



**VAUDREUIL-SOULANGES**  
CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT

*Avec la collaboration de :*



---

## REQUALIFICATION DU SECTEUR HARWOOD DE LOTBINIÈRE

---

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À



Vaudreuil-Dorion

LE 23 DÉCEMBRE 2014

## À propos des auteurs

---

### **CLD VAUDREUIL-SOULANGES**

Organisme à but non lucratif au service du développement économique sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, le CLD Vaudreuil-Soulanges vise à devenir un leader du développement économique durable et un modèle d'organisation dans son secteur.

La formation, le perfectionnement et le dévouement sont des valeurs essentielles pour atteindre ces objectifs. Au quotidien, nos actions sont inspirées par la créativité et l'innovation, mais aussi par le doigté et la rigueur dans l'accompagnement personnalisé des entrepreneurs tout au long de leurs projets de démarrage, d'implantation ou d'expansion d'entreprises.

Ses services s'adressent aux entrepreneurs, aux municipalités et aux organismes dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Du démarrage à l'expansion, en passant les relations gouvernementales et la prospection à l'étranger, l'équipe de professionnels du CLD est dévouée pour mettre en valeur Vaudreuil-Soulanges sur le plan du développement économique.

### **CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE VAUDREUIL-SOULANGES**

La Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS) se donne comme mission de favoriser le développement d'un réseau d'affaires représentatif, fort et engagé.

La CCIVS se veut un point de rencontre où les gens d'affaires de diverses grappes peuvent tisser des liens solides et favoriser le développement de leurs entreprises. La CCIVS fait valoir les besoins et les intérêts de ses membres.

La CCIVS compte sur la concertation et la collaboration avec les décideurs publics et privés sur les dossiers locaux et régionaux prioritaires, afin de favoriser un développement économique cohérent et durable.

## Table des matières

<b>À propos des auteurs .....</b>	<b>2</b>
CLD Vaudreuil-Soulanges .....	2
Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges.....	2
<b>Mise en contexte .....</b>	<b>4</b>
<b>L'Autoroute 20.....</b>	<b>6</b>
<b>Perception citoyenne du secteur Harwood-de Lotbinière .....</b>	<b>8</b>
<b>Protéger la vie commerciale du secteur .....</b>	<b>10</b>
<b>Perception des commerçants du secteur Harwood-de Lotbinière : le point de vue de la CCIVS .....</b>	<b>12</b>
Orientation commerciale (achat local) .....	12
Création d'un comité de citoyens pour la revitalisation .....	13
Soutien financier .....	13
<b>La mixité comme vecteur de développement .....</b>	<b>15</b>
<b>L'accessibilité des zones requalifiées .....</b>	<b>16</b>
L'accessibilité à vélo, le point de vue de la CCIVS.....	18
<b>La modification des affectations du sol .....</b>	<b>19</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>19</b>
<b>Références.....</b>	<b>21</b>
<b>Annexe 1 : Schéma de Problématique</b>	
<b>Annexe 2 : Accessibilité en transport collectif</b>	

## Mise en contexte

---

La notion de revitalisation est relativement nouvelle dans l'expertise urbanistique, économique et commerciale. Selon Pierre Laflamme (s.d), lorsqu'elle est appliquée à une zone commerciale, on la définit comme « un processus de relance de l'activité commerciale d'un espace d'affaires ayant atteint le stade du déclin, ayant pour base un potentiel de marché démontré et bénéficiant de l'aval des parties prenantes au projet ». On retrouve donc ici les notions de déclin, qu'on tente de renverser en réanimant le milieu. On traite également de potentiel, soit par exemple les noyaux résidentiels actuels ou à développer, le débit routier, etc. qui composent une clientèle potentielle à étudier. Finalement, les parties prenantes se retrouvent dans la définition même du terme, et ce n'est pas sans raison. Les citoyens, les travailleurs et les propriétaires doivent être impliqués dans les réflexions et la mise en œuvre du projet, car ce sont eux qui évoluent dans le milieu de vie en mutation. Ainsi, afin de s'assurer du succès du projet, ceux-ci doivent être impliqués, nous saluons d'ailleurs à ce sujet le processus de consultation publique mis de l'avant par la Ville de Vaudreuil-Dorion.

Concernant la notion de redéveloppement, M. Laflamme (s.d.) la définit comme étant « un processus visant à éliminer la dégradation urbaine d'un lieu donné et de réhabiliter ce lieu en y instaurant des usages (résidentiels, commerciaux, de services) qui améliorent la qualité du lieu et qui en favorise l'harmonie ». Des initiatives de redéveloppement impliquent souvent des démolitions et la construction de nouveaux édifices (P. Laflamme, échange de courriels, décembre 2014).

Finalement, M. Laflamme (s.d.) évoque le terme requalification lorsqu'il traite de réhabilitation urbaine, qu'il définit comme un « processus de requalification d'immeubles permettant l'amélioration des usages et la relance économique d'un lieu ». Évidemment, la requalification peut concerner un immeuble tout comme un secteur de façon globale. Le point essentiel : on en change l'usage (totalement ou en partie) afin d'améliorer la cohérence de la trame bâtie et vécue. Dans cette optique, le Ville de Vaudreuil-Dorion a bien choisi le terme qu'elle utilise pour désigner son projet. On requalifie le secteur Harwood de façon globale, donc on en change une partie des usages, et cela pourra se décliner en redéveloppement de certains bâtiments, requalification d'autres bâtiments ou simplement en continuité pour certains autres.

Bref, on constate que dans la majorité des cas, il n'y a pas exclusivité de l'une des notions (revitalisation/redéveloppement/requalification/réhabilitation), mais qu'elles sont plutôt siamoises et ont chacune des incidences sur le projet, qui en devient ainsi plus inclusif, adapté à la réalité terrain et présente ainsi un potentiel de réussite supérieur.

Le boulevard Harwood et ses environs (Boul. Lotbinière et Rue Chicoine ainsi que les quartiers résidentiels avoisinants) tels qu'ils existent actuellement (mis à part quelques redéveloppements), datent des années 1960 à 1980. Au moment de sa naissance et de son développement commercial d'origine, ainsi que dans les décennies qui suivirent, le secteur Dorion était la destination lorsqu'il s'agissait de restauration ou de commerce de détail. Avec le temps, le résidentiel a crû considérablement dans la MRC (passant de 96 738 personnes en 1996 à 139 682 en 2012 selon les données de l'institut de la statistique du Québec (2013)), soit une des croissances démographiques parmi les plus importantes au Québec pendant cette période.

Cependant, quand on observe la carte du secteur Dorion, on réalise que le développement résidentiel relativement a peu crû pendant ces années, les maisons unifamiliales occupants déjà l'espace dans les années 1970 et 1980, et ce secteur ayant déjà peu de terrains vacants à développer au profit du résidentiel, particulièrement dans sa portion sud, comparativement à d'autres secteurs de la ville et de la région. Bien qu'il y ait eu des nouvelles constructions (rue de Tonnancour et les environ par exemple, secteur qu'on peut considérer « hors zone » et autant rattaché au secteur Vaudreuil qu'au secteur Dorion), l'augmentation de la population dans la MRC c'est plutôt faite sentir dans la région de Soulanges ainsi que dans l'axe secteur Vaudreuil - Saint-Lazare. Au même moment où la démographie régionale suivait une pente ascendante, le débit routier quotidien sur le boulevard Harwood (autoroute 20 traversant Vaudreuil-Dorion) augmentait aussi. Malheureusement, en parallèle avec cette augmentation du trafic de véhicules, le Boulevard Harwood a gagné toutes les caractéristiques d'une réelle autoroute de transit, et a perdu la qualité des déplacements et du milieu de vie digne d'une rue principale appartenant aux citoyens.

Pendant ce temps, la gare de Vaudreuil, inaugurée en 2003, a drainé une partie des travailleurs utilisant les transports en commun pour se déplacer, et on vit progressivement des commerces grande surface s'y greffer, tout comme des condos et des logements locatifs. On ne peut nier que ces nouvelles constructions ont entraîné une dynamique de consommation et de déplacements « nouveau genre » et que cette vitalité a exacerbé la baisse d'achalandage dans les commerces du secteur Dorion.

La ville de Vaudreuil-Dorion tente aujourd'hui de rebâtir un équilibre entre les secteurs Vaudreuil – de la Gare et Harwood- de Lotbinière en requalifiant ce dernier et en projetant de développer un concept de village urbain à densité plus élevée, en espérant que le dossier de l'autoroute 20 avancera dans un même temps avec le Ministère des Transports du Québec.

En accord avec la Ville, le CLD Vaudreuil-Soulanges et la CCIVS déposent conjointement ce mémoire qui met en lumière certaines recommandations visant à assurer que le projet réponde aux besoins et atteigne les objectifs dans le plus grand respect et avec l'implication des parties prenantes.

## L'Autoroute 20

Le 16 janvier 2009, le Regroupement des associations des gens d'affaires de Vaudreuil-Soulanges (RAGAVS) a présenté à Transport Canada, dans le cadre des consultations publiques sur le projet de la Porte continentale Ontario-Québec et le corridor de commerce Ontario-Québec un mémoire sur les enjeux liés aux infrastructures routières dans Vaudreuil-Soulanges. Voici ce qui avait été écrit à propos de l'Autoroute 20 :

« Vaudreuil-Dorion est la seule ville au Québec traversée par l'autoroute 20 qui se transforme à cet endroit en boulevard urbain. Ce problème de discontinuité de l'autoroute 20 est notoire, tant dans la vie de Vaudreuil-Dorion que sur l'île Perrot. Cette voie rapide présente, sur environ 10 km, des caractéristiques de boulevard urbain (intersections à niveau, feux de circulation), ce qui nuit à la fluidité de ce lien routier économique majeur. Il s'agit d'ailleurs du seul tronçon qui ne répond pas aux normes d'une autoroute sur toute la longueur de cette voie de circulation entre Montréal et Toronto. Un projet de réaménagement de ce tronçon est actuellement à l'étude par le ministère des Transports. La circulation lourde y est permanente (25 % du trafic sur 65 000 mouvements par jour) faisant en sorte que cette artère en plus d'être bruyante, ne rencontre pas les règles minimales de sécurité. Il s'avère dangereux d'y circuler en automobile et plus dangereux encore pour les piétons qui doivent traverser le boulevard, entre autres, les étudiants de l'école primaire Saint-Jean-Baptiste. Nous ne voudrions pas que se répète l'accident malheureux de 1966, à Dorion, alors qu'un train de marchandises percutait un autobus scolaire tuant sur le coup 21 adolescents, ou encore, des accidents plus récents tels que ceux survenus entre camions et voitures (9 morts entre 1992 et 1995) sur l'autoroute 20, à la hauteur du boulevard Woodland, à Beaconsfield où des viaducs ont alors été construits.



En blanc : Extrémités de l'autoroute 20  
En bleu : Boulevard urbain à Vaudreuil-Dorion

*Ainsi, il est primordial que l'autoroute 20 soit construite et complétée le plus rapidement dans Vaudreuil-Dorion sachant que l'emprise est déjà la propriété du ministère des Transports du Québec.*

*Par contre, l'achèvement de l'autoroute aura certaines conséquences négatives sur la population et les commerces. L'autoroute va créer une séparation entre le secteur du Vieux-Dorion et le secteur commercial de Dorion sur le boulevard Harwood. Ce cloisonnement affectera aussi les résidents du secteur Dorion-Garden et le boulevard Harwood. Pour faciliter les déplacements entre les secteurs de la ville de Vaudreuil-Dorion, il faudra créer un nouvel axe routier reliant le secteur Vaudreuil à celui de Dorion.*

*Le RAGAVS considère que le développement de la rue André-Chartrand doit devenir une priorité afin d'aider la circulation entre les secteurs et permettre aux commerces du boulevard Harwood de respirer. De plus, la densité du trafic routier va augmenter considérablement lorsque l'autoroute 30 sera en service. Il faudra sans aucun doute ériger des murs acoustiques sur un tronçon de plus de 2,5 km. Cette demande est d'autant plus justifiée qu'elle permet de répartir plus équitablement le **trafic routier interprovincial** entre l'autoroute 40 et l'autoroute 20. L'autoroute 20 est sous-utilisée en raison de son passage dans la ville de Vaudreuil-Dorion, ce qui a pour effet de rendre le trafic plus lourd sur le boulevard Métropolitain (A-40). »*

Il est désolant de constater que 6 ans plus tard, ce document pourrait être repris mot pour mot. Les enjeux demeurent :

- Sécurité des piétons et des cyclistes
- Intensité du trafic routier
- Accessibilité du secteur Dorion

Tant que l'autoroute 20 correspondra au Boulevard Harwood, l'aménagement du boulevard restera fortement axé sur l'automobile et le développement lié au concept de village urbain sera ralenti, voire impossible, sur cette portion de Dorion.

## RECOMMANDATIONS

- + Initier les premières phases de requalification le long du chemin de Lotbinière
- + Accentuer les démarches auprès du ministère des Transports du Québec pour arriver un jour au déplacement de l'Autoroute 20.
- + Profiter des délais encourus pour : peaufiner le projet, continuer d'impliquer les commerces et les résidents, travailler sur l'acceptabilité et collaborer avec les organisations susceptibles de planifier le développement commercial de ce secteur selon les besoins réels.

## Perception citoyenne du secteur Harwood-de Lotbinière

---

Du 3 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 2014, les citoyens ont pu participer à un sondage en ligne dans le cadre des consultations publiques organisées par la ville. 223 personnes ont répondu à ce sondage en ligne.

77.5% des répondants étaient des particuliers et 22.5% étaient des commerçants.

Plusieurs points ressortent de la perception des répondants.

- Pour 65% des répondants, le secteur du boulevard Harwood ne paraît pas dynamique
- Pour 83 % des répondants, l'offre culturelle laisse à désirer
- Pour 85 % des répondants, l'offre récréative n'est pas assez riche

Qui plus est, la perception de l'absence de lieux favorisant la vie sociale crée un faible sentiment d'appartenance au quartier, les difficultés des déplacements de proximité font que la participation des citoyens aux activités locales reste faible.

De plus, force est de constater que les événements majeurs de la ville de Vaudreuil-Dorion se tiennent plus dans le secteur Vaudreuil :

- La fête de la famille, la fête des neiges, le festival international de cirque, le défilé de la Saint-Jean-Baptiste

Le même constat peut être fait pour les installations permanentes ou temporaires :

- Le centre multisports, l'aréna, la bibliothèque, l'anneau de glace du parc Valois

Un des piliers du concept même de village urbain qui veut être développé s'appuie sur une forte vie communautaire et un sentiment d'appartenance et de proximité de la part des citoyens. La ville de Vaudreuil-Dorion offre à ses citoyens une vie culturelle très dynamique et de nombreux événements s'y déroulent tout au long de l'année...

Il est évident que certains événements ne peuvent se concevoir dans le secteur Harwood-de Lotbinière pour des raisons de sécurité et une accessibilité plus contraignantes. Pensons à la fête nationale ou au festival de cirque. Toutefois l'accessibilité à certains espaces de Dorion peut être rendue possible pour des rassemblements de petite ou moyenne envergure:

- L'école Saint-Jean-Baptiste
- Le carrefour Dorion (avec une collaboration des propriétaires)
- Le Golf-In sur de Lotbinière
- Carré Dorion
- Parc Sabourin



L'intérêt de ces lieux réside également dans le fait que des places de stationnement pourraient être disponibles à proximité.

Je suis... est un modèle d'intégration citoyenne reconnu à travers la francophonie. L'enjeu principal de ce projet était de permettre de créer un sentiment d'appartenance et d'intégration pour une ville en forte croissance démographique et aux dimensions multiculturelles changeantes. Un des objectifs de Je suis... était de continuer d'assimiler dans l'inconscient collectif des résidents de Vaudreuil-Dorion l'appartenance à une seule et même communauté, celle de Vaudreuil-Dorion. 20 ans après la fusion des deux municipalités, l'existence de deux communautés géographiques reste malgré tout présente et une ligne de démarcation invisible existe toujours entre Vaudreuil et Dorion.

Forts de ses succès aux niveaux culturels et citoyens, le projet Je suis... doit continuer et mettre l'accent sur une des raisons de sa création : effacer cette cicatrice entre Vaudreuil et Dorion. L'amélioration de l'image du secteur Harwood-de Lotbinière auprès de l'ensemble des citoyens fait partie de ce projet.

Lors des consultations citoyennes entamées en octobre 2014, un échéancier a été présenté aux citoyens participants. Le site de la ville de Vaudreuil-Dorion (2014) spécifie bien que ce projet initié en 2014 s'échelonne sur 30 ans. Il s'agit d'une requalification d'un secteur déjà urbanisé et plusieurs enjeux (dont l'autoroute 20) impliquent de nombreux acteurs autres que la ville de Vaudreuil-Dorion et demanderont des démarches longues. Toutefois, les messages transmis, particulièrement par les commerçants inquiets, ont démontré que la crainte perçue est un grand chambardement de l'ensemble du secteur dans un échéancier très rapproché sur l'ensemble du secteur concerné. La relocalisation du CSSS et donc la baisse pour les commerçants de la fréquentation des patients se rendant au CSSS a eu un effet supplémentaire sur ces craintes quant aux perturbations que d'éventuels travaux de requalification pourraient provoquer.

Le projet de village urbain est un projet innovant et créatif qui redonne vie à la notion de quartier. Un tel concept est d'autant plus stimulant que la réalité du secteur Harwood et la perception qu'en ont les citoyens d'après leurs réponses sont à l'opposé de ce concept. De même que la ville a su développer son image de marque avec « l'avenir est ici », la fierté a su grandir avec « Je suis... », il faut que la ville de Vaudreuil-Dorion crée un sentiment d'appropriation de ce projet futur tant le quotidien des résidents des zones concernées est différent de la vision offerte.

## RECOMMANDATIONS

- + Accentuer les événements festifs citoyens dans le secteur Harwood-de Lotbinière
- + Développer une image de marque pour le projet de requalification (Dorion 2030)
- + Améliorer l'image du secteur grâce à des initiatives citoyennes menées dans le cadre de Je Suis...
- + Accroître la communication (visuelle sur le site et par les médias) à propos de l'envergure et l'échéancier du projet
- + Démontrer à la population que les priorités sont mises sur des éléments qu'ils ont eux-mêmes mentionnés dans le processus de consultation

## Protéger la vie commerciale du secteur

---

Nous rappelons ici quelques éléments problématiques du secteur étudié, qui émanent du commerce ou qui ont une influence sur celui-ci :

- Un débit automobile dense, avec une limite à 50km/h souvent dépassée par les automobilistes;
- Une présence accrue de cyclistes qui s’y aventurent malgré que la route ne soit pas aménagée pour de les recevoir;
- Un endroit généralement peu sympathique pour les piétons;
- Une trame commerciale relativement continue, avec une granularité moyenne à forte par endroits;
- Une organisation « faible » du secteur commercial (services éparpillés, tout comme les établissements communautaires, les commerces de détail de toutes sortes et de toutes grandeurs se succédant sans ordre logique, etc.);
- La non-appropriation de l’espace par le citoyen (peu de lieux de rencontres et d’événements publics dans ce secteur);
- Un affichage commercial peu attirant par endroits ;
- Une problématique (perçue ou réelle ?) au niveau des stationnements dans la portion est.

Cependant, force est de constater que, malgré les résultats du sondage plutôt négatifs dans leur ensemble, deux aspects positifs ressortent de la perception citoyenne du secteur, et ces deux points concernent le commerce!

Effectivement, alors qu’une large majorité exprimait qu’on trouve des manques importants au niveau du dynamisme, de la sécurité ainsi que de la présence d’institutions et d’installations sportives, on retrouve au niveau commercial les données suivantes :

- 57 % trouvent l’offre commerciale diversifiée
- 67% trouvent l’offre commerciale de qualité

De plus, bien que cela ne soit que supposition, nous pouvons penser que le manque de dynamisme du secteur, le manque de lieux de rencontre et les lacunes en termes d’accessibilité viennent faire un effet de halo négatif sur la trame commerciale dans son ensemble.

Considérant que l’offre commerciale est, somme toute, bien vue par les citoyens et que les commerçants eux-mêmes ont de grandes appréhensions vis-à-vis les projets impliquant des fermetures de rues et de la construction sur de longues périodes, il faut absolument prendre des décisions et des moyens pour limiter les effets négatifs du projet sur ces derniers. Bien que la Ville ne soit pas rendue à ce stade dans le projet, il faut commencer à considérer les options et les coûts associés à ces derniers.

Les impacts négatifs des chantiers de construction sur le commerce et sur la perception des citoyens et visiteurs d’un quartier sont bien connus (on en parle souvent au niveau de la Métropole, sans cesse

inondée de cônes orange...). Montréal a d'ailleurs accueilli en octobre dernier des architectes, professeurs et artistes du monde entier au congrès « Quel chantier !, le design au secours des grands chantiers urbains » pour en discuter et tenter d'exposer des façons de rendre les chantiers attrayants plutôt que répulsifs. Plusieurs autres exemples existent dans la littérature. Marie-Josée Lacroix, chef d'équipe du Bureau de design de Montréal, y disait : « Le design des chantiers, ce n'est pas qu'une question esthétique. Il y a un coût social à mal faire les chantiers. On n'a qu'à penser à l'impact sur l'activité commerciale, aux fermetures, puis aux pertes en taxes municipales. »

## RECOMMANDATIONS

- + Tenter de procéder aux travaux tout en permettant aux commerces de demeurer ouverts (et investir dans des visuels indiquants aux visiteurs qu'ils peuvent faire leurs achats)
- + Investir dans des moyens pour accéder aux commerces pendant les travaux
- + Dans le cas où des portions de rues seraient inaccessibles pour une période donnée, considérer les coûts relatifs à diverses options : investir dans un plan d'aide à l'instauration d'un site transactionnel en ligne, aider à financer une relocalisation temporaire, mettre sur pied des points de chute permettant aux clients de consommer, etc.
- + Afin de susciter l'intérêt, mettre un panneau lumineux ou interactif permettant aux visiteurs de voir l'évolution du projet, des images des résultats attendus, un espace où ils peuvent émettre leurs opinions, commentaires et poser des questions
- + Mettre l'art et le design au service du chantier : inviter des artistes de la région à décorer les barrières du chantier
- + Calculer les coûts afférents à des compensations pour pertes de revenus des commerces

## Perception des commerçants du secteur Harwood-de Lotbinière : le point de vue de la CCIVS

---

Le secteur visé par la requalification est l'un des premiers secteurs de la Ville de Vaudreuil-Dorion à avoir été, il y a plusieurs années, un axe commercial important pour l'économie de la région. À l'heure actuelle, Vaudreuil-Soulanges vit également l'effet du développement de grappes commerciales le long des autoroutes, tel le développement à Vaudreuil près de l'autoroute 40.

Le développement de grappes commerciales est maintenant bien amorcé dans le secteur Vaudreuil, et plusieurs commerces ont vu le jour. De grandes marques telles Winners, Tommy Hilfiger, Walmart, Home Depot, Réno-Dépôt, Future Shop, Michaels, ToysRUs, etc. dessinent maintenant le portrait de la Ville de Vaudreuil-Dorion, secteur de l'autoroute 40. Tous ces nouveaux commerces attirent bien certainement une clientèle de la région, dont les résidents du secteur Dorion et des environs, mais également les gens en périphérie tels les résidents de l'est de l'Ontario ainsi que ceux de Ste-Martine, de Mercier et même de Châteauguay et ce, depuis l'ouverture de l'autoroute 30.

Tout ce développement a bien certainement une incidence négative sur le développement commercial des entreprises ayant pignon sur rue dans le secteur visé par la requalification. Le secteur Dorion est maintenant confronté à l'exode des jeunes familles vers Vaudreuil et vers d'autres villes de la MRC. L'offre commerciale et les bâtiments commencent à se dégrader, il y a un vieillissement de la population du secteur.

Au mois d'octobre 2014, parallèlement aux consultations citoyennes et tout en organisant le regroupement des commerçants, la Ville de Vaudreuil-Dorion a sollicité la Chambre de commerce pour collaborer à la tenue d'une activité visant à informer la communauté d'affaires de Vaudreuil-Soulanges de la démarche de la Ville dans le projet de revitalisation.

À la suite de cette démarche, force est de constater que les gens d'affaires souhaitent que Dorion reprenne vie, pour que de nouvelles et jeunes familles choisissent de s'y installer, que le secteur soit animé, que les commerces de proximité et de consommation courante soient bien représentés, que la santé et le bien-être des résidents soient intégrés aux projets de développement et finalement que la sécurité des résidents et commerçants soit une priorité.

### ORIENTATION COMMERCIALE (ACHAT LOCAL)

Afin de donner une vocation spécifique et unique au secteur Harwood, Il faut utiliser la force des commerçants existants (poissonnerie, boulangerie, pâtisserie) pour exploiter le style de vie de quartier. Ces entreprises ont choisi d'ouvrir leurs portes sur le boulevard Harwood. Sans le savoir, elles sont devenues des modèles pour les autres entreprises qui pourraient choisir de développer leur marché dans ce secteur. Tous les entrepreneurs désirant travailler leurs produits à partir de matière première peu transformée s'approvisionnent souvent chez les producteurs de la région. En offrant un mode de consommation axé sur l'achat de produits locaux dans un environnement rappelant les marchés publics, petits restaurants à caractère unique, boutiques spécialisées et commerces de produits de

consommation courante offrant des produits de chez nous, ce nouveau secteur commercial (pôle alimentaire) apportera aux citoyens un très grand sentiment d'appartenance et attirera une clientèle distincte de celle fréquentant le secteur Vaudreuil.

Ainsi, une nouvelle génération de citoyens sera attirée ; les besoins du flux de consommateurs des autres régions se déplaçant vers les commerces du secteur Vaudreuil seront comblés et ces nouveaux acheteurs voudront venir consommer également dans le secteur Harwood puisque l'offre sera complètement différente, offrant des produits à valeur ajoutée. Cette approche permettra de redonner un cachet perdu au fil du temps. Cette nouvelle vocation de mise en marché des produits locaux (pôle alimentaire) à la fois tendance, jeune et écoresponsable vient se greffer au cœur d'un quartier, qui en a grandement besoin et qui fait place à une nouvelle génération de citoyens et d'entrepreneurs.

#### **CREATION D'UN COMITE DE CITOYENS POUR LA REVITALISATION**

Pour donner force au projet, il est impératif que la communication et la mobilisation soient mises au premier plan. Un comité de citoyens pour la revitalisation est un groupe consultatif constitué de citoyens, de représentants d'organismes, d'entrepreneurs et d'élus susceptibles d'engendrer une plus grande participation de la population et des commerçants. Ce comité participera activement à plusieurs niveaux :

- Assurer la coordination des actions de revitalisation et de développement;
- Commencer ou soutenir des projets de revitalisation et de développement;
- Stimuler le sentiment d'appartenance, la fierté et la cohésion sociale;
- Être à l'affût d'information actuelle pouvant contribuer au développement;
- Se préoccuper du maintien des infrastructures appropriées et de l'accès aux ressources nécessaires au maintien de la qualité de vie de la collectivité;
- Mobiliser la population sur les enjeux et les projets qui concernent la municipalité;
- Élaborer différentes stratégies et moyens de pression en lien avec le déplacement de l'autoroute 20.
- Servir de lien entre le citoyen, le commerçant et l'administration municipale.

Il est à noter que, sans le déplacement de l'autoroute 20, le projet de revitalisation du secteur Harwood-de Lotbinière ne peut être considéré comme viable. Le comité de citoyens pour la revitalisation jouera un rôle crucial dans le développement du dossier de l'autoroute 20, dossier qui est prioritaire.

#### **SOUTIEN FINANCIER**

Pour aider les commerçants dans une démarche de requalification, il faut penser qu'un soutien financier est indispensable. Il est très difficile pour les entreprises d'investir de nouveaux sous dans l'amélioration du bâti, surtout lorsqu'un secteur donné est en perte de vitalité.

Également, il ne faut pas seulement penser aux entreprises déjà établies, mais à la façon d'attirer de nouvelles entreprises pour qu'elles s'installent et choisissent cette localisation plutôt qu'une autre. Des programmes d'aide financière créés pour le projet de requalification doivent être proposés par les

intervenants locaux pour séduire de nouvelles entreprises. C'est un outil d'attraction très important, mais également un soutien indéniable pour les commerçants existants et nouveaux.

Pour les entreprises qui seraient réfractaires, il pourrait y avoir également la création d'une surtaxe pour les propriétaires qui n'entreprendraient pas convenablement leurs bâtiments. Cette stratégie implantée par la Ville forcerait éventuellement les propriétaires ne désirant pas participer au projet de requalification à vendre leur bâtiment, faisant ainsi place à d'autres commerçants responsables désirant s'implanter dans ce nouveau secteur de choix.

## RECOMMANDATIONS

- + Orienter le développement commercial vers les commerçants désirant offrir des produits à valeur ajoutée.
- + Créer un pôle alimentaire en favorisant l'achat local et l'offre de produits agroalimentaires de notre région
- + Créer un comité de citoyens pour engager et responsabiliser les résidents et commerçants
- + Mettre en place des mesures d'appui (financières et techniques) pour aider les propriétaires d'immeubles dans leurs travaux d'entretien réguliers de leurs bâtiments
- + Créer un programme d'aide financière pour l'acquisition de bâtiments, la rénovation, la réparation ou la mise aux normes du secteur visé par la requalification

## La mixité comme vecteur de développement

---

De plus en plus, on voit naître (ou renaître) des quartiers qui optent pour un modèle de densité plus élevée, et pour davantage de mixité, et ce pour plusieurs raisons. Ce type d'aménagement facilite les déplacements piétons et cyclistes. De plus, cela permet d'ordonner la trame pour que les rez-de-chaussée soient réservés aux commerces de détail, et les étages aux services professionnels et au logement.

Implanter du logement au sein des commerces a l'avantage d'assurer un bassin de consommateurs à ces derniers. Cela facilite aussi l'atteinte de l'idéal souvent fixé de créer un vrai « milieu de vie » à l'échelle humaine. Les recommandations concernant la composition précise de ce nouveau secteur à plus haute densité viendront plus tard, lorsque l'élaboration du projet de requalification sera plus étoffée, mais nous soulignons ici quelques éléments importants.

### RECOMMANDATIONS

- + Réserver les locaux du rez-de-chaussée avec vitrine au commerce de détail
- + Inciter les services professionnels à occuper les locaux aux étages supérieurs
- + Réserver un espace pour du stationnement incitatif qui encouragerait les déplacements actifs à l'intérieur du secteur
- + Réserver une portion des nouveaux logements au logement abordable de type condo afin d'encourager les jeunes familles et les professionnels à s'y installer
- + Réserver une portion des nouveaux logements au logement abordable locatif afin d'encourager les étudiants et les employés des commerces de détail du secteur à s'y installer
- + Encourager l'établissement de terrasses en temps estival afin d'attirer un achalandage et des échanges

## L'accessibilité des zones requalifiées

---

Depuis 2010, la ville de Vaudreuil-Dorion a connu une croissance commerciale exceptionnelle. Cependant, l'explosion de l'offre n'a fait qu'amplifier l'écart de l'offre commerciale existant entre les secteurs Boulevard de la gare – cité des jeunes d'une part et Harwood – de Lotbinière d'autre part. Ce développement, d'un point de vue géographique, s'est fait de façon dissymétrique et plusieurs raisons expliquent cette réalité :

- L'élargissement du Boulevard de la gare de la gare facilitant l'accès.
- La disponibilité de terrains vacants sur le boulevard de la gare et le boulevard de la Cité-des-jeunes.
- Importance du développement résidentiel autour de la sortie 35 de l'autoroute 40.
- Accès plus facile et plus sûr aux nouveaux centres commerciaux par rapport aux commerces situés sur Harwood.
- Attrait de la nouveauté pour les consommateurs.
- Implantation massive de grandes franchises commerciales évitant un déplacement vers l'ouest de l'île de Montréal.
- Relatif abandon par les propriétaires des centres commerciaux installés sur le Boulevard Harwood.

### VOIR ANNEXE INTITULEE SCHEMA DE PROBLEMATIQUE

La carte ci-dessus sépare le territoire de Vaudreuil-Dorion en quatre zones. La partie nord, plus proche des zones commerciales de l'A-40 que l'on qualifiera de bassin naturel de consommateurs pour ces centres commerciaux. La partie sud, située au sud de l'A-20 qui sera le bassin naturel pour les centres commerciaux du secteur Harwood – de Lotbinière.

Le premier constat qu'il faut faire est d'évidence la différence de taille de ces deux secteurs. Cela signifie que pour être capable de se développer significativement, les commerces du secteur Harwood – de Lotbinière doivent avoir accès à plus de consommateurs. Une des solutions passe par l'augmentation de la densité de population lors de la requalification du secteur et de la modification du schéma d'aménagement.

La zone centrale de Vaudreuil-Dorion peut être scindée en deux. Une zone qui correspond globalement au vieux Vaudreuil pour qui le choix proposé en termes d'accessibilité est le suivant : aller vers les centres commerciaux du boulevard de la gare en remontant le Boulevard Saint-Charles ou choisir le secteur Harwood en descendant le même Boulevard Saint-Charles. Si l'on raisonne en termes de temps de déplacement plutôt qu'en termes de distance, on peut penser que le volume important de circulation sur le boulevard Saint-Charles aura tendance à diriger ces consommateurs vers le secteur Harwood, malgré le goulot d'étranglement de l'embranchement avec le boulevard Harwood.



L'autre zone comprend les secteurs de Dorion Gardens et le quartier des Floralties. Pour cette zone, l'analyse est plus délicate à faire. Deux options s'offrent aux résidents. Choisir de descendre la rue Valois vers le boulevard Saint-Charles pour aller vers le secteur commercial Harwood ou aller vers la route Harwood et à ce moment-là, choisir de passer par le parc industriel des Artisans pour avoir accès au secteur Harwood ou bien de prendre la rue Henry Ford et se rendre vers les centres commerciaux du boulevard de la gare. Globalement, en termes de temps et de distance, ces deux trajets s'équivalent. C'est à alors l'attractivité des commerces qui fera la différence. Compte tenu des offres actuelles en termes de commerces, il est raisonnable de penser que le choix va s'orienter vers le secteur du Boulevard de la gare qui offre en plus des grandes surfaces telles que Wal-Mart.

Le prolongement de la rue André Chartrand vers la route Harwood viendrait modifier ce schéma de circulation en désenclavant le secteur Harwood – de Lotbinière pour les résidents de cette zone Dorion Gardens et offrirait un bassin de population important pour les commerçants. Une partie des terrains permettant cette jonction étant privés, la Ville devrait procéder à des acquisitions. À l'opposé, une jonction entre André-Chartrand et le Boulevard de la Cité-des-Jeunes par la rue des Nénuphars viendrait exacerber la propension du consommateur à se déplacer vers le pôle de Vaudreuil. Bien que le tronçon à construire soit relativement long, l'emprise de cette route semble être déjà tracée par des terrains municipaux. Il est cependant de notre avis que cette rue pourrait avoir un effet négatif sur la vitalité commerciale du secteur Harwood-de Lotbinière.

Il faut également prendre en compte la desserte par le CIT de la Presqu'île du secteur Harwood – de Lotbinière pour avoir une compréhension globale des possibilités toujours en termes d'accessibilité. Ce point de vue est d'ailleurs d'autant plus important qu'une des idées maîtresses du projet de requalification est de redonner la ville aux citoyens et d'essayer d'atténuer le rôle de la voiture dans ce secteur, donc, de mettre de l'avant le transport actif et le transport collectif.

La carte suivante montre les circuits du CIT dans les secteurs Harwood et Dorion Gardens.

#### **VOIR ANNEXE INTITULEE ACCESSIBILITE EN TRANSPORT COLLECTIF**

Le point marquant qu'il faut faire ressortir est le fait que les trajets du CIT évitent le boulevard Harwood pour des raisons évidentes de sécurité. Le volume de circulation ne permet d'offrir une desserte sécuritaire pour les usagers, ni dans une direction, ni dans l'autre. L'alternative offerte est donc un service sur la rue Chicoine.

Cette configuration doit être prise en compte dans la mise en place de l'échéancier de la requalification du secteur.

## RECOMMANDATIONS

- + Faciliter l'accès du secteur Harwood – de Lotbinière en prolongeant la rue André Chartrand vers le Sud
- + Augmenter la densité de population pour offrir aux commerçants du secteur une base d'achalandage suffisante
- + Initier la revitalisation commerciale par la zone touchant la rue Chicoine pour permettre valoriser le transport actif et piéton

### L'ACCESSIBILITE A VELO, LE POINT DE VUE DE LA CCIVS

La Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges a rédigé un mémoire sur l'analyse de la situation et des recommandations reliées à la pratique sécuritaire du vélo dans Vaudreuil-Soulanges. Le constat du réseau actuel a été fait. Des recommandations ont été élaborées et, de façon générale, considérant l'augmentation de la population, l'augmentation de l'intérêt de la population envers les saines habitudes de vie, les loisirs de plein air et l'intérêt des commerçants à inclure dans leur développement des installations pour accueillir les cyclistes, il est primordial de réfléchir à l'accessibilité aux commerces par les pistes cyclables.

L'une des priorités mentionnées dans le mémoire est de mettre en place des installations afin de sécuriser les tronçons de la Route Verte de Pointe-des-Cascades au pont Taschereau vers Pincourt. Cette première action viendrait dans un premier temps générer un trafic cycliste dans le secteur Dorion. Ainsi, en intégrant une stratégie de développement du réseau cyclable dans le projet de requalification du secteur Harwood-de Lotbinière, l'accessibilité dans le secteur visé serait grandement améliorée.

Donner la priorité à la mobilité durable. Dans un contexte de création d'un milieu de vie, de développement de vie de quartier, il est impératif de favoriser l'accessibilité en mettant la priorité sur le piéton, le vélo, le transport collectif. Ce qui viendra appuyer les efforts de densification.

## RECOMMANDATIONS

- + Commencer sans tarder les travaux de parachèvement de la nouvelle A-20 incluant des infrastructures pédestres et cyclistes.
- + S'assurer que les commerçants prennent en compte les cyclistes dans leurs plans de développement et de marketing.

## La modification des affectations du sol

---

Du point de vue commercial, le secteur Harwood – de Lotbinière est constitué d'un zonage accueillant les commerces urbains (C2) le long des rues Chicoine et de Lotbinière ainsi que sur la partie est du boulevard Harwood. Il s'agit donc de commerces de vente au détail et des services de petite et moyenne tailles.

Le boulevard Harwood, quant à lui, à l'exception de la zone mentionnée précédemment est une zone de commerce artériel (C3). Ce sont des services de petite, moyenne et grande superficies, dont l'environnement est principalement adapté aux automobiles. La voiture a donc été au cœur du développement de ce secteur commercial.

Le projet de village urbain va demander de repenser ce zonage afin de permettre la cohabitation des commerces et des résidences, toutefois, tant et aussi longtemps que le boulevard Harwood restera le tracé principal de l'autoroute 20, il sera impossible de réduire l'impact de l'automobile et de la circulation sur ce secteur particulier.

L'ancienneté du développement du boulevard Harwood pose quelques problématiques spécifiques connues, mais qu'il faut rappeler dans le cadre de ce mémoire : celui des entreprises industrielles implantées sur le Boulevard Harwood et dans une moindre mesure celui des entreprises de services de la rue Chicoine.

Les entreprises concernées sont :

- Mersen (anciennement Carbone d'Amérique)
- Première Moisson

S'il est une évidence que le développement des dernières années de Vaudreuil-Dorion a rendu problématique l'emplacement de ces entreprises, il n'en reste pas moins que ces entreprises manufacturières créent des emplois dans Vaudreuil-Dorion. Ainsi, si leur relocalisation est un enjeu, elle devra se faire en gardant en tête les contraintes financières de ces entreprises et en assurant leur pérennité à long terme. Le marché actuel des terrains industriels rend problématique tout projet de relocalisation à des coûts compatibles avec les contraintes de rendement des actionnaires de ces entreprises qui sont possédées par les géants de leur industrie (Mersen et Métro). Une piste de réflexion en termes de développement régional pourrait s'orienter vers un parc industriel régional.

La requalification du secteur Chicoine devra aussi tenir compte des entreprises actuellement dans le secteur. Il s'agit principalement de PME industrielles ou de services s'adressants à des professionnels plutôt qu'à des particuliers ce qui remet en cause, à terme, leur présence dans un secteur appelé à devenir un village urbain.

## RECOMMANDATIONS

- + Supporter les entreprises manufacturières et de services en les aidant à trouver des lieux susceptibles de les accueillir à un coût raisonnable
- + Repenser les usages permis dans le but de regrouper les semblables en grappe, permettant d'obtenir des masses critiques attractives pour les consommateurs
- + Réserver de l'espace aux plus grandes surfaces ou aux commerces lourds dans un endroit stratégique de la zone ou hors zone.

## Conclusion

---

Selon les informations que nous avons sur le projet, voici donc les recommandations que nous vous suggérons. Ce mémoire vise à se transformer en plan de travail dans les prochains mois pour identifier plus spécifiquement les actions à poser concrètement par la Ville.

## Références

---

Laflamme, Pierre. (s.d.). *Concepts commerciaux*. Récupéré de [http://demarcom.ca/concepts\\_commerciaux.php](http://demarcom.ca/concepts_commerciaux.php)

Québec. Institut de la statistique. (2013). *Panorama des régions du Québec*. [Document PDF]. Récupéré de <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/panorama-regions-2013.pdf>

Lacroix, Marie-Josée citée par Paré, Isabelle (2014). *Le chantier, un espace à investir plutôt qu'à fuir*. Le Devoir. Récupéré de <http://www.ledevoir.com/non-classe/420553/urbanisme-le-chantier-un-espace-a-investir-plutot-qu-a-fuir>

Ville de Vaudreuil-Dorion. Département d'urbanisme. (2014) *Requalification du secteur Harwood – de Lotbinière : sondage en ligne du 3 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 2014. 223 réponses*. [Document PDF].

Regroupement des associations de gens d'affaires de Vaudreuil-Soulanges RAGAVS. (2009). *Porte continentale et Corridor de commerce Ontario-Québec*. (Mémoire présenté à Transport Canada).

## **Annexe 1 : Schéma de Problématique**

---

## **Annexe 2 : Accessibilité en transport collectif**

---