

PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ DURABLE

PUMD

2025-2040

Règlement numéro 0350-000

13 mai 2025



COMITÉ TECHNIQUE - PUMD

Coordination de la démarche :

Rachel Désilets-Comeau, OUQ, Chef de Division, 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

Croissance et milieux de vie inclusifs

Fannie Allard-Richard, OUQ, Service de l'urbanisme et du développement durable

Pôles de quartier et rayonnement

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

Trame verte et bleue

Christine Valiquette, Service de l'urbanisme et du développement durable

Isabelle St-Germain, Service de l'environnement

Caroline Cagelais, Service de l'ingénierie

Mobilité durable

Philippe Ryan, OIQ, Service de l'ingénierie

Philippe Vincent, OIQ., Service de l'ingénierie

Patrimoine

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

Développement industriel

Alexandre Lebrun OUQ, Service de l'urbanisme et du développement durable

Martine Ethier, Service du développement économique et de l'électrification des transports

Lyne Constantineau, Service du développement économique et de l'électrification des transports

Santé et saines habitudes de vie

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

Gabrielle Boucher-Dugré, urbaniste, Service de l'urbanisme et du développement durable

Geneviève Desjardins, OUQ, Service de l'urbanisme et du développement durable

Collaborateur : Équipe de la Direction de santé publique des Laurentides

Communications et logistique

Yvonne Lemay, Service des communications et des relations avec les citoyens

Page couverture :

Fanny Roy, urb.-stagiaire, analyste en urbanisme, Service de l'urbanisme et du développement durable

ÉQUIPE DE TRAVAIL – RÈGLEMENTS D'URBANISME

Coordination de la démarche des règlements d'urbanisme :

Fannie Allard-Richard, O.U.Q., Service de l'urbanisme et du développement durable

Équipe de travail multidisciplinaire :

Benjamin Hews, Me Pascal Marchi, Me Simon Vincent, Me Nicolas Fournier, Nadia Bilodeau, Denise Lefebvre, Jason Griffis, Fanny Roy, Geneviève Roy, Marie-Eve Samuel, Guillaume Bourdeau, Norman Ricard, Linda Montelparé, Annie Sorel, Alison Drylie, Myriam Perreault, Kahina Gouali, Mario St-Pierre et l'équipe du Service de sécurité incendie

ÉQUIPE DE PROJET – ATELIER URBAIN

Directeur de projet

Louis-Michel Fournier, OUQ

Rédaction et conception

Marc-André Bourgault, OUQ

Simon Camirand-Contant

Véronique Montpetit, OUQ

Pierre-Olivier Robitaille

Stéphanie Rocher, OUQ

Jean-Philippe Roy

Révision

Stéphanie Valois, consultante

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



1. MISE EN CONTEXTE	4
1.1 Le contexte de planification	5
1.2 Une réponse à la crise du logement	8
1.3 Une réponse aux projections climatiques	9
1.4 Une réponse à l'évolution des besoins socioéconomiques	11
1.5 Une démarche issue d'une vaste consultation participative	13
1.6 L'évaluation d'impact sur la santé	15
1.7 La planification de la mobilité durable	16
2. LA VISION 2040	17
2.1 Les piliers du Plan d'urbanisme et de mobilité durable	18
2.2 L'énoncé de vision	19
2.3 Les orientations d'aménagement	20
3. LES STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT	23
3.1 – Croissance et milieux de vie inclusifs	25
3.2 – Pôles de quartier et rayonnement	38
3.3 – Trame verte et bleue	47
3.4 – Patrimoine et paysage	56
3.5 – Développement industriel	65
4. GESTION DU TERRITOIRE	73
4.1 La gestion de l'urbanisation	74
4.2 Les affectations du territoire	75
4.3 Les besoins en infrastructures	99
4.4 Les contraintes à l'occupation du sol	100
5. LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE	102



MISE EN CONTEXTE

1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION

UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE

Située au cœur de la région administrative des Laurentides et représentant la « porte du Nord », la ville de Saint-Jérôme bénéficie d'une localisation privilégiée qui lui confère le double statut de ville-centre et de capitale régionale. Chef-lieu de la Municipalité régionale de comté (MRC) de La Rivière-du-Nord, elle est entourée par les municipalités et villes de Mirabel, Saint-Colomban, Mille-Îles, Sainte-Anne-des-Lacs, Prévost et Sainte-Sophie.

Plaque tournante de l'économie régionale, la connectivité de Saint-Jérôme est renforcée par la présence de l'autoroute 15 qui traverse le territoire dans un axe nord-sud au long duquel se concentrent les activités commerciales et industrielles à portée régionale. Parallèlement à l'autoroute, la route 117 sillonne le territoire à l'est de la rivière du Nord et regroupe une offre commerciale plus locale ainsi que des milieux de vie plus denses à l'approche du centre-ville. Le Kilomètre 0, porte d'entrée principale du Parc linéaire le P'tit Train du Nord qui traverse la ville du nord au sud, contribue également à la position stratégique de la ville de Saint-Jérôme.

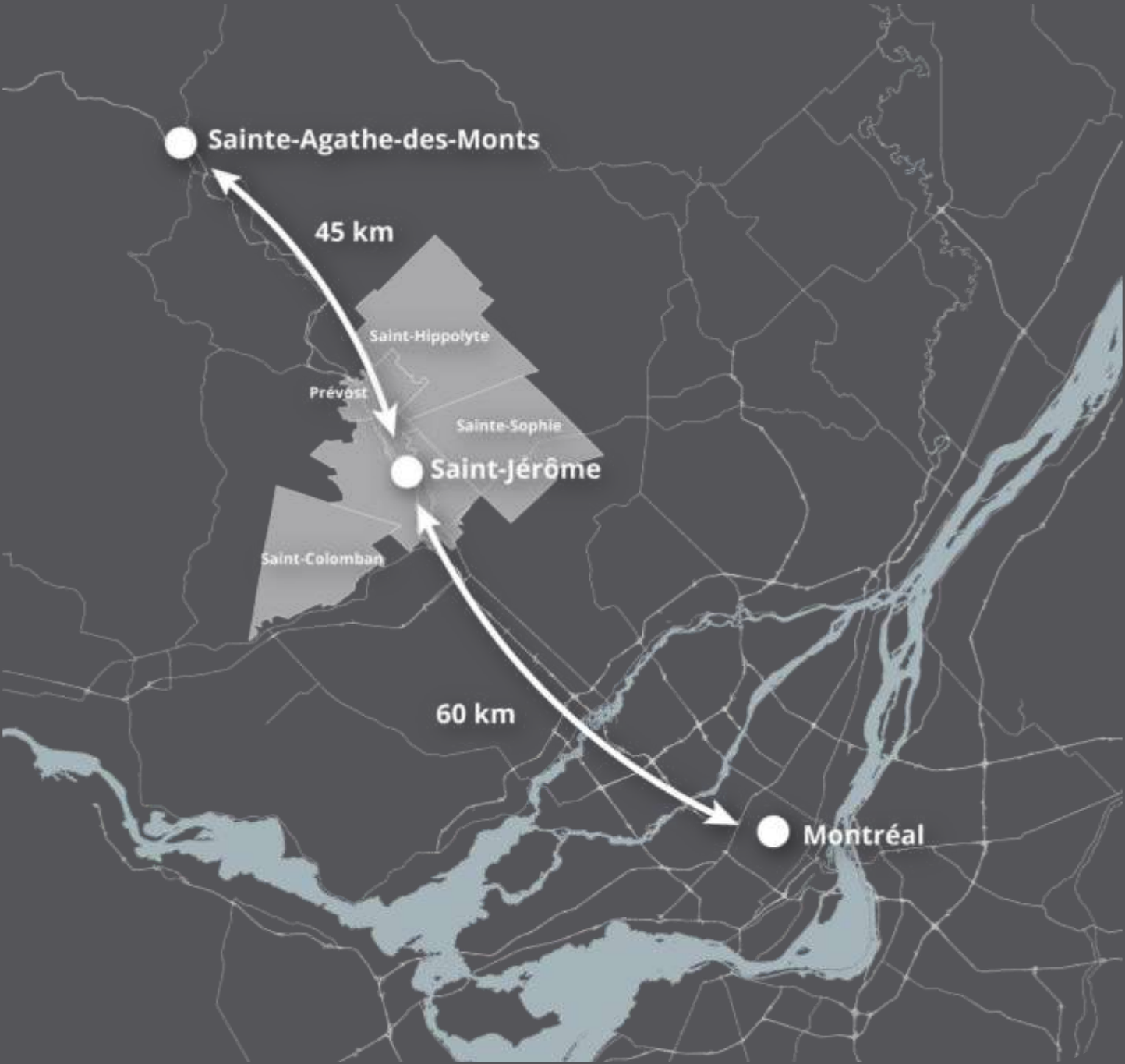
Le rayonnement de la ville de Saint-Jérôme repose sur plusieurs domaines clés, tels que les services administratifs et publics, la santé, l'éducation ainsi que l'activité industrielle. En effet, la présence d'institutions comme le Cégep de Saint-Jérôme, le Palais de justice et le campus Saint-Jérôme de l'Université du Québec en Outaouais ainsi que de nombreux services publics et parapublics, comme

ceux du quartier de la Santé, confère à la ville un statut de capitale régionale. Plusieurs équipements culturels d'envergure se trouvent également à Saint-Jérôme, notamment le Musée d'art contemporain des Laurentides, la Maison de la culture Claude-Henri-Grignon, l'Amphithéâtre Rolland et le Théâtre Gilles-Vigneault.

De plus, le centre-ville, les centres commerciaux d'envergure, les corridors commerciaux et les noyaux urbains offrent une diversité économique significative dans la région, conférant à la ville un statut de destination commerciale régionale.

En ce qui concerne le transport collectif, Saint-Jérôme est desservi par le service EXO de la grande région de Montréal, lequel comprend le train de banlieue de la ligne Montréal-Saint-Jérôme ainsi que le réseau d'autobus du secteur Laurentides. La gare, située au centre-ville, offre un vaste stationnement incitatif et permet la connexion avec les différents circuits d'autobus locaux et interurbains.

Saint-Jérôme bénéficie également de la présence de nombreux atouts paysagers qui renforcent son attrait touristique, tels que la rivière du Nord et en particulier le parc régional de la Rivière-du-Nord, traversé notamment par les chutes Wilson, ainsi que le parc naturel du Lac-Jérôme, le Parc linéaire le P'tit Train du Nord et le Parc Linéaire des Basses-Laurentides (tronçons nord et sud) et de nombreux espaces boisés.



HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Occupation des premières nations

Avant l'arrivée des colons français au 17^e siècle, le territoire des Laurentides était occupé par divers groupes autochtones, majoritairement de la grande famille des Algonquiens. Leur mode de vie était étroitement lié à la nature, axé sur la chasse, la pêche et la cueillette. Les Laurentides offraient une abondance de ressources naturelles, essentielles pour leur subsistance. Les guerres contre les Iroquois dans la seconde moitié du 17^e siècle ont amené les peuples autochtones à s'éloigner de la région jusqu'à la Grande Paix de Montréal en 1701.

Début de la colonisation

Comme ailleurs en Nouvelle-France, l'avancée de l'exploration et de la colonisation a suivi les grands cours d'eau. Suivant l'établissement de la seigneurie des Mille-Isles en 1683, puis l'augmentation de la seigneurie des Mille-Isles (plus tard, seigneurie de Bellefeuille), au nord-ouest, en 1752, les colons originaires des paroisses de Sainte-Anne-des-Plaines et de Saint-Eustache ont migré vers le nord. La rivière du Nord sera le berceau du village de Dumontville (qui deviendra Saint-Jérôme en 1855) et marquera profondément son développement jusqu'à aujourd'hui. Des premiers établissements sur l'actuel territoire jérômien jusqu'à la fondation de la paroisse de Saint-Jérôme en 1834, le cœur administratif, religieux et économique de Saint-Jérôme a toujours conservé sa proximité avec la rivière.

Chemin de fer et industrialisation

L'arrivée d'Antoine Labelle comme curé de Saint-Jérôme en 1868 et l'ouverture de la ligne ferroviaire liant Montréal à Saint-Jérôme en 1876 ont accéléré le développement de la ville. Saint-Jérôme a pu devenir un centre industriel avec l'établissement de grandes usines comme la Compagnie de papier Rolland ltée, la Boston Rubber et la Regent Spinners qui s'y installent en raison de la présence de la rivière du Nord et du chemin de fer. La colonisation vers le nord et le dynamisme industriel ont contribué à l'essor et à la prospérité économique de la ville jusqu'à la fin des années 1960.

Période de déclin économique

La fin des Trente Glorieuses (1945-1975) et le premier choc pétrolier en 1973 ont généré une onde de choc dans le modèle économique occidental, choc qui n'a pas épargné Saint-Jérôme. Avec le déclin du modèle industriel et du transport ferroviaire, les deux grands piliers du développement économique jérômien étaient affaiblis. À l'exception des Entreprises Rolland (anciennt. Compagnie de papier Rolland ltée) qui poursuit encore aujourd'hui ses activités, les grandes entreprises industrielles ont chacune à leur tour fermé leurs portes. La Regent Knitting Mills (anciennt. Regent Spinners) et la Dominion Rubber (anciennt. Boston Rubber) ont connu un déclin important à partir des années 1960, la première devenant la coopérative de travailleurs Tricofil en 1975 avant de cesser ses activités en 1981, et la seconde cessant les siennes en 1994 alors qu'elle portait le nom Uniroyal Woodbridge.

Saint-Jérôme, capitale des Laurentides

Capitale régionale des Laurentides, Saint-Jérôme s'appie désormais sur plusieurs forces économiques et la dimension institutionnelle pour soutenir sa vitalité. L'ouverture du Cégep de Saint-Jérôme en 1968 et d'un nouveau palais de justice en 1970 constitue un exemple à souligner, tout comme la construction d'un pavillon de l'Université du Québec en Outaouais en 2010. La solidité du pilier institutionnel a permis de soutenir des efforts de revitalisation urbaine et de contribuer à moderniser la ville à partir des années 1990. Puis, avec l'inauguration du Parc linéaire le P'tit Train du Nord, Saint-Jérôme est devenue la porte d'entrée des Laurentides. Saint-Jérôme a continué ses efforts de consolidation de son leadership régional par la création de pôles stratégiques thématiques avec le quartier des Arts et du Savoir, le quartier des Sports et le nouveau quartier de la Santé.

UNE CAPITALE RÉGIONALE EN PLEINE EXPANSION

Avec une population de 82 071 habitants en 2023, Saint-Jérôme se distingue par son dynamisme et sa croissance soutenue. La démographie, le nombre de logements et le tissu économique témoignent de son importance au sein de la région (figure 1).

Avec un total de 37 375 logements, Saint-Jérôme offre une variété d’options résidentielles pour sa population croissante. En pleine expansion, la ville est également le foyer de 2 312 entreprises, créant ainsi un environnement économique dynamique et diversifié (figure 1).

Cela se traduit par des perspectives d’emploi variées et une vitalité économique qui contribuent à l’essor de la région. Le vieillissement de la population constitue une tendance marquante pour Saint-Jérôme. D’ici 2041, le nombre de résidents âgés de 75 ans et plus devrait plus que doubler. Cette évolution démographique impose une réflexion approfondie sur les besoins spécifiques des aînés en matière de logement, de mobilité, de soins de santé et de services sociaux.

Les prévisions démographiques pour l’horizon 2041 indiquent une augmentation significative de la population de Saint-Jérôme, laquelle devrait atteindre 96 125 habitants, soit une augmentation de près de 20 % (figure 3).

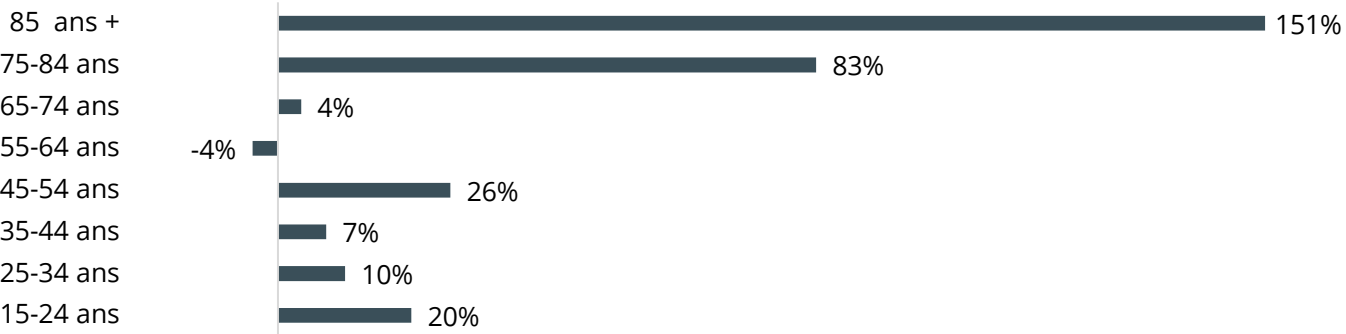
Cette croissance anticipée témoigne de l’attrait de la ville en tant que lieu de résidence privilégié et de son potentiel de développement continu. Les autorités locales et les planificateurs urbains doivent tenir compte de ces projections pour anticiper les besoins futurs en matière de logement, d’infrastructures et de services publics.

Figure 1. Répartition de la population, des logements et des entreprises, Ville de Saint-Jérôme et reste de la MRC de La Rivière-du-Nord



Source : Population et logements : Statistique Canada, Recensement de la population de 2021 ; Entreprises : Statistique Canada, nombre d’entreprises canadiennes, décembre 2022.

Figure 2. Variations démographiques par groupe d’âge 2001 – 2041, Ville de Saint-Jérôme



Source : Institut de la Statistique du Québec, 2022

Figure 3. Prévisions démographiques 2001 – 2041, Ville de Saint-Jérôme



Source : Institut de la Statistique du Québec, 2022

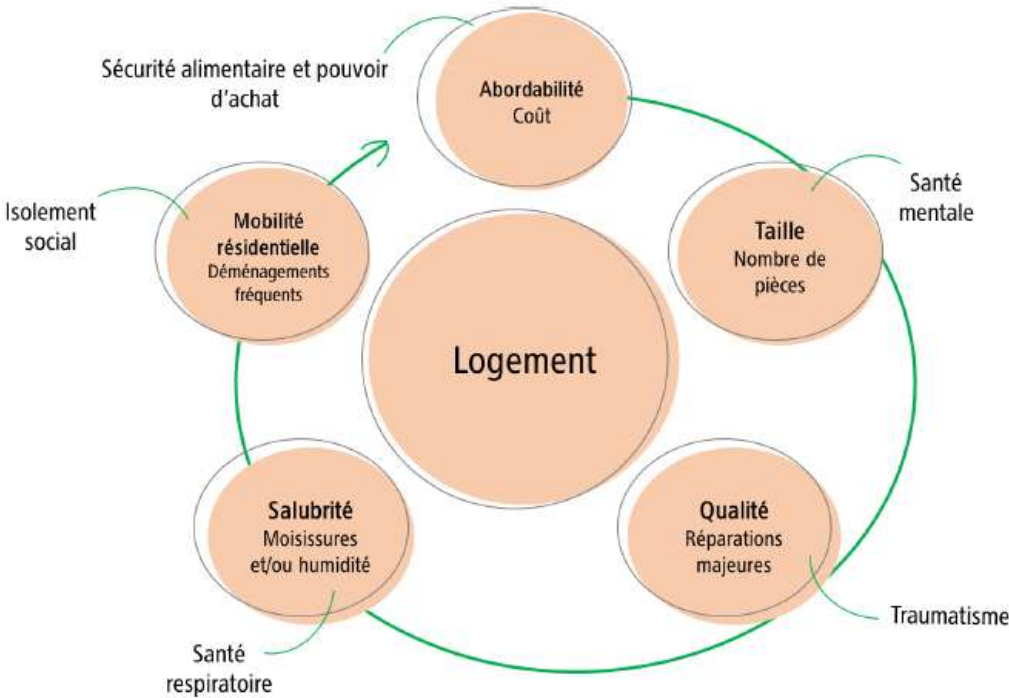
1.2 UNE RÉPONSE À LA CRISE DU LOGEMENT

DES DONNÉES PRÉOCCUPANTES

Saint-Jérôme fait face à une crise du logement préoccupante, caractérisée par une pénurie de logements abordables et une hausse significative des loyers. La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) a évalué à seulement 0,2 % le taux d'inoccupation des logements locatifs à Saint-Jérôme en 2023, bien en deçà du seuil d'équilibre qui est d'environ 3 %. Cette situation impacte particulièrement les familles à faible revenu, les étudiants, et les personnes âgées, qui peinent à trouver un logement adéquat.

DIVERSITÉ DE LOGEMENTS ET ABORDABILITÉ

Selon l'Évaluation d'impact sur la santé (EIS), l'habitation joue un « rôle irréfutable sur la santé et le bien-être de la population. Un logement abordable, de taille suffisante et en bon état est une composante importante d'un environnement sain, tant sur le plan physique, mental que social. » (Direction de santé publique des Laurentides, 2023).¹



LA COMMISSION SPÉCIALE SUR L'HABITATION

Créée en 2024, la commission spéciale sur l'habitation a pour objectif principal d'établir des balises en vue de l'élaboration d'une stratégie d'habitation. Face aux défis complexes en matière de logement et dans un contexte de crise climatique, une mobilisation des différents intervenants est nécessaire. Cette commission vise ainsi à coordonner les efforts des différents acteurs, tout en guidant les actions liées au développement résidentiel. Cette commission soutient une des orientations du présent plan d'urbanisme soit de construire des milieux de vie bienveillants et en santé pour tous.

1. Direction de santé publique, (2024). Évaluation d'impact sur la santé : Révision du Plan d'urbanisme et de mobilité durable de la Ville de Saint-Jérôme, Centre intégré de santé et de services sociaux des Laurentides, p.16.

1.3 UNE RÉPONSE AUX PROJECTIONS CLIMATIQUES

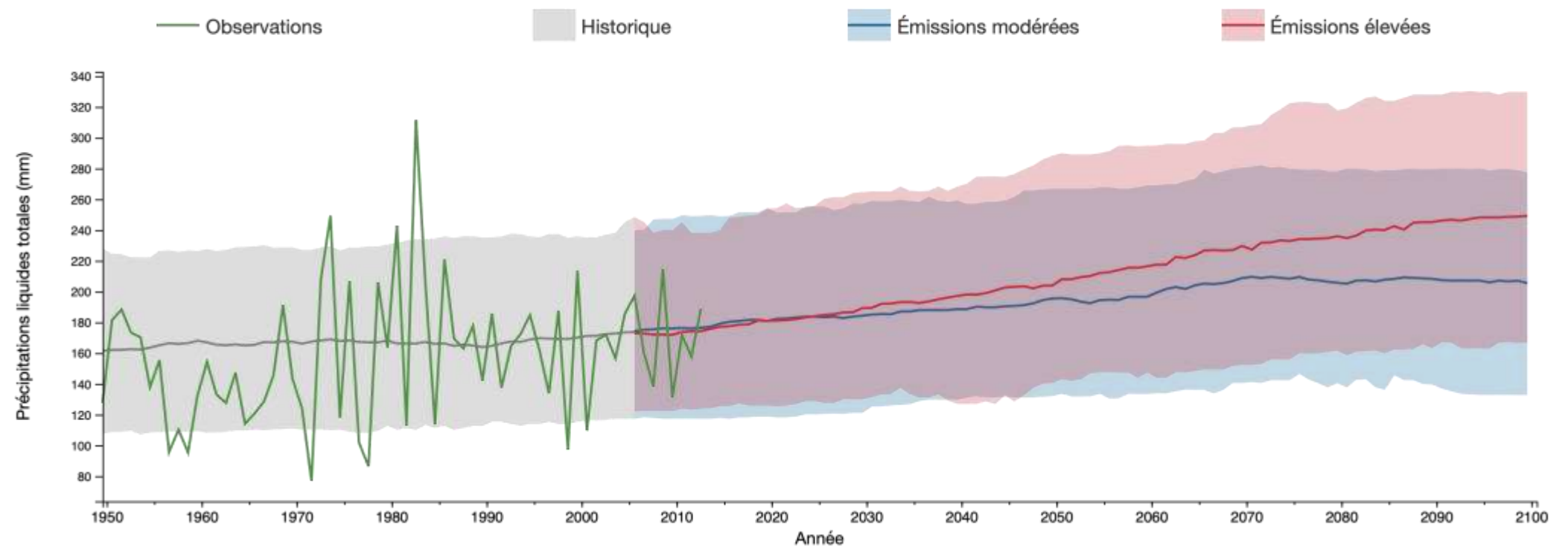
LE CONTEXTE DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les changements climatiques sont aujourd'hui une réalité incontournable qui affecte l'ensemble du territoire québécois, y compris Saint-Jérôme et la région des Laurentides. Alimentés par les activités humaines, les effets des changements climatiques se traduisent par une augmentation des phénomènes climatiques extrêmes.

Si les tendances actuelles persistent¹, une hausse de 4,3 °C de la température annuelle moyenne est prévue entre les moyennes observées des horizons 1991-2020 et 2071-2100 pour la ville de Saint-Jérôme, passant de 5,3 °C à 9,6 °C. Cette hausse se traduira différemment selon les saisons. Par exemple, les épisodes de chaleur extrême (jours par année à plus de 30 °C) seront plus fréquents en été, passant d'environ 8 jours par année à 43 jours sur l'horizon 2071-2100 (figure 3). En hiver, les épisodes de gel-dégel passeront d'environ 25 jours par an à 43 jours. Quant aux précipitations liquides, celles-ci seront plus variables et il est attendu que le total des précipitations liquides (mm) s'accroisse de 24 % d'ici l'horizon 2071-2100 (figure 4).

Les changements climatiques accélèrent les perturbations déjà observées. Ils exacerbent notamment la perte de biodiversité en raison de l'augmentation de la pollution et la fragmentation du territoire, ce qui a des conséquences directes sur le bien-être humain ainsi que sur l'ensemble des écosystèmes. Ces perturbations se présentent sous la forme de zoonoses (comme la propagation de la maladie de Lyme engendrée par la migration des tiques), de diminution de la qualité de l'eau, de la disparition d'espèces animales et végétales terrestres et/ou aquatiques et influencent le bien-être humain et l'ensemble des êtres vivants.

Figure 4. Extrait du [portraits climatiques d'Ouranos](#) : évolution du total printanier des précipitations liquides d'ici 2100 dans les Laurentides selon différents scénarios d'émissions carbone



Source : Ouranos 2022

1. Ouranos (2024). Portail climatique v2.3.

LES DÉFIS DE L'URBANISATION ET L'ADAPTATION DU TERRITOIRE

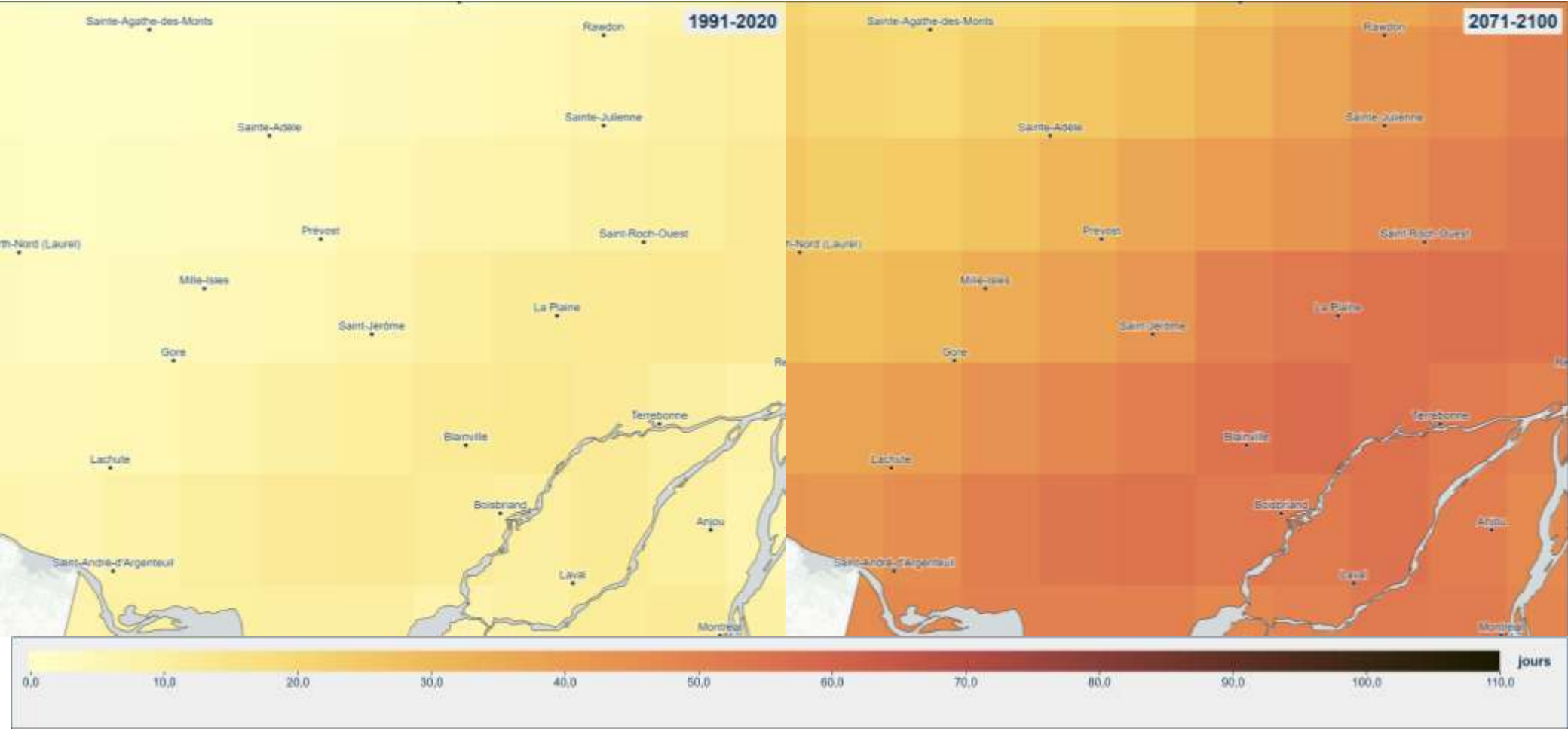
L'urbanisation de Saint-Jérôme présente des défis importants afin de s'adapter aux changements climatiques. Les sols imperméabilisés exercent une pression accrue sur les infrastructures de gestion des eaux, comme le réseau d'égouts, qui ne sont pas toujours conçues pour gérer l'intensification des précipitations. Les épisodes de pluie intense, dont la fréquence devrait augmenter selon les projections climatiques, amplifient les risques d'inondation dans certains secteurs en raison de l'accumulation rapide d'eau. De plus, les zones urbaines, souvent dépourvues de végétation adéquate, créent des îlots de chaleur qui aggravent les effets des vagues de température élevée néfastes pour l'environnement, la santé humaine et le bien-être.

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

Face à ces défis, il est impératif de réduire rapidement l'impact des activités humaines sur le climat, le territoire et la biodiversité, tout en mettant en place les conditions accroissant la résilience de la population et du territoire face aux aléas climatiques. La Ville de Saint-Jérôme et ses habitants, de même que les partenaires du milieu, jouent un rôle central dans cette entreprise, étant donné leur influence sur l'aménagement du territoire.

Le présent Plan d'urbanisme et de mobilité durable (PUMD) vise donc à favoriser une évolution du territoire qui répondra aux objectifs de développement durable dans les années à venir.

Figure 3. Extrait des [portraits climatique d'Ouranos](#) : nombre annuel de jours où la température excède 30°C, 1991-2020 et 2071-2100



Source : Ouranos 2022.

1.4 UNE RÉPONSE À L'ÉVOLUTION DES BESOINS SOCIOÉCONOMIQUES

DES CONDITIONS D'ACCÈS AUX RESSOURCES MATÉRIELLES ET SOCIALES INÉGALES SUR LE TERRITOIRE

L'Institut national de santé publique du Québec publie depuis les années 1990 un indice de défavorisation matérielle et sociale (IDMS). Cet indice est un outil clé en planification territoriale pour cibler les populations en situation de vulnérabilité et réduire les inégalités socioéconomiques. Il peut guider les décisions quant à la localisation des infrastructures, services publics et logements abordables, en identifiant les secteurs où les besoins sont les plus criants. Il aide également à prioriser les investissements pour améliorer l'accès aux transports, aux espaces verts ou aux services de santé dans les zones défavorisées. En intégrant l'IDMS, les projets d'aménagement peuvent promouvoir une équité territoriale et un développement inclusif, améliorant la qualité de vie des populations vulnérables.

La défavorisation matérielle

La défavorisation matérielle mesure l'accès limité aux ressources économiques et matérielles. Les principaux indicateurs incluent le faible revenu, la faible scolarité et un taux d'emploi réduit au sein d'une population. Ces facteurs traduisent un accès restreint à des conditions de vie adéquates, reflétant des inégalités socioéconomiques qui influencent directement la qualité de vie et la santé. Cet aspect se concentre sur les besoins matériels de base qui sont essentiels au bien-être général.

La défavorisation sociale

La défavorisation sociale renvoie à des situations de fragilité dans les réseaux et les statuts sociaux. Elle inclut des indicateurs tels que le fait de vivre seul, d'être veuf, séparé ou divorcé, ou de vivre dans une famille monoparentale. Ces facteurs décrivent un isolement social ou un manque de soutien communautaire et familial, ayant un impact négatif sur la santé mentale et l'intégration sociale des individus.

L'indice de défavorisation matérielle et sociale

Ce concept combine les dimensions matérielles et sociales pour illustrer une défavorisation globale. En croisant les niveaux de défavorisation des deux dimensions, l'IDMS identifie les populations les plus vulnérables sur les deux plans. Cette approche intégrée permet de mieux cibler les interventions pour réduire les inégalités en santé et les disparités socioéconomiques dans divers contextes.

Sur le territoire de la Ville de Saint-Jérôme, la défavorisation se présente différemment en fonction du type d'analyse, soit à l'échelle locale (CLSC) ou régionale (région sociosanitaire, ou RSS).

À l'échelle de la RSS, l'analyse fait ressortir une situation particulièrement criante dans le cœur de la ville, soit au centre-ville, dans les quartiers les plus anciens, comme Saint-Antoine ainsi que le long des artères que sont les routes 117 et 158 (Plan 1).

Figure 5 : La maison d'hébergement La HUTTE qui a ouvert ses portes en 2023.



Source : Journal le Nord, 2024

L'IMPORTANCE DE L'AMÉNAGEMENT POUR ATTÉNUER LES EFFETS DE LA DÉFAVORISATION

Si l'aménagement du territoire a une emprise limitée sur les facteurs influençant la défavorisation sociale, les facteurs menant à identifier certaines aires de diffusion (AD) comme étant défavorisées matériellement sont généralement visibles sur le territoire et également dans les analyses urbanistiques et économiques. Par exemple, le centre-ville est au cœur du secteur identifié comme étant défavorisé autant matériellement que socialement. Au niveau matériel, cela se traduit par l'absence de commerce alimentaire accessible à moins d'une dizaine de minutes à pied, si bien que ce secteur est identifié comme étant un désert alimentaire.

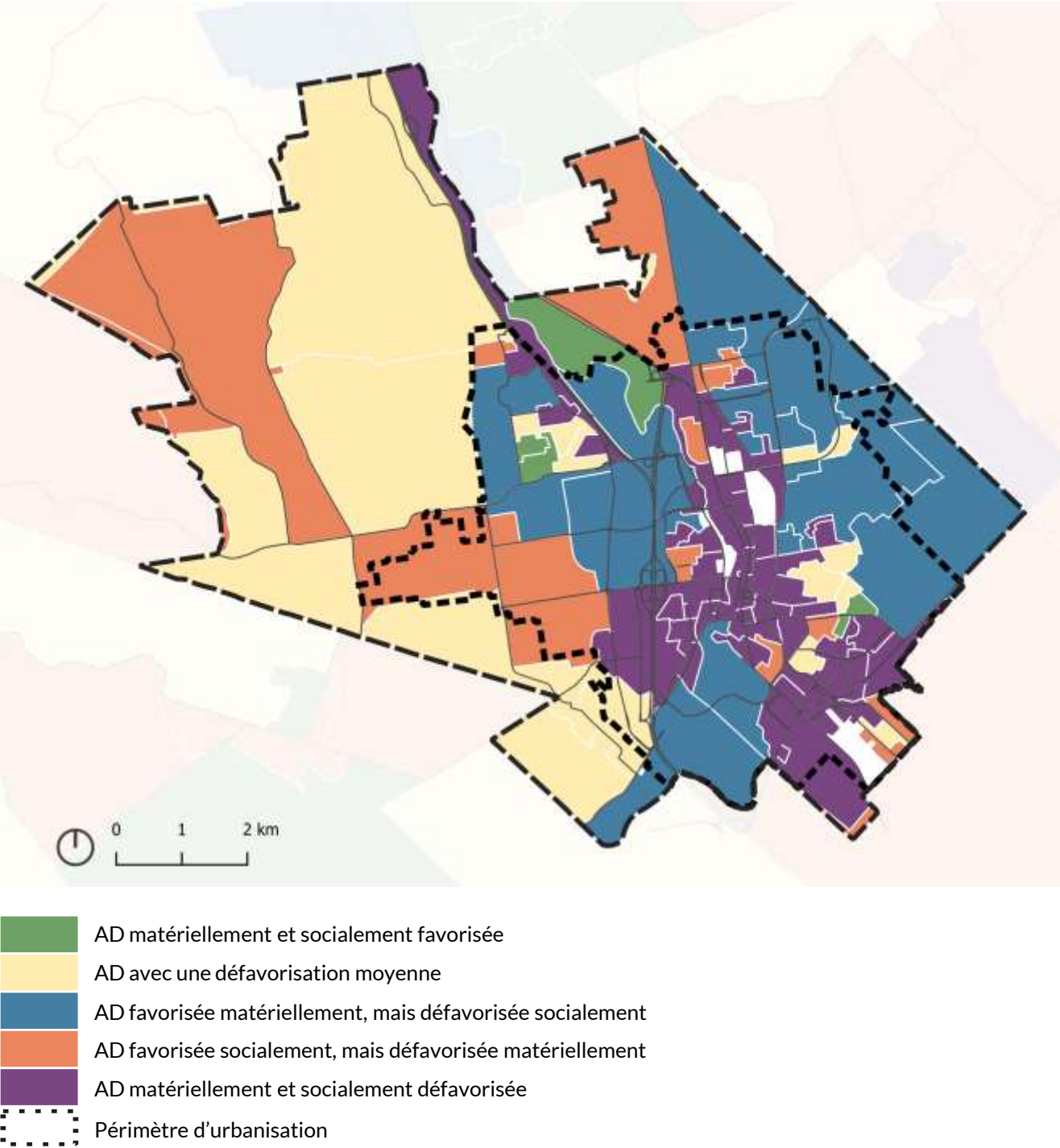
Du point de vue de l'aménagement du territoire, de nombreuses opportunités sont toutefois à saisir. Par exemple, les commerces de proximité ont davantage été implantés aux abords des corridors de grande visibilité routière au cours des dernières années. Toutefois, la consolidation de ce type de commerces dans les centres, les quartiers compacts et les milieux urbanisés devrait accroître le bassin de clients et donc rendre ces secteurs plus attractifs pour les commerçants.

À cet effet, la Ville de Saint-Jérôme, en collaboration avec la firme de conseil Altus, a réalisé une étude¹ présentant le portrait et les perspectives du secteur commercial sur le territoire. L'étude cible plusieurs tendances à venir pour le secteur commercial dans les prochaines années. D'abord, l'évolution démographique bouscule la demande et les préférences.

Le vieillissement de la population entraîne une baisse des dépenses dans les commerces de biens matériels. La fragmentation des ménages entraîne quant à elle des besoins spécifiques en typologies de logement et en services de proximité. En parallèle, les consommateurs favorisent le commerce en ligne et les pôles commerciaux régionaux en raison de leur compétitivité, au détriment des centres urbains et des pôles de quartier. Néanmoins, l'analyse pointe vers une évolution des préférences des consommateurs au profit de la qualité de l'expérience d'achat. L'analyse des forces, faiblesses, menaces et opportunités met en lumière l'importance de la densification pour soutenir la création d'une offre de proximité, dont les commerces alimentaires. Les projets industriels attendus, comme dans le secteur Bellefeuille, sont également ciblés comme une occasion de développer une offre commerciale de proximité pour les travailleurs et résidents du secteur.

Le PUMD visera donc, par différentes stratégies d'aménagement et leurs objectifs spécifiques pour atténuer les effets de la défavorisation sociale et matérielle. Il visera surtout à mettre en place les conditions pouvant mener à la création de cercles vertueux, où l'augmentation de l'offre de logements au sein de certains quartiers bénéficie à tous en permettant la création de nouveaux pôles de quartier ainsi qu'en dynamisant les pôles existants.

Plan 1. Indice de défavorisation matérielle et sociale, Ville de Saint-Jérôme



1. Ville de Saint-Jérôme (2023). Portrait et perspectives du secteur commercial sur le territoire. Rapport préliminaire.

1.5 UNE DÉMARCHE ISSUE D'UNE VASTE CONSULTATION PARTICIPATIVE

Dès le début de l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité durable (PUMD), la Ville de Saint-Jérôme a mis en place une démarche participative ambitieuse. Cette approche visait à impliquer activement la population et les partenaires locaux afin de garantir l'adhésion de tous et de prendre en compte les préoccupations et les aspirations de la communauté.

La démarche «Vivons Saint-Jérôme» a été lancée lors des premières étapes du projet pour rassembler les citoyens et les parties prenantes par le biais de différentes plateformes de communication. Des tables sectorielles, des consultations publiques et des ateliers interactifs ont été organisés afin de favoriser la participation et la contribution de tous. Cette approche participative a permis d'identifier les priorités de la communauté et de définir des stratégies adaptées aux réalités locales, en mettant l'accent sur des enjeux tels que la création de logements, l'économie, la santé publique, le tissu social ainsi que le patrimoine naturel et bâti.

En donnant la parole à tous les acteurs du territoire, Saint-Jérôme a construit une vision commune de son aménagement futur, dans le respect de son identité, de son environnement et de ses habitants.

Au total, plus de 500 personnes ont participé à la démarche de consultation publique. Ainsi, il s'agit de la plus grande démarche de participation publique entreprise par la Ville.

LA COMMISSION SUR LE PLAN D'URBANISME

La Ville de Saint-Jérôme a mis sur pied une commission spéciale composée d'élus et d'une équipe municipale multidisciplinaire. La commission a contribué à établir une vision initiale, à suivre l'avancement et à garder le cap sur les objectifs de planification durant toute la démarche.

LES TABLES SECTORIELLES DE TRAVAIL

Entre l'automne 2022 et l'hiver 2023, 6 tables sectorielles de travail ont été organisées, rassemblant des professionnels de la Ville et les parties prenantes. Les six thématiques qui soutiennent la démarche ont été abordées, soit : l'identité, la population et l'habitation, la trame verte et bleue, les commerces, industries et institutions, le design urbain et la mobilité.

LE FORUM IMMOBILIER

La Ville de Saint-Jérôme a organisé un Forum Immobilier le 26 octobre 2023. Les objectifs de l'événement visaient à rassembler les acteurs économiques dans le but de stimuler le développement immobilier autour de la vision, d'alimenter les réflexions sur la stratégie réglementaire pour contribuer à l'adoption d'une réglementation en phase avec les réalités du marché et de définir les facteurs de succès pour un plan d'urbanisme et de mobilité durable en phase avec la réalité des promoteurs immobiliers.

LA PRÉCONSULTATION CITOYENNE

Après la mise sur pied de la commission sur le plan d'urbanisme et la tenue d'ateliers de travail avec les partenaires des milieux communautaire, institutionnel et économique, la démarche «Vivons Saint-Jérôme» a franchi une nouvelle étape avec la consultation citoyenne du 9 mars 2023. La population a pu s'informer sur le projet et y collaborer, notamment en partageant ses idées sur les six thématiques qui soutiennent la démarche. 225 participants ont contribué à la définition des orientations d'aménagement lors de cette grande journée participative.

Pour clore l'étape des préconsultations, une seconde journée de consultation citoyenne s'est tenue un an plus tard afin de présenter les faits saillants des nouvelles intentions réglementaires et d'aménagement du territoire. À la suite de la consultation citoyenne, il a été possible pour les citoyens, organismes et partenaires de déposer des mémoires, idées et commentaires afin de bonifier les versions préliminaires du futur cadre réglementaire.



LES FAITS SAILLANTS DE LA PRÉCONSULTATION CITOYENNE

Thématique 1 – Identité

La rivière du Nord, le Parc linéaire le P'tit Train du Nord et les espaces naturels ont été désignés par les participants comme des éléments identitaires de la ville de Saint-Jérôme.

Thématique 2 – Trame verte et bleue

Le verdissement des quartiers urbains, la mise en valeur de la rivière du Nord, la protection et la mise en valeur des milieux naturels dont les environs du parc naturel du Lac-Jérôme ont fait l'objet de nombreuses discussions et font partie des idées qui ont été soumises par les participants.

Thématique 3 – Habitation et population

La question de l'abordabilité des logements et de la préservation des milieux naturels en périphérie de la ville étaient les sujets qui préoccupaient le plus les participants. La majorité des discussions permettaient de dissiper les idées préconçues par rapport à la densification et de bien vulgariser la nécessité de densifier certains secteurs pour préserver les milieux naturels. Les participants étaient de manière générale très favorables à la densification douce dans les quartiers et à la transformation de terrains sous valorisés à des fins résidentielles ou mixtes.

Thématique 4 – Commerces, industries et institutions

Les participants ont, en grand nombre, émis le souhait d'avoir accès à davantage de commerces alimentaires et de commerces et services courants à proximité de leur lieu de résidence, afin de pouvoir y accéder de façon rapide et sécuritaire en transport actif. La thématique institutionnelle a été abordée dans une moindre mesure. Il a été question notamment du déménagement du Quartier 50+ et de la grande bibliothèque. Finalement, la thématique industrielle n'a été effleurée que par quelques participants, qui avaient un intérêt particulier pour le sujet.

Thématique 5 – Mobilité

Les discussions avec les participants au sujet de la thématique de la mobilité ont permis de mettre en évidence le manque d'infrastructures conviviales et sécuritaires pour la mobilité active ainsi qu'un fort engouement pour des investissements en mobilité durable sur le territoire.

Thématique 6 – Design urbain

Au niveau de la thématique design urbain, trois principaux constats sont ressortis des échanges avec les participants, soit la volonté de verdir la ville, la nécessité de concevoir les espaces selon les principes d'accessibilité universelle et les besoins d'espaces publics adaptés à des activités extérieures.



Forum immobilier avec les acteurs du milieu du 26 octobre 2023

1.6 L'ÉVALUATION D'IMPACT SUR LA SANTÉ

L'ÉVALUATION D'IMPACT SUR LA SANTÉ

Par la signature d'une entente collaborative, la Ville de Saint-Jérôme et la Direction de santé publique) des Laurentides ont convenu de mettre à contribution leurs champs d'expertise respectifs dans le cadre d'une évaluation d'impact sur la santé (EIS). Cette démarche réalisée en parallèle a permis de pousser plus loin les actions du PUMD en lien avec les milieux de vie favorables aux saines habitudes de vie. Concrètement, l'évaluation d'impact sur la santé aura permis d'assurer l'arrimage de la planification en lien avec des actions ayant un impact direct sur l'aménagement d'un milieu de vie favorable à la santé des individus et la diminution des disparités sociales.

L'EIS a émis certains constats et préoccupations qui ont été pris en compte dans la définition des 5 stratégies notamment :

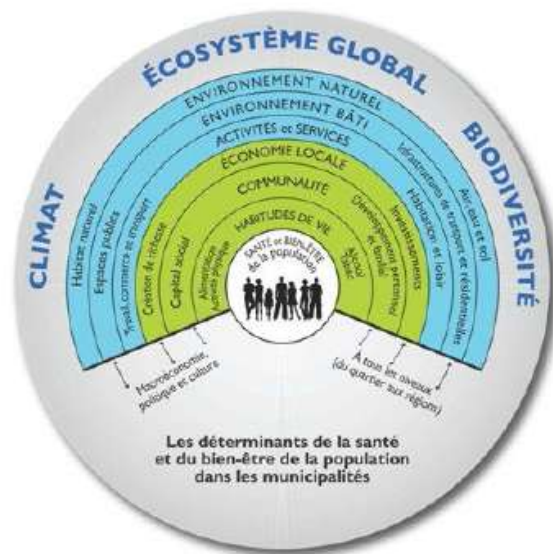
- Un logement abordable, de taille adéquate et en bon état est essentiel pour promouvoir un environnement sain, mais les ménages défavorisés sont souvent contraints de faire des compromis sur ces aspects ;
- La région des Laurentides présente des écarts en matière d'offre de logement social et communautaire par rapport au reste du Québec ;
- Une stratégie réglementaire permettant une plus grande densité, avec une proportion de logements abordables, doublée d'un processus simplifié pour les projets à but non lucratif est un moyen efficace pour répondre aux enjeux d'habitation ;
- Il doit y avoir suffisamment de parcs de voisinage accessibles à tous et de parcs de quartier, et ce, proportionnellement à l'augmentation prévue de la population ;
- Il y a des enjeux d'accessibilité des commerces de proximité et des services publics à distance de marche surtout pour les citoyens à faibles revenus qui vivent dans des secteurs où l'implantation de commerces d'aliments sains pourrait améliorer l'équité ;
- Il serait intéressant de penser au système alimentaire de proximité dans son ensemble. L'approche d'un système alimentaire territorialisé et durable favoriserait l'autonomie et la sécurité alimentaire des citoyens à long terme ;
- Il faut éviter le phénomène d'embourgeoisement lié au verdissement, qui pourrait causer le déplacement et l'exclusion de population en situation de vulnérabilité. À titre préventif, les villes peuvent protéger et augmenter l'offre en logement social hors marché à proximité des projets de verdissement et favoriser l'intendance communautaire inclusive par des

personnes issues des groupes en situation de vulnérabilité ;

Les espaces verts offrent des services non négligeables sur la santé collective : régulation de la température ambiante, réduction du bruit environnemental, épuration de l'air, gestion des eaux de ruissellement et des eaux usées, maintien de la biodiversité, adaptation aux changements climatiques et plus grande résilience aux épisodes climatiques comme les vagues de chaleur, les fortes pluies ou les inondations ;

Les toits des bâtiments à grande surface sont souvent des lieux inexploités, mais qui recèlent un fort potentiel d'utilisation à des fins variées. Les bâtiments ont un impact environnemental négatif et contribuent aux changements climatiques (émission de GES, énergie consommée, matières premières utilisées, etc.). Une meilleure gestion de la construction entraîne des impacts davantage positif sur l'environnement naturel et sur la population (réf. Écohabitation, 2021; Health and Environment Alliance, s.d.)

La dépendance à l'automobile entraîne plusieurs méfaits sur la santé, l'économie et l'environnement. Les émissions de GES, la pollution atmosphérique, la diminution de la qualité de l'air ont des effets sur la santé cardiovasculaire et respiratoire (Bélanger et al., 2019; Bellefleur & Gagnon, 2011).



QU'EST-CE QUE L'ÉVALUATION D'IMPACT SUR LA SANTÉ (EIS)?

Cette démarche innovante vise à déterminer et à anticiper les effets potentiels du Plan d'urbanisme et de mobilité durable sur les déterminants de la santé et les inégalités sociales. Elle prend également en compte la distribution des impacts à l'intérieur des différents groupes qui composent la population (Source : Guide pour soutenir la réalisation d'EIS en milieu municipal, INSPQ, 2021). Cette approche collaborative et intersectorielle permet une identification conjointe des enjeux locaux afin de bonifier le PUMD.

Les soins de santé représenteraient que 25% de l'état de santé d'une population, alors que 75% restant sont essentiellement influencés par les conditions et les habitudes de vie des individus. [...]

Ainsi, l'approche des environnements favorables à la santé s'inscrit dans une perspective qui renforce le fait que les municipalités ont les pouvoirs, mais surtout le devoir de faire rayonner les milieux de vie et les conditions qui favorisent la santé (Ades & Bergeron, 2022).

Réf. Direction de santé publique. (2024). Évaluation d'impact sur la santé : Révision du Plan d'urbanisme et de mobilité durable de la Ville de Saint-Jérôme, Centre intégré de santé et de services sociaux des Laurentides, p.12.

1.7 LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE

L'INTÉGRATION DE LA MOBILITÉ DURABLE À LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE

L'aménagement du territoire et la mobilité sont intimement liés et jouent un rôle déterminant dans le développement durable de Saint-Jérôme. Pour planifier une mobilité plus durable, il est crucial de s'appuyer sur les forces du territoire, de corriger ses faiblesses, de saisir les opportunités et de relever les défis identifiés dans le tableau adjacent.

Parmi les forces de Saint-Jérôme figurent une excellente accessibilité régionale, la centralité de la gare, un service de navettes gratuit au centre-ville et une mobilité interne significative.

Toutefois, comme dans de nombreuses villes du Québec et plus largement d'Amérique du Nord, la dépendance à l'automobile (plus de 80 % des déplacements) demeure un enjeu majeur. À cela s'ajoutent : un réseau cyclable fragmenté et un manque de cohérence entre le réseau routier et les besoins locaux.

Plusieurs idées peuvent être explorées pour atteindre une mobilité plus durable dans la Ville. Celles-ci représentent des possibilités d'action ou de développement qui, si elles sont saisies, peuvent contribuer à transformer la mobilité. Parmi celles-ci, on peut citer le potentiel de densification à proximité des artères principales, la réutilisation de l'emprise ferroviaire désaffectée pour des projets structurants et la révision de la planification pour consolider les connexions intermunicipales.

À court terme, la Ville fait face à des défis majeurs, notamment la congestion routière à plusieurs carrefours, la fragmentation du territoire en raison des contraintes construites et naturelles, comme l'A-15 et la rivière du Nord, la faible mixité des usages dans les quartiers périphériques et l'éloignement de certains équipements, ce qui accentue la dépendance à l'automobile.

En tenant compte de ces éléments, Saint-Jérôme a l'occasion de développer une stratégie cohérente pour promouvoir une mobilité durable. Cela inclut l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et la réponse aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques en facilitant les déplacements sur le territoire. Cette stratégie doit favoriser une mobilité active, accroître l'intégration du transport collectif et inciter les habitants à adopter des modes de transport plus durables.

FORCES	FAIBLESSES
• Accessibilité de Saint-Jérôme dans une perspective régionale ; • Secteurs habités concentrés dans un rayon de 5 km du centre-ville ; • Localisation centrale de la gare de Saint-Jérôme ; • Service de navettes gratuit au centre-ville ; • Présence d'un axe cyclable structurant (P'tit Train du Nord et parc Linéaire des Basses-Laurentides) ; • Concentration des générateurs de déplacements au centre-ville ; • Pôles commerciaux et industriels près de l'A-15 ; • Mixité d'usage dans l'axe de la R-117 ; • Déplacements de transit interne important.	• Faible densité des quartiers à prédominance résidentielle ; • Gabarit routier mal adapté à la hiérarchie routière ; • Manque de cohérence entre le réseau viaire et les usages à proximité ; • Entrées de ville sans caractère distinctif ; • Part modale de l'automobile très élevée (>80 %) ; • Part modale du vélo négligeable ; • Réseau cyclable : discontinu, dessert peu les générateurs de déplacements et peu convivial ; • Réseau piétonnier peu développé en périphérie ; • Réseau d'autobus urbain peu concurrentiel à l'usage de l'automobile ; • Stationnements de surface occupant un vaste territoire au centre-ville ; • Mauvais bilan de sécurité des cyclistes ; • Réglementation du stationnement relativement complexe et plutôt permissive ; • Manque de planification et d'orientation au niveau du stationnement, notamment sur le domaine public. • Interaction entre le réseau supérieur difficile et inférieur à voir si pertinente seulement dans défis.
OPPORTUNITÉS	DÉFIS
• Emprise ferroviaire désaffectée ; • Potentiel de densification près des artères et des collectrices ; • Surdimensionnement du gabarit de plusieurs rues locales ; • Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC prévoyant l'amélioration de liens intermunicipaux ; • Lots disponibles pour la densification et la diversification dans les quartiers centraux, notamment le centre-ville, le quartier de la Santé et certains milieux de vie adjacents.	• Circulation de transit entre les municipalités limitrophes et l'A-15 ; • Circulation de transit liée au pôle de transport collectif régional localisé au centre-ville ; • Centre sportif régional éloigné des axes structurants ; • Quartiers résidentiels périphériques sans mixité d'usage ; • Autoroute 15, échangeur A-15/R-117 et la rivière du Nord sont des barrières physiques ; • Maillage et forme de la trame urbaine ; • Saturation de plusieurs carrefours en heure de pointe (HPPM/heure de pointe PM) ; • Seulement quatre liens continus permettant de franchir l'A-15 et de la rivière du Nord ; • Enjeux de gouvernance liés aux axes appartenant au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et à la gestion du réseau de transport collectif géré par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ; • Largeur d'emprise non cohérente avec la hiérarchie des rues ; • Plan de déneigement de la Ville.



LA VISION 2040

2.1 LES PILIERS DU PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ DURABLE

Pour concrétiser la vision qui guide le PUMD dans les prochaines années, il faut l'appuyer sur deux piliers. Ces piliers orienteront les stratégies et actions à mettre en place. Les stratégies et actions ont été conçues en suivant les meilleures pratiques en urbanisme et en aménagement en intégrant notamment les prémisses des solutions fondées sur la nature.



LUTTE ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les activités humaines ont un impact évident sur les changements climatiques. Pourtant, les solutions de lutte et d'adaptation tardent à être mises en œuvre. Les villes et leurs habitants subissent de plus en plus les effets des aléas climatiques. Ils ont toutefois un rôle clé à jouer pour réduire leur impact et adapter leur territoire. La communauté internationale reconnaît que les municipalités auront un grand pouvoir dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques dans les années à venir. Grâce à leurs compétences en aménagement du territoire, elles sont en mesure d'agir audacieusement et efficacement. Elles ont la possibilité de réduire leur empreinte carbone en encourageant les transports durables, en favorisant les énergies renouvelables et en améliorant l'efficacité énergétique des bâtiments. Elles ont aussi la capacité d'investir dans des infrastructures résilientes face aux bouleversements climatiques. En collaborant, les villes deviennent des actrices essentielles de la lutte mondiale contre les changements climatiques. Elles offrent ainsi un espoir concret pour un avenir durable.

SAINES HABITUDES DE VIE

L'aménagement du territoire a un impact majeur sur la santé des populations. Les déserts alimentaires, l'accès limité à une alimentation saine, l'absence d'équipements récréatifs ou de lieux de rencontre, de même que l'inaccessibilité au réseau de transport actif favorisent la sédentarité. Ces problématiques affectent nos modes de vie et nos interactions sociales. À l'inverse, des quartiers adaptés à la marche ou au vélo encouragent une activité physique régulière. Les espaces publics et les parcs, s'ils sont sécuritaires, inclusifs et conviviaux, apportent des bienfaits à la santé mentale. De plus, une canopée urbaine (couverture arborescente) dense améliore le confort thermique et contribue au bien-être général. En s'appuyant sur leurs compétences en aménagement, les villes peuvent promouvoir la santé publique. Elles ont la possibilité d'offrir des infrastructures de loisirs, des espaces verts et des systèmes de transport collectif efficaces, des mesures qui favorisent l'activité physique, réduisent la pollution et améliorent la qualité de vie.



2.2 L'ÉNONCÉ DE VISION

L'énoncé de vision permet d'imaginer l'avenir souhaité pour la Ville de Saint-Jérôme. En se basant sur le diagnostic et les consultations des acteurs locaux, il reflète à la fois les besoins du territoire et les aspirations des habitants. L'horizon 2040 représente une échéance réaliste qui permet de prendre le temps nécessaire pour élaborer la planification dans son ensemble et mettre en œuvre les trois grandes orientations d'aménagement, à travers des stratégies, des objectifs et des actions concrètes.

Cette vision se décline en trois grandes orientations d'aménagement. Ces dernières sont en mesure d'agir audacieusement et efficacement. En misant d'abord sur les solutions fondées sur la nature, elles peuvent à la fois réduire leur empreinte carbone et assurer leur résilience face aux changements climatiques. Elles ont ensuite la possibilité d'encourager les transports durables, de favoriser les énergies renouvelables et d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments en plus d'avoir la capacité d'investir dans des infrastructures mieux adaptées aux nouvelles réalités climatiques.

S'appuyer sur l'engagement collectif pour aménager la rue de demain

La Ville propulse l'innovation en mobilité durable en s'appuyant sur la force industrielle en électrification des transports, attirant ainsi des entreprises innovantes. L'aménagement des rues et des espaces publics est repensé pour créer un environnement qui aide à réduire considérablement les GES et à renforcer la résilience climatique. Ville d'innovation et de savoir, Saint-Jérôme donne l'exemple en aménageant la rue de demain pour donner une plus vaste place à une diversité de modes de déplacement et à de véritables milieux de vie épanouissants.

En 2040, les rues jérômiennes sont passées de mares d'asphalte destinées aux transports motorisés à des milieux de vie alliant nature et humain.

Construire des milieux de vie bienveillants et en santé pour tous

La Ville mise sur la solidarité et l'engagement communautaire pour créer un aménagement du territoire inclusif. Les quartiers doivent être conçus pour l'ensemble des citoyens, y compris les plus vulnérables. Cette approche innovante d'urbanisme bienveillant place le bien-être, la qualité de vie et la santé au cœur des décisions. L'implication des citoyens, la mobilisation collective et les actions réalisées dans les quartiers donnent une nouvelle image du territoire, marquée par la fierté, un fort sentiment d'appartenance et l'esprit de communauté. Grâce à la densification, la mixité et le design urbain, Saint-Jérôme déploie un virage santé résolument humain et agit comme un leader sensible pour construire la ville bienveillante de demain.

En 2040, les différents quartiers de la Ville constituent des milieux de vie inclusifs et de qualité.

Régénérer la nature de la ville verte et bleue, un projet à la fois

La Ville de Saint-Jérôme mise sur les atouts naturels de son territoire pour promouvoir un mode de vie écoresponsable. Elle s'appuie sur la rivière du Nord, qui est un levier économique, environnemental et social depuis la fondation de la ville, pour revitaliser le territoire autour de celle-ci. La rivière alimente un vaste réseau naturel qui traverse tous les quartiers et rejoint les grandes forêts qui entourent la ville. Une transition vers un meilleur équilibre entre vie urbaine et nature est en cours. Saint-Jérôme ouvre la voie avec son approche régénérative.

En 2040, les milieux naturels interconnectés sont accessibles à tous et ils s'intègrent harmonieusement dans des quartiers végétalisés et perméables.

2.3 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

S'appuyer sur l'engagement collectif pour aménager la rue de demain



Une insertion harmonieuse des nouvelles constructions dans les quartiers existants.

Des vitrines commerciales qui dynamisent l'interface entre les domaines privé et public.

Des lieux d'affaires qui favorisent l'attraction du personnel et des entreprises innovantes.

Une expérience commerciale transformée au profit de la proximité.

Un réseau électrique accessible pour les vélos et les voitures.

Un réseau cyclable sécuritaire et connecté aux destinations.

Construire des milieux de vie bienveillants et en santé pour tous



Des initiatives collectives qui génèrent et contribuent à la création de logements abordables.

Une localisation des projets de redéveloppement adaptée aux modes de vie sains et actifs de la population.

Des aliments frais et de qualité offerts dans tous les milieux de vie.

Un design inclusif tourné vers l'accessibilité universelle des milieux de vie.

Régénérer la nature de la ville verte et bleue, un projet à la fois



Une couverture de canopée plus importante et augmentant la présence d'îlots de fraîcheur en milieu urbain.

Un paysage urbain valorisé par la végétalisation du domaine privé.

Les bons projets de redéveloppement au bon endroit.

Des déplacements confortables pour l'ensemble des usagers actifs.

Des rues réaménagées au profit de la gestion écologique des eaux pluviales, de la biodiversité et de la connectivité écologique.



LES STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT

3

5 STRATÉGIES POUR ATTEINDRE LA VISION 2040

Le Plan d'urbanisme et de mobilité durable de Saint-Jérôme met en œuvre la vision 2040 à travers 5 grandes stratégies. Celles-ci reflètent les valeurs et aspirations de la communauté et déterminent les priorités d'actions pour répondre aux défis auxquels est confrontée la Ville. Elles constituent un guide pour la prise de décision pour les années à venir.

Ces stratégies permettront, par des interventions ciblées, d'appuyer l'approche régénérative que la Ville souhaite mettre de l'avant sur son territoire, de guider les actions vers un urbanisme bienveillant envers sa population et de favoriser par leur mise en œuvre, l'adhésion et l'engagement collectif.

Pour chaque stratégie, des objectifs et des moyens de mise en œuvre sont prévus. Un mécanisme de suivi et une évaluation de la progression vers l'atteinte des cibles permettront d'ajuster les actions dans le temps. Le détail des 5 stratégies d'aménagement et de mobilité durable se retrouve dans les sections suivantes.

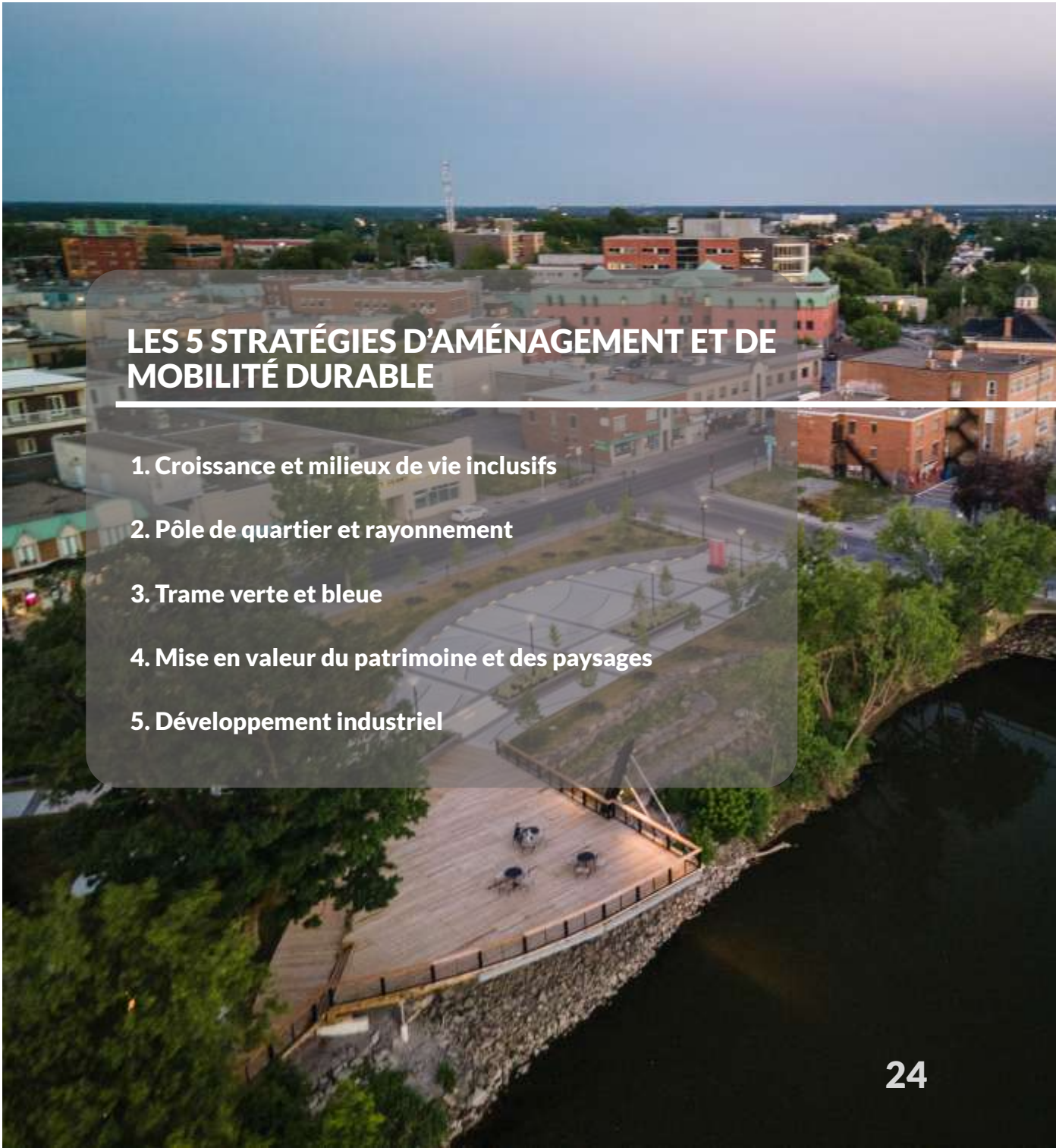
VERS UN PLAN D'ACTION

La Ville de Saint-Jérôme priorisera les actions définies dans les différentes stratégies, en identifiant celles à réaliser à court, moyen et long terme pour assurer la mise en œuvre du PUMD. Ce plan d'action sera un outil évolutif permettant le suivi de l'atteinte des cibles et objectifs du PUMD.

Le plan tiendra également compte des actions régionales prévues à la section 6 du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de la MRC de La Rivière-du-Nord. Il prendra également en compte la capacité de financement de l'administration et s'arrimera aux grands projets d'équipements et d'infrastructures intermunicipaux prévus sur le territoire par les partenaires et instances supramunicipales.

Finalement, la Ville déposera, tel que prévu au document complémentaire du SADR, un rapport sur l'évolution de l'occupation du sol par affectation, portant entre autres sur les éléments suivants :

- La proportion de la superficie brute de plancher occupée par les fonctions dominantes et les fonctions complémentaires par aire d'affectation et par rapport à la superficie totale de l'aire d'affectation;
- Le nombre de logements à l'hectare des développements résidentiels réalisés (densité brute à l'hectare);
- L'évolution de la superficie des terrains bâtis, des terrains vacants et des sites à requalifier et à redévelopper accompagnée de documents cartographiques;
- L'évolution cartographique des réseaux d'aqueduc et/ou d'égouts sanitaires implantés le cas échéant;
- Les infrastructures réalisées et à venir concernant le transport actif et celles associées au transport collectif régional de la MRC de La Rivière-du-Nord;
- Le nombre de logements selon les différentes typologies;
- L'intensification et la densification de l'utilisation du sol à proximité des équipements structurants existants et futurs



LES 5 STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ DURABLE

1. Croissance et milieux de vie inclusifs
2. Pôle de quartier et rayonnement
3. Trame verte et bleue
4. Mise en valeur du patrimoine et des paysages
5. Développement industriel

3.1 CROISSANCE ET MILIEUX DE VIE INCLUSIFS

DES PROJECTIONS DE CROISSANCE SOUTENUES

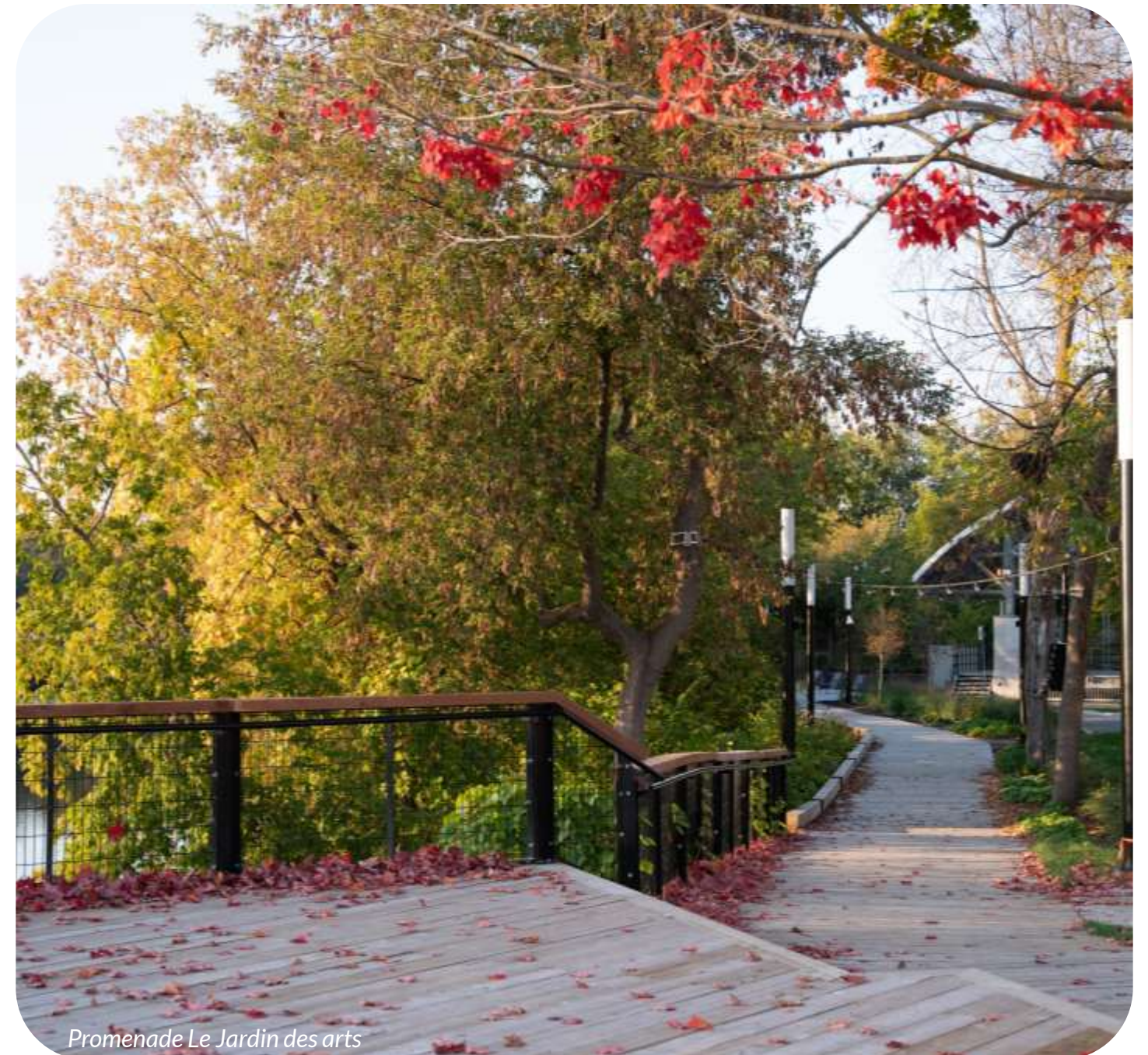
Les prévisions démographiques de l'Institut de la statistique du Québec pour Saint-Jérôme prévoient l'ajout de 7 276 ménages entre 2021 et 2041, soit environ 17 215 nouvelles personnes à loger. Cette croissance impose de prendre en compte les enjeux d'accès au logement, tout en préservant les milieux naturels, le patrimoine bâti et paysager, ainsi que les niveaux de services offerts par les infrastructures municipales. La gestion de cette croissance doit s'inscrire dans une stratégie qui équilibre les enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

CROITRE AU BON ENDROIT

Il est désormais reconnu que l'étalement urbain nuit à la lutte contre les changements climatiques, à la préservation de la biodiversité et aux conditions propices à un mode de vie sain. À l'inverse, la densification et la consolidation des milieux urbanisés représentent une réponse logique à la croissance urbaine, surtout là où cela est possible et souhaité. Ainsi, la stratégie de croissance se base sur les atouts des différents secteurs urbanisés pour orienter le développement de manière appropriée.

Bien que des milieux de vie sains nécessitent une abondance d'espaces verts et de canopée, détruire des milieux naturels pour créer de nouveaux quartiers n'est pas une solution favorable. La préservation d'une ceinture verte autour des zones urbaines et la densification verte sont des alternatives permettant d'absorber la croissance de manière cohérente avec la vision d'aménagement pour 2040. Les milieux naturels offrent des services écologiques essentiels, qu'il est crucial de préserver face à la pression immobilière. La stratégie de croissance pour 2040 vise à limiter l'ouverture de nouvelles rues dans les milieux naturels en périphérie du territoire urbanisé.

L'aménagement du territoire influence fortement les choix de modes de déplacement, avec un impact direct sur les émissions de gaz à effet de serre. L'étalement des activités et des quartiers nuit à l'efficacité des transports actifs et collectifs, rendant la population dépendante de l'automobile. En revanche, une planification favorisant les transports collectifs et la compacité des zones urbaines permet d'offrir une multimodalité. La stratégie vise à consolider les milieux de vie en tenant compte des spécificités locales, en intégrant des projets comme le TOD de la gare, le corridor de transport le long de la route 117, des corridors de mobilité durable et les pôles d'emplois et leurs abords, tels que le secteur ouest pour le lequel le PUMD vise une planification particulière. Elle vise également un redéveloppement urbain mixte favorable au transport actif ainsi que le renforcement et l'adaptation des quartiers centraux pour accueillir de nouvelles populations.



Promenade Le Jardin des arts

DES ESPACES EN QUANTITÉ SUFFISANTE

La stratégie de gestion de la croissance résidentielle proposée a été évaluée de manière à assurer une réponse efficace à la demande en nouveaux logements. Le nombre de logements potentiel a été calculé pour chacun des secteurs prioritaires de développement et de redéveloppement. Considérant les projections de population de l’Institut de la statistique du Québec, la Ville de Saint-Jérôme détient assez de terrains à l’intérieur des secteurs prioritaires de développement ou de redéveloppement pour répondre à la demande.

Le potentiel de densification du centre-ville et des corridors urbains structurants

Le centre-ville et les artères structurantes sur le territoire traversant notamment le pôle régional de la santé, offrent un important potentiel d'accueil résidentiel et de densification. On y retrouve de nombreux terrains actuellement sous-utilisés, qu’il s’agisse de terrains vacants, de grandes aires de stationnement ou de terrains occupés par des bâtiments à faible occupation du sol. En évaluant un scénario de croissance selon lequel 75 % des terrains à potentiel d’intensification élevée, soit ceux dont le rapport entre la valeur du bâtiment et la valeur du terrain est inférieur à 1,25 en excluant tout terrain occupé uniquement par un usage institutionnel, atteignent une densité moyenne de 85 log./ha, on y retrouve un potentiel d'accueil de plus de 2700 logements à moyen terme.

Le potentiel d’ajout de logements dans les quartiers centraux de moyenne densité et dans les futurs secteurs mixtes

Les quartiers centraux de moyenne densité ainsi que certains secteurs actuellement commerciaux ayant une localisation stratégique sur le territoire présentent un fort potentiel de consolidation et d'ajout de logements. En évaluant un scénario de croissance selon lequel 75 % des terrains à potentiel d’intensification modérée, soit ceux dont le rapport entre la valeur du bâtiment et la valeur du terrain est inférieur à 1 en excluant tout terrain occupé uniquement par un usage institutionnel, atteignent une densité moyenne de 60 log./ha, on y retrouve un potentiel d'accueil de près de 2500 logements à moyen terme.

La densification douce des quartiers d’habitations unifamiliales

Les quartiers d’habitations unifamiliales présentent un potentiel de densification douce. En évaluant un scénario de croissance selon lequel 10 % des terrains occupés par 1 seul logement accueillent un logement supplémentaire sous forme d’unités d’habitation accessoires, on y retrouve un potentiel d'accueil de près de 1000 logements à moyen termes.

Des secteurs vacants à consolider

Le plan d'urbanisme prend aussi en compte certains grands terrains à potentiel de développement situés dans les secteurs prioritaires de développement. En appliquant sur ces terrains une densité minimale moyenne de 30 log./ha, on y retrouve un potentiel d'accueil de près de 2500 logements à moyen termes.

LA MISE À JOUR NÉCESSAIRE DU RÉSEAU D’INFRASTRUCTURES MUNICIPALES

Les bouleversements climatiques rappellent la nécessaire adaptation du territoire afin d’en accroître la résilience. En contexte de croissance, la planification en amont des ajustements à apporter aux infrastructures urbaines permet d’éviter, ou à tout le moins réduire, les épisodes malheureux qui surviennent lors de fortes pluies, ou encore simplement d’assurer la desserte adéquate en eau potable. Considérant le potentiel de développement évalué dans les différents secteurs de Saint-Jérôme, le plan d’urbanisme identifie les grandes interventions à réaliser à l’échelle de la ville, du secteur prioritaire de développement et de secteurs clés.

La section 4.3 précise les actions qui devront être réalisées afin d’assurer un niveau de desserte suffisant pour atteindre les objectifs du plan d’urbanisme.

Les défis

- Les grands espaces naturels non construits en périphérie de la ville ne sont pas à l’abri de demandes pour être optimisés. Par contre, leur développement engendre davantage d’impacts négatifs que la densification des secteurs déjà urbanisés. Réussir à prioriser le développement sur le territoire et à orienter la croissance vers les secteurs prioritaires de développement ou de redéveloppement est un défi important pour atteindre la vision. En ce sens, il est essentiel de prévoir des mesures incitatives (ex. : réduction des ratios minimum de cases de stationnement, prévisibilité immobilière) permettant de rendre plus attractifs les projets ayant un impact positif pour la collectivité ;
- Les projets de densification devraient servir de levier de revitalisation des quartiers. Dans ces cas, un arrimage des investissements privés aux investissements municipaux est nécessaire ;
- La densification des quartiers existants peut soulever des défis importants pour l’intégration et le maintien de la qualité de vie des résidents actuels. Il est essentiel que les projets respectent des normes et/ou critères clairs de densification tout en préservant les caractéristiques paysagères ;
- Plusieurs secteurs identifiés pour leur potentiel de densification connaissent actuellement un transit véhiculaire important, ce qui nuit à la qualité du cadre de vie. Pour garantir le succès de la consolidation des quartiers, la stratégie devra non seulement limiter les impacts négatifs de ce transit, mais aussi encourager un transfert modal chez les résidents et les usagers des secteurs concernés;
- La mixité des usages peut engendrer des enjeux de nuisance si des mesures d’atténuation ne sont pas considérées. Il est nécessaire de bien planifier les projets afin de réussir la création de milieux de vie de qualité ;
- Afin d’assurer une mutualisation des aires de stationnement et une optimisation des espaces il s’avère essentiel d’élaborer une politique de stationnement alignée avec les projets de développement, afin de soutenir la croissance prévue.

DES BESOINS IMPÉRIEUX EN MATIÈRE DE LOGEMENT

En 2021, plus de 20 % des ménages jérômiens dépensaient 30 % ou plus de leurs revenus en frais de logement, selon les données de Statistique Canada. En outre, près de 10 % des ménages avaient des besoins impérieux en matière de logement, ce qui signifie que leur logement était inadéquat, inabordable ou trop petit, et que leur revenu était insuffisant pour accéder à un logement adéquat et approprié dans la communauté. De plus, presque la moitié des ménages jérômiens avaient des revenus inférieurs à 50 000 \$, une proportion particulièrement marquée dans les quartiers centraux de la ville.

La localisation avantageuse de Saint-Jérôme, située à mi-chemin entre les milieux de villégiature des Laurentides et la région métropolitaine de Montréal, contribue à une forte pression immobilière. Au troisième trimestre de 2024, selon le baromètre APCIQ et Centris, les maisons unifamiliales à Saint-Jérôme se vendaient en moyenne en 48 jours, avec un prix médian de 478 000 \$, soit une augmentation de plus de 26 % par rapport à l'année 2021 à pareille date. De plus, le loyer moyen pour les ménages locataires s'élevait à 1 029 \$ en 2023, une augmentation de 30% par rapport à 2021.

La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) a évalué à seulement 0,2 % le taux d'inoccupation des logements locatifs à Saint-Jérôme en 2023, bien en deçà du seuil d'équilibre qui est d'environ 3 %. En 2021, il y avait 1 077 logements communautaires sur le territoire de la ville, soit 2,9 % de l'ensemble des logements. Ce pourcentage est inférieur à la moyenne de la région métropolitaine de Montréal, où il atteignait 6,9 %, et à celle du Québec, avec une moyenne de 4 %.

Face à ces défis, la stratégie d'habitation de la Ville de Saint-Jérôme vise à répondre aux problématiques d'accessibilité au logement et à favoriser un aménagement du territoire inclusif pour l'ensemble de la population. En misant sur la densification de son territoire et la revitalisation des quartiers urbains, la Ville souhaite accompagner sa croissance tout en veillant à ce que ces projets profitent à la collectivité. La stratégie repose sur des actions concertées menées à l'échelle régionale, avec Saint-Jérôme comme capitale des Laurentides et principal centre de services pour la population laurentienne. Elle vise à créer des projets de logements communautaires soutenus par les forces locales et à développer une expertise régionale pour la mise en œuvre de ces projets.

En outre, la stratégie d'habitation cherche à combler les lacunes dans l'ensemble de l'offre en logements (continuum). Cela inclut l'amélioration de l'accès au logement d'urgence et au logement de transition, ainsi que l'augmentation de la part de logements abordables sur le territoire. Elle met également l'accent sur l'offre de logements sur le marché privé, en quantité suffisante, et répondant à des standards de qualité, notamment en matière de milieux de vie favorables à la santé publique et à la lutte contre les changements climatiques.

ATTÉNUER LES EFFETS NÉGATIFS DE L'ÉCO-EMBOURGEOISEMENT

Afin de contrer les effets potentiellement négatifs du verdissement des quartiers sur l'abordabilité, des actions peuvent être réalisées. Selon l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) : « l'éco-embourgeoisement ou gentrification verte est causée ou amplifiée par des interventions de verdissement dans un secteur donné où les revenus des ménages sont sous la médiane de la municipalité. Au fil des investissements dans un secteur donné, le profil socio-économique serait aussi porté à évoluer et les effets seraient vécus au détriment de la population plus vulnérable, engendrant parfois son exclusion ou sa relocalisation.*

- L'INSPQ recommande quelques pistes d'intervention :
- Agir sur le logement social et protéger les locataires à plus faible revenu;
 - Conceptualiser les espaces verts avec la population;
 - Intégrer la population lors de la réalisation de travaux d'aménagement d'espaces verts;
 - Favoriser l'intendance communautaire inclusive par des personnes vulnérables;
 - Mettre en place une démarche de suivi pour évaluer l'impact de la démarche, sensibiliser la communauté et communiquer notamment les résultats.*

Réf. Verdissement urbain et l'embourgeoisement: guide à l'intention des municipalités pour promouvoir un verdissement équitable, octobre 2023.

DES BESOINS CHANGEANTS EN MATIÈRE D'HABITATION

Selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec, la population de 60 ans et plus connaîtra une forte croissance d'ici 2041, ce qui entraînera des besoins spécifiques en matière de types de logements, de mode de tenure et d'accessibilité.

Le vieillissement de la population aura pour conséquence une augmentation de l'âge moyen de 3 ans d'ici 2041, et cette population vieillissante se concentrera principalement dans les quartiers centraux, où les services sont plus nombreux.

Le logement est un déterminant clé de la santé et de la qualité de vie des aînés. Le modèle prédominant actuellement dans le domaine de l'habitation pour aînés au Québec est la résidence privée à but lucratif de grande taille. À Saint-Jérôme, la majorité de ces résidences privées pour aînés sont situées dans trois principaux pôles sur le territoire : le Carrefour du Nord, le quartier de la Santé et la rue Melançon.

Parallèlement, les projections montrent également une croissance des jeunes familles et des étudiants, qui font, déjà aujourd'hui, face à certains défis d'accès au logement.

Les défis

- Malgré son statut de capitale régionale, Saint-Jérôme compte une proportion de logements communautaires moins élevée que la moyenne québécoise. Le manque d'expertise ou de ressources au niveau des groupes communautaires fait en sorte qu'il y a peu d'initiative pour la création de ce type de projets sur le territoire ;
- La création de milieux de vie mixtes regroupant les différents groupes de population va à l'encontre de la tendance actuelle de concentration des logements pour aînés dans des résidences privées de grande taille. La création de projets regroupant du logement abordable, du logement familial, du logement étudiant et du logement pour aînés est un défi important ;
- L'évolution démographique implique des changements dans les besoins en matière de logement à travers le temps. La construction de logements facilement adaptables est un défi et implique de mieux planifier les formes construites et les projets urbains en faveur de la mixité générationnelle ;
- Dans certains quartiers habités par des populations en situation de vulnérabilité, les investissements publics visant la transformation du domaine public peuvent avoir des impacts, comme la hausse de la valeur du parc immobilier et l'augmentation de l'attractivité du secteur visé. Cette situation est propice aux initiatives de redéveloppement. Des mesures réglementaires doivent être prévues afin de limiter les risques d'embourgeoisement et assurer la présence de logements abordables. Ces initiatives sont également importantes afin de favoriser le maintien des bonnes conditions d'accessibilité aux infrastructures publiques pour toute la population.

MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE CROISSANCE ET MILIEUX DE VIE INCLUSIFS

En 2040, Saint-Jérôme a connu une croissance importante permettant de consolider ses milieux de vie, son économie et son dynamisme communautaire. La qualité du cadre de vie, l'abordabilité et la diversité résidentielle font de Saint-Jérôme la principale terre d'accueil des ménages s'établissant dans les Laurentides.

Mode de vie sain et actif

L'accès à un logement de qualité est un des déterminants de la santé globale. Le plan d'urbanisme se dote d'objectifs et d'outils qui faciliteront la production de nouveaux logements bien localisés de manière à favoriser l'adoption d'un mode de vie actif.

Développement durable

La gestion de la croissance exercée par le plan d'urbanisme freine l'empiètement sur les milieux naturels et favorise l'intégration d'éléments naturels au sein des projets de consolidation du tissu urbain.

OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE

- 1.1 Orienter la croissance résidentielle à l'intérieur du périmètre de consolidation, en complémentarité avec la planification du transport collectif, afin d'accroître l'occupation du sol au centre-ville et le long des corridors de mobilité durable, tout en maximisant les retombées positives des projets pour l'environnement et la collectivité ;
- 1.2 Densifier les milieux de vie existants présentant un potentiel, notamment les quartiers résidentiels de moyenne et de faible densité situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation par une stratégie adaptée aux différents milieux ;
- 1.3 Développer une offre en habitation couvrant le continuum résidentiel afin d'assurer l'accès au logement pour tous les Jérômiens ;
- 1.4 Accompagner la croissance démographique et la consolidation du territoire d'une bonification de l'offre et de la desserte en équipements collectifs, éducatifs, sportifs, culturels et communautaires ;
- 1.5 Arrimer le développement du territoire avec la planification de la mobilité active, notamment par des investissements pour le réaménagement du domaine public, de la réfection des infrastructures et des projets d'embellissement et de design urbain.



Figure 6. Coopérative d'habitation Le Coteau vert

Mention de source : Bâtir son quartier

1.1	Orienter la croissance résidentielle à l'intérieur du périmètre de consolidation, en complémentarité avec la planification du transport collectif, afin d'accroître l'occupation du sol au centre-ville et le long des corridors de mobilité durable, tout en maximisant les retombées positives des projets pour l'environnement et la collectivité.
1.1.1	– 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 ;
1.1.2	– Adopter un cadre réglementaire qui génère des opportunités économiques sur les terrains propices à une intensification de l'utilisation du sol à l'intérieur du périmètre de consolidation : • Réviser les hauteurs et densités autorisées ; • Prévoir des normes et des critères de forme urbaine qui assurent la qualité des projets et qui minimisent l'impact des projets de redéveloppement sur les secteurs adjacents.
1.1.3	– Conformément au PPU du centre-ville, valoriser les terrains à potentiel de densification de propriété publique au centre-ville et se doter de planifications détaillées ;
1.1.4	– Assujettir tout projet de développement ou de redéveloppement structurant ¹ au respect de critères relatifs à la qualité des milieux de vie et à la résilience face aux changements climatiques ;
1.1.5	– À l'extérieur du périmètre de consolidation ou à une zone de développement particulière, autoriser uniquement les projets de développement en bordure d'une rue publique existante ;
1.1.6	– Assujettir les demandes de projets particuliers qui dérogent à la réglementation d'urbanisme à l'atteinte d'un niveau de performance minimal en lien avec l'application de critère de durabilité des projets immobiliers en considérant leur impact d'un point de vue collectif, financier, social, humain, bâti, culturel et environnemental ;
1.1.7	– Adopter un cadre réglementaire qui restreint le développement à l'extérieur du périmètre d'urbanisation conformément au Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de La Rivière-du-Nord ;
1.1.8	– Réaliser des études d'impact afin d'évaluer la nécessité de consolider le réseau routier à l'extérieur du périmètre urbain par le bouclage des rues de Martigny et Schulz et à la limite territoriale nord-est de la route 158 ;
1.1.9	– Optimiser le réseau de transport collectif et mettre en place des mesures améliorant son efficacité ;
1.1.10	– Développer une approche collaborative avec l'ARTM afin d'optimiser le site de la gare intermodale à des fins de mixité et de définir des stratégies de gestion de l'offre du stationnement incitatif;
1.1.11	– Créer, dans les nouveaux développements à l'intérieur du périmètre de consolidation, une trame urbaine perméable répondant aux objectifs d'écoconception des milieux de vie ;
1.1.12	– Assujettir les projets de développement structurants à la production d'une étude de circulation ;
1.1.13	– Mettre en place, en collaboration avec les parties prenantes et la communauté de Bellefeuille, un exercice de planification particulier pour le secteur Ouest afin d'arrimer son développement avec les principes issus des deux piliers du PUMD.
1.1.14	– Encadrer les bâtiments modulables permanents afin d'accélérer la cadence pour combler une part du déficit en logement.
1.1.15	– Adapter, en fonction des différents milieux, les normes de stationnement pour les projets de densification en privilégiant une réduction, voire une élimination des exigences minimales de stationnement.

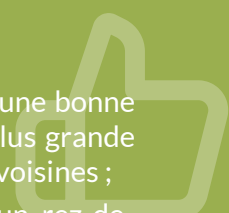
1 Le Plan d'urbanisme et de mobilité durable définit les «projets de développement ou de redéveloppement structurants» comme étant tout projet immobilier se déployant sur un terrain ayant une superficie de plus de 0,5 hectare, ou prenant la forme d'un projet intégré.



500 LOGEMENTS CONSTRUITS PAR ANNÉE À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Réussir la densification du territoire

La stratégie de densification est un levier essentiel pour lutter contre l'étalement urbain, en optimisant l'utilisation du territoire urbanisé. Bien qu'elle apporte de nombreux avantages à la collectivité, elle comporte des enjeux d'insertion, notamment lorsqu'un projet s'intègre dans un milieu établi. La stratégie doit ainsi encourager des projets qui respectent le caractère du voisinage, permettant une intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments.



terrains adjacents et favoriser une bonne intégration des bâtiments de plus grande hauteur avec les constructions voisines ;

- Le traitement architectural d'un rez-de-chaussée, sa hauteur de plancher ou la présence d'un basilaire sur un bâtiment de plus grande hauteur devrait assurer une relation de qualité avec l'espace public ;
- Le concept architectural devrait minimiser les vues donnant sur la cour arrière d'un voisin afin de favoriser l'intimité ;
- L'aménagement du terrain et la gestion des stationnements devraient maximiser les surfaces végétales et favoriser la préservation des arbres matures, de manière à ce que les projets de densification contribuent aux objectifs de verdissement des quartiers centraux ;
- La présence de bandes tampons végétalisées le long d'un terrain de plus faible densité devrait être prévue de manière à améliorer l'insertion d'un nouveau bâtiment dans son environnement ;
- La bonne localisation et la présence de liens de transports actifs et collectifs à proximité des projets devraient être privilégiées afin de limiter la nécessité de recourir au transport automobile.

- L'implantation des bâtiments devrait respecter l'alignement sur rue des bâtiments existants et s'intégrer au mode d'implantation du milieu d'insertion afin d'assurer une cohabitation harmonieuse ;
- Le gabarit des bâtiments devrait être déterminé en fonction du gabarit de la voie publique sur laquelle ils s'implantent afin d'en assurer un encadrement cohérent avec le confort des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.) ;
- Le traitement des façades devrait prévenir la monotonie et assurer un respect du rythme d'implantation des bâtiments existants dans le cas de bâtiments plus larges. Dans ce cas, la modulation de la façade peut permettre de donner l'impression de plusieurs volumes adaptés au contexte ;
- La gradation des hauteurs et les modulations volumétriques devraient limiter l'impact des constructions sur les

ATTEINTE D'UNE DENSITÉ MOYENNE DE 42 LOG./HA DANS LES QUARTIERS CENTRAUX DE MOYENNE DENSITÉ

1.2

Densifier les milieux de vie existants présentant un potentiel, notamment les quartiers résidentiels de moyenne et de faible densité situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation par une stratégie adaptée aux différents milieux.

1.2.1 – Adopter un cadre réglementaire favorable à la densification douce des terrains occupés par des habitations unifamiliales, en particulier à l'intérieur du périmètre d'urbanisation :

- Maintenir une réglementation favorable à l'aménagement de logements additionnels au sein des maisons ;
- Autoriser les unités d'habitation accessoire isolées sur les terrains de superficie suffisante et les assujettir à un mécanisme d'approbation discrétionnaire afin d'assurer leur bonne insertion au sein des différents milieux.

1.2.2 – Adopter un cadre réglementaire favorable aux projets d'insertion d'immeubles multifamiliaux au sein des quartiers résidentiels de moyenne densité :

- Réviser les hauteurs et densités autorisées ;
- Prévoir des normes et des critères de forme urbaine qui assurent la qualité des projets d'insertion, notamment la largeur des bâtiments et le traitement des façades, et qui minimisent l'impact des projets de densification sur les terrains adjacents.

1.2.3 – Assouplir les exigences en matière d'espaces de stationnement pour les projets de densification douce par une stratégie de gestion des stationnements adaptée aux différents milieux en lien avec l'élaboration d'une Politique sur le stationnement ;

1.2.4 – Collaborer avec la MRC dans la révision de son Schéma d'aménagement et de développement révisé afin d'évaluer la possibilité de permettre l'intégration d'unités d'habitation accessoires aux terrains adaptés à ce type de construction, et ce, à l'extérieur du périmètre d'urbanisation ;

La densification douce

La densification du territoire peut et doit s'opérer de différentes manières selon les contextes. Dans les quartiers de plus faible densité et où le cadre bâti présente une volumétrie moins élevée, plusieurs stratégies réglementaires et architecturales peuvent être mises en place afin d'assurer une intégration harmonieuse avec le voisinage.

Dans les quartiers dominés par des maisons unifamiliales, l'ajout d'unités d'habitation accessoires (UHA) intégrées ou isolées du bâtiment principal peut se faire tout en n'ayant qu'un faible impact sur le paysage. Déjà populaires sous la forme de maisons intergénérationnelles et de *bachelor*, de plus

en plus de municipalités adoptent un cadre réglementaire permettant et balisant leur construction.

Dans les quartiers légèrement plus denses où cohabite souvent une diversité de formes urbaines, l'augmentation du nombre de logements permis par bâtiment peut favoriser la dynamisation du quartier, et ce, sans dénaturer son caractère. Plusieurs balises réglementaires permettent d'assurer le respect de la forme urbaine du voisinage en contrôlant notamment les hauteurs, le stationnement, la volumétrie et les textures.

DIVISION

AGRANDISSEMENT

CONSTRUCTION

Figure 7. Différentes formes de densification douce

Mention de source : Vivre en Ville

10 % DE L'ENSEMBLE DES LOGEMENTS ABORDABLES CONSTRUITS DANS LES PROJETS BÉNÉFICIAINT DE NORMES DE REMPLACEMENT INCITATIVES

- 1.3

Développer une offre en habitation couvrant le continuum résidentiel afin d'assurer l'accès au logement pour tous les Jérômiens.
- 1.3.1

Assujettir les demandes visant le redéveloppement de sites habités par une population en situation de vulnérabilité à des critères visant à maintenir au même endroit une proportion de logements répondant à leurs besoins ;
- 1.3.2

Adopter un règlement de zonage incitatif offrant aux promoteurs un potentiel immobilier accru en contrepartie de l'intégration de logements abordables au sein du projet ;
- 1.3.3

Adopter un règlement sur l'inclusion de logements sociaux et abordables ;
- 1.3.4

Autoriser la densification douce des quartiers de manière à accroître la résilience des milieux face aux changements démographiques ;
- 1.3.5

Adopter des règles favorisant l'intégration de logements facilement adaptables et de différentes superficies, notamment des logements familiaux, dans les projets de développement de plus grande envergure, dans les pôles scolaires et les secteurs centraux ;
- 1.3.6

Valoriser les terrains actuellement possédés par la Ville de Saint-Jérôme à des fins de logements inclusifs ;
- 1.3.7

Contribuer activement à la création de logements abordables et sociaux et en favoriser le financement ;
- 1.3.8

En cohérence avec le PPU du centre-ville, agir à titre de catalyseur d'un projet de cohabitation intergénérationnelle et pour la construction de logements étudiants en générant des opportunités foncières et en ralliant des partenaires et des acteurs du développement ;
- 1.3.9

Consolider les efforts de la société civile pour la création d'hébergement d'urgence en assurant un financement continu et ainsi contribuer à la stabilité financière des organismes ;
- 1.3.10

En lien avec la stratégie de croissance et la priorisation du développement du territoire, mettre en place une réglementation favorable à la construction de logements dans les secteurs prioritaires de développement :
 - Mettre en place un zonage prévisible qui minimise le recours aux demandes de modifications réglementaires et les risques associés au mécanisme d'approbation référendaire ;
 - Maximiser la densification de plein droit en respectant le cadre bâti et paysager via les outils discrétionnaires ;
 - Revoir les procédures d'analyse de demande de permis dans le cadre de projets à but non lucratif afin de permettre un traitement accéléré;
- 1.3.11

Informer le public et rendre accessibles les aides financières gouvernementales existantes;
- 1.3.12

Mettre en place des outils d'évaluation pour suivre la progression du taux de logements abordables sur le territoire afin d'accroître graduellement la cible d'abordabilité.

Des projets immobiliers qui répondent aux besoins

Saint-Jérôme souhaite répondre aux besoins de sa population par un développement du territoire inclusif. La stratégie d'habitation doit favoriser l'abordabilité en accélérant la construction de logements de qualité et adaptés aux besoins, tout en soutenant les initiatives communautaires pour les logements hors marché. Pour un développement résidentiel adapté à toutes les populations, des balises d'aménagement doivent être intégrées à la planification des projets, quelle que soit leur échelle.

- Des terrains bien localisés sur le territoire devraient être ciblés en priorité et faire l'objet de réaménagement à des fins, notamment, d'habitation abordable ;
- La réglementation devrait faciliter les projets d'insertion permettant de diversifier l'offre au sein même des quartiers et d'accélérer la mise en chantier de nouveaux logements sur le territoire ;

- Les projets de développement d'envergure devraient être adaptés à une population diversifiée en ce qui concerne la composition des ménages et des revenus ;
- L'aménagement des logements et des espaces communs devrait être accessible universellement et devrait comprendre des espaces de rencontre de qualité.

LE CONTINUUM DU LOGEMENT

Afin d'assurer un logement convenable pour tous, il convient d'agir sur l'ensemble du continuum du logement qui comprend les types d'habitation répondant aux ménages ayant différents revenus. Les logements «abordables» sont généralement définis comme tels si le ménage qui l'occupe y consacre moins de 30 % de son revenu brut.

Au Québec le logement social se définit comme un logement public ou communautaire à loyer fixé en fonction des revenus des ménages (25 % du revenu total).

Refuge d'urgence

Logement «social»

Logement abordable en location

Logement abordable en propriété

Logement locatif

Logement en propriété

Logements «abordables»

1.4

Accompagner la croissance démographique et la consolidation du territoire d'une bonification de l'offre et de la desserte en équipements collectifs, éducatifs, sportifs, culturels et communautaires.

1.4.1 – Développer un processus collaboratif avec le centre de services scolaire et la Société québécoise des infrastructures afin d'identifier puis de réserver des espaces dédiés à la construction de nouvelles écoles en respectant les bonnes pratiques à cet égard :

- Localisation dans le tissu urbanisé ;
- Connexion aux infrastructures de mobilité active ;
- Accès au réseau de transport collectif ;
- Proximité des projets de densification en respectant les secteurs de développement prioritaires.

1.4.2 – Planifier des quartiers scolaires intégrés à des milieux de vie sains et collaborer avec le Centre de services scolaire de la Rivière-du-Nord pour définir un nouveau modèle d'aménagement d'école dans un contexte de densification :

- Favoriser une plus grande compacité et la réduction des superficies de terrains nécessaire à l'aménagement de nouvelles écoles, notamment à l'aide d'écoles construites plus en hauteur ;
- Favoriser la mutualisation des espaces intérieurs et extérieurs à des fins de desserte pour la collectivité et à des fins communautaires, notamment les parcs-écoles et les équipements sportifs ;
- Assurer l'aménagement de milieux de vie sains autour des écoles, notamment par une réglementation qui limite la présence de la malbouffe à proximité ;
- Sécuriser les déplacements actifs dans les quartiers scolaires.

1.4.3 – Maintenir à jour les études sur les besoins en équipements collectifs en lien avec la croissance de la population dans les différents secteurs de la ville de manière à assurer la desserte équitable en espaces verts, en équipements et en services sur le territoire.

1.4.4 – Accroître la collaboration avec le Centre de services scolaire de la Rivière-du-Nord afin d'accroître l'offre d'équipements collectifs accessibles à l'ensemble de la population :

- Collaborer avec le CSS afin de développer des écoles adaptables aux variations démographiques ;
- Faire du CSS un partenaire dans le double objectif de dynamiser le centre-ville en y relocalisant ses activités administratives et ses activités d'entreposage et de manutention dans un milieu industriel léger, de manière à favoriser la réutilisation des immeubles localisés dans les secteurs résidentiels pour l'implantation de pôles scolaires ;
- Cibler les immeubles du CSS ayant un potentiel d'agrandissement et, le cas échéant, encourager et agir comme facilitateur pour des projets allant en ce sens.

1.4.5 - Prévoir des milieux de rencontre et d'échange pour briser l'isolement social dans les secteurs où il y a plus de personnes âgées qui soient faciles d'accès tant à pied que par d'autres moyens de déplacement.

1.4.6 - S'assurer que les aménagements et infrastructures des parcs de voisinage et de quartier répondent aux besoins de l'ensemble de la population et soient accessibles universellement et assurer la desserte en parcs canins.

Des quartiers scolaires bien aménagés et intégrés



Saint-Jérôme souhaite répondre aux besoins en équipements collectifs en privilégiant leur localisation et aménagement selon les deux piliers du Plan d'urbanisme et de mobilité durable : les saines habitudes de vie et le développement durable. Ce principe vise à assurer une implantation cohérente de ces équipements, en garantissant des impacts positifs pour la communauté, tant sur les plans environnemental, social qu'économique.

Saines habitudes de vie

- Les équipements publics devraient s'établir sur le territoire de telle sorte que l'ensemble de la population puisse en bénéficier et leur accéder sans dépendre de l'automobile ;
- Aux abords d'équipements collectifs, la configuration du domaine public devrait inclure des trottoirs larges, des infrastructures cyclables et multifonctionnelles et des passages pour piétons bien entretenus. À proximité de l'entrée de ces équipements, la mise en place d'infrastructures de stationnement sécurisées pour les vélos est également à prioriser ;
- L'environnement commercial autour des écoles, notamment les établissements de restauration rapide, les dépanneurs, les boutiques de vapotage et les bars, peut favoriser la consommation ou l'initiation à la consommation des jeunes. Un contrôle de ces usages devrait permettre la création d'environnements favorables aux saines habitudes de vie.

Développement durable

- La localisation réfléchie et stratégique d'une installation publique peut apporter des bénéfices en matière de synergie urbaine, de renforcement des centralités existantes, de création de milieux de vie stimulants et de capital social pour les populations dont l'accès à la vie publique se voit amélioré ;
- Dans un contexte de densification du territoire et de lutte à l'étalement urbain, les équipements communautaires doivent intégrer de nouvelles formes urbaines plus compactes. La mutualisation des espaces peut notamment avoir un impact positif pour la communauté ;
- L'aménagement des terrains des équipements collectifs devrait participer aux efforts de lutte et d'adaptation aux changements climatiques, notamment en matière de déminéralisation, de verdissement et de gestion des eaux de surfaces.

1.5

Arrimer le développement du territoire avec la planification de la mobilité active, notamment par des investissements pour le réaménagement du domaine public, de la réfection des infrastructures et des projets d'embellissement et de design urbain.

1.5.1 – Adopter un Plan directeur de mobilité active permettant de mettre à jour le Plan directeur du réseau cyclable en vue de sa consolidation et de l'amélioration de sa desserte sur le territoire en prenant soin d'y intégrer les principes suivants :

- Planifier et prioriser l'entretien du réseau de mobilité active et ce pour toutes saisons ;
- Prévoir, le long du réseau de mobilité, du mobilier urbain permettant le repos et le rafraîchissement ainsi que des équipements de tri et de collecte ;
- Inclure l'accessibilité universelle à la conception des infrastructures et des ouvrages de mobilité active ;
- Faire du parc linéaire Le P'tit Train du Nord un axe de transport actif quatre saisons.

1.5.2 – Mettre en place des mesures de sécurisation des carrefours pour favoriser la sécurité des déplacements piétonniers et cyclistes ;

1.5.3 – Se doter et appliquer un guide de design des rues, lequel pourrait inclure les gabarits de rues lors de réaménagement et de réfection des rues publiques ;

1.5.4 – Assurer une capacité et un niveau de desserte adéquat des infrastructures municipales afin qu'elles soient en mesure d'accueillir le développement et le redéveloppement projetés :

- Adopter un plan de gestion des eaux pluviales ;
- Poursuivre les efforts en matière d'économie d'eau potable afin que l'augmentation de la consommation journalière maximale d'eau potable en raison du développement ou du redéveloppement soit minimalement compensée par les mesures d'économie mises en place ;
- Compléter le plan directeur d'ouvrages municipaux d'assainissement des eaux usées (OMAEU).

1.5.5 – Favoriser prioritairement l'implantation de réseaux majeurs d'infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication dans les corridors déjà existants.

1.5.6 – Réaménager le domaine public en faveur de l'embellissement des secteurs prioritaires de développement et de redéveloppement de manière à stimuler les investissements et à contribuer à la création de milieux de vie conviviaux.

1.5.7 – Dans le cadre des projets d'aménagement et de réaménagement, s'assurer de répondre aux besoins évolutifs des personnes, dont les personnes âgées, et prévoir l'accessibilité des aménagements projetés aux personnes pouvant avoir des limitations fonctionnelles.

L'arrimage entre la consolidation du territoire et la planification des infrastructures



Anticiper les besoins dans les secteurs à redévelopper

Diverses solutions peuvent être mises en place afin d'assurer une gestion optimale des eaux de pluie et de prévoir une desserte suffisante d'eau potable en contexte de développement et de redéveloppement urbains. Plusieurs sont déjà mises en place par la Ville et d'autres seront prévues dans le futur afin d'arrimer l'aménagement du territoire à la planification des infrastructures.

Les exigences liées à la position ministérielle sur la stratégie pancanadienne de la gestion des effluents d'eaux usées municipales

Les villes doivent se conformer à l'exigence d'effectuer les travaux de mesures compensatoires afin de permettre le développement et le redéveloppement immobilier.

Les exigences liées à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme RLRQ c A-19.1.

Le plan d'urbanisme permet au conseil municipal de définir les politiques d'intervention en matière d'implantation d'infrastructures tout en considérant les besoins et la situation financière de la municipalité.

En ce sens, le plan d'urbanisme doit «définir les projets d'infrastructures et d'équipements utiles ou nécessaires à la poursuite des orientations et des objectifs et à l'atteinte des cibles définies.» (chapitre II, art. 83).

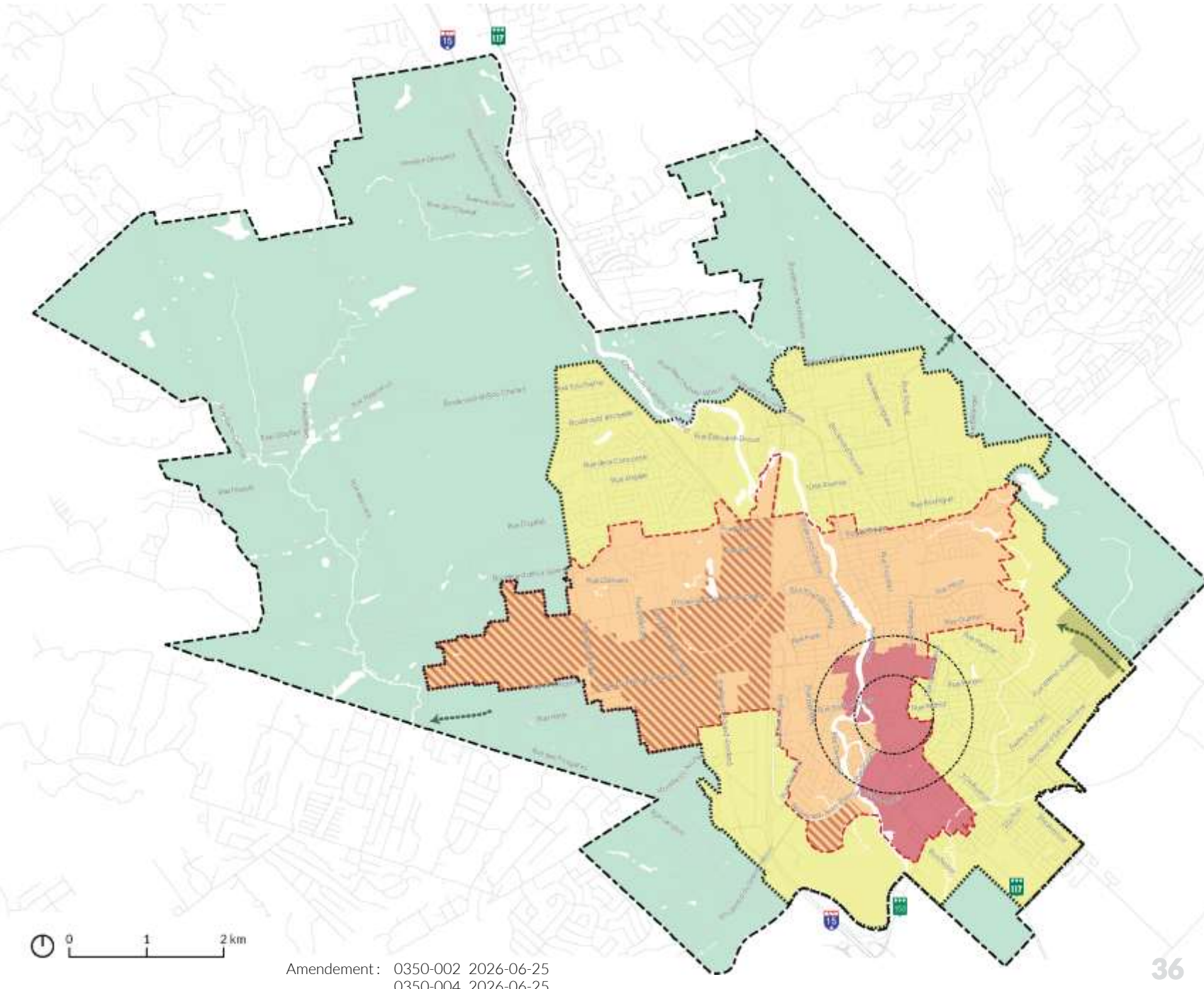
Pour ce faire, le plan d'urbanisme identifie plusieurs actions qui visent à assurer l'arrimage entre l'aménagement et la planification des infrastructures, notamment à travers la mise à jour des connaissances et la planification visant la mise à niveau des infrastructures dans les secteurs où celle-ci s'avère nécessaire afin de réaliser le potentiel de développement et de redéveloppement.

Les bonnes pratiques relatives à la gestion des eaux à mettre en œuvre à l'échelle municipale

- Réglementer l'utilisation de l'eau potable et des infrastructures d'égout et d'aqueduc selon les paramètres définis par le règlement 0904-000 dans les projets de développement et de redéveloppement ;
- Assurer une gestion rigoureuse des infrastructures d'eau conformément à la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable (SQEEP) ;
- Intégrer des pratiques de gestion optimale (PGO) des eaux pluviales ;
- Gérer le coefficient de ruissellement pour en réduire l'impact ;
- Voir à la déminéralisation des sols.

PLAN 2 – LA PRIORISATION DU DÉVELOPPEMENT

- Périmètre de consolidation**
Le périmètre de consolidation englobe des milieux propices à la réduction du bilan carbone d'ici 2040. Ce secteur a bénéficié de grands investissements publics récents. Il présente une forme urbaine capable de supporter une part significative de la croissance prévue. Il inclut des pôles économiques et d'emplois majeurs, ainsi que des quartiers à la densité et à la configuration favorisant les transports durables. Le périmètre comprend aussi des zones structurantes à fort potentiel de transformation pour créer des milieux de vie à faible empreinte carbone.
- Secteur prioritaire d'aménagement et de réaménagement**
La Ville privilégie l'aménagement et le réaménagement au centre-ville ainsi que dans le quartier de la Santé. Ces secteurs, bénéficiant d'une planification détaillée et d'importants investissements publics et parapublics, occupent une position géographique stratégique et présentent un fort potentiel de développement et de redéveloppement. La Ville prévoit de mettre à niveau les infrastructures afin de soutenir la croissance attendue. Elle adoptera également une approche proactive pour attirer les investissements privés, tout en adaptant la réglementation pour accélérer la réalisation des projets.
- Secteur prioritaire de consolidation**
La Ville poursuivra ses investissements et la mise à niveau des infrastructures dans les quartiers centraux et aux abords des secteurs spécialisés du quartier d'Innovation industrielle et du quartier des Sports. Les investissements seront réalisés en lien avec le déploiement du réseau de mobilité active et de la trame verte sur le territoire.
- Développement industriel au sein du périmètre de consolidation**
Plusieurs secteurs voués de manière prioritaire à l'activité industrielle se trouvent à l'intérieur du périmètre de consolidation. À l'intérieur de ces derniers, la Ville y poursuivra, toujours en concertation avec la réalisation de ses objectifs relatifs au déploiement du réseau de mobilité active, ses investissements visant leur consolidation et leur développement.
- Secteur de consolidation différée**
Le secteur de consolidation différée regroupe des milieux de vie établis et des terrains non construits en périphérie de la ville. Ces espaces n'offrent pas actuellement les conditions idéales pour réduire de manière significative le bilan carbone. Bien qu'ils présentent un potentiel de développement et de redéveloppement, la Ville ne prévoit pas y prioriser l'accroissement ou le prolongement des infrastructures. Dans ce secteur, les projets de développement seront restreints aux terrains situés en bordure de rues existantes. Seuls les projets intégrés déjà autorisés pourront être réalisés. L'ouverture de nouvelles rues sera interdite par le règlement de lotissement, sauf pour les prolongements identifiés au Plan 2, qui devront être validés par des études d'opportunité.
- Zone particulière de développement**
Bien que située dans le secteur de consolidation différée, une zone particulière de développement reconnaît une situation d'exception nécessitant une flexibilité supplémentaire. L'ouverture de nouvelles rues peut y être envisagée, suivant la conclusion d'une entente particulière entre les propriétaires et la Ville.
- Périmètre d'urbanisation**
Le périmètre d'urbanisation, issu du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de La Rivière-du-Nord, définit la limite régionale pour le développement à long terme. Au-delà de cette limite, le schéma vise à assurer la préservation et l'intégrité du milieu rural en limitant le développement résidentiel. En dehors du périmètre, la Ville autorisera uniquement les prolongements d'infrastructures d'égouts et d'aqueduc nécessaires à la salubrité. Aucune nouvelle rue ne sera autorisée, sauf les prolongements identifiés dans le Plan 2, après études d'opportunité et conformément aux règles du schéma d'aménagement. La Ville entamera des discussions avec la MRC pour explorer la possibilité d'encadrer des projets de densification douce, comme les unités d'habitation accessoires, sur des terrains déjà occupés par un usage résidentiel isolé, lorsque les caractéristiques du terrain le permettent.
- Évaluation de la possibilité de prolonger certaines rues**
En fonction d'études d'opportunité à réaliser, le prolongement des rues identifiées au Plan 2 ci-contre pourrait être rendu possible. Les dispositions relatives aux opérations cadastrales à l'extérieur du périmètre d'urbanisation s'appliqueront.
- Aire TOD**
1 km et 2 km
- Limite municipale**



Amendement : 0350-002 2026-06-25
0350-004 2026-06-25

PLAN 3 – ORIENTER LA CROISSANCE AUTOUR DE LA MOBILITÉ DURABLE

- Collectif

Actif

Corridors de mobilité durable

La création d'un réseau de mobilité durable structurant est reconnue comme étant efficace pour induire un changement de mode de transport pour certains déplacements. Pour ce faire, il est nécessaire de relier efficacement les principales destinations sur le territoire. Ce réseau mise sur le déploiement du réseau de transport collectif et du réseau de transport actif multifonctionnel connecté et aménagé au profit de la sécurité des usagers les plus vulnérables.
- Pôles de quartier et de mobilité

Le déploiement du réseau de mobilité reliera les pôles de mobilité du territoire. Ces pôles de mobilité qui seront présents dans le centre-ville, les pôles d'emploi et les quartiers, deviendront des ancrages d'options de mobilité. À partir d'un pôle de mobilité, un usager pourra avoir un éventail de choix en matière de mobilité tel que le transport collectif, l'autopartage, le vélopartage électrique en plus de retrouver un accès direct au réseau actif aménagé.
- Aire TOD de la gare

L'aire TOD de la gare englobe une partie du centre-ville et comprend plusieurs terrains à potentiel de densification. Dans ce secteur, un aménagement qui intègre les transports est prévu. L'atteinte d'une densité minimale de 40 logements à l'hectare y est visée.
- Densification des terrains à potentiel le long du corridor de mobilité structurant

Des terrains le long du corridor de mobilité durable offrent un potentiel important pour la densification résidentielle et l'emploi, notamment dans les quartiers industriels. Ces zones comprennent de nombreux terrains sous-utilisés, tels que des terrains vacants, de grandes aires de stationnement et des bâtiments à faible occupation. La stratégie vise à concentrer la majeure partie de la croissance urbaine prévue pour 2040 dans ces secteurs, en transformant le cadre bâti pour améliorer la compacité, le verdissement et créer des milieux de vie accessibles en transport actif.
- P'tit Train du Nord

Planification du secteur Ouest

Secteur prioritaire d'aménagement et de réaménagement

Périmètre de consolidation

Périmètre d'urbanisation
-
- Amendement : 0350-002 2026-06-25
- 36

PLAN 4 – LES SECTEURS DE DENSIFICATION DOUCE

- Maintien de la diversité de logements et de l'abordabilité de l'habitation**

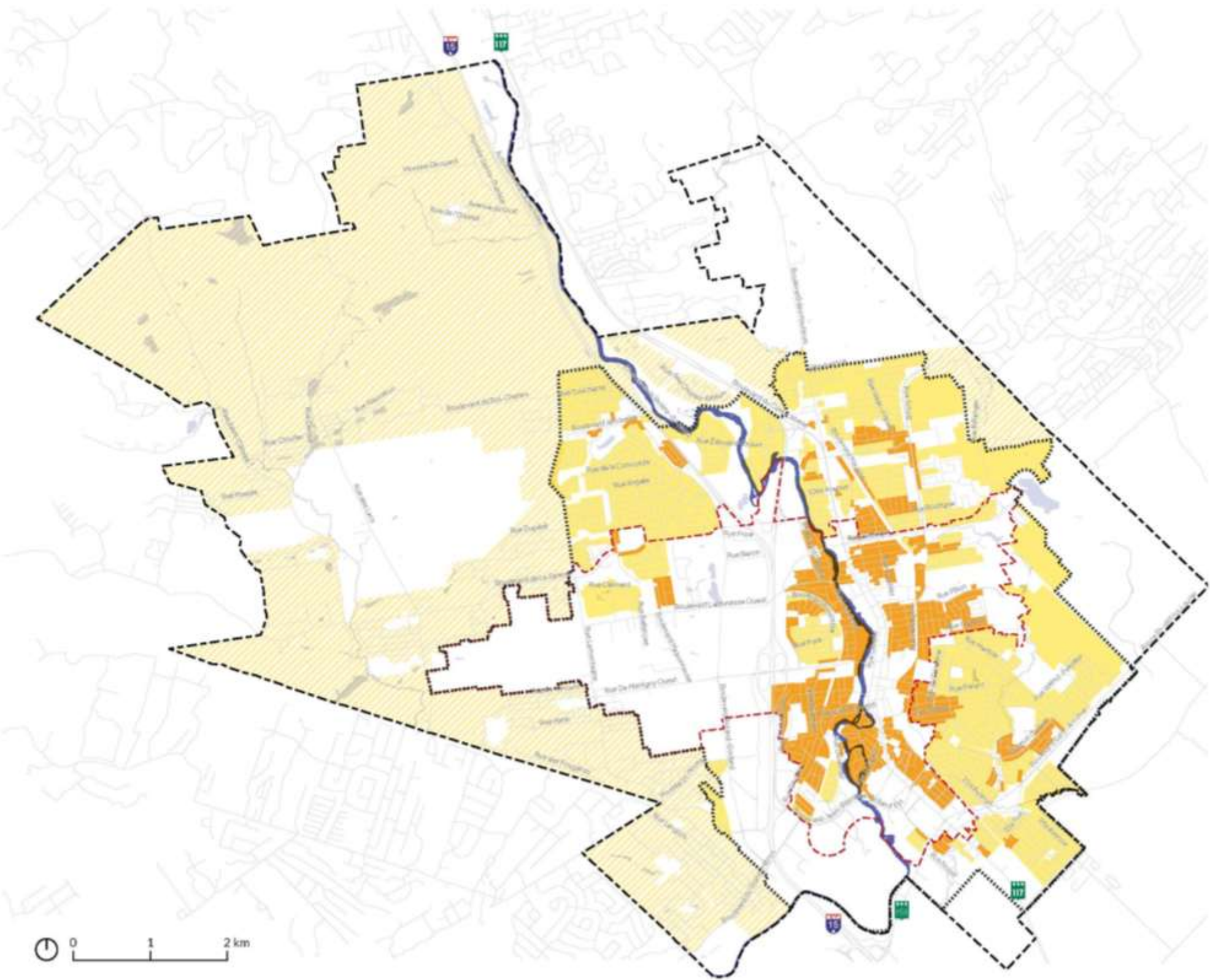
Les quartiers denses de Saint-Jérôme, notamment les secteurs plus anciens composés d'immeubles de type «plex», offrent une diversité de logements et une certaine abordabilité. Ces zones, en raison de leur emplacement et de leurs caractéristiques architecturales, présentent un fort potentiel de consolidation et subissent une pression pour le redéveloppement.

Dans certains secteurs identifiés, une densification supplémentaire pourrait être autorisée sous condition de respecter des critères, notamment l'intégration de logements diversifiés adaptés aux besoins de la population et l'inclusion des populations en situation de vulnérabilité.
- Densification douce des quartiers résidentiels de faible densité**

Le plus grand potentiel d'accueil résidentiel, pour lutter contre l'étalement urbain, se trouve dans les quartiers de faible densité. La stratégie favorise une densification douce qui conserve le caractère et la qualité des milieux de vie. Il y a un fort potentiel d'ajout de logements dans les résidences existantes ou sous forme d'unités d'habitation accessoires. L'ajout d'immeubles de deux ou trois logements, dans une forme respectueuse de l'existant, peut aussi accroître l'offre.

La densification douce dans les quartiers unifamiliaux permettra de diversifier l'offre matière de mode de tenure, de coût d'habitation et de taille des logements, dans des quartiers encore homogènes.
- Consolidation des milieux de vie à l'extérieur du périmètre d'urbanisation**

Le schéma d'aménagement et de développement révisé n'est actuellement pas propice à l'aménagement d'unités d'habitation accessoires à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. La Ville de Saint-Jérôme entreprendra à ce sujet des discussions avec la MRC afin d'évaluer la possibilité de construire dans ces milieux de tels logements lorsque les caractéristiques des terrains et du lotissement le permettent.
- Limite municipale**
- Périmètre d'urbanisation**
- Périmètre de consolidation**



3.2 PÔLES DE QUARTIER ET RAYONNEMENT

UNE STRUCTURE COMMERCIALE DIVERSIFIÉE, FAISANT FACE À DES ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ

Le secteur commercial et les pôles de quartier de Saint-Jérôme font actuellement face à des défis importants. Bien que la ville bénéficie d'une structure commerciale avantageuse, offrant une diversité de commerces et de services, leur concentration le long des artères commerciales et près des sorties d'autoroutes rend leur rayon de desserte limité pour de nombreux résidents qui sont contraints de s'y rendre en automobile. La stratégie de pôles de quartier et de rayonnement commercial mise donc sur une différenciation des différents types de commerces de manière à favoriser des emplacements optimaux et des aménagements favorables aux saines habitudes de vie.

Pour ce faire, la stratégie mise sur la transformation des secteurs commerciaux localisés stratégiquement afin de créer de véritables milieux de vie complets, attractifs et plus durables, de manière à conserver le dynamisme économique de la ville. Plusieurs municipalités emboîtent le pas dans de telles initiatives de redéveloppement urbain et d'optimisation de sites. Celles-ci déploient des efforts de modernisation des zones commerciales dans une perspective d'efficacité énergétique, de rentabilité foncière et de création de milieux plus verts et résilients, sans toutefois compromettre leur fonction première.

À Saint-Jérôme, cette volonté se traduit en ciblant certains tronçons des artères structurantes et les parties des pôles commerciaux les plus favorables à une requalification vers des milieux de vie mixtes. La planification concertée avec la mobilité est également au cœur de la stratégie; les pôles de quartiers seront réfléchis conjointement au déploiement du réseau actif et des points d'accès aux transports alternatifs à la voiture.

En contrepartie, contrôler les usages autorisés dans les pôles commerciaux régionaux situés près des sorties d'autoroute permettra d'atténuer l'effet de

compétitivité avec le centre-ville et au sein des milieux de vie. À cet effet, selon INSPQ « l'analyse de marchabilité géographique aux commerces de l'alimentation (supermarchés, épiceries, marchés publics, marchés de fruits et de légumes) montre que 45% de la population du Québec habite des secteurs offrant un faible accès aux commerces de l'alimentation. »¹ L'une des stratégies commerciales est de plutôt favoriser, en bordure d'espaces autoroutiers, l'implantation de commerces de divertissement nécessitant de grands espaces, tels que les centres d'escalade intérieure, les centres de golf intérieur et d'autres activités de ce genre.

Parallèlement, la création de pôles de quartier sur le territoire permettra aux résidents de différents secteurs d'avoir facilement accès à des commerces et des services de proximité établis à l'intérieur d'une distance favorisant les déplacements à pied et la mobilité active. Ces pôles de quartier ont pour objectifs d'offrir des biens courants ou des commerces de quotidienneté.

UNE FORME URBAINE À TRANSFORMER

La compacité du bâti commercial est beaucoup plus avantageuse que son étalement, au niveau économique. Sans compter les bénéfices pour l'environnement, la vie de quartier et la santé, une forme urbaine plus dense se reflète de façon généralement positive sur la productivité foncière.

En effet, les valeurs immobilières suivent souvent le coefficient d'occupation du sol faisant des centres urbains des endroits de prédilection pour maximiser les revenus fonciers. Cela concerne notamment le centre-ville ou encore les secteurs de forte densité récemment construits comme le quartier des Sports et le secteur autour du boulevard Jean-Baptiste-Rolland où la valeur foncière au mètre carré est élevée.

À l'opposé, les secteurs commerciaux très étalés et ayant une occupation du sol peu élevée génèrent des revenus fonciers moindres par rapport à la superficie de terrains qu'ils occupent. En évitant l'étalement des activités et en maximisant la densité, le nombre de contributeurs aux infrastructures municipales se voit accru.



Marché public de Saint-Jérôme.

¹ Institut national de santé publique, Direction du développement des individus et des communautés, Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec : analyse de situation et perspectives d'interventions, juillet 2013.

UN RAYONNEMENT RÉGIONAL

La Ville de Saint-Jérôme est le pôle régional principal en matière de santé, d'éducation, de sport et d'administration publique, en plus d'accueillir plusieurs pôles commerciaux aux abords de l'autoroute 15. Au niveau de la mobilité, cela se traduit par une grande quantité de déplacements sur le territoire et provenant à la fois de la ville, mais aussi de l'extérieur.

LE CENTRE-VILLE

Le centre-ville de Saint-Jérôme représente le principal pôle urbain de la région, caractérisé par une série d'initiatives lancées depuis l'adoption, en 2016, du Plan de particulier d'urbanisme du centre-ville. Ce quartier attire les professionnels, les étudiants et les visiteurs grâce à ses nombreux cafés, restaurants, brasseries et boîtes de nuit. Cette concentration d'activités confère à ce secteur une identité urbaine unique sur la Rive-Nord de Montréal.

LE QUARTIER DES ARTS ET DU SAVOIR

De nombreuses initiatives réalisées depuis l'adoption du PPU dudit centre-ville se retrouvent dans le quartier des Arts et du Savoir. Le jardin des arts, aménagé en bordure de la rivière du Nord, en est un excellent exemple. Ce quartier comprend également de nombreuses institutions culturelles et d'éducation d'envergure. Au chapitre des institutions dont le rayonnement dépasse le territoire de Saint-Jérôme, on retrouve entre autres :

- L'Université du Québec en Outaouais (UQO) ;
- Le CÉGEP de Saint-Jérôme ;
- Le musée d'art contemporain ;
- Le théâtre Gilles-Vigneault ;
- L'amphithéâtre Rolland.

L'AIRE TOD DE LA GARE

L'aire TOD de la gare, laquelle est située dans la portion sud du centre-ville, est dotée d'un rayon qui se déploie sur un kilomètre, comprenant ainsi la majeure partie de ce dernier. Le centre de l'aire TOD est présentement majoritairement occupé par des aires de stationnement collectif, elle offre un important potentiel de densification et de transformation de son paysage bâti.

Pour chacun de ces secteurs, la mise en œuvre du PPU du centre-ville, accompagnant le présent PUMD, est essentielle afin de réaliser la vision de la Ville de faire de son centre-ville un réel milieu de vie densifié.

LE QUARTIER DE LA SANTÉ

Carrefour du savoir, de la recherche, de l'innovation et des soins d'avant-garde, le quartier de la Santé se déploie autour de l'Hôpital régional de Saint-Jérôme. Son développement est prioritaire pour la ville de Saint-Jérôme. C'est pourquoi il est nécessaire de mettre en œuvre le PPU du Pôle régional de la santé en maintenant des conditions favorables à l'établissement des équipements institutionnels liés à la santé ainsi que des services et industries connexes. Il est aussi un quartier propice à des réaménagements structurants pour accroître la mobilité durable, la proportion d'îlots de verdure et l'offre en logements.

LE QUARTIER DES SPORTS

Le quartier des Sports est également un secteur clé du développement de la ville de Saint-Jérôme. La poursuite de son développement et sa consolidation permettra de desservir toute la région par des équipements de qualité et intégrés à leur milieu.

LE QUARTIER INDUSTRIEL OUEST

Secteur de planification d'envergure, le quartier Industriel ouest (QIO) comporte un haut potentiel de développement qui fera l'objet d'une planification détaillée afin de mettre en valeur ses millions de pieds carrés. La fonction dominante devra exclusivement être des industries innovantes et où au moins 48 % de sa superficie devra être affectée à des activités de conservation et de protection de milieux humides et hydriques. Le secteur ouest de la ville constitué de ce site stratégique d'envergure est voué à faire l'objet d'une planification détaillée telle qu'un plan particulier d'urbanisme (PPU).

L'INTÉGRATION DES PÔLES AU TISSU URBAIN

Pour assurer une croissance économique durable, il est essentiel de maintenir et de développer ces secteurs d'activités des différents pôles en planifiant notamment l'intégration optimale des futurs équipements communautaires régionaux dans le tissu urbain de manière à en améliorer les conditions d'accessibilité.

La stratégie pour appuyer le statut de capitale régionale de Saint-Jérôme mise sur le déploiement des quatre quartiers spécialisés à leur plein potentiel, soit le quartier de la Santé, le quartier des Arts et du Savoir et le quartier des Sports et le quartier industriels ouest. Les pôles commerciaux sont également inclus à cette stratégie étant donné leur important rayon d'attractivité.

LES DÉFIS

- Les secteurs monofonctionnels ont été créés pour l'utilisation de l'automobile, particulièrement pour les grands centres commerciaux en marge de l'autoroute des Laurentides (A15). Les rendre plus accessibles aux autres modes de transports demande une planification rigoureuse et une profonde transformation du modèle d'affaires basé sur la desserte en automobile. Un défi d'acceptabilité sociale est à prévoir en raison d'un changement de comportement associé à des développements urbains plus denses et mixtes. En outre, le redéveloppement des grands centres commerciaux présente une certaine complexité au niveau du phasage et de la gestion immobilière ;
- La question du stationnement est centrale pour les secteurs commerciaux appelés à se densifier et à se redévelopper. Les grandes aires de stationnement ne sont effectivement pas adaptées à l'accessibilité piétonne et cycliste vers les destinations. Une meilleure gestion de l'offre basée sur une mutualisation des cases et sur un changement de comportement des consommateurs est nécessaire. En outre, le nombre de cases exigées auparavant par la réglementation constituait parfois un frein au développement économique en plus de favoriser un développement qui va à l'encontre des principes de développement durable et de milieux favorables aux saines habitudes de vie ;
- La transformation de pôles ou d'artères commerciales pour en faire des milieux de vie mixtes et conviviaux exige des investissements en matière d'espaces publics de qualité et la mise en place de mesures favorables au transport actif ;
- Les pôles du territoire ayant un rayonnement régional font face à d'importants défis d'accessibilité. Attirant une population qui dépasse celle du territoire de la ville, ces secteurs font face à des enjeux de circulation routière ;
- Au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de La Rivière-du-Nord, les fonctions résidentielles n'étant pas autorisées dans l'aire d'affectation «Commerciale d'envergure régionale», il n'est actuellement pas possible d'encourager leur évolution vers des milieux de vie accueillant une certaine mixité.

MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE PÔLES DE QUARTIER ET RAYONNEMENT

En 2040, Saint-Jérôme est une ville au dynamisme commercial exceptionnel mû par une offre de proximité animant la vie de quartier ainsi que des pôles d'envergure régionale accessibles à tous.

OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE

- 2.1 Consolider les pôles de quartier existants et favoriser l'émergence de nouveaux pôles sur le territoire pour en faire de véritables lieux rassembleurs et accessibles pour la population ;
- 2.2 Aménager des pôles de mobilité au cœur des pôles de quartier afin de favoriser le recours aux déplacements actifs vers et depuis les destinations du quotidien ;
- 2.3 Convertir les artères commerciales et certains des pôles commerciaux régionaux en milieux de vie mixtes et d'avant-garde ;
- 2.4 Consolider les pôles à rayonnement régional que sont le centre-ville, le quartier de la Santé, le quartier des Sports et certains pôles commerciaux régionaux en vue de les intégrer au tissu urbain et d'accroître leur accessibilité à différentes échelles.



Mode de vie saine et active

La proximité des destinations du quotidien au milieu de vie favorise le recours aux déplacements actifs pour des motifs utilitaires. Les pôles de quartier multiplient également les lieux de rassemblement et de socialisation spontanée dans la ville.



Développement durable

La priorité donnée aux déplacements actifs diminue la nécessité d'aménager de grandes aires de stationnement aux destinations et laisse plus d'espace à la végétalisation et à la gestion optimale des eaux pluviales sur les terrains privés.



Figure 8. Redéveloppement du centre commercial Wilderton
Mention de source : First Capital



ACCÈS À UN COMMERCE ALIMENTAIRE DANS UN RAYON D'UN KM DE MARCHÉ POUR DESSERVIR LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS SITUÉS EN MILIEU URBAIN

2.1	Consolider les pôles de quartier existants et favoriser l'émergence de nouveaux pôles sur le territoire pour en faire de véritables lieux rassembleurs et accessibles pour la population.
2.1.1	Réaménager les rues permettant d'accéder aux pôles de quartiers pour créer des environnements favorables aux déplacements actifs ;
2.1.2	Consolider les pôles actuels et générer une nouvelle desserte permettant de créer une ville de proximité : • Prévoir des zones commerciales et mixtes dans les secteurs actuellement mal desservis ; • Déterminer des zones où la mixité d'usages est requise au sein des bâtiments ; • Dans les zones mixtes, préserver la fonction commerciale et de services en intégrant à la réglementation de zonage des normes relatives aux usages autorisés au rez-de-chaussée des bâtiments; • Améliorer l'accès aux commerces d'alimentation à pied, particulièrement dans les quartiers où il y a un manque.
2.1.3	Prévoir des liens cyclables depuis les différents quartiers et vers les pôles de quartier ;
2.1.4	Adopter une politique de stationnement et réviser les normes relatives au stationnement : • Adopter une politique de stationnement, laquelle visera à favoriser une rotation plus fréquente pour les espaces de stationnement sur rue au sein des pôles de quartier ; • Retirer les normes relatives au ratio minimal de cases de stationnement automobile pour les usages commerciaux, en fonction des différents milieux ; • Mettre en place des normes relatives au stationnement pour vélos et aux outils de mobilité active pour favoriser l'accès en modes de transport actif ; • En lien avec la stratégie de la trame vert et bleu, réviser les normes de verdissement des aires de stationnement et de gestion des eaux pluviales ; • Créer des dissuasifs au maintien des surfaces imperméables dans les secteurs commerciaux constitués de grands îlots de chaleur (ex. taxes foncières supplémentaires) ; • Analyser la possibilité de prescrire des ratios maximums de cases de stationnement au-delà desquels des bénéfices collectifs pourraient être exigés ; • Maximiser les aires de stationnement par leur partage en fonction des différentes périodes de la journée et de la semaine ; • Prévoir des espaces pour l'autopartage et faciliter son implantation par l'insertion de normes allégées; • Prévoir des superficies maximales pouvant être dédiées au stationnement • Favoriser la mutualisation des espaces de stationnement. • Mettre à jour la tarification du stationnement sur le domaine public ainsi que la technologie utilisée pour cette tarification, par exemple à travers l'implantation de parcomètres intelligents.
2.1.5	Appliquer des critères relatifs à l'aménagement des terrains commerciaux ou mixtes en continuité du domaine public dans les pôles de quartier pour les projets assujettis à un mécanisme discrétionnaire.

Une ville de la proximité

- La planification des pôles de quartier est un levier d'importance pour faire de Saint-Jérôme une ville, où les résidents peuvent accéder facilement aux commerces et services du quotidien et choisir de se déplacer à pied pour leurs trajets quotidiens. Cette stratégie ne se limite pas au maintien des activités commerciales et institutionnelles, elle inclut également une réflexion sur les formes urbaines, les espaces publics et le réseau de mobilité dans ces secteurs. Afin de soutenir cette vision de ville de proximité, des balises d'aménagement doivent être prises en compte pour tous les projets d'aménagement dans les pôles de quartier.
- Reconnaître que la multipolarité du territoire jérômien implique de consolider des pôles de proximité en lien avec leur complémentarité avec le centre-ville ;
 - Faire des pôles de quartier des lieux de convergence sociale, économique et communautaire signifie également d'y favoriser une mixité de fonctions incluant la présence d'équipements publics et de lieux de rencontre ;
 - Faire des pôles de quartier des lieux conviviaux et rassembleurs implique des investissements sur le domaine public. Outre l'aménagement de rues conviviales et de places ou parcs, le traitement des façades et la présence de terrasses ou d'espaces semi-publics doivent contribuer à la création d'un environnement convivial pour le piéton ;
 - Faire des pôles de quartier un lieu multimodal implique d'arrimer le réseau de mobilité active et la planification de pôle de mobilité avec la consolidation des pôles de quartier. Ceux-ci, une fois bien aménagés, peuvent desservir les résidents sans que ceux-ci aient à faire usage de l'automobile. Cet objectif s'inscrit donc dans les efforts visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la promotion des saines habitudes de vie ;
 - L'aménagement du terrain et la gestion des stationnements devraient maximiser les surfaces végétales et favoriser la préservation des arbres matures de manière à ce que les pôles de quartier contribuent aux objectifs de verdissement des quartiers centraux.



PROPORTION DES NOUVEAUX LOGEMENTS CONSTRUITS À MOINS DE 500 M D'UN PÔLE DE MOBILITÉ

2.2 Aménager des pôles de mobilité au cœur des pôles de quartier afin de favoriser le recours aux déplacements actifs vers et depuis les destinations du quotidien.

- 2.2.1 – Réaliser une étude sur le potentiel d’implantation d’un service de vélopartage sur le territoire ;
- 2.2.2 – Adopter un plan directeur de mobilité active incluant une stratégie de déploiement de la micromobilité ;
 - Veiller à la bonne cohabitation entre les piétons et cyclistes sur le réseau.
- 2.2.3 – Diffuser de l’information sur les réseaux de mobilité ;
- 2.2.4 – Accroître l’accessibilité des pôles commerciaux en prévoyant des pôles de mobilité offrant aux travailleurs et visiteurs des options de mobilité durable ;
- 2.2.5 – Assurer une offre de mobilité diversifiée et offrir un maximum d’accessibilité aux différents générateurs de déplacement ;
- 2.2.6 - Identifier les obstacles à la marche comme moyen de déplacement, déployer des stratégies pour les éliminer et prévoir des installations pour favoriser le recours à la marche pour toutes les populations :
 - Favoriser l’aménagement de trottoirs de niveau continu en adaptant, au gré des opportunités, l’aménagement des intersections et des entrées charretières afin de réduire leurs impacts sur les dénivelés ;
 - Installer des bancs et des espaces de repos à tous les 400 m ;
 - Adapter l’éclairage du domaine public aux besoins des piétons ;
 - Accroître la présence d’équipements de collecte et de tri de déchets aux endroits clés le long des parcours piétons et cyclables.
- 2.2.7 - Investir dans des infrastructures de transport en commun efficaces et novatrices pour faciliter l'accès aux pôles de quartier et accroître les offres de transport alternatif, notamment les services d’accompagnement personnalisés.

Les pôles de mobilité et la sécurisation du réseau

Déployer un réseau de pôles de mobilité

Les pôles de mobilité sont des espaces stratégiques qui favorisent l'interconnexion entre différents modes de transport, visant ainsi à faciliter les déplacements efficaces, durables et accessibles. Leur vocation s’inscrit en ligne directe avec la cible de la Politique de mobilité durable du Québec, visant à ce que moins 70 % de la population ait accès à au moins quatre services de mobilité durable (ex.: autopartage, stationnement pour vélo, vélopartage, accès au transport en commun, borne de recharge).¹

Ces pôles doivent se situer, tout comme les pôles de quartier, à des endroits clés sur le territoire. Ils peuvent se déployer sur le domaine public autant que sur le domaine privé, comme les stationnements d'immeubles commerciaux ou les développements résidentiels. Une collaboration entre les secteurs public et privé est essentielle pour maximiser leur accessibilité et leur impact, en veillant à leur bonne intégration au tissu urbain et en favorisant des investissements mutuellement bénéfiques.

Sécuriser le réseau de déplacement actif

Afin de rendre l’utilisation de ces pôles de mobilité attrayante, il importe également de sécuriser le réseau de déplacements actifs en appliquant, lorsque possible les principes suivants :

- Implanter des infrastructures piétonnes et cyclables adaptées au contexte et prendre le temps d’analyser le type le plus approprié ;
- Éviter, lorsque possible, les pistes multifonctionnelles où piétons et cyclistes doivent cohabiter ;
- Prévoir des trottoirs, si l’espace le permet, des 2 côtés de la rue ;
- Assurer le déneigement du réseau de transport actif durant la saison hivernale ;
- Concevoir des aménagements de transport actif qui favorisent l’accessibilité universelle ;
- Installer du mobilier urbain le long des parcours de transport actif afin de faciliter le repos lors des déplacements et la convivialité du réseau (ex. bancs, poubelles, fontaines d’eau, stationnements pour vélos, etc.)

Ces initiatives participent à la réduction de la dépendance à la voiture. La Politique de mobilité durable a également pour cible une diminution de 20 % des déplacements en voiture individuelle.

¹ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’électrification des transports (2018). Politique de mobilité durable – 2030

2.3 Convertir les artères commerciales et certains des pôles commerciaux à grand rayonnement en milieux de vie mixtes et d'avant-garde.

- 2.3.1 – Collaborer avec la MRC pour faire évoluer l’affectation commerciale régionale à moyen terme vers une affectation permettant des fonctions d’habitation visant à accroître la mixité d’usage ;
- 2.3.2 – Cibler, à l’intérieur du périmètre d’urbanisation, les zones commerciales à transformer pour en faire des milieux de vie mixtes et réviser les normes applicables :
- Autoriser la mixité d’usage ;
 - Identifier des tronçons commerciaux où le rez-de-chaussée commercial est obligatoire pour favoriser la continuité et le dynamisme commercial ;
 - Adopter des normes encadrant le redéveloppement de manière à assurer la création de milieux de vie plus compacts ;
 - Réviser les hauteurs et densités autorisées dans les zones commerciales ;
 - Limiter les surfaces de stationnement extérieur en favorisant le partage des allées d’accès et des espaces de stationnement ainsi qu’en retirant les exigences minimales en matière de stationnement pour les usages commerciaux ;
 - Prévoir des normes ou critères de forme urbaine concernant l’aménagement des rues, espaces publics et espaces semi-publics contribuant à la création de milieux commerciaux à l’ambiance attractive.
- 2.3.3 – Arrimer les projets de transformation du cadre bâti avec la planification du réaménagement des rues en faveur d’un meilleur partage entre les différents modes de transport et un accès amélioré pour l’ensemble des usagers ;
- 2.3.4 – Dans le cadre de grands projets de densification, favoriser la cession pour fins de parc sous forme de terrain pour accroître la desserte en petites places publiques aménagées par le promoteur et générant un milieu attractif pour les visiteurs ;
- 2.3.5 – Prévoir des normes sur l’aménagement des grands terrains commerciaux et mixtes et des projets intégrés :
- Assurer des liens piétonniers vers les entrées principales et la rue ;
 - Assurer des accès piétonniers sécuritaires entre les différents bâtiments construits sur un même terrain ;
 - Assurer des liens piétonniers sécuritaires entre les bâtiments et les aires de stationnement ;
 - Assurer des accès piétons sécuritaires entre les différents bâtiments construits sur un même terrain et entre un bâtiment et les aires de stationnement ;
 - Créer des aires d’agrément avec du mobilier urbain pour les travailleurs.
- 2.3.6 – Inciter les grands employeurs à mettre en place des plans de gestion des déplacements ;
- 2.3.7 – Mettre en place des mesures de sécurisation des artères commerciales.

La consolidation et la requalification

Le modèle traditionnel des centres commerciaux ne correspond plus aux dynamiques actuelles, notamment sur le plan de l’accessibilité et de la création de milieux de vie complets. Déjà bien entamée aux États-Unis et ici au Québec, la réinvention du modèle dans un objectif de consolidation et de requalification implique une nouvelle manière d’aménager l’espace. Les centres commerciaux existants jouissent d’une localisation optimale et sont ainsi appelés à se requalifier.

- d’optimisation de sites implique une conversion graduelle du milieu bâti de manière à :
- Reconnecter les commerces avec leur milieu d’insertion ;
 - Diversifier les usages et l’offre présente ;
 - Privilégier une forme urbaine plus compacte et axée sur l’échelle humaine et la mobilité active ;
 - Réduire les surfaces minéralisées au sol et accroître la présence de la végétation.



Figure 9. Illustration d’un redéveloppement commercial de type « mise à niveau »
Mention de source : DPZ

2.4

Consolider les pôles à rayonnement régional que sont le centre-ville, le quartier de la Santé, le quartier des Sports et certains pôles commerciaux régionaux en vue de les intégrer au tissu urbain et d'accroître leur accessibilité à différentes échelles.

2.4.1 – En concertation avec les différents partenaires institutionnels et économiques, diversifier l’offre de stationnements incitatifs dans les différents pôles et le niveau de desserte du service de La Navette desservant actuellement l’Aréna régional de la Rivière-du-Nord, le Cégep de Saint-Jérôme et l’UQO ;

2.4.2 – En concertation avec l’organisme de transport EXO, assurer une desserte efficace des différents pôles à rayonnement régional ;

2.4.3 – En lien avec le PPU du Pôle régional de la santé, faire du quartier de la Santé un milieu de vie et d'emploi dynamique et axé sur les saines habitudes de vie :

- Spatialiser les usages institutionnels liés aux soins de santé sur le territoire de manière à consolider l’offre dans le quartier de la Santé ;
- Prioriser, en lien avec la stratégie de croissance, la densification du quartier de la Santé ;
- Mettre en œuvre les stratégies du PPU concernant le stationnement et le transport afin d’encourager le recours aux déplacements actifs pour des fins autant utilitaires que récréatives.

2.4.4 – En lien avec le PPU du centre-ville, faire du centre-ville un cœur économique alliant le rayonnement régional à la création d’un véritable milieu de vie complet :

- Spatialiser les usages de bureau sur le territoire de manière à consolider des pôles d'emploi attractifs, notamment au centre-ville ;
- Cibler les usages commerciaux autorisés dans les différentes parties du centre-ville afin de favoriser la synergie des activités sur le territoire et d’assurer une desserte en commerce et services de proximité pour les résidents ;
- Mettre en œuvre les stratégies du PPU concernant le stationnement et le transport afin d’encourager le recours aux déplacements actifs pour des fins autant utilitaires que récréatives ;
- Densifier les terrains à potentiel de développement et de redéveloppement.

2.4.5 – Poursuivre la mise en œuvre du Plan directeur du quartier des Sports et renforcer son importance dans l’offre sportive et récréative à l’échelle régionale ;

2.4.6 – Réviser les usages autorisés au sein des pôles commerciaux régionaux en collaboration avec la MRC de La Rivière-du-Nord :

- Limiter l’implantation de nouveaux commerces alimentaires de proximité ainsi que les activités de bureau en bordure d’autoroute et mieux les intégrer aux milieux de vies sur le territoire ;
- Conserver des zones commerciales régionales vouées à ce type d’usage et aux usages reliés au secteur de l’automobile là où l’accessibilité autrement qu’en automobile est limitée.

2.4.7 – En concordance avec les affectations, bien localiser les différents types de commerces sur le territoire, notamment ceux ayant un impact plus important en matière de circulation routière et de livraison.

2.4.8 – Inciter les institutions à mettre en place des plans de gestion des déplacements concertés ;

2.4.9 – Réaliser une étude d'optimisation du service de La Navette ;

2.4.10 – Réaliser une étude concernant les possibilités d'amélioration de l'accessibilité au pôle régional du quartier des Sports.

2.4.11 - Améliorer la disponibilité du transport pour accéder aux services situés à l'extérieur de la ville.



Hôpital régional de Saint-Jérôme.

PLAN 5 – LES PÔLES DE QUARTIER

- 

Pôles de quartier, vers une ville de la proximité
L'accès aux commerces et services du quotidien à proximité des lieux de résidence a un impact sur les habitudes de transport de la population et sur son bilan carbone. En effet, encourager les déplacements actifs pour des motifs récréatifs et utilitaires permet de réduire le recours à l'automobile pour un nombre important de déplacements, et donc les GES émis sur le territoire de la ville. La stratégie mise donc sur un territoire multipolaire de manière à accroître les accès à un pôle de services à distance de marche. Dans ces pôles de quartier, la présence d'une mixité d'usages, d'équipements publics et d'une diversité de logements favorisera les interrelations entre les citoyens. Plus encore, il s'agit aussi de favoriser l'indépendance des populations non motorisées, telles que les enfants et adolescents ainsi que certaines personnes âgées ou à mobilité réduite.
- 

Pôles de mobilité
Le déploiement du réseau de mobilité reliera les pôles de mobilité du territoire. Ces pôles de mobilité qui seront présents dans le centre-ville, les pôles d'emploi et les quartiers, deviendront des ancrages d'options de mobilité. À partir d'un pôle de mobilité, un usager pourra avoir un éventail de choix en matière de mobilité tel que le transport collectif, l'autopartage, le vélopartage électrique en plus de retrouver un accès direct au réseau actif aménagé.
- 

Rayonnement à deux échelles du secteur centre-ville
Le centre-ville, autrefois la principale destination commerciale de Saint-Jérôme, a vu son rôle évoluer avec la concurrence des pôles commerciaux le long de la route 117 et de l'autoroute 15. Aujourd'hui, en tant que quartier des Arts et du Savoir, il se distingue principalement par les commerces liés à la restauration et au divertissement. La stratégie pour le centre-ville repose sur un rayonnement commercial à deux niveaux : d'une part, un rayonnement régional, grâce aux attractions culturelles du quartier des Arts et du Savoir, et d'autre part, un rayonnement local, soutenu par une densification résidentielle qui favorisera l'émergence d'un véritable milieu de vie. Afin de renforcer ce développement, il sera essentiel de favoriser les projets de redéveloppement mixte, en ciblant les aires de stationnement en surface et les terrains à potentiel de densification, ce qui permettra de renforcer l'attractivité du centre-ville et d'en faire un véritable lieu de vie dynamique.
- 

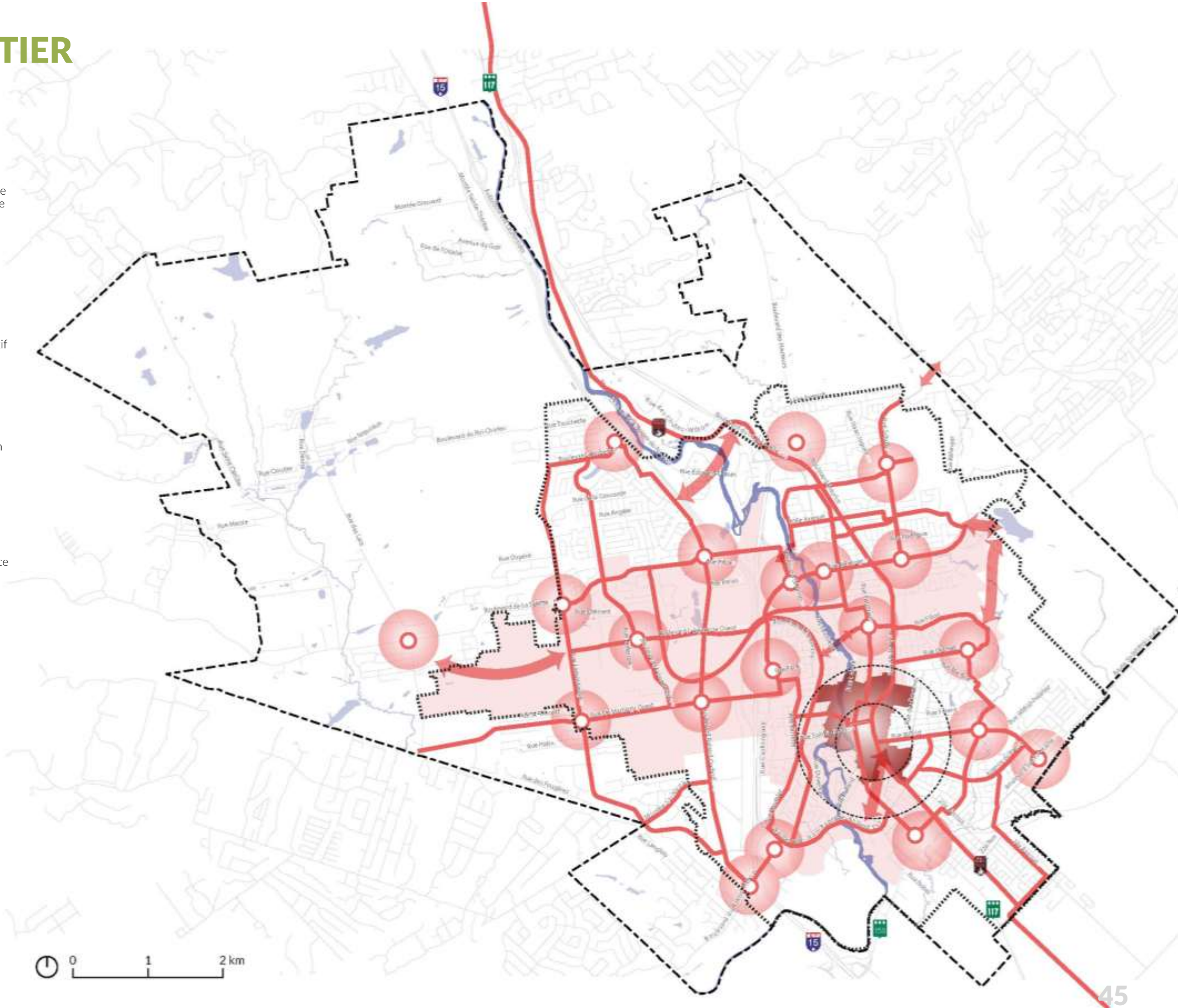
Corridors de mobilité durable structurants
La création d'un réseau de mobilité durable structurant est reconnue comme étant efficace pour induire un changement de mode de transport pour certains déplacements. Pour ce faire, il est nécessaire de relier efficacement les principales destinations sur le territoire. Ce réseau mettra sur le déploiement du réseau de transport collectif et du réseau de transport actif multifonctionnel connecté et aménagé au profit de la sécurité des usagers les plus vulnérables.
- 

Périmètre de consolidation
- 

Limite municipale
- 

Périmètre d'urbanisation
- 

Aire TOD de la gare
1km et 2km



PLAN 6 – LE RAYONNEMENT RÉGIONAL

Collectif

Actif

À l'étude

Corridors de mobilité durable structurants
La création d'un réseau de mobilité durable structurant est reconnue comme étant efficace pour induire un changement de mode de transport pour certains déplacements. Pour ce faire, il est nécessaire de relier efficacement les principales destinations sur le territoire. Ce réseau mise sur le déploiement du réseau de transport en commun et du réseau de transport actif multifonctionnel connecté et aménagé au profit de la sécurité des usagers les plus vulnérables.

Pôles de mobilité
Le déploiement du réseau de mobilité reliera les pôles de mobilité du territoire. Ces pôles de mobilité qui seront présents dans le centre-ville, les pôles d'emploi et les quartiers, deviendront des ancrages d'options de mobilité. À partir d'un pôle de mobilité, un usager pourra avoir un éventail de choix en matière de mobilité tel que le transport collectif, l'autopartage, le vélopartage électrique en plus de retrouver un accès direct au réseau actif aménagé.

La Navette, pôles intermodaux et stationnements incitatifs

Corridor de mobilité structurant

Centre-ville
Le centre-ville se trouve au cœur des principaux attraits institutionnels liés aux arts et au savoir. Sa consolidation repose sur plusieurs actions clés : exploiter le potentiel de redéploiement de ses secteurs, faire de la Place des Festivités et de la Place de la Gare des lieux de convergence, et densifier le cadre bâti tout en préservant l'identité historique du centre-ville. Il s'agit aussi de favoriser les liens actifs entre les espaces, notamment à travers le Parc linéaire le P'tit Train du Nord et de la promenade riveraine. Enfin, il est important d'accroître la fréquentation du secteur en enrichissant l'offre culturelle et de divertissement.

Quartier de la Santé
Le quartier de la Santé présente un potentiel immense de redéploiement et de densification par ses vastes espaces pavés et par les usages à très forte valeur ajoutée qui occupent son territoire. La stratégie vise donc à propulser le redéploiement du secteur. Elle metra notamment sur une réglementation souple et davantage axée sur la forme bâtie ainsi que l'aménagement des terrains dans l'optique de créer un environnement verdoyant favorisant les comportements sains.

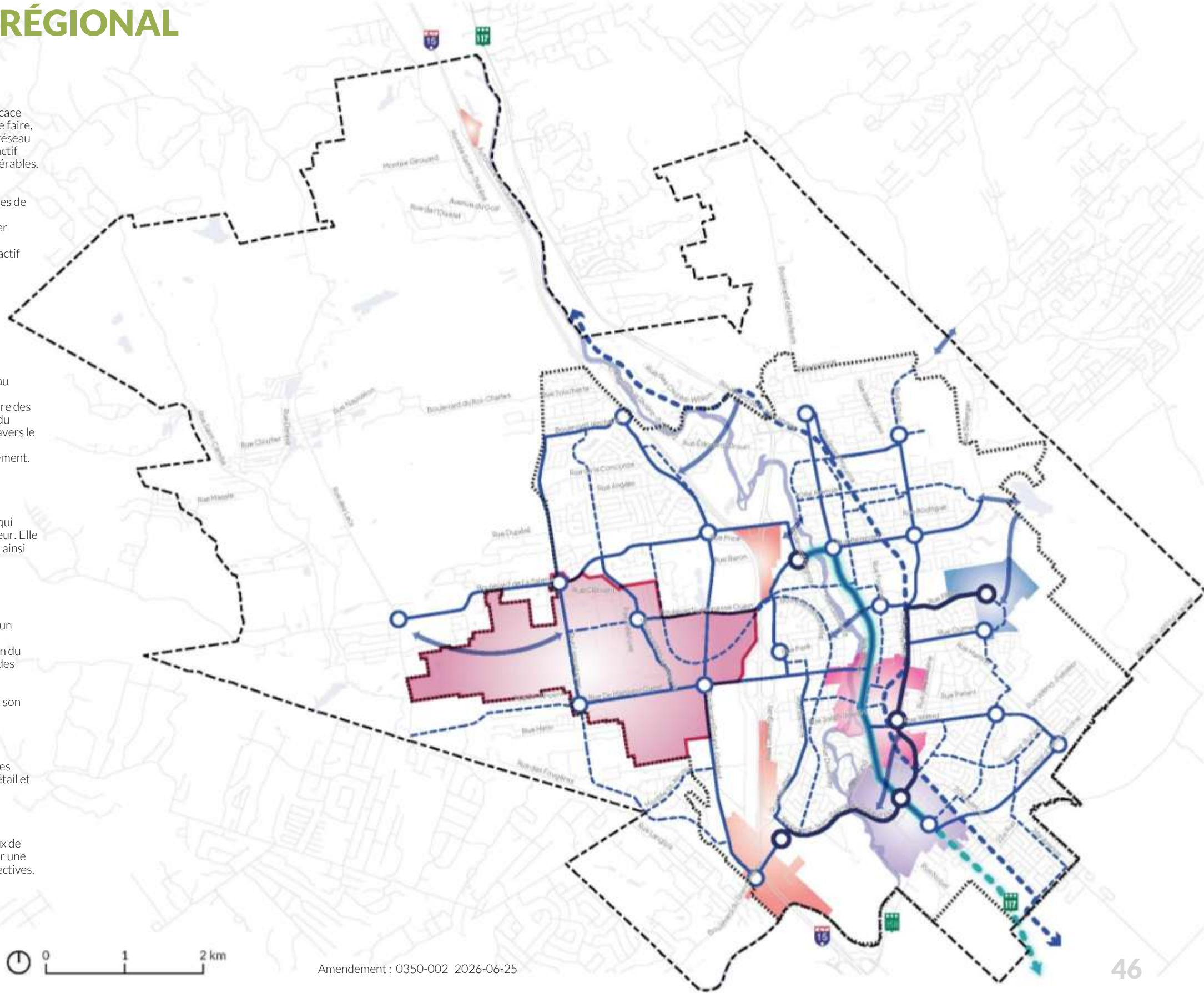
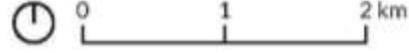
Quartier des Sports
Pièce maîtresse de l'activité sportive à Saint-Jérôme, le quartier des Sports bénéficie d'un emplacement de choix près d'attraits naturels et des grands espaces nécessaires à son déploiement. Promouvant les saines habitudes de vie et l'activité physique, la réalisation du quartier est propulsée par une stratégie qui mise sur la connectivité et la convergence des infrastructures de transport actif et collectif. L'accessibilité universelle est au cœur des préoccupations du développement du quartier des Sports, laquelle metra sur une signalisation uniformisée et une identité distinctive pour favoriser son appropriation et son rayonnement.

Pôles commerciaux régionaux
Situés le long de l'autoroute 15, ce qui maximise leur accessibilité à l'échelle régionale, les pôles commerciaux régionaux seront consolidés et voués à des fins commerciales de détail et de divertissement à rayonnement régional.

Secteur Ouest
Occupé par plusieurs secteurs industriels, un nouveau pôle scolaire et différents milieux de vie, le secteur Ouest représente un secteur à planifier de manière détaillée afin d'assurer une bonne cohabitation entre les différentes activités et leur échelle de rayonnement respectives.

Limite municipale

Périmètre d'urbanisation



3.3 TRAME VERTE ET BLEUE

UNE PROXIMITÉ REMARQUABLE AUX ESPACES NATURELS

La ville de Saint-Jérôme bénéficie d'une grande proximité à différents espaces naturels, et ce autant à l'échelle locale que régionale. Son rôle de charnière entre le milieu urbanisé et le milieu naturel que sont la région métropolitaine et les Laurentides lui offre en effet un accès privilégié aux espaces récréotouristiques situés au nord de son territoire. À l'échelle locale, la proximité de nombreux milieux naturels aux milieux habités distingue la ville. La rivière du Nord, notamment par le parc régional de la rivière du Nord, et le parc naturel du Lac-Jérôme sont les atouts les plus connus, mais de nombreux autres espaces naturels ainsi que des territoires ruraux ceinturent la ville. Ces conditions favorables ont contribué à faire reconnaître Saint-Jérôme comme étant la Ville la plus verte du Canada lors d'une étude menée par Statistique Canada en 2022¹.

Les espaces verts fournissent de nombreux services écologiques en améliorant la qualité de l'air, en régulant les températures urbaines et en favorisant la biodiversité notamment.

UN PHÉNOMÈNE D'ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS DANS LES QUARTIERS CENTRAUX

Néanmoins, la répartition de la végétation dans les zones urbanisées est inégale. Si certaines banlieues anciennes et plusieurs milieux périurbains comportent de plus vastes terrains pour accueillir des aménagements et des arbres matures, les quartiers centraux, quant à eux, sont davantage caractérisés par leur minéralisation.

La présence de vastes espaces de stationnements autour des destinations institutionnelles et commerciales, les rues excessivement larges par rapport à leur fonction urbaine et l'aménagement des terrains résidentiels font davantage place à l'asphalte et au béton qu'aux espaces végétalisés. Cette configuration contribue à l'apparition des îlots de chaleur urbains, mais nuit également à la gestion optimale des eaux pluviales, de même qu'à la connectivité écologique pour la petite faune, notamment.

La croissance anticipée de la démographie et la nécessité de redévelopper la ville sur elle-même représentent une occasion de protéger les milieux naturels existants contre l'étalement urbain tout en réexaminant les normes et critères d'aménagement des terrains privés ainsi que la conception des rues et espaces publics, à la faveur de la nature en ville. L'aménagement actuel des milieux problématiques en matière d'îlots de chaleur présente également un fort potentiel de réaménagement.

La stratégie vise donc à intégrer, par le biais de « solutions fondées sur la nature », à retisser une trame verte et bleue en protégeant et en mettant en valeur les milieux naturels existants. En connectant ces milieux par le déploiement de liens végétalisés sur le territoire et au sein des milieux urbanisés, la Ville mise à la fois sur le réaménagement du domaine public et sur les efforts de verdissement des terrains privés. Cette stratégie doit être adaptée en fonction des opportunités de réaménagement et des objectifs spécifiques à chaque situation. Selon les cas, il pourra être nécessaire de privilégier soit une connectivité écologique favorable aux déplacements humains, soit aux déplacements fauniques.



Parc linéaire le P'tit Train du Nord.

¹ Statistique Canada (2022). Recensement de l'environnement : Verdures urbaines. (En ligne) <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/221117/dq221117e-fra.html>



TISSER UNE TRAME VERTE ET BLEUE DANS UN TERRITOIRE URBANISÉ

La trame verte et bleue (ou réseau urbain vert-bleu) peut être résumée ainsi : «Les réseaux urbains verts-bleus réduisent les effets du changement climatique et les pénuries d'énergie et de nourriture dans les zones urbaines. En outre, l'urbanisme vert-bleu offre plus de place au développement de la biodiversité et à un environnement de vie plus sain et plus attrayant.»¹

Cela implique donc le développement de stratégies concernant les éléments hydriques (ex. restauration écologique des berges, gestion optimale des eaux pluviales), ainsi que la végétation. La notion de trame renvoie quant à elle au concept de connectivité : ces différents milieux écologiques, de même que les espèces floristiques et fauniques, profitent de la mise en réseau des différents milieux naturels. Les efforts doivent donc autant être déployés pour la protection des espaces naturels existants en périphérie de la ville, que dans le réaménagement écologique des quartiers urbanisés.

En ce sens, les infrastructures vertes visent à compléter les infrastructures grises traditionnelles (ex. égouts), notamment en améliorant la gestion optimale des eaux pluviales en ralentissant leur écoulement, en absorbant leurs polluants et en favorisant leur évapotranspiration et leur infiltration permettant la recharge des nappes phréatiques. Elles offrent en parallèle un fort potentiel pour l'augmentation de la végétation dans les quartiers urbains ainsi que pour l'accroissement de la diversité florale et de la biomasse urbaine.

¹ Climate Adapt (2022). Réseau urbain vert – bleu : Catalogue des mesures d'adaptation. https://climate-adapt.eea.europa.eu/fr/metadata/portals/urban-green-blue-grid-adaptation-measures-catalogue?set_language=fr

LES DÉFIS

- La répartition des espaces naturels dans la ville se fait de manière inégale : les quartiers centraux et les anciennes banlieues sont généralement plus minéralisés et plus éloignés de la nature ;
- L'aménagement des berges de la rivière du Nord, à l'exception des efforts déployés au centre-ville au cours des dernières années, demeure influencé par son lien historique au développement industriel malgré la quasi-disparition de cette vocation au cours des dernières décennies ;
- Une croissance démographique et urbaine non maîtrisée, poursuivant l'étalement urbain, pourrait menacer les espaces naturels d'intérêt constituant la ceinture verte à la frontière des milieux urbanisés ;
- La coordination nécessaire entre les différents services afin que l'ouverture et le réaménagement d'une rue soient systématiquement combinés à une évaluation de la possibilité de végétalisation et d'implantation de pratiques de gestion optimale des eaux pluviales présente un défi ;
- Les risques d'éco-embourgeoisement associés au verdissement des quartiers urbains. Différentes mesures peuvent être prises afin d'éviter ce phénomène, telles que :
 - la planification concertée du verdissement, de l'habitation et de la mobilité ;
 - la mise sur place d'un comité réunissant différentes expertises et divers groupes de population (ex. table de quartier) ;
 - la participation des différents groupes dans la planification, l'aménagement et l'entretien des projets ;
 - la conception d'une programmation adaptée aux différentes populations,
 - l'évaluation de la démarche et des impacts après chacune des étapes ;
 - etc.

MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE TRAME VERTE ET BLEUE

En 2040, les milieux naturels de Saint-Jérôme sont interconnectés et les quartiers massivement végétalisés, contribuant à faire de la ville un des territoires urbains les plus verts au pays.

OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE

- 3.1 Accroître la présence de la végétation dans les milieux urbanisés et dégradés ;
- 3.2 Conserver, bonifier et mettre en valeur les milieux naturels d'intérêt ;
- 3.3 Mettre en valeur la rivière du Nord et les milieux hydriques du territoire lorsque des circonstances favorables se présentent ;
- 3.4 Déployer des corridors écologiques reliant les différents milieux naturels locaux et régionaux et faisant pénétrer la nature en ville ;
- 3.5 Assurer la planification durable et la résilience de chacun des grands projets de développement sur le territoire.



Mode de vie sain et actif

Les espaces naturels présents aux abords et au cœur de la ville contribuent à l'offre récréative et au bien-être en plaçant l'activité physique au cœur de la nature.



Développement durable

Les espaces naturels en périphérie de la ville sont reliés entre eux par des corridors écologiques formés grâce au réaménagement de rues, de terrains privés et d'espaces verts publics.



Figure 10. Sankt Kjelds Square

Mention de source : SLA

3.1 Accroître la présence de la végétation dans les milieux urbanisés.

- 3.1.1 – Réviser le cadre réglementaire de manière à assurer la végétalisation des grandes aires de stationnement et réviser les droits acquis relatifs au verdissement des terrains ;
- Évaluer la possibilité de se doter d'une certification de stationnement écoresponsable et l'intégrer dans la planification municipale et la réglementation ;
- 3.1.2 – Assujettir les projets de redéveloppement au sein des secteurs de densification à des restrictions d'abattage d'arbres matures dans les marges ;
- 3.1.3 – Réviser les contributions pour fins de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels applicables sur les espaces verts du secteur central, principalement en bordure de la rivière du Nord, pour accroître les possibilités de verdissement à l'intérieur du périmètre urbain, améliorer l'accès aux espaces verts pour la population, notamment en assurant la préservation d'espaces verts au sein de zones propices à la densification;
- 3.1.4 – Accroître les exigences relatives au nombre d'arbres en rapport avec la superficie des terrains ;
- 3.1.5 – Réduire lorsque possible la largeur 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 ;
- 3.1.6 – Intégrer, lorsqu'approprié, des infrastructures vertes lors du réaménagement du domaine public et des espaces publics ;
- 3.1.7 – Mettre à jour le Plan directeur des parcs et espaces verts afin d'y intégrer les meilleures pratiques en matière d'aménagements résilients, de diversité et de qualité écologique des plantations ainsi que de gestion optimale des eaux pluviales ;
- 3.1.8 – Adopter un guide d'aménagement des rues intégrant les types d'infrastructures vertes à mettre en place ;
- 3.1.9 – Développer un régime de taxation progressif relatif aux taux de superficies minéralisées sur les terrains privés ;
- 3.1.10 – Soutenir les initiatives privées améliorant la valeur écologique de l'aménagement des terrains ;
- Communiquer les bonnes pratiques en matière de réaménagement de terrain ayant pour effet d'accroître la biodiversité, d'améliorer la gestion de l'eau ou d'augmenter la canopée sur le territoire ;
 - Distribuer des arbres, des semences et d'autres végétaux indigènes et/ou adaptés au contexte écologique jérômien à la population.
- 3.1.11 – Réaliser un plan d'intervention pour lutter contre les espèces exotiques envahissantes;
- 3.1.12 – Réaliser un plan de foresterie urbaine.
- 3.1.13 – Favoriser les pratiques d'agriculture urbaine dans les quartiers :
- Encourager le développement de jardins pour améliorer le paysage, nourrir la population et en créer des lieux de rencontres entre citoyens;
 - Favoriser l'accessibilité aux jardins par leur aménagement le long des axes de mobilité active;
 - Maintenir des règles souples concernant l'aménagement de potagers et de poulaillers urbains;
 - Cibler les emplacements propices pour des projets d'agriculture urbaine de manière à mettre en place des espaces pour des jardins par quartier;
 - Prioriser les quartiers plus défavorisés ou les quartiers où se concentrent les communautés culturelles pour aménager des jardins;
 - Prévoir des espaces d'agriculture urbaine dans certains nouveaux projets de verdissement;
 - Encourager, dans les aires d'agrément des nouveaux projets, l'aménagement d'espaces pour du mobilier et des jardins;
 - Autoriser les serres commerciales sur les toits dans certaines aires d'affectation.

DÉMINÉRALISATION GLOBALE
ANNUELLE DE 10 % POUR LES VOIES
DE CIRCULATION DU PÉRIMÈTRE DE
CONSOLIDATION FAISANT L'OBJET
D'UNE RÉFECTION

Les infrastructures vertes

L'infrastructure verte, dans le contexte urbain, se réfère à la planification et à la mise en œuvre de solutions naturelles et durables pour atténuer les effets des changements climatiques. Elle englobe notamment des éléments tels que les noues végétalisées, les bassins de biorétention et les marais filtrants. Elle peut s'intégrer aux espaces verts et à l'aménagement des rues.

La déminéralisation devient une action à prioriser dans les milieux urbains considérant les bénéfices directs sur la diminution de l'empreinte carbone, la qualité de vie des citoyens et sur les finances publiques.

Ces initiatives visent à favoriser la biodiversité, améliorer la qualité de l'air,

réguler les températures locales, et surtout, à gérer efficacement les précipitations accrues liées aux changements climatiques.

En milieu urbanisé, où l'imperméabilisation des sols est fréquente, les infrastructures vertes agissent comme des éponges, absorbant et filtrant les eaux pluviales, réduisant ainsi les risques d'inondations. De plus, ces espaces verts offrent un refuge de fraîcheur aux citoyens tout en contribuant à l'embellissement des quartiers.

En adoptant ces approches, les villes favorisent une coexistence harmonieuse entre l'environnement bâti et la nature, offrant des avantages tangibles pour le bien-être des communautés et la résilience face aux défis climatiques.



Bassin de rétention du parc Shulz.

**ATTEINTE D'UNE
PROPORTION DE 30 % DES
MILIEUX NATURELS
COMPORTANT DES ACTIONS
VISANT LEUR PROTECTION**

3.2

Conserver, bonifier et mettre en valeur les milieux naturels d'intérêt

- 3.2.1 – Réaliser un plan directeur de conservation et de mise en valeur des milieux naturels et assurer sa mise à jour au fur et à mesure que les connaissances du territoire sont acquises ;
- 3.2.2 – Contrôler l’abattage d’arbres dans les boisés agricoles de manière à favoriser une gestion responsable de la part des agriculteurs et exiger la production d’un rapport, par un professionnel reconnu par la Ville, avant d’autoriser les coupes d’arbres pour des fins de mise ou de remise en culture ;
- 3.2.3 – Autoriser et encadrer les coupes sélectives dans les boisés privés ;
- 3.2.4 – Acquérir, en s’appuyant sur la caractérisation des milieux naturels du territoire, les milieux boisés à plus forte valeur écologique de manière à en assurer la maîtrise foncière ;
- 3.2.5 – Évaluer les possibilités favorables en matière d’écofiscalité au maintien de l’intégrité des milieux naturels d’intérêt ;
- 3.2.6 – Poursuivre, en collaboration avec les partenaires, la démarche régionale pour l’élaboration du corridor Le Grand Coteau afin de bonifier les espaces naturels à mettre en valeur;
- 3.2.7 – Encourager les dons écologiques.





RENATURALISATION DES BERGES AU SEIN DE PROJETS DE REDÉVELOPPEMENT RIVERAIN

3.3

Mettre en valeur la rivière du Nord et les milieux hydriques du territoire lorsque des circonstances favorables se présentent

3.3.1 – Mettre en valeur les berges de la rivière du Nord de manière à y permettre différents niveaux d’accessibilité en respectant les degrés de sensibilité écologique tels qu’identifiés à l’aide de l’étude de caractérisation des milieux naturels ;

- Déployer, à certains endroits le long des berges de la rivière du Nord, une programmation d’activités variée et adaptée aux différents contextes écologiques ;

3.3.2 – Se doter d’outils pour protéger la qualité des milieux hydriques :

- En cohérence avec la planification régionale, identifier les cours d’eau à prioriser dans une prochaine mise à jour du plan directeur ;
- Réaliser un plan de protection des lacs.

3.3.3 – Se doter d’outils pour améliorer l’état des bandes riveraines :

- Étendre la réglementation sur les bandes riveraines à certains milieux humides isolés ;
- Mettre en place un programme de sensibilisation, d’inspection et de revégétalisation ainsi que des mesures incitatives pour la restauration des bandes riveraines ;
- Prévoir à la réglementation normative une marge de recul pour les lots comportant une bande riveraine ;
- Renaturaliser, au gré des occasions favorables et en concertation avec les propriétaires, les berges de la rivière du Nord ;
- Encourager l’élargissement des bandes riveraines en milieu agricole.

3.3.4 – Développer une stratégie d’acquisition de terrains situés stratégiquement le long de la rivière du Nord ;

3.3.5 – En lien avec la Politique environnementale, collaborer avec les acteurs locaux et régionaux afin de protéger la qualité de l’eau et mettre en place les conditions favorables à la santé des écosystèmes et des pratiques qui en dépendent ;

3.3.6 – En lien avec le PPU du centre-ville et le PPU du Pôle régional de la santé, déployer un réseau d’espaces publics mettant en valeur la relation de ces milieux avec la rivière du Nord ;

3.3.7 – Favoriser l’utilisation des frais de parcs pour l’acquisition de terrains en bordure de la rivière du Nord ;

3.3.8 – Adopter un plan directeur de gestion des eaux pluviales;

3.3.9 – Aménager et réaménager les espaces publics de manière à renforcer la résilience du territoire, notamment en intégrant davantage de haltes fraîcheur et en adoptant des pratiques exemplaires de gestion optimale des eaux pluviales (PGO) ;

- Aménager et réaménager les espaces publics de manière à favoriser la biodiversité et renforcer la résilience du territoire, notamment en intégrant davantage d’habitats, de haltes fraîcheur;;
- Limiter les surfaces gazonnées aux espaces devant servir de prairie dans les espaces publics ou encore accueillir des activités sportives, spontanées, des rassemblements ou devant servir à la circulation. Dans les autres cas, favoriser les plantations indigènes



Rivière du Nord

PLANTATION DE 1 000 ARBRES PAR ANNÉE PAR LA VILLE

3.4	Déployer des corridors écologiques reliant les différents milieux naturels locaux et régionaux et faisant pénétrer la nature en ville.
3.4.1	Resserrer la réglementation pour obliger la plantation d'arbres ;
3.4.2	Réaliser un plan de foresterie urbaine ; Planifier la plantation d'arbres de manière à assurer la connectivité entre différents espaces verts
3.4.3	Prévoir des aménagements permettant le passage de la petite faune au travers des infrastructures anthropiques faisant actuellement obstacle à la connectivité écologique ;
3.4.4	Prioriser l'aménagement des rues et espaces publics en fonction des priorités de verdissement et de résilience ;
3.4.5	Augmenter les zones ombragées dans les parcs, plus particulièrement les plus achalandées en période estivale;
3.4.6	Aménager et réaménager les espaces publics de manière à renforcer la résilience du territoire, notamment en intégrant davantage de haltes fraîcheur et en adoptant des pratiques exemplaires de gestion optimale des eaux pluviales (PGO) ; - Aménager et réaménager les espaces publics de manière à favoriser la biodiversité et renforcer la résilience du territoire, notamment en intégrant davantage d'habitats, de haltes fraîcheur;; - Limiter les surfaces gazonnées aux espaces devant servir de prairie dans les espaces publics ou encore accueillir des activités sportives, spontanées, des rassemblements ou devant servir à la circulation. Dans les autres cas, favoriser les plantations indigènes
3.4.7	Pratiquer la tonte différenciée sur le domaine public et dans les endroits propices des espaces publics.

L'approche 3-30-300

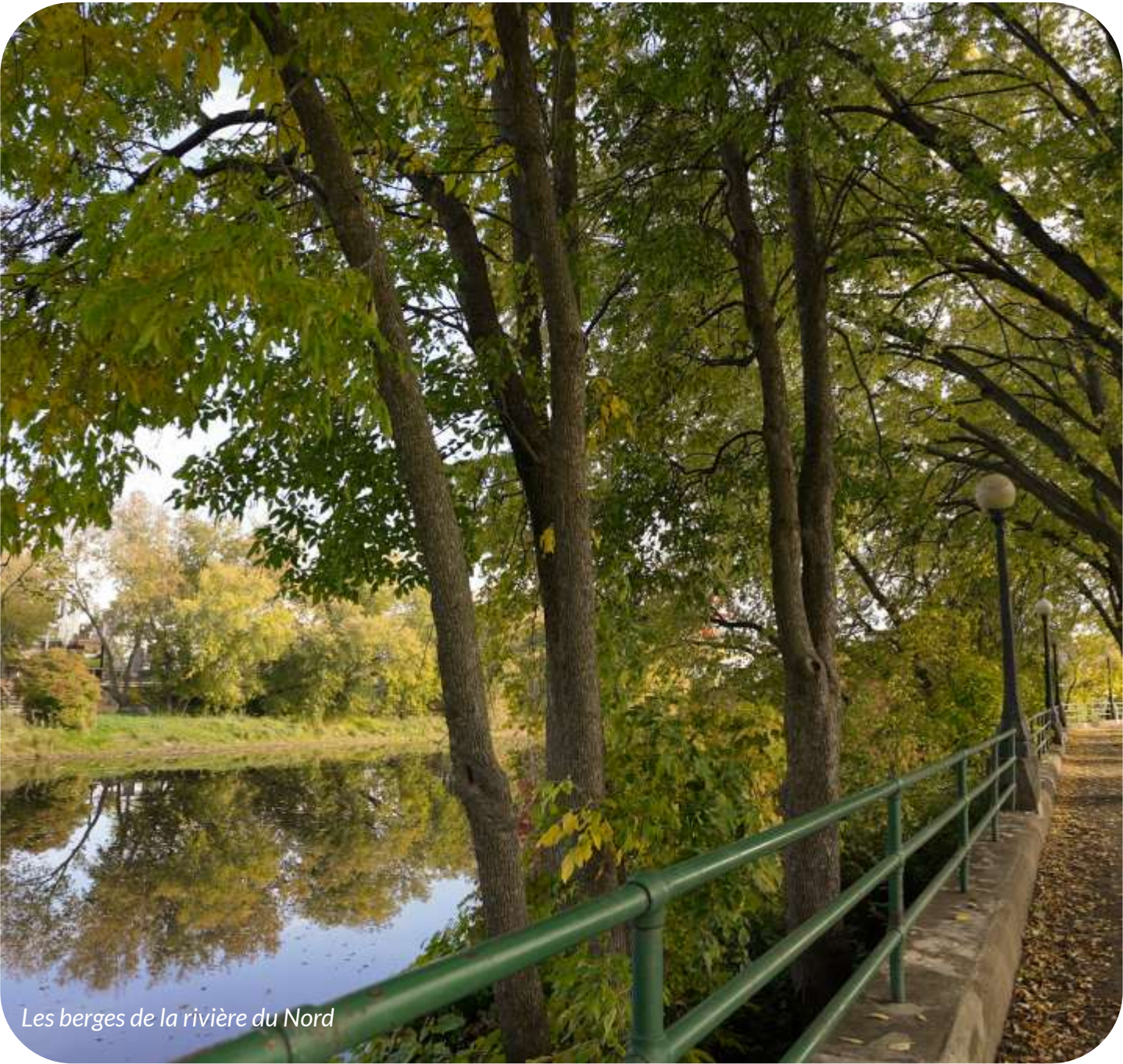


- L'approche 3-30-300 est une solution basée sur la nature, proposée pour la première fois en 2021 et qui vise à s'assurer que chaque résident puisse minimalement :
- avoir accès à 3 arbres visibles autour de lui ;
 - se déplacer au sein de quartiers dotés d'une couverture de canopée d'au moins 30 % ;
 - vivre à moins de 300 m d'un espace vert.



Parc multisport-sport Saint-Jérôme

3.5	Assurer la planification durable et la résilience de chacun des grands projets de développement sur le territoire
3.5.1	Évaluer la possibilité d’assujettir les grands projets de développement à l’atteinte d’un coefficient de biotope par surface ou d’un facteur de résilience climatique afin d’accorder des pointages relatifs à la performance des projets vis-à-vis la : - Gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales sur le site ; - Canopée présente ; - Végétalisation et la qualité écosystémique des plantations présentes sur le site.
3.5.2	Assujettir les grands projets de redéveloppement à des balises normatives et discrétionnaires plus strictes en matière de végétalisation : - Indice de canopée ; - Pourcentage de surfaces minéralisées ; - Proportion de surfaces favorables à la biodiversité à atteindre selon les projets.
3.5.3	Assujettir les grands projets de développement à des critères de préservation des milieux naturels d’intérêt et d’intégration des milieux naturels au milieu de vie ;
3.5.4	Assujettir les grands projets de développement à des critères d’écoconception relatifs à : - La gestion durable de l’eau (consommation et réutilisation) ; - La perméabilité des aménagements ; - L’efficacité énergétique des bâtiments et l’énergie renouvelable.
3.5.5	Adapter la gestion municipale aux nouvelles pratiques écologiques proposées dans les nouveaux développements (déneigement, collectes de matières résiduelles, entretien de l’espace public, conception des rues et des systèmes d’égout en considération des précipitations hivernales. etc.)



Les berges de la rivière du Nord

PLAN 7 – LA STRATÉGIE DE TRAME VERTE ET BLEUE

Ilots de chaleur urbains – 2020-2022 (classes d'écart de température)¹

Chaud (Classe 9)

Plus chaud (Classe 8)

Le milieu urbanisé de Saint-Jérôme est confronté à d'importantes problématiques liées aux îlots de chaleur urbains (ICU). Ces phénomènes résultent principalement de l'imperméabilisation des sols, du manque de verdissement des bâtiments et des grands stationnements, ainsi que d'une canopée insuffisante dans les rues. Les ICU ont des impacts majeurs sur la santé publique, notamment en augmentant les risques liés aux vagues de chaleur pour les populations vulnérables comme les personnes âgées, les enfants et celles atteintes de maladies chroniques. Sur le plan environnemental, ils intensifient les effets des changements climatiques et augmentent la consommation énergétique des bâtiments en raison de l'usage accru de la climatisation. Pour lutter contre les ICU, la stratégie de Saint-Jérôme mise sur un verdissement renforcé des quartiers urbanisés par le réaménagement des espaces publics et la végétalisation des grandes aires de stationnement. Elle vise également à préserver les milieux naturels dans les nouveaux développements en intégrant des critères d'adaptation aux changements climatiques dans les grands projets de développement.

Secteur central
Le plan d'urbanisme désigne un secteur central pour appliquer les contributions liées aux fins de parcs, terrains de jeux et espaces naturels. Ce secteur inclut le centre-ville, le quartier de la Santé, et les terrains riverains le long de la rivière du Nord, dans le périmètre de consolidation. Bien qu'attractif pour le développement, le secteur souffre d'un manque d'espaces verts. La stratégie vise à augmenter les espaces verts publics et améliorer l'accès aux berges. Ainsi, dans ce secteur, les contributions seront bonifiées lorsque les terrains constituent, en tout ou en partie, un espace vert.

Limite municipale

Périmètre d'urbanisation

1. L'écart de température de surface compare la température d'une zone donnée (urbaine, agricole, végétalisée) à celle d'un milieu naturel voisin servant de référence.

La gradation des températures est donc relative et non absolue. Elle se mesure en 9 classes, les classes 8 et 9 étant considérées comme des îlots de chaleur. Ces classes sont représentées sur la carte ci-contre.

Source: CERFO (2024). Technote - Note Technique no 2023-05 - Cartes des îlots de chaleur et de fraîcheur urbains : clés pour les interpréter et les utiliser. (En ligne)
https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/533d0db2-399b-47a6-b397-0e6101e9a3a6/resource/285927d4-125e-443a-b5fb-e7c11515b617/download/technote_2023-05_carto_icu.pdf

Amendement : 0350-002 2026-06-25

55

3.4 PATRIMOINE ET PAYSAGE

La Ville de Saint-Jérôme possède de nombreux éléments identitaires forts, dont plusieurs sont reconnus pour leur valeur patrimoniale. Son histoire, liée à un développement industriel soutenu d'abord par la puissance hydraulique de la rivière du Nord, puis par le chemin de fer, a laissé une empreinte marquante. Ce passé se reflète dans la présence de bâtiments et d'infrastructures d'intérêt patrimonial, qui contribuent au sentiment d'appartenance de la population.

Plusieurs inventaires patrimoniaux ont été réalisés par la Ville ou par le ministère de la Culture et des Communications du Québec. Le second tient à jour le Registre du patrimoine culturel du Québec où sont inscrits 8 immeubles situés sur le territoire de Saint-Jérôme :

- l'ancien hôtel de ville de Saint-Jérôme ;
- l'ancien palais de justice de Saint-Jérôme ;
- la cathédrale de Saint-Jérôme ;
- la chapelle du Cimetière-de-Saint-Jérôme ;
- le presbytère de Saint-Jérôme ;
- la vieille gare de Saint-Jérôme;
- le parc Labelle;
- la Maison Prévost.

Plusieurs éléments identitaires représentent tout de même un potentiel patrimonial important sans pour autant être classés ou cités, que ce soit en raison de leur rôle dans l'histoire et le développement de la ville ou leur facture architecturale et leur intégration dans le paysage.

D'ici le 1er avril 2026, la MRC procédera également à l'élaboration, en collaboration avec les municipalités locales, d'un inventaire actualisé pour les bâtiments construits avant 1940. La Ville de Saint-Jérôme s'est dotée d'une première étude du patrimoine bâti en 1999 avec l'étude réalisée par la firme Bergeron Gagnon. Ce premier inventaire, prédatant la fusion municipale, dressait un inventaire des bâtiments d'intérêt patrimonial de l'ancienne ville de Saint-Jérôme. L'inventaire a été accompagné par l'adoption d'un règlement de PIIA qui encadrait, notamment, la transformation des bâtiments du centre-ville et des bâtiments identifiés comme ayant un intérêt patrimonial. L'étude de Bergeron Gagnon a été mise à jour en 2011 afin d'ajouter l'inventaire des anciennes villes de Bellefeuille, Lafontaine et Saint-Antoine. Le prochain exercice d'inventaire permettra d'intégrer des sensibilités diverses, telles que le patrimoine moderne, à ce répertoire.

Cette mise à jour de la définition du patrimoine est cruciale, car elle se situe à l'intersection de plusieurs enjeux importants : la croissance démographique et le besoin de nouveaux logements, la lutte contre l'étalement urbain, la protection des milieux naturels, la végétalisation des quartiers urbains et l'augmentation de la résilience du territoire, notamment par la restauration écologique des berges. Ainsi, le patrimoine et les éléments identitaires ne doivent plus être perçus comme des objets statiques à préserver sans changement. Ils peuvent au contraire servir de fondations pour encadrer l'évolution des milieux de vie et permettre leur développement, tout en mettant en valeur leurs caractéristiques uniques.

Le plan d'urbanisme adopte donc une sensibilité au patrimoine propre à chaque milieu, ce qui mènera au développement de balises adaptées aux différents contextes.



NÉGOCIER LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE AVEC LE REDÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

Dans un contexte de forte croissance anticipée comme celle de Saint-Jérôme, la protection et la mise en valeur du cadre bâti distinctif peuvent entrer en conflit avec la nécessité de consolider les tissus urbanisés. Cette situation est d'autant plus sensible que l'inventaire de bâtiments anciens se concentre dans les milieux à fort potentiel de développement et de redéveloppement.

La stratégie relative au patrimoine a été élaborée en ayant pour objectif d'intégrer pleinement sa mise en valeur avec le développement du territoire. Plus spécifiquement, elle vise à ce que le patrimoine soit un levier de développement et de redéveloppement dans les tissus urbains en inspirant le développement de balises et l'encadrement des projets à venir. En plus d'identifier et de reconnaître ces éléments, plusieurs actions viseront à favoriser une occupation de ces espaces qui assurera leur préservation tout en étant respectueuse de leur identité.

Plusieurs secteurs d'intérêt architectural ou historique sont présents sur le territoire de la Ville. Leur valeur est unique et varie selon leur architecture, les caractéristiques de leur cadre bâti, leur période de construction, le niveau d'authenticité du bâtiment et leur intégration aux éléments du paysage environnant. Suite à l'évaluation de leur valeur architecturale ou patrimoniale basée sur les critères mentionnés précédemment, ces secteurs pourront faire l'objet de mesures visant à encadrer les interventions de densification, de construction, de rénovation ou d'aménagement extérieur.

LES DÉFIS

- La nécessaire densification des différents milieux de vie, du centre-ville aux quartiers suburbains ;
- La protection d'ouvertures visuelles vers des points de repère d'intérêt ;
- La reconnaissance de la valeur patrimoniale d'immeubles et d'ensembles urbains modernes ;
- La dégradation de l'inventaire patrimonial en raison de la hausse des coûts associés à la rénovation et à l'occupation d'un immeuble ;
- Le piège du façadisme, qui réduit la valeur patrimoniale au simple rôle visuel de la façade d'un bâtiment visible de la rue ;
- La pression immobilière qui rend difficile la conservation d'un immeuble patrimonial comme à son état d'origine ;
- La contradiction possible entre les critères concernant la densification, le verdissement, la performance écoénergétique des bâtiments, la mise aux normes de bâtiments anciens et la protection du patrimoine ;
- La vacance des immeubles patrimoniaux et leur manque d'entretien nuisant à leur utilisation et conduisant parfois à leur démolition ;
- La reconnaissance et l'intégration de l'agriculture et de ses paysages dans l'identité jérômienne ;
- La difficulté de trouver de la relève pour les agriculteurs mettant à risque la poursuite de l'activité et la protection du paysage dans la zone agricole.

MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE PATRIMOINE ET PAYSAGE

En 2040, le patrimoine et les paysages sont au cœur de l'identité jérômiennne et agissent comme véritable levier pour le développement.

OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE

- 4.1 Harmoniser les projets de développement aux caractéristiques architecturales et paysagères des différents secteurs à grande sensibilité patrimoniale ;
- 4.2 Mettre à jour les connaissances et la reconnaissance des immeubles et des ensembles d'intérêt patrimonial au sein des différentes affectations du territoire;
- 4.3 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti jérômien;
- 4.4 Mettre en valeur les paysages jérômiens.



Mode de vie sain et actif

Le patrimoine représente l'identité des lieux et se trouve au centre de la relation d'appartenance de la population avec le territoire. Il participe donc activement au bien-être de la population à travers les bienfaits procurés par la qualité du territoire.



Développement durable

Forme de stabilité, la durabilité dans le temps des immeubles patrimoniaux participe à la sobriété écologique du territoire. La réinterprétation des bâtiments plutôt que leur reconstruction permet une consommation réduite de ressources et participe à inscrire le développement dans l'histoire de la Ville.



Figure 11. Agrandissement du Cégep Gérald-Godin

Mention de source : CANADIAN ARCHITECT



NOUVEAU PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE POUR LA RESTAURATION ET RÉNOVATION DE FAÇADES DE BÂTIMENTS AU CENTRE-VILLE

4.1

Harmoniser les projets de développement aux caractéristiques architecturales et paysagères des différents secteurs à grande sensibilité patrimoniale.

- 4.1.1 – Adopter un cadre réglementaire basé sur la forme urbaine et reflétant la vision à long terme pour les différents secteurs de la ville afin d'adapter les balises normatives et discrétionnaires selon la priorité de développement accordée aux secteurs ;
- 4.1.2 – Assujettir les projets de 4 étages ou plus à des critères visant une bonne intégration architecturale au contexte d'insertion;
- 4.1.3 – Protéger les points de vue d'intérêt vers les immeubles et les paysages emblématiques ;
- 4.1.4 – Exiger, dans le cadre de projets de développement situés sur le site d'anciens immeubles patrimoniaux, l'intégration d'éléments rappelant l'héritage historique et culturel des anciens bâtiments.

Réussir à utiliser le patrimoine comme levier de développement



La protection du patrimoine peut paraître en conflit avec le redéveloppement nécessaire de la ville sur elle-même. Ce dernier entraîne une transformation profonde du tissu urbain et du cadre bâti sur plusieurs plans : volumes, ouvertures et fermetures, matériaux et textures, etc. Toutefois, le patrimoine ne pâtit pas toujours des transformations urbaines et peut même jouer un rôle de premier plan dans le redéveloppement de la ville. En effet, il offre le potentiel de servir de base sur laquelle s'appuieront les critères architecturaux et urbanistiques qui guideront la conception des projets à venir. En ce sens, les projets de consolidation, en plus de dynamiser les quartiers dans lesquels ils s'inscrivent, peuvent poursuivre, communiquer et actualiser l'histoire du lieu et ainsi participer au sentiment d'appartenance de la population envers le milieu. L'intégration à la vie économique et l'occupation de leurs enceintes par de nouvelles activités s'intégrant bien au contexte peuvent d'ailleurs favoriser la préservation de ces lieux. Avec ces dynamiques complémentaires, l'acceptabilité sociale des projets de densification s'en voit généralement renforcée. Bien planifié, le redéveloppement des quartiers et le patrimoine peuvent devenir complémentaires et offrir de précieux services l'un à l'autre, ainsi qu'à l'ensemble de la collectivité.

Plusieurs principes d'aménagement permettent d'assurer la mise en valeur des éléments patrimoniaux dans le tissu urbain, et ce même en contexte de forte croissance.

Pour les projets de densification :

- Les projets de densification doivent répondre à une vision globale qui définit les possibilités en matière de densification et de reconstruction, laquelle inclut la restauration et la mise en valeur d'un site d'intérêt patrimonial ;
- Les textures, les couleurs et les matériaux, de même que les ouvertures et les gabarits des immeubles patrimoniaux adjacents aux projets de densification doivent servir de base à l'élaboration de normes et critères normatifs et discrétionnaires ;
- Des guides et des outils communicationnels doivent être mis à la disposition des acteurs de l'immobilier afin de les sensibiliser à l'importance de la préservation du patrimoine dans les différents milieux et aux balises réglementaires qui doivent être respectées ;
- Développer des exigences réglementaires bénéfiques à la qualité du paysage dans les secteurs patrimoniaux (ex. réduction des exigences en matière de ratio stationnement, protection des points de vue d'intérêt, etc.) ;
- Afin de minimiser les impacts sur le cycle de vie des bâtiments, privilégier, dans les stratégies de densification des différents milieux à potentiel de redéveloppement, l'optimisation du cadre bâti existant (ex. réutilisation, réaffectation, revalorisation, etc.) ;

Pour les immeubles patrimoniaux

- Un soutien technique et financier doit être offert aux propriétaires d'immeubles patrimoniaux afin de favoriser leur entretien et de réduire les risques de détérioration du bâtiment ;
- La Ville doit mettre en place un cadre permettant l'occupation transitoire des immeubles anciens vacants en quête d'une nouvelle vocation afin de limiter la détérioration causée par l'abandon ;
- Mettre à jour et communiquer l'inventaire des immeubles patrimoniaux présents dans les différents milieux de vie et sensibiliser la population et les acteurs de l'immobilier à leur importance, autant pour le paysage urbain que pour le sentiment d'appartenance de la population au territoire ;
- Les principes de développement durable doivent être intégrés à l'entretien et à la restauration des immeubles patrimoniaux et ceux-ci doivent participer au changement de paradigme dans la conception des bâtiments, lequel priorise l'économie circulaire, l'analyse de cycle de vie, l'intégration de la végétation, la diminution des îlots de la chaleur, etc.

MISE EN PLACE DU CONSEIL
LOCAL DU PATRIMOINE

- 4.2
- Mettre à jour les connaissances et la reconnaissance des immeubles et des ensembles d'intérêt patrimonial au sein des différentes affectations du territoire
- 4.2.1 - Collaborer avec la MRC dans la réalisation et l'adoption de l'inventaire des immeubles construits avant 1940, exigé en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ;

4.2.2 - Approfondir la connaissance typomorphologique ou patrimoniale des secteurs de la ville en vue d'établir la pertinence d'identifier de nouveaux secteurs d'intérêt ;

4.2.3 Réviser la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial assujettis au règlement sur les PIIA ;

4.2.4 – Poursuivre, en collaboration avec les partenaires du milieu, le processus de citation amorcé en 2005 et documenter la valeur patrimoniale des bâtiments et des sites patrimoniaux qui bénéficieront de ce statut de protection en lien avec la *Loi sur le patrimoine culturel* ;
 - Évaluer la possibilité d'élargir les projets de citation à tout immeuble présentant un intérêt patrimonial.

4.2.5 – Évaluer les possibilités de projets de classement au Registre du patrimoine culturel du Québec pour les immeubles au caractère patrimonial exceptionnel ;

4.2.6 - Réaliser une politique culturelle et patrimoniale.



Musée d'art contemporain des Laurentides

MISE EN PLACE DU CONSEIL
LOCAL DU PATRIMOINE

4.3

Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti jérômien.

4.3.1 – Adopter un règlement relatif à l’occupation et à l’entretien des immeubles afin d’assurer que les conditions des immeubles permettent le maintien de l’usage pour lequel chaque bâtiment est destiné, de son intégrité architecturale, de même que de ses qualités architecturales contribuant à son caractère patrimonial respectif ;

4.3.2 – Soutenir les propriétaires d’immeubles patrimoniaux dans l’entretien, la rénovation et la restauration de ceux-ci :

- Réviser le guide d’architecture destiné aux propriétaires d’immeubles patrimoniaux, d’intérêt patrimonial ou d’immeubles situés à l’intérieur de secteurs à grande sensibilité patrimoniale et le rendre accessible à tous.
- Réviser les règlements relatifs au programme de revitalisation afin de soutenir financièrement l’entretien, la rénovation et la restauration d’immeubles patrimoniaux cités ou classés, anciens et d’intérêt esthétique ou encore situés à l’intérieur d’un secteur à grande sensibilité patrimoniale.

4.3.3 – Adopter un cadre réglementaire autorisant, en fonction du contexte, une variété d’usages de manière à assurer une occupation transitoire d’un immeuble patrimonial ou d’un immeuble situé à l’intérieur d’un ensemble d’intérêt patrimonial et pour favoriser son utilisation par certains usages compatibles ;

4.3.4 – Autoriser et encadrer la réalisation de murales artistiques sur certains types de façades au centre-ville, le tout selon le *Guide d’intervention en art public de la Ville de Saint-Jérôme*, outil complémentaire à la Politique culturelle de la Ville et en favorisant des fresques historiques inspirées de la mémoire des lieux.;

4.3.5 – Réviser le règlement sur la démolition d’immeuble et, notamment, la définition de « démolition » ;

4.3.6 – Adopter un cadre réglementaire spécifique à certains quartiers historiques et secteurs à grande sensibilité patrimoniale afin d’assurer le maintien de leur cohérence et l’intégration optimale des nouvelles constructions :

- Adapter les balises normatives et discrétionnaires selon les caractéristiques typomorphologiques et paysagères des différents secteurs.

4.3.7 – Favoriser des approches de développement durable dans le cadre des travaux de conservation des bâtiments présentant un intérêt patrimonial ;

4.3.8 – Assurer le maintien et la mise à jour du Règlement 0743-000 décrétant l’identification de dix personnages historiques, d’un événement historique et d’un lieu historique ;

4.3.9 – Former un conseil local du patrimoine, distinct du comité consultatif d’urbanisme et composé de membres ayant des connaissances en matière de patrimoine et démontrant un intérêt pour sa protection et sa mise en valeur (citoyens, propriétaires de bâtiments patrimoniaux, élus etc.)



Vieille gare de Saint-Jérôme

RÉALISATION D'UNE
POLITIQUE CULTURELLE ET
PATRIMONIALE

Mettre en valeur les paysages jérômiens.

- 4.4.1 – Maintenir les activités agricoles à l'intérieur de la zone agricole permanente :
- En collaboration avec la MRC, développer une stratégie de partenariat avec des organismes spécialisés dans le maillage entre les producteurs et la relève (ex. L'ARTERRE) afin d'encourager le maintien de l'activité agricole et son accès pour les générations futures.
- 4.4.2 – Protéger et mettre en valeur les corridors paysagers ruraux en encadrant leur transformation à l'aide de la réglementation normative et discrétionnaire ;
- 4.4.3 – Limiter les hauteurs et encadrer la volumétrie des projets se trouvant à l'intérieur de corridors visuels d'intérêt ;
- 4.4.4 – Favoriser l'amélioration du cadre paysager aux entrées de villes, notamment aux abords du Parc linéaire le P'tit Train du Nord à l'aide d'initiatives liées à la mise en place d'un l'éclairage adapté aux piétons et aux cyclistes, à la mise à niveau du cadre bâti adjacent et à la reconfiguration du domaine public en faveur de la végétalisation et d'un apaisement de la circulation ;
- 4.4.5 – Mettre à jour le cadre réglementaire entourant l'affichage en privilégiant le contrôle normatif et l'accompagnement à l'aide d'un guide d'interprétation illustré ;
- 4.4.6 - Réaliser une étude visant à approfondir la connaissance typomorphologique ou patrimoniale des secteurs de la ville.



Paysage agricole de la rue des Lacs

PLAN 8 – LA MISE EN VALEUR DES TERRITOIRES D'INTÉRÊT IDENTITAIRES

- Le périmètre de consolidation**

Le plan d'urbanisme vise à diriger la croissance à l'intérieur du périmètre de consolidation. Or, de nouveaux projets immobiliers peuvent avoir un impact sur le cadre bâti du quartier d'insertion. Il importe donc de développer un cadre réglementaire favorisant à la fois le développement et assurant un contrôle de la forme urbaine à venir. À l'intérieur du périmètre de consolidation, les stratégies réglementaires privilégieront un contrôle normatif de la forme urbaine, en s'inspirant des balises présentes dans les règlements basés sur la forme. Le contrôle discrétionnaire, complémentaire au précédent, permettra un droit de regard supplémentaire sur les projets.
- Le centre-ville, une densification harmonieuse**

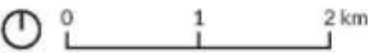
Le centre-ville possède une histoire riche perceptible par un cadre bâti identitaire et historique ainsi que par la présence de nombreux bâtiments patrimoniaux. Les nombreux terrains à potentiel de développement ou de redéveloppement qu'on y retrouve ainsi que la vision de densification prévue au PPU engendrent des défis pour le maintien du caractère paysager propre au centre-ville. À l'intérieur de ce secteur, les nouveaux projets de densification devront intégrer une architecture de qualité (jeux de volume, décrochés en façade pour garder le rythme sur la rue, vitrine commerciale, etc.) Lorsque le projet d'insère dans une trame patrimoniale, une attention particulière est portée à l'unicité du lieu, soit par contraste ou par harmonie.
- Les quartiers historiques, secteurs à grande sensibilité patrimoniale**

Les quartiers historiques sont caractérisés par une forte concentration d'immeubles patrimoniaux ou à l'architecture distinctive. Même si leur forme et leur contexte de développement peuvent différer, ils représentent généralement des espaces convoités pour différentes formes et intensités de redéveloppement de la ville sur elle-même. Des balises particulières doivent donc être mises en place afin de permettre, voire d'encourager la consolidation du cadre bâti par des projets de densification, tout en mettant en valeur les particularités paysagères des milieux touchés.
- Le pôle régional de la santé, patrimoine de demain**

En raison de sa localisation et de sa configuration, le Pôle régional de la santé bénéficie d'un important potentiel de redéveloppement. Les terrains de grande superficie et sous-utilisés de même que la monofonctionnalité commerciale qui domine les artères participent à ce potentiel. Afin d'assurer la mise en œuvre de la vision du PPU du Pôle régional de la santé, tout en assurant une intégration harmonieuse des projets de densification, les projets devront permettre la création d'un environnement favorable à l'adoption de saines habitudes de vie en mettant de l'avant la mixité fonctionnelle, la végétalisation et l'innovation en architecture. Les projets situés le long de la rivière du Nord devront également mettre cette dernière en valeur.
- Les quartiers résidentiels identitaires, secteurs à l'architecture distinctive**

Certains secteurs résidentiels sur le territoire bénéficient d'un langage architectural particulier qui participe à la formation de leur identité. À l'intérieur de ces secteurs, les projets devront assurer une bonne intégration visant à préserver la signature distinctive du secteur, notamment par le style architectural, l'alignement des façades, les matériaux de revêtement extérieur et la préservation des arbres matures. La réglementation pourra prévoir des normes ou des critères relatifs à la bonne insertion.
- Le Vieux-Bellefeuille, secteur identitaire à mettre en valeur**

Le secteur du Vieux-Bellefeuille se distingue par son caractère rural et son noyau villageois. Ce secteur bénéficie d'un fort sentiment d'appartenance qui peut être renforcé grâce à des initiatives communautaires qui reflète son identité ainsi que celle de sa communauté. Cela peut se traduire par l'organisation d'événements locaux, comme des marchés publics, des festivals et des activités intergénérationnelles, lesquelles mettent en valeur le caractère du quartier. En favorisant la collaboration entre les citoyens, les entreprises locales, la Ville et les organismes communautaires, ces initiatives offrent le potentiel de créer des espaces de rencontre et d'échange. Ce cadre convivial et participatif permettra de tisser des liens solides entre les résidents, tout en cultivant la fierté et l'attachement envers leur milieu de vie.



PLAN 9 – LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE BÂTI ET PAYSAGER JÉRÔMIEN

- **Corridors paysagers ruraux**

À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, certains corridors donnent accès à des paysages ruraux de qualité et uniques dans le contexte de Saint-Jérôme. Ces axes traversent en partie certaines zones situées dans la zone agricole permanente, mais d'autres plus au nord la dépassent. La stratégie vise donc à assurer le maintien des ouvertures visuelles donnant sur ces paysages de même qu'à encadrer l'implantation, l'architecture et l'aménagement paysager des projets de développement et de redéveloppement à venir.
- **Paysage riverain**

Le passage de la rivière du Nord au cœur de la ville est étroitement lié à son développement et a généré un paysage unique pour une ville de cette taille. La stratégie vise à maintenir, voire améliorer la relation paysagère entre la rivière et le territoire urbanisé. Elle prévoit donc des normes et des critères afin d'assurer la qualité du traitement paysager, autant en ce qui concerne l'esthétisme que les aménagements écologiques des projets qui influenceront l'évolution de la relation de la population jérômiennne à la rivière.
- **Points de vue**

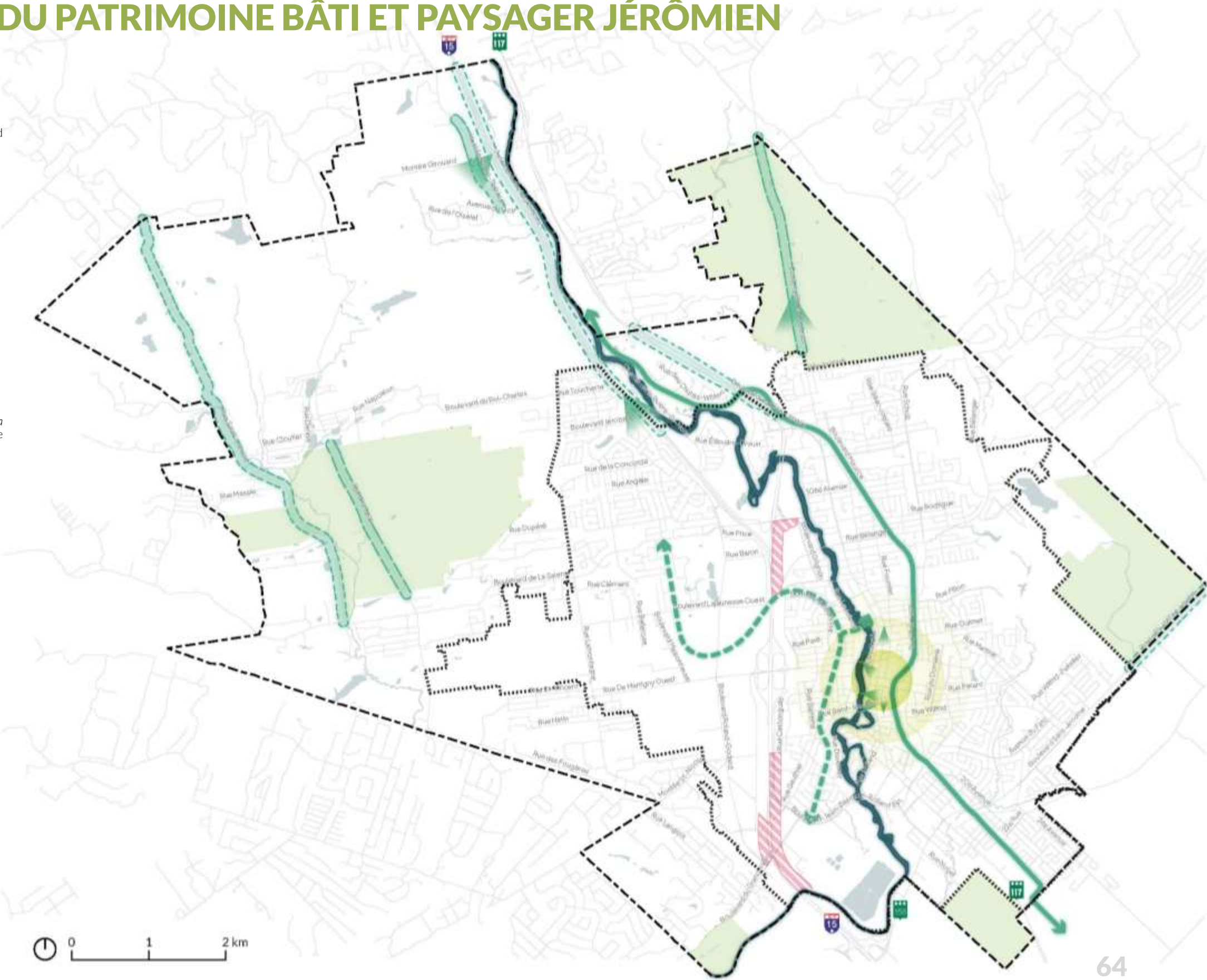
Le territoire de Saint-Jérôme bénéficie de points de repère importants. Dans un contexte de croissance, la stratégie vise à maintenir les ouvertures visuelles depuis les sites identifiés vers les objets d'intérêt à l'aide de balises qui viendront, sur les sites concernés, encadrer la volumétrie des projets de développement et de redéveloppement
- **Zone agricole permanente**

Dans la zone agricole permanente, la stratégie vise à encourager le maintien des caractéristiques paysagères et à maintenir les activités agricoles de même qu'au Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC.
- **Parc linéaire le P'tit Train du Nord**

Le Parc linéaire le P'tit Train du Nord représente une porte d'entrée significative vers les différents quartiers de la ville. La stratégie mise par différentes mesures de design urbain adaptées à chaque milieu, ou par l'aménagement des terrains privés, à rehausser la qualité du paysage aux points d'entrée ;
- **Ancien chemin de fer du Grand Tronc**

Cette emprise non utilisée de l'ancien chemin de fer, en plus de représenter une importante occasion d'améliorer la connectivité entre les différents quartiers de la ville, offre une occasion de créer une expérience paysagère unique à Saint-Jérôme. De plus, elle donne accès à des points de vue uniques sur la rivière du Nord depuis le barrage reliant les rives est et ouest près du site de l'ancienne usine de la Dominion Rubber.
- **Cathédrale de Saint-Jérôme, point de repère**

Immeuble patrimonial cité, la cathédrale de Saint-Jérôme et son clocher agissent comme véritables points de repère au-delà des limites du centre-ville. Dans un contexte de densification et de redéveloppement, il importe de prévoir une stratégie réglementaire permettant de protéger ces points de repère significatifs. Le PPU du centre-ville viendra donc, à l'aide d'un plan des hauteurs, déterminer en dessous desquelles il sera possible de construire sans obstruer les vues vers la cathédrale et son clocher.
- **Limite municipale**
- **Périmètre d'urbanisation**



3.5 DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

UN IMPORTANT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

La Ville de Saint-Jérôme possède un potentiel industriel exceptionnel, qui en fait un acteur clé du développement économique régional. Grâce à sa position géographique stratégique, elle bénéficie d'un accès privilégié aux grandes villes, au réseau routier supérieur et aux aéroports de Mirabel et de Montréal.

En 2023, la Ville a marqué une étape importante en acquérant plus de 18 millions de pieds carrés dans le secteur ouest. Cette initiative s'inscrit dans une vision ambitieuse de positionner Saint-Jérôme comme une force économique innovante et durable. En conséquence, le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de La Rivière-du-Nord a été ajusté pour inclure ces nouveaux terrains dans l'aire d'affectation industrielle d'envergure régionale, consolidant ainsi l'important pôle à vocation industrielle de la ville.

Déjà, dans ce secteur, deux projets structurants permettront de développer ce pôle industriel d'envergure : le quartier industriel ouest (QIO) et le quartier d'Innovation industrielle (QII). Ces nouveaux parcs d'affaires visent à attirer des entreprises innovantes, en ciblant des créneaux à valeur ajoutée. Actuellement en phase initiale, ces quartiers pourront devenir des milieux de vie dynamiques, alliant efficacité économique et qualité de vie pour les employeurs et les employés.

En parallèle, Saint-Jérôme accueille également des

industries dont le potentiel de taxation foncière est relativement faible par rapport à d'autres municipalités de taille comparable. Ces quartiers industriels pourront être consolidés et redynamisés.

Pour exploiter pleinement son potentiel industriel, Saint-Jérôme mise donc sur une stratégie axée sur la spécialisation de ses quartiers industriels et sur une collaboration étroite avec les acteurs économiques locaux et régionaux. Un positionnement stratégique, une offre immobilière et un cadre réglementaire adapté aux industries ciblées sont des facteurs d'attraction prouvés.

Enfin, la stratégie privilégie la préservation des milieux naturels d'intérêt, l'aménagement d'un cadre de vie de qualité et écologique, le renforcement de la mobilité active et collective et l'amélioration des commerces et services de proximité.



Vue aérienne sur un quartier industriel de Saint-Jérôme

DES BESOINS EN ESPACE POUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Une étude de 2022 indique que 183 industries se trouvaient sur le territoire de Saint-Jérôme et 85 d'entre elles étaient des entreprises manufacturières¹. Cette dernière suggère d'atteindre d'ici 2031 le nombre de 120 unités d'évaluation foncière dans le secteur manufacturier, soit une augmentation de 35 unités, afin de pouvoir se mesurer aux villes comparables. Ces 35 entreprises représentent une superficie de plancher additionnelle équivalant à plus de 1,5 M de pi² à construire pour un total d'environ 6,25 M de pi² de terrain à réserver.

L'étude suggère également de diversifier le parc industriel en privilégiant le secteur de l'électrification des transports et en développant une expertise en support industriel, soient les créneaux de la recherche et le développement et du commerce interentreprises. Enfin, l'étude souligne l'importance de planifier l'offre immobilière en fonction des objectifs de positionnement de la Ville.

Cette perspective cadre avec la volonté de la Ville de développer une synergie entre les différents secteurs d'activité dominants, de même que celle de consolider et de renforcer ses pôles d'emploi. Le plan d'urbanisme vient donc identifier les usages qui pourraient se retrouver au sein des différents pôles d'emploi, en conformité avec les affectations définies au SADR, de même qu'aux formes qui viendront les accueillir afin que cette vision se réalise.

L'ÉVOLUTION DES PARCS INDUSTRIELS

La nécessaire adaptation aux changements climatiques ainsi que la réduction des nuisances urbaines et des effets négatifs sur l'environnement demande à ce que l'aménagement des quartiers industriels traditionnels soit révisé.

Par ailleurs, les activités industrielles contemporaines tendent à produire moins de nuisances. La séparation des usages n'est parfois plus nécessaire, ce qui ouvre la voie à une optimisation des sites grâce à la cohabitation de différentes activités plus ou moins intensives. C'est le cas notamment des quartiers industriels dits «4.0» — nommés ainsi en référence à la quatrième révolution industrielle propulsée par la numérisation et les technologies de l'information — lesquels regroupent des activités à forte valeur ajoutée et cohabitent bien avec différents usages, tout en profitant de la présence d'un certain dynamisme urbain pour attirer des employés.

Dans ce contexte, plusieurs villes ont développé de nouveaux pôles d'emploi en y intégrant certaines des meilleures pratiques en développement durable. Les réseaux de transport actif sont de plus en plus à l'honneur, de même que les espaces de récréation et de consommation côtoient fréquemment les milieux de production. La quantité et la diversité de la végétation et, de manière plus générale, la qualité du paysage participe également à la création d'un contexte favorisant l'attrait et la rétention d'activités industrielles de nouvelle génération.

La stratégie sur le développement industriel propose des actions spécifiques aux différentes catégories de zones d'emploi qui sont appelées à cohabiter sur le territoire.

LES DÉFIS

- Saint-Jérôme bénéficie d'une position avantageuse au nord de Montréal, pouvant jouer un rôle de charnière entre la grande région métropolitaine et la région des Laurentides. Cette localisation entraîne toutefois une situation de possible concurrence avec les villes voisines, notamment celle de Mirabel qui représente un important bassin d'emploi du secteur manufacturier ;
- Alors que les quartiers industriels représentent des bassins d'emploi importants et ont une grande influence sur les déplacements locaux et extra locaux quotidiens, les conditions de mobilité et d'accessibilité y sont souvent difficiles pour tous les modes de déplacement;
- Plusieurs expertises cohabitent sur le territoire de la ville et si ces dernières tendent à s'installer dans les secteurs qui leur sont les plus avantageux, la création d'une possible synergie entre les milieux industriels et institutionnels est limitée et l'économie circulaire n'est pas mise en valeur ;
- L'attractivité et la rétention de la main-d'œuvre de qualité posent un défi dans un contexte local de faible diplomation ;
- En raison de l'évolution de leur nature, la forme des quartiers industriels est appelée à se transformer au profit de la densification et de la mixité des usages, ce qui implique des enjeux de cohabitation ;
- La croissance du secteur industriel implique une augmentation de la main-d'œuvre nécessaire, ce qui représente un défi dans un contexte de vieillissement démographique.

1 . Promotions Immobilières Grenstal (2022). Pour un développement industriel innovant, transversal et intégré : Plan de développement de la zone industrielle.

MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

En 2040, Saint-Jérôme est réputée pour ses industries innovantes et respectueuses de l'environnement ainsi que pour son cadre politique et légal propice à l'innovation et à la collaboration.

OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE

- 5.1** Développer les quartiers industriels du territoire à leur plein potentiel par une stratégie adaptée à leur spécialisation ;
- 5.2** Intégrer les principes du développement durable à l'aménagement des différents quartiers industriels.
- 5.3** Accroître l'accessibilité des quartiers industriels en misant sur la multimodalité.



Mode de vie sain et actif

L'évolution des pôles d'emploi existants et l'aménagement des nouveaux quartiers industriels sont tournés vers l'accessibilité pour tous les modes de transport grâce à l'intégration d'infrastructures de mobilité active et l'offre de transport collectif au sein de sa trame de rue.



Développement durable

Les exigences rehaussées en matière de végétalisation et de gestion écologique des eaux pluviales diminuant les rejets vers les égouts ainsi que l'importance accordée à la performance écologique des nouvelles constructions, notamment en matière de consommation d'eau potable, améliorent le bilan écologique du secteur.



Figure 12. Innoparc-Albatros, Saint-Eustache.
Mention de source : IDÉ – Innovation développement économique Saint-Eustache

**CONSACRER PLUS DE
580 000 M² AU
DÉVELOPPEMENT
INDUSTRIEL**

5.1

Développer les quartiers industriels du territoire à leur plein potentiel par une stratégie adaptée à leur spécialisation.

5.1.1 – Mettre en place un cadre réglementaire favorable à la mixité des usages au sein des quartiers industriels :

- Adopter des dispositions favorisant la création de milieux de vie attirants pour les travailleurs dans les secteurs à forte densité d'emploi, notamment en y autorisant certains usages et services leur étant destinés ;
- Contrôler les usages autres qu'industriel, notamment les usages de bureau ou de certains commerces par un mécanisme discrétionnaire permettant de privilégier le développement à des fins industrielles.

5.1.2 – Déterminer les usages autorisés dans les différents quartiers industriels et favoriser les usages à forte valeur ajoutée.

5.1.3 – Réaliser une planification particulière pour le secteur du quartier industriel ouest de manière à le positionner dans la structure industrielle du territoire.

5.1.4 – Développer des balises réglementaires adaptées à la consolidation progressive des quartiers industriels :

- Réviser à la hausse les coefficients d'occupation du sol minimaux exigés pour les terrains situés au sein des quartiers industriels ;
- Éliminer les exigences relatives aux ratios minimums de stationnement pour les usages industriels ;
- Réduire les exigences relatives à la taille minimale des lots.

5.1.5 – Poursuivre la mise en œuvre de stratégies immobilières, notamment pour la constitution de réserves foncières aux fins de la réalisation de projets d'implantation d'entreprise ;

5.1.6 – Poursuivre la promotion et les partenariats avec les acteurs du développement économique pour assurer le développement des pôles d'emploi ;

5.1.7 – Assurer une offre de mobilité diversifiée et offrir un maximum d'accessibilité aux différentes industries.

5.1.8 - Mettre en place une stratégie visant à encourager l'économie circulaire à l'intérieur de certains quartiers industriels ;

5.1.9 – Assurer la bonne intégration de nouvelles zones industrielles ou commerciales à proximité des quartiers résidentiels ou des quartiers scolaires ;

5.1.10 – Autoriser des usages diversifiés aux deuxièmes étages des bâtiments industriels et sur les toits.

5.1.11 - Décréter un programme de revitalisation des immeubles identifiés au pôle économique du parc industriel de Saint-Jérôme, ainsi qu'aux abords de la jonction des routes 117 et 158.

- Établir un programme de revitalisation visant à accorder une aide financière aux propriétaires d'immeubles, par le biais d'un crédit de taxes, dans le but de stimuler la revitalisation, d'accélérer le développement, de dynamiser et de consolider la fonction industrielle et commerciale à l'égard des secteurs identifiés comme le pôle économique du parc industriel, incluant le Quartier de l'innovation industrielle (QII) et le Quartier industriel ouest (QIO)et du secteur situé aux abords de la jonction des routes 117 et 158, tels qu'identifiés au plan 11.



Vue aérienne du QII



CONSERVATION À L'ÉTAT NATUREL D'AU MOINS 30 % DE LA SUPERFICIE DES NOUVEAUX QUARTIERS INDUSTRIELS

5.2	Intégrer les principes du développement durable à l'aménagement des différents quartiers industriels.
5.2.1	Favoriser l'atteinte d'une performance écologique élevée pour les constructions et les rénovations majeures au sein du Quartier de l'innovation industrielle et du quartier industriel sud : Élaborer des normes et critères relatifs à la forme des bâtiments, à la construction et à l'aménagement des terrains (ex. choix des matériaux, couverture végétale, etc.) ;
5.2.2	Adopter, en concordance avec les cibles prévues au SADR, une planification des développements industriels ciblant une proportion des secteurs vouée à des fins de conservation et de maintien du couvert forestier, de manière à former des corridors écologiques ;
5.2.3	Profiter du développement des futurs quartiers industriels et du redéveloppement des quartiers industriels existants pour y maximiser l'intégration des aménagements écologiques à travers une stratégie de végétalisation : - Appliquer le gabarit de rues aux segments se trouvant à l'intérieur de quartiers industriels ; - Limiter le pourcentage de surface minéralisée sur les terrains privés ; - Prévoir des stratégies de reboisement dans les aires sous-utilisées ; - Revoir la politique de déneigement; - Réviser les règles relatives au droit acquis pour accélérer l'atteinte des objectifs de végétalisation.
5.2.4	Communiquer l'existence et faire la promotion de programmes gouvernementaux en faveur du partage d'énergie et de ressources entre les industries ainsi que la valorisation des déchets thermiques ;
5.2.5	Adopter des normes assurant un éclairage qui limite la pollution lumineuse émise par les activités industrielles ;
5.2.6	Soutenir le développement durable des parcs industriels par le biais de programmes de subvention afin d'encourager le verdissement, la diminution de la consommation d'eau, la saine gestion des eaux pluviales et l'utilisation du transport collectif.
5.2.7	Autoriser le verdissement des toits et l'implantation de panneaux solaires.



Vue aérienne du QII

**PROPORTION DES
ENTREPRISES INDUSTRIELLES
QUI SE RETROUVENT À
MOINS DE 180 M DU RÉSEAU
DE MOBILITÉ ACTIVE**

5.3

Accroître l'accessibilité des quartiers industriels en misant sur la multimodalité.

- 5.3.1 – Développer le réseau de mobilité active au sein des quartiers industriels et prévoir les emprises nécessaires à l'aménagement de nouveaux sentiers multifonctionnels dans le cadre de la planification des nouveaux développements industriels :

 - Prévoir des infrastructures dédiées aux piétons et aux cyclistes de manière à former un réseau hautement connecté et à diversifier les modes d'accès aux lieux d'emploi ;
 - Assurer la connectivité des quartiers industriels avec le centre-ville et les secteurs résidentiels.
- 5.3.2 - Adopter une réglementation favorable à la mobilité durable pour les usages industriels :

 - Exiger l'aménagement de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
 - Exiger, pour les grandes entreprises, l'aménagement de stationnements sécurisés pour vélos et de douches.
- 5.3.3 – Réaliser une étude d'optimisation de la desserte en transport collectif au sein des quartiers industriels ;
- 5.3.4 – Inciter les entreprises industrielles à mettre en place des plans de gestion des déplacements.

PLAN 10 – LA STRATÉGIE SUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

- Le quartier d'Innovation industrielle (QII)**

Saint-Jérôme est considérée comme la capitale nationale de l'électrification des transports. La stratégie mise sur le développement du QII, qui vise à offrir aux entreprises innovantes un lieu qui favorise la collaboration et la synergie entre les entreprises de pointe et les institutions de recherche et d'enseignement de son territoire. Avec le QII, Saint-Jérôme vise à créer un milieu de vie intégré et dynamique pour les employeurs et les employés, avec des espaces verts et des milieux naturels préservés, des infrastructures cyclables, des garderies, du développement résidentiel et des commerces à proximité.
- Le quartier industriel sud**

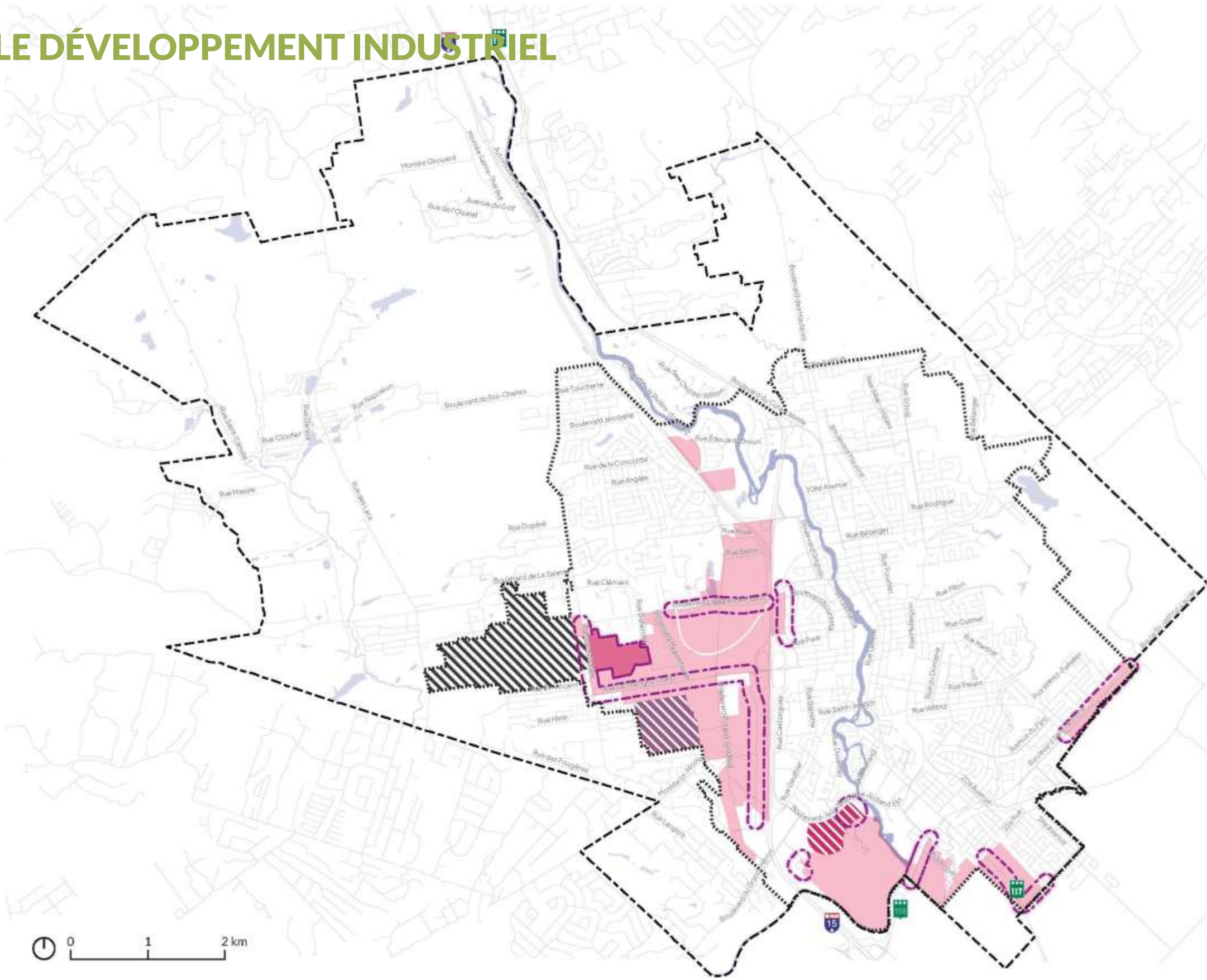
Le secteur fait l'objet d'un projet de développement industriel. L'application des outils réglementaires dans ce secteur doit permettre de mettre en œuvre l'orientation de développement intégré à la présence de milieux naturels. L'aménagement des terrains devra être conçu pour minimiser leur empreinte écologique tout comme les infrastructures vertes qui seront déployées dans ce secteur.
- Le quartier industriel « Larry-Ball »**

Le quartier industriel « Larry-Ball » constitue un des derniers grands secteurs à potentiel de développement industriel et comporte d'importants milieux boisés. La stratégie vise des développements intégrés à la présence de ces milieux naturels où les activités industrielles se développeront en préservant les milieux naturels d'intérêt. Les aménagements devront offrir des espaces paysagers végétalisés en proportion significative. Les bâtiments seront conçus pour minimiser leur empreinte écologique tout comme les infrastructures vertes qui seront déployées dans ce secteur.
- La consolidation des quartiers industriels, une souplesse adaptée aux différents types d'activités**

Les quartiers industriels existants regroupent des activités diversifiées qui offrent de nombreuses possibilités d'emploi à la population de Saint-Jérôme. L'usage industriel présente souvent une faible occupation du sol et nécessite de vastes espaces pour l'entreposage, ce pour quoi la stratégie vise à conserver des conditions d'implantation souples et adaptées aux usages en place tout en favorisant une consolidation des terrains et une plus grande occupation du sol lorsque possible.
- Le quartier industriel ouest (QIO)**

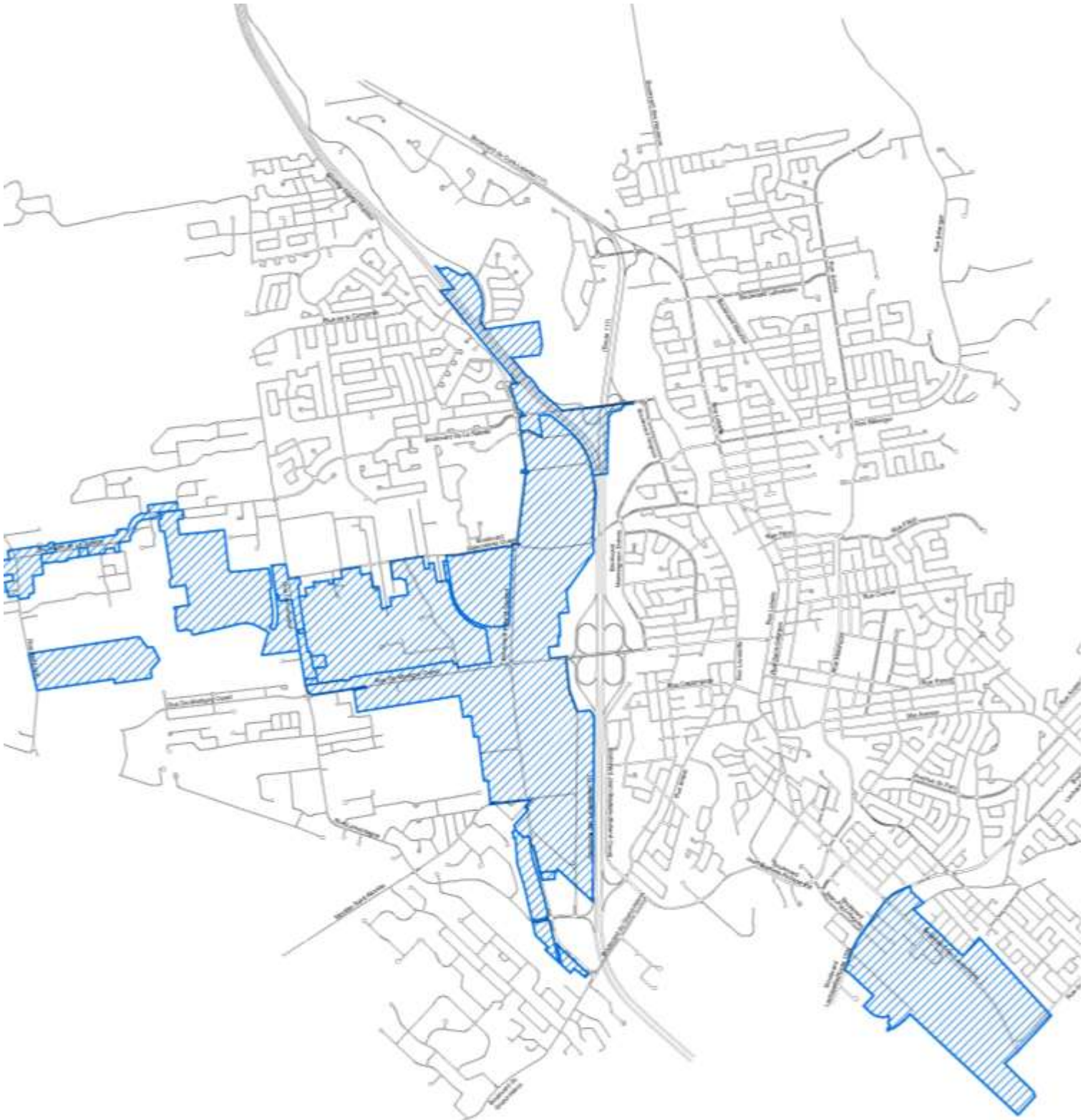
Le QIO représente un secteur d'expansion urbaine vouée à des fins industrielles qui fera l'objet d'une planification détaillée, en étroite collaboration avec les citoyens et les acteurs du milieu, afin d'intégrer les meilleures pratiques en matière de développement industriel. Le développement de ce secteur devra atteindre des objectifs particuliers en ce qui concerne la conservation des milieux naturels (ex. milieux humides, cours d'eau, tourbières, etc.). De plus, il fera l'objet de normes et d'objectifs favorisant des aménagements finaux qui offriront une proportion significative d'espaces verts.
- Les corridors de mixité**

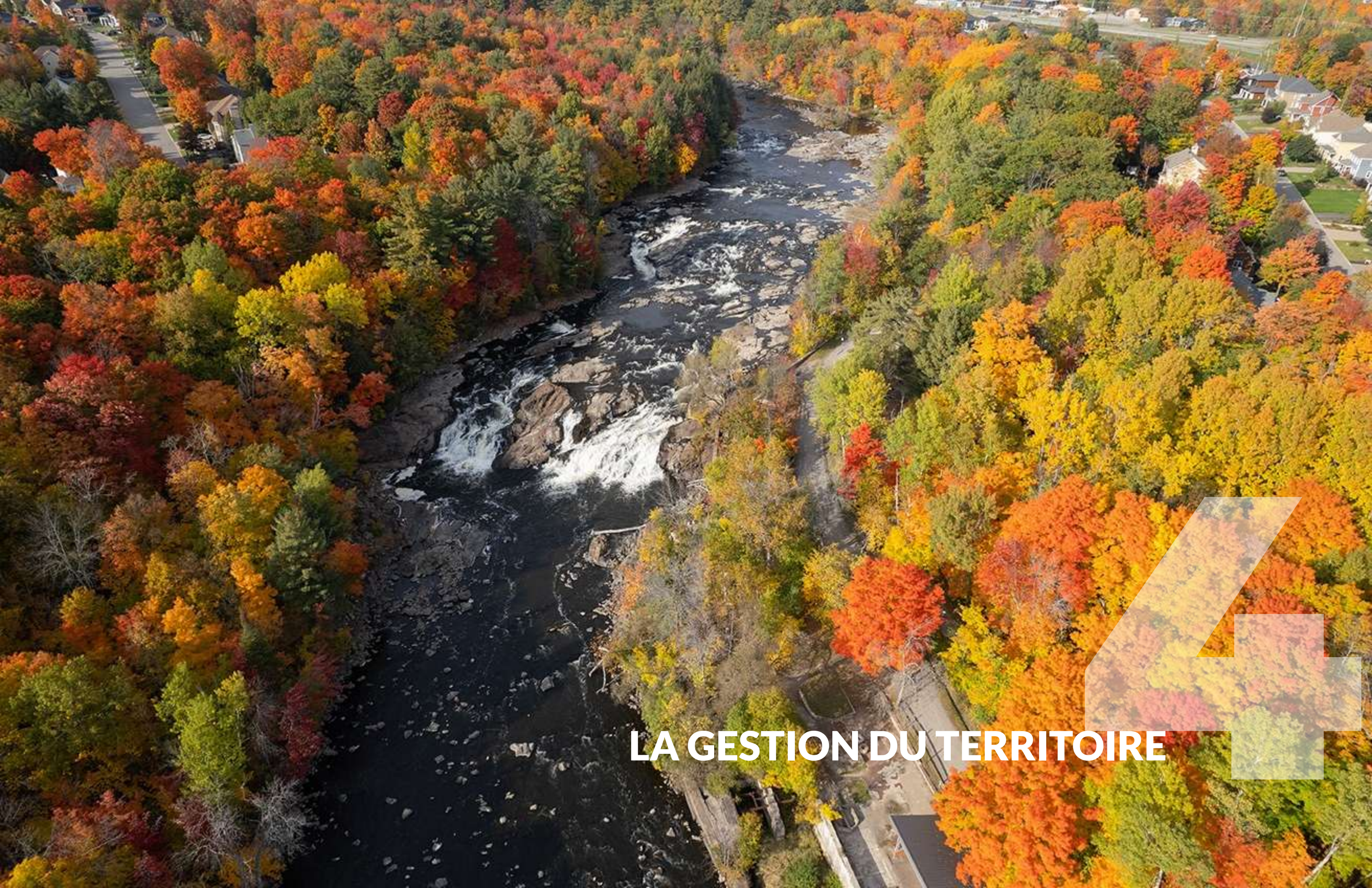
Le PUMD, en concordance avec les exigences relatives à la proportion des fonctions dominantes dans l'affectation « industrielle d'envergure régionale » du SADR, prévoit des corridors spécifiques au sein desquels la création de milieux mixtes est envisagée. Le Plan d'urbanisme et de mobilité durable, comme l'illustre le Plan 10 ci-contre, cible certains corridors stratégiques afin d'y autoriser de plein droit certains usages commerciaux et ainsi y favoriser une certaine mixité d'usage.
- Limite municipale**
- Périmètre d'urbanisation**



PLAN 11 – LA STRATÉGIE SUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

 **Territoire assujéti au programme de revitalisation visant à accorder une aide financière aux propriétaires d'immeubles, par le biais d'un crédit de taxes**



An aerial photograph of a river flowing through a dense forest. The river has a small waterfall in the center. The trees are in various stages of autumn, with colors ranging from green to bright orange and red. Some houses and a road are visible in the upper right corner. A large, semi-transparent number '4' is overlaid on the right side of the image.

LA GESTION DU TERRITOIRE

4.1 LA GESTION DE L'URBANISATION

LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Conformément aux dispositions prévues au Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de La Rivière-du-Nord, les immeubles situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sont soumis au respect d'une série de normes traitant notamment du lotissement et des densités.

À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, le plan d'urbanisme et la réglementation prohiberont l'ouverture et le prolongement de nouvelles rues, à l'exception de celles identifiées au Plan 2 de la stratégie sur la croissance et les milieux de vie inclusifs.

Le plan d'urbanisme et la réglementation prévoiront également des densités et des normes de lotissement en concordance avec les dispositions prévues au SADR en vigueur.

L'ENCADREMENT DE LA DENSITÉ

Pour les affectations situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et autorisant les fonctions résidentielles, soient les affectations «résidentielle de faible densité», «résidentielle de moyenne à forte densité», «centralité de moyenne densité», «corridor urbain structurant» et «centralité urbaine», le plan d'urbanisme prévoit, en concordance avec le SADR, des densités d'occupation minimales selon qu'elles se trouvent à l'extérieur ou à l'intérieur de l'aire TOD de la gare. Afin de mettre en œuvre la vision et les orientations du présent PUMD, la réglementation visera, pour plusieurs affectations concernées, à dépasser plus ou moins largement ces seuils minimaux. L'atteinte des seuils de densité sera assurée par les typologies résidentielles autorisées ou dans certaines zones par l'application d'un coefficient d'occupation du sol minimal ou d'un nombre minimal en étages plus élevé.

Les seuils peuvent varier d'un secteur à l'autre puisqu'ils constituent des cibles à atteindre, ce qui

permet une modulation selon les caractéristiques locales au sein de chacune des affectations concernées. La sommation de la densité des projets de développement et de redéveloppement résidentiel ne doit, en aucun cas, être inférieure à la densité moyenne brute minimale prescrite.

LE PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Afin de mettre en œuvre la consolidation du développement urbain et de renforcer le dynamisme des différents milieux de vie, la Ville se dote d'un périmètre de consolidation.

L'identification d'un tel périmètre vise à prioriser l'atteinte d'une densité résidentielle au sein des milieux établis avant d'ouvrir de nouveaux territoires à l'urbanisation. Dans les secteurs situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, mais à l'extérieur du périmètre de consolidation, les projets de développement seront limités aux terrains adjacents à une rue existante. L'ouverture d'une nouvelle rue sera prohibée par le règlement de lotissement, à l'exception des prolongements identifiés au Plan 2 de la stratégie sur la croissance et les milieux de vie inclusifs et de tout prolongement d'infrastructures nécessaires à des fins de salubrité ou liées au bouclage de rues existantes.

LES ZONES PARTICULIÈRES DE DÉVELOPPEMENT

Afin de prendre en compte certaines situations particulières, le PUMD identifie, à l'extérieur du périmètre de consolidation mais à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, les zones particulières de développement au sein desquelles l'ouverture d'une nouvelle rue pourra être autorisée en vertu du règlement de lotissement.

LA PLANIFICATION DU SECTEUR OUEST

L'ouest du territoire de Saint-Jérôme devra faire l'objet d'une planification particulière appuyée sur les cinq stratégies du présent PUMD. Ce secteur, situé dans le périmètre de consolidation, offre une occasion unique de renforcer l'activité industrielle sur le territoire. Il permet également de consolider et d'améliorer la qualité des milieux de vie de Bellefeuille, notamment par la densification de certains sites et une meilleure accessibilité aux commerces et services de proximité.

En ce sens, la population jérômienne, en particulier la communauté de Bellefeuille, sera appelée à contribuer activement à la réflexion sur l'avenir du secteur par le biais d'une consultation publique réunissant les citoyens et les parties prenantes.

La planification devra améliorer l'accès aux espaces verts dans ce secteur de la ville en y protégeant, conformément aux exigences du SADR, d'importantes proportions de milieux naturels.

LA PLANIFICATION DE MILIEUX DE VIE DURABLES

Afin d'assurer le développement de milieux de vie répondant à la vision du PUMD et s'appuyant sur ses deux piliers, la réglementation d'urbanisme devra prévoir des critères de planification de quartiers durables dans le cadre d'outils à caractère discrétionnaire (ex. via le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale) pour les situations suivantes :

- a) toute opération cadastrale impliquant l'ouverture d'une nouvelle rue, ou sur un terrain de plus de 0,5 ha et ayant pour effet de créer un ou des terrains constructibles ;
- ou
- b) un projet intégré de nature résidentielle, commerciale ou industrielle.

Ces critères viseront à la fois l'intégration harmonieuse des projets dans le contexte d'insertion, l'intégration d'aménagements écologiques, la protection de milieux naturels et la priorisation de la mobilité durable.

Ce dernier point visera entre autres à :

- développer une trame de rue perméable, multipliant les connexions pour les piétons et cyclistes et garantissant un excellent niveau d'accessibilité aux destinations ;
- intégrer des aménagements favorables à la sécurité et au confort des déplacements actifs.

Lotissement
En bordure d'une nouvelle rue : Superficie minimale de 40 000 m² et largeur minimale de 50 mètres
Terrain partiellement desservi en bordure d'une rue existante : superficie minimale de 1 500 m² et largeur minimale de 30 mètres
Terrain non desservi : Superficie minimale de 3 000 m² et largeur minimale de 50 mètres.
Terrain non desservi à l'intérieur d'un corridor riverain et en bordure d'une rue existante : superficie minimale de 4 000 m² et largeur minimale de 50 mètres
Terrain partiellement desservi, à l'intérieur d'un corridor riverain et en bordure d'une rue existante : superficie minimale de 2 000 m² et largeur minimale de 30 mètres.

4.2 LES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Conformément aux nouvelles tendances et aux meilleures pratiques en urbanisme, la Ville de Saint-Jérôme entend réviser sa réglementation afin de l'arrimer aux nouvelles orientations d'aménagement et aux réalités du territoire en adoptant l'approche du découpage basé sur la forme urbaine.

En ce sens, la stratégie vise à appliquer des normes en fonction de la vision en matière d'environnement urbain. En plus de séparer le territoire en zones selon des usages prescrits, l'approche basée sur la forme urbaine vise un découpage selon le caractère et l'ambiance distincte d'un secteur existant ou correspondant à la vision d'aménagement. Le découpage des aires d'affectation prévu au présent plan d'urbanisme découle donc d'une analyse des caractéristiques architecturales et paysagères du territoire ainsi que de la vision d'aménagement ayant émané de la démarche participative.

Les usages autorisés y sont prévus ainsi que des objectifs d'aménagement afin que les projets respectent une forme urbaine spécifique. Ces objectifs concernent autant les interventions sur le domaine privé que leur interaction avec le domaine public, particulièrement les voies de circulation dans une optique de planification aménagement/mobilité.

Le plan d'urbanisme prévoit les 20 aires d'affectation suivantes :

1. Centralité urbaine ;
2. Centralité de moyenne densité ;
3. Corridor urbain structurant ;
4. Mixte de moyenne à forte densité ;
5. Résidentielle de moyenne à forte densité ;
6. Résidentielle de faible densité ;
7. Commerciale régionale ;
8. Commerciale artérielle ;
9. Espace vert et de récréation
10. Publique et institutionnelle
11. Conservation ;
12. Rurale agricole ;
13. Rurale résidentielle ;
14. Périurbaine résidentielle ;
15. Villageoise mixte ;
16. Villageoise résidentielle ;
17. Industrielle d'envergure régionale ;
18. Industrielle et entreprises ;
19. Industrielle mixte ;
20. Industrielle sud.

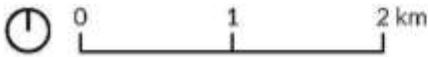
Dominance à respecter à l'intérieur des aires d'affectation du SADR

Fonctions dominantes		Dominance exigée
Urbaine	Habitation de toute densité	50 %
Commerciale régionale	Commerce structurant	80 %
Industrielle d'envergure régionale	Industrie sans incidence environnementale	80 %
	Industrie avec incidence environnementale	
Villageoise	Habitation de très faible densité	50 %
Rurale	Habitation de très faible densité	80 %
	Agriculture	
	Activités forestières	
	Récréation extensive	
Périurbaine	Habitation de très faible densité Récréation extensive	80 %
Commerciale artérielle	Commerce artériel	80 %
Récréative	Récréation extensive	80 %
Conservation	Activité de conservation	n.a.
Agricole	Agriculture	n.a.

PLAN 12 – LES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

- Centralité urbaine
- Centralité de moyenne densité
- Corridor urbain structurant
- Mixte de moyenne à forte densité
- Résidentielle de moyenne à forte densité
- Résidentielle de faible densité
- Commerciale régionale
- Commerciale artérielle
- Espace vert et de récréation
- Publique et institutionnelle
- Conservation
- Rurale agricole
- Rurale résidentielle
- Périurbaine résidentielle
- Villageoise mixte
- Villageoise résidentielle
- Industrielle d'envergure régionale
- Industrielle et entreprises
- Industrielle mixte
- Industrielle sud
- Périmètre particulier de l'ancien monastère des Jésuites
- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Limite de PPU*

* À l'intérieur d'un plan particulier d'urbanisme, les affectations peuvent prévoir des dispositions spécifiques.



Catégories d'usages dominantes et complémentaires

Les affectations du territoire circonscrivent les usages autorisés au zonage. Le présent plan d'urbanisme propose un découpage affiné des grandes affectations définies au SADR de la MRC de La Rivière-du-Nord au moyen de catégories d'usages. Il convient de noter que la terminologie employée peut différer de celle utilisée dans le SADR afin de refléter les particularités locales de la ville. Une harmonisation des concepts a été effectuée par souci de garantir la conformité entre les deux documents et la réglementation.

Pour chaque aire d'affectation, le SADR prévoit un pourcentage minimal de la superficie brute de terrain devant être consacré aux fonctions dominantes permises, que ce soit individuellement ou en combinaison. Quant à elles, les fonctions complémentaires ne peuvent être autorisées que dans la limite du pourcentage de superficie spécifié. L'utilisation de catégories des usages dominantes et complémentaires proposée vise à respecter cette exigence du SADR en plus d'assurer un arrimage rigoureux avec la réglementation.

Les catégories d'usages dominantes et complémentaires s'expliquent comme suit :

Habitation (H)	
Habitation unifamiliale	Comprend les habitations d'un seul logement.
Habitation bifamilial	Comprend les habitations de deux logements.
Habitation trifamiliale	Comprend les habitations de trois logements.
Habitation multifamiliale (4 à 8 logements)	Comprend les habitations de quatre à huit logements.
Habitation multifamiliale (9 logements et plus)	Comprend les habitations de neuf logements et plus.
Habitation collective	Comprend les habitations réunissant plusieurs logements et/ou des chambres individuelles offrant des services collectifs ou de supervision.
Commerce et service (C)	
Bureau, service et commerce de détail	Comprend les activités administratives ou professionnelles, les activités de prestation visant à répondre à un besoin spécifique sans livraison de biens matériels et les activités de vente de biens divers. Excluant les établissements à caractère érotique.
Restauration et débit de boisson	Comprend les activités liées à la préparation et au service de repas ou de boissons alcoolisées.
Hébergement	Comprend les activités fournissant un logement temporaire ou à court terme.
Commerce et service pour véhicules	Comprend les activités de vente, de location, de réparation et d'entretien de véhicules automobiles, récréatifs et routiers, ainsi que les points de ravitaillement. Excluant les activités de réparation pour véhicules lourds.
Commerce lourd	Comprend les activités commerciales lourdes comme l'entreposage, la vente, le stationnement de véhicules et d'équipements lourds, souvent destinés à des usages industriels ou spécialisés et nécessitant de grandes superficies.
Commerce et service à caractère particulier	Comprend les activités de vente de produits ou de services présentant un fort potentiel de nuisances ou une nature particulière, qui ne peuvent être incluses dans une autre catégorie d'usages. Cette catégorie comprend notamment les commerces à caractère érotique.
Divertissement et loisirs	Comprend les activités commerciales d'amusement, sportives et de loisirs.

Industrie (I)	
Industrie artisanale et logistique urbaine	Comprend les activités de production ou transformation à petite échelle ainsi que les activités de gestion et distribution des marchandises en milieu urbain, incluant l'entreposage et la livraison du dernier kilomètre.
Industrie légère	Comprend les activités liées à la fabrication, la transformation et la distribution de biens et ayant un faible impact environnemental et nécessitant un espace restreint.
Industrie lourde et d'extraction	Comprend les activités liées à la fabrication, la transformation et la distribution de biens ayant un impact important sur l'environnement. Incluant la transformation ou l'exploitation des matières premières.
Industrie de pointe	Comprend les activités basées sur des technologies avancées et innovantes, axées sur la recherche, le développement et la production de produits ou services à haute valeur ajoutée.
Public, institutionnel et communautaire (P)	
Institutionnel et communautaire local	Comprend les activités de services institutionnels ou communautaires offrant des services de portée locale.
Institutionnel et communautaire régional	Comprend les activités de services institutionnels ou communautaires offrant des services de portée régionale.
Activité de rassemblement	Comprend les activités de services en matière de culture, de divertissement, de loisirs ou communautaires ainsi que les lieux de culte.
Institutionnel et communautaire à caractère particulier	Comprend les activités qui, en raison de leur nature particulière, nécessitent une délimitation précise des zones où ils sont autorisés notamment les établissements communautaires ou institutionnels particuliers et les établissements de détention et les institutions correctionnelles.

Catégories d’usages dominantes et complémentaires (suite)

Récréation (R)	
Récréation extensive	Comprend les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les pistes de course en sont exclues.
Récréation intensive	Comprend les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les terrains de camping font notamment partie de cette fonction.
Agriculture (A)	
Culture	Comprend les activités agricoles au sens de la Loi sur la protection du territoire ou des activités agricoles, RLRQ c P-41.1, mais sans activité d'élevage, à l'exception de l'apiculture et de la pisciculture.
Élevage	Comprend les activités agricoles au sens de la Loi sur la protection du territoire ou des activités agricoles, RLRQ c P-41.1, dont le but premier est la garde et l'élevage d'animaux.
Para-agricole	Comprend les activités non agricoles complémentaires ou compatibles aux activités agricoles.
Foresterie	Comprend les usages liés généralement à la production forestière, l'aménagement et l'exploitation des forêts.
Conservation	
Activité de conservation	Comprend les activités de nettoyage, d'entretien, d'implantation d'ouvrage écologique et d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu.
Utilité publique et infrastructure	
Utilité publique et infrastructure	Tout service ou infrastructure d'utilité publique tels que les infrastructures d'aqueduc ou d'égout, usine d'épuration des eaux, réseaux de gaz, d'électricité et de télécommunication.

Autres définitions relatives à l'interprétation des affectations et des catégories d'usages autorisées

Commerce artériel

Commerces et services répondant au besoin des usages de la route tels la restauration, l'hébergement et les postes d'essence, les kiosques d'information touristique, etc. Elle inclut aussi la fonction commerces et services dont l'usage engendre des inconvénients pour le voisinage en raison de la nature de l'achalandage, de l'esthétique et du gabarit du bâtiment, de l'entreposage extérieur, de l'étalage extérieur, de l'utilisation des aires extérieures, du bruit, de la circulation des véhicules lourds comme les pépinières, les jardineries, la vente de piscines et spas, la vente de meubles, la vente ou la réparation de véhicules neufs ou usagés, la vente de matériaux de construction, les entrepreneurs spécialisés et les entrepreneurs en construction. Sont aussi de cette fonction les établissements et les lieux liés à la pratique religieuse tels que les lieux de culte, les monastères et les columbariums. Ces commerces et services sont localisés dans des bâtiments d'une superficie de plancher inférieure à 5 000 m².

Commerce de première nécessité

Commerce de première nécessité tel qu'un magasin de vente au détail de petite superficie situé à proximité du domicile des clients et répondant à des besoins de base tels qu'un dépanneur ou une pharmacie.

Commerce non structurant

Activité consistant dans l'achat, la vente, l'échange de marchandises, de denrées et de biens ou de services, le commerce non structurant vise tout bâtiment dont la superficie brute de plancher occupée par la fonction commerciale est inférieure à 5 000 m².

Commerce structurant

Activité consistant dans l'achat, la vente, l'échange de marchandises, de denrées et de biens ou de services, le commerce structurant est défini par sa forme ou dimension qui contribue à structurer le paysage urbain. Il s'agit alors de tout bâtiment dont la superficie brute de plancher occupée par la fonction commerciale est de 5 000 m² et plus, de même que tout projet commercial intégré ou regroupé dont la superficie brute totalise un minimum de 5 000 m² de plancher.

Service et équipement structurants

Service et équipement, excluant les services et équipements de rayonnement régional, dont la superficie de plancher brute de tout bâtiment de bureaux est égale ou supérieure à 3 000 m2 et dont la superficie de plancher brute de tout bâtiment mixte (local unique ou regroupement de locaux sur un même terrain) à caractère institutionnel, communautaire et/ou de bureau, est égale ou supérieure à 5 500 m2. L'activité de service se caractérise essentiellement par la mise à disposition d'une capacité technique ou intellectuelle. Les services recouvrent un vaste champ d'activités telles que l'administration, les transports, les activités financières et immobilières, les activités scientifiques et techniques, les services administratifs et de soutien, l'éducation, la santé et l'action sociale.

Service et équipement non structurant

Service et équipement dont la superficie de plancher brute de tout bâtiment de bureaux est inférieure à 3 000 m² et dont la superficie brute de plancher de tout bâtiment mixte (local unique ou regroupement de locaux sur un même terrain) à caractère institutionnel, communautaire et/ou de bureaux, est inférieure à 5 500 m². L'activité de service se caractérise essentiellement par la mise à disposition d'une capacité technique ou intellectuelle. Les services couvrent un vaste champ d'activités telles que l'administration, les transports, les activités financières et immobilières, les activités scientifiques et techniques, les services administratifs et de soutien, l'éducation, la santé et l'action sociale. Les équipements institutionnels, administratifs et communautaires font également partie de cette catégorie.

L'AFFECTATION CENTRALITÉ URBAINE

CU

Intentions

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 possibilités de redéveloppement importantes tout en comportant des enjeux d'intégration architecturale. À l'intérieur du centre-ville, le plan 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.

Objectifs spécifiques

- 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 de logements aux étages supérieurs ;
- Accroître la qualité des espaces publics.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Autorisée sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Projet intégré	Autorisée sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière.
Densité minimale	20 log/ha (30 log/ha à l'intérieur de l'aire TOD)
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Habitation multifamiliale (9 logements et plus)	Autorisée
Bureau, service et commerce de détail	Autorisée
Restauration et débit de boisson	Autorisée
Hébergement	Autorisée
Divertissement et loisirs	Autorisée
Institutionnel et communautaire local	Autorisée
Institutionnel et communautaire régional	Autorisée
Activité de rassemblement	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Habitation bifamiliale	Autorisée dans les cas de consolidation de milieux établis.
Habitation trifamiliale	Autorisée dans les cas de consolidation de milieux établis.
Habitation multifamiliale (4 à 8 logements)	Autorisée
Habitation collective	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels
Industrie artisanale et logistique urbaine	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels
Récréation extensive	Autorisée
Récréation intensive	Autorisée, excluant les pistes de course et les réseaux pour véhicules récréatifs motorisés.
Culture	Uniquement les usages de culture à des fins commerciales incluant la culture en serre sur les toits, sous respect de conditions relatives à l'intégration architecturale et à la minimisation des nuisances.
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION CENTRALITÉ DE MOYENNE DENSITÉ

CMD

Intentions

L'aire d'affectation «centralité de moyenne densité» vise les plus anciens quartiers de Saint-Jérôme en périphérie du centre-ville. Ces secteurs sont accessibles en transport collectif et comptent sur la présence de plusieurs services de proximité. On y retrouve principalement des immeubles de type «plex». Comportant déjà une variété de typologies résidentielles construites, cette affectation offre un potentiel d'intensification sur les terrains occupés par des habitations unifamiliales en plus d'un potentiel de densification douce à même les terrains occupés par des immeubles de type «plex».

Objectifs spécifiques

- Préserver l'identité des secteurs par un contrôle des projets de démolition et par l'encadrement architectural des projets d'insertion ;
- 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.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Autorisée sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Projet intégré	Autorisée sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Dimensions de lots	La réglementation devra prévoir des mesures visant à assurer la bonne insertion des projets et le maintien des caractéristiques du lotissement notamment en limitant la largeur des lots ou en appliquant une règle relative à la largeur d'insertion.
Densité minimale	20 log/ha (30 log/ha à l'intérieur de l'aire TOD)
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Habitation unifamiliale	Autorisée
Habitation bifamiliale	Autorisée
Habitation trifamiliale	Autorisée uniquement dans les zones de plus forte densité ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Habitation multifamiliale (4 à 8 logements)	Autorisée uniquement dans les zones de plus forte densité ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Habitation multifamiliale (9 logements et plus)	Autorisée uniquement dans les zones de plus forte densité ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Habitation collective	Autorisée uniquement dans les zones de plus forte densité ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Bureau, service et commerce de détail	Autorisée uniquement dans les zones compatibles.
Restauration et débit de boisson	Autorisée uniquement dans les zones compatibles.
Institutionnel et communautaire local	Autorisée
Institutionnel et communautaire régional	Autorisée
Activité de rassemblement	Autorisée
Récréation extensive	Autorisée
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION CORRIDOR URBAIN STRUCTURANT

CUS

Intentions

L'aire d'affectation «corridor urbain structurant» vise les secteurs bordant 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.

Objectifs spécifiques

- Orienter une partie de la croissance prévue pour 2040 le long des corridors de mobilité durable identifiés au plan d'urbanisme ;
- Assurer la bonne intégration des bâtiments de grand gabarit dans leur milieu d'insertion ;
- Transformer le cadre bâti pour accroître la compacité et générer un environnement favorable à la mobilité durable ;
- Favoriser la mixité des usages par l'intégration d'usages commerciaux au rez-de-chaussée des bâtiments et de logements aux étages supérieurs ;
- Assurer la mixité sociale au sein des projets ;
- 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 ;
- Améliorer l'interface entre le domaine privé et la rue.

[Règl. 0350-001.art. 2. 2025-09-24]

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Autorisée sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Projet intégré	Autorisée sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière.
Densité minimale	20 log/ha (30 log/ha à l'intérieur de l'aire TOD)
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Habitation multifamiliale (9 logements et plus)	Autorisée
Bureau, service et commerce de détail	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Habitation bifamiliale	Autorisée dans les cas de consolidation de milieux établis.
Habitation trifamiliale	Autorisée dans les cas de consolidation de milieux établis.
Habitation multifamiliale (4 à 8 logements)	Autorisée
Habitation collective	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Restauration et débit de boisson	Autorisée
Hébergement	Autorisée
Commerce et service pour véhicules	Uniquement les usages de poste d'essence et de station de recharge sont autorisés. La réglementation devra définir les zones compatibles, prévoir des mesures de mitigation de nuisances et prévoir un contingentement de l'usage.
Commerce lourd	Autorisée uniquement dans les zones compatibles
Divertissement et loisirs	Autorisée
Industrie artisanale et logistique urbaine	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Industrie légère	Uniquement les industries légères liées à la recherche, aux nouvelles technologies et à l'innovation dans les zones compatibles.
Institutionnel et communautaire local	Autorisée
Institutionnel et communautaire régional	Autorisée
Activité de rassemblement	Autorisée
Récréation extensive	Autorisée
Récréation intensive	Autorisée, excluant les pistes de course et les réseaux pour véhicules récréatifs motorisés.
Culture	Uniquement les usages de culture à des fins commerciales incluant la culture en serre sur les toits, sous respect de conditions relatives à l'intégration architecturale et à la minimisation des nuisances.
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION MIXTE DE MOYENNE À FORTE DENSITÉ

MMFD

Intentions

L'aire d'affectation «mixte de moyenne à forte densité» se localise principalement le long de grandes artères dans des secteurs en marge du milieu urbain à fort potentiel de densification. Cette affectation concerne d'importants noyaux de commerces du quotidien et vise une continuité de l'activité commerciale au profit de la desserte des secteurs adjacents.

Objectifs spécifiques

- Générer un paysage de qualité et marquer les entrées de ville ;
- Accroître l'accessibilité aux pôles de commerces du quotidien pour les modes de transport actifs ;
- Accroître le verdissement et la canopée des terrains et y réduire les surfaces imperméables ;
- Développer le mobilier et les infrastructures de transport collectif et d'autopartage.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Autorisée sous respect de la section 4.1 relative au périmètre de consolidation et sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Projet intégré	Autorisée sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière.
Densité minimale	20 log/ha
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Bureau, service et commerce de détail	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Habitation unifamiliale	Autorisée dans les cas de consolidation de milieux établis.
Habitation bifamiliale	Autorisée dans les cas de consolidation de milieux établis.
Habitation trifamiliale	Autorisée dans les cas de consolidation de milieux établis.
Habitation multifamiliale (4 à 8 logements)	Autorisée
Habitation multifamiliale (9 logements et plus)	Autorisée
Habitation collective	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Restauration et débit de boisson	Autorisée
Hébergement	Autorisée
Commerce et service pour véhicules	Autorisée. La réglementation devra définir les zones compatibles ou un contingentement d'usages et prévoir des mesures de mitigation des nuisances lorsque l'usage est autorisé.
Commerce lourd	Autorisée. La réglementation devra définir les zones compatibles et prévoir des mesures de mitigation des nuisances lorsque l'usage est autorisé.
Divertissement et loisirs	Autorisée
Industrie artisanale et logistique urbaine	Autorisée
Industrie légère	Autorisée. La réglementation devra définir les zones compatibles et prévoir des mesures de mitigation des nuisances lorsque l'usage est autorisé.
Institutionnel et communautaire local	Autorisée
Institutionnel et communautaire régional	Autorisée
Activité de rassemblement	Autorisée
Récréation extensive	Autorisée
Récréation intensive	Autorisée, excluant les pistes de course et les réseaux pour véhicules récréatifs motorisés.
Culture	Uniquement les usages de culture à des fins commerciales incluant la culture en serre sur les toits, sous respect de conditions relatives à l'intégration architecturale et à la minimisation des nuisances.
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE DE MOYENNE À FORTE DENSITÉ

RMFD

Intentions

L'aire d'affectation «résidentielle de moyenne à forte densité» vise les secteurs composés majoritairement de bâtiments d'habitation multifamiliale de trois ou quatre étages dont les aires de stationnement sont principalement situées en cour latérale ou arrière. L'aire d'affectation comprend aussi quelques insertions d'immeubles résidentiels de grand gabarit sur le territoire. Dans cette affectation, le plan d'urbanisme vise à reconnaître les situations existantes tout en assurant des améliorations à l'aménagement des cours dans une perspective de verdissement.

Objectifs spécifiques

- 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.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Autorisée sous respect de la section 4.1 relative au périmètre de consolidation et sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Projet intégré	Autorisée sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière.
Densité minimale	20 log/ha (30 log/ha à l'intérieur de l'aire TOD)
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Habitation bifamiliale	Autorisée
Habitation trifamiliale	Autorisée
Habitation multifamiliale (4 à 8 logements)	Autorisée
Habitation multifamiliale (9 logements et plus)	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Habitation unifamiliale	Autorisée dans les cas de consolidation de milieux établis.
Habitation collective	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Bureau, service et commerce de détail	Autorisée uniquement dans les zones compatibles.
Restauration et débit de boisson	Autorisée uniquement dans les zones compatibles.
Institutionnel et communautaire local	Autorisée
Récréation extensive	Autorisée
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE DE FAIBLE DENSITÉ

RFD

Intentions

L'aire d'affectation «résidentielle de faible densité» se compose de terrains de formes et de dimensions régulières. On y retrouve principalement des résidences unifamiliales isolées. Cette affectation offre un potentiel d'accueil intéressant pour des projets de densification douce, notamment sous forme d'unités d'habitation accessoires (UHA), lesquels permettent de préserver les caractéristiques typomorphologiques propres à ces aires d'affectation.

Objectifs spécifiques

- Consolider les quartiers résidentiels de faible densité sur le territoire ;
- Favoriser la densification douce des secteurs résidentiels établis ;
- Accroître la présence de la canopée et assurer un minimum de proportion de surfaces végétales sur les terrains.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Autorisée sous respect de la section 4.1 relative au périmètre de consolidation et sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Projet intégré	Prohibé
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière.
Densité minimale	20 log/ha
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Habitation unifamiliale	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Habitation bifamiliale	Autorisée
Habitation collective	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Institutionnel et communautaire local	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Récréation extensive	Autorisée
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION COMMERCIALE RÉGIONALE

CR

Intentions

L'aire d'affectation «commerciale régionale» vise des secteurs commerciaux bordant l'autoroute 15. Elle a pour objectif de maintenir des secteurs commerciaux à fort rayonnement aux abords du réseau routier supérieur.

Objectifs spécifiques

- Générer un paysage de qualité et marquer les entrées de ville ;
- Cibler les usages commerciaux autorisés à l'extérieur des milieux de vie et maintenir des conditions favorables à l'établissement de commerces à plus grand rayonnement ;
- Accroître la canopée et la végétalisation des terrains.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Autorisée sous respect de la section 4.1 relative au périmètre de consolidation et sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Projet intégré	Autorisée sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière.
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Bureau, service et commerce de détail	Autorisée Les nouveaux usages de bureau et d'administration doivent être autorisés en vertu d'un règlement à caractère discrétionnaire sous respect de critères relatifs à la consolidation des milieux de vie ou en limitant leur superficie. Les commerces de vente de produits de l'alimentation doivent faire l'objet d'un contingentement à la réglementation d'urbanisme.
Commerce et service pour véhicules	Autorisée
Restauration et débit de boisson	Autorisée, excluant les établissements où un usage de débit de boisson est l'activité principale.
Divertissement et loisirs	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Commerce lourd	Autorisée
Institutionnel et communautaire local	Autorisée
Institutionnel et communautaire régional	Autorisée
Industrie artisanale et logistique urbaine	Prohibé dans les zones comprises à l'intérieur de l'affectation « commerciale régionale » du SADR. Autorisée seulement dans les zones compatibles et comprises entièrement à l'intérieur de l'affectation « urbaine » du SADR.
Industrie légère	Prohibé dans les zones comprises à l'intérieur de l'affectation « commerciale régionale » du SADR. Autorisée seulement dans les zones compatibles et comprises entièrement à l'intérieur de l'affectation « urbaine » du SADR. Seuls les usages à faibles incidences environnementales sont autorisés.
Culture	Uniquement les usages de culture à des fins commerciales incluant la culture en serre sur les toits, sous respect de conditions relatives à l'intégration architecturale et à la minimisation des nuisances.
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION COMMERCIALE ARTÉRIELLE

CA

Intentions

L'aire d'affectation «commerciale artérielle» vise une portion de la route 117 située à l'extérieur du périmètre d'urbanisation ainsi que le secteur de l'aire de service de la Porte-du-Nord situé le long de l'autoroute 15 à l'extrémité nord de la Ville. Cette aire vise une consolidation et une valorisation des espaces commerciaux existants afin de favoriser leur complémentarité avec le milieu urbain. Le plan d'urbanisme vise à optimiser les répercussions du développement commercial sur la structure commerciale d'ensemble, sur l'organisation urbaine et sur les transports.

Objectifs spécifiques

- Générer un paysage de qualité et marquer les entrées de ville ;
- Cibler les usages commerciaux autorisés à l'extérieur des milieux de vie et maintenir des conditions favorables à l'établissement de commerces à plus grand rayonnement ;
- Accroître le verdissement des terrains.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Prohibé sauf dans le cas des exceptions prévues à la section 4.1.
Projet intégré	Prohibé.
Dimensions de lots	Assujetties aux dispositions de la section 4.1 sur les dimensions de lots.
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Bureau, service et commerce de détail	Uniquement les commerces artériels sont autorisés.
Commerce et service pour véhicules	Autorisée. La réglementation devra définir les zones compatibles et prévoir des mesures de mitigation de nuisances.
Commerce lourd	Autorisée. La réglementation devra définir les zones compatibles et prévoir des mesures de mitigation de nuisances.
Divertissement et loisirs	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Hébergement	Autorisée
Restauration et débit de boisson	Autorisée
Industrie artisanale et logistique urbaine	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Industrie légère	Autorisée uniquement dans les zones compatibles ou en vertu du règlement sur les usages conditionnels.
Institutionnel et communautaire local	Autorisée
Récréation intensive	Autorisée, excluant les pistes de course et les réseaux pour véhicules récréatifs motorisés.
Récréation extensive	Autorisée
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée
Para-agricole	Autorisée



L'AFFECTATION ESPACE VERT ET DE RÉCRÉATION

EVR

Intentions

L'aire d'affectation «espace vert et de récréation» comprend les sites naturels et les réseaux linéaires de sentiers récréatifs. Sont identifiés comme tel, le Parc régional de la Rivière-du-Nord, le Parc linéaire le P'tit Train du Nord et le parc naturel du Lac-Jérôme. L'affectation comprend aussi les espaces verts et récréatifs structurants qui sont répartis sur le territoire ainsi que le corridor de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc qui dessert l'ouest du territoire. Dans cette aire d'affectation, le plan d'urbanisme vise à assurer la mise en valeur des milieux naturels et autres espaces verts ainsi que leur participation à la trame verte et bleue du territoire.

Objectifs spécifiques

- Maintenir, pérenniser et connecter les espaces verts et naturels sur le territoire ;
- Mettre à contribution les espaces verts du territoire au bénéfice de la santé des écosystèmes et de la population ;
- Accompagner la croissance démographique attendue par l'aménagement et le réaménagement des parcs de quartier et des places publiques ainsi que par l'intégration de nouveaux plateaux récréatifs et sportifs, de mobilier urbain, d'aires de jeux et d'équipements collectifs afin de les rendre attrayants pour les différentes générations.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	s.o.
Projet intégré	s.o.
Dimension de lots	Assujettie aux dispositions de la section 4.1 sur les dimensions de lots lorsque situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Récréation extensive	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Bureau, service et commerce de détail	Autorisée, à l'exception des terrains situés dans le périmètre du quartier industriel ouest ainsi que sur le territoire du Parc naturel du Lac-Jérôme. Exclusivement les commerces directement liés à la fonction dominante «Récréation extensive» sont autorisés.
Restauration et débit de boisson	Exclusivement les établissements directement liés à la fonction dominante « Récréation extensive » sont autorisés.
Institutionnel et communautaire local	Autorisée, à l'exception du Parc linéaire le P'tit Train du Nord, des terrains situés dans le périmètre du quartier industriel ouest ainsi que sur le territoire du Parc naturel du Lac-Jérôme. Seuls des usages à faible empreinte au sol sont autorisés.
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée
[Règl. 0350-003, art. 2, 2026-07-08];	

Note 1 - Dans le périmètre du quartier industriel ouest, l'affectation «espace vert et de récréation» doit représenter un minimum de 48 % de la superficie du secteur et autoriser uniquement des activités de conservation et de protection de milieux humides et hydriques.



L'AFFECTATION PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE

INS

Intentions

L'aire d'affectation «publique et institutionnelle» vise à reconnaître les particularités architecturales, de forme et d'implantation de certains 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.

Objectifs spécifiques

- Maintenir des conditions d'aménagement souples de manière à répondre aux spécificités des différents usages institutionnels ;
- Verdir les terrains et les aires de stationnement afin de contribuer à la santé des écosystèmes et de la population.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Autorisée sous respect de la section 4.1 relative au périmètre de consolidation et sous respect des critères relatifs à la planification de milieux de vie durables en vertu du règlement sur les PIIA tel que prévu à la section 4.1.
Projet intégré	Selon les dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation.
Dimensions de lots	Assujetties aux dispositions de la section 4.1 sur les dimensions de lots lorsque situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Institutionnel et communautaire local	Autorisée
Institutionnel et communautaire régional	Autorisée uniquement à l'intérieur du périmètre prioritaire de concentration des services et équipements de rayonnement régional.
Activité de rassemblement	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Habitation multifamiliale (4 à 8 logements)	Autorisée uniquement à l'intérieur du périmètre du PPU centre-ville.
Habitation multifamiliale (9 logements et plus)	Autorisée uniquement à l'intérieur du périmètre du PPU centre-ville.
Habitation collective	Autorisée uniquement à l'intérieur du périmètre du PPU centre-ville.
Institutionnel et communautaire à caractère particulier	Autorisée uniquement dans les zones compatibles.
Commerce et service à caractère particulier	Autorisée uniquement dans les zones compatibles. Excluant les établissements à caractère érotique.
Récréation intensive	Autorisée
Récréation extensive	Autorisée
Activité de conservation	Autorisée
Utilités publiques et infrastructures	Autorisée



L'AFFECTATION CONSERVATION

CON

Intentions

L'aire d'affectation «conservation» correspond aux espaces qui présentent un intérêt faunique et floristique. Elle concerne spécifiquement les terrains qui bordent la rivière du Nord aux abords du secteur de l'aire de service de la Porte-du-Nord, situé le long de l'autoroute 15 à l'extrémité nord de la Ville. L'affectation vise à préserver les caractéristiques écologiques du lieu. Tout projet dans cette affectation est conditionnel à l'approbation d'un plan de gestion environnementale.

Objectifs spécifiques

- Protéger la valeur écologique des secteurs d'intérêt faunique et floristique ;
- Maintenir le couvert forestier.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Prohibé.
Projet intégré	Prohibé.
Dimension de lots	Assujetties aux dispositions de la section 4.1 sur les dimensions de lots.
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Activité de conservation	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Habitation unifamiliale	Sous respect des dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation. Note 1
Industrie légère	Seuls les usages de centre de recherche environnementale sont autorisés. Note 1
Foresterie	Ne nécessitant pas un déboisement supérieur à 10 % de la superficie du lot. Note 1
Utilité publique et infrastructure	Autorisée Note 1

Note 1 – Tout projet dans cette aire d'affectation est conditionnel à l'approbation d'un plan de gestion environnementale.



L'AFFECTATION RURALE AGRICOLE

RA

Intentions

L'affectation «rurale agricole» est caractérisée par des terres en culture, des activités d'élevage et des milieux forestiers. Cette affectation constitue la zone agricole désignée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (c. P-41.1). Dans cette aire d'affectation, le plan d'urbanisme vise à assurer la protection de la fonction agricole et à maintenir des conditions propices à sa viabilité. L'affectation compte des corridors paysagers ruraux pour lesquels la réglementation devra assurer le maintien et la mise en valeur des composantes paysagères.

Objectifs spécifiques

- Préserver les paysages ruraux agricoles sur le territoire en assurant le dynamisme des activités agricoles à long terme ;
- Contrôler l'abattage d'arbres dans les boisés agricoles de manière à assurer la protection du couvert forestier et favoriser l'aménagement durable de la forêt privée ;
- Favoriser les activités d'agrotourisme et promouvoir l'offre ;
- Contrôler l'insertion de nouvelles constructions le long des corridors paysagers ruraux.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Prohibé.
Projet intégré	Prohibé.
Dimensions de lots	Assujetties aux dispositions de la section 4.1 sur les dimensions de lots et aux dispositions de la LPTAA.
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Culture	Autorisée
Élevage	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Habitation unifamiliale	La résidence doit être liée à une exploitation agricole ou respecter les prescriptions des articles 101 à 105 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> ou bénéficiant déjà d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles.
Foresterie	Les coupes d'assainissement et les opérations sylvicoles réalisées pour des fins d'aménagement forestier sont autorisées.
Gestion du périmètre particulier de l'ancien monastère des Jésuites	Les résidences pour aînés, les centres de réhabilitation, les écoles privées et les institutions de formation spécialisée, les cliniques et les centres de soins de santé spécialisés, les salles de réunion et les centres de conférence ainsi que les habitations multifamiliales sont autorisés sous respect des conditions de l'article 4.5.9 du document complémentaire du SADR de la MRC dans le «périmètre particulier de l'ancien monastère des Jésuites» tel qu'illustré au plan 2 «Aires d'affectation et périmètres d'urbanisation» sur un terrain occupé avant l'entrée en vigueur du présent règlement et lorsqu'accepté par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).
Bureau, service et commerce de détail	Uniquement les commerces non structurants, en vertu des prescriptions des articles 101 à 105 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> ou bénéficiant déjà d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles.
Récréation extensive	Uniquement les sentiers ayant fait l'objet d'une servitude ou ayant été officialisés par résolution de la municipalité locale à la date d'entrée en vigueur du présent Schéma d'aménagement et de développement révisé.
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Excluant les tours anémométriques et les capteurs énergétiques. Toutefois, un capteur énergétique à des fins de production d'énergie pour un établissement agricole est autorisé.



L'AFFECTATION RURALE RÉSIDENTIELLE

RR

Intentions

L'affectation «rurale résidentielle» correspond au territoire majoritairement boisé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Elle est caractérisée par des ensembles d'habitation à l'architecture et à l'implantation variées sur des terrains fortement boisés. Cette aire d'affectation se compose de bâtiments isolés d'un à deux étages. La faible superficie des aires de stationnement, les cours avant végétalisées et l'abondance d'arbres matures caractérisent la forme et l'aménagement. Dans cette aire d'affectation, le plan d'urbanisme vise à maintenir le caractère verdoyant, à freiner l'étalement des activités et à minimiser l'impact des projets de rénovation ou d'insertion sur le caractère du milieu.

Objectifs spécifiques

- Préserver le milieu rural en limitant l'étalement des activités et en consolidant les secteurs construits ;
- Préserver le paysage rural en contrôlant les projets d'insertion et en adaptant les normes en fonction des caractéristiques spécifiques ;
- Cibler de nouvelles possibilités pour la création de parcs nature et accroître l'accessibilité des boisés pour la population ;
- Intégrer ou lier les parcs nature à la future trame verte et bleue.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Prohibé sauf dans le cas des exceptions prévues à la section 4.1.
Projet intégré	Prohibé.
Dimensions de lots	Assujetties aux dispositions de la section 4.1 sur les dimensions de lots.
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Habitation unifamiliale	Autorisée
Culture	Incluant les exploitations acéricoles, les cabanes à sucre à caractère agricole et les établissements agricoles comprenant la garde d'animaux à des fins domestiques.
Foresterie	Seulement les coupes d'assainissement et les opérations sylvicoles réalisées pour des fins d'aménagement forestier.
Récréation extensive	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Bureau, service et commerce de détail	Seuls les commerces de première nécessité, les cabanes à sucre à caractère commercial et les centres de santé peuvent être autorisés.
Institutionnel et communautaire local	Autorisée uniquement dans les zones compatibles.
Récréation intensive	Uniquement les golfs et les bases de plein air.
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION PÉRIURBAINE RÉSIDENTIELLE

PER

Intentions

L'aire d'affectation «périurbaine résidentielle» désigne des espaces qui ont fait l'objet d'un développement à l'extérieur des périmètres urbains sur le territoire. L'aire d'affectation se compose de terrains de formes et de dimensions régulières. On y retrouve principalement des résidences unifamiliales isolées. Ces secteurs ne sont pas desservis par les services d'égout et d'aqueduc ou bien ne comptent qu'un seul service. La faible superficie des aires de stationnement et les cours avant végétalisées caractérisent la forme et l'aménagement. Dans cette aire d'affectation, le plan d'urbanisme vise à maintenir le caractère verdoyant des terrains et à contrôler les nouvelles insertions.

Objectifs spécifiques

- Consolider les terrains déjà construits et limiter l'étalement de l'urbanisation dans les milieux naturels ;
- Favoriser la densification douce des secteurs résidentiels établis ;
- Accroître la présence de la canopée et maintenir les proportions de surfaces végétales sur les terrains.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Prohibé sauf dans le cas des exceptions prévues à la section 4.1.
Projet intégré	Prohibé.
Dimensions de lots	Assujetties aux dispositions de la section 4.1 sur les dimensions de lots.
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Habitation unifamiliale	Autorisée
Récréation extensive	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Bureau, service et commerce de détail	Seuls les commerces de première nécessité peuvent être autorisés.
Récréation intensive	Exclusivement les golfs et les bases de plein air.
Foresterie	Seulement les coupes d'assainissement et les opérations sylvicoles réalisées pour des fins d'aménagement forestier.
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION VILLAGEOISE MIXTE



Intentions

L'affectation «villageoise mixte» correspond au territoire majoritairement construit le long du boulevard de la Salette à l'intérieur du noyau villageois de Bellefeuille. La mixité de la forme bâtie et architecturale présente dans ce secteur est accompagnée par une mixité d'usage irrégulière entre le résidentiel et le commercial. D'implantation souvent isolée, l'ensemble des bâtiments forment un tissu à densité variable. Dans cette aire d'affectation, le plan d'urbanisme vise à reconnaître le rôle de desserte de proximité pour la population des secteurs adjacents. Il a pour objectif une augmentation du verdissement dans les cours avants et la sécurisation des déplacements actifs.

Objectifs spécifiques

- Préserver le rôle de desserte de proximité du noyau villageois de Bellefeuille ;
- Assurer le maintien d'une mixité d'usages ;
- Accroître le verdissement des terrains ;
- Accroître l'accessibilité aux services de proximité par des modes de transport actifs.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Prohibé sauf dans le cas des exceptions prévues à la section 4.1.
Projet intégré	Prohibé
Dimensions de lots	Assujetties aux dispositions de la section 4.1 sur les dimensions de lots.
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Habitation unifamiliale	Autorisée
Habitation bifamiliale	Autorisée pour les habitations existantes avant septembre 2010.
Habitation trifamilial	Autorisée pour les habitations existantes avant septembre 2010.
Habitation multifamiliale (4 à 8 logements)	Autorisée pour les habitations existantes avant septembre 2010.
Bureau, service et commerce de détail	Uniquement les commerces non structurants. Excluant les commerces comportant des nuisances et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur.
Institutionnel et communautaire local	Uniquement les services et équipements non structurants sont autorisés.
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION VILLAGEOISE RÉSIDENTIELLE

VR

Intentions

L'affectation «villageoise résidentielle» correspond au territoire majoritairement construit à l'intérieur du noyau villageois de Bellefeuille. L'aire d'affectation se compose de terrains de formes et de dimensions régulières. On y retrouve principalement des résidences unifamiliales isolées. Ces secteurs ne sont pas desservis par les services d'égout et d'aqueduc ou bien ne comptent qu'un seul service. La faible superficie des aires de stationnement et les cours avant végétalisées caractérisent la forme et l'aménagement. Dans cette aire d'affectation, le plan d'urbanisme vise à maintenir le caractère verdoyant des terrains et à accroître la plantation d'arbres.

Objectifs spécifiques

- Consolider le milieu villageois résidentiel du secteur Bellefeuille ;
- Favoriser la densification douce des secteurs résidentiels établis ;
- Accroître la présence de la canopée et maintenir les proportions de surfaces végétales sur les terrains.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Prohibé sauf dans le cas des exceptions prévues à la section 4.1.
Projet intégré	Prohibé
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Habitation unifamiliale	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Institutionnel et communautaire local	Uniquement les services et équipements non structurants sont autorisés.
Récréation extensive	Autorisée
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée



L'AFFECTATION INDUSTRIELLE MIXTE

IM

Intentions

L'affectation «industrielle mixte» vise notamment les secteurs industriels qui prennent place le long du boulevard Rolland-Godard, de la route 158, de l'autoroute 15 ainsi que de la rue de Martigny Ouest, notamment. Elle comprend également le périmètre particulier du quartier industriel « Larry-Ball ». L'affectation regroupe des activités diversifiées qui offrent de nombreuses possibilités d'emploi aux Jérômiens. Le plan d'urbanisme vise à conserver des conditions d'implantation souples et adaptées aux usages en place tout en favorisant une consolidation des terrains à l'aide d'une plus grande occupation du sol lorsque possible. Le long de quelques corridors ciblés, l'affectation vise également à favoriser la création d'une certaine mixité fonctionnelle.

Objectifs spécifiques

- Maintenir des conditions favorables à l'établissement d'entreprises industrielles sur le territoire ;
- Accroître l'occupation du sol dans les quartiers industriels ;
- Accroître le verdissement des terrains.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Selon les dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation.
Projet intégré	Selon les dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation.
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Industrie artisanale et logistique urbaine	Autorisée
Industrie légère	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Industrie lourde et d'extraction	Autorisée
Institutionnel et communautaire local	Autorisée
Bureau, service et commerce de détail	Note 1
Restauration et débit de boisson	Note 1
Commerce et service pour véhicules	Note 1
Commerce lourd	Note 1
Divertissement et loisirs	Note 1
Activité de conservation	Note 2
Utilité publique et infrastructure	Autorisée

Note 1 – Les usages concernés ne pourront être autorisés de plein droit au rez-de-chaussée d'un bâtiment qu'à l'intérieur de zones situées dans les corridors de mixité identifiés au présent plan d'urbanisme. Les usages concernés pourront également être autorisés aux étages supérieurs de bâtiments le rez-de-chaussée est destiné aux fonctions dominantes autorisés dans l'affectation. Le règlement sur les usages conditionnels pourra autoriser les usages dans l'ensemble de l'affectation sous respect de critères visant à assurer le respect de la dominance de l'affectation dans la zone.

Note 2 – Autorisée pour l'ensemble de l'affectation. Dans le quartier industriel « Larry-Ball », la planification devra s'assurer, comme établi au SADR, qu'au moins 38 % de sa superficie soit dédiée à des fins de conservation et de protection des milieux humides et hydriques.



L'AFFECTATION INDUSTRIELLE ET ENTREPRISES

IE

Intentions

L'affectation «industrielle et entreprise» vise les terrains du quartier de l'innovation industrielle (QII) ainsi qu'une partie de la rue Claude-Audy et du boulevard Maisonneuve. Cette aire d'affectation vise à créer un milieu de vie intégré et dynamique pour les employeurs et leurs employés, avec des espaces verts, des pistes cyclables, des garderies, du développement résidentiel et des commerces à proximité. Dans cette aire d'affectation, le plan d'urbanisme vise des développements intégrés à la présence des milieux naturels où les activités industrielles se développent en préservant une part significative du couvert forestier. La synergie entre les différents usages doit être maximisée en ciblant des entreprises recrutées pour occuper des niches précises.

Objectifs spécifiques

- Générer des secteurs d'emploi de grande qualité et attirant les entreprises innovantes ;
- Assurer une planification respectueuse de l'environnement naturel et qui atteint des objectifs ambitieux en matière de verdissement et de conservation des milieux naturels ;
- Développer le mobilier et les infrastructures de transport collectif, d'autopartage et de mobilité active.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Selon les dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation.
Projet intégré	Selon les dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation.
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Industrie artisanale et logistique urbaine	Autorisée
Industrie légère	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Industrie lourde et d'extraction	Autorisée
Bureau, service et commerce de détail	Note 1
Restauration et débit de boisson	Note 1
Commerce et service pour véhicules	Note 1
Commerce lourd	Note 1
Divertissement et loisirs	Note 1
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée

Note 1 – Les usages concernés ne pourront être autorisés de plein droit au rez-de-chaussée d'un bâtiment qu'à l'intérieur de zones situées dans les corridors de mixité identifiés au présent plan d'urbanisme. Les usages concernés pourront également être autorisés aux étages supérieurs de bâtiments le rez-de-chaussée est destiné aux fonctions dominantes autorisés dans l'affectation. Le règlement sur les usages conditionnels pourra autoriser les usages dans l'ensemble de l'affectation sous respect de critères visant à assurer le respect de la dominance de l'affectation dans la zone.



L'AFFECTATION INDUSTRIELLE SUD

IS

Intentions

L'affectation «Industrielle sud» vise principalement les terrains au sud de la ville le long du boulevard Jean-Baptiste-Rolland.

Objectifs spécifiques

- Maintenir des conditions favorables à l'établissement d'entreprises dont les activités peuvent générer des nuisances plus importantes, tout en assurant la bonne cohabitation avec les secteurs adjacents ;
- Permettre l'intégration d'activités complémentaires aux activités industrielles.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Selon les dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation.
Projet intégré	Selon les dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation.
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Industrie artisanale et logistique urbaine	Autorisée
Industrie légère	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Industrie lourde et d'extraction	Autorisée
Bureau, service et commerce de détail	Note 1
Restauration et débit de boisson	Note 1
Commerce et service pour véhicules	Note 1
Commerce lourd	Note 1
Divertissement et loisirs	Note 1
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée

Note 1 – Les usages concernés ne pourront être autorisés de plein droit au rez-de-chaussée d'un bâtiment qu'à l'intérieur de zones situées dans les corridors de mixité identifiés au présent plan d'urbanisme. Les usages concernés pourront également être autorisés aux étages supérieurs de bâtiments le rez-de-chaussée est destiné aux fonctions dominantes autorisés dans l'affectation. Le règlement sur les usages conditionnels pourra autoriser les usages dans l'ensemble de l'affectation sous respect de critères visant à assurer le respect de la dominance de l'affectation dans la zone.



L'AFFECTATION INDUSTRIELLE D'ENVERGURE RÉGIONALE

IER

Intentions

L'affectation « Industrielle d'envergure régionale » cible des terrains situés entre les rues Lamontagne et des Lacs, correspondant au quartier industriel Ouest (QIO).

Ce secteur vise un développement industriel intégré aux milieux naturels, avec une préservation significative du couvert forestier. Le plan d'urbanisme favorise la synergie des usages en accueillant des entreprises innovantes dans des créneaux tels que le transport intelligent, les technologies environnementales, l'aéronautique, l'intelligence artificielle et l'automatisation.

Objectifs spécifiques

- Miser sur des entreprises et des secteurs industriels innovants compatibles avec l'environnement ;
- Favoriser l'implantation d'entreprises dans des créneaux stratégiques ;
- Encourager un aménagement harmonieux permettant une complémentarité entre les entreprises établies, tout en optimisant les espaces communs et les infrastructures pour une meilleure collaboration entre les industries.

Gestion de l'urbanisation	
Ouverture ou prolongement de nouvelle rue	Selon les dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation.
Projet intégré	Selon les dispositions prévues à la section 4.1 sur la gestion de l'urbanisation.
Dimensions de lots	Aucune disposition particulière
Catégories d'usages dominantes autorisées	
Industrie de pointe	Autorisée
Catégories d'usages complémentaires autorisées	
Bureau, service et commerce de détail	Note 1
Restauration et débit de boisson	Note 1
Divertissement et loisirs	Note 1
Activité de conservation	Autorisée
Utilité publique et infrastructure	Autorisée

Note 1 - Un maximum de 12% de l'aire d'affectation peut être affecté aux fonctions complémentaires. Celles-ci pourront également être autorisées aux étages supérieurs de bâtiments dont le rez-de-chaussée est destiné aux fonctions dominantes autorisés dans l'affectation.

Note 2 - Dans le périmètre du quartier industriel ouest, l'affectation « espace vert et de récréation » doit représenter un minimum de 48 % de la superficie du secteur et autoriser uniquement des activités de conservation et de protection de milieux humides et hydriques.



4.3 LES BESOINS EN INFRASTRUCTURE

Afin de répondre aux enjeux soulevés à la section 3.1 sur la croissance et les milieux de vie inclusifs et afin de mettre en place les conditions permettant de réaliser sa vision, le PUMD identifie, selon les types d'infrastructures, les stratégies à élaborer.

STRATÉGIE PAR INFRASTRUCTURE MUNICIPALE POUR ASSURER LE DÉVELOPPEMENT, LE REDÉVELOPPEMENT ET LA RÉSILIENCE

Aqueduc

- Économiser l'eau potable (ajout de compteurs d'eau pour les industries, commerces et institutions [ICI], sectorisation du réseau d'eau potable avec gestion des pressions, sensibilisation de la population, réhabilitation du réseau, resserrement de la réglementation pour limiter le gaspillage [arrosage], etc.) ;
- Choisir des projets de développement et de redéveloppement qui consomment peu d'eau potable (ex. multirésidentiel plutôt qu'unifamilial, industries sans procédé avec eau, etc.) ;
- Ne pas redimensionner les infrastructures pour assurer la protection incendie, mais exiger des promoteurs d'adapter les caractéristiques (type de construction, superficie de plancher, matériaux, usages, murs coupe-feu, extincteurs automatiques, proximité des bâtiments voisins, réservoirs et supprimeurs privés, etc.) de leurs projets en fonction de la capacité du réseau existant.

Égout

- Afin de respecter l'attestation d'assainissement municipale (AAM) et la position ministérielle sur la stratégie pancanadienne pour la gestion des effluents d'eaux usées municipales en matière de surverses à la rivière, la Ville doit pour chaque

projet de développement ou redéveloppement évaluer les mesures requises pour compenser l'augmentation de débit rejeté au réseau afin de planifier les travaux requis préalablement au développement ou redéveloppement ;

- La Ville est présentement en train de se doter d'un plan directeur d'ouvrages municipaux d'assainissement des eaux usées (OMAEU) afin de planifier les interventions et les budgets requis pour supporter le développement et redéveloppement.

Système de gestion des eaux pluviales

- Les nouveaux développements et les projets de redéveloppement non résidentiels ou résidentiels de 7 logements ou plus sont assujettis au règlement municipal 0904-000. Parmi les exigences de ce règlement, les projets assujettis doivent prévoir de la rétention afin que le taux de rejet, lors de la pluie de récurrence centenaire pondérée pour tenir compte des changements climatiques, soit inférieur ou égal à la situation avant le développement ;
- Pour les infrastructures existantes, il est recommandé que la Ville se dote d'un plan directeur de son système de gestion des eaux pluviales afin de connaître les secteurs les plus à risque et de planifier des interventions.



Bassin de rétention, rue Schultz

4.4 LES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

Conformément au SADR, l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique. Ces contraintes peuvent être d'origines naturelles ou anthropiques.

LES ZONES DE CONTRAINTES NATURELLES

Milieux hydriques, humides et zones inondables

- **Milieux hydriques**

Les milieux hydriques sont constitués des rives, du littoral ainsi que des zones inondables et de mobilité des lacs et des cours d'eau.

- **Milieux humides**

Les milieux humides constituent l'ensemble des sites saturés d'eau ou inondés pendant une période suffisamment longue pour influencer la nature du sol ou la composition de la végétation.

- **Zones inondables**

Sur le territoire, notamment aux abords de la rivière du Nord, certaines zones présentent des risques d'inondation.

Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) est responsable de la cartographie des zones inondables et de leur approbation.

- **Encadrement légal et réglementaire**

En raison des multiples services écologiques qu'ils rendent aux collectivités, la conservation de ces milieux fait l'objet d'un encadrement légal et réglementaire. Ainsi, la conformité de réglementation en urbanisme au régime provincial en vigueur devra être assurée. Cela inclut notamment, sans s'y limiter, de veiller à la mise en œuvre du Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH).

LES ZONES DE CONTRAINTES ANTHROPIQUES

La démarche de planification inclut la prise en considération des contraintes que posent certaines activités humaines présentes sur le territoire afin d'en d'atténuer les impacts négatifs (bruit, odeur, risque d'accident, etc.) sur les personnes, les biens et l'environnement tout en maintenant la volonté d'en favoriser le plein fonctionnement et l'expansion.

Terrains contaminés

Le MELCCFP met régulièrement à jour le document intitulé Répertoire des terrains contaminés. Cette banque de données contient des informations générales sur les dossiers des terrains contaminés, notons toutefois qu'il s'agit d'un outil de suivi à des fins statistiques, ce qui en fait un outil à caractère évolutif.

Ainsi, les sites inscrits à cette liste doivent faire l'objet d'un rapport produit par un membre d'un ordre professionnel habilité à établir la conformité aux exigences de Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés en lien avec leur potentiel de réhabilitation, des travaux de décontamination ou de réhabilitation, notamment.

Lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux

Les différents lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux répertoriés par le MELCCFP doivent être considérés dans les outils de gestion de l'occupation du sol.

Entreprises industrielles à risque

La Ville de Saint-Jérôme entend recueillir des informations sur les produits manipulés par les entreprises industrielles à risque présentes sur son territoire. Ces données pourraient permettre une mise à jour du plan de mesures d'urgence adapté pour intervenir efficacement en cas d'incident. La réglementation devra également prendre en compte les enjeux associés à ces installations et inclure des mesures de mitigation afin de renforcer la sécurité des biens et des personnes situés à proximité.

Zone de niveau sonore élevé

Lorsque le niveau de bruit provenant des activités humaines devient indésirable, il en résulte une détérioration de l'environnement sonore qui se traduit par une contrainte à l'occupation du sol à proximité.

La principale forme d'impact sonore est générée par les activités reliées au transport et en particulier par la circulation autoroutière. Conformément aux SADR, la réglementation devra établir les dispositions applicables à certains tronçons routiers visant à réduire les nuisances sonores, par la mise en place de normes et d'exigences d'expertises préalablement à la délivrance de certaines autorisations.

On retrouve à l'heure actuelle très peu de secteurs résidentiels directement adjacents à l'autoroute 15 et voués au développement. Toutefois, pour ces secteurs et dans le cadre de tout projet de redéveloppement, la réglementation de zonage applicable devra favoriser l'atteinte des densités d'occupation les plus susceptibles de prévenir les problèmes relatifs au bruit et en prenant en compte

le contexte d'insertion.

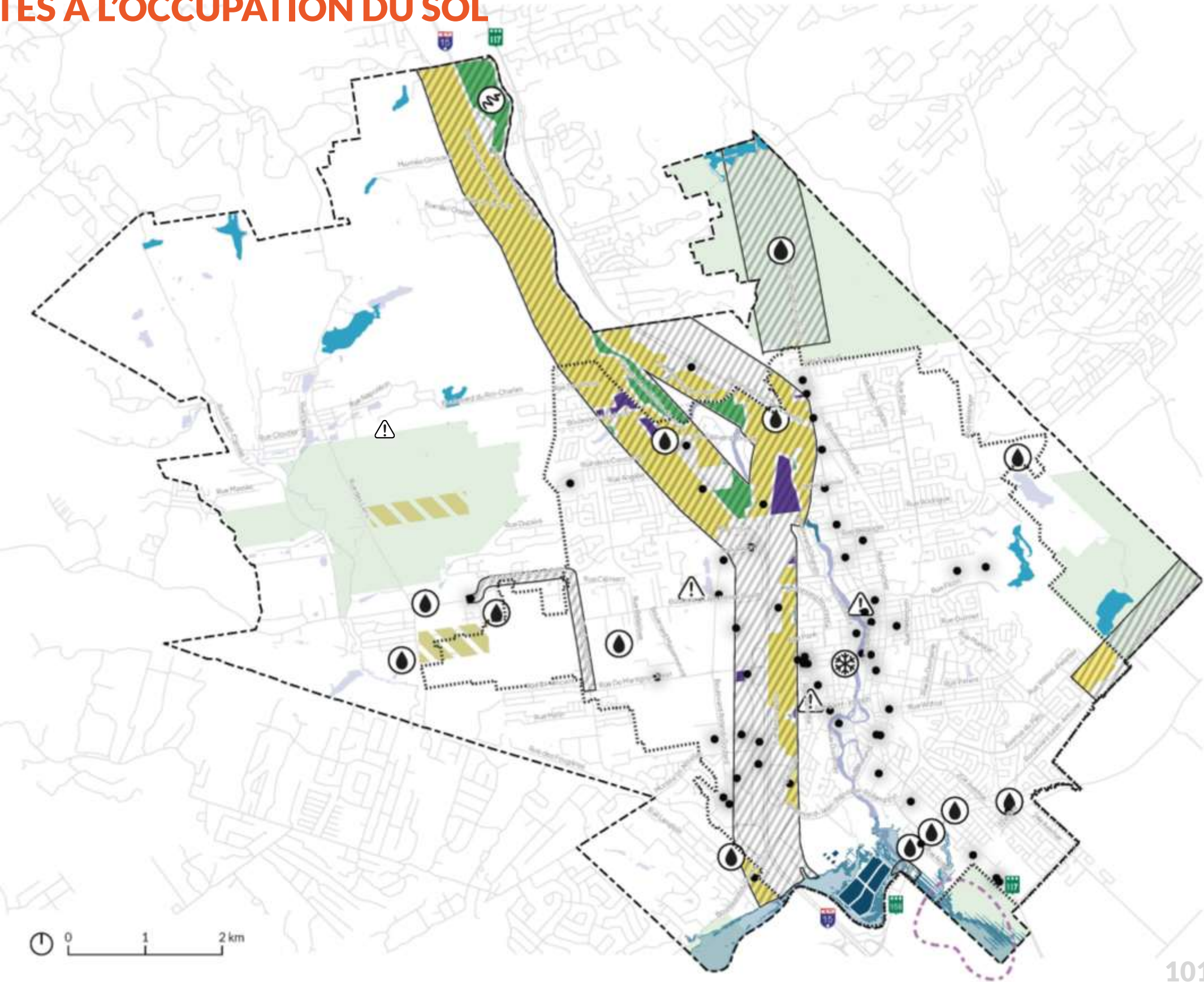
Carrières et sablières

Assurer une gestion responsable des carrières et sablières en activité ou abandonnées, en harmonisant leur exploitation avec les objectifs environnementaux et urbains. Le plan d'urbanisme vise à encadrer ces activités en tenant compte des contraintes écologiques, des autorisations ministérielles et municipales, tout en favorisant la réhabilitation des sites pour des usages futurs compatibles avec le développement durable.

[\[Règl.0350-002, art. 2, 2026-06-25\]](#)

PLAN 13 – LES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

- Site d'extraction abandonné
- Zone de niveau sonore élevé
- Zone agricole permanente
- Milieu humide
- Zone inondable (0-20 ans)
- Zone inondable (20-100 ans)
- Zone d'embâcle
- Prise d'eau
- Site de déchets dangereux
- Terrain contaminé
- Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Couleuvre verte



An aerial photograph of a city during autumn. A river flows through the lower-left portion of the frame, crossed by a multi-arched stone bridge. The city is densely packed with buildings of various colors and styles, interspersed with trees showing vibrant fall foliage in shades of orange, red, and yellow. A prominent church with a tall, white steeple stands out in the center. The sky is a clear, pale blue. In the bottom right corner, there is a large, semi-transparent graphic of the number '5' that contains a smaller, faded version of the same city scene.

LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

PLAN 14 – LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

Le centre-ville

Le quartier de la Santé (Pôle régional de la santé)

LES CORRIDORS DE PLANIFICATION AMÉNAGEMENT/TRANSPORT

Le plan d'urbanisme identifie des corridors d'importance majeure sur le territoire. Ces secteurs sont constitués des voies de circulation structurantes pour la mobilité et des terrains qui les bordent. Pour chacun d'eux, le plan d'urbanisme identifie spécifiquement les éléments de problématique et propose certains objectifs spécifiques à travers un concept aménagement/transport. Le réaménagement de ces rues et la requalification des terrains à potentiel de redéveloppement à leurs abords constituent des éléments majeurs de la mise en œuvre du présent plan d'urbanisme.

1

Rue de Martigny

2

Route 158

3

Route 117

4

Axe de la rue Bélanger / boulevard Monseigneur-Dubois

5

Boulevard Jean-Baptiste-Rolland / rues Melançon et Schulz

6

Boulevard de la Salette

LE SECTEUR OUEST

Rassemblant les derniers grands espaces vacants du périmètre de consolidation, le secteur ouest constitue un projet de développement majeur qui aura un impact considérable sur le territoire. Comprenant les grands secteurs industriels, dont le futur quartier industriel ouest et le quartier industriel «Larry-Ball», il s'agit d'un pôle d'emploi important. Traversé par le boulevard Lajeunesse, le potentiel de développement résidentiel y est considérable et la présence de milieux naturels rend primordiale la définition d'une vision spécifique. Ainsi, ce secteur fera l'objet d'une planification détaillée, en étroite collaboration avec les citoyens et les acteurs du milieu, afin d'intégrer les meilleures pratiques en matière d'aménagement.

Aire TOD

1 km et 2 km

Limite municipale

Périmètre d'urbanisation

A detailed map of Saint-Jérôme, Quebec, illustrating various urban planning sectors and corridors. The map features a network of roads, including major highways like Route 158 and Route 117, and local streets such as Boulevard de la Salette and Boulevard Jean-Baptiste-Rolland. Key areas are highlighted with different colors and patterns: a solid orange area for the center city, a solid green area for the Health Quarter, a dashed red outline for planning corridors, and a solid purple area for the West Sector. Numbered red circles (1-6) indicate specific corridors. A scale bar at the bottom left shows distances up to 2 km. The map also shows the municipal boundary and the urbanization perimeter.

Amendement : 0350-002 2026-06-25

103

Rue de Martigny – Entre l'autoroute 15 et le territoire du centre-ville

1

Le secteur de la rue de Martigny à l'est de l'autoroute 15 agit comme corridor d'accès au centre-ville de Saint-Jérôme. Le secteur accueille un ensemble commercial qui bénéficie d'une grande visibilité à partir de l'autoroute 15. Plus à l'est, la rue de Martigny est encadrée par un cadre bâti mixte, composé principalement d'immeubles de type «plex».

PROBLÉMATIQUE

- Présence d'un réseau électrique aérien ;
- Entre l'autoroute 15 et la rue Gauthier :**
 - Secteur commercial monofonctionnel ;
 - Occupation du sol peu optimisée ;
 - Faible encadrement de la rue ;
 - Marges avant profondes occupées par des aires de stationnement et des surfaces minéralisées ;
 - Caractère générique du paysage et du cadre bâti ;
 - Murs de soutènement créant des barrières physiques entre les bâtiments et qui enclavent une partie du secteur ;
 - Autoroute 15 agissant comme une barrière aux déplacements actifs ;
- Entre les rues Gauthier et Marie-Victorin :**
 - Terrains de petites dimensions accueillant un grain bâti fin et une forme urbaine identitaire de Saint-Jérôme ;
 - Absence d'infrastructures de mobilité active autres que les trottoirs ;
 - Présence d'un réseau électrique aérien nuisant au confort des déplacements actifs et à la qualité paysagère.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

- Consolider le pôle commercial à l'entrée du secteur ;
- Créer un milieu de vie complet en implantant sur les terrains à potentiel de redéveloppement ou d'intensification :
 - des bâtiments plus compacts, plus denses et plus rapprochés les uns des autres ;
 - des bâtiments ayant un rez-de-chaussée commercial en front de rue et des logements aux étages.
- Consolider le secteur à l'est en conservant le grain bâti existant et en intégrant des bureaux ou services au rez-de-chaussée et des logements aux étages ;
- Améliorer l'aspect des murs de soutènement ;
- Réaménager la rue de Martigny afin de rendre plus conviviaux et sécuritaires les déplacements actifs ;
- Développer une image de marque par un traitement architectural, des aménagements extérieurs de qualité et du mobilier urbain distinctif.



Légende

- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|
|  | Consolidation du corridor urbain mixte |  | Collaboration avec le MTMD pour l'aménagement d'un lien de transport actif sur le viaduc |  | Amélioration de l'aspect des murs de soutènement |
|  | Consolidation et valorisation du pôle commercial |  | Aménagement d'un corridor de transport actif vert dans l'emprise de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc |  | Sécurisation des intersections conflictuelles |
|  | Requalification du secteur en milieu de vie complet | | |  | Mise en valeur de l'entrée de ville |
|  | Réseau cyclable structurant à l'étude | | | | |

Rue de Martigny – Entre l'autoroute 15 et la rue Lamontagne

1

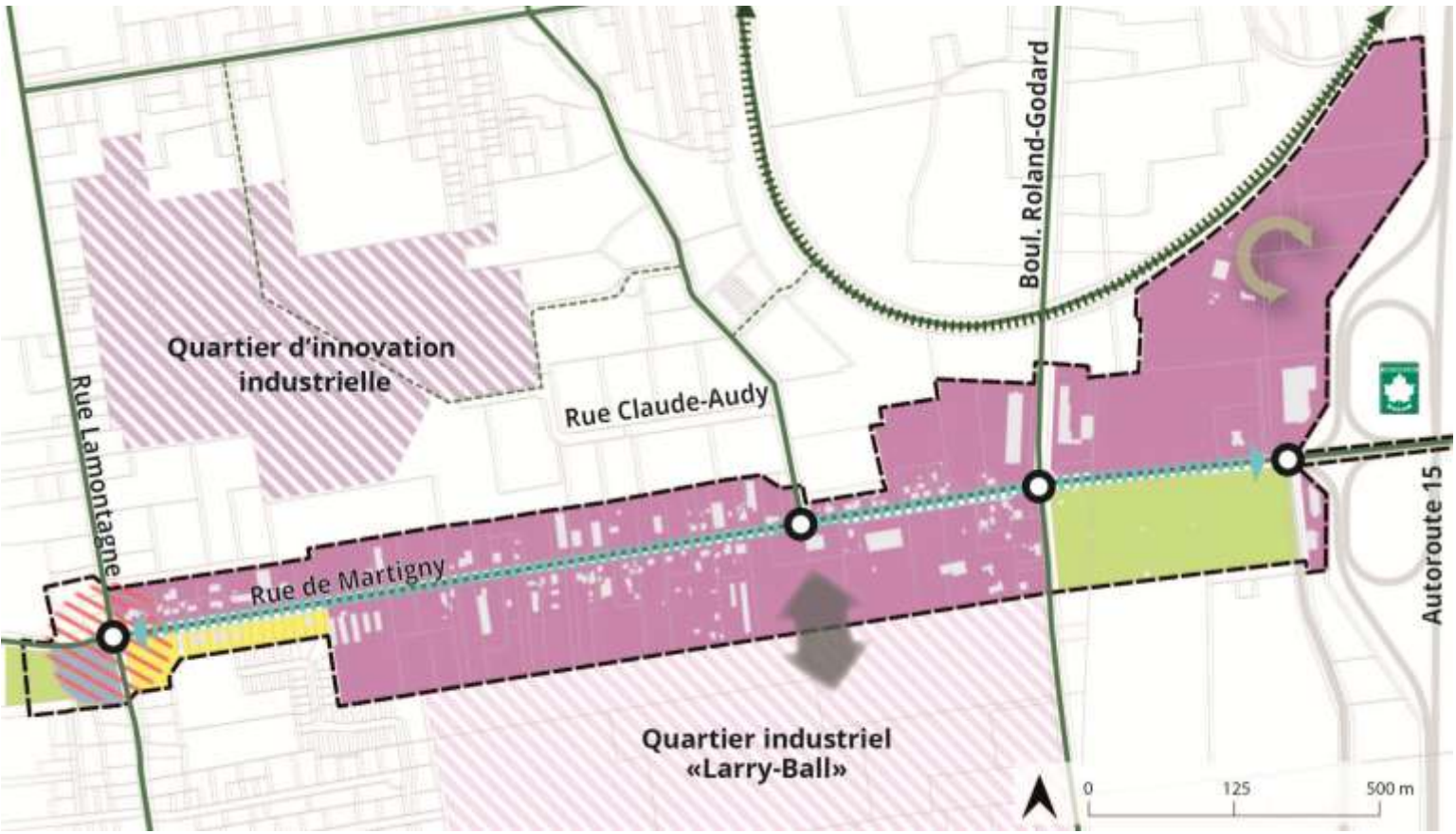
Le secteur ouest de la rue de Martigny se caractérise par une concentration d'industries légères et de commerces lourds formant l'un des pôles industriels et économiques importants de la ville. Le secteur bénéficie d'une localisation centrale et stratégique par rapport au réseau routier structurant (A-15, rue Lamontagne, etc.) lui conférant un fort pouvoir d'attraction.

PROBLÉMATIQUE

- Occupation du sol peu optimisée et grande disponibilité de terrains à développer ;
- Incompatibilité des usages industriels avec la fonction résidentielle dans certains secteurs ;
- Type d'industries qui génèrent des nuisances diverses ;
- Morphologie du secteur à retravailler : caractère générique du paysage et du cadre bâti ;
- Absence d'éléments créant une image de qualité permettant d'attirer des entreprises de prestige : végétation, mobilier, lampadaire, réseau électrique aérien, etc. ;
- Absence d'infrastructures de mobilité active ;
- Absence de fossés de drainage et d'égout pluvial ;
- Absence de drainage de l'emprise publique et problème de drainage des lots privés ;
- Beaucoup de réaménagement de lots privés dans les dernières années ;
- Étroitesse de la chaussée pour le camionnage.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

- Régénérer les espaces industriels sous-utilisés ou déstructurés ;
- Prévoir des mesures d'atténuation des impacts des activités industrielles sur le milieu résidentiel, notamment en localisant les entreprises à plus haute incidence environnementale le plus loin possible des milieux résidentiels ;
- Améliorer la facture architecturale des constructions industrielles ;
- Préserver et mettre en valeur les attributs naturels du secteur ;
- Réaménager la rue de Martigny afin de rendre plus conviviaux et sécuritaires les déplacements actifs et d'assurer la bonne cohabitation avec le camionnage ;
- Développer une image de marque par un traitement architectural, des aménagements extérieurs de qualité et du mobilier urbain distinctif ;
- Favoriser le désenclavement des lots situés à l'extrémité nord-est du secteurs et adjacents à l'autoroute.



Légende

	Consolidation résidentielle et mixte de moyenne densité		Planification du quartier industriel « Larry-Ball »		Aménagement d'un corridor de transport actif vert dans l'emprise de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc
	Création d'un pôle institutionnel		Mise en valeur d'une entrée de ville et aménagement d'un pôle de quartier		Verdissement de la rue et sécurisation des déplacements piétonniers et cyclables
	Consolidation du corridor industriel mixte		Conservation des espaces verts (parc et cimetière)		Réseau cyclable structurant à l'étude
	Aménagement du quartier d'innovation industrielle		Sécurisation des intersections conflictuelles		Autre lien actif à favoriser
	Désenclavement des lots situés à l'extrémité nord-est		Lien vers le nouveau quartier industriel « Larry Ball »		

Route 158

Axe est-ouest structurant, la route 158 permet de relier directement la ville de Saint-Jérôme à des municipalités telles que Sainte-Sophie, Saint-Lin-Laurentides, Joliette et Lachute.



PROBLÉMATIQUE

- Secteur déstructuré ;
- Caractère générique du paysage et du cadre bâti ;
- Juridiction du Ministère des Transports et de la Mobilité durable sur une partie de l'axe;

À l'est de la route 117 :

- Incompatibilité des usages commerciaux lourds avec la fonction résidentielle dans certains secteurs ;
- Plusieurs quartiers résidentiels limitrophes au boulevard ne sont pas desservis par des commerces et services de proximité ;
- Circulation de transit importante et vitesse automobile élevée ;
- Absence d'infrastructures de mobilité active ;
- Manque d'éléments esthétiques marquant l'entrée de ville : absence de végétation, lampadaire autoroutier, réseau électrique aérien, etc. ;
- Zone agricole à proximité.

À l'ouest de la route 117 :

- Secteur déstructuré composé de commerces lourds et d'industries légères ;
- Faible encadrement du boulevard.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Entre le Pôle régional de la santé et la 36e avenue :

- Réaménager le boulevard afin d'accroître le verdissement et de rendre plus conviviaux et sécuritaires les déplacements actifs ;
- Réaliser des aménagements distinctifs pour les portes d'entrée de ville ;
- Redévelopper les terrains à potentiel de redéveloppement ou d'intensification afin de créer un milieu mixte comprenant :
 - des bâtiments plus compacts, plus denses et plus rapprochés les uns des autres
 - des bâtiments ayant un rez-de-chaussée commercial en front de rue et des logements aux étages ;
 - un pôle de quartier entre Félix-Leclerc et la 36e avenue.
- Préserver et mettre en valeur les attributs naturels du secteur ;
- Améliorer la facture architecturale des constructions commerciales ;
- Améliorer l'interface et encadrement de la rue par le bâti.

À l'ouest du Pôle régional de la santé :

- Améliorer la facture architecturale des constructions commerciales ;
- Améliorer l'interface et l'encadrement de la rue par le bâti ;
- Régénérer les espaces industriels sous-utilisés ou déstructurés ;
- Réaliser des aménagements distinctifs pour les portes d'entrée de ville.

À l'est de la 36e avenue :

- Améliorer la facture architecturale des constructions commerciales ;
- Améliorer l'interface et l'encadrement de la rue par le bâti ;
- Absence d'égout pluvial.

Légende

- Requalification d'un secteur commercial et résidentiel mixte
- Consolidation d'un corridor artériel commercial et industriel et amélioration de l'interface
- Consolidation du secteur industriel
- Revitalisation du pôle de quartier
- Conservation et mise en valeur des espaces verts et de la rivière
- Verdissement de la rue et amélioration de l'expérience piétonne
- Parc linéaire le P'tit Train du Nord
- Réseau cyclable structurant à l'étude
- Sécurisation des intersections conflictuelles
- Mise en valeur de l'entrée de ville

Route 117 – Entre la rue de Martigny et le boulevard des Hauteurs (R-333)

3

Colonne vertébrale de la ville, en partie sous juridiction provinciale, la route 117 traverse Saint-Jérôme du nord au sud. Elle constitue un prolongement du centre-ville et présente une forte proportion de résidences, mais également plusieurs commerces et institutions. La route 117 se divise en deux entre la rue Latour et le boulevard Lajeunesse, prenant le nom des rues Labelle et Saint-Georges.

PROBLÉMATIQUE

Entre la rue de Martigny et le boul. Lajeunesse :

- Cadre bâti vieillissant ;
- Grain bâti fin et forme urbaine identitaire de Saint-Jérôme composée de bâtiments d'intérêt à préserver ;
- Plusieurs petits terrains vacants ou à potentiel de redéveloppement ;
- Incompatibilité de certains usages avec la fonction résidentielle ;
- Terrains entre la rivière du Nord et la rue de plus grandes dimensions et peu optimisés ;
- Rivière du Nord peu mise en valeur ;
- Rue et trottoir étroits et en mauvaise condition de même que présence d'un réseau électrique aérien nuisant à la qualité paysagère.

Route 117, entre les boul. Lajeunesse et des Hauteurs (R-333) :

- Faible encadrement de la rue et caractère générique du paysage et du cadre bâti ;
- Corridor artériel qui pose des enjeux de sécurité ;
- Plusieurs terrains présentent un potentiel de redéveloppement ;
- Corridor dédié à l'automobile : surlargeur de la chaussée, étroitesse des trottoirs, carence en végétation et mobilier, etc.
- Lien actif manquant malgré la proximité au Parc linéaire le P'tit Train du Nord.
- Juridiction du Ministère des Transports et de la Mobilité durable sur une partie du tronçon;

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Entre la rue de Martigny et le boul. Lajeunesse :

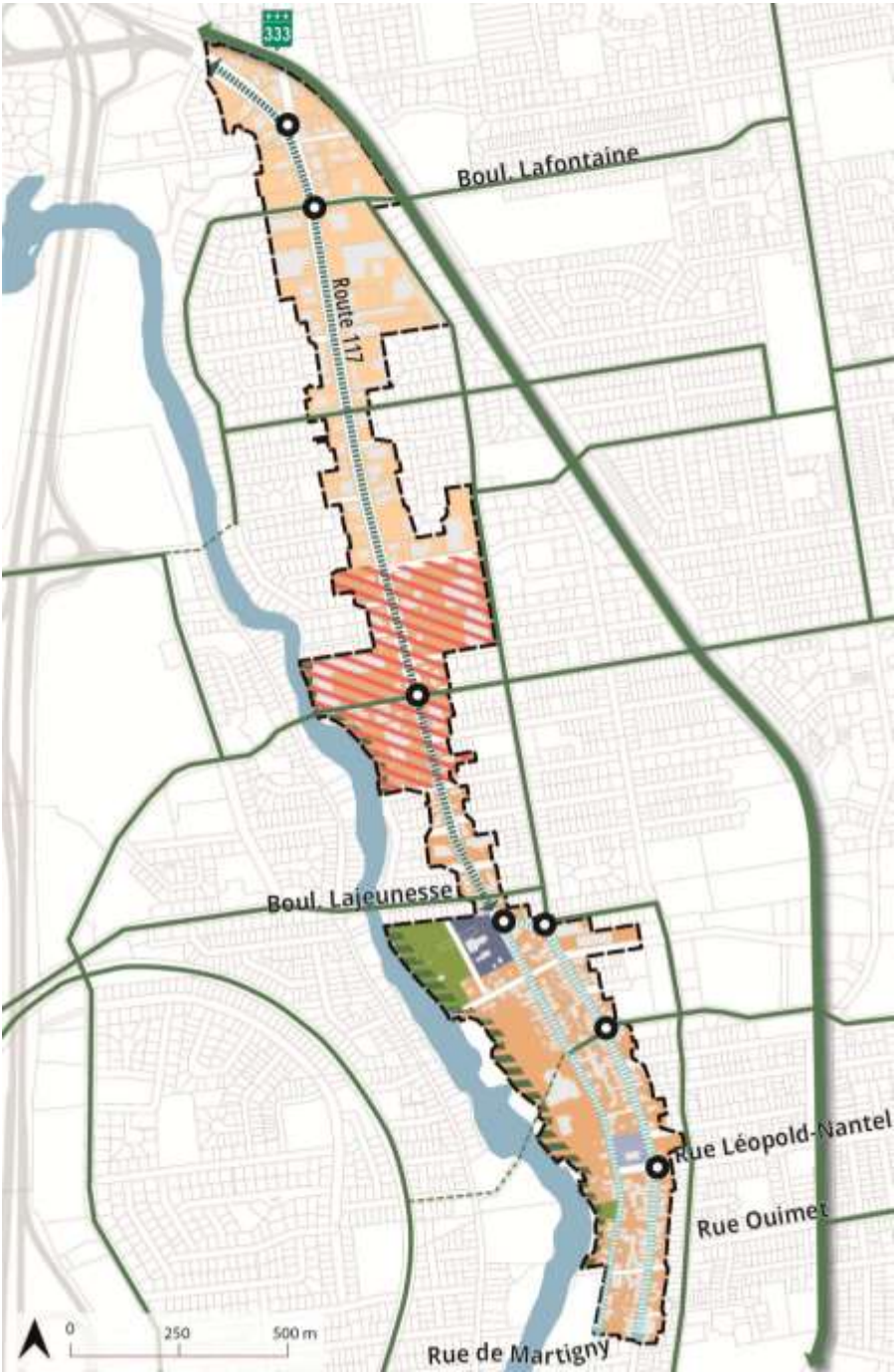
- Densifier les terrains à potentiel de redéveloppement ;
- Consolider le pôle Sainte-Paule ;
- Sécuriser les corridors scolaires et les diverses intersections conflictuelles ;
- Redévelopper les terrains de l'ancienne usine Dominion Rubber ;
- Mettre en valeur les berges de la rivière du Nord.

Route 117, entre les boul. Lajeunesse et des Hauteurs (R-333) :

- Intensifier l'utilisation du sol en implantant sur les terrains à potentiel de redéveloppement :
 - des bâtiments plus compacts, plus denses et plus rapprochés les uns des autres ;
 - des bâtiments ayant un rez-de-chaussée commercial en front de rue et des logements aux étages ;
- Consolider un pôle de quartier en y intégrant un cadre bâti plus dense et une mixité de fonctions (commerces et services de proximité, institution, etc.) ;
- Réaménager la route 117 afin de rendre plus conviviaux et sécuritaires les déplacements actifs ;
- Développer une image de marque par un traitement architectural, des aménagements extérieurs de qualité et du mobilier urbain distinctif.

Légende

-  Requalification d'un secteur commercial et résidentiel mixte
-  Densification d'un corridor urbain mixte et dense
-  Revitalisation du pôle de quartier
-  Consolidation du pôle Sainte-Paule
-  Mise en valeur de la rivière du Nord
-  Parc
-  Réaménagement du boulevard
-  Verdissement de la rue et amélioration de l'expérience piétonne
-  Réseau cyclable structurant à l'étude
-  Autre lien actif à favoriser
-  Définir une nouvelle vocation pour le pôle institutionnel
-  Réaménagement des intersections conflictuelles
-  Parc linéaire le P'tit Train du Nord



Route 117 – Entre la limite sud et le territoire du Pôle régional de la santé

3

Axe structurant nord-sud majeur, la route 117 connecte l'ensemble des pôles importants de la ville. Centrée sur une logique économique, l'entrée sud est une zone confuse entre le secteur urbanisé de Saint-Jérôme et les terres agricoles.

PROBLÉMATIQUE

- Juridiction du Ministère des Transports et de la Mobilité durable;
- Cadre bâti vieillissant et hétérogène ;
- Incompatibilité des usages commerciaux lourds et industriels avec la fonction résidentielle dans certains secteurs ;
- Nouvelle densité résidentielle peu intégrée au milieu ;
- Usage commercial diversifié : produits et services offerts, cadre bâti, implantation, affichage, etc. ;
- Occupation du sol peu optimisée ;
- Caractère générique du paysage et du cadre bâti : terrains peu entretenus, entreposage en marge avant, etc. ;
- Corridor dédié à l'automobile : surlargeur de la chaussée, discontinuité et étroitesse des trottoirs, etc. ;
- Manque d'éléments esthétiques marquant l'entrée de ville : absence d'arbres et de végétaux, de qualité, lampadaires autoroutiers, etc. ;
- Drainage de l'emprise publique et des lots riverains.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Au nord de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc :

- Procéder à une densification modérée du secteur résidentiel en proposant des typologies résidentielles de qualité ;
- Créer un milieu de vie complet aux abords de la route 117 en implantant :
 - des bâtiments plus compacts, plus denses et plus rapprochés les uns des autres ;
 - des bâtiments ayant un rez-de-chaussée commercial en front de rue et des logements aux étages ;
- Réaménager la route afin de rendre plus conviviaux et sécuritaires les déplacements actifs et collectifs.

Au sud de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc :

- Consolider les secteurs commerciaux lourds et industriels légers ;
- Prévoir des mesures d'atténuation des impacts des activités industrielles sur le milieu résidentiel, notamment en localisant les entreprises à plus haute incidence environnementale le plus loin possible des milieux résidentiels ;
- Réaliser des aménagements distinctifs pour les portes d'entrée de ville.

Légende

-  Requalification d'un secteur commercial et résidentiel mixte
-  Consolidation résidentielle moyenne densité
-  Consolidation résidentielle forte densité
-  Consolidation du secteur industriel
-  Verdissement du boulevard et aménagement en faveur du transport collectif et actif
-  Réseau cyclable structurant à l'étude
-  Parc linéaire le P'tit Train du Nord
-  Réaménagement des intersections conflictuelles
-  Mise en valeur de l'entrée de ville



Axe rue Bélanger / boul. Monseigneur Dubois – Entre la rivière du Nord et la rue de Martigny

4

Connectant la rue de Martigny à la route 117, le boulevard Monseigneur-Dubois longe l'autoroute 15 et traverse un secteur à vocation majoritairement commerciale.

PROBLÉMATIQUE

- Secteur bordé par l'autoroute 15 du côté ouest, générant des nuisances visuelles et sonores.

Entre la rivière du Nord et le boul. Lajeunesse, présence d'un centre commercial :

- Secteur commercial monofonctionnel ;
- Occupation du sol peu optimisée et grande disponibilité de terrains à développer ;
- Faible encadrement de la rue, déconnexion des façades par rapport à la rue et bâtiments autonomes ;
- Marges avant profondes occupées par la présence d'aires de stationnement et de surfaces minéralisées ;
- Caractère générique du paysage et du cadre bâti.

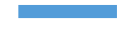
Entre le boul. Lajeunesse et la rue Bruno-Nantel :

- Caractère générique du paysage et du cadre bâti ;
- Déconnexion de certaines façades résidentielles par rapport à la rue ;
- Circulation de transit importante et vitesse automobile élevée ;
- Absence d'aménagement piétonnier et cyclable ;
- Composantes naturelles significatives peu mises en valeur (rivière du Nord et corridor vert).

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

- Créer une vitrine autoroutière attrayante sur les terrains longeant l'autoroute 15 ;
- Redévelopper ou intensifier les terrains qui présentent un potentiel afin de créer un milieu de vie complet ;
- Rentabiliser les espaces de stationnement sous-utilisés et privilégier des établissements plus compacts, plus denses et plus rapprochés les uns des autres et accueillants une certaine mixité ;
- Consolider un pôle de quartier en y intégrant une mixité de fonctions (commerces et services de proximité, institution, etc.) ;
- Réaliser des aménagements distinctifs pour l'entrée de ville ;
- Réaménager le boulevard en intégrant des aménagements propices aux modes de transport actif.

Légende

-  Consolidation résidentielle moyenne densité
-  Collaboration avec la MRC pour un changement d'affectation visant la création d'un milieu de vie complet
-  Consolidation et valorisation du pôle commercial et d'emploi
-  Consolidation et valorisation du pôle institutionnel
-  Condolidation du pôle de quartier
-  Parc
-  Verdissage du boulevard et aménagement en faveur du transport actif
-  Réseau cyclable structurant à l'étude
-  Autre lien actif à favoriser
-  Aménagement d'un corridor de transport actif vert dans l'emprise de l'ancien chemin de fer
-  Sécurisation des abords des écoles
-  Mise en valeur de l'entrée de ville
-  Sécurisation des intersections conflictuelles



Axe rue Bélanger / boul. Monseigneur Dubois – Entre la route 117 et la rue du Tour du Lac

4

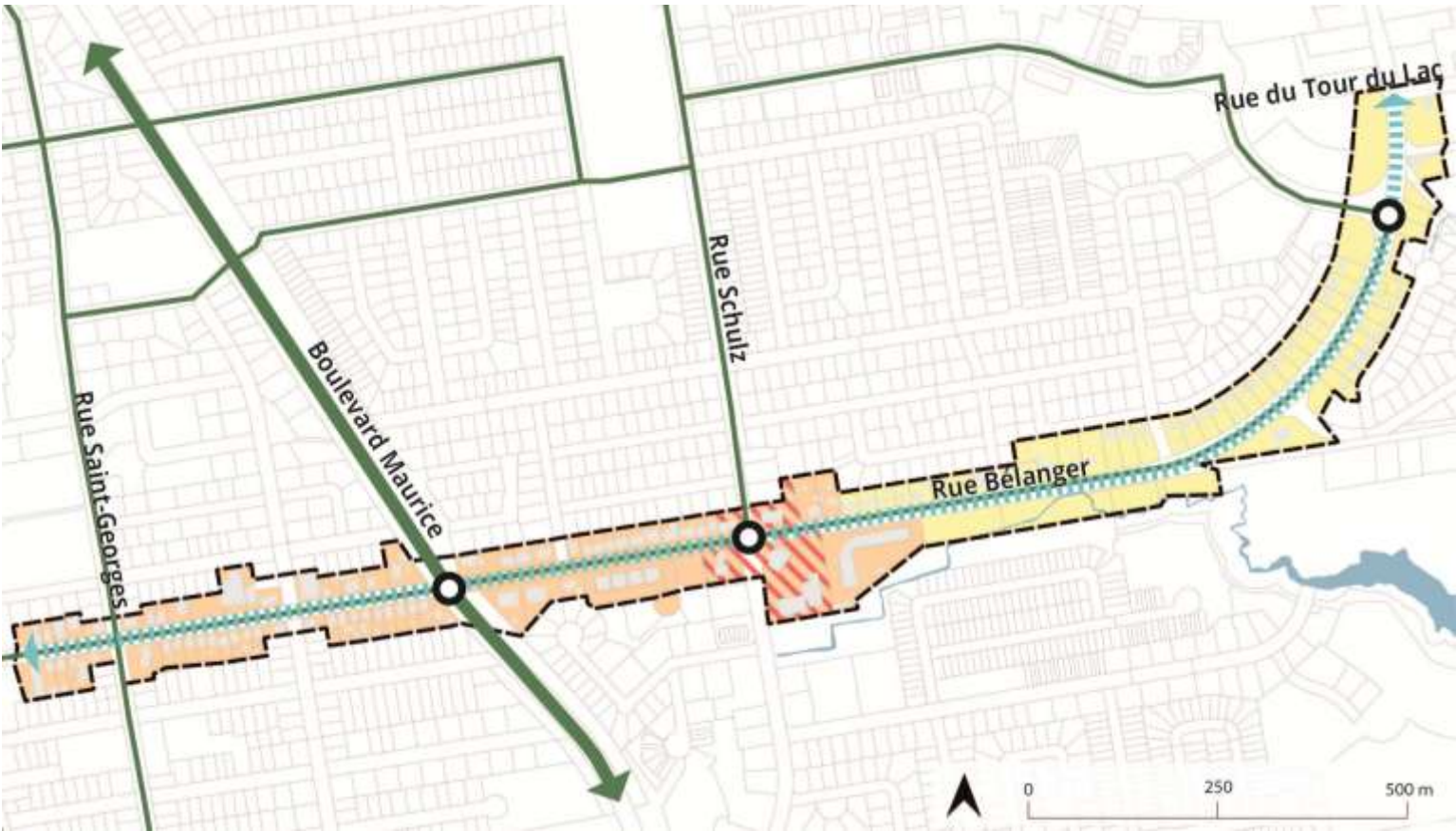
À vocation principalement résidentielle, la rue Bélanger à l'est de la route 117 est ponctuée de quelques commerces de proximité et de commerces axés sur l'automobile. À l'est de la rue des Artisans, la rue est bordée d'arbres.

PROBLÉMATIQUE

- Présence de stationnements sur rue sans marquage et d'un réseau électrique aérien, intégré en partie au terre-plein central à même la rue Bélanger entre la route 117 et le boulevard Maurice, nuisant au confort des déplacements actifs et à la qualité paysagère ;
- Secteur entre la route 117 et le boulevard Maurice est déstructuré et composé d'habitations unifamiliales cohabitant avec des commerces axés sur l'automobile ;
- Manque de connexions cyclables entre la route 117 et le Parc linéaire le P'tit Train du Nord.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

- Densifier les terrains à potentiel de redéveloppement ou d'intensification afin de créer un milieu de vie complet en implantant ;
 - Des bâtiments plus compacts, plus denses et plus rapprochés les uns des autres ;
 - Des bâtiments ayant un rez-de-chaussée commercial en front de rue et des logements aux étages.
- Consolider un pôle de quartier en y intégrant un cadre bâti un peu plus dense et une mixité de fonctions (commerces et services de proximité, institutions, etc.) ;
- Préserver et mettre en valeur les attributs naturels du secteur ;
- Favoriser les usages liés à des milieux qui assurent la qualité de vie des résidents ;
- Aménager la rue de manière à l'intégrer à la trame verte et bleu de la ville ;
- Améliorer l'offre en transport actif vers le parc naturel du Lac-Jérôme à partir du Parc linéaire le P'tit Train du Nord ;
- Développer une image de marque par un traitement architectural, des aménagements extérieurs de qualité et du mobilier urbain distinctif.



Légende

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Consolidation résidentielle de faible densité | | Verdissement de la rue et aménagement en faveur du transport actif |
| | Consolidation d'un corridor urbain mixte et dense | | Réseau cyclable structurant à l'étude |
| | Aménagement d'un pôle de quartier | | Parc linéaire le P'tit Train du Nord |
| | Sécurisation des intersections conflictuelles | | |

Axe boul. Jean-Baptiste Rolland / rues Melançon et Schulz – Entre la rivière du Nord et la rue Gauthier

5

Artère d'importance et très achalandée, le boulevard Jean-Baptiste-Rolland relie l'autoroute 15 à la route 117 et est une entrée importante de la ville. Le secteur se compose d'un centre d'achat et de l'usine Rolland, bâtiment patrimonial encore en fonction et entouré de milieux naturels. Ces deux sites ont un grand potentiel de requalification.

PROBLÉMATIQUE

- Entre la rue Gauthier et le corridor vert, présence d'un centre commercial à ciel ouvert :
 - Secteur commercial monofonctionnel ;
 - Occupation du sol peu optimisée et grande disponibilité de terrains à développer ;
 - Marges avant profondes occupées par la présence d'aires de stationnement et de surfaces minéralisées ;
 - Caractère générique du paysage et du cadre bâti.
- Usine Rolland : Occupation du sol peu optimisée et grande disponibilité de terrains à développer ;
- Boulevard passe de 5 voies à 4 voies, puis à 3 voies et finalement à seulement 2 voies ;
- Liens piétonniers et cyclistes discontinus ;
- Rivière du Nord et ses abords peu mis en valeur.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

- Collaborer avec la MRC pour effectuer un changement d'affectation permettant d'assurer une transformation d'une partie du pôle commercial en milieu de vie mixte :
 - Aménager un pôle de mobilité avec une navette qui relie les différents pôles de la ville ;
 - Aménager un pôle de quartier en y intégrant un cadre bâti plus dense et une mixité de fonctions (commerces et services de proximité, institution, etc.) ;
 - Rentabiliser les espaces de stationnement sous-utilisés en privilégiant des établissements mixtes plus compacts, plus denses et plus rapprochés les uns des autres ;
 - Créer des rues dans les mégas ilots et aménager de nouveaux liens piétonniers et cyclables.
- Développement du quartier industriel sud :
 - Attirer des investissements ;
 - Conserver des milieux naturels et préserver la biodiversité ;
 - Conserver et mettre en valeur les attraits paysagers et aménager un cadre de travail stimulant ;
- Réaménager le boulevard Jean-Baptiste-Rolland en faveur du transport collectif et actif ;
- Réaliser des aménagements distinctifs pour la porte d'entrée de ville ;
- Aménager une coulée verte reliant la rivière au corridor vert ;
- Développer une image de marque par un traitement architectural, des aménagements extérieurs de qualité et du mobilier urbain distinctif.



Légende

	Consolidation résidentielle de moyenne à forte densité		Verdissement de la rue et aménagement en faveur du transport collectif et actif		Aménagement d'un corridor de transport actif vert dans l'emprise de l'ancien chemin de fer
	Collaboration avec la MRC pour un changement d'affectation visant la création d'un milieu de vie complet		Réseau cyclable structurant à l'étude		Aménagement d'une coulée verte ponctuée de places publiques
	Aménagement du quartier industriel sud		Aménagement d'une passerelle pour piste cyclable		Conservation et mise en valeur des milieux naturels
	Consolidation et valorisation d'un pôle commercial régional		Sécurisation des intersections conflictuelles		Mise en valeur de l'entrée de ville
	Aménagement d'un pôle de quartier		Aménagement des abords des arrêts d'autobus		

Axe boulevard Jean-Baptiste Rolland / rues Melançon et Schulz – Entre les rues René-Gascon et Bélanger

5

La rue Melançon est caractérisée par un cadre bâti résidentiel de basse densité au sud de la rue Filion et de moyenne densité au nord de celle-ci, ainsi que par la présence d'équipements institutionnels majeurs en son centre. Le Parc linéaire le P'tit Train du Nord ainsi qu'une ligne électrique à haute tension bordent le côté ouest de la rue, entre René-Gascon et Filion.

PROBLÉMATIQUE

- Circulation de transit importante ;
- Entre les rues René-Gascon et Filion :**
 - Cadre bâti résidentiel de faible densité, vieillissant, peu significatif et peu entretenu ;
 - Trottoir étroit d'un seul côté de la rue et en mauvaise condition ;
 - Présence de deux réseaux électriques aériens nuisant au confort des déplacements actifs et à la qualité paysagère ;
 - Parc linéaire le P'tit Train du Nord déconnecté de la rue et peu mis en valeur ;
 - Intersection Mélançon et du Parc linéaire le P'tit train du Nord conflictuelle et accidentogène.
- Entre les rues Filion et Bélanger :**
 - Manque de connexion entre plusieurs bâtiments et la rue (façade latérale donnant sur la rue) ;
 - Absence d'aménagements cyclables, notamment aux abords de l'école polyvalente Saint-Jérôme ;
 - Intersection des rues Filion et Melançon conflictuelle et accidentogène.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Entre les rues René-Gascon et Filion :

- Réaménager la large emprise afin d'intégrer un vaste parc linéaire écologique : corridor vert intégrant le Parc linéaire le P'tit Train du Nord, des plantations adaptées à la présence de la ligne électrique haute tension, des placettes, du mobilier urbain varié, de l'agriculture urbaine, etc. ;
- Procéder à une densification douce du secteur en proposant des typologies résidentielles de qualité.

Entre les rues Filion et Bélanger :

- Réaménager la rue en intégrant des aménagements propices aux modes de transport actif et permettant de minimiser la circulation de transit ;
- Sécuriser le corridor scolaire et les diverses intersections conflictuelles ;
- Assurer un lien cyclable sécuritaire à l'école polyvalente Saint-Jérôme.

Légende

-  Consolidation résidentielle de moyenne densité
-  Consolidation résidentielle moyenne à forte densité
-  Consolidation et valorisation du pôle institutionnel
-  Aménagement d'un parc linéaire
-  Verdissement de la rue et amélioration de l'expérience piétonne
-  Réseau cyclable structurant à l'étude
-  Autre lien actif à favoriser
-  Sécurisation des intersections conflictuelles
-  Conservation et mise en valeur des milieux naturels
-  Sécurisation des abords des écoles
-  Parc linéaire le P'tit Train du Nord



Rues Melançon et Schulz – Entre les rues Bélanger et Pierre-Audette

5

La rue Schulz est une rue collectrice encadrée par des bâtiments résidentiels de faible densité et accueillant un pôle institutionnel à l'échelle du quartier. Se terminant au nord en cul-de-sac, elle relie cependant de nombreux quartiers résidentiels aux divers attraits de Saint-Jérôme, ce qui en fait un axe nord-sud important de la ville.

PROBLÉMATIQUE

- Circulation de transit importante à proximité de la rue Bélanger;
- Discontinuité des liens piétonniers et cyclables : absence de trottoir et d'aménagement cyclable selon les tronçons.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

- Procéder à une densification douce du secteur en proposant des typologies résidentielles de qualité ;
- Consolider un pôle de quartier en y intégrant une mixité de fonction (commerces et services de proximité, institution, etc.) ;
- Réaménager la rue en intégrant des aménagements propices aux modes de transport actif et permettant de minimiser la circulation de transit ;
- Valoriser le terre-plein central en y intégrant les trois strates végétales ;
- Relier la rue Schulz à la rue Godard afin de connecter la ville de Saint-Jérôme à la municipalité de Sainte-Sophie ;
- Sécuriser les abords des écoles et du parc.

Légende

Consolidation résidentielle de moyenne densité

Consolidation et valorisation du pôle institutionnel

Aménagement d'un pôle de quartier

Verdissement de la rue et aménagement en faveur du transport actif

Réseau cyclable structurant à l'étude

Sécurisation des intersections conflictuelles

Parc

Sécurisation des abords des écoles

Mise en valeur de l'entrée de ville



Boulevard de la Salette – Entre la rivière du Nord et la rue Lamontagne

6

Corridor résidentiel intermunicipal est-ouest ponctué de commerces et services regroupés, le boulevard de la Salette accueille un débit important de circulation puisqu’il mène directement à l’autoroute 15 et à la route 117.

PROBLÉMATIQUE

- Congestion importante et capacité des infrastructures automobiles presque saturées entre le boul. Grignon et le boul. Roland-Godard ;
- Discontinuité du lien piétonnier et cyclable entre les deux pôles de quartier ;
- Autoroute 15 qui agit comme une barrière pour les déplacements actifs entre l’est et l’ouest du boulevard ;
- Rivière du Nord qui constitue une barrière à la connexion directe entre l’est et l’ouest ;
- Intersections principales peu sécuritaires et conviviales pour les modes de transport actif ;
- Le tronçon est du boulevard de la Salette sert d’échangeur pour accéder à la route 117 et à l’autoroute 15.

CONCEPT D’AMÉNAGEMENT

- Procéder à une densification douce du secteur en proposant des typologies résidentielles de qualité ;
- Consolider les deux pôles de quartier en y intégrant un cadre bâti plus dense et des commerces et services de proximité ;
- Entre le boulevard Roland-Godard et la rivière du Nord, réaménager le viaduc afin de rendre plus conviviaux et sécuritaires les déplacements actifs ;
- À l’ouest du boulevard Roland-Godard, réaménager des sections du boulevard afin d’accroître le verdissement et de rendre plus conviviaux et sécuritaires les déplacements actifs ;
- Aménager un pont piétonnier et cyclable traversant la rivière du Nord permettant de connecter les deux rives.



Légende

	Consolidation résidentielle de moyenne densité		Réaménagement du viaduc afin de rendre plus conviviaux et sécuritaires les déplacements actifs		Sécurisation des abords des écoles
	Consolidation et valorisation du pôle institutionnel		Verdissement de la rue et amélioration de l'expérience cyclable et piétonne		Sécurisation des intersections conflictuelles
	Consolidation et valorisation du pôle commercial		Aménagement d'un corridor de transport actif vert dans l'emprise de l'ancien chemin de fer		Aménagement des abords d'arrêt d'autobus
	Densification du secteur mixte		Aménagement d'un pont piétonnier et cyclable		Réseau cyclable structurant à l'étude
	Aménagement d'un pôle de quartier				

Boulevard de la Salette – secteur Ouest – Entre les rues Lamontagne et Labossière

6

À cette hauteur, le boulevard de la Salette traverse le cœur du Vieux-Bellefeuille, où des commerces de proximité, des services, des institutions et des parcs viennent desservir les résidents du quartier.

PROBLÉMATIQUE

- La dispersion des commerces le long du boulevard et quelques résidences viennent interrompre la continuité commerciale, allongeant les distances entre les commerces et services de proximité ;
- Cadre bâti vieillissant, hétérogène et peu entretenu ;
- Marges avant occupées par la présence d'aires de stationnement ;
- Composantes naturelles significatives peu mises en valeur ;
- Circulation de transit importante et vitesse automobile élevée ;
- Absence de lien cyclable et discontinuité du lien piétonnier ;
- Intersection du boul. de la Salette et de la rue des Lacs, menant à l'école Bellefeuille, peu sécuritaire et conviviale pour les modes de transport actif ;
- Présence d'un réseau électrique aérien nuisant au confort des déplacements actifs et à la qualité paysagère ;
- Ancienne ville de Bellefeuille enclavée en raison de la division créée par l'autoroute 15 ;
- Emprise restreinte et route sous juridiction du MTMD.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

- Revitaliser le pôle de quartier en consolidant et concentrant les différentes vocations ;
- Procéder à une densification douce du secteur en proposant des typologies résidentielles de qualité ;
- Réaménager le tronçon commercial en intégrant des aménagements propices aux modes de transport actif et permettant de minimiser la circulation de transit ;
- Réaménager l'intersection du boul. de la Salette et de la rue des Lacs afin de connecter l'école Bellefeuille au boul. de la Salette de façon sécuritaire ;
- Préserver et mettre en valeur les attributs naturels du secteur ;
- Développer une image de marque par un traitement architectural, des aménagements extérieurs de qualité et du mobilier urbain distinctif.



Légende

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | Consolidation résidentielle de faible densité |  | Consolidation du secteur mixte de faible densité |
|  | Consolidation et valorisation du pôle institutionnel |  | Sécurisation des abords des écoles |
|  | Quartier industriel ouest |  | Sécurisation des intersections conflictuelles |
|  | Consolidation et valorisation du pôle de quartier | | |

