'il ne devrait pas y avoir de commerces ou de services dans ce secteur, ils démontrent aussi, à contrario, une forte adhésion à l'idée d'avoir des commerces de proximité. Ainsi, l'implantation de petits commerces d'alimentation (59,8 %) et d'un café (54,6 %) est souhaitée par la majorité des répondant(e)s. La possibilité d'y retrouver un restaurant attire aussi un appui important (45,8 %).

À noter par ailleurs que, dans ces trois cas, les personnes qui habitent ou travaillent dans le secteur, ou le fréquentent régulièrement, sont proportionnellement plus nombreux à souhaiter l'implantation de ces commerces. Ainsi, 56,8 % des personnes qui transitent uniquement par le secteur souhaitent des petits commerces contre 62,4 % des gens qui le côtoient fréquemment (+ 5,7 %); cette différence est de 50,9 % contre 58,8 % (+7,9 %) pour un café et même de 40,1 % contre 51,8 % (+11,8 %) pour un restaurant. Ces différences s'expliquent probablement par divers facteurs, dont le souhait des personnes qui habitent ou travaillent dans le secteur d'avoir accès facilement à des commerces et le fait que les personnes qui transitent par le secteur, qui sont déjà en voiture, s'imaginent probablement plus facilement continuer vers le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier ou le Vieux-Belœil.

Il faut par ailleurs rester prudent devant ces résultats. Ainsi, comme plusieurs commentaires à la question 8 l'indiquent, le souhait d'avoir des cafés, restaurants et petits commerces d'alimentation ne sont pas nécessairement liés spécifiquement au secteur, mais plutôt à une envie générale de retrouver ce type de commerce à Mont-Saint-Hilaire. À titre d'exemple, plusieurs personnes évoquent l'idée qu'un lieu similaire au Vieux-Belœil pourrait être intéressant du côté hilairemontais de la rivière.

Finalement, malgré le souhait des résidents, occupants et usagers du secteur, l'ajout de commerces dans ce secteur implique des enjeux notables. En particulier, avec la congestion du secteur et la forme urbaine actuelle, la gestion des livraisons et du stationnement des employés et clients pourrait constituer un défi.

Q7 — Veuillez sélectionner dans la liste suivante tous les mots qui vous évoquent la densification des milieux de vie. (1954 réponses pour 529 répondant[e]s)



L'impopulaire densification

En complément au reste du questionnaire, la septième question visait à explorer la perception des répondant(e)s vis-à-vis la densification des milieux de vie en leur demandant de sélectionner des mots dans une liste composée de 4 mots à connotation négative, 4 mots à connotation neutre et 4 mots à connotation positive.

Sans surprise, considérant l'historique des échanges sur la place publique sur cette question, les 4 notions à connotation négative ont été sélectionnées par au moins 1 personne sur 3. Le terme « Surpeuplé » a même été choisi par une faible majorité (50,5 %). Les notions de « Bétonisé » et de « Oppressant » ont quant à elles été sélectionnées par 40,8 % et 38,9 % des répondant(e)s. Enfin, il faut noter que même les deux termes neutres le plus sélectionnés, soit « Urbain » et « Vertical », sont souvent repris de manière négative dans les commentaires laissés dans le cadre de la question 8.

La notion à connotation positive qui reçoit le plus d'appuis est le terme « Accessible » (32,3 %), suivi par « Durable » (28,2 %) et « Abordable » (21,4 %). Si cela confirme qu'une petite minorité reconnaît les potentiels bénéfices de la densité, la grande majorité des répondant(e)s demeurent sceptiques, voire hostiles pour certain(e)s, face à la densification des milieux de vie.

Q8 — Si vous le souhaitez, laissez ici tout commentaire que vous jugez pertinent ou constructif sur l'avenir du secteur du pont Jordi-Bonet. (206 commentaires)

Thèmes	Taux de mention	
Paysage	29,6 %	Au moins 1 répondant(e) sur 4 a mentionné ces thèmes
Congestion	25,2 %	Au moins 1 répondant(e) sur 5 craint ou dénonce la densification
Méfiance face à la densité	22,3 %	
Végétation	15,0 %	Entre 10 % et 15 % des répondant(e)s ont mentionné ces thèmes
Beauté	13,6 %	
Mobilité active	13,1 %	
Services de proximité	8,3 %	Entre 5 % et 10 % des répondant(e)s ont mentionné ces thèmes
Parc	5,8 %	
Logement abordable	4,4 %	
Architecture distinctive	4,4 %	
Développement cohérent	3,9 %	
Hauteur limitée	3,4 %	
Restauration	2,9 %	Moins de 5 % des répondant(e)s ont mentionné ces thèmes
Accès à la rivière	2,9 %	
Défaillance des infrastructures	1,9 %	
Déménager	1,5 %	
Pollution sonore	1,5 %	

Des commentaires qui confirment les grandes tendances

206 répondant(e)s ont laissé un commentaire dans le cadre de la huitième question. Parfois il s'agissait de quelques mots ou d'une phrase, parfois de paragraphes entiers. Évidemment, l'analyse de ces données est plus complexe et sert principalement à compléter la lecture des résultats du sondage. Malgré tout, à titre indicatif, 17 thèmes communs ont été identifiés et chaque commentaire a été associé à un ou plusieurs de ces thèmes. Les thèmes choisis sont génériques et il n'y a pas eu de distinction entre une mention neutre, positive ou négative. Ainsi, l'objectif est de faire ressortir ce qui attire principalement l'attention des répondant(e)s, que ce soit pour partager des inquiétudes, des appuis, des propositions ou des oppositions.

En cohérence avec les résultats du sondage, le thème « Paysage » a été relevé dans 28,6 % des commentaires, généralement pour souligner l'importance de la vue depuis le pont Jordi-Bonet et très souvent pour demander de la conserver. En outre, le thème « Congestion » a été mentionné par 25,2 % des répondant(e)s, majoritairement afin de dénoncer la congestion automobile dans le secteur et, parfois, pour partager leurs craintes que tout développement dans le secteur puisse aggraver la situation.

Finalement, il faut noter que 22,3 % des personnes ont partagé leur méfiance ou leur opposition face à la densification des milieux de vie. De manière générale, les personnes méfiantes dirigeaient leurs commentaires vers le fait que, quoique probablement nécessaire, la densité devrait toujours être de qualité et, si possible, offrir du logement abordable. De leur côté, les commentaires des opposants à la densification dépassaient souvent les limites du secteur et considéraient généralement la densification comme une menace à la qualité de vie hilairemontaise.

Exemples de commentaires incluant notamment le thème « Paysage »

« Actuellement, le boulevard Laurier est bordé de nombreuses nouvelles constructions du côté de la montagne, au point de la dissimuler. C'est comme si une muraille avait été érigée pour masquer ce paysage. Bien que la densification urbaine soit nécessaire, il est important de faire des exceptions. S'il vous plaît, préservons la visibilité de la montagne pour tous. Arrêtons de la cacher. Les bâtiments trop proches de la rue masquent la vue de la montagne. »

« Bonjour! À mon avis, la priorité #1 devrait être de préserver les points de vue à tout prix. C'est l'entrée de notre ville, ça donne du caractère et de la personnalité! Ensuite, je crois qu'il faut miser sur les déplacements actifs, même si les gens demandent des installations pour les autos, ce qui va vraiment réduire la congestion c'est les déplacements actifs et le transport en commun. »

« Il y a déjà beaucoup d'endroits où des bâtiments en hauteur ont été construits dernièrement à MSH, coupant ainsi l'agréable vue vers la montagne à une partie de la population. SVP ne pas faire ainsi dans ce secteur, préserver la vue de la montagne à partir du pont Jordi Bonet devrait être une priorité absolue pour éviter de dénaturer davantage notre belle ville. »

« Ce secteur est l'une des portes d'entrée majeures de notre Ville. Il devrait être beau, aspirer la paix et juguler cette plaie béante qui traverse notre ville, l'affreuse, polluante, inhospitalière et dangereuse 116 qui divise notre ville et force tant de gens à prendre leur auto pour circuler intramuros. »

« Cette entrée de ville devrait assurément préserver la vue vers la montagne qui est la signature de la région. La densité du secteur est une nécessité, mais devrait être faite de sorte que le secteur ne soit pas plus minéralisé. Au contraire, il faudrait assurer le verdissement du secteur et surtout la canopée tant en milieu public que privé tout en bonifiant la sécurité et la connectivité des corridors de mobilité active. »

Exemples de commentaires incluant notamment le thème « Congestion »

« La circulation en auto peut être pénible durant les heures de pointe. Avec les nouveaux quartiers en développement, il est clair que la situation va se dégénérer s'il n'y a pas de solution pour améliorer la circulation au niveau de la 116 et du chemin des Patriotes. »

« Je crois qu'il faut faire très attention aux objectifs de densification de population. Avec la construction des nouveaux immeubles déjà effectuée ou en cours sur la 116, on perd le caractère mignon de la ville, qui reposait sur la verdure et l'absence de gros bâtiments. De plus cela densifie le trafic, car les rues restent les mêmes, mais la population augmente. »

« Secteur déjà congestionné sans compter les nouveaux développements sur la 116. La gestion de la congestion devrait être la priorité #1. »

« Je pense que si de nouveaux logements sont construits (et je comprends leur utilité vu la crise du logement) il faut s'assurer de conserver le charme de Mont-Saint-Hilaire, donc de ne pas cacher la verdure et la montagne. Aussi, le trafic est de pire en pire, donc il serait important de faire une analyse de la circulation pour s'assurer d'une fluidité même avec labours de nouveaux logements. »

« Penser à la circulation déjà problématique du secteur si on densifie à outrance. Préserver les arbres matures existants. »

Exemples de commentaires incluant notamment le thème « Méfiance face à la densité »

« Si la densification urbaine entraîne une augmentation de la population, mais que les emplois ne sont pas créés localement, ce n'est pas une bonne solution écologique. Cela risque même de dégrader l'environnement par des déplacements accrus, tout en diminuant la qualité de vie. La densification seule ne suffit pas : elle doit faire partie d'un projet de ville complet, qui pense en même temps l'habitat, l'emploi, les transports, et les services sinon cela peut créer une ville-dortoir. »

« Appliquer le plan de densification de la communauté métropolitaine de Montréal jusqu'à Saint-Hilaire ressemble à du *greenwashing* au profit des promoteurs immobiliers. »

« La question précédente manque de clarté. On peut densifier et faire du beau. Mais trop souvent, c'est le contraire. On fait du laid, du laid, du laid, non durable. La densification aurait beaucoup plus de soutien si c'était fait pour être beau, efficace, durable, intégrant commerces, logements et loisirs. »

« Je suis pour la densification [pour] réduire l'étalement, mais cela ne veut pas dire que je désire une densité de logements à prix abordables. Il est évident que je n'ai pas l'intention de payer plus que la valeur, mais c'est aussi correct qu'il y ait des villes reconnues pour leur "Richesse" et [leur] "Fierté"! On sait à Mont-Saint-Hilaire, même le papier des guichets automatiques est de la qualité! Et sourire parce que c'est plaisant. Ceux qui ont des voitures payent leurs taxes aussi, souvenez-vous-en. »

« Désolant voir la Ville de Mont-Saint-Hilaire se transformée en un milieu urbain depuis des années. De plus en plus laid, inaccessible, trafic, bâtiments qui bloquent la vue de la montagne, bruit, trop de contraintes sur les routes, IGA mal placé, coin de l'Eau Vive laid. La 116 devient un chemin Chamby, plein de lumières de circulation, pas de plan ou de vision. Je n'ai pas confiance du développement du secteur Jordi Bonet ni si ce sondage et les consultations seront prisent au sérieux. »

« Nous nous inquiétons grandement des aménagements que la Ville désire faire, à savoir la densification tous azimuts, sans tenir compte du cadre bâti et du bien-être de ses résidents. On n'a qu'à penser aux immenses structures de faible qualité, pour ne pas dire des boîtes carrées, directement sur le trottoir, d'une banalité sans nom qui occupent toute la superficie du terrain constructible au détriment de la nature, pourtant le premier énoncé de positionnement, et au diable, celui du patrimoine! »

Exemples de commentaires incluant notamment les thèmes « Végétation » et « Beauté »

« Bonifier le couvert végétal. Favoriser les toits verts pour plus de vivant/moins de bâtis vus du pont. Éviter les hauteurs, ce n'est pas la bonne place pour ça! Éviter les îlots de chaleur, tellement années 80s! »

« Entrée accueillante, belle et verdoyante avec aménagements paysagers très prédominants tels que plates-bandes de grosses pierres étagées, fleurs, arbustes, éclairage discret et si possible, fresque artistique du viaduc à l'entrée de la ville. »

« Ne jamais oublier que c'est la porte d'entrée de notre magnifique ville et que le secteur devrait être à la hauteur de sa beauté naturelle. »

« La ville a une occasion en or d'atténuer la laideur de la 116, véritable cicatrice urbanistique. Ne manquez pas cette chance. Il est possible de développer de manière intelligente et durable. Merci! »

« S.v.p arrêter de faire des gros blocs laids qui cachent les maisons qui étaient établies sur la 116 avant votre mode de densifier la région, les gens sont très déçus des nouvelles constructions »

« Garder les options de verdissement, de beauté et de durabilité en tête. »

Conclusion

Les résultats de la deuxième question démontrent que la population observe des lacunes dans le secteur, alors que les termes « Congestionné », « Minéralisé », « Bruyant » et « Décousu » ont été choisis par plus de 1 répondant(e) sur 3. Sans restreindre ce qu'une telle intervention signifie en pratique, ces réponses indiquent cependant qu'une amélioration dans ce secteur est souhaitable.

L'importance paysagère du secteur, aux yeux des répondant(e)s, ressort fortement des résultats du sondage. D'abord, la priorité « Préserver le paysage » est la seule proposition de la troisième question qui a été choisie par plus de 1 personne sur 2. Ensuite, la protection et la valorisation de la vue depuis le pont Jordi-Bonet vers la montagne dans le cadre de projets privés constituent une nécessité aux yeux de l'écrasante majorité des répondant(e)s, alors que 94,9 % ont jugé cette proposition comme importante ou très importante. Par ailleurs, la question du maintien et de l'amélioration du couvert végétal dans le secteur ressort aussi dans les résultats de plusieurs questions et dans les commentaires de la question 8. En conséquence, les notions de paysage devront jouer un rôle central et fondamental dans les interventions futures dans le secteur.

Par ailleurs, 55,6 % des répondant(e)s ont choisi le terme « Congestionné » pour décrire le secteur et 40,1 % ont considéré que la proposition « Fluidifier la circulation automobile » devrait constituer une priorité dans le secteur. En outre, la priorité « Consolider le réseau de mobilité active (marche et vélo) et en améliorer la sécurité » a été sélectionnée par 38,4 % des personnes. En lisant de manière complémentaire les commentaires laissés à la huitième question et les résultats de la cinquième question sur les projets à favoriser dans le domaine public, le sondage permet donc de confirmer qu'une majorité de personnes souhaitent une amélioration de la mobilité dans le secteur, à la fois automobile et active. En particulier, ces résultats soulignent l'importance d'identifier un plan d'action pour répondre aux enjeux de congestion automobile préalablement à ce que le secteur se transforme profondément.

Enfin, une large majorité des répondant(e)s ont jugé l'atteinte des 9 bonnes pratiques dans les projets privés, évoquées à la quatrième question, comme importante ou très importante. Croisés avec les commentaires, ces résultats indiquent qu'une grande majorité de la population considère que ce secteur n'est pas un endroit souhaitable pour des projets « ordinaires » et que, au contraire, il faudra y retrouver les meilleures pratiques en matière architecturale et urbanistique. Cette position appelle un redéveloppement évitant l'augmentation du nombre d'étages et permettant la constitution d'un milieu de vie cohérent à échelle humaine. En pratique, cette sensibilité est compatible avec une densification horizontale passant par la réduction de la taille des lots et des marges. D'autre part, cependant, l'intégration des meilleures pratiques implique l'augmentation des coûts, menaçant indirectement l'abordabilité du logement ainsi créé. La Ville devra donc explorer des pistes alternatives pour permettre et faciliter un ou des projets de logements sociaux ou abordables dans ce secteur, considérant la proximité des services et du transport collectif, en cohérence avec son « Plan habitation et abordabilité ».





Pour toute question

- » villemsh.ca
- » clic@villemsh.ca
- » 450-467-CLIC (2542)
- » 100, rue du Centre-Civique



Ville de Mont-Saint-Hilaire