

**PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU
CENTRE-VILLE**

13 mai 2025

COMITÉ TECHNIQUE - PPU DU CENTRE-VILLE

Coordination de la démarche :

Anny Chamberland, Service de l'urbanisme et du développement durable

Aurélien Borie, OUQ, Directeur, Service de l'urbanisme et du développement durable

Julie Desrosiers, OUQ, Directrice adjointe, Service de l'urbanisme et du développement durable

Rachel Désilets-Comeau, OUQ, Chef de Division, Service de l'urbanisme et du développement durable

ÉQUIPE DE TRAVAIL - PPU DU CENTRE-VILLE

Rita Abi-Youssef, OUQ, Service de l'urbanisme et du développement durable

Gabriel Lauzon, urb.-stagiaire, Service de l'urbanisme et du développement durable

Gabrielle Boucher-Dugré, urb.-stagiaire, Service de l'urbanisme et du développement durable

Caroline Cagelais, Service de l'ingénierie

Philippe Ryan, OIQ, Service de l'ingénierie

Philippe Vincent, OIQ, Service de l'ingénierie

Collaborateur : Histoire et Archives Laurentides

ÉQUIPE DE PROJET – ATELIER URBAIN

Directeur de projet

Louis-Michel Fournier, OUQ

Rédaction et conception

Marc-André Bourgault, OUQ

Simon Camirand-Contant

Révision

Stéphanie Valois, consultante

ÉQUIPE DE PROJET – COLLECTIF ESCARGO

Céleste Diehl, designer / artiste 3D

Sandra Ciro, architecte

VOLET DÉMARCHE PARTICIPATIVE – VIVONS SAINT-JÉRÔME

Nous remercions la Commission spéciale du plan d'urbanisme, la Direction générale, l'ensemble des services de la Ville ainsi que nos partenaires et les citoyens pour leur précieuse collaboration tout au long de la démarche.



TABLE DES MATIÈRES

Figure 1 : La forêt urbaine de la Place du Curé-Labelle et l'amphithéâtre Rolland vus du sud-est



| | |
|---|-----------|
| 1 MISE EN CONTEXTE | 4 |
| 1.1 RAPPEL HISTORIQUE | 5 |
| 1.2 TERRITOIRE DE PLANIFICATION | 9 |
| 1.3 CONTEXTE DE PLANIFICATION | 10 |
| 2 DIAGNOSTIC | 11 |
| 2.1 TENDANCES SOCIODÉMOGRAPHIQUES | 12 |
| 2.2 POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT | 13 |
| 2.3 COMMERCES | 15 |
| 2.4 PARCS ET ESPACES PUBLICS | 17 |
| 2.5 MOBILITÉ | 20 |
| 2.6 ÎLOTS DE CHALEUR | 25 |
| 2.7 PATRIMOINE | 27 |
| 2.8 FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET DÉFIS | 34 |
| 3 VISION | 35 |
| 3.1 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC | 36 |
| 3.2 ÉNONCÉ DE VISION | 37 |
| 3.3 GRANDS JALONS DU PPU CENTRE-VILLE | 38 |
| 3.4 LIGNES DIRECTRICES D'AMÉNAGEMENT | 39 |
| 4 MISE EN ŒUVRE | 40 |
| 4.1 OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE | 41 |
| 4.2 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT | 57 |
| 4.3 STRATÉGIE DE MOBILITÉ ACTIVE | 63 |
| 4.4 STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE | 65 |
| 4.5 ENTENTES ET PROGRAMMES | 73 |



MISE EN CONTEXTE

1.1 RAPPEL HISTORIQUE

Figure 2 : Ligne du temps, partie 1

Érection canonique de la paroisse de Saint-Jérôme
1834



Construction du pont Castonguay¹
1834

Construction de la première église²
1837-1839



Érection du village de Saint-Jérôme³
1856



Construction du couvent des Sœurs de Sainte-Anne⁴
1863



Construction d'un vaste marché public⁵
1863



Premier bureau de poste
1845

SAINT-JÉRÔME : CENTRE-VILLE ENTRE TRADITION ET MODERNITÉ

Le centre-ville de Saint-Jérôme, véritable carrefour des arts et du savoir, joue un rôle central en regroupant des fonctions institutionnelles, culturelles et éducatives à rayonnement régional. Son développement est le résultat d'une histoire profondément enracinée, où tradition, culture et dynamisme économique se conjuguent harmonieusement depuis ses origines.

FONDATION ET DÉVELOPPEMENT INITIAL

L'histoire de Saint-Jérôme prend racine avec l'établissement d'une première chapelle en 1821, située près de la rivière du Nord à l'intersection actuelle de l'autoroute des Laurentides et du boulevard Lachapelle. La proximité de la rivière et son fort potentiel hydraulique ont joué un rôle déterminant dans les débuts du développement de la région. Ce cours d'eau a non seulement fourni une source d'énergie cruciale, mais a également influencé l'orientation est-ouest de la trame agricole et du village lui-même.

Cette orientation a favorisé l'expansion du village, en 1834, moment où l'on fonde la paroisse et l'on choisit un emplacement plus au nord pour la construction d'une église, sur la rive est de la rivière, là où le potentiel hydraulique était le plus fort. Ainsi, dès ses débuts, Saint-Jérôme a été façonné par une planification urbaine et agricole qui a exploité les ressources naturelles locales tout en facilitant la croissance organique de la communauté.

URBANISATION ET IDENTITÉ CULTURELLE

En 1839, la construction de l'église à l'emplacement actuel de la place du Curé-Labelle marque un tournant décisif dans l'histoire du centre-ville de Saint-Jérôme. C'est à cet endroit que commence à se former Dumontville, un village naissant qui prend racine autour de l'église. Rapidement Dumontville devient le cœur battant de la communauté en plein essor. Cette période voit également l'émergence d'une trame urbaine orthogonale bien définie, caractérisée par le croisement d'axes principaux : les rues Labelle et Saint-Georges et les rues Parent et du Palais.

C'est un peu avant 1900, à la suite de la construction de la Cathédrale, que la rue Saint-Georges est complétée entre la rue Parent et du Palais, un événement clé consolidant ainsi la place du Curé-Labelle comme centre névralgique de la vie sociale et commerciale

Autour de cet espace public central, vers 1880, des demeures historiques telles que la maison Prévost et la maison Wilfrid-Bruno-Nantel enrichissent le paysage urbain de leur présence, reflétant l'évolution sociale et économique de la communauté. Au début du XX^e siècle, des bâtiments emblématiques commencent à prendre forme et à définir l'identité architecturale du quartier. La Cathédrale, le presbytère et l'ancien palais de justice, aujourd'hui la Maison de la culture Claude-Henri-Grignon, sont parmi les structures remarquables qui témoignent des premières phases de développement du centre-ville.

Cette période initiale de développement a jeté les bases d'une communauté dynamique et culturellement riche à Saint-Jérôme, consolidant sa position en tant que centre régional d'importance dans les Laurentides

1. En 1887, le pont est remplacé par un pont de fer puis en 1929-1930, ce dernier est remplacé par le pont actuel en ouvrage de béton. C'est à ce moment qu'il prend officiellement son nom actuel. Un projet de citation patrimoniale du pont Castonguay est en cours.

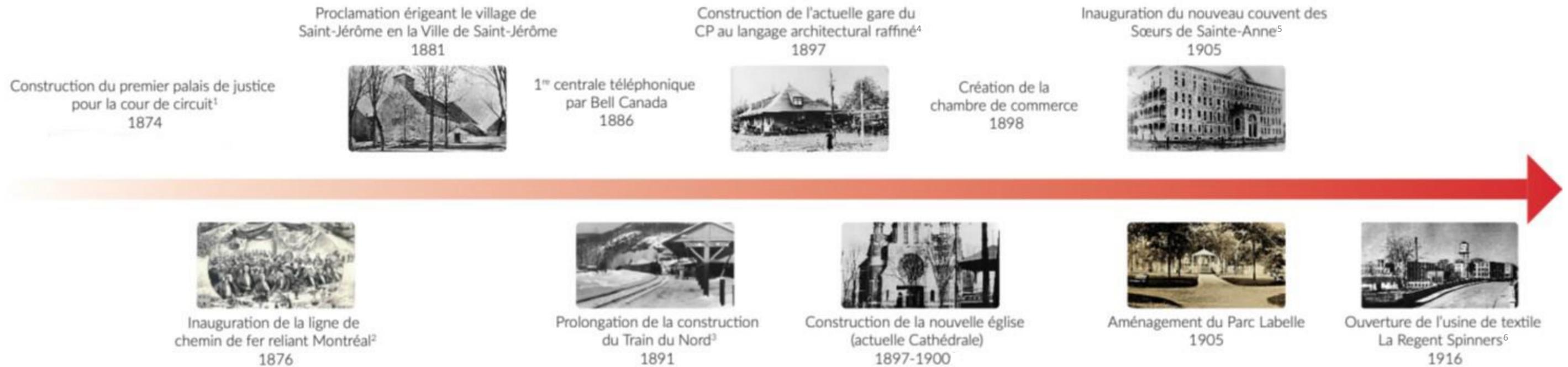
2. Emplacement actuel de la place du Curé-Labelle.

3. Ancien village de Dumontville.

4. Situé dans l'actuelle Place du Curé-Labelle.

5. Le marché devint rapidement une institution indissociable du développement économique de la ville. Il fut relocalisé en 1945 puis en 1967.

Figure 3 : Ligne du temps, partie 2



INDUSTRIALISATION ET EXPANSION ÉCONOMIQUE

Au troisième quart du 19^e siècle, sous l'impulsion du curé Antoine Labelle, l'industrialisation à Saint-Jérôme connaît un essor important grâce à la construction du chemin de fer Montréal-Saint-Jérôme en 1876 et à l'exploitation intensive du potentiel hydraulique de la rivière du Nord.

Plus tard, en 1891, le prolongement du chemin de fer vers le nord contribue à propulser la ville au rang de centre régional majeur, marquant l'apogée du mouvement de colonisation qui permet à Saint-Jérôme de s'ouvrir aux marchés du nord et du sud.

Ce développement ferroviaire facilite non seulement le transport de passagers et de marchandises, mais attire également de nombreuses manufactures le long de la rivière, renforçant ainsi l'économie locale et consolidant le rôle stratégique de Saint-Jérôme dans les Laurentides.

1. Aujourd'hui l'ancien hôtel de ville.

2. Ligne Montréal-Saint-Jérôme de la compagnie de chemin de fer Québec-Montréal-Ottawa et Occidental qui deviendra plus tard le Canadien Pacifique.

3. En 1887, on retrouve les premières traces, dans le journal Le Nord, concernant le prolongement du chemin de fer. Il prend le nom de Train du Nord dans les années 1920.

4. En 1877 fut construite la première gare en bois et celle-ci sera remplacée en 1897 par une nouvelle construction plus prestigieuse, en pierres.

5. Situé sur la rue Virginie, le couvent sera remplacé par le Cégep de Saint-Jérôme, situé sur la rue du Palais.

6. En 1919, la compagnie fusionnera avec la Regent Knitting Mills. Cette dernière fermera ses portes en 1974 et l'année suivante, les travailleurs tenteront sa relance par la création de la coopérative Tricofil. En 1981 s'opère la fermeture définitive de l'usine; la crise de l'industrie du textile de même que la récession des années 80 ont eu raison de la Tricofil. Les bâtiments seront démolis entre 1983 et 1986.

Figure 4 : Ligne du temps, partie 3



ÉDUCATION ET INSTITUTIONS

Depuis plus d'un siècle et demi, le centre-ville de Saint-Jérôme est le foyer d'institutions éducatives qui ont profondément marqué son identité. Les Sœurs de Sainte-Anne (1864), les Frères de Sainte-Croix (1874-1891) et les Frères des Écoles chrétiennes (1896). Ces établissements, présents dès les premières étapes du développement du Saint-Jérôme, continuent de jouer un rôle essentiel dans l'éducation et la culture locales.

La Maison de la culture Claude-Henri-Grignon et d'autres institutions éducatives, telles que le Cégep et le Campus de l'Université du Québec en Outaouais (UQO), situées au cœur du Quartier des arts et du savoir, contribuent à enrichir le tissu social et culturel de la communauté, tout en préservant et en transmettant l'histoire et les valeurs de Saint-Jérôme.

1. Aujourd'hui connu comme la Maison de la culture Claude-Henri-Grignon.
2. En 1909, le tout premier Théâtre Rex ouvrit sur la rue Labelle.
3. Ce statut s'accompagna pour Saint-Jérôme du titre de ville épiscopale du nouveau diocèse des Laurentides.
4. À l'emplacement actuel sur la rue Laviolette.
5. Ces travaux sont le fruit de la volonté de redonner accès à la rivière du Nord aux Jérômiens et aux visiteurs.

Figure 5 : La coopérative Tricofil vers la fin de ses opérations en 1978



Mention de source : Bibliothèque et archives nationales du Québec

Figure 6 : Poste de péage sur l'autoroute des Laurentides



Mention de source : Bibliothèque et archives nationales du Québec

CHANGEMENTS ET DÉFIS MODERNES

L'ouverture de l'autoroute des Laurentides en 1959 représente un véritable tournant dans l'histoire économique de Saint-Jérôme. Cette infrastructure, initialement conçue pour relier Montréal à Saint-Jérôme, puis étendue vers le nord dans les années 1960 et 1970, a profondément transformé la dynamique du centre-ville. Elle a non seulement facilité la mobilité des personnes et des marchandises, ouvrant ainsi de nouvelles perspectives de développement économique, mais elle a également marqué la fin d'une époque où le centre-ville était incontestablement le principal axe de transit. Elle aura eu un effet économique négatif pour le centre-ville.

À cette époque, Saint-Jérôme abritait une importante industrie textile, un secteur clé de l'économie locale. Cependant, comme beaucoup d'autres centres industriels à travers le monde, cette industrie a été sévèrement touchée par la crise du textile dans les années 1960.

Les changements économiques et technologiques rapides de cette période ont mis en lumière la nécessité pour Saint-Jérôme de diversifier son économie. La ville devait s'adapter aux nouvelles réalités économiques et technologiques pour assurer sa pérennité et stimuler sa croissance.

Ainsi, l'autoroute des Laurentides symbolise non seulement la modernisation des infrastructures de transport, mais aussi le début d'une période de transition économique pour Saint-Jérôme et son centre-ville. Cette transition a conduit la ville à explorer de nouvelles voies de développement économique, tout en cherchant à préserver son identité historique et culturelle.

CONCLUSION

Le centre-ville de Saint-Jérôme, par son évolution dynamique et ses transformations historiques, demeure un symbole de résilience et d'adaptabilité face aux défis modernes. Ancré dans un passé riche et nourri par une communauté vibrante, il continue de jouer un rôle central dans la vie économique, culturelle et sociale des Laurentides. À travers ses institutions éducatives, son patrimoine architectural et son développement urbain, Saint-Jérôme illustre l'harmonie entre tradition et modernité, façonnant ainsi son avenir avec confiance et détermination.

1.2 TERRITOIRE DE PLANIFICATION

Capitale régionale, la Ville de Saint-Jérôme est un centre populationnel d'importance et un véritable carrefour urbain où se concentrent de nombreux pôles d'activités, tant institutionnels, industriels que commerciaux.

Situé au sud-est de la Ville, le territoire d'application du PPU du centre-ville se déploie sur une superficie d'un peu plus d'un kilomètre carré. Il est traversé vers l'ouest par la rivière du Nord, délimité à l'est par la rue Melançon ainsi que le parc Honorine-Melançon, au nord par la rue De Martigny Est et au sud par le Pôle régional de la santé.

Reconnu comme le Quartier des Arts et du Savoir, il est le principal pôle institutionnel de la ville. Il est également le nœud multimodal de train de banlieue le plus éloigné et situé sur la ligne la plus fréquentée de la métropole où convergent plusieurs lignes d'autobus. Le territoire du centre-ville est également traversé par le Parc linéaire le P'tit Train du Nord, dont le kilomètre 0 est situé en son cœur et qui fait partie intégrante du réseau cyclable transcanadien. Les rues Labelle et Saint-Georges sillonnent le centre-ville dans un axe majeur nord-sud et convergent à l'extérieur de ce dernier pour former la route nationale 117.

La position stratégique du centre-ville le place au confluent de secteurs d'expertise dont le Quartier des Sports, le Pôle régional de la santé, un parc industriel majeur ainsi que de nombreux attraits naturels d'envergure dont le parc régional de la rivière du Nord et le parc naturel du Lac-Jérôme. Le Quartier 50+, centre récréatif et sportif municipal destiné aux citoyens de 50 ans et plus, fait également partie intégrante du centre-ville.

Plan 1 : Territoire de planification





2

DIAGNOSTIC

2.1 TENDANCES SOCIODÉMOGRAPHIQUES

UNE CROISSANCE IMPORTANTE ATTENDUE À SAINT-JÉRÔME

Entre 2021 et 2041, l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) prévoit une augmentation de 7 276 ménages à Saint-Jérôme. Cette croissance démographique entraînera une demande accrue en matière de logements et d'équipements collectifs, particulièrement au centre-ville. De plus, la crise du logement pourrait y exercer une pression supplémentaire sur le marché immobilier et rendre l'accès à des logements abordables plus difficile.

Par ailleurs, le potentiel de croissance du centre-ville laisse entrevoir une augmentation de son poids démographique par rapport au reste de la ville soulignant l'importance d'y planifier une offre de logement substantielle. Ainsi, le centre-ville aurait la capacité d'accueillir plus de 60 % de la croissance attendue.

UNE POPULATION PRÉCARISÉE EN PLEINE CRISE DU LOGEMENT

Le taux d'inoccupation des logements à Saint-Jérôme est en diminution constante depuis plus de cinq ans, atteignant 0,7 % en juin 2023, en dessous du seuil critique de 1 %. Un marché immobilier équilibré est généralement caractérisé par un taux d'inoccupation d'environ 3 à 4 %.

De plus, les familles avec enfants sont trois fois moins représentées au centre-ville que dans le reste de la ville, ce qui démontre une adaptation nécessaire des milieux de vie afin d'y inclure une diversité de population. En contrepartie, les ménages d'une seule personne sont surreprésentés au centre-ville se rapprochant du

double de la moyenne de la MRC ce qui explique en partie une densité de population moins importante par ménage soit environ 1,7 contre 2,1 pour l'ensemble de la ville.

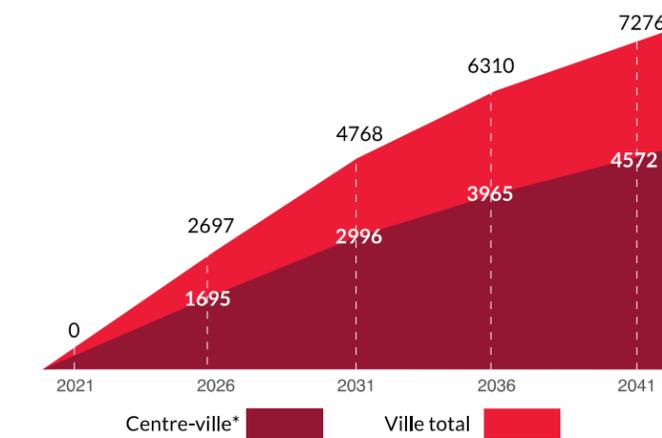
On dénote également au centre-ville une concentration plus élevée de la population vieillissante demandant d'y prévoir davantage de logements adaptés et de services destinés aux aînés.

La situation de précarité matérielle et sociale de la population jérômiennne, en particulier au centre-ville, est préoccupante, comme le révèle l'indice de défavorisation matérielle et sociale de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) de 2021 :

La dimension matérielle reflète la privation de biens et de commodités de la vie courante des personnes résidant dans un territoire et ayant comme conséquence un manque de ressources matérielles (évaluée par l'éducation, l'emploi et le revenu). La dimension sociale renvoie à la fragilité du réseau social, de la famille à la communauté (évaluée par le fait de vivre seul, d'être monoparental et d'être séparé, divorcé ou veuf). INSPQ

En observant ces statistiques, il est donc clair que les résidents du centre-ville de Saint-Jérôme sont généralement confrontés à des défis plus importants que leurs concitoyens. La précarité matérielle y atteint des niveaux considérablement plus élevés que dans l'ensemble de la province de Québec. De plus, la défavorisation sociale est également nettement plus prononcée au centre-ville, reflétant une concentration de population qui nécessite un accès accru aux services, aux logements abordables et sociaux et à un soutien financier et social.

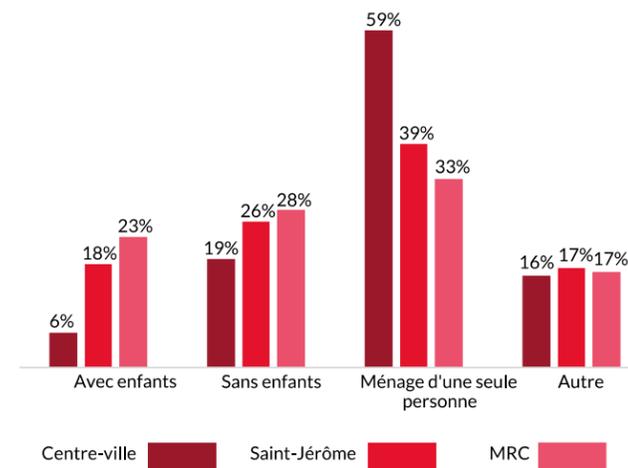
Figure 7 : Croissance des ménages attendue à Saint-Jérôme vs le potentiel de croissance du centre-ville



*Potentiel de croissance du centre-ville réparti proportionnellement à la croissance totale attendue

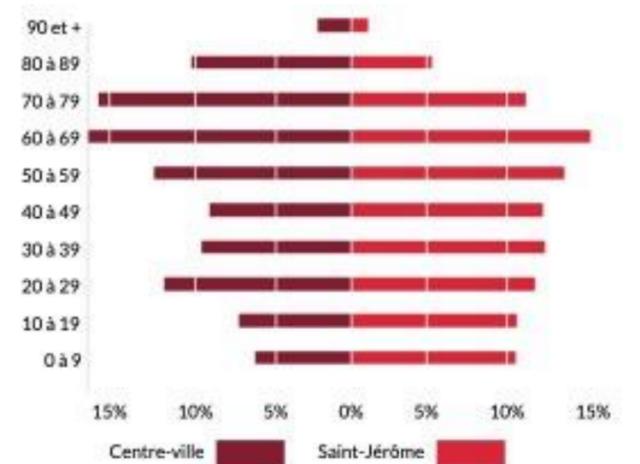
Source : ISQ, 2022

Figure 9 : Composition des ménages



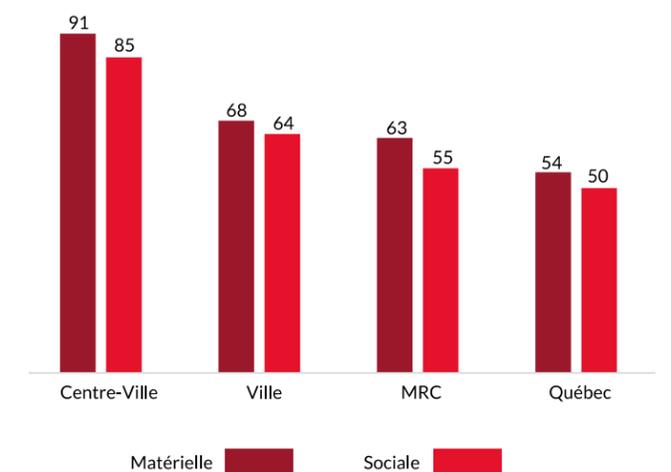
Source : Statistique Canada, 2021

Figure 8 : Pyramide des âges



Source : Statistique Canada, 2021

Figure 10 : Indices de précarité de la population (centiles)



Source : INSPQ, 2021

2.2 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT

Le centre-ville constitue un milieu à fort potentiel de densification. Les grandes aires de stationnement et les terrains occupés par des bâtiments à faible occupation du sol offrent des opportunités de redéveloppement importantes. La stratégie de croissance et de milieux de vie inclusifs prévue à l'échelle de la Ville, mise sur la densification de secteurs prioritaires – dont le centre-ville – pour y intégrer une diversité de logements répondant aux besoins des différentes populations. Ce faisant, la stratégie permet d'éviter la croissance diffuse et ses effets néfastes sur l'environnement, le tissu social et l'économie locale. L'intégration des bâtiments de plus grand gabarit devra toutefois se faire dans le respect du cadre bâti identitaire du secteur.

LE DÉFI DE L'INTÉGRATION ARCHITECTURALE

La densification est l'un des leviers de lutte contre l'étalement urbain en permettant une meilleure utilisation et occupation du territoire urbanisé. Elle ne se résume pas seulement à l'augmentation des hauteurs construites, mais elle évoque également une réflexion sur l'innovation en matière de formes urbaines. Un projet de densification, bien qu'il représente une multitude d'avantages pour la collectivité, comporte de nombreux enjeux d'insertion lorsqu'il s'intègre à un milieu établi. Ce projet peut donc s'articuler de diverses manières, selon les particularités du voisinage dans lequel il s'insère et de la connectivité de ce dernier avec les quartiers adjacents. La stratégie de densification doit encourager la mise en place de nouveaux bâtiments qui tiennent compte du caractère du quartier pour s'y insérer harmonieusement.

Afin de soutenir une densification adaptée au voisinage concerné, de répondre aux spécificités du milieu et d'être compatible avec ses besoins¹, des balises d'aménagement doivent être prises en compte pour tous les projets de densification, peu importe leur échelle.

POTENTIEL D'HABITATION ET SCÉNARIOS DE CROISSANCE

Suivant les différents potentiels identifiés, on estime que le centre-ville a la capacité d'accueillir près de 4 500 logements supplémentaires sans considérer la capacité actuelle des infrastructures.

La carte à la prochaine page localise ces potentiels par terrain et les intentions de densification qui s'y rattachent.

Tableau 1 : Densité brute des terrains identifiés comme ayant un potentiel de développement ou de redéveloppement

| Potentiels | Densité actuelle | Croissance | Densité projetée |
|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Transformation ^a | 0,6 log./ha | 3 579 log. | 187 log./ha |
| Intensification ^b | 17 log./ha | 792 log. | 70 log./ha |
| Évolution ^c | 41 log./ha | 201 log. | 54 log./ha |
| Total centre-ville | 15 log./ha | 4 572 log. | 58 log./ha |

a. Ces terrains atteignent une densité brute de 150 à 250 logements à l'hectare, selon leur contexte d'insertion.

b. Les terrains à potentiel d'intensification dont le rapport entre la valeur du bâtiment et la valeur du terrain est inférieur à 1,25 sont redéveloppés avec une densité nette de 150 logements à l'hectare.

c. Les terrains à potentiel d'évolution qui comportent un ou deux logements en accueillent désormais trois.

¹ Vivre en Ville. (2015). Croître sans s'étaler : où et comment reconstruire la ville sur elle-même. Coll. Outiller le Québec; 7, p.43

Figure 11 : Stationnement municipal P-9 vu du sud



Mention de source : Ville de Saint-Jérôme

PLAN 3 : POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT

POTENTIEL DE TRANSFORMATION PRIORITAIRE

Terrains de grandes dimensions, sous-valorisés et prioritaires dans le redéveloppement. Ce sont, généralement, de grands espaces vacants ou bitumés comme les stationnements municipaux. Ils ont le potentiel d'accueillir des projets structurants qui nécessitent de respecter des principes d'intégration architecturale, notamment au niveau de la volumétrie.

POTENTIEL D'INTENSIFICATION

Terrains à localisation stratégique, souvent en bordure des grandes artères (Labelle, Saint-Georges et De Martigny) ou en tête d'îlot. De dimensions variées, mais moindres que ceux voués à la transformation prioritaire, ils présentent certaines contraintes au développement, notamment au niveau des opérations cadastrales de remembrement. Le développement de ces terrains demande un souci d'insertion et d'intégration architecturale dans le temps, au gré des projets.

POTENTIEL D'ÉVOLUTION SENSIBLE AU CADRE BÂTI EXISTANT

Regroupements relativement homogènes de terrains présentant un cadre bâti généralement bien consolidé. Ces terrains ont un potentiel d'insertions limité nécessitant un souci accru de l'intégration architecturale. Ils se situent dans des milieux à dominante résidentielle ponctués de petits commerces de proximité ou spécialisés.

POTENTIEL DE CONSOLIDATION DE LA TRAME VERTE

Espaces verts et récréatifs ou terrains présentant un potentiel d'intégration à la trame verte.

POTENTIEL DE CONSOLIDATION DE LA FONCTION INSTITUTIONNELLE

Institutions ou terrains publics avec un potentiel de consolidation de la fonction institutionnelle.

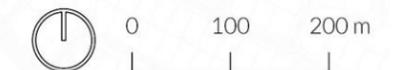
MAINTIEN

Terrains récemment construits, en cours de construction, immeubles ou ensembles d'immeubles existants ou patrimoniaux qui ne sont pas visés par un redéveloppement ou une quelconque intensification.

Plan 3 : Potentiel de développement et de redéveloppement



Màj. 11 novembre 2024



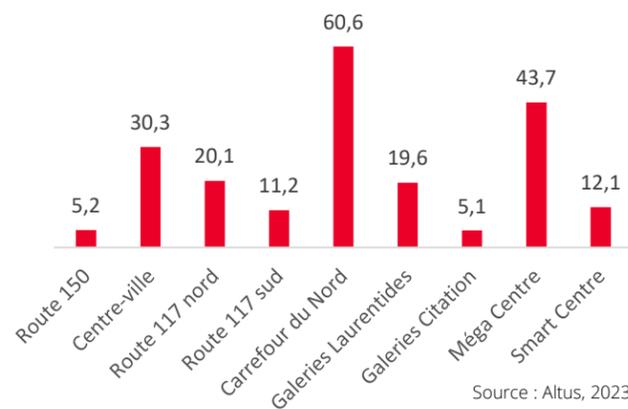
2.3 COMMERCES

SECTEUR COMMERCIAL ET VACANCE¹

Le secteur commercial du centre-ville de Saint-Jérôme représente 14 % de tous les locaux commerciaux de la ville, totalisant 190 600 pi² de superficie de commerces et services. Malgré cette densité élevée, principalement concentrée le long des rues Saint-Georges, Labelle, de la Gare et Parent, ce secteur est majoritairement occupé par des commerces de petite taille.

En outre, 30 250 pi² de locaux commerciaux sont vacants au centre-ville, représentant près de 11 % des locaux commerciaux inutilisés de la ville. Le centre-ville présente également le taux de vacance le plus élevé de tous les secteurs commerciaux de Saint-Jérôme.

Figure 13 : Vacance en milliers de pieds carrés par secteur

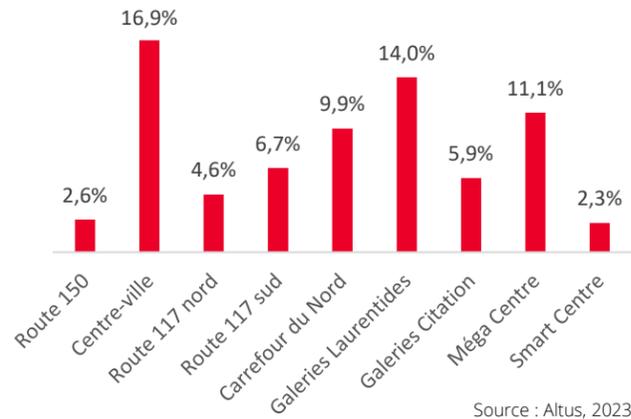


POTENTIEL DE MARCHÉ

D'ici 2031, le potentiel de marché de la zone d'influence du centre-ville de Saint-Jérôme devrait augmenter d'environ 11 %.

Cette importante croissance anticipée du marché, conjuguée à la densification urbaine, pose des défis potentiels en matière de desserte commerciale, en particulier en ce qui concerne l'approvisionnement des commerces et l'accessibilité du centre-ville en transports actifs.

Figure 14 : Taux de vacance par secteur



¹ Les données économiques et des superficies de commerce présentées proviennent d'une étude d'Altus (2023), dans laquelle les limites du centre-ville sont la rivière du Nord à l'ouest, la rue de Martigny au nord, la rue Melançon à l'est et la rue Latour au sud. Dans cette optique, en considérant les limites actuelles du PPU, il convient d'anticiper un potentiel commercial encore plus grand pour le centre-ville.

Figure 12 : Le marché public, situé à l'angle des rues Melançon et Parent



Mention de source : Ville de Saint-Jérôme

COMBINAISON OPTIMALE DE COMMERCES

L'offre commerciale du centre-ville de Saint-Jérôme s'éloigne grandement de la combinaison optimale de commerces mise de l'avant par l'organisme Rues Principales¹. En effet, elle présente une carence en biens durables et semi-durables. Par ailleurs, l'offre de restauration est deux fois plus élevée, selon le standard de combinaison optimale.

Le secteur de la restauration indépendante et des bars, qui profite de l'ambiance et de la présence de terrasses sur rue, occupe près du tiers des espaces commerciaux du centre-ville. Cette abondance de terrasses dynamise le centre-ville, mais nécessite l'adoption de balises d'aménagement plus sévères, notamment en matière de développement durable.

De plus, la délimitation actuelle de la zone dédiée à l'aménagement de terrasses commerciales est restrictive par rapport au potentiel de développement et de redéveloppement identifié, notamment dans les secteurs voués à se densifier et à s'intensifier.

Autrement, l'offre de biens courants du centre-ville est substantielle, bien que majoritairement constituée de produits de pharmacie et de soins personnels. Cependant, l'absence de supermarchés crée un « désert alimentaire », avec seulement 9 600 pi² de locaux commerciaux spécialisés en alimentation.

Aussi, quelques commerces de détail variés et plusieurs institutions financières se trouvent au centre-ville. Cependant, l'offre en biens durables et semi-durables est plutôt faible et reléguée aux grands centres commerciaux situés hors du périmètre du centre-ville.

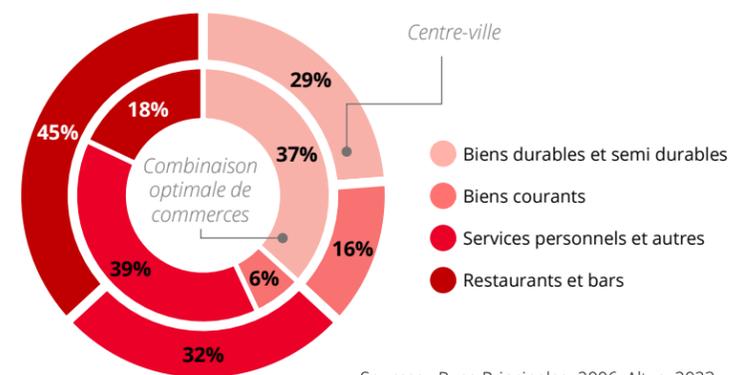
Malgré son statut de pôle institutionnel principal de la région, le centre-ville ne possède aucun établissement dédié au tourisme d'affaires, qu'il s'agisse d'établissements majeurs d'hôtellerie ou encore d'un centre de congrès.

Figure 15 : Répartition des commerces par type (pi²)

| | Centre-ville | % du total | Total ville |
|---------------------------------------|--------------|------------|-------------|
| Biens durables et 1/2 durables | 26 400 | 1,6 % | 1 676 000 |
| Biens courants | 24 750 | 3,4 % | 734 500 |
| Restaurants | 57 000 | 15,6 % | 365 500 |
| Services | 40 200 | 22,1 % | 181 800 |
| Vacant | 30 250 | 10,6 % | 284 100 |
| Total | 178 600 | 5,5% | 3 241 900 |

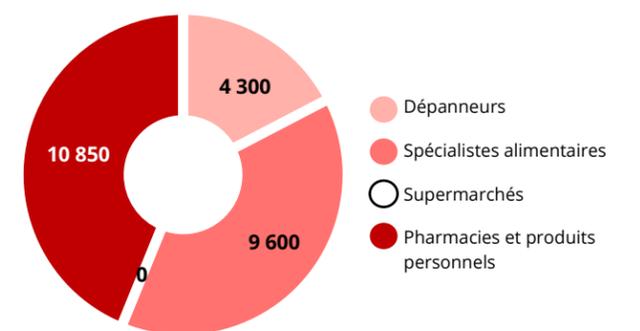
Source : Altus, 2023
Source : Altus, 2023

Figure 16 : Combinaison de commerces en pieds carrés du centre-ville vs combinaison optimale de commerces



Sources : Rues Principales, 2006, Altus, 2023

Figure 17 : Répartition des commerces de biens courants en pieds carrés



Source : Altus, 2023

¹ Organisation d'intérêt public, Rues principales œuvre en milieu urbain et rural au dynamisme des cœurs de collectivités. Leur objectif est de renforcer et de créer des centralités qui sont autant des pôles civiques et d'affaires uniques que des milieux de vie rassembleurs, prospères et attractifs. Rues Principales (2025)

2.4 PARCS ET ESPACES PUBLICS

ÉQUIPEMENTS À VOCATION FAMILIALE

Les lieux publics du centre-ville se composent principalement d'espaces de détente ou de squares tels que la Place de la Gare, la promenade longeant la rivière du Nord avec son Jardin des arts, la Place du Curé-Labelle, la Place de la Paix, la Place de la Cathédrale, la Place des Festivités et le parc de l'Île-Perrault.

Les parcs de voisinage, c'est-à-dire les petits parcs verdis, généralement équipés de modules de jeu et d'un minimum de mobilier urbain, se font rares au centre-ville. Le seul parc à proximité du centre-ville qui correspond à cette définition est le parc Arthur-Helms, situé à plus de 300 m de marche de la rue Melançon.

À ce sujet, l'Organisation mondiale de la Santé affirme que les résidents urbains devraient pouvoir accéder à des espaces verts publics d'au moins 0,5 à 1 ha dans un rayon de 300 m (environ 5 minutes à pied) de leur domicile.

Selon les ratios recommandés par la National Parks and Recreation Association (NPRA)¹, les parcs de voisinage devraient totaliser 0,4 à 0,8 ha par 1 000 habitants. Afin de répondre aux exigences minimales, il faudrait donc prévoir 1 ha de ce type de parc et 3 de plus si le centre-ville atteignait son potentiel maximal de densification.

¹ Les ratios de parcs et espaces verts prescrits par la NPRA constituent le standard de planification en Amérique du Nord.

ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIR

Les équipements sportifs et de loisir se concentrent majoritairement dans trois parcs de quartier, soit les parcs Honorine-Melançon, De La Durantaye ainsi que le parc Jean-Baptiste-Rolland. L'offre en plateaux sportifs de ces parcs, bien que complémentaire, n'est pas complète et appelle à être compensée par les parcs limitrophes au centre-ville. En considérant les dessertes de tous les parcs de quartier concernant le centre-ville², toujours selon les ratios de la NPRA, de tels parcs devraient être en mesure de desservir 1 000 habitants par 2 à 3,25 ha de superficie. En théorie, les ratios actuels sont tout juste suffisants sans considérer le bassin de population extérieur au centre-ville.

Or, si le centre-ville atteignait son potentiel de densification maximal, il faudrait aménager plus de 10 ha supplémentaires de parcs pourvus d'équipements récréatifs majeurs et de plateaux sportifs.

L'espace venant à manquer au centre-ville pour aménager ces équipements, il faut considérer des alternatives novatrices en matière de verdissement et de loisirs notamment par l'implication des promoteurs immobiliers.

Figure 16 : La patinoire extérieure réfrigérée Bleu Blanc Bouge, inaugurée en janvier 2024



Mention de source : Robert Lapointe

PARC LINÉAIRE LE P'TIT TRAIN DU NORD

Le Parc linéaire le P'tit Train du Nord constitue un espace public linéaire à vocation suprarégionale. Ce dernier attire de nombreux cyclistes, piétons et coureurs, principalement pour des motifs récréatifs. On a recensé, en 2023, plus de 425 000 usagers (près de 190 000 piétons et 235 000 cyclistes) qui ont fréquenté le kilomètre zéro du P'tit Train du Nord soit plus du tiers des passages enregistrés.

Considérant des retombées estimées à près de 70 M\$ en 2023 pour l'entièreté du parc linéaire, le potentiel économique du Parc linéaire le P'tit Train du Nord pour le centre-ville de Saint-Jérôme est majeur, surtout avec la présence du kilomètre zéro en son cœur. Ce point de rassemblement qui sert à la fois de halte aux usagers présente un important pouvoir de rétention de la clientèle récréative sur lequel miser.

Figure 18 : Le kilomètre zéro (KM 0) du Parc linéaire le P'tit Train du Nord



Mention de source : Ville de Saint-Jérôme

Plan 4 : Parcs et espaces verts

PARCS ET ESPACES PUBLICS

ESPACE VERT OU PLACE PUBLIQUE VERDIE

Bien qu'ils ne comportent que peu d'équipement et de programmation, ces espaces contribuent à la connectivité écologique du centre-ville et font partie intégrante du réseau de promenade.

PARC DE VOISINAGE (0,2 à 0,4 ha/1 000 habitants)

Cette typologie de parcs généralement vouée aux équipements de proximité et pour les familles est peu présente au centre-ville. Seul le parc Arthur-Helms possède une aire de jeux pour enfants dont la desserte atteint tout juste le secteur du PPU.

PARC DE QUARTIER (2 à 3,25 ha/1 000 habitants)

La desserte des parcs de quartier couvre l'entièreté du centre-ville, mais l'offre est incomplète et leur accessibilité est entravée par le chemin de fer et la rivière du Nord.

PLACE PUBLIQUE MINÉRALISÉE

DESSERTE PARC DE VOISINAGE (5 min de marche)

OBSTACLE À LA DESSERTE

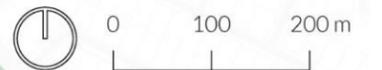
PARC LINÉAIRE DU P'TIT TRAIN DU NORD

PARC LINÉAIRE DU JARDIN DES ARTS

- | | |
|-------------------------------|---|
| ① PARC DE LA DURANTAYE | ⑩ PARC HONORINE MELANÇON |
| ② PARC DE L'ÎLE-PERREULT | ⑪ PARC ARTHUR-HELMS |
| ③ JARDIN DES ARTS | ⑫ PARC NATUREL DU BOIS-DES-SŒURS |
| ④ PLACE DU CURÉ-LABELLE | ⑬ PARC DE LA CÔTE-PARENT |
| ⑤ PLACE DE LA CATHÉDRALE | ⑭ PARC DU DOMAINE |
| ⑥ PLACE DE LA GARE | ⑮ PARC BOUVRETTE |
| ⑦ PLACE DU ROYAL 22E RÉGIMENT | ⑯ PARC URGEL-CARRIÈRE |
| ⑧ PARC JEAN-BAPTISTE-ROLLAND | ⑰ PARC SIGEFROY |
| ⑨ PLACE DE LA PAIX | ⑱ PARC DES SŒURS NOTRE-DAME-DU-BON-CONSEIL |



Màj. 11 novembre 2024



2.5 MOBILITÉ

MARCHABILITÉ DU CENTRE-VILLE

Territoire relativement restreint dont la forme héritée de l'histoire de son développement est adaptée aux piétons, le centre-ville de Saint-Jérôme dispose de plusieurs qualités qui pourraient permettre de favoriser la marche au quotidien.

Le cœur du centre-ville, le long de la rue Saint-Georges et aux abords de la Place du Curé-Labelle notamment, se démarque par sa qualité particulièrement plaisante. La présence de plusieurs activités commerciales et de restaurants, de même que le mobilier urbain, la végétation et l'éclairage adapté participent à faire de ces rues les plus agréables et confortables du secteur. Dès que l'on s'éloigne de ces rues, le niveau de plaisir et de confort tend cependant à diminuer. L'accès à la gare intermodale par le boulevard Jean-Baptiste-Rolland est particulièrement problématique à cet égard. Véritable porte d'entrée du centre-ville, les rues qui accueillent les navetteurs obtiennent certains des moins bons résultats dans cette catégorie.

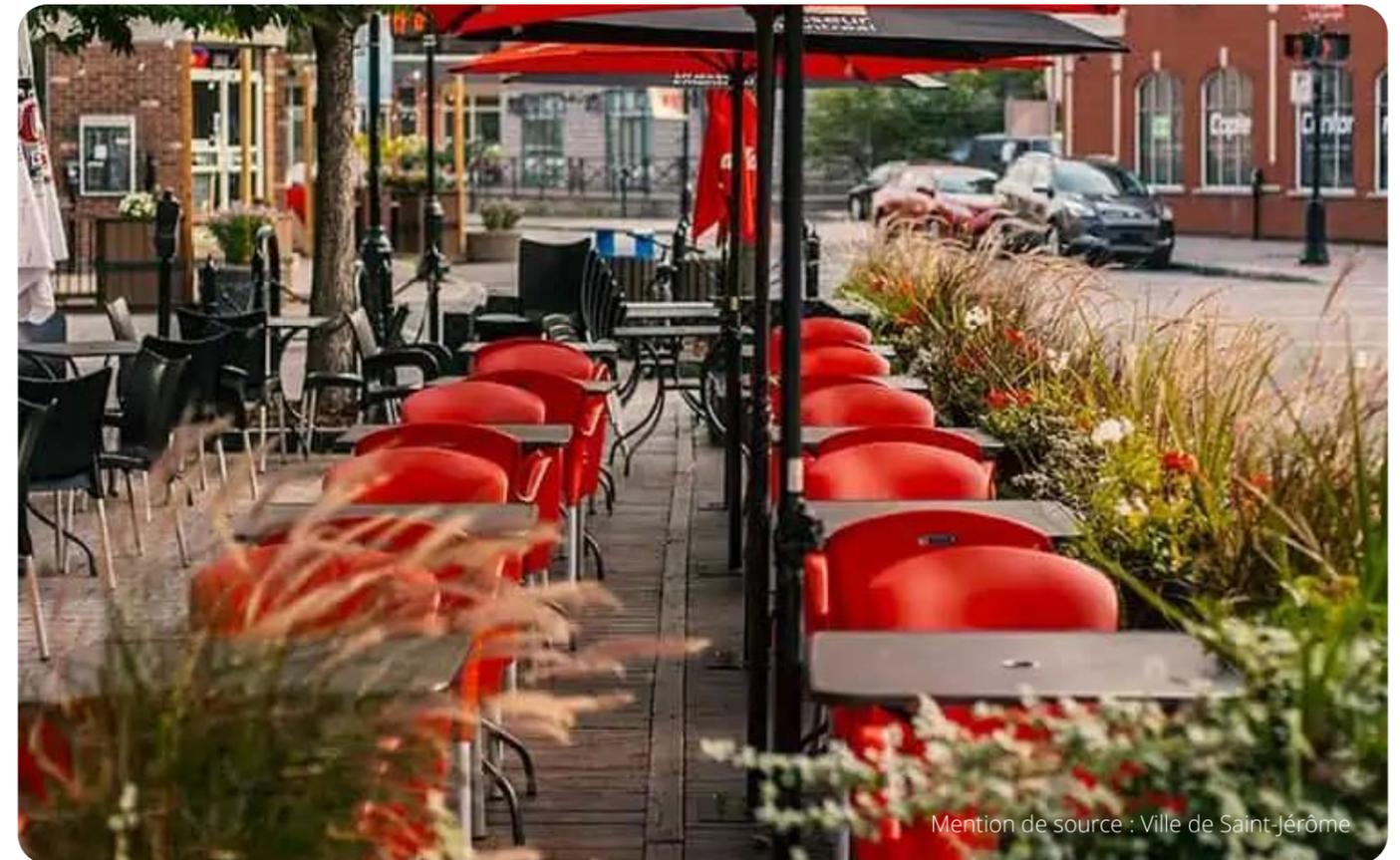
Les rues qui se trouvent à l'extrémité du secteur obtiennent aussi généralement une moins bonne évaluation en matière de plaisir et de confort. Bien souvent, ces dernières se trouvent dans des

environnements monofonctionnels, peu ou non couverts par la végétation, elles sont exemptes de mobilier urbain et leur éclairage est conçu en fonction des besoins des automobilistes. La présence d'espaces de stationnement sur les marges avant de même que les grandes aires de stationnement sont autant de facteurs qui minent l'agréabilité de la marche au centre-ville.

Les résultats ci-après reflètent les efforts qui ont été consacrés à l'amélioration et à la revitalisation du cœur du centre-ville dans les dernières années. À cet effet, des aménagements paysagers encore récents sont appelés à croître dans les prochaines années, notamment sur les rues de Villemure et Godmer, et auront une influence positive sur leur niveau de marchabilité.

Cependant, les points d'entrée du centre-ville devraient faire l'objet d'une réflexion approfondie afin de favoriser l'accès aux activités du secteur par le biais des modes de transport actifs. Pour ce faire, l'aménagement du domaine public tout comme celui du domaine privé devra être planifié de manière à maximiser le confort et le plaisir des marcheurs et à intégrer les meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle, un enjeu d'autant plus pertinent avec le vieillissement marqué de la population du centre-ville.

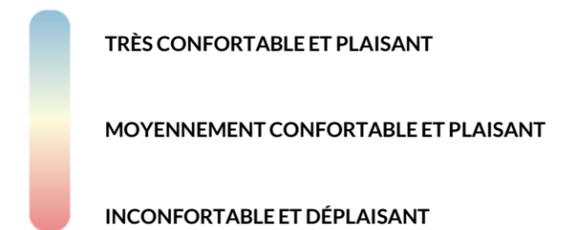
Figure 18 : Terrasses de la rue Saint-Georges



Mention de source : Ville de Saint-Jérôme

Tableau 2 : Grille d'évaluation de la marchabilité¹

| Note | Zone tampon | Marges | Usages | Locaux vacants | Vitrine | Terrains vacants | Stationnement | Encadrement | Mobilier | Ombre | Eclairage piéton |
|------|-----------------|--------------------|--------------------|----------------|--------------------|------------------|---------------|-------------|----------|------------|------------------|
| 3 | Arbres matures | Arbre mature | Commerce/parc | | Commerce détail | | | | | Continu | |
| 2 | Gazon et herbes | Amén. paysager | Institution | | Restaurant | | | Fort | Banc | Soutenu | Oui |
| 1 | Asphalte | Gazon | Réfléchi ou bureau | | Réfléchi ou bureau | | | | | Ponctuel | |
| 0 | Inexistant | Inexistant/mélange | Résidentiel | | | | | Moyen | | Inexistant | |
| -1 | | Stationn. ponctuel | Lié à l'automobile | Ponctuels | Mur aveugle | Friche | Petit | Faible | | | |
| -2 | | Stationn. soutenu | Industriel | | | | | Très faible | | | |
| -3 | | | | Nombreux | | | Grand | Inexistant | | | |



¹ Inspirée des critères de marchabilité pour les personnes âgées (MAPPA) de l'INSPQ, Negron-Poblete, P. et Lord, S. (2014)

INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ

Marqué par le dédoublement de la route 117 (soit les rues Saint-Georges et Labelle), le centre-ville de Saint-Jérôme suit une trame orthogonale dont les principales variations sont dues au passage de la rivière du Nord et du chemin de fer. Ces éléments structurants forts sont également des barrières physiques importantes pour les principaux accès au centre-ville qui se font essentiellement par les points de traversée de la rivière du Nord à l'ouest, par la rue Latour en provenance de l'est ainsi que par la route 117 et la rue Melançon ou le boulevard Jean-Baptiste-Rolland dans l'axe nord-sud. Ces portes d'entrée sont plus ou moins bien définies et mériteraient un traitement plus affirmé pour indiquer la transition vers un milieu de vie où les usagers se partagent plus harmonieusement la route.

La route 117 connaît d'importants problèmes reliés à la congestion automobile, particulièrement en semaine. L'engorgement du réseau routier est causé par la présence de générateurs de déplacements majeurs dont le Cégep de Saint-Jérôme, l'hôpital, le palais de justice et l'UQO sans compter le transit pour rejoindre les pôles commerciaux et industriels adjacents au centre-ville.

La voiture demeurant le moyen de transport privilégié des Jérômiens, la densification du centre-ville pose la double problématique d'un potentiel flux de voitures accru et de la gestion des stationnements publics. Ces derniers occupent près d'un dixième de la superficie du secteur et présentent un potentiel de redéveloppement énorme en raison de leurs emplacements privilégiés.

La construction de la gare intermodale en 2004 et l'arrivée du train de banlieue en 2006 ont eu un impact majeur sur les habitudes de transport des Jérômiens, notamment au centre-ville. Cette infrastructure de transport collectif structurant assure un lien efficace vers les autres villes de la Rive-Nord ainsi que vers Montréal.

Les circuits d'autobus du centre-ville sont axés sur l'accessibilité plutôt que sur l'efficacité, ce qui les rend moins concurrentiels par rapport à l'automobile. Cette situation est aggravée par le service de navette du Cégep qui contribue à la diminution de la part modale de l'autobus.

Bien que le réseau piétonnier du centre-ville soit bien développé, il présente de nombreuses discontinuités ainsi que des espaces de déambulation restreints qui peuvent constituer des entraves à la mobilité universelle et à la sécurité.

Le réseau cyclable actuel se définit uniquement par le Parc linéaire le P'tit Train du Nord et la bande cyclable de la rue Wilfrid. Le Parc linéaire le P'tit Train du Nord constitue un important axe de déplacements actifs orienté nord-sud et le seul axe de transport actif confortable et en site propre entre les différents pôles institutionnels et la gare. Bien qu'il soit très achalandé en raison de sa convivialité, sa vocation récréative en diminue grandement l'impact par rapport à celle d'un réseau utilitaire. Ce dernier est d'ailleurs inexistant au centre-ville rendant la cohabitation des cyclistes avec les voitures difficile.

Enfin, les intersections accidentogènes identifiées sur le plan qui suit illustrent la confusion engendrée par la configuration atypique de certaines d'entre elles, mais aussi le besoin d'intégrer des mesures d'apaisement de la circulation le long des artères et des collectrices à plus haut débit.

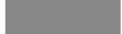
Figure 19 : Gare intermodale de Saint-Jérôme

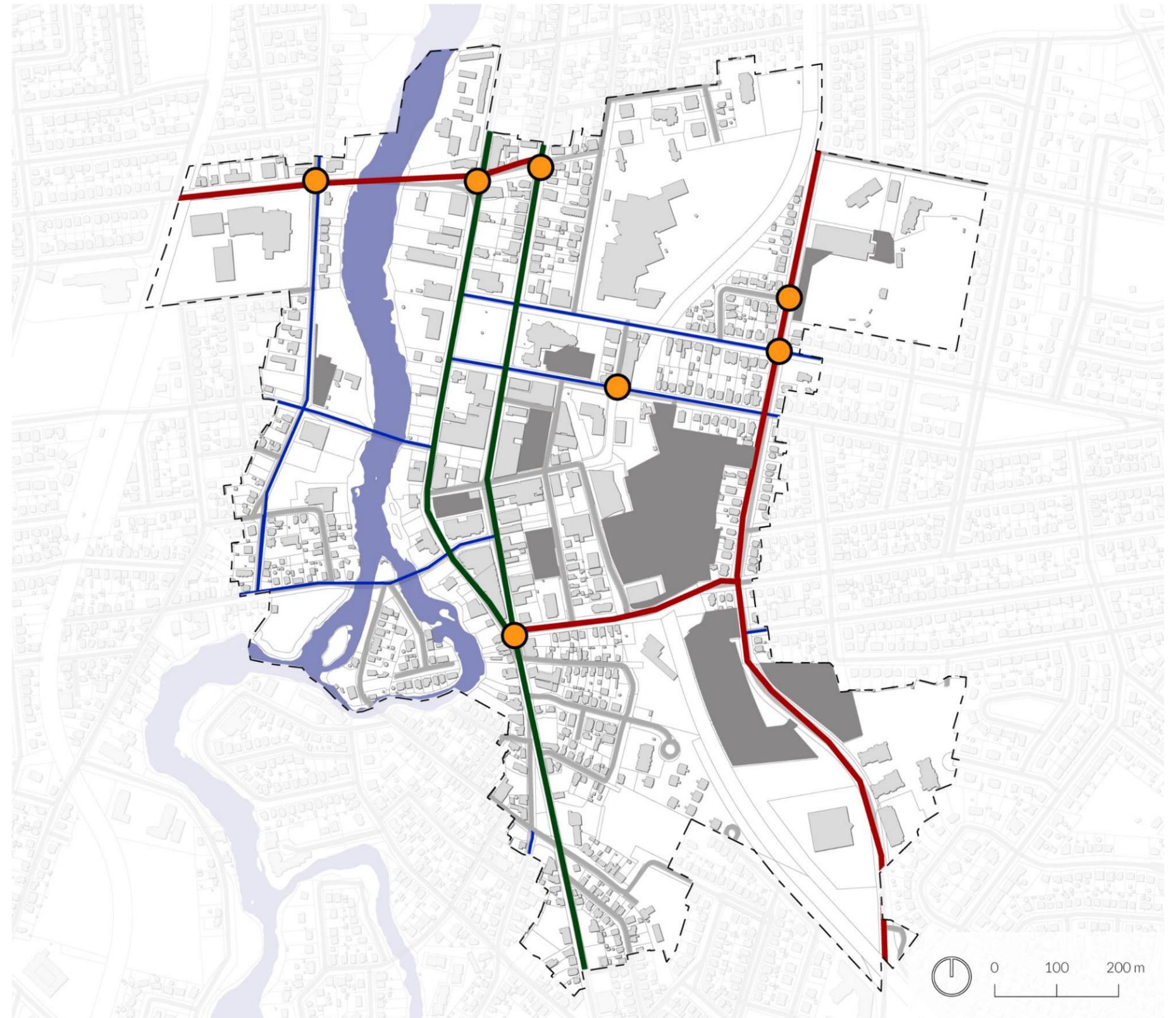


Mention de source : Marc-Gabriel Vallières

Plan 7 : Circulation et stationnement

CIRCULATION ET STATIONNEMENT

-  ROUTE NATIONALE
-  ARTÈRE
-  COLLECTRICE
-  RUE LOCALE
-  INTERSECTION ACCIDENTOGÈNE
-  STATIONNEMENT PUBLIC



2.6 ÎLOTS DE CHALEUR

SURFACES MINÉRALISÉES

Les surfaces minéralisées dans le centre-ville dominent largement le paysage aux dépens des espaces verts. La compacité du bâti, l'absence de mesures de verdissement sur les bâtiments et dans les grands stationnements en plus de la canopée insuffisante dans les rues aggravent les effets des îlots de chaleur urbains (ICU). La réglementation d'urbanisme exige depuis 2020 un matériau de couleur blanche ou dont l'indice de réflectance solaire (IRS) est égal ou supérieur à 78 pour toute réfection de toit plat. Certains travaux ont permis de contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur urbains dans le secteur.

Le boisé du Cégep de Saint-Jérôme, la forêt urbaine de la Place du Curé-Labelle et les abords de la rivière du Nord, dont le parc De La Durantaye à l'ouest, et le parc Honorine-Melançon, à titre de forêts urbaines, forment les quelques rares îlots de fraîcheur dans ce secteur fortement minéralisé.

En comptabilisant toutes les superficies dévolues à la voiture, on dénombre plus de 35 hectares de surface qui y sont réservés, soit près de 31 % de la superficie totale du secteur. Il est à noter que les vastes étendues asphaltées que sont les stationnements publics atteignent souvent leur pleine capacité en semaine ou lors d'événements spéciaux.

NÉCESSITÉ D'UNE ACTION URGENTE ET D'UNE PLANIFICATION DURABLE

Considérant l'objectif de faire du centre-ville un milieu de vie actif et résilient, il y a urgence d'agir pour mitiger les îlots de chaleur qui engendrent

de nombreuses conséquences négatives, non seulement sur la santé des citoyens, mais aussi sur celle des écosystèmes qui y évoluent.

Le centre-ville de Saint-Jérôme a un rôle crucial à jouer comme figure de proue en matière de lutte contre les changements climatiques pour le reste du territoire. Par ailleurs, le Plan d'urbanisme et de mobilité durable (PUMD) vise à poser les bases d'une évolution du territoire qui répondra aux objectifs de développement durable dans les années à venir.

Figure 21 : Minéralisation du centre-ville par type de surface

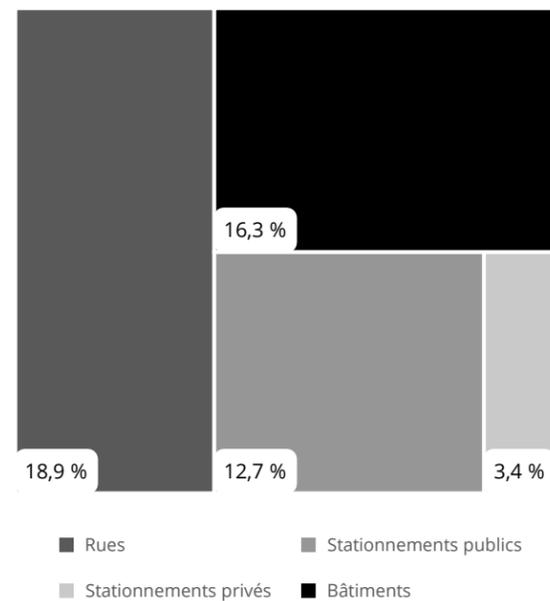
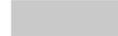


Figure 20 : Stationnements P-9 et du théâtre Gilles-Vigneault



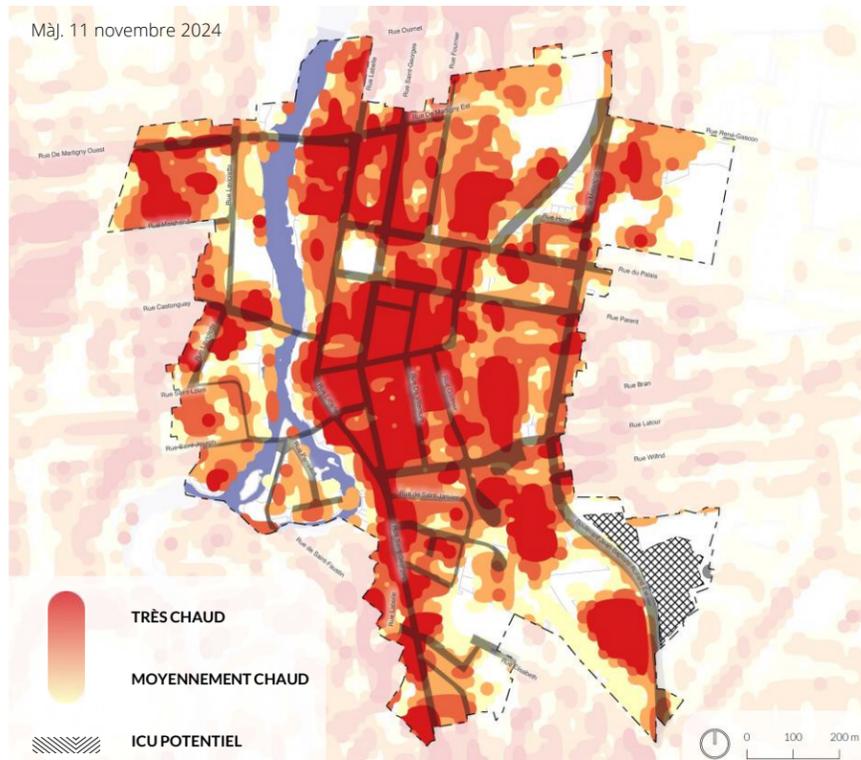
Mention de source : Ville de Saint-Jérôme

SURFACES MINÉRALISÉES ET ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

-  BÂTIMENT
-  RUE OU PLACE MINÉRALISÉE
-  STATIONNEMENT PUBLIC
-  STATIONNEMENT PRIVÉ
-  PARC
-  CANOPIÉE

Plan 8 : Îlots de chaleur urbains

Màj. 11 novembre 2024



Plan 9 : Surfaces minéralisées



Màj. 11 novembre 2024

2.7 PATRIMOINE

UN PATRIMOINE MENACÉ

Le paysage patrimonial de Saint-Jérôme est menacé par les altérations effectuées sur de nombreux bâtiments d'intérêt patrimonial lors de travaux de rénovation. Ces altérations, telles que des modifications de la fenestration, des revêtements en bois, des galeries et des éléments décoratifs, entraînent une perte de la richesse et de la spécificité du patrimoine architectural. Parfois, les transformations sont si importantes qu'elles remettent en question le caractère patrimonial des bâtiments concernés.

Cependant, en accord avec la stratégie de patrimoine et paysages inscrite au PUMD, la Ville de Saint-Jérôme signale l'importance de la préservation de son patrimoine bâti et de ses paysages iconiques. Des efforts ont été déployés pour restaurer des bâtiments emblématiques tels que l'ancien palais de justice, la vieille gare et la Cathédrale, tout en cherchant à valoriser les autres types de patrimoine tout aussi importants pour l'identité de la ville.

Afin de garantir la préservation et la mise en valeur du patrimoine architectural, la Ville a adopté un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), offrant des directives pour les travaux de rénovation visant à rehausser le caractère patrimonial des bâtiments. Les effets positifs de ce dernier sont évidents dans le centre-ville, notamment au niveau de la qualité des façades rénovées.

L'adoption prévue d'un règlement sur l'entretien et l'occupation des immeubles et sa mise en œuvre permettront d'assurer un contrôle

supplémentaire sur la détérioration du cadre bâti au centre-ville.

PROGRAMME DE RÉNOVATION DE FAÇADES

Le cadre bâti du centre-ville de Saint-Jérôme bénéficie depuis 1996 d'un Programme d'aide financière pour la rénovation et la restauration des façades de bâtiment (PRF). Ce programme vise plus précisément la création d'une image distinctive au centre-ville, la mise en valeur du patrimoine architectural, la réfection architecturale des façades de bâtiments et la conservation des façades dans leur état d'origine ou dans un état qui témoigne de leur histoire ou de leur évolution.

En 2018 seulement, le PRF a permis d'offrir des incitations financières aux propriétaires détenant un immeuble localisé à l'intérieur du territoire d'application, représentant un crédit disponible de plus de 550 000 \$. En novembre 2018, sept nouvelles demandes ont été enregistrées, reflétant un intérêt croissant pour le programme.

CIRCUIT PATRIMONIAL

Le riche patrimoine bâti et culturel du centre-ville de Saint-Jérôme suscite l'intérêt de bon nombre de néophytes et d'experts. C'est pourquoi plusieurs parcours patrimoniaux ont été élaborés et proposés par divers organismes ainsi que par la Ville au cours des dernières années.

La plus récente mouture de la visite guidée du centre-ville est illustrée sur la carte suivante accompagnée d'une brève description des points d'intérêts.

Figure 21 : Vieille gare de Saint-Jérôme, date inconnue



Mention de source : Histoire et archives Laurentides

CIRCUIT PATRIMONIAL ET CULTUREL

ANNÉE DE CONSTRUCTION

| | |
|---|---|
| ■ 2000-2022 | ■ 1940-1959 |
| ■ 1975-1999 | ■ 1830-1939 |
| ■ 1960-1974 | ■ DATE INCONNUE |



A Tour de l'horloge (2000) : construite à la jonction du marché public et de la Place de la Gare, c'est le point de départ du parcours. L'emplacement a été choisi pour offrir un point de vue à la fois vers l'ancien et le nouvel hôtel de ville alliant passé et présent. La tour fait un rappel architectural de la coupole de l'ancien hôtel de ville. Nous sommes sur une portion de terrain au passé industriel. À l'emplacement du marché, se trouvait la compagnie Produits de ciment Saint-Jérôme.

B Place de la Gare (1995) : ancienne gare du Canadian Pacific Railways réaménagée en un pôle récréotouristique. La vieille gare (1897) par sa construction en pierre de taille, est unique dans la région. L'usage de la pierre est signe de son appréciation de l'importance de la Ville et de son statut de « Portes des Laurentides ». Elle est citée (2005) immeuble patrimonial en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*.

C Place de la Paix (2008) : lieu commémoratif pour la paix, honorant les victimes d'actes criminels, de barbarie et d'intolérance.

D Rue Georges-Thurston, murale (2020) : rue nommée et aménagée en l'honneur du chanteur Georges Thurston (Boule Noire), avec une murale à son effigie.

E Cégep, aile A (1929), rue Fournier : ancien Pensionnat des Saints-Anges, avec des agrandissements successifs, notamment dans les années 1970.

F Place de la Cathédrale (2013) : site commémoratif des curés de la paroisse et des évêques du diocèse de Saint-Jérôme doté d'une architecture paysagère primée. Jardin monastique contemporain rappelant l'histoire du lieu et l'influence de la Cathédrale dans le secteur.

G Presbytère et Cathédrale (1900) : plus spacieuse et d'architecture plus moderne, la nouvelle église se distingue nettement des autres églises de sa région par sa monumentalité. La Cathédrale et le presbytère sont l'œuvre de l'architecte Casimir Saint-Jean. Ceux-ci sont cités (2005) immeuble patrimonial en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*.

H Place du Curé-Labelle (1905) : parc monumental de style « square victorien » aménagé à l'emplacement de l'ancienne église au cœur duquel a été érigé un monument dédié au curé Antoine Labelle. En 2016, le parc a été restauré et agrémenté d'une œuvre sculpturale. Lauréat de nombreux prix.

I Ancien palais justice (1922) : édifice de style Beaux-Arts, l'ancien palais de justice a depuis 1982 une vocation culturelle. C'est en 2009 qu'il devient la Maison de la culture Claude-Henri-Grignon. Il est classé (2012) immeuble patrimonial en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*.

J Maison Bruno-Nantel (1879) : bâtiment patrimonial de style Second Empire.

K Bureau de poste (1951) : bâtiment fédéral de style administratif et conventionnel des années 1950.

L Maison Prévost (1891) : bâtiment patrimonial de style Queen-Anne restauré en 2005. Cité (2005) immeuble patrimonial en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*.

M Ancien hôtel de Ville (1874) : bâtiment patrimonial de style Néo-Roman. D'abord utilisé comme palais de justice jusqu'en 1924, par la suite les services municipaux s'y installent ainsi que la cour municipale. Aujourd'hui, seule la cour municipale est présente dans ce bâtiment. Cité (2005) immeuble patrimonial en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*.

N Maison Langwell (1838) : bâtiment patrimonial de style palladien, plus vieux bâtiment du centre-ville incendié en 2021.

O Ancienne caserne de pompiers (1885 et 1929) / ancien marché public (1863 et 1885) : bâtiment patrimonial de style Néo-Roman. L'édifice actuel est le troisième à avoir été construit sur ce site.

P Hôtel Plouffe (1877) : bâtiment patrimonial de style Néo-Renaissance. Ancien Hôtel Beaulieu devenu l'hôtel Plouffe. Cet édifice est l'un des derniers témoins de l'architecture hôtelière de la fin du XIX^e siècle à Saint-Jérôme.

Plan 10 : Circuit patrimonial



PATRIMOINE D'INTÉRÊT

VALEUR PATRIMONIALE

- EXCELLENT
- BON
- MOYEN
- FAIBLE
- IMMEUBLE CITÉ OU CLASSÉ
- POINT D'INTÉRÊT HISTORIQUE

ENSEMBLE D'INTÉRÊT

Le PPU centre-ville se distingue par ses édifices patrimoniaux témoins de l'histoire de Saint-Jérôme. En plus de ces bâtiments d'intérêt patrimoniaux, certains ensembles d'intérêt se démarquent par leur architecture, leur paysage ou leur valeur historique. Ces ensembles se caractérisent par une concentration d'édifices présentant un intérêt patrimonial présentant chacun une valeur distinctive. Certains lieux se distinguent par leur importance historique, comme la présence d'anciennes usines ou d'édifices publics emblématiques.

- LA RIVIÈRE ET SES BERGES**
Cet ensemble s'étend le long de la rivière du Nord au centre-ville, entre le Pont Vanier et l'ancien Moulin Langwell. Il comprend des propriétés privées, des espaces publics tels que le Jardin des arts et le parc de La Durantaye. La rivière grâce à son fort potentiel hydraulique, a été essentielle au développement industriel de Saint-Jérôme.
- LA PLACE DU CURÉ-LABELLE ET SES ENVIRONS**
Un projet de citation patrimoniale est en cours
La Place du Curé-Labelle est le lieu le plus prestigieux du territoire de Saint-Jérôme. Il est, avec les bâtiments qui l'encadrent, le symbole urbain de la ville. Au cours de l'histoire, le lieu a servi à toutes sortes de rassemblements populaires. Il est en quelque sorte l'âme de Saint-Jérôme. Outre la Place du Curé-Labelle, cet ensemble d'intérêt comprend les propriétés immédiatement localisées sur son pourtour sur les rues Labelle, Saint-Georges, Parent et du Palais.
- LA VIEILLE GARE**
À la fin du XIXe siècle, la gare devient le cœur de la ville. En 1871, de nombreux artisans et commerçants s'installent, ouvrant leur boutique sur les rues Labelle, Saint-Georges et sur la rue de la Gare. Site d'une grande valeur historique, la gare de Saint-Jérôme a joué un rôle majeur dans le développement, non seulement de la Ville, mais aussi de toute la région des Laurentides.

Plan 10 : Valeur patrimoniale

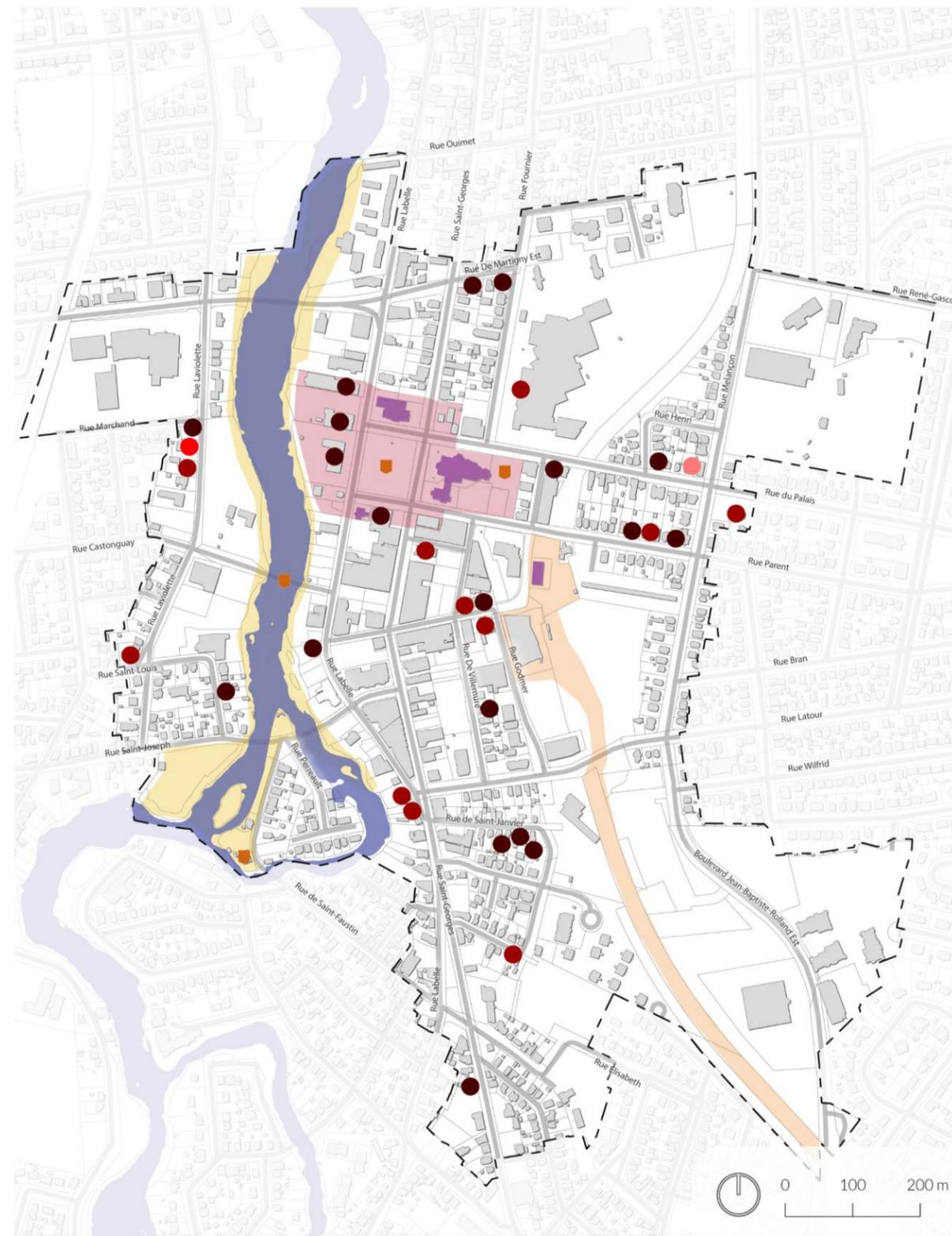


Figure 22 : La rivière du Nord et ses berges



Figure 23 : La place du Curé-Labelle et ses environs

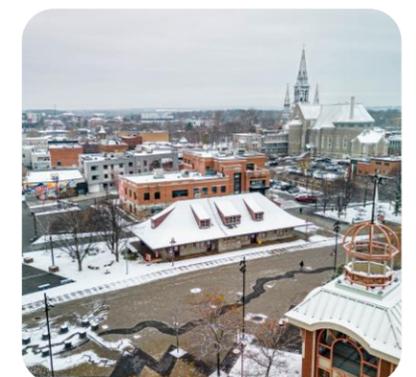


Figure 24 : La vieille gare

TPOLOGIE DU CADRE BÂTI

Le cadre bâti du centre-ville de Saint-Jérôme, bien qu'ayant subi de nombreuses transformations au fil du temps, constitue un riche échantillon des divers types de bâtiments qui caractérisent le territoire. Certains édifices, ayant bénéficié d'une attention plus soutenue, sont devenus des témoins importants du paysage urbain de la ville. Cependant, face à la pression croissante et au potentiel immobilier du centre-ville, il devient essentiel d'identifier les typologies architecturales qui façonnent le centre-ville et d'en analyser les principales caractéristiques.

Cette démarche vise non seulement à développer et mettre en place des outils adaptés pour préserver ce patrimoine, mais également à définir des balises précises. Ces balises s'appuient notamment sur des composantes essentielles, telles que la volumétrie des bâtiments, leur implantation et la composition de leur façade, afin d'assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions dans ce cadre urbain existant, tout en préservant l'identité, l'harmonie architecturale et le caractère patrimonial distinctif du centre-ville.



Figure 25: Maison de colonisation – 70, rue Saint-Joseph

MAISONS DE COLONISATION (1850-1910)

La maison de colonisation est un type de construction courant dans tout le Québec et présente plusieurs variantes. Elles sont principalement des résidences unifamiliales.

Ces bâtiments d'un niveau avec demi-étage sous les combles sont généralement implantés en bordure immédiate du trottoir, à quelques marches du sol. Certains d'entre eux sont orientés à pignon sur rue, dans ce cas, l'entrée principale est alors du côté du mur pignon ou du mur gouttereau.

Certaines maisons, coiffées d'un toit à versant galbé rappellent les habitations typiques de la vallée du Saint-Laurent, tandis que d'autres ont un toit à deux versants droits. Certaines intègrent une galerie couverte par avant-toit, où la toiture devient un élément central, parfois percé de lucarnes.

Le revêtement d'origine des façades est composé de planches à feuillure, à clin ou de bardeau de bois tandis que les toitures sont couvertes de tôle pincée, à baguettes ou à feuillure. Les fenêtres généralement à battants, comportent des carreaux, et les portes en bois sont munies d'un grand carreau de verre dans la partie supérieure.



Figure 26: Style néo-gothique – 480, rue Fournier

STYLE NÉO-GOTHIQUE (1880-1920)

À la fin du 19^e siècle, malgré l'arrivée de la vague victorienne sur le Québec avec son architecture néogothique, on refusa de rompre le parfait équilibre de la maison de colonisation. On la coiffa de murs pignons pentus nommés gables et de grandes galeries couvertes ont été ajoutées, préservant son volume d'origine.

La maison néogothique se distingue par ses lignes marquées par une verticalité prononcée, lui conférant un charme unique. En règle générale, elle s'élève sur deux étages. Son implantation, légèrement en retrait de la voie publique, permet l'aménagement d'un parterre à l'avant, accentuant son élégance.

Elle est caractérisée par l'utilisation de revêtement de pierres, briques ou de planches à clin ou à feuillure de bois. Les toitures à versant droit sont couvertes de tôle pincée ou à baguettes. Les pignons des gables sont abondamment ornementés tandis que les galeries et balcons, souvent décorés de fer forgé, reflètent l'importance accordée aux détails dans ce style architectural. La série de trois maisons de la rue Laviolette 366, 374 et 388, en sont d'excellents exemple



Figure 27 : Style second empire – 400, place du Curé-Labelle

STYLE SECOND EMPIRE (1875-1900)

D'origine française, le style Second Empire rayonne à travers l'Amérique du Nord pour arriver au Québec vers 1865. Il se caractérise principalement par l'utilisation de toitures mansardées à deux ou à quatre versants. La toiture mansardée, en deux parties, possède un terrasson à pente douce, couverte de tôle à baguettes et un brisis à pente plus prononcée, revêtu de tôle à la canadienne ou en plaques, parfois percé de lucarnes.

De nombreux propriétaires qui adoptaient ce style souhaitaient que leurs maisons reflètent leur prospérité. Ces bâtiments de deux à trois niveaux, son revêtement de pierre de taille ainsi que ces éléments d'ornementations détaillés soulignent le caractère plus bourgeois de ces constructions. La maison Bruno-Nantel, construite peu avant 1880, est l'exemple le plus élaboré de ce style à Saint-Jérôme.

Toutefois, à Saint-Jérôme, malgré le fait que le style Second Empire est marqué par des composantes élaborées, la plupart des bâtiments sont de petites demeures unifamiliales, appartenant probablement à des ouvriers.

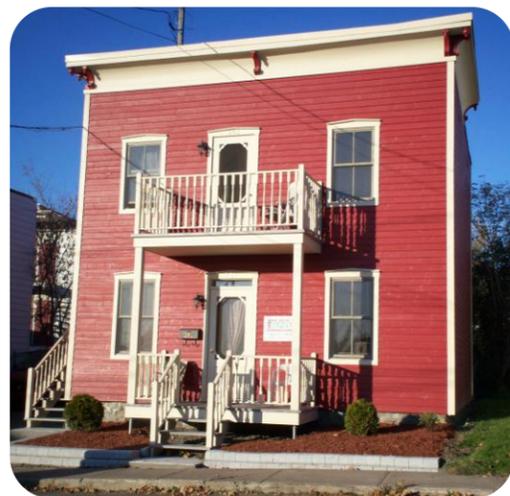


Figure 28 : Habitation type bois – 281 à 283, rue de Sainte-Lucie



Figure 29 : Habitation type brique – 287-293, rue Saint-Georges



Figure 30 : Style Nouvelle-Angleterre – 51 à 57, rue Rolland



Figure 31 : Maison cubique – 12, rue Brière

HABITATION TYPE BOIS (1890-1935)

De 1901 à 1920, l'apport du paysage urbain est moins spectaculaire, mais marquant. L'industrialisation a des répercussions importantes sur le cadre bâti du secteur, donnant ainsi naissance à l'habitation de type bois. Cette forme architecturale de composition symétrique est omniprésente au centre-ville et est principalement associée à l'architecture résidentielle urbaine. Ces habitations se caractérisent par leur volumétrie à deux niveaux d'occupation composées en majeure partie du temps de logements superposés. Chaque unité possède une entrée propre.

Implantées en retrait de la rue, elles reposent sur un plan carré ou rectangulaire et les saillies sont soulignées par la présence de galerie et de balcon, couvert ou non, à l'étage. Revêtu de clin de bois, ce type d'habitation à toit plat légèrement décliné vers l'arrière est souvent orné d'un parapet ou d'une corniche en bois à consoles.

L'agencement et le modèle des ouvertures sont directement liés à la fonction du bâtiment : des fenêtres à guillotine à deux carreaux verticaux avec imposte ou à quatre ou six carreaux, disposées de manière symétrique, caractérisent les étages tandis que le rez-de-chaussée est parfois marqué par la présence de vitrines.

HABITATION TYPE BRIQUE (1905-1935)

Ce type d'habitation urbaine a eu des répercussions importantes sur le cadre bâti du centre-ville. Elle a pourvu la Ville d'une image très forte. De composition symétrique, elle se caractérise par sa volumétrie à deux ou trois niveaux d'occupation composées en majeure partie du temps de logements superposés aux étages et de commerces au rez-de-chaussée. Implantées en retrait de la rue, elles reposent sur un plan carré ou rectangulaire et les saillies sont soulignées par la présence de galerie et de balcon, couvert ou non, à l'étage. Revêtu de brique et le toit plat légèrement décliné vers l'arrière est souvent orné d'un couronnement ouvragé, agrémenté de jeux de briques, le tout chapeauté d'un ouvrage de ferblanterie.

Les ouvertures varient selon la fonction du bâtiment : vitrines commerciales au rez-de-chaussée et fenêtres à guillotine à deux carreaux verticaux avec imposte ou à quatre ou six carreaux, disposées de manière symétrique, caractérisent les étages.

Sur les rues Saint-Georges et de la Gare, ce type de bâtiment est implanté à la limite du trottoir ou avec une très faible marge de recul, étant donnée l'occupation commerciale des rez-de-chaussée. Certaines constructions contemporaines reprennent habilement de ces caractéristiques architecturales.

STYLE NOUVELLE-ANGLETERRE (1910-1940)

Plusieurs styles architecturaux depuis longtemps enracinés dans nos paysages n'en ont pas moins été empruntés aux États-Unis, à l'Angleterre et à la France. Les Québécois ont également puisé leur inspiration en Nouvelle-Angleterre, comme en témoignent ces imposantes demeures à étages, que l'on retrouve un peu partout dans la province.

Conférant plus de verticalité au bâtiment, ces résidences cossues, coiffées de toits à deux versants, répondaient à des exigences nouvelles. On voulait désormais des pièces plus vastes pour loger toute la famille plus confortablement. Les combles restent généralement inhabités. Certaines ont un logement à l'étage. Les bâtiments sont implantés de manière à orienter « pignon sur rue ».

Le style Nouvelle-Angleterre a un plan de forme rectangulaire ou en "L". Le revêtement des façades est composé soit de planches à feuillure, à déclin, ou de brique tandis que les toitures à deux versants droits ornés de motifs découpés ou ajourés dans les pignons sont couvertes de tôle pincée, de tôle à la canadienne ou de tôle en plaques. Les fenêtres généralement à guillotine, comportent quatre ou six carreaux, et les portes en bois sont munies d'un grand carreau de verre dans la partie supérieure.

MAISON CUBIQUE (1920-1940)

Principalement construite durant la première moitié du 20^e siècle, la maison cubique, caractérisée par son plan et ses élévations d'apparence carrée, offre un volume imposant grâce à ses deux ou trois niveaux d'occupation.

Le plus souvent coiffées d'un toit en pavillon qui lui donne l'allure d'un cube géant. Ce dernier couvert de tôle pincée ou à baguettes comporte un comble qui permet d'occuper tout l'étage.

Implantées en retrait de la rue, elles reposent sur un plan carré. La présence de grande galerie longeant la façade et l'un des murs latéraux, couverte d'un avant-toit, lui confère une allure encore plus majestueuse. Le revêtement des façades est composé de clin de bois, ou de brique de couleur rouge ou brune. Les ouvertures sont disposées régulièrement sur les façades et les fenêtres sont principalement à battants surmontées d'une imposte et les portes en bois à panneaux sont munies d'un grand carreau de verre dans la partie supérieure.

PAYSAGES URBAINS

Le centre-ville de Saint-Jérôme est situé au confluent d'une nature luxuriante marquée par les berges de la rivière du Nord et d'œuvres architecturales d'une grande valeur paysagère. Les paysages urbains peuvent être classés en deux catégories distinctes, soit les paysages humanisés caractérisés par un environnement naturel altéré par l'activité humaine et les paysages bâtis qui sont entièrement aménagés.

PAYSAGES HUMANISÉS

Façonnée par l'urbanisation du centre-ville, la rivière du Nord offre une oasis naturelle à proximité du cœur culturel et économique de la ville. Les vues à préserver et à mettre en valeur sont essentiellement situées aux points de traversée de la rivière et le long de la promenade située sur la rive est. D'autres points de vue ponctuent les espaces verts riverains, notamment sur la rive ouest au parc De La Durantaye et sur la rive ouest de la rivière du Nord située au sud de la rue Saint-Joseph. Les récents efforts de mise en valeur de la promenade riveraine (plan de mise en valeur environnementale et récréative de la rivière du Nord, illumination des rives, parcours amélioré, nouveau mobilier, etc.) génèrent un potentiel d'appropriation important des paysages urbains.

Le Parc linéaire le P'tit Train du Nord passe quant à lui tantôt en nature, tantôt par les grands espaces minéralisés du centre-ville. L'adaptation de ce parcours aux différentes ambiances du centre-ville est toutefois moins évidente aux abords des grands stationnements publics et lors de la traversée des axes majeurs de circulation automobile.

PAYSAGES BÂTIS

Les vues sur le cadre bâti patrimonial du centre-ville ont été grandement rehaussées grâce à l'enfouissement des fils électriques. Le périmètre concerné est toutefois restreint et gagnerait à être étendu.

La Cathédrale de Saint-Jérôme est l'élément du paysage urbain le plus identitaire du centre-ville. Les vues sur ses clochers sont bien dégagées dans l'ensemble du secteur. Toutefois, devant les nombreux projets de densification, des mesures seront requises pour protéger ces percées visuelles et maintenir une volumétrie des bâtiments adjacents qui contribue à la monumentalité de l'édifice.

À ce sujet, les vues les plus remarquables sur la Cathédrale ont été identifiées sur la carte de la page suivante et guident la stratégie réglementaire visant à limiter les hauteurs autorisées pour en préserver la visibilité.

Figure 32 : Illumination de la Cathédrale



Mention de source : Ombrages

2.8 FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET DÉFIS



FORCES

- Présence de la rivière du Nord et attraits liés à celle-ci;
- Présence de nombreuses institutions qui dynamisent le centre-ville;
- Animation culturelle importante;
- Nombreux parcs et espaces publics;
- Présence d'équipements récréotouristiques, dont le segment cyclable du Parc linéaire le P'tit Train du Nord, le plus long parc linéaire du Canada, et lien cyclable structurant, créé en 1996;
- Fonction résidentielle bien intégrée;
- Concentration d'établissements de restauration constituant une offre touristique importante;
- Certains tronçons de rue réaménagés au centre-ville sont conviviaux et favorisent les transports actifs;
- Majorité des rues du centre-ville dotée de trottoirs;
- Excellente desserte d'autobus;
- Desserte structurante de transports collectifs par la présence de la gare intermodale au cœur du centre-ville;
- Canopée mature et paysages naturels des bandes riveraines;
- Préservation de la Cathédrale et de nombreux bâtiments patrimoniaux de grand intérêt;
- Intégration réussie des nouveaux projets au cadre bâti ancien, notamment grâce au PRF;
- Mise en valeur des berges de la rivière du Nord;
- Bonne préservation des vues sur la Cathédrale.



FAIBLESSES

- Îlots de chaleur importants et omniprésents en raison de la forte minéralisation des espaces et de la déstructuration de la canopée;
- Carence en matière de commerces d'achats courants (notamment alimentaires);
- Précarité matérielle et sociale des résidents du centre-ville;
- Entrées de ville généralement mal définies et peu mises en valeur;
- Barrières physiques routières importantes au sud et à l'est du centre-ville;
- Hétérogénéité du traitement des espaces publics et du design urbain;
- Forte pression de l'automobile sur le réseau routier;
- Centre-ville généralement hostile à la marche — présence de nombreuses intersections accidentogènes;
- Déstructuration de la trame urbaine par la présence de grands stationnements publics;
- Concurrence entre les différents stationnements publics (stationnement Exo gratuit vs stationnement public P-9 payant).



OPPORTUNITÉS

- Nombreux sites présentant un potentiel de développement et de redéveloppement en contexte de TOD;
- Pérennisation du marché public;
- Développement de l'offre de tourisme d'affaires;
- Implication des promoteurs immobiliers dans le verdissement du centre-ville;
- Mise en réseau des parcs par le retissage de la trame verte;
- Mise en valeur des berges de la rivière du Nord en assurant son accessibilité pour le public;
- Poursuite du plan de mise en lumière du centre-ville de concert avec l'identité du Quartier des arts et du savoir;
- Intégration des bâtiments à valeur patrimoniale au circuit culturel du centre-ville;
- Poursuite de l'enfouissement des fils électriques au gré des nouveaux projets;
- Partage, apaisement et sécurisation de certaines rues du centre-ville;
- Retissage du réseau cyclable utilitaire et raccordement au réseau récréatif;
- Mise en souterrain des stationnements facilitée par l'échelle de redéveloppement de certains lots.



DÉFIS

- Coordination des priorités du redéveloppement du centre-ville en cohérence avec les projets déposés (phasage);
- Intégration d'une offre de logements inclusive aux projets (étudiants, aînés, familles, ménages à faible revenu, etc.);
- Développement de l'offre commerciale alimentaire et de proximité;
- Aménagement d'espaces extérieurs verdis adaptés aux familles et aux aînés;
- Adaptation des pratiques d'aménagement des espaces verts publics en fonction de l'espace restreint au centre-ville;
- Préservation du cadre bâti résidentiel vieillissant à valeur patrimoniale;
- Cohésion du cadre bâti en contexte de densification;
- Unification de l'image du centre-ville en matière de design (mobilier, traitement des surfaces, échelle humaine, etc.);
- Préservation des vues d'intérêt sur les paysages naturels et bâtis;
- Redéveloppement harmonieux des lots comportant les lignes électriques à haute tension;
- Mise en équilibre de la demande en stationnement avec le développement d'un centre-ville actif;
- Diminution potentielle du transfert modal par la réorganisation du stationnement;
- Gestion de la circulation automobile en contexte de densification.



3

VISION

3.1 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

L'identité du centre-ville de Saint-Jérôme est intrinsèquement liée à la rivière du Nord et au Parc linéaire le P'tit Train du Nord, deux moteurs économiques récréotouristiques majeurs qui offrent aux résidents un cadre de vie à la fois urbain et près de la nature. Porté par ses attraits naturels, de nombreuses institutions d'envergure, une animation culturelle soutenue et une concentration de commerces de proximité, le centre-ville constitue un milieu de vie complet doublé d'un nœud intermodal régional.

Cependant, le taux de vacance élevé des locaux commerciaux du centre-ville et la crise du logement qui y sévit avec une intensité inégale, doublée d'une forte précarisation de la population, témoignent de sa dévitalisation économique. De plus, le manque de diversité commerciale, en particulier de commerces alimentaires, affecte la qualité de vie ainsi que la santé des résidents. Souvent hostile à la marche, le centre-ville subit en parallèle une forte pression des automobilistes qui y transitent.

Néanmoins, l'engouement actuel des promoteurs immobiliers pour le redéveloppement de nombreux terrains à haut potentiel, notamment les vastes étendues bitumées, offre l'opportunité unique d'insuffler un nouvel élan à l'économie, de consolider le parc de logements et de rehausser la valeur écologique, paysagère et touristique du centre-ville. Par ailleurs, les prévisions démographiques favorables à la venue potentielle de quelque 4 000 nouveaux ménages au centre-ville d'ici 2040 sont une occasion de stimuler l'offre de commerces et de services tout en resserrant le tissu social pour faire du secteur un milieu de vie à la fois dynamique et inclusif.

Toutefois, la pression immobilière représente un défi d'intégration du cadre bâti d'intérêt patrimonial du cœur historique de Saint-Jérôme, de ses paysages riverains emblématiques et de la consolidation de la canopée et de l'offre en parcs et équipements collectifs. Le développement devra donc être planifié de manière à répondre aux besoins diversifiés en logement et en hébergement tout en assurant un contrôle rigoureux et adapté à chaque situation pour préserver l'identité du centre-ville.

À cet effet, l'intégration de nouveaux projets urbains exige non seulement une planification minutieuse, mais elle pose également d'importants défis en matière de mobilité. La capacité des réseaux de transport à absorber cette croissance nécessite la mise en place de solutions novatrices et audacieuses en matière de déplacements ainsi que l'élaboration d'une stratégie de gestion intelligente du stationnement afin d'optimiser l'expérience des résidents et des visiteurs dans les espaces publics.

En somme, le développement urbain doit s'inscrire dans une démarche de valorisation du territoire tout en favorisant la cohabitation harmonieuse entre un environnement de vie de qualité, un lieu d'épanouissement professionnel et une destination touristique et culturelle d'exception.



3.2 ÉNONCÉ DE VISION

SAINT-JÉRÔME 2040

En parfaite symbiose avec une nature régénératrice dont la rivière du Nord constitue la colonne vertébrale, le centre-ville de Saint-Jérôme offre une vie urbaine animée où la priorité est accordée aux transports actifs. C'est un lieu où se mêlent harmonieusement les arts, la culture et le savoir, favorisant la créativité et l'apprentissage. À travers l'innovation, le centre-ville est en constante évolution, adaptant ses espaces et ses infrastructures de manière résiliente pour répondre aux besoins changeants de la communauté et aux dynamiques économiques qui en profitent.

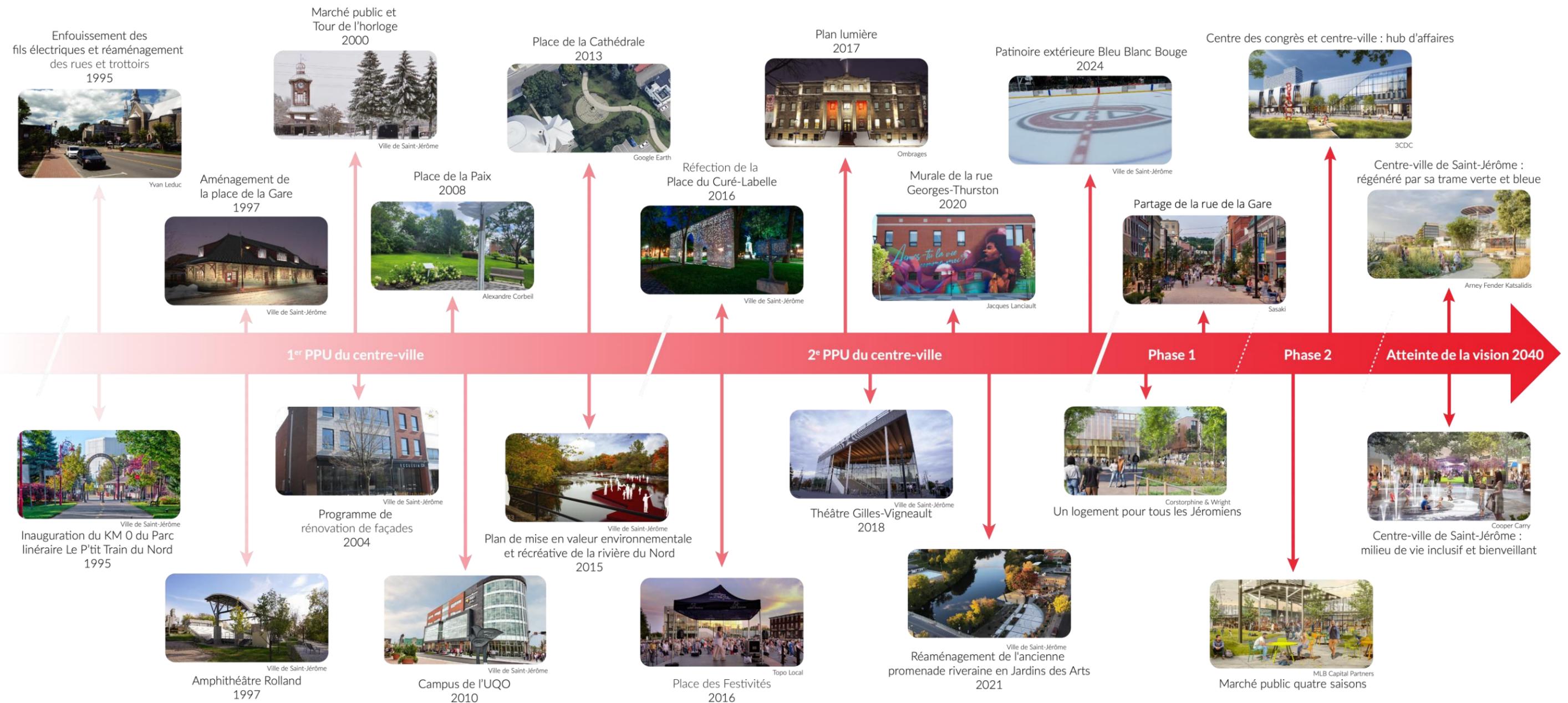
Véritable berceau du développement de la ville, le centre-ville de Saint-Jérôme incarne l'identité collective et l'engagement de sa population. Il est un symbole fort qui se manifeste par la mise en valeur du patrimoine paysager et bâti ainsi que la vitalité des commerces, des institutions et des activités culturelles. En offrant une expérience de vie à la hauteur des quartiers les plus reconnus au Québec, en 2040, le centre-ville de Saint-Jérôme est un lieu de rencontres et de découvertes, d'animation et de ressourcement, où le bien-être de tous est pris à cœur.

Le centre-ville est devenu un modèle d'urbanisme et d'immobilier cité en exemple pour la qualité de son environnement urbain et naturel qui a su se régénérer tout en incluant une diversité de gens qui s'épanouissent dans cet équilibre.



3.3 GRANDS JALONS DE LA PLANIFICATION DU CENTRE-VILLE

Figure 33 : Ligne du temps prospective des grandes réalisations au centre-ville



3.4 LIGNES DIRECTRICES D'AMÉNAGEMENT

LUTTE ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES



Conformément aux piliers du PUMD, le PPU du centre-ville mise sur deux approches complémentaires, soit l'urbanisme régénérateur et l'urbanisme bienveillant pour établir les lignes directrices d'aménagement desquelles découlent les moyens de mise en œuvre proposés.

En adoptant ces deux approches complémentaires, le centre-ville de Saint-Jérôme s'engage résolument vers un avenir où les saines habitudes de vie sont intégrées dans un tissu urbain résilient, contribuant à la santé et au bien-être de toute la communauté

SAINES HABITUDES DE VIE



BIENVEILLANCE : UN CENTRE-VILLE POUR TOUS LES CITOYENS

L'urbanisme bienveillant est un modèle urbain qui place les personnes au cœur du processus de prise de décision, en tenant compte de la diversité des expériences et en mettant fin à la pratique de la standardisation des sujets (êtres humains, équipements collectifs, logements, etc.) dans les processus de gestion de l'urbanité. L'objectif est également de garantir que les espaces sont adaptés pour répondre aux différents besoins des individus, plutôt que de demander aux personnes de s'adapter aux conditions de l'espace. Ce nouveau paradigme urbain se concrétise dans le modèle de la ville bienveillante, où les villes sont perçues comme des lieux qui veillent sur nous, qui prennent soin de notre environnement, qui nous permettent de prendre soin de nous-mêmes et d'autrui.

Au centre-ville de Saint-Jérôme, cette bienveillance se manifeste par une gouvernance forte à l'écoute des différents besoins des citoyens et qui met en œuvre des moyens pour y subvenir. Dans les aménagements, cette approche se matérialise par une offre de logements inclusive, le soutien d'une gamme complète de commerces et de services aux citoyens ainsi que le déploiement d'un réseau de transports articulé autour de la multimodalité et de l'intermodalité en insistant sur la mobilité active et l'accessibilité universelle.

ENVIRONNEMENT : UN CENTRE-VILLE RÉGÉNÉRÉ PAR SA NATURE

L'urbanisme régénérateur vise à créer des villes et des communautés capables de rétablir et de régénérer les systèmes naturels, tout en promouvant l'équité sociale. Plutôt que de viser le statu quo, cette approche transcende le développement durable en adoptant une perspective intégrative et en favorisant la participation citoyenne à la conception et à la mise en œuvre des futures villes.

Au centre-ville de Saint-Jérôme, cette approche se traduit par la mise en valeur et l'intégration de la trame verte et bleue dans les aménagements. Les deux principaux éléments de cette trame au centre-ville sont la rivière du Nord et le Parc linéaire le P'tit Train du Nord qui sillonnent le territoire en parallèle. L'objectif est d'en assurer l'accessibilité à tous en reliant par des corridors de connectivité végétalisés. Qu'il s'agisse de plantation d'arbres, d'espaces verts publics, de mesures de verdissement des stationnements et des abords du Parc linéaire le P'tit Train du Nord, pour favoriser la gestion intégrée de l'eau de pluie et des plans d'eau ou encore la préservation des berges de la rivière, l'intention générale est que la nature reprenne ses droits en percolant dans le milieu urbain. En mettant à profit les projets immobiliers et le réaménagement des rues, la trame se tissera graduellement jusqu'à la consolidation complète d'une armature naturelle privilégiant les espèces locales et indigènes dont les services écologiques bénéficieront à la population qui habite ou fréquente le centre-ville.



MISE EN OEUVRE

4.1 OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Déoulant des constats et de la vision d'aménagement pour le centre-ville, les objectifs sont présentés aux pages suivantes. Ils se déclinent en études, planification, programmes et incitatifs, projets d'aménagement, ainsi qu'en intentions réglementaires.

Les objectifs sont les suivants :

Objectif 1 – Densifier les terrains sous-valorisés de manière à accroître le nombre de logements au centre-ville et à proposer une nouvelle offre adaptée à tous les ménages;

Objectif 2 – Mettre en valeur le patrimoine bâti et les paysages identitaires du centre-ville et assurer une insertion harmonieuse des nouvelles constructions;

Objectif 3 – Déminéraliser le centre-ville par le biais d'une stratégie de réduction des îlots de chaleur visant à en faire un secteur vert et résilient;

Objectif 4 – Consolider l'offre en espaces publics et en parcs au centre-ville afin de répondre aux besoins des résidents et des visiteurs;

Objectif 5 – Mettre en valeur la rivière du Nord;

Objectif 6 – Animer et faire rayonner le centre-ville en soutenant les projets à grand rayonnement dans une approche intégrée de design urbain;

Objectif 7 – Prioriser les investissements et les aménagements contribuant à rendre agréable et sécuritaire la marche et la pratique du vélo à travers le centre-ville;

Objectif 8 – Optimiser l'occupation des stationnements du centre-ville et l'accessibilité régionale du centre-ville en transport collectif;

Objectif 9 – Soutenir le commerce spécialisé et de proximité.

Figure 34 : Illumination de la Cathédrale



Mention de source : Ville de Saint-Jérôme

Objectif 1

Densifier les terrains sous-valorisés de manière à accroître le nombre de logements au centre-ville et à proposer une nouvelle offre adaptée à tous les ménages.



ÉTUDES, PLANIFICATION, PROGRAMMES ET INCITATIFS

- Réaliser une planification détaillée des terrains de propriété publique, définir les orientations municipales de redéveloppement propres à chacun et la stratégie de valorisation applicable pour assurer des projets répondant aux besoins de la collectivité et l'intégration de projets de logements inclusifs. Parmi ces terrains de propriété publique, cibler ceux pouvant accueillir des écoles, qui seront nécessaires en prévision de la croissance;
- Mettre à jour les plans directeurs des infrastructures pour déterminer les capacités des réseaux et en planifier la mise à niveau;
- Agir à titre de catalyseur d'un projet de cohabitation intergénérationnelle au centre-ville et pour la construction de logements étudiants en générant des opportunités foncières et en ralliant des partenaires et des acteurs du développement.

RÉGLEMENTATION

- Adopter un cadre réglementaire qui assure l'atteinte de densités minimales et la diversification des typologies de logements pour tous les nouveaux projets de développement notamment sur les terrains faisant partie de l'aire TOD de la gare;
- Adopter un cadre réglementaire qui génère des opportunités économiques sur les terrains propices à une intensification de l'utilisation du sol et à un potentiel de transformation en révisant les hauteurs et les densités autorisées;
- Adapter le cadre réglementaire applicable à des projets de développement dans un milieu urbain compact, notamment les aires d'agrément et les surfaces végétales au sol;
- Adopter un cadre réglementaire favorable aux projets d'insertion d'immeubles multifamiliaux au sein des quartiers résidentiels de moyenne densité à potentiel d'évolution en révisant les densités autorisées;
- Assurer l'intégration de logement abordable dans les grands projets par l'outil du règlement sur l'inclusion de logements abordables, sociaux et familiaux;
- Offrir un bonus de densité aux projets qui contribuent davantage en matière de logements familiaux, abordables ou sociaux par l'outil du règlement sur le zonage incitatif;
- Autoriser les résidences de tourisme dans les projets multifamiliaux à raison d'une certaine proportion et sous respect de certaines conditions pour assurer un équilibre avec la demande de logement pour la population permanente;
- Privilégier l'implantation de bâtiments avec une gradation des hauteurs à l'approche des quartiers résidentiels existants.

Figure 35 : Projet Zibi, Gatineau – Redéveloppement urbain mixte répondant aux 10 principes directeurs du cadre international One Planet Living



Figure 36 : Coop le Coteau vert, Montréal – Redéveloppement résidentiel comptant 500 logements, dont 155 logements communautaires abordables



Indicateurs

- Densité de logements à l'hectare;
- Nombre de nouveaux logements sociaux et abordables et niveau d'abordabilité de ces derniers;
- Familles avec enfants résidant au centre-ville;
- Indices de précarisation sociale et matérielle;
- Moyenne d'âge des résidents;
- Évolution du taux de rétention des occupants dans le cadre des projets de démolition et de reconstruction;
- Suivi du nombre de logements étudiants.

Objectif 2

Mettre en valeur le patrimoine bâti et les paysages identitaires du centre-ville et assurer une insertion harmonieuse des nouvelles constructions.



ÉTUDES, PLANIFICATION, PROGRAMMES ET INCITATIFS

- Reconduire le programme d'aide financière pour la rénovation et la restauration de façades de bâtiments au centre-ville afin de soutenir la consolidation de l'activité commerciale, la création d'une image distinctive, la mise en valeur du patrimoine architectural, la réfection architecturale des façades des bâtiments et la conservation des façades dans leur état d'origine ou dans un état qui témoigne de leur histoire ou de leur évolution;
- Réviser le Recueil de détails architecturaux des bâtiments patrimoniaux destiné aux propriétaires d'immeubles présentant un intérêt patrimonial et le rendre accessible à tous;
- Mettre à jour les connaissances et la reconnaissance des immeubles et des ensembles d'intérêt patrimonial au centre-ville et mettre en place un circuit patrimonial à travers le territoire;
- Reconnaître et signifier les immeubles à valeur patrimoniale significative comme la Cathédrale de Saint-Jérôme, en visant leur protection par l'attribution d'un statut de citation ou de classement selon la *Loi sur le patrimoine culturel*;
- Évaluer la possibilité de créer des programmes de reconnaissance soulignant la qualité des interventions en patrimoine.

Figure 37 : Pavillon Claire et Marc Bourgie du Musée des beaux-arts de Montréal - Intégration des bâtiments d'intérêt aux projets de redéveloppement et mise en valeur des façades patrimoniales.



Mention de source : AAPQ

Figure 38 : Projet d'agrandissement, Saint-Jérôme - Agrandissement mettant en valeur le bâtiment patrimonial.



Mention de source : Ville de Saint-Jérôme

Indicateurs

- Ratio de demandes et démarches pour l'octroi d'un statut patrimonial pour des bâtiments ou des biens par rapport au nombre de nouveaux classements ou de nouvelles citations;
- Nombre d'études de visibilité requises dans les nouveaux développements situés dans les cônes de visibilité de la Cathédrale;
- Nombre de permis de démolition octroyés pour des bâtiments d'intérêt patrimonial;
- Nombre de projets ayant atteint les objectifs et les critères relatifs aux PIIA;
- Bâtiments bénéficiant d'un nouvel éclairage architectural.

RÉGLEMENTATION

- Préserver les vues patrimoniales sur les clochers de la Cathédrale par un encadrement de la hauteur des bâtiments;
- Évaluer l'impact des nouveaux projets sur les vues identitaires de manière à assurer le maintien de certains points de vue d'intérêt lors de l'approbation des projets;
- Réviser le règlement de zonage (hauteurs, modulations de façades et ouvertures) pour assurer une interface à l'échelle humaine autour de la Place du Curé-Labelle, le long de la rue Saint-Georges et de la rue de la Gare;
- Contrôler la démolition des bâtiments d'intérêt patrimonial;
- Adopter et appliquer un règlement sur l'occupation et l'entretien des bâtiments;
- Favoriser l'intégration des bâtiments patrimoniaux d'intérêt aux projets de redéveloppement et mettre en valeur les façades patrimoniales;
- Assurer l'intégration des projets de redéveloppement aux caractéristiques typomorphologiques du centre-ville notamment :
 - Favoriser des basiliaires d'une hauteur de 2 à 4 étages et un recul des étages supérieurs;
 - Favoriser un traitement architectural spécifique pour les premiers étages des bâtiments;
 - Prévoir un rythme architectural des façades qui rappelle la largeur typique des lots et des bâtiments dans le secteur par des changements de matériaux ou des reculs.
- Maintenir un affichage commercial adapté à l'architecture des bâtiments et qui minimise l'impact visuel depuis le domaine public;
- Favoriser l'éclairage architectural des bâtiments d'intérêt et dans le cadre des nouvelles constructions;
- Assurer l'intégration architecturale et paysagère des équipements techniques au sol et hors toit.

Figure 39 : Projet Esplanade Cartier, Montréal - Basilaire, recul des étages supérieurs et rythme architectural des façades qui assurent l'intégration des projets à la forme urbaine.



Figure 40 : Projet de restauration, Ville de Québec - Respect et mise en valeur des composantes architecturales d'origine et remplacement de l'extension par un projet de densification à l'architecture contemporaine, dont le revêtement de bois foncé assure un lien avec la maison d'origine.



Objectif 3

Déminéraliser le centre-ville par le biais d'une stratégie de réduction des îlots de chaleur visant à en faire un secteur vert et résilient.



ÉTUDES, PLANIFICATION, PROGRAMMES ET INCITATIFS

- Réaliser et mettre en place un plan de foresterie urbaine du centre-ville qui intégrerait notamment un programme de plantation, principalement d'espèces feuillues et à canopée arborescente pour maximiser l'effet d'ombrage au sol en période estivale sur le domaine public, la mise en valeur d'un réseau d'espaces verts ainsi que des partenariats avec un organisme du milieu soutenant les mesures de verdissement des terrains privés ou institutionnels.

PROJETS D'AMÉNAGEMENT

- Renforcer la présence de la végétation et assurer le maintien d'arbres à moyen ou grand déploiement dans les fosses de plantation existantes;
- Privilégier de grandes fosses de plantations de type noues végétalisées dans l'ensemble du centre-ville;
- Intégrer, lors de l'aménagement ou du réaménagement des rues ou des espaces publics, des îlots de plantation permettant la croissance d'arbres à grand déploiement tout en évitant l'obstruction des points de vue d'intérêt;
- Favoriser la biodiversité et la variété des plantations sur le domaine public et éviter la plantation d'espèces potentiellement allergènes;
- Redévelopper en priorité les grands stationnements municipaux, favoriser leur intégration en souterrain et verdir les espaces de stationnement de surface voués au maintien, y augmenter l'indice de canopée et intégrer des mesures écologiques de gestion optimale des eaux de pluie;
- Réduire, lorsque possible, les largeurs des rues pour y maximiser la présence de végétation, notamment d'arbres à moyen et grand déploiement, voire l'aménagement de mini-parcs ou de places publiques;
- Intégrer, lorsqu'approprié, des infrastructures vertes lors du réaménagement du domaine public et des espaces publics;
- Créer des microforêts protégées et des espaces non tondus dans les parcs;
- Créer des champs fleuris et des espaces de jardins communautaires sous les lignes électriques.



Indicateurs

- Nombre d'arbres en fosses de plantation;
- Superficies plantées sur le domaine public en mètres carrés;
- Superficie de canopée et hauteur moyenne;
- Surfaces minéralisées/perméables en mètres carrés par type;
- Ombrage du domaine public et dans les projets privés (%);
- Évolution du remplacement des toitures et superficie de murs ou toits verts ou blancs;
- Nombre de cases de stationnement extérieur;
- Nombre de jardins d'eau;
- Mesure du temps d'ensoleillement des surfaces minéralisées;
- Nombre d'aménagement au sol permettant l'infiltration d'eau (ex. noue paysagère).

Figure 41 : Village olympique, Londres – Bande tampon servant de noue paysagère et de jardin de pluie.



Figure 42 : Halles commerciales et terrasse sur toit, Berlin, Allemagne.



RÉGLEMENTATION

- Favoriser les toits plats pour les bâtiments de grand gabarit, afin qu'ils soient assujettis aux dispositions réglementaires prescrites à cet effet (matériaux de couleur blanche ou dont l'indice de réflectance solaire [IRS] est égal ou supérieur à 78 ou toit végétal, etc.);
- Adapter les exigences de verdissement à un secteur dense et compact en favorisant le verdissement des murs et des toits ainsi qu'en assurant l'intégration d'aménagements paysagers ayant une plus grande valeur écologique dans le cadre des projets de densification;
- Assurer la végétalisation des cours avant et y interdire les surfaces imperméables sauf pour les accès aux entrées;
- Offrir un bonus de densité aux projets qui contribuent davantage au verdissement et au déploiement d'une trame écologique dans le centre-ville;
- Réviser les règles relatives à l'aménagement des terrasses sur le domaine public de manière à contribuer à la diminution des îlots de chaleur en favorisant l'utilisation du bois;
- Autoriser et encadrer les aménagements au-dessus du domaine public de manière à créer de l'ombre sur les trottoirs et à accroître le confort des piétons.
- Restreindre l'emploi de certains matériaux de revêtement qui absorbent la chaleur, plus particulièrement aux premiers étages des bâtiments, de manière judicieuse afin de ne pas entraver l'application des principes de bâtiment solaires passifs.

Figure 43 : 100-150 Hooper Street, San Francisco – Promenades plantées, fosses surdimensionnées



Figure 44 : Microforêts d'Oxford, Londres – Projet copiloté avec les écoles locales



Objectif 4

Consolider l'offre en espaces publics et en parcs au centre-ville afin de répondre aux besoins des résidents et des visiteurs.



ÉTUDES, PLANIFICATION, PROGRAMMES ET INCITATIFS

- Réviser le plan directeur des parcs de manière à assurer la complémentarité des équipements des différents parcs du centre-ville et en prenant en compte l'accroissement de population prévue pour le secteur et les besoins pour les familles et les aînés;
- Développer une stratégie d'acquisition de superficies pour fins de parcs et espaces verts dans le cadre des projets de redéveloppement pour accroître la part des parcs et des placettes publiques pour les résidents;
- Se doter d'un plan directeur d'aménagement et de mise en valeur du Parc linéaire le P'tit Train du Nord de manière à réduire les conflits d'usages et à maximiser son potentiel récréotouristique;
- Réaliser un plan de mise en valeur des abords du Parc linéaire le P'tit Train du Nord;
- Se doter d'un plan directeur de design urbain du centre-ville de manière à planifier l'aménagement des espaces publics et le mobilier à prioriser.

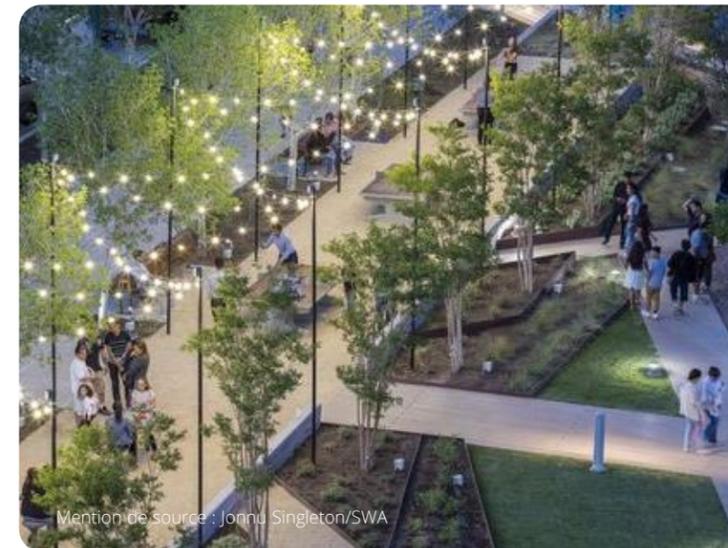
PROJETS D'AMÉNAGEMENT

- Mettre en valeur le parc Honorine-Melançon en lien avec son rôle d'ancrage pour les communautés adjacentes;
 - Remplacer l'aréna Melançon par un projet de requalification à des fins mixtes communautaires intergénérationnelles;
 - Réaménager les équipements en lien avec les besoins identifiés au plan directeur des parcs.
- Mettre en valeur le parc De La Durantaye;
 - Étendre le concept des « jardins urbains » sur la rive ouest de la rivière du Nord, à même une partie du parc;
 - Réaménager les aires de stationnement;
 - Réaménager les équipements en lien avec les besoins identifiés au plan directeur des parcs;
 - Évaluer la possibilité de prolonger la promenade riveraine en bordure des terrains adjacents.

Indicateurs

- Nombre et desserte à distance de marche des équipements sportifs et des aires de jeu pour enfants;
- Superficies en mètres carrés dédiées à l'agriculture urbaine;
- Sommes reçues en contributions pour fins de parc;
- Superficie des nouveaux espaces verts et publics;
- Variété au niveau de l'offre en parc, par public cible;
- Taux de participation aux activités organisées dans les parcs et espaces publics;
- Sentiment de sécurité dans les parcs;
- Variation de l'interconnectivité entre chaque espace vert (parcours variés);
- Accessibilité aux sites.

Figure 45 : San Jacinto Plaza, El Paso, Mexique – Promenade incitant à la découverte



Mention de source : Jonnu Singleton/SWA

Figure 46 : Kempenstraat, Antwerp, Belgique – Espace public linéaire planté d'espèces indigènes



Mention de source : OMGEVING Landscape Architecture

PROJETS D'AMÉNAGEMENT

- Mettre en valeur le parc de l'Île Perrault;
 - Créer un lien avec les espaces verts adjacents sur l'île, afin d'accroître la mise en réseau des parcs riverains;
 - Réaménager les équipements en lien avec les besoins identifiés au plan directeur des parcs.
- Mettre en valeur le parc Jean-Baptiste-Rolland;
 - Accroître la valeur écologique des aménagements paysagers;
 - Réaménager les accès et le stationnement de la rue Élisabeth;
 - Réaménager les équipements en lien avec les besoins identifiés au plan directeur des parcs.
- Aménager des placettes à des points d'intérêt de la ville (culturel, social et paysager) avec l'installation de mobilier urbain dans le but de créer des aires de détente lors des déplacements actifs;
 - Cible de 100 m de distance maximale des bancs de parc le long des parcours piétonniers les plus fréquentés;
 - Cible de 300 m de distance maximale des aires ombragées le long des parcours piétonniers les plus fréquentés;
 - Cible de 500 m de distance maximale des fontaines à boire publiques le long des parcours piétonniers les plus fréquentés.
- Favoriser l'animation des espaces publics en planifiant l'implantation de commerces à proximité de ceux-ci;
- Aménager un parc dans l'actuel stationnement public P-9, sous les lignes aériennes haute tension, dans le cadre du redéveloppement de ce vaste espace minéralisé;
- Évaluer l'implantation d'une aire d'entraînement extérieure adaptée aux personnes âgées dans un lieu stratégique de la ville;
- Évaluer l'ajout d'accès à des points d'eau, à des toilettes et à des rampes d'accès dans les parcs et les espaces verts du centre-ville;
- Favoriser la création d'espaces collectifs comme des jardins collectifs, une cuisine collective, des serres, etc., aux abords des parcs;
- Créer des pavillons de parc ayant une architecture distinctive;
- Créer un parc avec des équipements pour les familles dans l'actuel stationnement municipal P-9;
- Prévoir des espaces dégagés pour permettre la tenue d'événements ponctuels et leurs installations temporaires ou pour l'appropriation citoyenne;
- Aménager des espaces sécuritaires et multigénérationnels favorisant l'utilisation en toute saison.

RÉGLEMENTATION

- Réviser les contributions pour fins de parcs et espaces naturels dans le secteur central de la ville de manière à accroître le patrimoine naturel collectif au centre-ville;
- Assurer l'aménagement d'espaces semi-publics qui peuvent être fréquentés par les résidents et des travailleurs et qui contribuent à la qualité du milieu construit;
- Favoriser des cours et des toits avec des espaces sportifs et récréatifs;
- Favoriser la présence d'usages commerciaux aux abords des parcs et espaces publics;
- Favoriser l'intégration du domaine public et semi-public dans les aménagements.

Objectif 5

Favoriser la réappropriation et la mise en valeur des berges de la rivière du Nord et valoriser celles-ci en tant qu'élément identitaire du centre-ville.



Indicateurs

- Superficies en mètres carrés de rives acquises par la Ville;
- Sommes reçues en contributions pour fins de parc;
- Variation de l'interconnectivité entre chaque espace vert (parcours variés).

ÉTUDES, PLANIFICATION, PROGRAMMES ET INCITATIFS

- Réviser et mettre en œuvre le Plan de mise en valeur environnementale et récréative de la rivière du Nord.

PROJETS D'AMÉNAGEMENT

- Prolonger la promenade sur la rive ouest de la rivière du Nord et mettre en valeur l'interface avec la rivière;
 - Acquérir des bandes de terrains en bordure de la rivière, de la rue Saint-Joseph à la rue de Martigny Ouest, notamment lors de la conception de projets de développement privés d'importance sur les terrains riverains;
 - Établir, au gré des opportunités, des servitudes à l'arrière des propriétés privées afin de compléter les aménagements de la promenade sur la rive entre l'île Perrault et la rue de Martigny;
 - Évaluer la possibilité d'implanter une passerelle sur les piliers existants, afin de faciliter les liaisons avec la rive ouest de la rivière du Nord;
 - Poursuivre l'installation de panneaux d'interprétation décrivant les lieux et attraits qui entourent la promenade;
 - Créer des points d'accès visuels et physiques à l'eau;
 - Intégrer, à même les tabliers des ponts existants ou en porte-à-faux, des aménagements favorisant la mise en valeur de la rivière du Nord et l'amélioration de la convivialité des points de traversée pour les modes actifs.
- Évaluer la possibilité de prolonger la promenade sur la rive ouest de la rivière du Nord et mettre en valeur l'interface avec la rivière dans le cadre des projets d'aménagement.

RÉGLEMENTATION

- Réviser les contributions pour fins de parcs et espaces naturels dans le secteur central de la ville de manière à accroître le patrimoine naturel collectif au centre-ville;
- Privilégier la conception de bâtiments dont l'architecture permet de mettre en valeur la rivière du Nord;
- Mettre en valeur les interfaces et l'architecture des murs extérieurs donnant sur la rivière ou un espace public lors du traitement de demandes de PIIA;
- Prévoir des accès directs depuis l'arrière des nouveaux bâtiments à la promenade de la rivière du Nord.

Figure 47 : Water Works Park and Pavilion, Minneapolis – Mise à profit de la topographie de la rive



Figure 48 : Promenade de la rivière du Chêne, Saint-Eustache – Concept d'accessibilité à l'eau



Objectif 6

Animer et faire rayonner le centre-ville en soutenant les projets à grand rayonnement dans une approche intégrée de design urbain.



ÉTUDES, PLANIFICATION, PROGRAMMES ET m

- Développer une programmation culturelle et événementielle toute saison dans les espaces publics, complémentaires avec l'offre existante;
- Mettre à jour le plan lumière de manière à poursuivre la création d'une ambiance unique et sécuritaire dans le centre-ville et de mettre en valeur le patrimoine;
- Pour les projets municipaux, mettre en place des concours de design ou d'architecture et viser des projets exemplaires;
- Intégrer des espaces de rencontre et de détente au cœur des projets de redéveloppement afin de créer des lieux paisibles pour les résidents du centre-ville, par opposition aux lieux dynamiques;
- Prévoir des espaces pour se réchauffer (ex. terrasses hivernales, foyers, refuges, etc.) afin de rendre accessibles tout au long de l'année les espaces naturels et récréatifs;
- Développer une image de marque pour le centre-ville et mettre à jour l'affichage directionnel sur le territoire.

PROJETS D'AMÉNAGEMENT

- Poursuivre l'enfouissement des fils dans le cadre des projets de réaménagement de rue;
- Concevoir des aménagements distinctifs aux entrées principales, notamment au kilomètre zéro du Parc linéaire le P'tit Train du Nord (signalisation vers les points d'intérêt, aménagement paysager, etc.);
- Poursuivre l'implantation de murales et mettre en œuvre le guide relatif à l'art public et aux murales;
- Permettre l'implantation d'œuvres d'art permanentes et d'installations saisonnières dans des espaces ouverts au public pour certains bâtiments mixtes ou sur les servitudes à des fins publiques;
- Souligner les entrées de ville avec l'installation d'œuvres d'art permanentes;
- Intégrer l'eau dans le design urbain du centre-ville.

Figure 49 : Chapel Street, Burgdorf, Suisse – Projet de signalisation touristique urbaine



Mention de source : Super Buro

Figure 50 : Murale florale, Chicago – Art public de ruelle



Mention de source : Smithsonian magazine

Indicateurs

- Métrage linéaire d'enfouissement de fils;
- Nouvelles œuvres d'art public;
- Nombre et envergure des manifestations culturelles et artistiques ayant lieu au centre-ville par saison;
- Portes d'entrée du secteur réaménagées;
- Institutions implantées au centre-ville;
- Établissements communautaires et sans but lucratif ayant élu domicile au centre-ville;
- Évolution du taux d'occupation et d'achalandage des espaces publics ou privés et des activités qui s'y déroulent.

RÉGLEMENTATION

- Mettre à jour le guide d'aménagement des terrasses et réviser la réglementation applicable aux terrasses sur le domaine public;
- Modifier la réglementation de manière à encadrer et encourager l'implantation de terrasses et placotoirs;
- Élargir le périmètre de la zone particulière pour l'aménagement de terrasses;
- Prévoir des critères spécifiques afin d'assurer de l'éclairage adéquat, des ouvertures sur les murs et de l'animation afin de sécuriser les ruelles.

Figure 51 : Quartier Saint-Sauveur, Québec – Terrasses participant à la qualité du design urbain et contribuant à la lutte aux îlots de chaleur urbains



Figure 52 : Dairy Block, Denver, États-Unis – Projet d'usage mixte à prédominance piétonne



Figure 53 : Charlotte Rail Trail, Caroline du Nord – Concept d'illumination des abords de la voie ferrée



Figure 54 : Plaza Saint-Hubert, Montréal – Marquise toute saison et illumination



Objectif 7

Prioriser les investissements et les aménagements contribuant à rendre agréable et sécuritaire la marche et la pratique du vélo à travers le centre-ville.



Indicateurs

- Métrage linéaire de pistes cyclables;
- Métrage linéaire de trottoirs;
- Superficies de rues partagées et apaisées;
- Superficies de voirie dédiée à la voiture en comparaison aux transports actifs et alternatifs;
- Statistiques d'accidents de la route sur le territoire du centre-ville;
- Bornes de recharge publiques (pour voitures et vélos);
- Nouveau mobilier urbain favorisant les déplacements actifs (bancs, poubelles, éclairage, supports à vélos, fontaines, etc.);
- Nombre de cases de stationnement en souterrain et en structures étagées hors sol;
- Déneigement des pistes cyclables et autres corridors actifs;
- Nombre de stationnements pour vélos (places et stations);
- Nombre d'intersections sécurisées.

ÉTUDES, PLANIFICATION, PROGRAMMES ET INCITATIFS

- Adopter un plan directeur de mobilité active et considérer les besoins spécifiques d'accessibilité en transport actif au centre-ville par rapport au reste du territoire, notamment pour la clientèle écolière.

PROJETS D'AMÉNAGEMENT

- Faire de la rue de la Gare une grande promenade iconique pour le centre-ville;
 - Partager progressivement la rue de la Gare à l'aide de stratégie en design tactique (aménagements temporaires, à petite échelle, participatifs, souples, artistiques, etc.);
 - Créer des fosses de plantations élargies pour maximiser la rétention des eaux de ruissellement;
 - Laisser des espaces libres de tout obstacle pour permettre l'installation d'œuvres d'art éphémères sur la rue de la Gare;
 - Autour de l'ancien hôtel de ville, privilégier la création d'un espace public en continuité avec la rue de la Gare et la Place de la Gare afin de créer une grande zone de rencontre accueillante, verdie et à échelle humaine.
- Faire de la rue Saint-Georges une rue conviviale favorisant la réduction de l'offre en stationnement sur rue de longue durée et en privilégiant les besoins spécifiques liés aux livraisons, aux débarcadères et au stationnement de courte durée;
 - Élargir l'espace public dédié au verdissement, aux piétons et à l'aménagement de terrasses ou de placettes entre les rues Latour et Parent;
 - Conserver et mettre en œuvre des mesures afin de bonifier les terrasses commerciales existantes;
 - Créer des fosses de plantations élargies pour maximiser la rétention des eaux de ruissellement;
 - Permettre des emplacements libres pour supports artistiques;
 - Préserver quelques cases de stationnements sur un côté de la rue ainsi que des espaces pour la livraison.
- Reconfigurer et sécuriser les intersections conflictuelles au gré des investissements pour le réaménagement des rues;
- Réaménager l'axe du boulevard Jean-Baptiste-Rolland et de la rue Melançon pour préserver son rôle de collecteur pour la circulation automobile et du transport collectif tout en y sécurisant les déplacements piétons et les traversées cyclables.

Figure 55 : Le courant, avenue du Mont-Royal, Montréal – Urbanisme tactique, design identitaire



Mention de source : Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Figure 56 : 100-150 Hooper Street, San Francisco – Promenades plantées, fosses surdimensionnées



Mention de source : Marion Brenner

- Bonifier le réseau cyclable au centre-ville;
 - Ajouter des pistes cyclables interconnectées (réseau cyclable, piétonnier et de transport collectif);
 - Aménager des aires de repos à l'ombre;
 - Arrimer le réseau de mobilité active à la trame verte et bleue et aux destinations d'intérêt (espaces publics, rivière du Nord, Cathédrale, Place des festivités, Parc linéaire le P'tit Train du Nord, marché public, etc.);
 - Poursuivre l'installation de compteurs à vélos le long du réseau cyclable;
 - Évaluer la possibilité d'implanter un système de vélopartage et prioriser le territoire du centre-ville pour son implantation.
- Accroître la convivialité et la sécurité des traversées de la rivière du Nord pour les modes de transport actifs;
- Évaluer la possibilité d'aménager de nouvelles passerelles pour piétons et cyclistes au-dessus de la rivière du Nord;
- Évaluer la possibilité d'aménager un nouveau point de passage pour les modes de transport actifs sur la voie ferrée au sud de la gare;
- Faire du pont Castonguay une entrée de centre-ville conviviale et mise en valeur;
 - Revoir le partage de l'espace entre les différents modes de transport pour assurer un accès piéton et cyclable convivial;
 - Élargir les trottoirs piétons sur le pont en gardant une voie véhiculaire.
- Assurer un lien piétonnier entre la rue Labelle et la rue Saint-Georges vers la rivière du Nord;
- Privilégier de nouvelles rues partagées avec des mesures d'apaisement telles que des saillies végétalisées.

RÉGLEMENTATION

- Réviser les exigences relatives au stationnement pour vélos et assurer une bonne desserte aux différentes destinations;
- Assurer l'aménagement de cours avant contribuant au confort et à l'agrément des déplacements piétons;
- Prévoir, à travers les projets immobiliers, des liens piétons accessibles qui augmentent la perméabilité de la trame dans le secteur et les possibilités de parcours en transports actifs;
- Favoriser la création de ruelles piétonnes entre bâtiments existants et nouveaux bâtiments;
- Privilégier des rez-de-chaussée couverts, soit en retrait, soit avec une marquise sur le pourtour, pour une attractivité hivernale;
- Favoriser les aménagements respectant les principes d'accessibilité universelle dans le cadre de l'approbation des grands projets de développement.

Figure 57 : Ribbon Dance Park, Chine – Passerelle se moulant au paysage



Figure 58 : Place du Kraken, Laval – Urbanisme transitoire et mobilier identitaire



Objectif 8

Optimiser l'occupation des stationnements du centre-ville et accroître l'accessibilité régionale du centre-ville en transport collectif de manière à redéfinir la place de l'automobile au centre-ville.



ÉTUDES, PLANIFICATION, PROGRAMMES ET INCITATIFS

- Bonifier, en collaboration avec Exo, la desserte en autobus au centre-ville et implanter des mesures préférentielles (feux prioritaires, quais avancés, abribus modernes, systèmes de priorités aux intersections, etc.) aux intersections ou sur certaines rues, au besoin;
- Assurer le maintien d'un niveau de service adéquat en ce qui a trait au train de banlieue et aux services d'autobus régionaux;
- Soutenir l'implantation d'un système d'autopartage;
- Adopter une politique de stationnement qui prévoit la stratégie spécifique au centre-ville;
 - Réviser la stratégie de tarification au besoin;
 - Évaluer les règles de stationnement sur rue de nuit;
 - Évaluer la possibilité d'implanter un système de vignettes pour résidents.

PROJETS D'AMÉNAGEMENT

- Mettre en œuvre des mesures afin de favoriser l'efficacité du service d'autobus (feux chandelles, voies réservées, réaménagement des arrêts, accès à la gare, etc.);
- Redévelopper les stationnements de surface afin de réduire les îlots de chaleur et augmenter la convivialité du centre-ville tout en maintenant une desserte accessible au public;
 - Miser sur la mutualisation des cases et sur des partenariats dans le cadre des grands projets de développement;
 - Adopter une stratégie de signalisation intelligente des stationnements accessibles au public de manière à optimiser l'occupation des stationnements intérieurs.
- Poursuivre l'implantation de bornes de recharge publiques pour voitures et vélos électriques.

Indicateurs

- Bornes de recharge publiques (voitures et vélos);
- Nombre de cases de stationnement intérieur et en structures étagées hors sol;
- Desserte par un service d'autopartage;
- Fréquence de passage des autobus;
- Fréquence d'utilisation des transports en commun;
- Réduction du transit sur les artères commerciales;
- Évolution du nombre de places de stationnement réservées à l'autopartage;
- Nombre d'arrêts d'autobus aménagés et non aménagés.

Figure 59 : Nieuwegein, Pays-Bas - Stationnement étagé intégré à un centre d'achats



Figure 60 : Mississauga, Ontario - Architecture paysagère intégrant les stationnements sous dalles vertes



RÉGLEMENTATION

- Assurer la planification de projets qui répondent aux principes d'aménagement d'un développement orienté transport « TOD » et la planification de milieux de vie compacts et mixtes de manière à favoriser une transition vers un milieu de vie davantage axé sur les déplacements actifs;
- Maintenir un ratio de cases de stationnement nul pour les usages commerciaux au centre-ville;
- Appliquer un ratio de cases de stationnement réduit pour les usages d'habitation situés dans les zones les plus centrales;
- Localiser les cases de stationnement à l'intérieur des bâtiments ou sous des dalles vertes;
- Si des aires de stationnement étagées sont prévues, intégrer au rez-de-chaussée des usages qui participent à l'animation de la rue et prévoir un traitement architectural diminuant leur impact sur le paysage;
- Localiser les accès aux stationnements intérieurs ainsi que les aires de chargements sur les rues secondaires ou des allées d'accès.

Figure 61 : La gare de Saint-Jérôme



Mention de source : Ville de Saint-Jérôme

Objectif 9

Soutenir le commerce spécialisé et de proximité.



ÉTUDES, PLANIFICATION, PROGRAMMES ET INCITATIFS

- Soutenir des projets visant à faire du centre-ville un lieu du tourisme d'affaires dans les Laurentides;
 - Favoriser l'implantation d'un hôtel urbain;
 - Favoriser l'implantation d'un centre des congrès;
 - Valoriser le centre-ville auprès de la communauté d'affaires.
- Maintenir à jour un inventaire des locaux vacants, identifier les opportunités d'affaires et les faire connaître;
- Évaluer la possibilité de soutenir financièrement certains travaux d'aménagement participant à la valorisation de la structure commerciale du centre-ville;
- Étudier la possibilité de pérenniser les activités du marché public (utilisation quatre saisons);
- Mettre en place des outils de communication et de promotion de la culture, du tourisme et des commerces et services à vocation locale dans une perspective de soutenir le démarrage de ce type de commerce.

RÉGLEMENTATION

- Assurer la densité résidentielle nécessaire pour soutenir le commerce de détail local;
- Explorer les opportunités d'ajout des utilisations industrielles légères compatibles telles que des studios d'artistes ou des espaces de fabrication dans le centre-ville pour offrir une plus grande diversité d'utilisations et soutenir l'économie circulaire;
- Prévoir des usages commerciaux au rez-de-chaussée des bâtiments, notamment une continuité commerciale le long des rues Saint-Georges et de la Gare;
- Assurer la présence de grandes surfaces commerciales au rez-de-chaussée des projets structurants;
- Prévoir des entrées de bâtiments rapprochées les unes des autres le long des rues commerciales;
- Intégrer de grandes ouvertures de façade pour favoriser la transparence et développer le potentiel d'animation de la rue;
- Maintenir un ratio de cases de stationnement nul pour les usages commerciaux au centre-ville;
- Conserver, bonifier et standardiser l'aménagement des terrasses commerciales existantes.

Figure 62 : Brasserie Bernard, Montréal – Terrasse en implantation double (façade et rue)



Mention de source : Taster

Figure 63 : Student Campus (Yours Leiden, Pays-Bas – Mixité, commerces au rez-de-chaussée



Mention de source : Stijn Poelstra



Indicateurs

- Taux de vacance commerciale en unités de commerces et en pieds carrés et durée moyenne de la vacance;
- Nombre de chambres dans les établissements d'hébergement;
- Nombre de terrasses commerciales et places assises;
- Superficie de plancher de commerces de détail en alimentation d'usage courant;
- Variation d'achalandage des commerces;
- Mode de déplacement des consommateurs;
- Nombre de commerces dont le ratio de la valeur du bâtiment par rapport à celle du terrain est égal ou supérieur à 1;
- Montant de taxation au mètre carré des commerces et services du centre-ville;
- Accessibilité à des commerces d'alimentation (rayon de marchabilité, courbe isochrone, pistes cyclables, stationnement, etc.);
- Proportion de façades en vitrine sur rue;
- Achalandage du marché public.

4.2 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

La vision de mise en valeur du centre-ville préconisée par le PPU et les interventions qui en découleront permettront l'atteinte de la vision d'aménagement soit de faire du secteur un centre-ville pour tous les citoyens, régénéré par sa nature et correspondant à un milieu de vie habité et résilient.

Inspiré par les grands principes d'aménagement de l'urbanisme régénérateur et bienveillant, les concepts d'aménagement du centre-ville de Saint-Jérôme répondent aux objectifs et visent à densifier intelligemment tout en valorisant le patrimoine bâti, créant ainsi un espace vivant et harmonieux pour ses habitants.

Le plan d'aménagement ci-contre illustre, à titre indicatif, les possibilités offertes par le présent outil de planification, dans une vision à terme, en 2040. Les pages suivantes présentent les concepts d'aménagement sectoriels pour les ensembles suivants :

- 1 Le cœur
- 2 Les berges
- 3 La rive ouest
- 4 Le pôle de la Gare

Le plan concept d'aménagement illustre une vision de développement à titre d'inspiration. L'implantation des bâtiments projetée et les aménagements proposés pourraient différer de ce qui est illustré dans le respect des principes de la vision.



4.2.1 Le cœur

Traversé par la promenade iconique qu'est devenue la rue de la Gare, le cœur du centre-ville accueille des projets de densification soucieux d'une bonne intégration au cadre bâti patrimonial du secteur. Milieux de vie dynamiques et inclusifs, les rues et les espaces publics réaménagés ont permis d'en faire un secteur vert et résilient où les piétons ont priorité et font vibrer le quartier.

Principales composantes d'aménagement

1. Projet mixte incluant de l'habitation abordable sur le stationnement municipal « P-1 »;
2. Cours intérieures verdies et intégrant des aménagements perméables;
3. Intégration de l'ancien Hôtel Plouffe dans le cadre d'un projet de redéveloppement;
4. Mise en valeur des façades patrimoniales dans le cadre des projets d'agrandissement ou de redéveloppement;
5. Toit-terrasse, toiture verdie et équipement sportif sur les toits;
6. Liens piétons accessibles qui augmentent la perméabilité de la trame et les possibilités de parcours en transports actifs à travers les projets de redéveloppement;
7. Trottoirs élargis et terrasses commerciales;
8. Piétonnisation progressive de la rue de la Gare à l'aide de stratégies en design tactique;
9. Modulation volumétrique, basilaire et traitement des façades adaptés aux caractéristiques typomorphologiques du centre-ville;
10. Mixité des usages et continuité commerciale le long des rues Saint-Georges et de la Gare;
11. Œuvres d'art permanente et expositions temporaires;
12. Murales artistiques.
13. Maintien des points de vue d'intérêt sur la Cathédrale.

Figure 64 : Concept sectoriel du cœur du centre-ville



Les composantes d'aménagement illustrent une vision de développement à titre d'inspiration. L'implantation des bâtiments projetée et les aménagements proposés pourraient différer de ce qui est illustré dans le respect des principes de la vision.

4.2.2 Les berges

Installé le long du grand parc linéaire que sont la rivière du Nord et ses rives, le secteur des berges profite de la qualité des aménagements et attire les projets de redéveloppement. La rivière, mise en valeur par la revitalisation du secteur, s'est ouverte sur le centre-ville et attire l'ensemble des visiteurs été comme hiver. L'art, l'éclairage soigné et l'offre événementielle font du centre-ville l'un des plus dynamiques au Québec.

Principales composantes d'aménagement

1. Projet mixte incluant de l'habitation abordable sur le stationnement municipal « P-4 »;
2. Modulation volumétrique et accès direct à la promenade depuis l'arrière des nouveaux bâtiments permettant la mise en valeur de la rivière;
3. Utilisation de la topographie pour la création d'un espace public en continuité avec la rue de la Gare, générant une grande zone de rencontre accueillante, verdie et connectant la promenade de la rivière du Nord;
4. Piétonnisation progressive de la rue de la Gare à l'aide de stratégies en design tactique;
5. Fosses de plantations élargies pour maximiser la rétention des eaux de ruissellement;
6. Ajout de conifères dans les futurs aménagements;
7. Ruelles piétonnes entre les bâtiments existants et les nouveaux bâtiments;
8. Rez-de-chaussée couverts, soit en retrait, soit avec une marquise sur le pourtour, pour une attractivité hivernale maximisée;
9. Éclairages colorés avec motifs identitaires sur la rue de la Gare;
10. Installation lumineuses permanentes au-dessus de certaines rues ou ruelles, mise en lumière de murales et installations lumineuses temporaires;
11. Programmation événementielle quatre saisons;
12. Valorisation du patrimoine de l'ancien hôtel de ville.

Figure 65 : Concept sectoriel des berges du centre-ville



Les composantes d'aménagement illustrent une vision de développement à titre d'inspiration. L'implantation des bâtiments projetée et les aménagements proposés pourraient différer de ce qui est illustré dans le respect des principes de la vision.

4.2.3 La rive ouest

Reconnectée par des aménagements conviviaux pour les modes de transports actifs, la rive ouest participe pleinement au dynamisme du centre-ville. La poursuite des aménagements mettant en valeur la rivière du Nord, le verdissement intensif des rues et l'insertion harmonieuse de projets de densification en font un milieu de vie attractif.

Principales composantes d'aménagement

1. Mise en valeur du pont Castonguay, élargissement des trottoirs, apaisement de la circulation et intégration d'éléments d'interprétation et d'observation de la rivière;
2. Aménagement d'un lien cyclable connectant la rive ouest du centre-ville;
3. Projet de densification assurant une bonne intégration avec le cadre bâti du secteur;
4. Maintien des points de vue d'intérêt sur la Cathédrale;
5. Rénovation et bonification des aménagements existants du belvédère;
6. Verdissement de l'entrée du centre-ville en privilégiant l'aménagement de grandes fosses de plantation, de type noues végétalisées, le long des tronçons de rue;
7. Microforêts protégées dans les parcs;
8. Espaces gazonnés non tondus dans les parcs;
9. Ouvertures sur la rivière avec points de vue et mobilier destiné à la contemplation;
10. Ajout d'un marqueur identitaire aux entrées de ville (couleurs de la ville, lettrages 3D, graphisme sur les clôtures des chantiers, etc.);
11. Création de pavillons de parc avec une architecture distinctive;
12. Éclairage identitaire et coloré avec motifs sur les trottoirs aux entrées du centre-ville.

Figure 66 : Concept sectoriel de la rive ouest du centre-ville



Les composantes d'aménagement illustrent une vision de développement à titre d'inspiration. L'implantation des bâtiments projetée et les aménagements proposés pourraient différer de ce qui est illustré dans le respect des principes de la vision.

4.2.4 Le pôle de la Gare

Planifié en fonction de la mobilité durable, le pôle de la Gare a troqué les grandes aires de stationnement pour la création d'un véritable quartier durable où la mobilité active côtoie l'accessibilité régionale offerte par la présence de la gare intermodale. Répondant aux principes d'un milieu mixte, dense et axé sur le transport collectif, le pôle de la Gare rayonne par la diversité de population qu'on y retrouve, la présence d'institutions et d'autres équipements communautaires ainsi que par la qualité des aménagements répondant aux meilleures pratiques d'adaptation aux changements climatiques.

Principales composantes d'aménagement

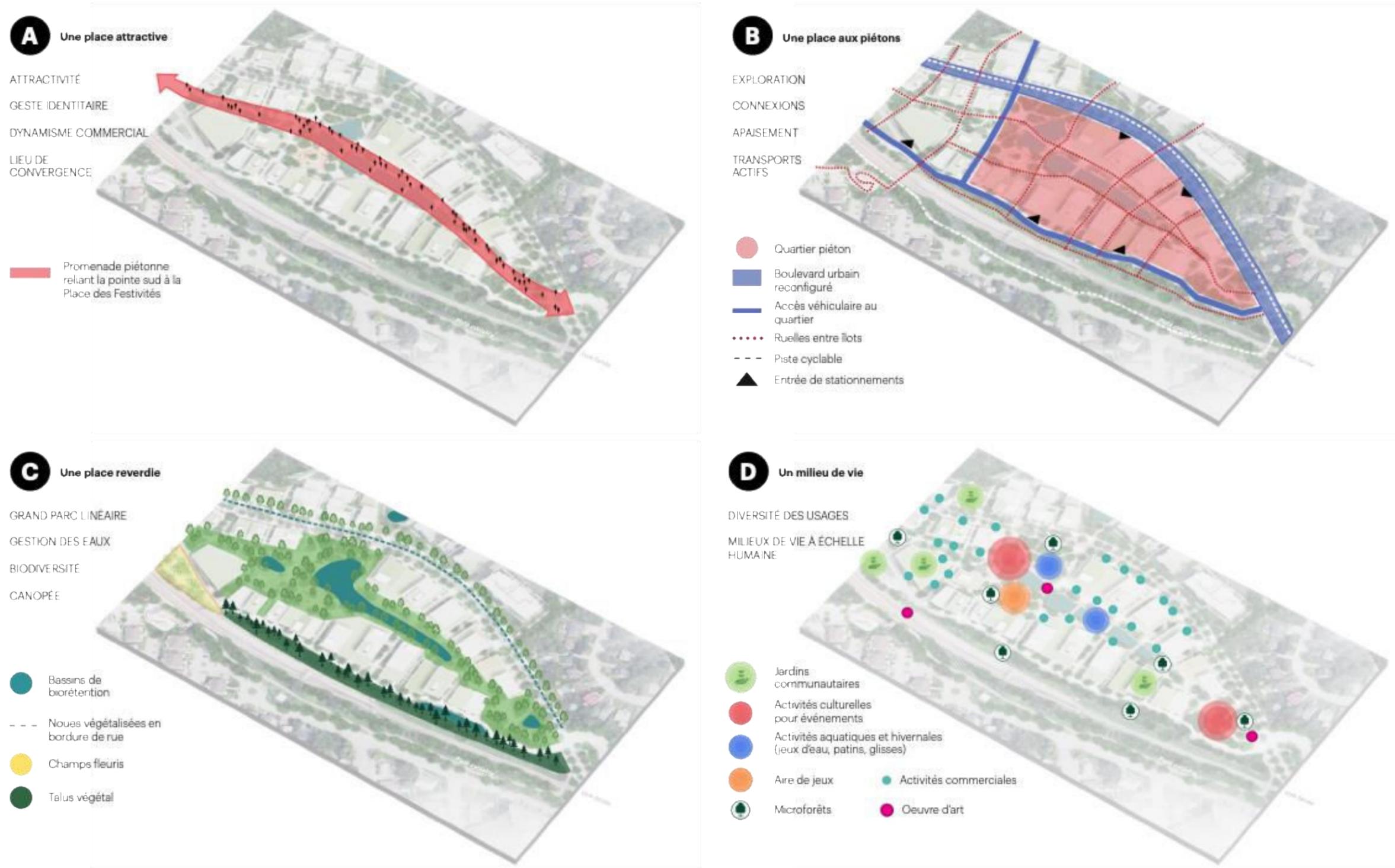
1. Stationnement étagé avec activités commerciales au rez-de-chaussée et activités communautaires sur le toit;
2. Promenade urbaine piétonne en continu au centre des îlots reliant le sud du centre-ville au nord;
3. Réseau de sentiers et de ruelles piétonnes entre les îlots afin de favoriser la perméabilité et la mobilité active sur le site;
4. Cœur de parc attractif favorisant l'émergence de projets citoyens, culturels et événementiels, servant aussi de bassin de rétention pour permettre une gestion des eaux de ruissellement sur l'ensemble du site;
5. Sécurisation du boulevard Jean-Baptiste-Rolland pour les modes de transport actifs et plantation d'arbres à grand déploiement;
6. Implantation de bâtiments avec une gradation des hauteurs à l'approche des quartiers résidentiels existants;
7. Nouvelles rues partagées avec mesures d'apaisement de la circulation et saillies végétalisées;
8. Passerelle piétonne, identitaire et artistique, au-dessus de la voie ferrée;
9. Champs fleuris ou des espaces de jardins communautaires en dessous des lignes électriques;
10. Espaces sécuritaires et multigénérationnels favorisant leur utilisation en toute saison.

Figure 67 : Concept sectoriel du pôle de la Gare



Les composantes d'aménagement illustrent une vision de développement à titre d'inspiration. L'implantation des bâtiments projetée et les aménagements proposés pourraient différer de ce qui est illustré dans le respect des principes de la vision.

Figure 68 : Les éléments du concept sectoriel du pôle de la Gare



Les composantes d'aménagement illustrent une vision de développement à titre d'inspiration. L'implantation des bâtiments projetée et les aménagements proposés pourraient différer de ce qui est illustré dans le respect des principes de la vision.

4.3 STRATÉGIE DE MOBILITÉ ACTIVE

4.3.1 Le réseau projeté et à l'étude

Le PPU entend favoriser la réduction de l'utilisation individuelle de l'automobile et minimiser sa présence dans les rues. Cela passe notamment par la priorisation des déplacements à pied, à vélo et en transport collectif. L'évaluation d'impact sur la santé du CISSS des Laurentides recommande certaines mesures pour bien délimiter les usages et éviter les conflits entre les divers utilisateurs (ex. séparations physiques entre la piste sur rue et la voie de circulation sur les routes ayant un débit de circulation élevé, dénivellation, pistes cyclables unidirectionnelles en particulier lorsque le nombre d'intersections et d'entrées charretières est élevé).

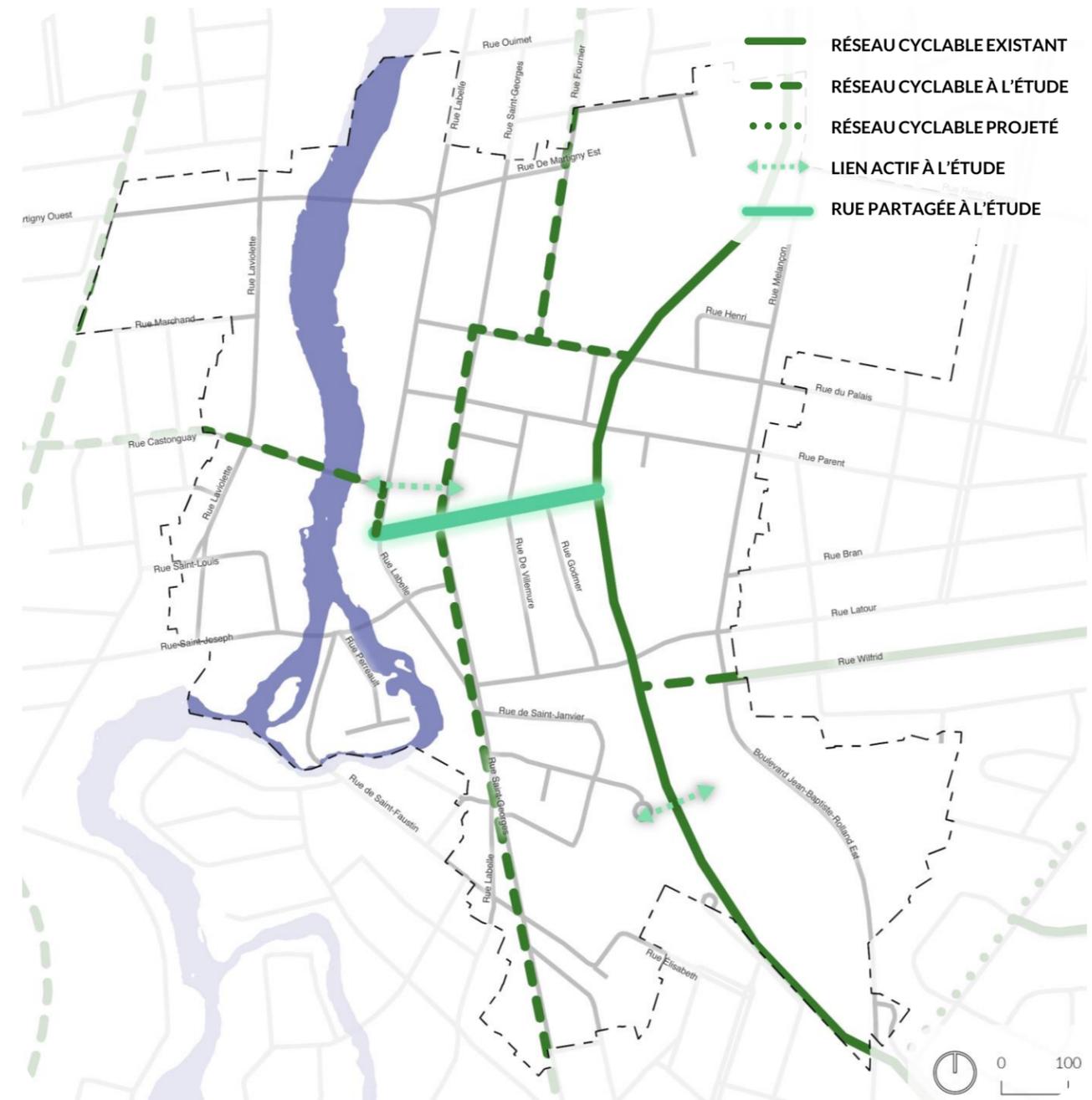
Réseau cyclable

Le centre-ville profite de la présence de la piste cyclable du Parc linéaire le P'tit Train du Nord, toutefois, à partir de cet axe cyclable qui est davantage axé sur le cyclotourisme, les liens vers les différentes destinations du centre-ville sont inexistantes. De plus, la présence de la rivière du Nord en son centre crée une barrière pour les modes de transport actifs qui doivent emprunter un des trois ponts, des infrastructures routières qui sont inhospitalières pour les cyclistes.

Réseau piéton

Outre le grand projet de piétonnisation de la rue de la Gare, l'ensemble des rues du secteur bénéficiera d'une augmentation de l'espace pour piétons : aménagement ou élargissement des trottoirs, espaces de repos, principes d'accessibilité universelle, reconfiguration d'intersections jugées dangereuses (redéfinition du tracé, ajout de saillies de trottoirs, marquage au sol, ajout d'îlots de refuge au centre de la voie pour les passages piétons, etc.)

Plan 14 : Réseaux et liens actifs existants, projetés et à l'étude

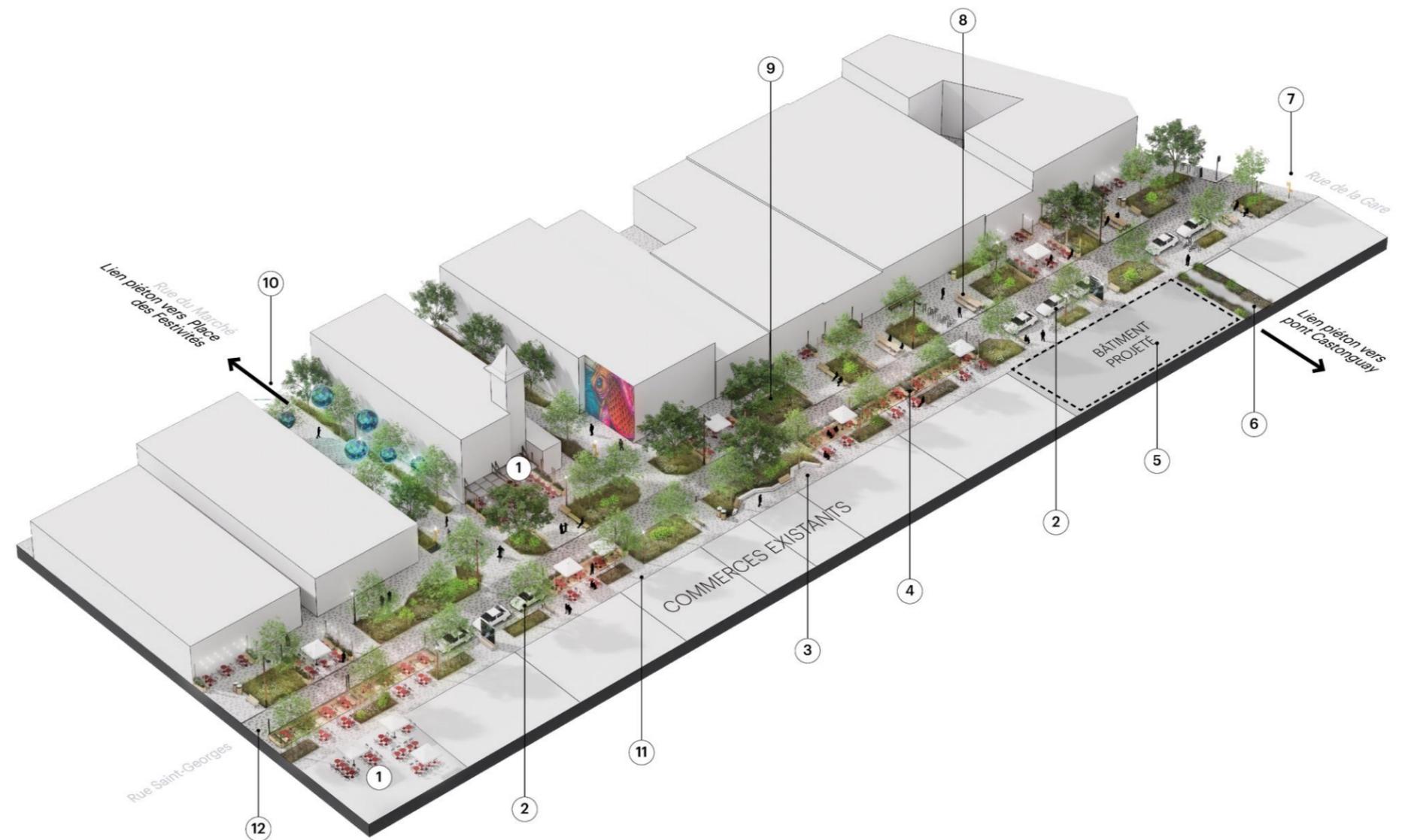


4.3.2 Les principes d'aménagement des rues conviviales

Le PPU propose l'aménagement de rues conviviales pour accroître le dynamisme commercial et contribuer à l'ambiance du secteur. Le réaménagement des rues devrait respecter certains principes visant à en faire des espaces conviviaux, sécuritaires et adaptés aux changements climatiques.

1. Conserver et bonifier les terrasses commerciales existantes;
2. Préserver les cases de stationnements d'un côté de la rue;
3. Créer des placettes avec du mobilier identitaire intégré aux nouvelles fosses de plantations;
4. Permettre des emplacements libres pour l'installation de nouvelles terrasses commerciales;
5. Prévoir des commerces au rez-de-chaussée des nouveaux bâtiments;
6. Prévoir des ruelles piétonnes entre les bâtiments existants et les nouvelles constructions pour favoriser des connexions piétonnes entre les îlots;
7. Créer une signalétique identitaire pour le centre-ville intégrant un parcours culturel quatre saisons;
8. Prévoir des espaces dégagés pour du mobilier promouvant la rencontre, comme des tables et des bancs ainsi que des supports à vélos;
9. Créer de grandes fosses de plantation avec des arbres à grand déploiement et des végétaux pour la gestion des eaux de ruissellement;
10. Végétaliser et rendre accessible les ruelles piétonnes en les sécurisant avec un éclairage chaleureux;
11. Élargir les trottoirs avec un pavé perméable identitaire dans l'ensemble du centre-ville;
12. Rétrécir les voies véhiculaires avec un pavé adapté pour les automobiles.

Figure 69 : Principes d'une rue conviviale



Les composantes d'aménagement illustrent une vision de développement à titre d'inspiration. L'implantation des bâtiments projetée et les aménagements proposés pourraient différer de ce qui est illustré dans le respect des principes de la vision.

4.4 STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Pour son centre-ville, la Ville de Saint-Jérôme utilisera des outils réglementaires à la fois prévisibles et axés sur les principes de développement durable.

UNE RÉGLEMENTATION ADAPTÉE AU CADRE BÂTI DU CENTRE-VILLE

La réglementation normative devra être adaptée au secteur du centre-ville, notamment :

- Des marges et une emprise au sol des bâtiments adaptées à un milieu compact;
- Des ratios de cases de stationnement réduits au minimum au profit d'un secteur axé sur la mobilité active et collective;
- Des exigences de surfaces végétales permettant des solutions de verdissement innovantes;
- Des exigences relatives aux aires d'agrément adaptées à des projets de forte densité.

UNE RÉGLEMENTATION QUI GÉNÈRE DES OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES

La réglementation normative devra assurer le développement du centre-ville en assurant l'atteinte des densités minimales et en prévoyant une hauteur et une occupation du sol favorables aux projets de densification.

UNE RÉGLEMENTATION QUI MET EN ŒUVRE LA VISION D'AMÉNAGEMENT

Afin d'atteindre la vision d'aménagement projetée pour le secteur du centre-ville, la réglementation normative et discrétionnaire devra minimalement viser :

- La perméabilité des déplacements piétons à travers le centre-ville;

- La conservation des points de vue existants sur le patrimoine bâti;
- La création de cours, ouvertes au public, attractives et favorables à l'émergence de projets citoyens, culturels et événementiels;
- L'intégration des bâtiments patrimoniaux d'intérêt dans les projets de redéveloppement;
- Le traitement architectural des façades des bâtiments et l'animation des rues commerciales;
- La bonne intégration des aires de stationnement souterraines ou étagées;
- L'aménagement des toits et l'optimisation de leur utilisation;
- La mise en valeur de la rivière du Nord;
- La diversité des végétaux et la lutte aux îlots de chaleur;
- La mutualisation des aires de stationnement;
- Les solutions de verdissement innovantes et adaptées à un milieu de vie compact;
- Les solutions de gestion optimales des eaux des pluies au sein des projets.

UNE RÉGLEMENTATION QUI MAXIMISE LES RETOMBÉES COLLECTIVES

Afin d'atteindre les cibles de la Ville en matière de logements abordables, la réglementation d'urbanisme pourra prévoir des mécanismes réglementaires visant l'approbation d'un bonus de densité en contrepartie à une prestation d'intérêt collectif.

Figure 70 : Percée visuelle sur la Cathédrale



Mention de source : Ville de Saint-Jérôme

Figure 71 : Affectations du centre-ville

| AFFECTATION | Centralité urbaine (CU) | Corridor urbain structurant (CUS) | Centralité de moyenne densité (CMD) |
|---|---|---|--|
| DESCRIPTION | L'aire d'affectation «centralité urbaine» est constituée à la fois de milieux à fort potentiel de densification, de grands équipements publics et de terrains occupés par des bâtiments d'intérêt patrimonial. Les aires de stationnement et les terrains occupés par des bâtiments à faible occupation du sol y offrent des opportunités de redéveloppement importantes tout en comportant des enjeux d'intégration architecturale. Le plan particulier d'urbanisme vise à favoriser la mobilité durable et le déploiement d'une trame verte et bleue. Il vise aussi à assurer que l'insertion de bâtiments de plus grand gabarit se fasse dans le respect du cadre bâti identitaire du secteur. | L'aire d'affectation «corridor urbain structurant» vise les secteurs limitrophes à certains axes de mobilité durable structurants et présentant les plus grands potentiels de densification. Le long de ces corridors, le plan d'urbanisme vise à favoriser la mobilité durable et le déploiement d'une trame verte et bleue. Ainsi, cette aire d'affectation vise la densification des terrains sous-utilisés et la préservation du rôle de desserte commerciale et de services pour les quartiers adjacents. | L'aire d'affectation «centralité de moyenne densité» vise les quartiers en périphérie du centre-ville. Ces secteurs comptent principalement des immeubles de type «plex», mais aussi une diversité des typologies construites. Cette affectation offre un potentiel d'intensification tout en étant identifiée comme un milieu homogène dont le caractère paysager est à préserver. Ainsi, dans cette aire d'affectation, les projets d'insertion devront assurer une bonne intégration architecturale et la préservation des bâtiments d'intérêt patrimonial qu'on y retrouve. |
| INTENTIONS RÉGLEMENTAIRES | <ul style="list-style-type: none"> Orienter une partie de la croissance prévue pour 2040 au centre-ville; Transformer les terrains à potentiel de densification pour accroître la compacité et générer un environnement favorable à la mobilité durable; Assurer la bonne intégration des bâtiments de grand gabarit dans le contexte patrimonial du centre-ville; Favoriser la mixité des usages par l'intégration d'usages commerciaux au rez-de-chaussée des bâtiments et des logements aux étages supérieurs; Accroître la qualité des espaces publics. | <ul style="list-style-type: none"> Orienter une partie de la croissance prévue pour 2040 le long des corridors de mobilité durable identifiés au plan d'urbanisme; Consolider les entrées du centre-ville; Transformer le cadre bâti pour accroître la compacité et générer un environnement favorable à la mobilité durable Assurer la bonne intégration des bâtiments de grand gabarit dans leur milieu d'insertion; Favoriser la mixité des usages par l'intégration d'usages commerciaux au rez-de-chaussée des bâtiments et des logements aux étages supérieurs; Accroître la qualité des espaces publics; Accroître le verdissement des terrains, notamment en cour avant, en lien avec le déploiement de la trame verte et bleue. | <ul style="list-style-type: none"> Préserver l'identité des secteurs par un contrôle des projets de démolition et par l'encadrement architectural des projets d'insertion; Préserver l'offre commerciale ponctuelle et l'animation des quartiers par l'autorisation de fonctions compatibles; Soutenir l'entretien et la valorisation du cadre bâti existant; Développer une stratégie de verdissement propre aux quartiers urbains en misant sur la végétalisation des espaces publics, des aires de stationnement et dans le cadre des projets de redéveloppement. |
| CATÉGORIES D'USAGES AUTORISÉES | | | |
| Habitation unifamiliale | | | • |
| Habitation bifamiliale | • | • | • |
| Habitation trifamiliale | • | • | • |
| Habitation multifamiliale (4 à 8 logements) | • | • | ○ (1) |
| Habitation multifamiliale (9 logements et plus) | • | • | ○ (1) |
| Habitation collective | ○ (1) | ○ (1) | ○ (1) |
| Bureau, service et commerce de détail | • | • | ○ (1) |
| Restauration et débit de boisson | • | • | |
| Hébergement | • | • | |
| Divertissement et loisirs | • | • | |
| Industrie artisanale et logistique urbaine | ○ (1) | ○ (1) | |
| Institutionnel et communautaire local | • | • | • |
| Institutionnel et communautaire régional | • | • | • |
| Activité de rassemblement | • | • | • |
| Récréation extensive | • | • | • |
| Récréation intensive | ○ (3) | • | |
| Culture | ○ (2) | ○ (2) | |
| Activité de conservation | • | • | • |
| Utilité publique et infrastructure | • | • | • |

• Autorisée

○ Compatible avec restriction et/ou sous respect de conditions

(1) Autorisées uniquement dans les zones compatibles ou sous respect de critères relatifs à la bonne cohabitation des usages.

(2) Uniquement des usages d'agriculture urbaine incluant la culture en serre compatible avec le milieu urbain.

(3) Excluant les pistes de course et les réseaux pour véhicules récréatifs motorisés.

Figure 72 : Affectations du centre-ville (suite)

| AFFECTATION | Résidentielle de moyenne à forte densité (RMFD) | Espace vert et de récréation (EVR) | Publique et institutionnelle (INS) |
|---|--|--|---|
| DESCRIPTION | L'aire d'affectation «résidentielle de moyenne à forte densité» vise les secteurs composés majoritairement de bâtiments d'habitations multifamiliales de 2 à 5 étages avec des aires de stationnement principalement. Dans cette affectation, le plan particulier d'urbanisme vise à reconnaître la forme urbaine existante. | L'aire d'affectation «récréation et espaces verts» comprend les espaces verts et le Parc linéaire le P'tit train du Nord. Dans cette aire d'affectation, le plan particulier d'urbanisme vise à assurer la mise en valeur des espaces verts et leur participation à la trame verte et bleue du centre-ville. | L'aire d'affectation «institutionnelle» vise à reconnaître les particularités architecturales, de forme et d'implantation de certains terrains, bâtiments et espaces à vocation publique ou semi-publique. Cette affectation est caractérisée par des bâtiments institutionnels dont l'implantation et l'architecture peuvent se démarquer du tissu urbain environnant compte tenu de leur vocation. Dans cette affectation, le plan d'urbanisme vise à offrir la flexibilité nécessaire pour reconnaître ce caractère exceptionnel. |
| INTENTIONS RÉGLEMENTAIRES | <ul style="list-style-type: none"> Consolider les secteurs résidentiels de moyenne à forte densité sur le territoire; Assurer la bonne intégration des bâtiments de grand gabarit dans leur milieu d'insertion; Accroître la présence de la canopée et la végétalisation sur les terrains. | <ul style="list-style-type: none"> Conserver les espaces verts du secteur; Protéger le couvert forestier existant, la valeur écologique des espaces verts et maintenir l'accès à la population pour des fins récréatives; Mettre à contribution les espaces verts du secteur au bénéfice de la santé des écosystèmes et de la population; Consolider la trame verte et bleue par les axes de la rivière du Nord et du Parc linéaire le P'tit train du Nord; Permettre des constructions de faible emprise au sol pour soutenir les usages récréatifs et communautaires. | <ul style="list-style-type: none"> Maintenir des conditions d'aménagement souples de manière à répondre aux spécificités des différents usages institutionnels; Favoriser le redéveloppement de certains sites stratégiques pour des fins d'habitation abordable et sociale; Encourager l'implantation d'usages qui contribuent à l'animation et à la poursuite de la mission des ensembles institutionnels; Verdir les terrains et les aires de stationnement afin de contribuer à la santé des écosystèmes et de la population. |
| CATÉGORIES D'USAGES AUTORISÉES | | | |
| Habitation unifamiliale | | | |
| Habitation bifamiliale | • | | |
| Habitation trifamiliale | • | | |
| Habitation multifamiliale (4 à 8 logements) | • | | ○ (2) |
| Habitation multifamiliale (9 logements et plus) | • | | ○ (2) |
| Habitation collective | | | ○ (2) |
| Bureau, service et commerce de détail | | ○ (1) | |
| Restauration et débit de boisson | | ○ (1) | |
| Hébergement | | | |
| Commerce et service à caractère particulier | | | |
| Divertissement et loisirs | | | |
| Industrie artisanale et logistique urbaine | | | |
| Industrie légère | | | |
| Institutionnel et communautaire local | • | | • |
| Institutionnel et communautaire régional | | | • |
| Activité de rassemblement | | | • |
| Récréation extensive | • | • | • |
| Récréation intensive | | | |
| Culture | | | |
| Activité de conservation | • | • | • |
| Utilité publique et infrastructure | • | • | • |

• Autorisée

○ Compatible avec restriction et/ou sous respect de conditions

(1) À l'exception des terrains du Parc linéaire le P'tit train du Nord, seuls des usages à faible empreinte au sol sont autorisés. Les usages doivent être complémentaires aux usages de récréation dans les parcs.

(2) Uniquement sur certains sites stratégiques. Doit répondre à des critères d'intégration de logements abordables ou dédiés à des clientèles ayant des besoins spécifiques en habitation.

VUE DE L'AUTOROUTE DES LAURENTIDES

Figure 73 : Vue sur la cathédrale



Plan 18 : Cotes altimétriques de préservation des vues sur la Cathédrale à partir de l'autoroute des Laurentides



4.5 ENTENTES ET PROGRAMMES

La mise en œuvre du plan particulier d'urbanisme (PPU) nécessite des moyens diversifiés qui dépassent l'encadrement réglementaire. La Ville peut mettre en place des programmes et mesures incitatives qui encourageront la réalisation de ses aspirations au centre-ville.

PROGRAMME DE SUBVENTION

Afin de stimuler le dynamisme économique et d'atteindre les objectifs du présent PPU, un programme de revitalisation pourrait être mis en place. Un tel programme peut permettre à la Ville de donner un crédit de taxe ou une subvention à un projet qui remplit ses conditions.

PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Le présent PPU établit un programme d'acquisition d'immeubles pour son centre-ville, soit le territoire d'application du présent PPU. Dans le cadre de ce programme, la Ville peut acquérir tout immeuble situé dans ce territoire pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles, et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur ceux-ci.

La Ville de Saint-Jérôme pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du PPU et des règlements d'urbanisme conformes à ce dernier.

ENTENTES DE DÉVELOPPEMENT DES TERRAINS MUNICIPAUX

Les terrains de propriété municipale constituent une richesse foncière à haut potentiel. La mise en œuvre du présent plan particulier d'urbanisme passe nécessairement par leur mise en valeur et leur densification.

La Ville évaluera pour chacun d'eux la stratégie la plus adaptée. Elle devra s'assurer que les projets qui seront implantés sur ces terrains répondent aux besoins de la communauté et respectent les objectifs du présent PPU. Elle pourra notamment établir des critères lors de la vente, procéder à des appels de propositions ou établir des ententes ou des partenariats.

