

Mouvement  
Jérômien

Pour une ville à  
échelle humaine.

MÉMOIRE  
Plan d'urbanisme et de mobilité durable  
Saint-Jérôme - 30 avril 2024



Mouvement  
Jérômien

NOUS JOINDRE

**Rémi Barbeau**

**Jacques Bouchard**

[www.mouvementjeromien.com](http://www.mouvementjeromien.com)

[info@mouvementjeromien.com](mailto:info@mouvementjeromien.com)

# MÉMOIRE

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>1.</b> Introduction	<b>01</b>
<b>2.</b> Consultation citoyenne	<b>02</b>
<b>3.</b> Objectif social du plan d'urbanisme	<b>03</b>
<b>4.</b> Densification	<b>05</b>
<b>5.</b> Mixité	<b>07</b>
<b>6.</b> Réglementation	<b>09</b>
<b>7.</b> Urgence climatique	<b>10</b>
<b>8.</b> Économie circulaire et quartiers industriels	<b>12</b>
<b>9.</b> Ville nourricière	<b>13</b>
<b>10.</b> Mobilité durable et mobilité active	<b>15</b>
<b>11.</b> Pôles de quartiers	<b>16</b>
<b>12.</b> Ville intelligente	<b>17</b>
<b>13.</b> Conclusion	<b>18</b>

# 1 INTRODUCTION

Mouvement  
Jérômien

La Ville de Saint-Jérôme est actuellement engagée dans une mise à jour cruciale de son plan d'urbanisme, une première depuis 2010. Après quatorze ans, le plan en place ne reflète plus les dynamiques actuelles de notre société en constante évolution. Notons que cette situation souligne la nécessité de révisions plus fréquentes pour maintenir la pertinence et l'efficacité d'un plan d'urbanisme.

Le Mouvement Jérômien accueille avec enthousiasme l'intégration de la mobilité durable dans le nouveau plan, signe d'un engagement fort de la Ville pour transformer positivement son espace urbain. Ce mémoire vise à éclairer les aspects clés du plan actuel nécessitant une attention particulière de même que ceux à ajuster, et propose des initiatives complémentaires pour enrichir cette vision. Le plan proposé par la Ville esquisse une vision de ce à quoi pourrait ressembler la Ville en 2040. Il est crucial de reconnaître que 2040 approche rapidement pour une ville et qu'il est impératif de mettre en œuvre des actions concrètes sans délai. Nous devons éviter de répéter les erreurs passées, comme celles observées avec le PPU santé adopté en 2021, dont les actions sont encore en attente.

Pour débiter, le parti Mouvement Jérômien est ravi de retrouver plusieurs de ses propositions du programme électoral de 2021 dans le document de consultation du plan d'urbanisme et de mobilité, en discussion depuis le 1er avril dernier. Cela confirme l'alignement de nos idées avec les actions concrètes. Notre programme s'appuyait sur les meilleures données scientifiques concernant les impacts de la crise climatique et proposait de nouvelles pratiques démocratiques pour renforcer l'implication citoyenne et accompagner cette transformation, à la fois stimulante et exigeante, car elle nécessite de revoir certaines pratiques et habitudes. Nous soutenons pleinement l'orientation de la Ville vers une réduction de la dépendance automobile, favorisant ainsi une mobilité plus vaste et inclusive qui promeut un environnement urbain durable et agréable pour tous ses résidents et résidentes.

Notre vision des cœurs de quartiers ressemble à celle des pôles de quartier proposés, envisageant des espaces à échelle humaine composés de commerces, de services de proximité et d'espaces verts, destinés à devenir des lieux de rencontres et de vie

communautaire enrichissants. Nous mettons également l'accent sur le verdissement de la ville, la densification du centre-ville, la déminéralisation des rues, le développement du réseau cyclable, la création d'espaces de transport actif sécurisés pour tous les âges et la promotion de la mixité sociale avec une offre de logements accessibles.

Au cœur de cette dynamique de changement, le Mouvement Jérômien, en tant qu'initiative citoyenne, aspire à faire de Saint-Jérôme un modèle d'urbanisme moderne et écologique, porté par des valeurs de justice sociale, de préoccupations environnementales et démocratiques. Nous nous positionnons comme un catalyseur de changement, encourageant une participation active de la communauté dans la planification et la réalisation d'une ville qui répond aux besoins actuels sans compromettre les générations futures.

Dans ce mémoire, nous exprimons nos commentaires et observations dans un esprit de collaboration, contribuant à bâtir une ville inspirante où se conjuguent qualité de vie et respect environnemental.

## 2 CONSULTATION CITOYENNE

Dans le cadre de la mise à jour du plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Jérôme, la municipalité a tenté d'impliquer la population dans le processus décisionnel. Au commencement des travaux, une journée d'information et de consultation a été organisée lors d'une journée de semaine. Cette initiative a vu la participation de plus de 220 personnes en personne et près d'un millier de réponses ont été recueillies via un sondage en ligne. Toutefois, le Mouvement Jérômien a exprimé des réserves quant à l'efficacité et à la portée de cette démarche.

Nous avons déjà souligné que la tenue de cette journée porte ouverte en semaine limitait la possibilité pour de nombreux citoyens de participer activement, compte tenu de leurs obligations quotidiennes. De plus, aucune démarche proactive n'a été entreprise pour aller à la rencontre de la population dans les différents quartiers de la ville. La démocratie participative, pour être efficace, requiert des efforts significatifs pour multiplier les points de contact avec la population. Cela inclut l'organisation de rencontres, notamment, dans les centres pour personnes âgées ou encore dans divers parcs et lieux publics répartis sur l'ensemble du territoire.

Depuis le 1er avril, la population est invitée à consulter des documents mis à leur disposition sur le site Internet de la Ville, ainsi qu'à faire des commentaires ou à soumettre des idées. Malheureusement, ces documents sont difficiles à consulter en raison de leur format très petit et compact. Les personnes souhaitant les imprimer doivent recourir à des centres d'impression professionnels et engager des frais supplémentaires pour obtenir des versions plus grandes et lisibles.

Le Mouvement Jérômien a également questionné la fiabilité du sondage en ligne, soulignant que les questions étaient formulées de manière à induire des réponses spécifiques, compromettant ainsi l'objectivité des résultats obtenus. Enfin, lors de la présentation du 27 mars, seulement deux heures avaient été allouées pour rencontrer la population, la moitié de ce temps étant consacrée à une présentation formelle. Ce format, en soirée de semaine, soulève des questions légitimes sur la véritable nature de cette consultation : s'agit-il d'une véritable démarche d'engagement public ou plutôt d'une tentative de légitimation d'une décision déjà prise ?

En somme, bien que des efforts aient été faits pour impliquer la population, il est crucial de revoir et d'améliorer ces méthodes pour assurer une véritable participation citoyenne et une réflexion collective plus profonde sur l'avenir urbanistique de Saint-Jérôme. Un changement de culture s'impose.

## 3 OBJECTIF SOCIAL DERRIÈRE UN PLAN D'URBANISME

Le plan d'urbanisme de la Ville doit refléter un engagement envers le développement urbain, tenant compte de la santé globale de la population et aspirant à une justice spatiale et sociale. Autrement dit, le développement de la ville doit privilégier le bien commun, et non se conformer uniquement aux règles d'un marché de l'habitation spéculatif et financiarisé.

En d'autres termes, la ville doit appartenir à ses citoyens et citoyennes, et non être soumise aux seuls impératifs de promoteurs en quête de profits.

Le transport et l'habitation sont des leviers essentiels pour les villes afin d'atteindre les objectifs de décarbonation, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'atténuation des impacts des changements climatiques. Il est donc crucial de maximiser ces opportunités et d'assurer un encadrement adéquat pour orienter l'avenir sans introduire des charges administratives susceptibles de générer des effets contre-productifs.

Le plan d'urbanisme et de mobilité durable doit s'inscrire minimalement dans l'atteinte des cibles de la politique de mobilité durable 2023 du gouvernement du Québec, qui prévoit notamment:

- 70 % de la population a accès à au moins quatre services de mobilité durable;
- Diminution de 20 % des déplacements en voiture individuelle;
- Réduction de 40 % de la consommation de pétrole en transport par rapport aux niveaux de 2013;
- Baisse de 20 % des dépenses brutes des ménages liées au transport.

Bien que le plan propose certains objectifs, il en manque d'autres essentiels. Nous devons nous assurer que nos ambitions en matière de densification urbaine, de verdissement et de déminéralisation soient à la fois audacieuses et réalistes. À titre d'exemple, Montréal s'est fixé pour objectif d'atteindre un indice de canopée (mesure de la couverture végétale haute de trois mètres et plus) de 26 % d'ici 2025. Nous suggérons d'adopter au minimum la règle des 3-30-300 qui stipule que chaque habitant devrait pouvoir voir trois arbres depuis son domicile ou son lieu de travail, que son quartier devrait compter 30 % de canopée, et que chacun devrait se trouver à moins de 300 mètres d'un parc ou d'un espace vert.

Nous nous interrogeons sur la manière dont le plan d'urbanisme et le plan de mobilité durable pourront aider Saint-Jérôme à atteindre ces cibles, qui sont pourtant minimales dans le contexte de l'urgence climatique.

Il est crucial de lier la densification à des propositions convaincantes en matière de transport collectif et de mobilité active, utilisables en toutes saisons. Sans cela, il sera difficile de persuader la population de modifier ses comportements, de renoncer à la possession coûteuse d'un véhicule et de réduire l'utilisation de la voiture individuelle.

Parallèlement à cette volonté de densification et de réduction de l'utilisation de l'auto solo, il est crucial de mettre en place une politique de stationnement qui décourage l'attractivité de la voiture individuelle, particulièrement pour les courtes distances qui représentent la majorité des déplacements. Prenons l'exemple de l'éclipse du 8 avril dernier. Sachant que le stationnement serait difficile, les personnes intéressées à se joindre aux différents rassemblements opteraient pour le transport en commun comme option efficace.

Dans le contexte de la transformation de la mobilité, il est crucial de considérer les coûts cachés des stationnements sur rue et des stationnements publics qui représentent une charge significative pour la population. En 2023, le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal évaluait le coût moyen annuel d'une place de stationnement sur rue à 1 275 \$ dans la métropole. Il serait judicieux pour Saint-Jérôme de mener une étude afin de déterminer le coût réel de ses espaces de stationnement. Cela permettrait de mettre ces dépenses en perspective avec les autres grandes priorités de la Ville.

Adopter un plan d'urbanisme adapté aux enjeux actuels nécessite une volonté politique déterminée et un financement adéquat.

## 4 DENSIFICATION

Dans le contexte actuel, notamment en raison du pouvoir limité de la Ville en matière de transport collectif, il serait pertinent de conditionner la croissance résidentielle à la Zone TOD de la Gare pour les années à venir. Cependant, cette approche laisse également entrevoir des possibilités de densification dans le large secteur du centre-ville. En particulier, la rue Melançon, incluant la rue Filion, pourrait bénéficier de priorisations en densification grâce à des opportunités foncières émergentes, notamment avec la future démolition de l'aréna Melançon et des terrains adjacents au garage municipal. Le plateau St-Georges offre également un fort potentiel de densification. Des bâtiments de faible densité pourraient être remplacés par des structures plus denses, à condition que la réglementation soit suffisamment incitative pour les promoteurs.

Il serait judicieux de favoriser la densification en exploitant les vastes stationnements des Galeries des Laurentides (déjà envisagés dans le PPU du pôle Santé) ainsi que ceux du Carrefour du Nord et du Méga centre Saint-Jérôme. Cette approche permettrait de faciliter l'accès aux commerces tout en améliorant la desserte du transport en commun dans ces zones, notamment par l'implantation d'un terminus d'Exo. Transformer ces grands espaces bétonnés en quartiers mixtes par l'ajout de logements serait une méthode efficace pour revitaliser ces centres commerciaux.

La stratégie de densification le long des corridors de mobilité durable est également pertinente. Le secteur du 1er boulevard pourrait être ajouté aux zones déjà identifiées pour une densité moyenne, offrant un potentiel intéressant, notamment de par sa proximité avec le parc Bouvrette. De plus, il ne faut pas négliger la route 117 qui traverse la ville. Les portions situées à Lafontaine et Saint-Antoine sont actuellement sous-utilisées. Cette artère, assez large, pourrait être réaménagée pour améliorer la mobilité et accueillir des constructions de plus de deux étages avec de grands stationnements.

Nous identifions principalement deux défis : premièrement, susciter l'intérêt de la population pour les enjeux de densification, et deuxièmement, encourager la participation des citoyens et citoyennes à l'élaboration de projets qui transformeront leurs quartiers.

En outre, notre réflexion sur les pôles de quartier, qui nous tiennent à cœur depuis toujours, devrait non seulement envisager la création d'espaces communs pour dynamiser la vie de quartier, mais aussi garantir une équité dans la distribution des équipements et des services urbains.

Par ailleurs, nous pensons qu'il serait bénéfique d'introduire la possibilité de mettre en place des plans particuliers d'urbanisme pour des quartiers spécifiques, afin de développer de véritables pôles de quartiers en lien avec les services publics et communautaires que nous envisageons d'offrir. Il nous semble essentiel que les citoyens puissent exprimer leurs besoins et leurs projets concernant la vie de leurs quartiers.

Densification ne signifie pas nécessairement la construction de tours d'habitations. Le Plateau Mont-Royal, l'un des quartiers les plus denses de Montréal, en est un excellent exemple. Couvrant une superficie de 8,1 km<sup>2</sup> (moins de 10 % de celle de Saint-Jérôme), le Plateau affiche une densité de 12 792 habitants par kilomètre carré, selon le site de la ville de Montréal. Ce quartier est principalement composé de duplex et de triplex en rangées, ce qui augmente la densité résidentielle tout en préservant un horizon dégagé.

Nous devons aborder avec prudence la densification et les initiatives de verdissement dans les quartiers socioéconomiquement défavorisés. Bien que ces mesures soient essentielles pour améliorer la qualité de vie et la durabilité urbaine, il est crucial de veiller à ce qu'elles ne provoquent pas, involontairement, le déplacement ou l'exclusion sociale des résidents actuels de ces quartiers.

Il est impératif de mettre en place des politiques claires et des mécanismes de protection qui garantissent que ces améliorations bénéficient directement aux communautés locales sans les déstabiliser. Les efforts de revitalisation doivent inclure des stratégies de logement abordable et des programmes d'accompagnement social pour éviter les effets néfastes de la gentrification.

Le plan d'action à venir - qui doit appuyer la réalisation des orientations retenues - devra nécessairement tenir compte de ces enjeux et de ces opportunités.

## 5 MIXITÉ

Il est essentiel que le plan d'aménagement du territoire de Saint-Jérôme intègre fermement les principes de mixité sociale et d'inclusivité dans ses orientations.

Cette mixité, qu'elle soit socioéconomique, sociodémographique ou socioculturelle, doit être explicitement incluse dans le règlement d'urbanisme en fixant des seuils précis pour le logement ou la surface de plancher. Les règlements devraient également définir clairement pour quels types d'habitations (construction neuve, réfection, changement de destination) les critères de mixité s'appliquent.

L'obésité spatiale est un phénomène remarqué par plusieurs auteurs qui soulignent que la superficie moyenne des résidences individuelles au Québec a augmenté de 55 % depuis 1984. Cette augmentation survient alors que la taille moyenne des ménages est passée de 2,7 à 2,2 personnes, créant un paradoxe en pleine crise sévère de logement. Face à ce constat, il est impératif que le plan d'urbanisme intègre des orientations claires pour encadrer ce phénomène qui affecte la répartition équilibrée du territoire.

Étant donné la pénurie marquée de logements accessibles et sociaux dans notre ville, ces critères doivent tenir compte de cette réalité pour mieux cibler et prioriser les projets entrepreneuriaux. Saint-Jérôme, en tant que ville centre, se doit d'offrir un accès équitable aux services essentiels et il est inacceptable que penser vivre près de l'hôpital devienne un luxe.

Face à un besoin criant de logements sociaux et abordables, nous demandons l'établissement de cibles quantitatives ambitieuses pour remédier au sous-financement persistant. Notons que Saint-Jérôme est la seule parmi les 18 plus grandes villes du Québec sans plan spécifique d'habitations.

Le plan d'urbanisme, ainsi que la future politique d'habitation, devraient favoriser la création de types d'habitations collectives soutenues par des coopératives, des fiducies d'utilité sociale ou des organismes à but non lucratif. Ces modèles d'habitation alternatifs, reconnus mondialement, méritent un soutien financier et humain afin de récupérer des biens immobiliers du marché privé pour les intégrer au secteur communautaire. En extrayant 20% des logements du marché spéculatif, il sera plus aisé de maintenir un pourcentage de loyers abordables sur le territoire.

Il est également crucial de soutenir les organismes communautaires dans leur quête de nouvelles formes de logement. Par exemple, un immeuble pourrait combiner des espaces commerciaux au rez-de-chaussée, des services communautaires au premier étage et des logements mixtes aux étages supérieurs. Le bâtiment, propriété d'organismes, serait principalement financé par les revenus des espaces commerciaux, permettant ainsi de proposer des loyers accessibles pour les locaux commerciaux et résidentiels.

Ces règles de mixité devraient non seulement encourager l'innovation en matière d'habitation, mais aussi favoriser la réalisation de projets inspirants qui améliorent le vivre ensemble. Elles permettraient à la population d'accéder à des commerces de proximité, réduisant ainsi la nécessité de se rendre dans de grands centres commerciaux souvent situés en périphérie ou en bordure d'autoroute. Cette approche favorise un urbanisme plus humain et durable, où les nécessités quotidiennes sont accessibles à pied ou en transport en commun, renforçant la cohésion communautaire et réduisant l'empreinte écologique.

## 6 RÉGLEMENTATION

La Ville de Longueuil a reconnu, dans sa politique d'habitation, que la réglementation et les processus administratifs contribuent significativement à l'augmentation des coûts des constructions neuves et des rénovations. Les propriétaires peuvent être contraints d'attendre plusieurs mois avant de débiter leurs travaux, ils sont souvent limités dans leurs choix de construction, et doivent assumer des coûts supplémentaires tels que les taxes et les assurances pour des terrains inactifs, coûts qui sont ensuite répercutés sur les futurs occupants.

Ce plan, bien qu'ambitieux pour les dix prochaines années, nécessite un investissement adéquat pour sa réalisation. Nous devrions nous inspirer de villes exemplaires telles que Genève, Stockholm, Copenhague, San Francisco et Vancouver. Il est crucial que le plan d'urbanisme décourage l'étalement urbain (ce qui n'est actuellement pas le cas) et incite les promoteurs à investir dans le centre-ville et les quartiers périphériques. Il faut user de stratégies basées sur les lois du marché financier afin de créer de la valeur pour les investisseurs dans les quartiers ciblés. La simplification réglementaire devrait permettre de transformer des zones telles que le plateau St-Georges en écoquartiers densifiés et bien desservis.

Un exemple de réglementation serait de fonctionner à deux niveaux. Une zone donnée pourrait avoir une limite de construction de six étages, mais permettre aux promoteurs de dépasser cette limite s'ils contribuent à un fonds destiné au financement de logements abordables. Si les promoteurs perçoivent un potentiel de rentabilité, ils seront plus enclins à financer les projets municipaux pour réaliser les leurs.

Il est également essentiel de donner aux organismes d'habitation les moyens de leurs ambitions. Une fois impliqués, ces organismes pourraient utiliser les mêmes leviers que les grands consortiums. Cependant, la Ville doit investir pour les soutenir afin qu'ils puissent rapidement impacter la communauté. À titre d'exemple, la Ville de Drummondville et son organisme d'habitation ont réussi, en moins d'un an, à récupérer près d'une centaine de logements, offrant ainsi des logements abordables. Avec la prise de valeur de ces immeubles, l'organisme peut réinvestir dans de nouveaux achats, créant un cercle vertueux de création de logements abordables.

Ces mesures permettraient non seulement de dynamiser le centre-ville en y attirant plus de résidents, mais également des entreprises, contribuant ainsi à résoudre le problème du désert alimentaire grâce à l'émergence de divers commerces. La réglementation pourrait aussi encourager la multiplication des épiceries de quartier en limitant la superficie des commerces, facilitant l'accès à des produits alimentaires pour tous et toutes.

## 7 URGENCE CLIMATIQUE

Le plan d'urbanisme actuel, tout en répondant à certains enjeux liés au réchauffement climatique par des mesures telles que le verdissement et la création de pôles de quartier, nous semble insuffisant face à l'ampleur de l'urgence climatique.

Nous insistons donc pour que le plan d'urbanisme soit encore plus ambitieux et proactif en matière de verdissement, surtout dans les quartiers centraux où les besoins sont criants. Ce volet est crucial pour favoriser l'activité physique et améliorer le bien-être mental des personnes âgées comme des jeunes, tout en jouant un rôle clé dans la lutte contre les îlots de chaleur urbains.

Il est également regrettable que les plans directeurs de foresterie, des espaces verts et des milieux naturels ne soient pas encore établis à ce jour. Les orientations de ces plans auraient dû être intégrées dans une réflexion globale, proposant des espaces spécifiques dans la section patrimoine et une stratégie plus approfondie pour la préservation et la valorisation des espaces verts.

Face aux défis de la biodiversité et de la sécurité alimentaire, il est crucial que la proposition inclut des normes de construction strictes intégrant des principes d'autonomie énergétique, d'isolation thermique, de gestion de l'eau, de gestion des déchets, et d'approvisionnement alimentaire local. Ces normes devraient être appliquées aussi bien dans les nouveaux projets immobiliers que lors de la réhabilitation des structures d'habitations existantes.

Il est impératif que les nouvelles constructions visent à minimiser leur empreinte carbone. La Ville doit montrer l'exemple en utilisant ses bâtiments pour réduire leur consommation énergétique et limiter les îlots de chaleur. Nous devons nous fixer comme objectif de végétaliser chaque espace disponible. Il s'agit d'implanter des arbres, de favoriser la croissance du gazon, de construire des murs végétaux et de créer des habitats où les insectes et les abeilles peuvent prospérer et ainsi soutenir la biodiversité. Nous devons permettre à nos parcs de retrouver un aspect plus naturel, car la tonte excessive des gazons pour des raisons esthétiques compromet souvent leur santé et leur biodiversité.

Chaque rue en cours de rénovation doit être repensée pour réduire au minimum l'espace dédié à l'asphalte pour les voitures, en favorisant davantage les autres modes de déplacement et les espaces naturels. Cette approche permettra de créer un environnement urbain plus durable et plus agréable pour tous.

Nous préconisons également que le plan d'urbanisme adopte une approche holistique qui intègre les trois piliers de la gestion des déchets : réduction, réutilisation, et recyclage. Ces principes doivent être clairement inscrits dans la réglementation.

En outre, il est primordial de rappeler que notre objectif premier doit être de réduire notre impact environnemental avant de nous adapter aux changements inévitables. Il est essentiel de prioriser les mesures de réduction afin de minimiser notre empreinte écologique, puis d'adapter nos stratégies pour gérer les conséquences résiduelles.

## 8 ÉCONOMIE CIRCULAIRE ET QUARTIERS INDUSTRIELS

Il est surprenant que la proposition de plan d'urbanisme n'inclut pas encore de directives claires pour favoriser une économie circulaire complète, qui consisterait à utiliser moins de ressources et à transformer les déchets en matériaux réutilisables, dans nos zones industrielles. Nous devons nous assurer que chaque projet industriel respecte des normes écologiques, notamment en matière de consommation d'énergie, de gestion de l'eau, des déchets, et de production alimentaire locale.

Nous envisageons la mise en place d'un centre de transformation alimentaire qui jouerait un rôle central dans notre objectif plus large d'assurer la sécurité alimentaire régionale et de développer des zones agricoles durables. Les projets industriels doivent être pensés pour être respectueux de l'environnement. Par exemple, les entrepôts pourraient mieux utiliser leurs espaces vides en transformant leurs toits en jardin ou en serre.

Les zones d'activité légère pourraient également inclure des magasins et des appartements dans les étages supérieurs pour éviter les étendues industrielles désertes et sans vie.

Nous devons créer des zones industrielles qui, non seulement produisent de la nourriture, mais évitent également la pollution de l'air. En envisageant des systèmes énergétiques partagés entre plusieurs bâtiments, nous pourrions chauffer ou refroidir de manière plus efficace et économique. Ces systèmes permettent de combiner les besoins en énergie de plusieurs bâtiments, réduisant ainsi les coûts et augmentant l'efficacité.

Chaque nouvelle entreprise devrait contribuer positivement à l'ensemble de la communauté, en créant des bénéfices pour les autres entreprises, les services locaux et les résidents. En planifiant ces zones par secteurs d'activité plutôt que par lotissement individuel, nous favorisons une approche plus intégrée et durable.

## 9 VILLE NOURRICIÈRE

Dans le contexte actuel de changement climatique, les Villes nourricières jouent un rôle essentiel en permettant aux communautés de se réappropriier le territoire et de transformer leur ville en un véritable jardin. Des initiatives telles que les jardins communautaires et les toits verts peuvent non seulement améliorer l'accès à des aliments frais et réduire l'empreinte carbone, mais aussi renforcer le tissu social et augmenter la résilience écologique. Il est donc crucial de penser hors des sentiers battus, comme envisager l'utilisation des terre-pleins pour de telles initiatives.

La Ville pourrait encourager la transformation de terrains inutilisés en jardins partagés, offrant des subventions ou des incitations fiscales à ceux qui transforment leurs espaces extérieurs en zones cultivables. La mise en place de programmes d'éducation sur l'agriculture urbaine pour les écoles et les communautés pourrait également sensibiliser et impliquer davantage les citoyens et citoyennes dans la gestion de ces espaces verts. En outre, l'intégration de systèmes d'aquaponie dans les bâtiments publics ou les zones commerciales pourrait servir de modèles de durabilité et d'innovation, montrant comment des systèmes alimentaires intégrés peuvent fonctionner en milieu urbain.

Cependant, il est regrettable que le plan actuel soit peu ambitieux concernant le développement complet d'une agriculture de proximité, essentielle à la sécurité alimentaire et à l'atténuation des effets du changement climatique. Cette vision est cohérente avec les recommandations 4 et 8 de notre mémoire sur la politique environnementale que le Parti Mouvement Jérômien a déposé l'été dernier. Ces mesures, si correctement mises en œuvre, permettraient non seulement de verdir la ville mais aussi de créer des espaces nourriciers qui soutiennent la biodiversité et offrent de nouvelles sources de nourriture locale.

### **Résumé de la recommandation 4 : Garantir la qualité et la quantité d'approvisionnement en eau**

Le futur plan d'action devrait inclure des orientations précises pour la gestion de l'eau, soulignant l'importance de l'économie d'eau potable qui permet non seulement de diminuer les coûts mais aussi de préserver cette précieuse ressource. Des mesures d'écofiscalité pourraient être introduites pour décourager les mauvaises utilisations de l'eau potable et encourager la récupération des eaux de pluie.

La politique environnementale devrait également intégrer des objectifs relatifs à l'approvisionnement en eau potable et à la gestion des eaux usées, tout en s'inspirant des villes éponges. Ces dernières, par leur capacité à absorber et réutiliser l'eau de pluie grâce à la végétalisation et à des infrastructures adaptées, peuvent réduire significativement les risques d'inondations urbaines et améliorer la qualité de l'eau.

Toutefois, il existe un manque de données sur la qualité de l'eau, à part les taux de coliformes. Face à la présence de produits chimiques et de particules de plastique dans l'environnement, un investissement dans un suivi rigoureux de la qualité de l'eau devient impératif pour assurer la sécurité et la santé publiques.

### **Résumé de la recommandation 8 : Investir dans la sécurité alimentaire**

Une politique alimentaire devrait intégrer des principes déjà adoptés par d'autres villes au Québec, visant à promouvoir un système alimentaire local durable. Cela inclut le développement de l'industrie agroalimentaire locale, de l'agriculture urbaine et de l'agrotourisme, ainsi que la protection et la valorisation des terres agricoles en encourageant la diversité des productions et des pratiques respectueuses de l'environnement. Elle devrait également favoriser l'accès à des aliments sains et frais, tout en promouvant des habitudes alimentaires durables ayant un faible impact environnemental.

L'agriculture urbaine, grâce à sa position privilégiée dans les villes, offre de nombreux avantages tels que l'embellissement urbain par la transformation d'espaces inesthétiques en zones vertes, la protection de l'environnement via la réduction des îlots de chaleur et l'absorption des eaux pluviales, ainsi que l'autonomie alimentaire des citoyens. En outre, elle stimule la création de nouvelles relations sociales à travers des activités peu coûteuses et éducatives sur les réalités agricoles. Ces initiatives contribuent également à la biodiversité en ville, offrant des habitats à une variété d'insectes pollinisateurs et en augmentant le nombre d'espaces verts sur les toits.

# 10 MOBILITÉ DURABLE ET MOBILITÉ ACTIVE

Nous saluons favorablement le plan proposé pour le réseau cyclable. Cependant, il nous semble qu'il manque un lien direct avec le Parc régional de la Rivière-du-Nord. Actuellement enclavé, ce parc pourrait être accessible via un chemin reliant Bellefeuille, le parc et Lafontaine, facilitant ainsi l'accès pour tous.

Le réseau cyclable devrait être envisagé non seulement pour les loisirs, mais aussi comme une alternative viable pour les déplacements quotidiens, que ce soit pour le travail, le commerce ou les activités culturelles. Pour garantir son utilisation sécuritaire et efficace, ces pistes, qu'elles soient cyclables ou multifonctionnelles, doivent être sécurisées, correctement entretenues et bien éclairées. Il est paradoxal de constater que les modèles de rues proposés pour consultation négligent ces aspects essentiels tels que l'éclairage adéquat et les passages sécurisés, risquant de perpétuer la prédominance de l'automobile.

En outre, il est crucial que les pistes multifonctionnelles soient conçues pour s'interconnecter avec les milieux naturels, conformément à la stratégie 3 sur la trame verte et bleue. Ce projet requiert un plan d'action spécifique, avec un financement adéquat d'ici 2030, pour atteindre les objectifs du plan d'action gouvernemental.

Il est également nécessaire de porter une attention particulière à la circulation piétonnière pour assurer la sécurité des piétons, notamment par l'aménagement de voies piétonnières et de traverses adaptées aux besoins des personnes âgées et de celles à mobilité réduite, ainsi qu'à l'efficacité du déneigement.

Finalement, le plan actuel ne semble pas intégrer de stratégie pour le développement du vélo-partage, de l'auto-partage, du covoiturage, ni pour un système de navettes complétant le transport collectif vers des secteurs stratégiques comme les zones industrielles ou les établissements de santé et d'éducation. L'intégration de l'auto-partage, déjà mise en place dans des villes de taille inférieure à Saint-Jérôme, comme Victoriaville, pourrait convaincre davantage de citoyens et citoyennes à abandonner leur véhicule secondaire ou principal.

# 11 PÔLES DE QUARTIERS

Comme nous l'avons souligné précédemment, les projets de densification et de planification urbaine visent à se rapprocher du concept de villes viables, équitables et durables. Dans ces villes, chaque personne peut satisfaire ses besoins essentiels (habiter, travailler, s'approvisionner, et s'épanouir physiquement, mentalement et socialement) dans un rayon d'un kilomètre, soit une distance parcourable en 15 minutes à pied. Il est essentiel de modifier la perception que la population a de la dépendance à l'automobile, souvent nécessaire pour accéder aux services centralisés près des grands axes routiers. Si les pôles de quartier sont bien développés, les habitants hors centre-ville n'auront plus de difficulté à trouver un stationnement, car ils pourront accéder à leurs services près de chez eux. La densification du centre-ville, quant à elle, bénéficiera grandement aux commerces locaux.

Le défi consiste à bien identifier les espaces centraux de chaque quartier pour y implanter non seulement des commerces de services, mais aussi des équipements publics de proximité. Nous soulignons également la nécessité d'intégrer des lieux de rencontre, comme des jardins communautaires, pour favoriser les interactions sociales et développer un esprit de quartier. Ces pôles doivent être conçus selon les principes de mixité sociale et intergénérationnelle. La Ville devra probablement exercer son droit de préemption pour acquérir les espaces nécessaires à cette approche. Ce processus de planification et de réalisation doit impliquer le plus grand nombre de citoyens et disposer d'un budget conséquent, car ces espaces joueront un rôle clé dans la réussite de la création de noyaux vivants. Le plan d'action, pour réaliser ce plan d'urbanisme, devra préciser comment ces orientations seront mises en œuvre, et la population aura un rôle crucial dans la définition de l'identité de ces pôles.

# 12 VILLE INTELLIGENTE

En 2024, nous entrerons pleinement dans l'ère des données. Si les réseaux sociaux génèrent des milliards de dollars de profit grâce à l'analyse des données, c'est la preuve de leur valeur inestimable. Il est crucial que la Ville adopte une culture d'innovation et commence à rassembler des données sur ses activités pour identifier les opportunités d'amélioration. Il est essentiel d'expérimenter et d'équiper nos infrastructures et services de capteurs pour mesurer nos performances de manière précise. Imaginez, par exemple, si des capteurs de poids nous révélaient que les poubelles d'un secteur spécifique se remplissent moins rapidement, permettant ainsi de réduire la fréquence de ramassage des déchets de 30%. Cela pourrait se traduire par des économies substantielles, une réduction du bruit ambiant et une amélioration de la circulation.

Les capteurs peuvent également transformer la gestion de la circulation urbaine. Ils pourraient synchroniser les feux de signalisation ou les adapter en temps réel au flux de trafic, améliorant ainsi la fluidité de la circulation et la sécurité des gens qui marchent. De même, les systèmes d'éclairage public pourraient être conçus pour s'allumer uniquement en présence de passants, ce qui contribuerait à une économie d'énergie significative. Ces innovations s'inscrivent dans le concept de ville intelligente, où la technologie est au service de la gestion urbaine plus efficace et plus écologique. Des exemples comme Singapour et Barcelone montrent comment l'intégration de la technologie dans l'urbanisme peut améliorer la qualité de vie, réduire les coûts et soutenir le développement durable. En suivant ces modèles, notre Ville pourrait non seulement optimiser ses ressources mais aussi offrir un cadre de vie amélioré à sa population.

L'ouverture des données est également cruciale pour maximiser leur potentiel. En rendant les données accessibles aux chercheurs et à d'autres villes, nous facilitons une collaboration étendue qui peut accélérer l'innovation et l'amélioration des services publics. Cette démarche permettrait non seulement d'enrichir la recherche académique, mais aussi de bénéficier des avancées technologiques à l'échelle globale. Collaborer avec des chaires de recherche et des organisations innovantes en utilisant des données ouvertes sur le monde entier ouvre des possibilités pour découvrir de nouvelles méthodes et solutions adaptées à nos défis spécifiques.

Par exemple, en examinant comment des pays comme la Suède gèrent les défis liés à la neige et au froid, nous pourrions apprendre et peut-être adopter des stratégies efficaces et éprouvées qui n'ont pas encore été envisagées localement. L'accès à des données comparatives internationales nous permettrait non seulement de comprendre ce qui fonctionne ailleurs, mais aussi d'adapter et d'innover plus efficacement dans nos propres contextes urbains.

## 13 CONCLUSION

Pour atteindre l'objectif de 2040, la Ville de Saint-Jérôme doit adopter une approche résolument orientée vers le changement de culture, impliquant activement sa population dans le processus de transition urbaine. Cela nécessite non seulement des actions concrètes, mais aussi un investissement significatif en ressources financières et humaines. En effet, les ambitions du plan d'urbanisme et de mobilité durable doivent se traduire par des mesures pratiques qui reflètent un engagement communautaire fort et une volonté politique claire.

Premièrement, il est crucial de repenser nos quartiers pour les rendre plus accessibles et autonomes, où les services essentiels sont disponibles à une distance de marche. Cette vision de réduire la dépendance automobile et de favoriser une mobilité durable est non seulement bénéfique pour l'environnement, mais aussi pour la santé et le bien-être des résidents et résidentes.

Deuxièmement, la mise en œuvre de pôles de quartier doit être soutenue par une réglementation qui favorise la mixité sociale et une planification qui valorise les espaces verts et les rencontres communautaires, transformant ainsi la ville en un lieu où il fait bon vivre.

Enfin, le succès de cette transformation urbaine repose sur une démocratie participative active. Il est impératif d'organiser des consultations et des forums ouverts et accessibles à tous et toutes, en veillant à ce que les horaires et les formats permettent la plus large participation possible. L'adoption de technologies et de méthodes permettant une consultation en ligne efficace et transparente peut également jouer un rôle crucial dans l'engagement de la population. En somme, Saint-Jérôme doit se donner les moyens de sa politique en investissant judicieusement pour que les orientations du plan d'urbanisme se concrétisent en actions bénéfiques pour tous et toutes, marquant ainsi le chemin vers une ville réellement durable et inclusive d'ici 2040.

An aerial photograph of a parking lot and a road, overlaid with a white rounded rectangle containing text. The parking lot is filled with cars, and the road has a few vehicles. The background shows a dense forest of tall trees. The text is in white and reads "Mouvement Jérômien".

Mouvement  
Jérômien