



Présentation de la candidature de
M. Marc Gascon
maire de la Ville de Saint-Jérôme



Le vendredi 25 septembre 2009

Section 1 : Identité de l' élu



Madame, Monsieur: Monsieur
Nom: Gascon
Prénom: Marc
Titre de l' élu et nom de l' entité administrative représentée : Maire de la Ville de Saint-Jérôme
Date de l' élection la plus récente :
Adresse: 10, rue Saint-Joseph, bureau 301
Ville / code postal: Saint-Jérôme J7Z 7G7
Téléphone au bureau: 450 436-1512
Courriel: mairie@vsj.ca

Section 2 : Identité du proposant



Madame, Monsieur: Monsieur
Nom: Ratté
Prénom: Pierre
Titre de l' élu et nom de l' entité administrative représentée : Directeur général adjoint du développement et de l' aménagement du territoire
Adresse: 10, rue Saint-Joseph, bureau 307
Ville / code postal: Saint-Jérôme J7Z 7G7
Téléphone au bureau: 450 436-1512
Courriel: pratte@vsj.ca
Signature: _____

Section 3 : Identité de l' appuieur



Madame, Monsieur: Monsieur
Nom: St-Jean
Prénom: Richard
Titre de l' élu et nom de l' entité administrative représentée : Directeur du Service de l' urbanisme
Adresse: 10, rue Saint-Joseph, bureau 102
Ville / code postal: Saint-Jérôme J7Z 7G7
Téléphone au bureau: 450 436-1512
Courriel: rstjean@vsj.ca
Signature: _____

Une candidature trop grande pour la peinture du formulaire

Présenter la candidature du maire de Saint-Jérôme, monsieur Marc Gascon, en s'en tenant à l'espace imparti, nous oblige à réduire une part de nos arguments et la masse d'exemples qui peuvent illustrer nos propos. C'est un problème agréable, puisqu'il met en évidence l'ampleur des réalisations de Marc Gascon dans le domaine de l'urbanisme. Nous nous sommes efforcés de ne rien négliger d'essentiel et nous encourageons le lecteur à consulter le document annexe.

Pourquoi nous présentons la candidature de Marc Gascon

Le Saint-Jérôme des années 80 et 90 était une ville économiquement faible, dont le patrimoine bâti se dégradait à vue d'oeil et où les sentiments d'appartenance et de fierté étaient pratiquement inexistantes. Aujourd'hui, on peut constater une croissance économique forte, une recrudescence de l'emploi offert localement, un patrimoine bâti remis en état, une population en croissance et des citoyens fiers d'habiter Saint-Jérôme.

Un maire qui a choisi l'urbanisme comme vecteur du développement de sa ville

On peut aborder le développement sous plusieurs angles, dont celui de l'économie. Marc Gascon a plutôt choisi de confier aux urbanistes la mission de relever les défis d'aménagement en vue de faire renaître de Saint-Jérôme sous un aspect plus convivial et plus dynamique que jamais. Dans une optique de développement durable, les orientations, les objectifs et les actions qu'il a mis de l'avant visent à améliorer la qualité de vie des citoyens, à appuyer le développement économique et à assurer un environnement sain. Sous son influence, la Ville de Saint-Jérôme a été l'une des pionnières en développement durable.

L'approche de Marc Gascon comporte sept volets complémentaires balisés par les principes du développement durable :

1. Urbanisme social et communautaire
2. Urbanisme du transport
3. Urbanisme spatial
4. Urbanisme environnemental
5. Urbanisme culturel
6. Urbanisme économique
7. Urbanisme politique



Une structure qui reflète la prépondérance de l'urbanisme

À Saint-Jérôme, l'urbanisme et le génie sont placés sous l'autorité de la **direction générale adjointe - développement et aménagement du territoire**. Un urbaniste dirige cette division. Cette structure administrative particulière a été créée par Marc Gascon dans le but d'assurer une meilleure concertation. Les investissements importants consacrés aux études et à la planification, avant et après le regroupement municipal, représentent un autre aspect important de l'urbanisme jérômien. La Ville dispose ainsi d'un jeu étendu de bilans et plans directeurs.

Un rayonnement régional, national et international

Sur le plan régional, l'intégration au schéma d'aménagement de la MRC introduit dans ce grand ensemble un leadership de bon aloi. Sur le plan provincial, le maire de Saint-Jérôme a occupé des postes influents comme président de Villes et Villages en Santé, de la Commission politique permanente d'aménagement et de transport de l'UMQ, et du regroupement des villes d'agglomérations. Il a aussi orchestré la politique de mobilité et de transport durable de l'UMQ. Sa vision a eu un impact sur tout le Québec. Sur le plan international, ses positions et ses réalisations, particulièrement dans le domaine du transport avancé, sont désormais notoires. Il est devenu un leader incontournable.

Section 5 : Réalisations

1. L'urbanisme social et communautaire de Marc Gascon

- 1.1 Création d'espaces publics et d'agoras, telle la Place de la Gare
- 1.2 Réaménagement de parcs municipaux (1999-2009)
- 1.3 Création du Quartier 50+ (centre récréatif, personnes de 50 ans et plus)

2. L'urbanisme du transport de Marc Gascon

- 2.1 Prolongement de la ligne de train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme
- 2.2 Établissement au centre-ville de la gare intermodale
- 2.3 Réalisation d'une étude sur le stationnement pour améliorer l'espace public
- 2.4 Fondation du Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ), en 1996.
- 2.5 Mise en vigueur de la Politique de transport de l'UMQ



3. L'urbanisme spatial de Marc Gascon

- 3.1 Concentrer le développement urbain dans un périmètre restreint
- 3.2 Construction d'un échangeur sur l'autoroute 15 et d'un boulevard urbain
- 3.3 Partenaire pour l'établissement d'un centre administratif au centre-ville
- 3.4 Implantation d'un système de géomatique



4. L'urbanisme environnemental de Marc Gascon

- 4.1 Mise en oeuvre du Plan de gestion des cours d'eau (approuvé par le MDDEP)
- 4.2 Agrandissement et mise en valeur du Parc régional de la Rivière-du-Nord
- 4.3 Réalisation au parc Schulz d'un projet innovant en matière de gestion des eaux
- 4.4 Mise en oeuvre du Programme de vidange des installations septiques privées
- 4.5 Plan de protection et de mise en valeur des milieux naturels



5. L'urbanisme culturel de Marc Gascon

- 5.1 Établissement d'un campus de l'université du Québec au centre-ville
- 5.2 Construction d'un amphithéâtre extérieur
- 5.3 Rénovations patrimoniales : Hôtel de ville (1874), Vieille-Gare rénovée en 1997 pour son centenaire, Maison de la culture (1924)
- 5.4 Sauvegarde de la maison patrimoniale Maison Prévost
- 5.5 Étude de mise en valeur du patrimoine bâti

6. L'urbanisme économique de Marc Gascon

- 6.1 Rénovation des infrastructures au centre-ville (programme de revitalisation)
- 6.2 Octroi de subventions pour la rénovation des façades commerciales du centre-ville
- 6.3 Établissement de Rues Principales Saint-Jérôme (2002-2006)
- 6.4 Création d'un nouveau parc d'affaires (2004)
- 6.5 Mise en oeuvre du programme de rénovation des bâtiments résidentiels patrimoniaux



7. L'urbanisme politique de Marc Gascon

- 7.1 Regroupement municipal de Bellefeuille, Lafontaine, Saint-Antoine et Saint-Jérôme



Une vision d'avenir

- Renouvellement d'infrastructures sportives
- Construction d'une nouvelle salle de spectacles
- Adoption des nouveaux plans et règlements d'urbanisme
- Adoption de plusieurs programme particuliers d'urbanisme



«On a le choix. On investit tout de suite dans le centre-ville, ou on passe la bulldozer dans quinze ans et on recommence.»

M. Gascon, 1995

La vision

Depuis son accession à la mairie de Saint-Jérôme en 1995, Marc Gascon voyait cette petite ville, aux prises avec des difficultés économiques et sociales majeures, devenir une ville prospère, offrant le plein emploi et une excellente qualité de vie, une capitale régionale résolument urbaine, dispensatrice de tous les services que l'on attend d'une grande ville, se développant en harmonie avec l'environnement naturel que lui offrent les Laurentides, attrayante pour les gens d'affaires et les familles.



Ayant conscience que les villes de Bellefeuille, Lafontaine, Saint-Antoine et Saint-Jérôme étaient des entités concurrentes, alors que leur population composait une seule et même collectivité d'intérêts sur les plans social et communautaire, du transport, de l'environnement, de la culture et de l'économie, il proposait à son entourage la vision d'un regroupement municipal.



Sa vision ne se limite pas à l'urbanisme habituel, car elle inclut la mobilité durable. Cela se traduit par l'acquisition de véhicules verts, utilitaires et de transport public, et par des programmes incitatifs comme le stationnement gratuit aux détenteurs d'une vignette pour véhicules verts. Cette vision détermine de nombreux aspects du développement spatial, économique, social, communautaire et culturel. Le choix d'établir l'université en plein centre-ville est un exemple de décisions prises pour favoriser le transport vert, notamment le transport actif.



La vision de Marc Gascon se prolonge sur un horizon de 10 à 15 ans. Une salle de spectacle et le renouvellement des équipements sportifs majeurs, par exemple, sont inclus dans la planification.

*«En urbanisme, INNOVER, INNOVER, INNOVER...
c'est le mot d'ordre.»*

M. Gascon, 2008

Le leadership

Même s'il s'est approprié avec bonheur les outils propres à l'urbanisme, Marc Gascon n'usurpe pas les responsabilités et prérogatives des professionnels en cette matière. On l'a entendu dire que la collaboration entre un leader qui a des visions politiques et des professionnels qui ont des visions urbanistiques constitue la meilleure formule.

Tous les urbanistes doivent rêver d'un patron comme lui, capable de vision et de leadership, mais capable aussi de comprendre et d'écouter, de leur donner la latitude dont ils ont besoin, de stimuler leur créativité pour transformer des contraintes en opportunités (milieux humides, bassins de rétention, etc.), un maire capable d'aller ensuite vendre le projet avec enthousiasme et compétence à la population comme aux intervenants gouvernementaux.

Pendant quatorze ans, le leadership de Marc Gascon s'est manifesté vigoureusement chaque fois qu'il a dû rallier à ses vues des élus provinciaux, ceux des villes voisines, des MRC de la région, ou encore les membres d'associations régionales. Multipliant les discours dans les chambres de commerces, les associations municipales, et sur toutes les tribunes qui lui étaient offertes, il a réussi à maintenir la motivation et l'enthousiasme de ses supporters pour le train de banlieue ou l'université, par exemple.



L'effet d'entraînement

Les impacts de l'urbanisme du maire Gascon se traduisent de plusieurs façons. Par exemple, la qualité de l'aménagement des espaces collectifs (rues, places, parcs) accroît le sentiment de fierté de la population, ce qui se manifeste par une participation enthousiaste au concours «Maisons fleuries». On constate l'effet d'entraînement des actions municipales sur les citoyens corporatifs et sur les individus. Par ailleurs, la création de lieux publics comme la Place de la Gare et l'amphithéâtre extérieur Rolland permettent la tenue d'événements populaires, dont Les Estivales de Saint-Jérôme, qui favorisent les grands rassemblements. Le sentiment d'appartenance et la fierté collective s'en trouvent renforcés.

Certaines approches et méthodes administratives initiées par le maire Gascon et son équipe ont un impact national. Par exemple, le plan de gestion des cours d'eau de Saint-Jérôme, une première au Québec, a occasionné un changement de la méthodologie du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et a eu un effet d'entraînement sur d'autres villes québécoises.

D'autre part, l'imposition d'une superficie minimale de terrain de 40 000 mètres carrés en aire rurale, selon le règlement de contrôle intérimaire adopté par la Ville en 2005, a un effet d'entraînement sur les autres municipalités; elles ont emboîté le pas afin d'assurer une meilleure gestion du territoire et de limiter l'étalement urbain.

Les bienfaits du transport collectif

L'avènement du train de banlieue, la construction de la gare intermodale et l'implantation d'un système d'autobus et taxibus à haute fréquence afin d'augmenter l'offre en transport collectif qui dessert les grands axes de déplacements ont apporté d'importantes améliorations au service de transport collectif de Saint-Jérôme. La mise en place de ces équipements et services a largement contribué à l'amélioration de l'accessibilité aux pôles d'emplois et aux principaux centres d'activités de la région. La ville en récolte des bienfaits sous plusieurs formes : une réduction de la congestion de la circulation automobile et des coûts associés, une stimulation de l'économie, une plus grande mobilité de la main-d'œuvre, une mobilité accrue des individus, sans oublier les avantages pour la santé publique et la sécurité. En l'absence d'étude spécifique, nous pouvons nous baser sur les principes de microéconomie reconnus pour avancer que les bénéfices reliés à l'urbanisme du transport se traduisent notamment par des retombées favorables dans le secteur immobilier.

Des environnements sains et sécuritaires

Les choix d'aménagement du territoire permettent de développer des environnements sains et sécuritaires favorables à la santé et au bien-être. Certaines pratiques d'aménagement améliorent la sécurité des utilisateurs de la route, favorisent la pratique d'activités physiques en améliorant l'accès à des parcs et des équipements récréatifs ou encore, permettent de contrôler le développement, notamment à proximité d'écosystèmes fragiles. Ces choix ont aussi permis de freiner la dégradation de secteurs urbains centraux, puis de les revitaliser. Quant à la densification du cadre bâti dans un périmètre de développement restreint, elle contribue à réduire les coûts des services et les effets négatifs sur l'environnement.

Des impacts nationaux

Politique de mobilité de l'UMQ

Politique des créneaux d'excellence du gouvernement du Québec en transport avancé - secteur en émergence

Section 8 : Mentions, distinctions et autres reconnaissances

- 1996 Grand prix de la culture des Laurentides dans la catégorie municipalités remis par le Conseil de la culture des Laurentides
- 1997 Mention d'honneur pour la Création du Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) au Gala des Prix Zénith 1997, Chambre de commerce Saint-Jérôme métropolitain
- 1998 Grand prix du tourisme des Laurentides dans la catégorie grande entreprise publique décerné par l'Association touristique des Laurentides
- 1998 Mention d'honneur pour son Programme de revitalisation du centre-ville lors du Gala des prix Zénith de la Chambre de commerce Saint-Jérôme métropolitain
- 1998 Prix Habitas-Municipalité pour son programme de revitalisation du centre-ville
- 2000 Médaille de bronze au concours de « Ville de l'année », Gala des mercuriades organisé par la Chambre de commerce du Québec et la Revue Commerce
- 2002 Prix d'excellence ING décerné à la Ville de Saint-Jérôme pour la revitalisation du centre-ville par la Fondation rues Principales
- 2004 Prix du Centre-ville de l'année décerné à Rues Principales et à la Ville de Saint-Jérôme pour la qualité de son programme de promotion
- 2005 Prix du Centre-ville de l'année décerné à Rues Principales et à la Ville de Saint-Jérôme pour la qualité de son programme d'animation
- 2005 Prix Joseph-Beaubien et mérite Ovation municipale pour ses initiatives en matière de transport propre par l'UMQ (lors de la première année du grand prix Joseph-Beaubien)
- 2006 Génie Méritas pour la réalisation de la Gare intermodale de Saint-Jérôme
- 2008 Génie Méritas pour son Plan de gestion des cours d'eau
- 2008 Prix Joseph-Beaubien, étoile Or, et mérite Ovation municipale par l'UMQ pour son Plan de gestion des cours d'eau
- 2008 Prix Vectora décerné par l'Association de Géomatique municipale
- 2009 Mention d'honneur du Mérite québécois de la sécurité civile

