



BILAN DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Menée du 15 au 31 mai 2019, dans le cadre de la démarche d'élaboration du Plan de développement durable de la Ville de Saint-Hyacinthe





Crédits

Projet : Plan de développement durable pour la Ville de Saint-Hyacinthe

Numéro de projet : 7302728.01

Date: 26 juin 2019

Document préparé par : Marine Régnier, M. Sc (Chargée de projets)

Document révisé par : Aurélies Genries, PhD. Écol. (Chargée de projets)

Paula Berestovoy, (Chef de service)

Table des matières

Mise e	n contexte	3
Proces	sus de consultation	5
1.	Soirée de participation citoyenne	5
2.	Questionnaire et sondage en ligne	6
3.	Mémoires	6
4.	Présentation des résultats	6
Somm	aire exécutif	8
Résult	ats du processus consultatif	9
1.	Sphère économique	9
2.	Sphère sociale	14
3.	Sphère environnementale	17
Prioris	ation des thématiques à l'intérieur du Plan de développement durable de la Ville de Sa	int-
Hyacin	ithe	23
Mémo	ires déposés	26
Conclu	ision	28
Annex	e 1. Dénomination des 5 forces, faiblesses et enjeux prioritaires aux 7 tables de discuss	ion
lors de	e la soirée de participation citoyenne	29
Annex	e 2. Thématiques prioritaires selon les citoyens présents à la soirée de participation	
citoyeı	nne et ceux ayant répondu au sondage en ligne	32
Annov	a 2 Mámairas dánasás	2/

Mise en contexte

À l'hiver 2019, la Ville de Saint-Hyacinthe a entamé une démarche pour se doter d'un nouveau Plan de développement durable. La première étape d'une telle démarche est l'établissement d'un diagnostic environnemental, social et économique de la Ville.

Avec le souci de mettre en place une « culture de participation citoyenne » et de transparence, la Ville a souhaité inclure l'ensemble de la population dans la démarche de diagnostic amorcée au printemps 2019, de façon à relever adéquatement les enjeux et les préoccupations qui font consensus chez la majorité des acteurs des secteurs communautaires, publics et privés de Saint-Hyacinthe.

En ce sens, en plus du diagnostic établi auprès des membres du comité de pilotage et d'acteurs externes au mois d'avril, une soirée de participation citoyenne a été réalisée avec la population de la Ville au mois de mai. Chaque citoyen a traité les trois sphères du développement durable, soit l'environnement, l'économie et le social. Pour chacune de ces sphères, les participants ont été invités à identifier les points forts et de vigilance de la collectivité, puis à cerner les enjeux que la Ville aura à relever au cours des dix prochaines années. De plus, en complément à cette soirée de participation citoyenne, la population a eu accès à un sondage en ligne jusqu'à la fin du mois de mai, de même que la possibilité d'envoyer des mémoires, afin de s'exprimer sur l'état actuel de la Ville.

Ainsi, le présent document fait état du bilan de cet atelier ainsi que des avis exprimés à travers le sondage en ligne et les mémoires.



DÉVELOPPEMENT DURABLE



Processus de consultation

1. Soirée de participation citoyenne

Afin de laisser la parole à ses citoyens, la Ville a tenu une soirée de participation citoyenne qui s'est déroulée le 15 mai 2019 au Centre culturel Humania Assurance.

Lors de la soirée, les représentants de la Ville, accompagnés par l'organisme Nature-Action Québec, ont d'abord présenté le bilan des actions de la politique environnementale de la Ville, les objectifs du Plan de développement durable, le rôle du comité de pilotage, les étapes de la démarche et un état des lieux.

Cette présentation a été suivie de 3 ateliers de discussion de 45 minutes chacun, ateliers au cours desquels les participants ont pu s'exprimer sur les 12 thématiques suivantes :

la qualité de l'air l'environnement urbain

la qualité de l'eau la vie sociale

la mobilité la transition énergétique

la santé les espaces verts

le milieu agricole l'écocivisme

le développement économique la mixité sociale

Le 1^{er} atelier a été dédié aux forces de la Ville, le 2^e à ses points de vigilance et le 3^e aux enjeux qu'elle aura à relever au cours des 10 prochaines années. Les forces, points de vigilance et enjeux identifiés sont présentés dans la section suivante.

Les 51 participants étaient répartis autour de 7 tables de discussion et, à la fin de chaque atelier, les participants d'une même table ont été invités à sélectionner les 5 éléments les plus importants à leurs yeux. Ainsi, chaque table a identifié 5 forces, puis 5 points de vigilance et finalement 5 enjeux à considérer prioritairement. Ceux-ci sont présentés à l'annexe 1.

L'ensemble des commentaires a été noté objectivement par les animateurs de table et est présenté tel quel dans la section suivante. Les informations ne relèvent donc pas de la Ville de Saint-Hyacinthe, mais d'opinions personnelles des participants.

Finalement, pendant la soirée, les participants ont aussi été appelés à voter pour les 5 thématiques qui devraient, selon eux, se trouver au cœur de la vision en matière de développement durable pour la Ville.

Les membres du Conseil et la Direction de la Ville étaient également présents lors de la soirée de participation citoyenne. Toutefois, ils étaient là à titre d'observateurs, aucun d'entre eux n'a participé aux discussions lors des ateliers.

2. Questionnaire et sondage en ligne

En complément à la soirée de participation citoyenne et pour les personnes n'ayant pu assister à celle-ci, un questionnaire a été mis en ligne du 16 au 31 mai 2019, laissant à chacun la possibilité de s'exprimer sur les forces, points de vigilance et enjeux présents à la Ville de Saint-Hyacinthe.

Ce questionnaire était accompagné d'un sondage identique à celui distribué lors de la soirée de participation citoyenne, invitant les participants à identifier leurs 5 thématiques prioritaires et à les classer (cf annexe 2). Au total, 47 citoyens ont participé au sondage.

3. Mémoires

En dernier lieu, il a été offert aux Maskoutains d'envoyer des mémoires ayant eux aussi trait aux forces et aux points de vigilance de la Ville ainsi qu'aux enjeux qu'elle aura à relever.

8 mémoires ont ainsi été déposés, provenant de plusieurs sources, soit :

- Le Centre de femmes L'Autonomie en soiE;
- Le Comité des citoyens et citoyennes pour la protection de l'environnement maskoutain (CCCPEM) ;
- Les Étudiant.e.s de la Faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal ;
- Mme Françoise Pelletier;
- Mme Micheline Healy;
- Mme Dominique Trahan;
- Québec solidaire Saint-Hyacinthe ;
- M. Jacques Tétreault;

Ces mémoires sont présentés à l'annexe 3.

4. Présentation des résultats

Bien que l'intégralité du contenu reçu au cours de la démarche de participation publique ait été considérée dans le processus d'analyse, certains enjeux ou commentaires ont été laissés de côté. Plusieurs critères ont pu amener à ces rejets, parmi lesquels nous retrouvons :

 La redondance : les formulations multiples d'idées similaires ont été écartées, à moins qu'elles n'aient présenté des nuances importantes ;

- Le caractère personnel ou surspécifique : les commentaires arrimés à des revendications personnelles sans caractère stratégique n'ont pas été retenus ;
- Le manque de pertinence : certains éléments de contenu ont été écartés s'ils n'étaient pas pertinents aux dynamiques locales et régionales, ou encore s'ils étaient en réalité des actions. Dans ce second cas, les actions proposées ont été consignées dans un document qui servira à élaborer le plan d'action du Plan de développement durable.

Sommaire exécutif

Sphère économique :

Du point de vue des citoyens consultés, la Ville de Saint-Hyacinthe se démarque positivement par son centre-ville attrayant et dynamique, son pôle d'enseignement et de recherche, ainsi que par sa reconnaissance en tant que technopole agroalimentaire.

La principale faiblesse reconnue par les citoyens se situe au niveau de la régularité des services de transport collectif, ainsi que du développement et de l'optimisation des infrastructures pour le transport actif.

Les enjeux identifiés par les deux modes de consultation publique indiquent que la population de la Ville a à cœur le système d'éducation et le développement économique et industriel. Plus précisément, les citoyens considèrent l'augmentation du nombre d'emplois bien rémunérés comme un défi majeur pour la Ville.

Sphère sociale :

Concernant le volet social, les citoyens étaient tous d'accord pour dire qu'une des principales forces de la Ville est l'offre de loisirs et d'activités sportives et culturelles qui sont accessibles pour tous.

Par contre, globalement, la population a le sentiment qu'il y a un manque de communication et de sensibilisation des citoyens au niveau de ce qui se passe au sein de la Ville. De plus, l'absence de logements sociaux et abordables a également souvent été mise de l'avant lors des commentaires soumis.

Au niveau des enjeux ressortis comme prioritaires pour les citoyens, nous retrouvons l'amélioration de la sécurité routière, notamment pour les piétons et cyclistes, et l'intégration des communautés immigrantes.

Sphère environnementale :

La sphère environnementale est celle qui a été la plus commentée lors des deux exercices consultatifs. Selon la population de Saint-Hyacinthe, les points forts de la Ville se situent au niveau de la gestion des matières résiduelles, avec la collecte à trois voies et l'usine de biométhanisation, et l'accessibilité à des espaces verts publics.

Par ailleurs, la plus grande faiblesse de la Ville, selon ses citoyens, est la qualité de l'eau de la rivière Yamaska et son accessibilité. De plus, la présence d'îlots de chaleur, le plastique à usage unique et le type d'agriculture (monoculture intensive) sont trois points supplémentaires qui sont souvent ressortis.

Les enjeux considérés comme prioritaires sont nombreux au niveau de l'environnement. L'engagement de la Ville dans la lutte contre les changements climatiques, la protection des bâtiments patrimoniaux, les pratiques agro-environnementales et le verdissement représentent des points essentiels pour la population.

Résultats du processus consultatif

La présente section est une synthèse des commentaires émis lors de la soirée de participation citoyenne, ainsi que les réponses au sondage en ligne. Étant donnés la similarité et le recoupement des forces, points de vigilance et enjeux soumis lors de ces deux consultations publiques, il a été convenu de combiner l'ensemble des résultats dans cette section, afin d'éviter la redondance des informations.

Pour chacune des sphères, les points saillants sont présentés. Les sous-sections du bilan présentent ensuite une synthèse des principales forces, points de vigilance et enjeux soulevés par les répondants.

1. Sphère économique

Forces

Voici le détail des forces mises de l'avant par les citoyens :

Situation économique : Saint-Hyacinthe a acquis une réputation enviable dans plusieurs secteurs d'activités.

- Ville reconnue comme une technopole agroalimentaire.
- Économie et secteurs d'activités diversifiés.
- Présence d'installations scolaires de qualité pour les études supérieures et la recherche.
- Bon accueil des immigrants dans les entreprises locales.
- Forum 2020.

Accessibilité et visibilité : de par son emplacement stratégique, Saint-Hyacinthe est très accessible.

- Position géographique stratégique (à proximité de Montréal, Québec et de l'autoroute 20).
- Potentiel d'exploitation du réseau ferroviaire.

Tourisme : Saint-Hyacinthe compte de nombreux attraits touristiques diversifiés et complémentaires.

Présence du centre nautique.

- Présence du nouveau centre des congrès, de plusieurs centres d'achats, du 1555
 Marché Public, de restaurants variés, etc.
- Exposition agricole.
- Salon de la voiture électrique.

Parcs industriels : Saint-Hyacinthe comporte quatre parcs industriels qui œuvrent dans des secteurs variés.

• Favorisation par la Ville de l'entrepreneuriat et d'une économie diversifiée via différents programmes d'aide.

Commerces et services de proximité : l'offre commerciale de Saint-Hyacinthe est diversifiée.

- Présence du 1555 Marché Public.
- Centre-ville dynamique.
- Accessibilité à des produits locaux.

Mobilité : Saint-Hyacinthe favorise l'utilisation des transports collectifs et actifs.

Gratuité des autobus hors des heures de pointe.

Production agricole : la croissance et le dynamisme économiques de Saint-Hyacinthe reposent grandement sur le secteur agricole.

- Production agro-alimentaire forte et diversifiée.
- Présence des Incroyables Comestibles dans la ville.

Points de vigilance

Voici le détail des points de vigilance mis de l'avant par les citoyens :

Parc immobilier : le périmètre d'urbanisation de Saint-Hyacinthe est déjà quasiment entièrement développé.

- Développement urbain qui se fait par secteur, sans vision. Manque d'équilibre entre la quantité de développements résidentiels et commerciaux.
- Augmentation de la densité dans certaines zones résidentielles.

- Manque d'unité dans l'application des règlements municipaux.
- Densification au bord de la rivière.

Situation économique : la situation actuelle de plein-emploi rend difficile le recrutement de la main d'œuvre.

• Manque de mise en valeur de l'éducation et des emplois disponibles à Saint-Hyacinthe.

Accessibilité et visibilité : Saint-Hyacinthe est entourée de terres agricoles.

- Compétition qui nuit au développement économique de la Ville induite par la proximité de Montréal.
- Proximité entre le milieu urbain et les terres agricoles.
- Passage de trains pétroliers et de marchandises au milieu de la ville.

Parcs industriels : le développement industriel de Saint-Hyacinthe peut avoir un impact négatif sur le milieu urbain.

- Dispersion des industries sur le territoire de la ville.
- Manque d'accès à des ressources.

Commerces et services de proximité : les commerces de Saint-Hyacinthe ne favorisent pas assez la vente de produits locaux.

- Développement commercial ressemblant de plus en plus au Dix30.
- Manque de règlementation pour l'artisanat.
- Manque d'épiceries de proximité.
- Manque d'accès à des produits locaux dans les épiceries de la ville.
- Absence d'affichage de la provenance de certains produits.

Mobilité : les enjeux liés à la mobilité sont multiples et apparaissent à plusieurs niveaux, qu'il s'agisse de l'accès au centre-ville, de l'offre de stationnements, du transport collectif ou actif.

- Manque de supports pour le transport actif (absence de stationnements pour les vélos, mauvaise connexion entre les pistes cyclables, etc.).
- Absence de transport collectif électrique.

- Rues trop centrées sur les autos.
- Règlementation sur la marche au ralenti des moteurs pas assez bien appliquée.
- Passages piétonniers mal identifiés et non sécuritaires.
- Manque de valorisation du compost issu du Centre de valorisation des matières organiques vers les terres agricoles.
- Transport urbain pas optimal (pas de circuits de bus directs, grandes artères pas assez utilisées, fréquence des passages pas adaptée et aucun bus le soir).
- Absence de trottoir dans certaines parties de la ville, surtout au niveau de plusieurs écoles.
- Mauvais entretien des trottoirs et des rues (nids de poule et déneigement).
- Circulation de la machinerie agricole en milieu urbain.
- Manque de trains de banlieue (notamment pour aller à Montréal).
- Mauvaise synchronisation des feux de circulation.
- Création de nouveaux stationnements non nécessaire.
- Absence de stationnement incitatif.

Production agricole : la Ville n'apporte pas un assez grand soutien au monde agricole.

- Fermes familiales menacées (manque de relève, manque de diversité dans les productions, complexité du cadre légal).
- Taxation municipale importante pour le secteur agricole, engendrant une diminution de l'innovation.
- Absence d'agriculture urbaine.

Enjeux

Voici le détail des enjeux mis de l'avant par les citoyens :

Parc immobilier : la Ville devrait porter une attention particulière aux nouveaux types de bâtiments construits.

- Assurer un équilibre entre la densification et la beauté du paysage.
- Rehausser les standards de construction.

Situation économique : Saint-Hyacinthe devrait mettre de l'avant ses atouts afin d'attirer plus d'étudiants et de garder sa main d'œuvre.

- Favoriser un modèle de développement économique à échelle humaine.
- Augmenter le taux de rétention des étudiants.
- Valoriser et mettre en valeur les différents pôles d'éducation de la Ville.
- Augmenter la vitalité du centre-ville.
- Améliorer l'accueil et l'intégration des immigrants.

Parcs industriels : Saint-Hyacinthe devrait revoir la répartition et le zonage du territoire.

• Optimiser les locaux existants avant d'en construire d'autres.

Commerces et services de proximité : Saint Hyacinthe devrait mettre l'accent sur ses produits locaux.

- Encourager les épiceries à offrir davantage de produits locaux.
- Dynamiser l'accueil des producteurs locaux au 1555 Marché Public.
- Diversifier les espaces de stationnement pour réaliser des évènements, marchés publics, etc.

Mobilité : Saint-Hyacinthe gagnerait à optimiser ses services de transport collectif et favoriser le transport actif.

- Repenser les modèles de rue pour les futurs développements.
- Améliorer le réseau cyclable.
- Favoriser les transports interurbains sans voiture.
- Améliorer les infrastructures pour le transport actif au centre-ville.
- Bonifier le transport en commun dans la ville.
- Adapter le réseau routier pour les véhicules lourds (voie de contournement).
- Améliorer la gestion des espaces de stationnement.

Production agricole : Saint-Hyacinthe devrait favoriser la pérennité agricole.

• Surveiller le dézonage et protéger les terres agricoles.

2. Sphère sociale

Forces

Voici le détail des forces mises de l'avant par les citoyens :

Démographie et caractérisation de la population : Saint-Hyacinthe connaît une croissance de sa population.

- Diversité culturelle grâce à la présence d'immigrants.
- Population essentiellement francophone.
- Présence de jeunes familles.

Activités culturelles, sociales et sportives : l'offre de Saint-Hyacinthe en activités culturelles, sociales et sportives se veut variée et de qualité.

- Accès à la rivière Yamaska.
- Centre des arts Juliette-Lassonde et autres salles de spectacles.
- Plusieurs évènements culturels gratuits au sein de la Ville (Beaux Mardis, Rendez-vous urbains, cinéma en plein air, etc.).
- Patinoire du parc Casimir-Dessaulles.
- Beaucoup de loisirs de quartier (piscine municipale, infrastructures sportives, etc.).
- Centre culturel Humania Assurance (piano).
- Médiathèque maskoutaine.
- Nouveau site de skateboard.
- Carte Accès-Loisirs (bon rapport qualité/prix).

Éducation et scolarisation : Saint-Hyacinthe offre une scolarisation de la petite enfance aux études supérieures.

- Réalisation d'ateliers de sensibilisation au recyclage et au compostage en milieu scolaire.
- Présence de plusieurs institutions scolaires.
- Présence de l'école de théâtre du Cégep.
- Présence de camps de jour spécialisés.

Communauté et organismes : le milieu communautaire est très présent à Saint-Hyacinthe.

- Politique de reconnaissance des organismes communautaires.
- Plusieurs organismes et autres ressources communautaires présentes.
- Organismes et ressources communautaires présents sur le territoire de la ville.

Santé : Saint-Hyacinthe est desservie par le Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Est (CISSSME).

• Présence d'un réseau de santé complet

Mobilité : le taux d'utilisation des circuits locaux est en augmentation à Saint-Hyacinthe.

- Relief plat facilitant le déplacement de toutes les générations.
- Gratuité des transports en commun (hors période de pointe).
- Présence d'un réseau de transports en commun bonifié local et régional (ex : un service vers Montréal et le train de banlieue de Saint-Hilaire).
- Présence du service de train VIA Rail.
- Passe Écolo du Cégep de Saint-Hyacinthe qui incite l'utilisation du transport en commun pour les étudiants à temps plein.

Points de vigilance

Voici le détail des points de vigilance mis de l'avant par les citoyens :

Démographie et caractérisation de la population : Saint-Hyacinthe connaît une certaine disparité au sein de sa population.

- Manque de logements sociaux et abordables pour les familles.
- Présence de mixité sociale.
- Présence de pauvreté (mauvaise qualité des emplois, écart entre les salaires).
- Exclusion de certaines classes sociales dans plusieurs projets immobiliers résidentiels.

Activités culturelles, sociales et sportives : Saint-Hyacinthe a augmenté le coût de certaines activités.

- Manque d'accès à la rivière.
- Manque d'activités sociales, culturelles et sportives en hiver.
- Manque d'activités pour les gens seuls.
- Privatisation de certains services de loisirs (ex. Aréna Isatis Sport trois glaces).
- Augmentation du coût de la carte accès loisirs.

Éducation et scolarisation : certains milieux publics manquent d'informations.

Le Parc Les Salines n'est pas assez éducatif.

Santé : il y a une présence de pollution lumineuse et sonore à Saint-Hyacinthe.

• La ville est bruyante et trop éclairée la nuit (impact sur la santé).

Logement : les nouveaux logements du centre-ville ne font pas l'unanimité.

Destruction du centre-ville et éviction des locataires.

Enjeux

Voici le détail des enjeux mis de l'avant par les citoyens :

Démographie et caractérisation de la population : Saint-Hyacinthe devrait développer un certain soutien aux personnes isolées socialement.

- Améliorer l'accueil et l'intégration des immigrants.
- Briser l'isolement des personnes âgées, seules, immigrantes, à mobilité réduite, etc., en valorisant les ressources existantes.

Activités culturelles, sociales et sportives : les activités devraient être développées pour tous les âges.

- Bonifier l'offre d'activités pour les adolescents.
- Soutenir l'appropriation des espaces publics.
- Favoriser l'accès à la rivière pour tous.

Favoriser les interactions intergénérationnelles et interculturelles.

Communauté et organismes : Saint-Hyacinthe gagnerait à favoriser le développement de tous les types de projets en son sein.

- Supporter les projets-citoyens, communautaires et scolaires.
- Encourager l'art public (dessins d'artistes sur des édifices).

Santé : Saint-Hyacinthe devrait optimiser l'accès aux ressources dans le domaine de la santé.

- Développer de saines habitudes de vie.
- Augmenter la sécurité des personnes âgées.

Logement : Saint-Hyacinthe gagnerait à mettre l'accent sur la mixité sociale dans les nouveaux développements résidentiels.

- Favoriser les nouvelles constructions à échelle humaine.
- Prendre en compte toutes les classes sociales pour éviter la gentrification favoriser la mixité sociale.

3. Sphère environnementale

Forces

Voici le détail des forces mises de l'avant par les citoyens :

Milieux naturels : le territoire de Saint-Hyacinthe possède une biodiversité importante.

- Volonté et action de conservation des milieux humides.
- Présence d'une biodiversité de qualité en lien avec la rivière Yamaska et ses rives.

Couvert forestier et indice de canopée : Saint-Hyacinthe offre plusieurs parcs et espaces verts municipaux bien répartis sur l'ensemble du territoire.

- Politique de l'arbre.
- Présence de parcs et d'espaces verts publics (Parc Les Salines, Boisé des Douze, jardin Daniel A. Séguin).

Plusieurs plantations en bande riveraine réalisées.

Environnement urbain : Saint-Hyacinthe a un patrimoine culturel, bâti et religieux important.

- Préservation de l'architecture et du patrimoine culturel et religieux.
- Qualité du paysage.
- Présence d'un hôtel certifié LEED (Holiday Inn Express).
- Présence du toit vert du Centre des congrès de Saint-Hyacinthe.

Qualité, gestion et consommation de l'eau : l'eau est au cœur des préoccupations de la Ville.

- Réduction des abrasifs en hiver, notamment du sel.
- Présence de l'OBV Yamaska (efforts sur la qualité de l'eau).
- Règlementation sur la vitesse des bateaux à moteur.
- Plantations en bande riveraine.

Qualité de l'air : Saint-Hyacinthe n'a aucun problème au niveau de la qualité de l'air.

Bonne qualité de l'air à Saint-Hyacinthe.

Réduction des émissions de GES : Saint-Hyacinthe est desservie en transport en commun, comporte un réseau cyclable et possède un plan de réduction de ses émissions de GES.

- Une partie des véhicules municipaux est convertie à l'usage de gaz naturel.
- Possibilité de favoriser le transport actif (pistes cyclables) et collectif (gratuité hors des heures de pointe et service régional).
- Présence de bornes rechargeables pour les voitures électriques.
- Règlement sur la marche au ralenti.

Gestion des matières résiduelles : Saint-Hyacinthe est un précurseur en termes de gestion des matières résiduelles.

- Biométhanisation.
- Ville pionnière pour les bacs bruns et verts (message bien véhiculé).
- Collecte à 3 voies en milieu résidentiel.
- Présence d'un écocentre.

Agriculture : il existe plusieurs initiatives locales en milieu urbain.

Présence de jardins communautaires.

Points de vigilance

Voici le détail des points de vigilance mis de l'avant par les citoyens :

Milieux naturels : la quasi-absence d'arbres et arbustes en milieu agricole engendre un manque de connectivité.

- Manque de connectivité entre les milieux naturels.
- Manque d'unité dans l'application préventive de la règlementation des bandes riveraines en milieu agricole— problème d'érosion des berges.
- Présence de plantes exotiques envahissantes.

Couvert forestier et indice de canopée : la superficie boisée de Saint-Hyacinthe est faible, moins de 10%.

- Couvert forestier trop faible au centre-ville présence d'îlots de chaleur.
- Manque de verdure dense et étagée pour atténuer le bruit.
- Manque de cadre règlementaire pour la plantation gestion des arbres (entretien).
- Manque de préservation des arbres de grande valeur.
- Absence de mesures pour le reboisement (remplacement des arbres malades).

Environnement urbain : il manque des actions en lien avec la lutte contre les changements climatiques et avec la conservation du patrimoine bâti.

 Parc Les Salines situé à proximité d'industries lourdes (mauvaises odeurs, beaucoup de bruit et pollution lumineuse).

- Le parc de la Porte des Anciens-Maires et la Terrasse Louis-Côté sont séparés par la rue Girouard Ouest.
- Nouveaux projets immobiliers trop peu verdis.
- Manque de toits verts, murs verts et serres sur les toits.
- Manque d'actions liées à l'adaptation aux changements climatiques dans les nouveaux projets d'aménagement ou de restauration.
- Absence de mesure de conservation des monuments non classés « patrimoniaux ».

Qualité, gestion et consommation de l'eau : la qualité de l'eau de la rivière Yamaska et de ses tributaires est très mauvaise.

- Mauvaise qualité de l'eau à cause des grandes cultures agricoles.
- Eau pas toujours potable.
- Plusieurs problèmes de surverse.
- Manque de contrôle du barrage sur la rivière.

Réduction des émissions de GES: bien que le territoire soit desservi en transport en commun et possède un réseau cyclable, les transports collectifs et actifs semblent insuffisants pour bien servir la population.

Manque d'éducation et de sensibilisation au transport actif.

Gestion des matières résiduelles : il y a un manque d'accessibilité à des infrastructures pour le recyclage et le compostage.

- Règlementation pas assez sévère pour le tri des matières recyclables.
- Manque d'accessibilité aux bacs bruns dans les logements du centre-ville.
- Envoi des matières recyclables à l'extérieur du territoire.
- Disparition des bacs à compostage au centre-ville (les restaurants n'y ont pas accès).
- Pas de collecte des branches.
- Écocentre fermé la fin de semaine.
- Présence de sacs en plastique dans les commerces.
- Absence de collecte à 3 voies dans les écoles.
- Lacune au niveau de l'économie circulaire (réemploi des matières résiduelles par les industries locales).

Manque de poubelles dans les artères commerciales.

Agriculture : les activités agricoles sont intensives et/ou des monocultures, utilisant beaucoup de pesticides.

- Absence de zones tampons et de corridors forestiers pour la faune en milieu agricole.
- Manque d'application et de surveillance de la règlementation au niveau environnemental (pesticides, etc.).

Enjeux

Voici le détail des enjeux mis de l'avant par les citoyens :

Milieux naturels : il faudrait que la conservation et la restauration des milieux naturels soient au cœur des futures actions de Saint-Hyacinthe.

- Favoriser la biodiversité indigène.
- Mettre en place un suivi professionnel pour la santé des écosystèmes.
- Favoriser la création de corridors écologiques.

Couvert forestier et indice de canopée : il faudrait verdir davantage le territoire.

• Favoriser la réduction des îlots de chaleur par le verdissement de la ville.

Environnement urbain : la Ville devrait valoriser son patrimoine et mettre davantage l'accent sur le respect des lois environnementales.

- Protéger et mettre en valeur le patrimoine de la Ville.
- Mettre en place des mesures d'adaptation aux changements climatiques.
- Appliquer le règlement sur les herbicides en milieu privé.
- Harmoniser le développement économique pour le respect de l'environnement (qualité de l'air, de l'eau et des sols).
- Favoriser l'éducation et l'écocivisme.
- Favoriser le développement de bâtiments durables.
- Mettre en place des mesures incitatives pour le verdissement des résidences.
- Assurer un entretien adéquat des arbres.

• Gérer la présence de guêpes au centre-ville.

Qualité, gestion et consommation de l'eau : il faudrait améliorer la qualité de l'eau de la rivière Yamaska.

Optimiser la gestion du barrage.

Réduction des émissions de GES : Saint-Hyacinthe devrait optimiser le transport actif et développer des énergies alternatives.

- Encourager la mobilité active et durable.
- Améliorer l'efficacité énergétique.

Gestion des matières résiduelles : la Ville devrait valoriser la gestion locale de ses matières organiques et bannir le plastique.

- Valoriser localement nos matières organiques.
- Améliorer la valorisation des matières résiduelles des Institutions, Commerces et Industries (ICI).
- Éliminer l'utilisation du plastique à usage unique.

Agriculture : la Ville devrait favoriser de meilleures pratiques agroenvironnementales.

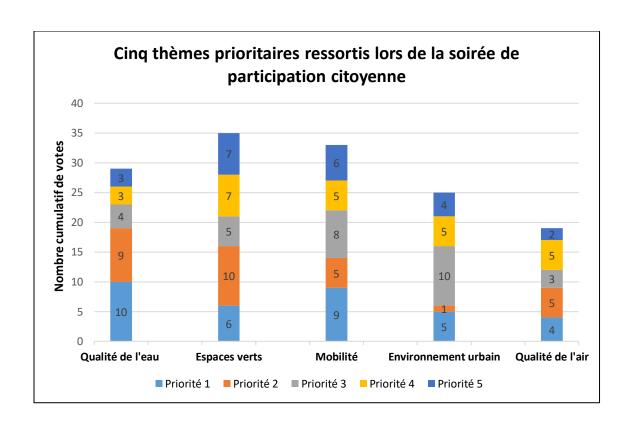
- Être innovateur dans les pratiques, modèles et techniques agricoles (permaculture, culture diversifiée, abolition du glyphosate, etc.).
- Favoriser l'agriculture urbaine.

Priorisation des thématiques à l'intérieur du Plan de développement durable de la Ville de Saint-Hyacinthe.

Comme mentionné dans la section « processus de consultation », les citoyens ont été invités à prioriser cinq thématiques (parmi les 12 présentées) qu'ils souhaitent voir transparaître dans la vision du Plan de développement durable de la Ville. Les votes lors de la soirée de participation citoyenne peuvent être consultés à l'annexe 2.

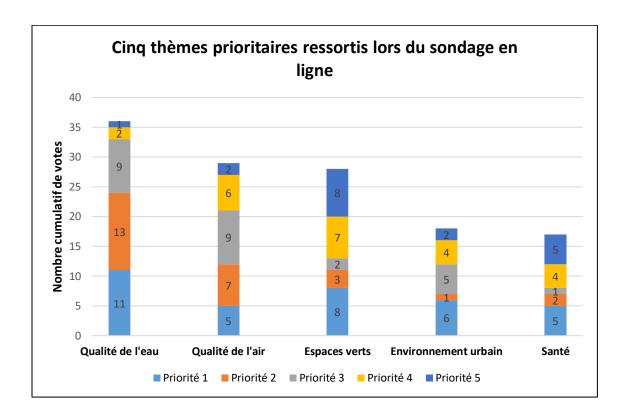
Parmi les 51 participants de la soirée de consultation, les 5 thématiques ressorties comme prioritaires sont :

- La qualité de l'eau
- Les espaces verts
- La mobilité
- L'environnement urbain
- La qualité de l'air



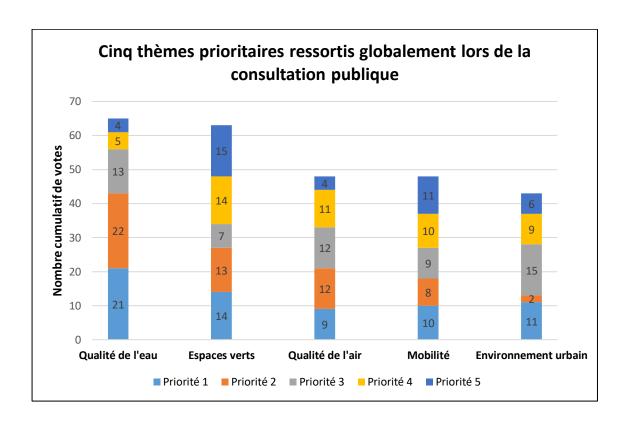
Le même exercice a été demandé aux 47 personnes ayant répondu au sondage en ligne. Pour elles, les 5 thématiques prioritaires sont :

- La qualité de l'eau
- La qualité de l'air
- Les espaces verts
- L'environnement urbain
- La santé



Finalement, considérant les votes lors de la soirée de participation citoyenne et ceux réalisés en ligne, les 5 grandes thématiques prioritaires pour la population sont :

- La qualité de l'eau
- Les espaces verts
- La qualité de l'air
- La mobilité
- L'environnement urbain



Mémoires déposés

À la suite de la soirée de participation citoyenne et du sondage en ligne, il a été offert aux Maskoutains d'envoyer des mémoires ayant eux aussi trait aux forces et aux points de vigilance de la Ville, ainsi qu'aux enjeux qu'elle aura à relever.

8 mémoires ont été déposés, provenant de plusieurs sources, soit :

Le Centre de femmes L'Autonomie en soiE

Ce mémoire porte sur l'instauration d'un service de vélos collectifs accessible, abordable et sécuritaire. Cet organisme expose les raisons qui l'ont poussé à développer un tel projet, son modèle d'affaires et d'implantation, ainsi que les avantages que la Ville et les citoyens retireraient si ce dernier était mis en place.

• Le Comité des citoyens et citoyennes pour la protection de l'environnement maskoutain (CCCPEM)

Le mémoire déposé par le CCCPEM est un résumé détaillé du portrait du quartier de Christ-Roi. Des données démographiques, socioéconomiques, sanitaires et enfin environnementales y sont répertoriées. Le CCCPEM s'est servi de ce « mini diagnostic » pour cibler un enjeu majeur selon eux : la planification du territoire à l'échelle humaine. Pour ce faire, ils ont rencontré Jan Gehl, un architecte et urbaniste, qui leur a conseillé plusieurs pistes d'actions à explorer.

• Les Étudiant.e.s de la Faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal

La volonté des étudiants à travers ce manifeste est de proposer des pistes de solutions concrètes dans la sphère de l'environnement. Ils mentionnent notamment le verdissement de la ville, la réduction des déchets, l'amélioration de la biodiversité, le transport actif, les constructions vertes, etc. Chaque action proposée est détaillée (processus de mise en œuvre, pertinence et bienfait retiré).

Mme Françoise Pelletier

À travers cet écrit, Mme Pelletier fait une requête à la Ville à propos de la destruction du quadrilatère composé des rues Saint-Simon, Marguerite-Bourgeoys, Mondor et Saint-Antoine pour aménager un stationnement temporaire au centre-ville. Elle souligne la présence de nombreux îlots de chaleur sur le territoire et explique en quoi ces derniers sont nocifs pour la santé de la population, surtout dans un secteur défavorisé. Tous ces propos sont appuyés par des références gouvernementales.

• Mme Micheline Healy:

Mme Healy commence son manifeste en soulignant les actions déjà mises en place par la Ville et nomme toutes les personnes et organismes qui participent activement à la collectivité. Selon elle, bien que l'économie soit essentielle, plus de temps devrait être investi dans l'environnement. Elle mentionne, entre autres, l'état de la situation actuelle pour les espaces verts, la biodiversité, le milieu agricole (bandes riveraines), la mobilité, l'écocivisme, et suggère des pistes d'action pour le futur.

• Mme Dominique Trahan:

Le courriel de Mme Trahan vise à inciter la Ville à bannir complètement toutes les sortes de plastique des commerces. Elle explique notamment les méfaits de ce dernier sur la santé humaine.

Québec solidaire – Saint-Hyacinthe :

Dans son mémoire, Québec solidaire insiste sur l'importance d'agir vite en raison de l'urgence climatique actuelle. Il fait état de la situation des émissions de GES et propose de développer davantage le transport actif et collectif. Toutes les étapes de mise en œuvre de son plan sont décrites dans ce document. Enfin, il explique également comment bannir le plastique à usage unique et pourquoi.

Jacques Tétreault :

Ce document contient une liste d'actions à mettre en place par la Ville sur les trois sphères du développement durable. Par contre, aucun texte n'est rédigé sur les forces, points de vigilance ou enjeux de la Ville.

Conclusion

Le travail, réalisé lors de la soirée de participation citoyenne le 15 mai 2019 et à travers le sondage en ligne, s'inscrit dans la démarche amorcée par la Ville, et constitue un élément important de l'étape du diagnostic en développement durable. En se voulant rassembleuse, cette démarche permettra d'identifier les priorités de la population et de la fédérer autour de l'atteinte des objectifs qui seront fixés dans le plan d'action.

Le bilan de la consultation publique nous a permis de regrouper, dans un même document, à la fois les points positifs, mais également ceux qui présentent des défis particuliers à Saint-Hyacinthe. Il est à noter que les commentaires et les informations contenues dans ce document proviennent des citoyens et ont été colligés de manière objective. Toutefois, certains énoncés reflètent parfois des points de vue personnels.

Le bilan n'a pas comme objectif d'apporter des solutions, mais plutôt de dresser le portrait le plus juste possible de la situation actuelle de Saint-Hyacinthe sur un ensemble de volets (économique, social, environnemental). Ceci explique pourquoi la participation des citoyens était importante et est venue compléter et bonifier la première partie du diagnostic, qui avait été réalisée avec les membres du comité de pilotage et des acteurs externes. Cette étape est par ailleurs cruciale pour la suite de la démarche, qui consiste à développer la vision de la Ville en matière de développement durable. En effet, la définition d'une vision globale pour l'avenir du territoire se traduira ensuite en orientations, en objectifs et, finalement, en actions. L'élaboration de la vision, des orientations et des objectifs se fera avec le comité de pilotage. Par contre, pour l'étape des actions, un atelier aura lieu à l'automne 2019. Cet atelier offrira la possibilité à tous les citoyens de Saint-Hyacinthe de venir proposer des actions permettant d'atteindre les objectifs visés.

Enfin, nous pouvons dire que Saint-Hyacinthe est une ville dynamique et attractive, riche de son milieu agricole et de ses milieux naturels, et au potentiel de développement très important.

Annexe 1. Dénomination des 5 forces, faiblesses et enjeux prioritaires aux 7 tables de discussion lors de la soirée de participation citoyenne

			Forces			
Table 1	Table 2	Table 3	Table 4	Table 5	Table 6	Table 7
Centre-ville attrayant (marché public, proximité de la rivière)	Gestion des matières résiduelles (biométhanisation, collecte des 3 voies)	Savoir-faire qui découle de l'expertise du quartier des études supérieures	Ville pionnière dans l'instauration des bacs verts et bruns	Biométhanisation	Gestion des matières résiduelles	Pôle d'éducation
Vie de quartier (présence de structures permettant l'intégration de tous les citoyens)	Centre-ville dynamique (patrimoine, et évènements)	Présence du milieu culturel et du patrimoine religieux	Usine de biométhanisation	Centre-ville, marché	Espaces verts, rivière	Implication citoyenne
Offre de loisirs, sports et culturelle avec des activités reconnues et accessibles pour tous	Institutions d'enseignements / santé	Pôle agroalimentaire	Souci d'amélioration de la part de la Ville	Loisirs de quartiers, piscines	Vie culturelle	Emplois
Expertise en biotechnologie alimentaire et vétérinaire	Technopole agricole	Biométhanisation	Vie culturelle, accès gratuit (Beaux Mardis, Rendez-vous urbains, cinéma plein air)	Collecte à trois voies	Pôle du savoir	Vitalité culturelle
Accessibilité et proximité de la nature et de la rivière, conservation des espaces verts	Espaces verts	Services sociaux et bénévolat	1555 Marché Public	Offre culturelle	Patrimoine bâti	
			Initiatives au niveau des transports en commun	Pôle agroalimentaire		

		Poi	nts de vigilance			
Table 1	Table 2	Table 3	Table 4	Table 5	Table 6	Table 7
Manque de protection du patrimoine bâti	Pollution et accès à la rivière Yamaska	Canaux de communication et de sensibilisation	Émission de polluants par certaines entreprises et par la Ville (transport en commun)	Transports actifs et collectifs déficients	Intermodalité des transports	Faiblesse des transports alternatifs (collectifs et actifs, accès au centre- ville)
Mauvaise qualité de la rivière	Manque de revitalisation du centre-ville	Mobilité durable (transport collectif et actif), sécurité	Beaucoup d'îlots de chaleur, surtout en centre-ville	Manque d'arbres et d'espaces boisés	Conservation des milieux naturels (milieu agricole)	Manque d'agriculture durable
Manque de gouvernance (consultation, communication déficiente)	Manque d'incitatifs pour le transport collectif	Îlots de chaleur et verdissement, plantes envahissantes	Mauvaise gestion des trajets des transports en commun et actifs (pistes cyclables)	Diminution du nombre de logements abordables	Étalement urbain <i>vs</i> espaces verts	Manque de commerces de proximité
Transport actif (passages piétonniers, sécurité des trains, entretien des trottoirs, connexion et sécurité des pistes cyclables)	Manque d'équilibre entre le développement commercial vs résidentiel	Gestion des matières organiques à l'extérieur de la Ville	Manque d'accessibilité à des logements sociaux et abordables	Monoculture	Absence de synergie pour encourager l'économie circulaire	Trop de déchets (plastique à usage unique)
Stagnation dans le développement de la gestion des matières résiduelles	Entretien des rues et des trottoirs (déneigement et réparations)	Règlementation (milieu agricole) et taxation qui limitent le développement	Qualité de l'eau de la rivière	Accès à la rivière	Minéralisation des espaces imperméables	Mauvaise qualité de l'eau de la rivière et manque d'accessibilité
						Manque de démocratie participative

			Enjeux			
Table 1	Table 2	Table 3	Table 4	Table 5	Table 6	Table 7
Protection et promotion du patrimoine bâti de la Ville	Engagement de la Ville dans la lutte contre les changements climatiques	Préservation des logements sociaux et abordables, protection des personnes vulnérables	Bonification des actions en lien avec l'adaptation aux changements climatiques (îlots de chaleur, zones inondables, plastique à usage unique, biodiversité)	Gestion des matières résiduelles	Éducation par rapport à l'environnement et l'écocivisme	Création d'une synergie entre la Ville et la population étudiante (expertise)
Amélioration de la sécurité routière, notamment des piétons	Qualité de l'air et de l'eau (pesticides, poêles à bois, plastique)	Considération environnementale pour toutes les constructions (4 étages)	Innovation dans les pratiques, modèles et techniques au niveau de l'enjeu des pesticides	Diminution de la dépendance à la voiture (augmentation des transports actifs et collectifs)	Bâtiments verts et durables	Analyse de chaque projet en tenant compte des changements climatiques
Amélioration de la qualité de l'eau de la rivière	Densification de la population et développement urbain	Amélioration drastique des communications de la Ville aux citoyens	Amélioration de la qualité de l'eau, contrôle du barrage et accès à la rivière	Adaptation aux changements climatiques	Démocratie citoyenne participative	Santé publique (transport actif, mobilité)
Augmentation de la mobilité active	Qualité des emplois	Support et soutien de la Ville pour les projets citoyens verts	Développement économique et industriel respectueux de l'environnement	Favorisation des pratiques agroenvironne- mentales (qualité du sol, de l'eau et de l'air)	Mobilité durable	Verdissement (qualité de l'air et biodiversité)
Amélioration de la gestion de la valorisation des matières résiduelles	Efficacité énergétique et consommation d'énergie	Reconnaissance de l'urgence immédiate d'agir sur les changements climatiques	Bonification des transports en commun et actifs	Favorisation d'un développement économique à échelle humaine (mixité sociale)	Espaces verts et milieux naturels	Gouvernance (participation citoyenne)
Disparition des ghettos			Densification du centre-ville – mixité sociale		Milieux de vie à échelle humaine et durable	

Annexe 2. Thématiques prioritaires selon les citoyens présents à la soirée de participation citoyenne et ceux ayant répondu au sondage en ligne

			_	_	$\overline{}$			_			_					_			_		_										_																		
Thématiques	Qu	alite	é de	l'ai	ir C	Qual	ité d	e l'ea	au	Mobilité					Sa	nté		Mi	ilieu	agri	cole		velop		nent ue	En		nner bain	nent	v	ie so	ciale	•			tion tique	9	Espa	ces 1	vert	s	Éc	ocivi	isme		Mixi	ité s	ocia	le
Priorités	1	2	3	4	5	1	2	3 4	1 5	1	2	3	4 5	1	2	3	4 5	1	2	3	4 5	1	2	3 4	1 5	1	2	3	4 5	1	2	3 4	5	1	2 :	3 4	5	1 2	2 3	4	5	1 2	2 3	4	5	1 2	2 3	3 4	5
Individu 1	1							1				1						1			T								1	_						Ħ		1	_				\Box						
Individu 2		一	1		1				$\top \uparrow$		\neg		1	L		\top										1						1			_	\top		1			H		\vdash					1	Т
Individu 3		一	1	1	1	1			1		\neg				T	1		1								1					1				_	\top		1			H		\vdash						Т
Individu 4		T		Ŧ	T				Ħ		T		1	L	T	7		1								1					_				1	\top		1	1				\vdash	1			1		Т
Individu 5		T	1	_	T	1			\top		1				T	T		1								Ħ							1		1	\top				1			\vdash						Т
Individu 6	\top	\dashv	Ť		\top	1	_	+	++			1	+			\top	+	1		_	\dashv			1	1				\top	+		\top				\top	+	1	1	Ť		+	\vdash		1	_		+	Н
Individu 7	+	\dashv	_	\dashv	\top	Ť			+		\dashv	Ť			+	+	1	1		1	+	1		+		1						\pm			\dashv	$\pm \pm$	+	ĦĨ	1		H	+	\vdash		1	1	1	1	Н
Individu 8		\dashv	_	\dashv	+	_			+		\dashv			\mathbf{I}		+	1	1		-	1	-				1		1		1 1			1		+	+	+	1			H	+	\vdash		-	1			Н
Individu 9	1	\dashv			+	_	1		+			-+	-			1				-	1			_				-	1			+				\pm	+-	┿	+			+	+			+-	_	+	H
Individu 10	1	-	-	_	+	-			+		-	1	+	+	-	+	1	1		-	+		-	+		1		-	+-	1	-	+			1	+	+	+	+	1	H	1	+		=	+		+	Н
Individu 11	+	1	-	-	+	1	-	+	+	_	\dashv	+	+	+	_	+	+-	-		-	+		-	1	+			-	+	1	-	1				+	1	+	+		\vdash	+	+		-	+		+	\vdash
Individu 12	+	1	-	-	+	1			++		\vdash	-+	-		+	+	+	-		-	+			+	-	-		-	+	+ +		-			-	1	┿	+	1		\vdash	+	+			+		+	\vdash
	\Box	1	\dashv		+	1			+			+	-			+				\dashv	-		1	+	-		\vdash	1	+	\vdash	+	+			+	1	+	+	┿		\vdash	+	\vdash			+		+	\vdash
Individu 13	+				4	1	4		+1			-		-	+	+				\dashv	-		1	-				1							-	+	4	1	+	1	\vdash	-	\vdash			4		+	\vdash
Individu 14	+		-		1	+	1		+	- 1		-	1		+	+	-			\dashv	-			+				1		\vdash					\dashv	+	+	1	+		\vdash	+	\vdash			4		+-	\vdash
Individu 15	\Box	-	\dashv		+	+			+	1		\dashv	-		+	+	1			\dashv	+			+	-			1	+	++	-	4			\dashv	+	+	1	4			+	\vdash		-	+	+	1	-
Individu 16	\Box	_	_		1	_	-		+	1		+	+	\vdash	+	+	4			4	+		-	+	-		1		+	\vdash	+	1		\vdash	4	+	+	+	+		1	+	\vdash			+		1	\vdash
Individu 17	\perp				1			1	+	1		-				-	1			\dashv	4			-				1							4	+	4	4	4		$oldsymbol{\sqcup}$	4	\perp			1	I	4	\vdash
Individu 18	\Box				-	1			+			\downarrow	1			4				4	4			-				-			1				4	+	4	4	1		$oldsymbol{\sqcup}$	4	\perp		1	4		4	\vdash
Individu 19	\perp	_			_	1			$\perp \perp$		1	_	_			_	_				4			1	4			_	4	\perp	_	\perp				\perp	4	4	1		\sqcup	4	₩		_	4		4	1
Individu 20	\perp	_		_	_	_		1	$\perp \perp$	1			_	_		_		_		_	1			_	_	_		_	4	\perp	_	_				$\perp \! \! \perp$	4	4	4		ш	-	#		1	1	1	4	╙
Individu 21	\perp	1			_	_		1	$\perp \downarrow$		\Box	_				_		1		_	_			_					_	\perp		\perp				$\perp \! \! \perp \! \! \! \perp$	4	4	4		1	4	\perp			4		1	L
Individu 22		1			_	1			$\perp \downarrow$												1															$\perp \! \! \perp \! \! \! \perp$	4	4	1		Ш	4	\perp			4		4	1
Individu 23								1	ı									1																			4	1	L L		Ш	4	1					4	L
Individu 24									Ш				1								1			1												$\perp \! \! \perp \! \! \perp \! \! \! \perp$	4	1	4		Ш	1						4	L
Individu 25		_		1	_	1			$\perp \perp$				1	L		_					_			_												Ш	Ш.	1	4		ш	4	1			4		4	L
Individu 26				1					$\perp \perp$						_	1			1																	Ш		1	4		Ш				1				L
Individu 27									$\perp \perp$		1					1													1					1															1
Individu 28												1																	1												1	1				1	1		L
Individu 29		1				1																						1												1					1				
Individu 30	1										1						1																			1								1					
Individu 31							1																	1		1						1									1								
Individu 32							1																	1		1						1									1								
Individu 33								1		1									1										1				1																
Individu 34				1			1					1																	1									1											
Individu 35															1			1						1													1							1					
Individu 36				1				1		1																															1					1	1		
Individu 37					T			T	П			1					1			7	T					1										П		1	ı										1
Individu 38									1	1																		1								T		1	ı 🗆				\Box					1	
Individu 39									1		1									7								1		1						Ħ				1			П					T	
Individu 40									\top				1							1			1						1					1		T			1	_			П						
Individu 41							1		+	1										1									1					Ħ	1	\top					1								
Individu 42	1						1		+			1								1									1	\Box			1			+	+			1		$\overline{}$	\vdash			+			
Individu 43		\dashv	1		+	1	7		+			_	1								1							1							+	+						+				1	1		
Individu 44			1		t	+		1	H			1	1			t				\exists	+ 1	1					H	1							1	+		-					\Box		1	#			Н
Individu 45	+					1		Ħ	Ħ	1		1			H	+					1			+				1	1		+	Ħ			+	+		1					\vdash		1	+	1		
Individu 46		\dashv			+	\dashv	1		+	-						+				\dashv	+							1	1	1					\dashv	+		Ŧ.		1			\vdash		1	+	+ -		Н
Individu 47	+	\dashv	1		+	-	1		+			1	1	\vdash		+			H	+	+						\vdash			++		+	1		+	+	+	+		-		+	\vdash			1			
Individu 48	+	\dashv			+	+	-		+		\vdash	\dashv	_	1	+	+				\dashv	+		\vdash	+			\vdash	\dashv			+	+		\exists	1	+	+	+	+		\vdash	+	\vdash			+		+	\vdash
Sous-total soirée		-	-		+			+	++	-		+	-	+ +							+			-				\rightarrow							1	+	+	+	+			-	+			+			
participative	4		3	5		10	-	4 3		9	5		5 6				3 3	_		2	5 2	2	_	4 3					5 4			3 2	5	2		1 1		6 10				2 1		3		1 7			
Nb de points par priorité	5	4	3	2	1	5	4	3 2	2 1	5	4	3	2 1	5	4	3	2 1	5	4	3	2 1	5	4	3 2	2 1	5	4	3	2 1	. 5	4	3 2	1	5	4	3 2	1	5 4	1 3	2	1	5 4	1 3	2	1	5 4	4 3	3 2	1
Points totaux			61				107	,			4	05			-	30				51			_	36				73			36	_			29	`			106				34				53		_

Thématiques	Qu	alité	de	l'air	Qı	ualité	de l'	'eau		Mob	ilité			San	ıté		Mili	eu a	grico	ole			eme		Envir	ronn urba		ent	Vic	e soc	iale		Tran			Es	pace	s ve	rts	É	coci	ivisn	ne	М	ixité :	socia	ile
Priorités	1	2	3	4 5	5	1 2	3	4 5	1	2	3 4	4 5	1	2 3	4	5	1	2	3 4	1 5	1	2 3	4	5	1	2 3	4	5	1	2 3	3 4	5	1 2	3 4	1 5	1	2	3	4 5	1	2	3 4	4 5	1	2	3 4	5
Individu 49			1			1																					1									1											
Individu 50																1															Ш																
Individu 51				1		1						1								Ш											Ш			1		1											
Individu 52		1				1						1								Ш											Ш			1									1				
Individu 53			1		_	1						1								1																	1										
Individu 54				:	1												1			Ш						1					Ш										1						
Individu 55						1					:	1			1					Ш										1	Ш															1	
Individu 56						1										1				Ш			1							1	1		1											1			
Individu 57			1			1										1			1	L											Ш								1	L							
Individu 58						1					1		1							Ш		1									1								1	L							
Individu 59			1				1																								1					1							1				
Individu 60				1				1										1		Ш					1						Ш								1								
Individu 61				1		1													1	Ш											Ш					1					1						
Individu 62							1													Ш															Ш												
Individu 63			_	1		1								1						Ш	1												1		Ш				1								
Individu 64		1																		Ш				1			1				Ш				Ш							1					
Individu 65						1														Ш											Ш															Ш	
Individu 66				1						1									1																				1	L							
Individu 67								1			:	1													1							1					1					1				Ш	
Individu 68			1				1					1						1		Ш											Ш															Ш	
Individu 69		1				1							1										1																1	1							
Individu 70	1					1																		1							Ш								1							Ш	
Individu 71		1			_	1								1						Ш						1					Ш															Ш	
Individu 72			1			1														Ш				1	1						Ш								1								
Individu 73			1			1														Ш											Ш				1								1			Ш	
Individu 74			1								:	1	1							Ш																								1		4	
Individu 75						1										1								1		1										1									1		
Individu 76	1						1								1				1	L								1			Ш							1								Ш	
Individu 77							1			1															1									1									1				
Individu 78							1			1										Ш					1						Ш			1	L								1				
Individu 79		1			_															Ш											Ш								1	1						Ш	1
Individu 80							1																							1						1										1	
Individu 81		1				1						1								Ш											Ш								1	1							
Individu 82			1		_	1								1				1	\perp	Ш											Ш			Ш												4	╙
Individu 83	1							1						1					_	Ш											Ш							4	1	L					_	1	
Individu 84			4												1					1	1													1	Ш										1	4	₽
Individu 85							1													Ш		1				1					Ш				Ш											4	
Individu 86												1	1							Ш											Ш				Ш				1		1					4	
Individu 87						1	-				1:	1	1						1	Ш		1						1			Ш				Ш									1		4	
Individu 88	1					1														Ш						1	-				Ш				Ш				1	L						4	
Individu 89						1									1				1	Ш				1			1				Ш					1											
Individu 90																				1											Ш				Ш			_	1							1	
Individu 91														1						Ш		1			1					1	1				Ш			_	1				1				
Individu 92	1					1														Ш						1					Ш			1	Ш		-	1					1			1	
Individu 93			4	1		1	-									1				Ш															Ш		1					1				4	₽
Individu 94				:	1		1												1	Ш							1				Ш				Ш	1											
Individu 95		1	4						1										1												Ш	1			Ш											1	\perp
Sous-total sondage	_	-		6 2		1 13	_	_	_		1 5	_	_		_	5	1	_	_	3	_	4 0	-	5	_	1 5	_	_	_		2 2		_	3 3		8		_	7 8				2 5			4 0	
Nb de points par priorité	5	_		2	1			2 1	5	_	_	2 1	5 4	4 3		1	5	_	_	2 1	5	4 3		1	5 4		2	1	5		3 2	1		3 2	2 1	5			2 1	5	4		2 1	5		3 2	1
Points totaux		9	94			1	139			35	5			49	9			41				35				59				20			2	4			8	0			4	15			3	5	
Grand total				11		1 22	13	5 4	10	8	9 10	0 11	6	3 5	7	8	6	5	7 8	3 5	4	6 4	5	5	11	2 15	9	6	2	4 5	5 4	7	2 5	4 4	1 3	14			.4 15	5	4	5 !	5 13	4	9	6 5	5
Nb de points par priorité	5	4	3	2 :	1	5 4	3	2 1	5	4	3 2	2 1	5 4	4 3	2	1	5	4	3 2	2 1	5	4 3	2	1	5 4	4 3	2	1	5	4 3	3 2	1	5 4	3 2	2 1	5	4	3	2 1	5	4	3	2 1	5	4	3 2	1
Points totaux		1	55			2	46			14	n			79	a .			92				71				132	,			56				3			18	26				79			89	۵	

Annexe 3. Mémoires déposés

Prendre soin de soi, des autres et de l'environnement

Parce que le vélo c'est collectif



Document présenté

par

Projet Rouage – art-action communautaire

du

Centre de femmes L'Autonomie en soiE

Saint-Hyacinthe 29 mai 2019

<u>Table des matières</u>

Table des matières	page 2
Centre de femmes L'Autonomie en SoiE	page 3
Projet Rouage - Art-action communautaire	page 4
Exposé – Notre vision du vélo partage	page 5
Considérations d'ordre général	page 8
En guise de conclusion	page 11

^{*} Le féminin est utilisé dans ce document pour alléger le texte.



Centre de femme L'Autonomie en SoiE

270, avenue de la Concorde Nord Saint-Hyacinthe, Qc, J2S 4N5

Tél.: 450-252-0010 Fax: 450-252-0020 infocfaes@gmail.com

Mandoline Blier, intervenante et co-coordonatrice associée au projet.

Le Centre de femmes l'Autonomie en soiE est un organisme d'éducation populaire, de promotion de la santé, d'entraide, de soutien, de références et d'aide directe aux femmes de notre région.

L'organisme s'adresse aux femmes âgées de plus de 14 ans qui désirent se rassembler autour d'une cause commune, pour briser l'isolement ou trouver du soutien auprès d'autres femmes. Il s'agit d'une ressource qui s'adresse aux femmes qui recherchent des rapports égalitaires et solidaires, qui désirent échanger, partager, bâtir, grandir, être écoutées et soutenues dans leurs démarches.

Trois objectifs principaux sont mis en lumière afin de maximiser le cheminement de chacune des femmes :

- Favoriser l'autonomie des femmes au plan individuel autant qu'au plan collectif
- Travailler à l'amélioration des conditions de vie des femmes par le regroupement, la concertation et l'action
- Informer, aider et soutenir les femmes lors de difficultés diverses et dans la défense de leurs droits

Projet Rouage - Engrenage Noir

Caroline Laplante, artiste multidisciplinaire, accompagnatrice en communauté carolaplante@yahoo.fr

Depuis 2014, des membres du Centre de femmes L'Autonomie en soiE travaillent, grâce au financement et à l'accompagnement de l'organisme Engrenage Noir / Rouage à mettre de l'avant différents projets artistiques dans le but d'améliorer les conditions de vie des femmes membres du centre et des citoyennes de la région.

Depuis cinq ans, les membres de Projet Rouage ont exploré des revendications et des demandes en lien avec la pauvreté, la préservation des lieux pour se rassembler, la violence envers les femmes et le besoin d'être respectées, grâce à la création d'un court métrage de fiction, d'une « expo-action », d'une affiche, d'une performance et d'une exposition d'art visuel, en plus de rédiger un mémoire pour la réflexion citoyenne Rêvons la Promenade Gérard-Côté.

Les membres de Projet Rouage travaillent depuis janvier 2017 à mettre de l'avant une demande particulièrement novatrice pour une ville de la taille de Saint-Hyacinthe, soit l'instauration d'un service de vélos collectifs accessible, abordable et sécuritaire



Exposé - Notre vision du vélo partage

La ville de Saint-Hyacinthe comporte plusieurs axes fonctionnels pour la pratique du vélo lors de déplacements de la vie courante et de nombreux pôles de déplacements cyclables sécuritaires pour profiter des activités sportives et culturelles de la ville.

Depuis janvier 2017, les membres de Projet Rouage réfléchissent à travers l'art à ce que pourrait signifier pour les citoyennes de la ville et les visiteuses de pouvoir se déplacer en tout temps à vélo dans les rues et pistes cyclables de Saint-Hyacinthe. Pour quelles raisons tout d'abord le faire, quels en seraient les avantages et de quelle façon un tel projet pourrait voir le jour?

En mai 2018, nous avons présenté, grâce à l'art visuel, des arguments ancrés dans la réalité des gens de la région, et cette année, durant la Foire aux vélos, nous présentons, en plus des arguments, notre vision de ce projet.

Pourquoi implanter un service de vélos collectifs à Saint-Hyacinthe?

pour attirer de nouveaux résidents pour aller travailler, pour créer des emplois, pour faire les courses, pour le tourisme, pour la santé et le bien-être, pour l'accessibilité, pour l'économie, pour briser l'isolement, pour découvrir la ville, parce que c'est pratique, pour la solidarité, pour une ville heureuse.

Difficile de penser la ville de Saint-Hyacinthe sans penser le centre-ville, les quartiers plus éloignés, les campagnes environnantes, les pôles commerciaux, sportifs et culturels. Difficile de penser la ville sans penser aux déplacements dans la ville. Difficile de penser la ville aujourd'hui sans penser vélos. Et penser vélos, c'est penser collectif... et collectivité.

Axes de déplacements

Il existe plusieurs liens privilégiés entre les quartiers de la ville. Axes commerciaux, industriels, scolaires, sportifs, culturels. Ces axes de déplacements, de Sainte-Rosalie à Douville, de Saint-Thomas-d'Aquin à Saint-Joseph sont occupés par de plus en plus d'automobiles, les temps de déplacements s'allongent, les coûts de transport augmentent ainsi que la pollution de l'air et la qualité de vie des citoyens. Les jeunes familles recherchent des lieux sécuritaires et actifs où s'installer, les propriétaires d'entreprises et d'industries cherchent et peinent parfois à trouver et conserver leur main d'œuvre faute de transport.

C'est en ayant à l'esprit l'immense potentiel du transport actif et plus particulièrement du déplacement à vélo que nous avons réfléchis ce projet.



Différentes formes d'art (collage, dessin, écriture, art de la conversation, maquette...) nous ont permis de réfléchir à notre vision du vélo-partage qui nous permette de prendre soin de nous, des gens qui nous entourent et de notre environnement. La sécurité, la beauté du paysage, les besoins physiques des promeneuses (qu'elles soient à pieds ou en poussette, en fauteuil roulant ou à vélo), des expérimentations écologiques qui se passent un peu partout sur la

planète, et nos réalités multiples de femmes ont marqués le fil de nos réflexions comme le courant de la rivière Yamaska.

Modèle d'affaire

Les membres de projet Rouage ont réfléchis durant l'année qui se termine à la façon d'implanter ce type de service aux citoyennes. Un modèle d'affaire de type économie sociale coopératif correspond aux valeurs que nous portons et qui nous rassemblent.

Système de location

Durant les dernières années de nombreuses façons d'avoir accès à des vélos collectifs se sont développés à travers le monde grâce aux nouvelles technologies. Ce que nous pressentons comme système de location, un système de jeton ou de carte à puce de style OPUS, est toutefois plus inclusif et pourraient permettre à des personnes n'ayant pas accès à un téléphone intelligent d'utiliser quand même le service.

Frais de location

Partant du modèle d'affaire que nous privilégions, des tarifs adaptés aux réalités des personnes et des familles maskoutaines sont à souhaiter.

Types de vélos

La bicyclette est évidemment à la base de notre proposition, mais des tricycles pour adultes seraient également un apport intéressant aux possibilités de déplacement actif dans la ville. Les tricycles pour adultes permettraient à des personnes à mobilité réduite, ou encore désirant faire des courses, de le faire en pédalant. Le poids et la dimension de vélos est également un facteur qu'il nous semble vraiment important de prendre en compte pour permettre au plus grand nombre de citoyennes et de visiteuses de profiter du service. Au fil du temps, des options comme la « girafe » pour tout-petits ou encore le vélo cargo pourraient s'ajouter à l'offre de transport.

Considérations d'ordre général

Vélos et fonctionnalité

- Installer des supports à vélos fonctionnels, efficaces et sécuritaires pour attacher les vélos dans les quartiers de la ville;
- Installer des stations de gonflage de pneus;
- Développer des pistes cyclables séparées du trottoir;
- Penser l'hiver avec des pistes multi-fonctions vélo / ski de fond / raquettes / marche.



Vélos et accessibilité

- Mettre des rampes d'accès pour les vélos, les fauteuils roulants et les poussettes dans le cas où le trottoir et la piste cyclable seraient sur deux niveaux différents;
- Installer des abris pour la pluie et le soleil;
- Installer des toilettes et des lieux pour les soins des enfants (tables à langer, lieux d'allaitement);

 Penser la signalisation en fonction du design des pistes cyclables (arrêts et céder le passage...), des noms des rues transversales, des commerces de proximité, des organismes communautaires et des installations de Loisirs;



Collectivité

- Aménager du mobilier urbain (bancs, tables de pique-nique, chaises longues...) confortable, suffisant et accessible;
- Installer un système d'éclairage respectueux en terme de pollution lumineuse, et efficace;
- Répartir de petits quais le long de la Promenade pour se rapprocher de l'eau et sentir la nature.

Nature et écologie

- Planter des d'arbres:
- Planter des fleurs:
- Planter des plantes comestibles, des arbres et arbustes fruitiers (gadelles, groseilles, mûres, amélanchiers, pommes, prunes...);

• Intégrer des postes d'observation de la nature avec des panneaux d'explication de la faune et de la flore;

Arts et culture

- Implanter des lieux d'expositions et de diffusion communautaire (voir des expériences comme les Pianos publics ou les expositions de photos en extérieur de la ville de Beloeil);
- Miser sur l'art urbain et le mettre en valeur;

Intégrer des renseignements sur les gens et les lieux qui ont marqué la ville de Saint-Hyacinthe.



En guise de conclusion



Nous sommes heureuses d'avoir eu la chance de réfléchir et surtout de partager les idées qui nous inspire ce très beau projet. De penser la ville avec les lunettes du transport actif et du développement durable, de rêver notre accès privilégié à la rivière Yamaska et à la nature qui nous entoure, de réfléchir nos besoins et ceux de la population maskoutaines, ce que nous désirons pour l'avenir de notre ville.

Nous avons voulu profiter de cette tribune pour démontrer l'importance du transport actif dans la vie urbaine des citoyennes de Saint-Hyacinthe à partir de notre vision cycliste et collective des choses.

Profiter des nombreux axes de déplacement et des capacités de nos concitoyennes pour vivre nos déplacements de tous les jours peut faire la différence chez les femmes membres du centre de femmes L'Autonomie en SoiE et chez nombre de nos concitoyennes.

Penser l'accès à ces lieux pluriels que nous visitons quotidiennement en terme de mobilité, de santé, de lieu de rassemblement et de lieu de culture a élargi et ancré notre vision de vélos collectifs dans la ville de Saint-Hyacinthe, en l'enracinant dans sa géographie, son histoire et la vision que nous avons du futur.

Mandoline Blier, co-coordonnatrice au Centre de femmes L'Autonomie en soiE Caroline Laplante, artiste accompagnatrice en communauté et les co-créatrices du Projet Rouage.

Pourquoi implanter un service de vélos collectifs à Saint-Hyacinthe?

pour la santé et le bien-être,
pour briser l'isolement,
pour une réelle accessibilité aux transports,
pour l'économie et les économies,
pour protéger l'environnement,
pour aller travailler,
pour faire les courses,
parce que c'est pratique,
pour l'autonomie de toutes et tous,
pour la solidarité sociale,
pour découvrir la ville autrement,
pour créer de nouveaux emplois,
pour attirer de nouveaux résidents,
pour vivre dans une ville heureuse,
pour le tourisme...



PARCE QUE LE VÉLO C'EST COLLECTIF!!

Mémoire

Comité Éco-quartier centre-ville

Françoise Désautels, Françoise Pelletier, Suzanne Viens, Julie Perreault et autres membres du comité pour la révision du mémoire 15/05/2019



Comité des citoyens et citoyennes pour la protection de l'environnement maskoutain

Dans le cadre d'une consultation publique pour l'élaboration d'un plan de développement durable à la ville de Saint-Hyacinthe, le comité éco-quartier centre-ville présente un mémoire touchant principalement le quartier Christ-Roi de Saint-Hyacinthe.

Comité Éco-quartier centre-ville

Le comité éco-quartier centre-ville est composé de résidents du secteur Christ-Roi, de résidents d'autres quartiers de la ville et utilisateurs des services ou commerces au centre-ville de Saint-Hyacinthe. Le comité souhaite contribuer à l'amélioration du centre-ville en tenant compte de l'aspect environnemental de ce milieu de vie. Le Comité des citoyens et citoyennes pour la protection de l'environnement maskoutain est en soutien au comité éco-quartier centre-ville.

Portrait de la population et de l'environnement bâti quartier Christ-Roi à Saint-Hyacinthe

Les données recueillies pour réalisées ce portrait du quartier Christ-Roi, au centre-ville de Saint-Hyacinthe proviennent en partie des indicateurs de développement des communautés de la Santé publique 2017-2018 et du projet Habitat-CISSS de la Montérégie-Est, sur les environnements bâtis 2015, plus précisément la zone SHY4 (quartier Christ-Roi). Également de la connaissance fine de ce secteur par les membres du comité éco-quartier centre-ville.¹

Portrait de la population du quartier Christ-Roi en 2016

Données démographiques

En 2016, la population du quartier centre-ville était de 2 975 habitants. De ce nombre, l'on comptait 915 aînés âgés de 65 ans et plus, 1 740 adultes (âgés de 18-64 ans), 205 jeunes (âgés de 6-17ans et 115 enfants (0-5 an).

Déterminants sociaux de la santé

L'indice de défavorisation matériel et social se situe sur une échelle de 1-5, 5 étant le niveau de défavorisation le plus élevé. Le quartier Christ-Roi présente un indice de défavorisation matériel et social de 5.

Statut sociodémographique en 2016

Le revenu moyen (après impôt) était de 21 469.\$;

33,8 % de la population vivait sous le seuil de pauvreté de faible revenu après impôt;

42,3 % de la proportion occupait un emploi;

10,4% de la population n'occupait pas un emploi (taux de chômage);

41,2 de la proportion de la population des 25 ans et plus, n'avait aucun certificat, diplôme ou grade.

Accès aux biens et services essentiels en 2016

89,2 % de la population était locataire de son logement;

70,1 % de la population vivait dans un logement construit avant 1971;

9,9 % de la population vivait dans un logement nécessitant des réparations majeures;

14 % de la population vivait dans un logement de taille insuffisante;

32 % de la population locataire vivait dans un ménage consacre 30 % et plus de son revenu aux coûts d'habitation;

22,8 % de la population avait des besoins impérieux de logement;

Capital social en 2016

54,3 % des familles étaient des familles monoparentales;

50,6 % de la population âgée vivait seule; 16 % de la population était immigrante.

État de santé

Estimation du taux de signalements traités était de niveau 5, ce niveau étant le plus élevé selon l'indice de défavorisation (1 à 5).

Portrait de l'environnement bâti en 2015

Le quartier Christ-Roi est à la fois un milieu de vie et un milieu commercial. L'on y retrouve des résidences unifamiliales, des duplex et des édifices de 3-4-5 étages, des logements abordables, des logements à prix modiques (HLM), des commerces et des restaurants. C'est un quartier où l'on retrouve centre de loisirs et une piscine publique, d'un centre des arts, de services publics tels : un Carrefour Jeunesse-emploi, un point de service du CLSC des Maskoutains. Toutefois, il n'y a pas de clinique médicale. L'on y retrouve aussi un magnifique marché public, des bâtiments historiques. Également, une digue et d'une promenade en bordure de la rivière Yamaska sur une distance d'environ un kilomètre ont été construites dans les années 70', pour paré au problème chronique d'inondation au centre-ville. Toutefois, cette promenade doit être restaurée en raison de son état vétuste. À son extrémité sud, l'on retrouve une minicentrale hydro-électrique privée et un barrage sur la rivière Yamaska.

Progressivement, le quartier Christ-Roi a perdu de sa canopée pour faire place à des espaces de plus en plus bâtis, asphaltés et bétonnés. Si l'on compare avec d'autres secteurs de la ville, le quartier Christ-Roi est l'un des quartiers les plus touchés par la perte de sa canopée. En fait, il dispose de seulement 0,5% d'espaces verts et de parcs. Toutefois, d'autres secteurs n'ont pas non plus la palme d'or en canopée, comme le secteur commercial du haut de la ville qui est très dépourvue d'arbres et d'espaces verts. Malheureusement, la ville n'a pas cru bon d'intégrer des mesures d'atténuation pour éviter le bétonnage mur à mur dans ce secteur économique de la ville en constant développement au cours des dernières années. Est-ce possible de faire cohabiter espaces verts et développement économique ? Selon nos informations, la canopée à Saint-Hyacinthe se situerait autour de 12% alors que nous devrions avoir 25% d'espaces verts et d'arbres.

Dans un contexte de changement climatique, nous observons aussi, de plus en plus de hausses de température en période estivale. Le centre-ville de Saint-Hyacinthe et le secteur commercial du haut de la ville sont identifiés comme étant des îlots de chaleur urbaine; le secteur Christ-Roi (SHY4) se distingue négativement avec une superficie en îlot de chaleur de 55,6%. Il est aussi vulnérable en raison des inégalités sociales et environnementales qui s'y retrouvent.².

Les études démontrent que la chaleur accablante accentue et/ou génère des îlots de chaleur urbains et occasionne un stress thermique pour les populations. Certaines personnes sont davantage vulnérables aux îlots de chaleur urbains, comme les personnes atteintes de maladies chroniques, les populations socialement isolées, les très jeunes enfants. Les personnes âgées sont également prédisposées à des troubles liés à la chaleur, notamment en raison des changements physiologiques associés au vieillissement.

Ces données sociodémographiques et environnementales du quartier Christ-Roi nous amènent à prendre conscience de la fragilité et de la vulnérabilité de ce secteur. Nous y retrouvons un quartier résidentiel, des activités commerciales et culturelles. Ce quartier mérite mieux que de simples constructions sans vue d'ensemble et sans tenir compte de la dimension humaine. Avec l'adoption d'un nouveau règlement de construction en zone riveraine, ce quartier est présentement vulnérable à la spéculation immobilière, pour la construction de nouveaux édifices de 6-8 étages en bordure de la rivière dite zone riveraine. Nous sommes à l'aube du phénomène d'embourgeoisement d'un quartier qui abrite actuellement une population aux revenus modestes. Les membres du comité éco-quartier sont préoccupés par le devenir de ces familles et personnes seules. Pourront-elles encore se loger et vivre sereinement dans leur quartier où devront-elles quitter un quartier qui leur est cher, en raison de la disparition prévisible des habitations à prix abordables de ce secteur et la hausse astronomique des coûts de loyers dans les nouveaux immeubles qui seront construits ?

Les meilleures pratiques pour un urbanisme sain, durable, pistes de solutions

<u>Urbanisme et développement durable : Une question de sens et d'échelle</u>

Étant donné la vulnérabilité du milieu;

Étant donné que le quartier Christ-Roi est à la fois un secteur résidentiel, commercial et culturel; Étant donné les données sociodémographiques qui précisent les vulnérabilités de ce secteur;

Étant donné que nous sommes confrontés à des défis de taille en raison des changements climatiques;

Étant donné le problème récurrent d'îlot de chaleur;

Étant donné que ce quartier a connu des inondations majeures avant la construction de la digue; Étant donné que la ville souhaite revitaliser la Promenade Gérard-Côté;

Étant donné que la ville a mis en branle le Chantier centre-ville;

Étant donné le nouveau règlement de zone riveraine permettant la construction d'édifices de 6-8 étages dans ce secteur;

Il nous apparaît important d'apporter de mettre en lumière l'aspect humain et environnemental du projet de revitalisation du secteur Christ-Roi.

Selon Jan Gehl, architecte et urbaniste de renommée internationale³, la conception d'une ville à l'échelle humaine doit reposer sur la mobilité et la perception sensorielle. Toujours selon monsieur Gehl, les éléments de base de l'architecture urbaine doivent être voués au mouvement et l'espace. Il est important de comprendre que la forme de la rue correspond au mouvement linéaire des pieds des humains, et celle de la place publique, à la capacité des yeux d'embrasser une aire d'une certaine étendue. L'être humain marche vers l'avant et dans un plan horizontal à 5km/h. Chez l'être humain, le sens de la vue s'est développé de manière à favoriser la marche dans un plan horizontal. L'homo sapiens ne voit pas bien vers le haut, et sa vision est passable lorsqu'il regarde vers le bas. Dans cette perspective, les immeubles peu élevés respectent la nature horizontale de l'appareil sensoriel humain, mais pas les édifices en hauteur.

Selon monsieur Gehl, la communication entre l'immeuble et la rue n'est possible que jusqu'au quatrième étage. Au-delà de cette limite, le contact avec la ville s'évanouit rapidement, laissant place au paysage, aux nuages et aux avions. Dans un immeuble élevé, la communication avec l'environnement immédiat est excellente aux deux premiers étages du bas (rez-de-chaussée et premier) et passable aux deuxième, troisième et quatrième étages. De ces niveaux, l'on peut

observer et suivre ce qui se passe dans la rue; paroles, cris et gesticulations sont perceptibles. Ainsi, l'humain prend part à la vie urbaine. À partir du cinquième étage, la situation change radicalement. Les détails deviennent imperceptibles, et l'on ne peut ni reconnaître les personnes se trouvant dans la rue ni communiquer avec elles. À cette hauteur, bureaux et logements ne font plus partie de l'activité humaine.

Toujours selon cet architecte, les espaces de petite taille et de courtes distances permettent des rencontres chaleureuses et intenses. Ils rendent une ville animée et chaleureuse, et ce quel que soit son climat. Si monsieur Gehl accorde tant d'importance à la petite échelle, c'est en raison de la négligence dont les urbanismes font généralement preuve à l'égard de cette dimension, et parce qu'elle constitue la clé d'une meilleure prise en compte de la dimension humaine. C'est pour ces mêmes raisons qu'elle doit devenir partie intégrante du développement urbain. L'atteinte de cet objectif nécessite cependant un changement radical dans les façons de penser et les méthodes de travail habituelles.

Le comité éco-quartier recommande donc à nos élus municipaux et de l'appareil municipal de concevoir l'urbanisme en tenant compte des trois échelles et non pas seulement des deux premières.

Mentionnons d'abord la grande échelle. Cette échelle permet une planification d'ensemble de la ville et de ses quartiers, des fonctions et des infrastructures de transport. À cette échelle, on observe la ville d'une certaine distance ou du haut des airs.

Vient ensuite l'échelle médiane. C'est l'échelle dite de la zone d'intervention. Elle concerne la conception de quartiers ou de secteurs particuliers d'une ville ainsi que la disposition des immeubles et des espaces urbains. À cette échelle, on planifie la ville comme si on la survolait en hélicoptère, à basse altitude.

La petite échelle clôt la liste. Il s'agit de l'échelle humaine. Celle de la ville telle qu'on la perçoit à la hauteur du regard. Elle n'a pas pour objet la structure des grandes artères ou des bâtiments spectaculaires, mais plutôt la qualité de l'espace urbain, que ces citadins occupent et parcourent à pied. Cette échelle est celle de l'architecture adaptée à la vitesse de 5 kilomètres à l'heure.

Ces trois échelles obéissent à des règles très différentes et elles ne sont pas soumises aux mêmes critères. Idéalement, les trois devraient être prises en compte et amalgamées en un tout cohérent dans le but de créer un espace accueillant pour les citadins.

Nous déplorons que l'urbanisme moderniste privilégie les immeubles plutôt que la qualité des espaces urbains considérés dans son ensemble est une grave erreur. Nous voyons souvent dans les médias des maires et de fiers architectes se tenant près d'une maquette d'un projet de développement urbain. Ces images illustrent parfaitement ses méthodes et les problèmes qu'il engendre. On y perçoit le projet du haut des airs, à une distance considérable. Dans cette perspective, les immeubles, les pâtés de maisons ou les rues peuvent être déplacés à loisir jusqu'à ce que le tout semble cohérent du haut des airs et de l'extérieur.

En général, les développements urbains ainsi planifiés ne prennent en compte que les deux échelles les plus vastes, soit la grande échelle et l'échelle médiane.

Nous déplorons le fait que d'importantes décisions municipales sont prises en tenant compte que de ces deux échelles. Ces décisions se prennent rapidement en raison des logiciels d'architecture qui soutiennent ces projets et les joueurs du secteur financier se sentent bien à l'aise d'y consacrer leurs investissements.

Il en va tout autrement avec l'échelle humaine, car à ce niveau, il est plus difficile de travailler. L'information pertinente est plus rare et les logiciels d'architecture ne sont pas adaptés à cette échelle. Malheureusement, les intérêts financiers liés aux deux échelles les plus vastes ne manifestent pas le même empressement à l'égard de l'échelle humaine. Ainsi, de nombreux projets de développement sont planifiés du haut des airs et de l'extérieur. L'ordre des priorités des décideurs et des urbanistes est le suivant : l'on conçoit d'abord les grandes lignes d'un projet immobilier, puis l'on dispose les immeubles sur une maquette et les espaces qui les sépareront.

Des décennies d'expérience en la matière montrent cependant que cette méthode ne convient pas à l'échelle humaine et la création d'espaces urbains accueillants. Bien au contraire, dans presque tous les cas où la majorité des décisions ont été prises en fonction des échelles les plus vastes, l'on a oublié d'inclure les conditions propices à la vie humaine.

Pour que les villes et les immeubles soient accueillants, l'échelle humaine doit être traitée inclus dans la conception des projets immobiliers. Tenir compte de cette échelle est la tâche la plus difficile et la plus délicate de l'urbanisme. S'il la néglige ou rate son intégration à un projet, la vie urbaine n'a aucune chance d'éclore. Toujours selon monsieur Gehl, la pratique généralisée de la planification du haut des airs et de l'extérieur doit être revue pour partir du sol et de l'intérieur du secteur ciblé en hiérarchisant les priorités de la façon suivante : d'abord la vie, puis l'espace, et enfin les immeubles.

Voici un exemple de projet immobilier réussi dans la ville de Saint-Hyacinthe comparativement à un projet immobilier que l'on qualifierait d'échec. La construction de la résidence « Les jardins d'aurélie » située sur la rue Dessaules dans le quartier Hertel est intéressante. Un espace vert avec arbres et aire de repos à l'extérieur pour les résidents et visiteurs a été intégré au projet. L'aspect social et environnemental s'en trouve préservé et le visuel est également intéressant pour les passants. Par contre, la construction d'immeubles locatifs au coin de la rue Dessaules et de la rue Bourdage dans le même secteur présente des lacunes architecturales et environnementales importantes. Il ne semble pas y avoir de place pour y aménager un espace vert de taille acceptable. Le site est aussi dépourvu d'arbres matures. Encore faudrait-il y avoir de la place pour en faire croître. Également, nous observons de la rue qu'il n'y a aucune aire commune à l'extérieur des bâtiments, tout ce que nous y apercevons c'est des stationnements. Quelle est la responsabilité de la ville dans l'octroi de permis à des entrepreneurs pour inclure dans leurs projets immobiliers une part d'espaces verts et d'inclure des aires de vie commune à l'intérieur comme à l'extérieur des édifices afin de favoriser les échanges sociaux ? Ces aires de vie commune contribuent à briser l'isolement social dont souffre un grand nombre d'aînés et personnes seules dans nos sociétés modernes.

En tenant compte de la dimension humaine, le comité éco-quartier recommande que la ville et les promoteurs immobiliers amorcent tout projet de développement par un travail préparatoire visant à déterminer la nature et l'ampleur de la vie urbaine qu'on y anticipe. On devrait par la suite concevoir les espaces urbains et la structure des lieux en fonction des liens pédestres et

cyclables qu'on souhaite y implanter. Une fois cette tâche accomplie, on positionne les immeubles de manière à en assurer la meilleure coexistence possible avec la vie et les espaces urbains.

Selon monsieur Gehl, le fait de concevoir d'abord la vie, ensuite les espaces et enfin les immeubles n'a cependant rien de novateur. C'est plutôt le modernisme, avec ses tables à dessin et son inversion des priorités, qui est récent, celui-ci n'ayant cours que depuis les années 60 et 70. Son triomphe correspond précisément à l'époque où l'on a gravement négligé la dimension humaine au profit de l'étalement urbain et de l'utilisation croissante de l'automobile.

Actuellement, nous assistons bien impuissants à la démolition d'immeubles locatifs abordables au quartier Christ-Roi et avec l'adoption d'un règlement pour inclure dans ce secteur une zone riveraine centre-ville sans l'aval des citoyens. Cette zone est soumise à la pression de la spéculation immobilière. Le comité éco-quartier et les résidents du secteur Christ-Roi sont inquiets de la disparition d'immeubles locatifs abordables dans ce secteur au profit de construction de logements de luxe. Les citoyens de ce quartier assistent bien malgré eux à un embourgeoisement de leur quartier. La ville n'a malheureusement pas prévu en amont des mesures pour augmenter suffisamment son parc locatif abordable en contre parti des pertes de logements abordables qui sévissent depuis deux ans dans ce secteur. C'est les résidents de ce quartier qui en paient et en paieront le prix sur le plan socio-économique.

Si l'on se réfère à la situation qui a prévalu dans les années 70, lors de la construction de la Promenade Gérard-Côté, l'administration en place s'est assuré du bien-être des résidents de ce secteur en leurs offrant des logements abordables ou HLM au lieu de les laisser seuls avec ce fardeau ou nulle place où aller. Actuellement, la ville offre un programme de financement pour aider les nouveaux acheteurs à rénover les propriétés acquises. Pourquoi ce programme n'est pas aussi accessible aux propriétaires actuels ?

<u>Pour une densification respectueuse de l'écologie sociale et du potentiel d'embellissement</u> En intégrant des aménagements écoresponsables, les transformations dans un voisinage deviennent des atouts sur lesquels miser, en autres: ⁴

- L'échelle humaine
- Le verdissement
- Le respect du caractère du quartier
- La qualité architecturale et paysagère
- Les espaces publics
- La vie de quartier

Les îlots de chaleur

L'expression « îlots de chaleur urbains » signifie la différence de température observée entre les milieux urbains et les zones rurales environnantes. Les observations ont démontré que les températures des centres urbains peuvent atteindre jusqu'à 12 °C de plus que les régions limitrophes. L'on distingue trois types d'îlots de chaleur urbains soit :

 les îlots de chaleur à la surface du sol : grâce à des lectures de rayons infrarouges émis et réfléchis par les surfaces, il est possible de déceler les endroits d'une ville où les surfaces sont les plus chaudes;

- les îlots de chaleur de la canopée urbaine, qui est la couche d'air comprise entre le sol et la cime des arbres, ou des toitures des bâtiments, où l'essentiel de l'activité humaine se déroule:
- les îlots de chaleur de la couche limite urbaine, située au-dessus de la couche de la canopée.
 Les îlots de chaleur de la canopée urbaine et de la couche limite urbaine font référence à la température de l'air.

L'intensité des îlots de chaleur change sur une base quotidienne et saisonnière en fonction des différents paramètres météorologiques. En général, l'intensité des îlots de chaleur de la canopée urbaine est plus forte la nuit que le jour.

Les causes des îlots de chaleur

La morphologie urbaine se rapportant aux formes, à l'orientation et à l'espacement des bâtiments dans une ville joue un rôle dans la formation des îlots de chaleur urbains. Les grands bâtiments et les rues étroites nuisent à la bonne ventilation des centres urbains en créant des canyons où s'accumule et reste captive la chaleur occasionnée par le rayonnement solaire et les activités humaines. De plus, la circulation automobile encourage les apports de chaleur et de pollution de l'air.

Impacts sur l'environnement

Les îlots de chaleur urbains contribuent à la formation du smog. En effet, le smog, composé de particules fines et d'ozone, se forme lors de la réaction entre les rayons du soleil, la chaleur et les polluants. La chaleur accrue occasionne une détérioration de la qualité de l'air intérieur et elle favorise la multiplication des acariens, des moisissures et des bactéries. De plus, certaines substances toxiques, telles que les formaldéhydes, contenus dans les colles utilisées dans la fabrication des meubles et les matériaux de construction, sont libérées lors de fortes chaleurs. Tous ces facteurs ont une incidence sur la santé et qualité de vie des humains qui vivent dans un environnement identifié comme étant un îlot de chaleur. Tel que précisé antérieurement, le centre-ville et le secteur commercial nord de la ville de Saint-Hyacinthe sont identifiés comme des secteurs à îlots de chaleur en période estivale.

<u>Pistes de solutions pour la réduction des îlots de chaleur</u>

- Il est important que la ville travaille sur la réduction du parc automobile, car les automobiles et les véhicules contribuent à l'émission de chaleur en milieu urbain. La chaleur totale émise par les véhicules peut rester prisonnière des canyons urbains mal ventilés, réduisant par le fait même le confort thermique des citadins. Les émissions des véhicules contribuent également à la formation du smog urbain et au réchauffement climatique.⁵
- Une bonne planification du transport est essentielle afin de minimiser l'apport de chaleur dans les milieux urbains. Il est donc important que la ville améliore son transport en commun et favorise le développement du transport actif : à pied et à vélo.
- Il serait aussi important de miser sur des certifications écologiques ou l'équivalence pour les nouvelles constructions et pour les rénovations résidentielles et commerciales. La ville doit aussi exiger d'intégrer obligatoirement des espaces verts et des plantations d'arbres à

chaque projet immobilier résidentiel ou commercial et interdire la coupe des arbres sans autorisation ni justification sérieuse.

- La ville devra mettre en application sa politique de l'arbre. Actuellement, nous observons un grand laxisme de ce côté. La ville devra encourager la végétalisation des murs extérieurs.
- La ville doit soutenir le développement d'espaces verts pour jardinage urbain collectif et communautaire.
- La ville doit mettre en place un incitatif pour la réfection des toits en blanc et éliminer progressivement les toits de goudron.
- Au centre-ville la ville se doit de restreindre la hauteur des bâtiments à 4-6 étages afin de conserver ce milieu de vie à échelle humaine.
- La ville doit poursuivre et accélérer ses plantations d'arbres en bordure des stationnements publics et privés, mais aussi le long des artères principales et autres pour augmenter la fraicheur en bordure des trottoirs et rendre la marche plus confortable.
- La ville se doit d'aménager des parcs à vélo sécuritaire dans les stationnements publics.

Recommandations pour un développement durable harmonieux au sein des collectivités

Le développement social durable se fonde sur des principes de démocratie et de justice. Il vise à augmenter la qualité de vie de tous les membres des collectivités actuelles et futures avec un minimum d'impact sur l'environnement. Le développement social, à la fois préalable et la résultante du développement durable sont étroitement liés à l'aménagement d'un territoire et à son contexte politique.

Le contexte actuel et les facteurs qui influencent la qualité de vie

La qualité de vie est un concept subjectif et culturel. Une bonne ou une mauvaise qualité de vie dépend de la perception quotidienne du bien-être des êtres humains et intervient dans l'orientation de leurs comportements et de leurs choix présents et futurs. Néanmoins, il est possible d'identifier des éléments généraux de définition de la qualité de vie au niveau collectif sur lesquels les politiques et l'aménagement du territoire peuvent influer directement.

Une vision commune

La nécessité de soutenir l'implication des citoyens dans l'aménagement et le développement viable du territoire émane d'abord et avant tout de valeurs de solidarité et d'impératifs éthiques. Il s'agit de poser en préalable à toute action collective l'écoute des préoccupations et des idées des personnes concernées. Malgré la complexité et la durée de l'exercice, une démarche d'implication des citoyens en amont des processus de planification a pour avantage de dégager une vision plus complète d'une collectivité, du territoire et de ses composantes significatives. Afin de faciliter et de favoriser la communication, il faut cependant s'assurer que l'information circule librement et qu'au bout du compte, elle soit réellement et honnêtement intégrée et utilisée. Cela requiert aussi de veiller à susciter le maximum de participation des

citoyens qui n'ont pas déjà accès à l'information et aux moyens d'exposer leurs points de vue. Par ailleurs, une vision commune, qui englobe non seulement le territoire, mais aussi les particularités socioculturelles de la collectivité, prépare le terrain pour l'élaboration de solutions d'aménagement consensuelles et durables.

Des priorités sociales

L'équité et l'accessibilité sont des concepts voisins et complémentaires qui se recoupent très souvent dans la réalité. Par exemple, l'amélioration de l'accessibilité au transport en commun peut rétablir une certaine équité en mobilité et des mesures visant à réduire les iniquités entre les générations peuvent optimiser l'accès au logement. Néanmoins, et en guise d'éclaircissement, l'équité requiert absolument la prise en compte des besoins de l'être humain le plus vulnérable, le plus différent, le plus pauvre, celui qui ne peut pas lire ou encore celui qui ne peut pas conduire pour lui permettre de s'intégrer à la société. Quant à l'accessibilité, elle se situe du côté de la disponibilité et de l'ampleur des différents services offerts à la collectivité ainsi que de l'emplacement et de la sécurité des lieux publics et privés.

L'équité

L'équité c'est d'abord et avant tout d'assurer à chaque membre d'une collectivité un bien-être minimum et un avenir décent. La pauvreté étant un des facteurs les plus importants d'une mauvaise qualité de vie, il est important que les collectivités locales, en collaboration avec les autres paliers de gouvernement et les différents acteurs sociaux, légifèrent, planifient et agissent afin de la combattre efficacement. En d'autres termes, repousser, dans l'espace et dans le temps, les problèmes liés à la pauvreté n'est ni une solution efficace ni une solution durable. En effet, la lutte à la pauvreté, notamment celle des jeunes, des femmes, des personnes âgées, des immigrants et des autochtones, ne peut être considérée comme étant étrangère à l'aménagement puisqu'elle est souvent aggravée par des carences en transport, en logement, en emploi, etc. Ainsi, une meilleure gestion et une juste répartition des infrastructures et des ressources budgétaires peuvent aider à rétablir des normes d'équité.⁶

Conclusion

Le comité éco-quartier apprécie cette initiative de la ville d'inclure une consultation publique pour son plan de développement durable. Nous sommes d'avis que la ville devrait être à davantage à l'écoute de ces citoyens. Un des moyens serait de les consulter plus régulièrement pour l'ensemble de ses projets en tenant compte des préoccupations des citoyens, mais aussi des solutions ou idées novatrices qu'ils apportent. Les citoyens sont au cœur de l'activité d'une ville. Ils la connaissent au niveau de l'échelle humaine. Il faut donc utiliser cette expertise pour le développement progressif et écologique d'une ville.

Pour appuyer notre recommandation, voici une citation de monsieur Normand Baillargeon, enseignant et auteur : « Malgré ce que l'on voudrait parfois nous inciter à croire, une démocratie ce n'est pas un régime de spectateurs. C'est une organisation politique de citoyens qui se tiennent informés, qui se parlent et agissent ensemble. Notre salut collectif passe par l'action collective. » ⁷ La participation citoyenne encourage les citoyens à s'intéresser à la vie politique de sa ville.

Il est urgent de solutionner le problème de logements abordables au centre-ville avant d'entreprendre d'autres démolitions dans ce secteur. Il faut aussi tenir compte des milieux bâtis et des changements climatiques, car ceux-ci auront de plus en plus d'impacts sur la vie des citadins.

Lors des grands projets, la ville ne doit pas seulement tenir compte du seul facteur économique pour la revitalisation d'un quartier. Ce facteur s'il n'est pas évaluer avec l'ensemble des autres prémisses comme l'environnement, les changements climatiques, la qualité de vie des gens, les consultations citoyennes, etc., ne permet pas de créer des milieux de vie à l'échelle humaine et la qualité des projets en sera affectée. Il est donc important d'éviter de refaire les erreurs du passé en urbanisme, nous ne sommes plus dans les années 60 et 70. Le monde a changé et nous devons tenir compte des nouvelles données et études pour densifier l'occupation du territoire, mais en prenant en considération la qualité de vie des citoyens. Il faut donc tenir compte des meilleures pratiques en architecture et développement durable.

Référence

- ¹ Indicateurs de développement des communautés, quartier Christ-Roi (centre-ville de Saint-Hyacinthe), CLSC des Maskoutains 2017-2018 issues du recensement long de 2016 et de l'environnement bâti au quartier Christ-Roi zone SHY4 du projet Habitat- Extranet- CISSS de la Montérégie-Est.
- ² Cartographie ICU de la DSP et portrait de l'aménagement du territoire dans un contexte de changement climatique, projet Habitat CRÉ-2012
- ³ Pour des villes à l'échelle humaine de Jan Gehl, les éditions Écosociété Montréal, 2012
- ⁴ Inspirée de « Oui dans ma cour », fiche « tout savoir sur la densification » rendez-vous avril 2019
- ⁵ https://www.inspg.gc.ca/pdf/publications/988 MesuresllotsChaleur.pdf
- ⁶ Tirée de Vivre en Ville, guide « Pour des collectivités viables », Chapitre 10, p. 487 523
- ⁷ Livret du CD *Retour à Walden* de Richard Séguin





Objet: Lettre d'intention – dépôt d'un mémoire citoyen sur le transport actif

Madame, Monsieur,

Cette lettre a pour but de vous informer de l'intention du CCCPEM de rédiger un mémoire citoyen sur le transport actif dans le cadre de la consultation citoyenne sur le plan de développement durable de la Ville de Saint-Hyacinthe. Le dépôt de ce mémoire est prévu pour l'automne 2019.

Le Comité de citoyens et citoyennes pour la protection de l'environnement maskoutain (CCCPEM) est un organisme sans but lucratif. C'est grâce à son équipe principalement bénévole que le CCCPEM réussit à promouvoir auprès de la population de la MRC des Maskoutains, la conservation, la sauvegarde et la protection de l'environnement depuis plus de 25 ans.

Passionné d'environnement et soucieux de participer au développement de milieux de vie de qualité, le comité transport du CCCPEM travaillera sans relâche au cours des prochaines semaines afin de promouvoir le transport actif (marche, vélo, etc.) auprès de ses concitoyens par divers moyens. Une conférence-discussion gratuite et ouverte à tous concernant le transport actif est d'ailleurs prévue le samedi 25 mai à 10h00 à la Corporation Aquatique Maskoutaine. Aussi, durant l'été, le CCCPEM organisera une marche exploratoire pour chaque quartier de la Ville afin de permettre aux citoyens de bouger et de cibler des améliorations possibles en termes d'infrastructures destinées au transport actif.

Ces contacts directs avec les utilisateurs actuels et potentiels du transport actif permettront au CCCPEM en collaboration avec le CISSSME de sensibiliser la population maskoutaine aux bienfaits du transport actif, de colliger des données sur le terrain et d'émettre des recommandations. Cette démarche se veut collaborative. Elle s'insère dans le contexte du plan de développement durable de la Ville. Et souhaite mettre la table à la mise sur pied d'un plan municipal pour la mobilité durable, plan au sein duquel le transport actif est favorisé pour la santé physique, mentale et économique des familles maskoutaines en plus de lutter contre les changements climatiques.

Veuillez recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations les plus distinguées

Annabelle T.Palardy

Présidente

Comité des Citoyens et Citoyennes pour la Protection de l'Environnement Maskoutain www.cccpem.com 450 702-0923 anna_belle_84@hotmail.com

MANIFESTE 2019 POUR L'ENVIRONNEMENT DE ST-HYACINTHE

Étudiant.e.s de la Faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal

TABLE DES MATIERES

'K⊑ΓALE.		3
CATEGORI	SATION DES ENJEUX2	1
REDUIP	RE LA PRODUCTION DE DECHETS ET LE GASPILLAGE	5
Plas	stiques5	5
Con	npostage6	5
Gas	pillage alimentaire6	õ
Inci	tation à la réduction des déchets	7
Enc	ourager la réparation et la revalorisation des objets	7
VERDIS	SSEMENT ET BIODIVERSITE)
Ver	dir tout ce qui peut être vert :)
Réd	luire les espaces bétonnés :)
Cho	isir la bonne végétation10)
Am	énager11	L
Lég	iférer11	L
DEMON	TRER DU LEADERSHIP	<u>)</u>
Les	écoquartiers12	<u>)</u>
Enti	reprises13	3
Moi	ntrer fièrement son désir de changement14	1
TRANS	PORT ACTIF ET COLLECTIF	5
Fac	ilité de déplacement15	5
L'él	ectrique15	5
AUTRE	S INITIATIVES16	ĵ
Lun	nière10	ŝ
Pes	ticides	ŝ
Art	et vie de rue16	ŝ
RIBLINGR	APHIF 19	2

PREFACE

Peut-être avez-vous remarqué que le titre de ce manifeste ne souligne pas la notion de « développement durable ». Nous avons fait le choix de sortir le développement de notre vision, puisqu'il nécessite de produire et consommer davantage que ce qui fut consommé par le passé. Il nous semble impossible de garder cette logique tout en visant un impact écologique moindre, car le « développement durable » est tout de même associé à l'utilisation et à l'épuisement de davantage de ressources; des ressources que nous ne possédons pas. Ce concept ne correspond pas à la vision que nous avons des cinq prochaines années de notre municipalité, de là l'origine de notre omission.

Lors de la consultation citoyenne du 15 mai dernier, les notions de forces et de points de vigilance de la ville furent amplement abordées. Il nous paraissait aujourd'hui plus important d'amener différentes pistes de solutions concrètes concernant les nombreux enjeux de St-Hyacinthe, car c'est la mise en application de ces idées qui permettra d'inspirer un réel changement.

La recherche effectuée pour ce manifeste cible des projets pouvant être réalisés par la municipalité plutôt que des principes de conscientisation. Nous croyons que la sensibilisation du public sera toujours nécessaire à la mise en place de changements durables, mais nous sommes convaincu.e.s que la création de politiques municipales est aujourd'hui plus pertinente afin d'atteindre rapidement nos objectifs et ainsi compenser pour l'inaction des dernières décennies.

Nous espérons pouvoir inspirer le conseil municipal dans son processus de rédaction du plan 2020-2024 pour l'environnement de St-Hyacinthe. Beaucoup d'enthousiasme fut montré par les étudiant.e.s et citoyen.ne.s lors des derniers mois et nous tenterons de garder cette flamme allumée aussi longtemps que nécessaire.

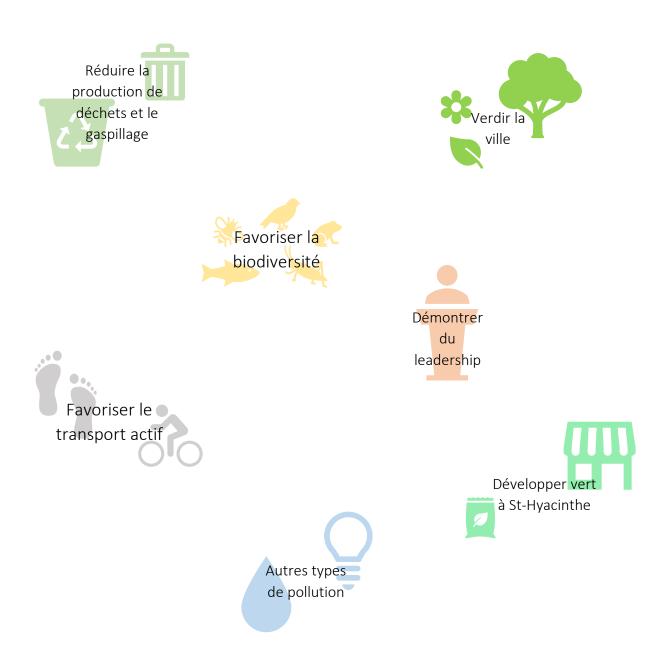
(Nous vous invitons à ne pas imprimer ce manifeste, vu son accessibilité sur vos ordinateurs)

A society in which consumption has to be artificially stimulated in order to keep production going is a society founded on trash and waste, and such a society is a house built on sand.

— Dorothy L. Sayers

CATEGORISATION DES ENJEUX

En se basant sur nos observations des points de vigilance de la municipalité de St-Hyacinthe, des enjeux furent répartis en catégories qui diffèrent légèrement de celles qui avaient été ciblées à la base par la ville. Voici le remaniement conçu par notre groupe de travail :



REDUIRE LA PRODUCTION DE DECHETS ET LE GASPILLAGE

Plastiques

Un des fléaux de notre époque est notre dépendance aux plastiques à usage unique. Leur utilisation est extrêmement répandue dans de nombreuses industries et leur règlementation serait sans conteste un énorme pas en avant pour le territoire de St-Hyacinthe. Récemment, la ville de Montréal a révélé vouloir réglementer et interdire les objets suivants pour le printemps 2020 : sacs de plastique à usage unique, ustensiles de plastique, gobelets de plastique, contenants en polystyrène et pailles de plastique.

Nous vous conseillons d'aller encore plus loin en **bannissant tous les types de sacs de plastique**, soit à la fois les sacs de type léger retrouvés à l'épicerie, mais également ceux plus robustes pouvant être retrouvés dans certains commerces. C'est une mesure qui est déjà appliquée dans de nombreuses municipalités telle la ville de Brossard et même dans certaines provinces telles Terre-Neuve-et-Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard. L'organisme RECYC-QUÉBEC a récemment mis en ligne une page d'informations afin d'aider les municipalités dans leur transition vers un bannissement des sacs de plastique¹.

Nous vous recommandons aussi de bannir les couvercles de café en plastique, tous les contenants de plastique utilisés pour la nourriture à emporter chez soi, ainsi que les contenants de polymère et les pellicules moulantes de type « Saran Wrap » utilisés pour l'emballage de différents produits en épicerie.

Ces mesures peuvent sembler radicales, mais elles sont surtout audacieuses, réalisables et nécessaires. Voici certaines pistes de solutions à proposer et mettre en place afin de faciliter la transition des commerçants :

- Favoriser l'utilisation dans tous les commerces des sacs réutilisables que la population maskoutaine possède probablement déjà.
- Ne pas se laisser tenter par les sacs dits biodégradables ou compostables, puisque ceux-ci sont moins recyclables, se dégradent en microparticules de plastique tout aussi néfastes pour l'environnement et la faune, ou encore produisent davantage de méthane lors de leur dégradation s'ils sont mal triés, ce qui amplifie l'impact des gaz à effet de serre (GES)².

¹ https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/municipalites/mieux-gerer/informations-banissement-sacs-plastique

² https://www.lapresse.ca/environnement/pollution/201401/13/01-4728078-les-sacs-plastique-biodegradables-font-debat-en-france.php

- Faire appel à des initiatives de consignation et d'économie circulaire telles que « La Tasse »³ permettant de bannir les tasses à café jetables sur le territoire.
- Proposer aux épiceries d'utiliser des contenants de carton ou de bois mince pour la disposition des fruits et légumes ou encore des barquettes pouvant être consignées.
- Demander aux restaurants d'utiliser des contenants de carton compostable lors de l'emballage des repas à emporter.
- Valoriser l'utilisation de ses propres contenants lors de l'achat de produits à emporter.
- Valoriser les solutions de rechange aux pailles de plastique, telles les pailles de carton et les pailles lavables faites de métal, de verre ou de bambou.

Compostage

Le compostage est incontestablement un point fort de la ville de St-Hyacinthe. Toutefois, l'accessibilité de ce service n'est pas encore au point pour de nombreux citoyens. Des déficiences sont observées à la fois au sein des industries, des commerces, des institutions (ICI), des immeubles de plus de six logements et des lieux publics ainsi que le centre-ville qui a cessé d'être desservi récemment. Il en va de même pour l'accessibilité du recyclage dans de nombreux commerces. Il serait primordial de permettre une accessibilité équitable à tous et toutes à travers la région.

Nous sommes conscients que l'optimisation de ce service demande de déployer encore plus de ressources afin de s'assurer de sa bonne fonction. Voici des pistes de solution pour améliorer la gestion du compostage à St-Hyacinthe.

- Offrir des composteurs résidentiels gratuitement aux Maskoutain.e.s afin de réduire la charge de compost à ramasser par camion. Les citoyens peuvent alors se servir de leur propre compost afin de fertiliser leur jardin et leurs plates-bandes tout en valorisant leurs efforts annuels.
- Mettre à la disposition des citoyen.ne.s des bacs de recyclage et de compostage aux mêmes endroits que les poubelles publiques à travers la ville.
- S'inspirer du plan d'action de la ville de Drummondville pour la collecte des matières organiques au niveau des ICI.⁴

Gaspillage alimentaire

Afin de réduire le gaspillage alimentaire au niveau des épiceries, il serait intéressant d'inciter les marchés de la région à explorer les différentes alternatives permettant de valoriser les aliments moins frais. Par exemple, la vente à rabais des **fruits et légumes**

³ https://www.latasse.org/

⁴ https://unpointcing.ca/alimentation/compostage-a-drummondville-entreprises/

moches permet à la fois de donner une seconde chance d'achat, mais également d'offrir une nourriture saine aux familles à faible revenu.

Également, la certification « Action réduction » fondée par l'organisme « Jour de la Terre » encourage les épiceries dans la revalorisation de leurs déchets⁵. La municipalité pourrait exiger que tous les marchés alimentaires de St-Hyacinthe se dotent de cette certification et qu'ils transitent vers le niveau « Diamant » dans un horizon de quelques années.

Autrement, le don alimentaire nous semble toujours être une option intéressante afin de transformer des aliments périmés en repas pour les personnes vivant de l'insécurité alimentaire.

Incitation à la réduction des déchets

Depuis 2016, la ville de Beaconsfield a mis en place un système de collecte des déchets intelligent⁶ qui leur a permis de réduire de 51 % les déchets produits par leurs citoyens. Chacun des bacs à ordures régulières est doté d'une puce qui est scannée et qui permet à la municipalité de facturer chaque levée de bac à son propriétaire. Cette mesure incite alors les résidents à mieux trier leurs déchets et à composter davantage afin de placer leur bac à la rue le moins souvent possible.

De plus, cela permet à la ville d'utiliser 50 % moins de camions pour récolter les ordures, ce qui diminue la quantité de GES produite par le déplacement de ces camions.

Quant au programme municipal de couches lavables, il serait possible d'amplifier son effet en implantant ce type de matériel à l'hôpital. Ceci permettrait aux familles d'être mieux informées du programme dès la naissance de leur enfant.

Encourager la réparation et la revalorisation des objets

Plusieurs possibilités s'offrent aux villes afin d'encourager leurs citoyens à ne pas jeter tous les objets qui se brisent ou qui deviennent démodés. Ces projets des plus simples aux plus farfelus permettent non seulement d'augmenter le temps de vie utile des objets et de combattre l'obsolescence programmée, mais stimulent aussi la créativité des citoyens, créent un esprit de communauté et favorisent la création d'une économie circulaire de quartier.

⁵ https://www.jourdelaterre.org/qc/tous-les-jours/programmes/gestion-des-matieres-residuelles/action-reduction/

⁶ https://unpointcing.ca/techno/beaconsfield-poubelles-intelligentes/

- Encourager la création de **cafés de réparation** tels que le « *Café La Patente* » de Québec ou le « *Repair café* » de Montréal. Ces lieux permettent d'exploiter l'expertise des citoyens dans un certain domaine afin de transmettre la connaissance à la communauté.
- Créer une « bibliothèque à objets » permettant aux citoyens de se procurer gratuitement (ou à faible coût) des objets qui ne sont utiles que dans des situations exceptionnelles. Très souvent, ces objets sont soit encombrants ou coûtent très cher pour une utilisation plutôt sporadique. Les « bibliothèques à objets » favorisent des principes de simplicité volontaire et de coopérative entre les citoyens. Les responsables de la bibliothèque peuvent alors conseiller les utilisateurs sur le fonctionnement des différents objets et s'assurer que ceux-ci reviennent dans un bon état. Plats à fondue, outils, machines à coudre, bancs de scie, machines à pâtes, etc. Ces objets peuvent être donnés par des utilisateurs ou encore achetés par la bibliothèque afin de créer un catalogue diversifié. À Montréal, la coopérative « La Remise⁹ » organise des ateliers desquels il est possible de s'inspirer. Il existe également « La Ruche¹⁰ » de Québec ou la BAnQ, qui propose une méthodologie pour créer ce genre de bibliothèque¹¹.
- Les FabLab sont des lieux dans lesquels la créativité des citoyens est mise de l'avant. Ces lieux possèdent de l'équipement hautement spécialisé permettant la réalisation de nombreux projets à l'aide de la fabrication numérique. Ils encouragent donc les entrepreneurs, les étudiant.e.s et les artistes à travailler des matériaux de manière différente. Ces initiatives encouragent l'implantation de nouveaux projets en région¹².

http://www.banq.qc.ca/services/services professionnels/milieux doc/dossiers thematiques/services public/pret objets/

⁷ https://atelierlapatente.org/repair-cafe/

⁸ https://www.facebook.com/RepaircafeMTL/

⁹ https://laremise.ca/

¹⁰ https://laruchequebec.com/projet/bibliotheque-outils-quebec-1981/

¹¹

¹² https://www.echofab.quebec/

VERDISSEMENT ET BIODIVERSITE

L'urbanisation telle qu'elle fut réalisée dans les dernières décennies a bien souvent mené à la destruction des milieux naturels et à la dévalorisation des espaces verts. Pourtant, de nombreuses études ont démontré les effets positifs de la nature sur les communautés ¹³. En plus de réduire les îlots de chaleur, les espaces verts favorisent la coopération entre les citoyens et réduisent le stress collectif. La perte de ces milieux engendre aussi énormément d'instabilité pour la faune indigène de St-Hyacinthe, qui se doit alors de résider dans des espaces restreints. Il existe toutefois plusieurs manières judicieuses de créer des espaces verts en milieu urbain et de faire cohabiter harmonieusement notre mode de vie à celui des espèces sauvages.

Verdir tout ce qui peut être vert :

La seule limite à l'implantation de végétation est notre créativité. Il existe maintenant de nombreux dispositifs permettant de valoriser les espaces verts en milieu urbain. Les murs végétaux, les toits verts, les jardins verticaux sur des infrastructures de transport (prenons l'exemple du collectif *Via Verde* à Mexico City) ainsi que les plus traditionnels parcs sont tous des initiatives qui permettraient de diminuer la pression des GES à St-Hyacinthe.

La renaturalisation des milieux, qui consiste à redonner l'intégrité naturelle des sites, pourrait être envisagée pour certains espaces qui ont été pensés plutôt pour la commodité de l'humain que pour leur richesse naturelle¹⁴.

De nombreuses artères et espaces commerciaux de la ville mériteraient d'être repensés afin d'intégrer davantage de plantes.

Réduire les espaces bétonnés :

Les stationnements pullulent à travers la municipalité. Cela fait état d'un problème qui provient principalement de la défaillance des services de transport en commun et des structures facilitant le transport actif, ce, qui force les citoyens à devoir employer leur voiture et ainsi à participer à l'émission excessive de GES dans notre environnement.

Taxer les centres commerciaux en fonction de la surface de stationnement qu'ils possèdent pourrait être une avenue afin de réduire graduellement la pression de ces grandes surfaces

¹³ https://www.inspg.gc.ca/pdf/publications/1274 EspacesVertsUrbainsSante.pdf

¹⁴

inertes. Des bonifications pourraient être offertes lorsque les stationnements sont modifiés pour en réduire l'impact, par exemple en utilisant des technologies telles les « chaussées fraîches¹⁵ » qui réduisent l'effet d'absorbance de la chaleur, en aménageant des espaces verts ainsi que des pratiques de gestion de l'eau pluviale, ou en favorisant la mobilité durable.

Un projet intéressant sur lequel se baser est l'attestation « Stationnement écoresponsable¹⁶ », qui permet un accompagnement vers des pratiques de gestion des espaces de stationnement plus écologiques.

Choisir la bonne végétation

Il est d'usage de gazonner tous les espaces verts municipaux et d'installer de simples plantes annuelles dans des bacs en bordure de route pour végétaliser la ville. Pourtant, il est démontré que de meilleures solutions existent pour à la fois favoriser l'implantation d'une biodiversité végétale et animale et pour faire de nos parcs et espaces végétalisés de véritables lieux de nature, réfléchis en fonction de leurs impacts positifs :

- Comme le démontre la Fondation David Suzuki, les **champs herbacés** ont une meilleure biomasse et diversité d'invertébrés que les espaces gazonnés, en plus de diminuer la chaleur de la région dans laquelle ils sont situés. ¹⁷ Ils peuvent alors être combinés avec des installations pour accommoder la faune aviaire qui sera attirée par la plus grande pression d'insectes desquels se nourrir. Ils nécessitent également moins d'entretien puisqu'il est dans notre intérêt de laisser pousser les différentes plantes à leur plein potentiel. Ils demandent alors moins de main d'œuvre et coûtent moins cher à mettre en place. Ils sont parfaits pour tous ces espaces verts qui ne sont pas utilisés pour l'activité humaine, tels que les bordures de routes passantes ou près des commerces.
- Favoriser l'implantation des plates-bandes constituées de plantes indigènes et florifères attirant les papillons, les abeilles ainsi les insectes pollinisateurs serait une autre piste de solution intéressante afin d'accommoder ces espèces menacées. Nommons ici l'asclépiade, l'onagre bisannuelle, l'aster de la Nouvelle-Angleterre et la bergamote sauvage.¹⁸

¹⁵ https://www.lapresse.ca/environnement/dossiers/changements-climatiques/201708/14/01-5124356-a-los-angeles-peindre-les-chaussees-en-blanc-contre-la-chaleur.php

¹⁶ https://stationnementecoresponsable.com/

¹⁷ https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2018/11/DSF-La-fin-du-gazon Final 2018-11-22.pdf

¹⁸ https://boutique.davidsuzuki.org/collections/asclepiade/products/copy-of-ensemble-du-jardinier

Aménager

La restructuration des villes est indispensable au virage vert qu'il faut mettre en place. Certaines manières de construire des villes se sont révélées néfastes et il est possible de ramener l'équilibre.

- La création de « corridors écologiques ¹⁹», soit des milieux reliant fonctionnellement entre eux différents habitats vitaux pour une espèce ou une population, permet de sécuriser des espaces pour le déplacement de la faune de St-Hyacinthe. De grands projets sont en cours d'étude à Montréal afin de relier entre eux les parcs et les zones naturelles.
- Il est possible de rendre la ville plus adaptée pour les espèces volantes en installant des cabanes pour les oiseaux et les chauves-souris à travers les différents quartiers. Ces dernières ont particulièrement de difficulté à se réimplanter dans les milieux urbains, desquels elles sont chassées par les humains, alors qu'elles nous sont foncièrement favorables²⁰.
- Suite aux inondations dont nous avons été témoins récemment, il est important de repenser nos rues, qui ont tendance à imperméabiliser grandement les sols et qui rendent nos villes intolérantes aux pluies abondantes. Certaines villes comme Trois-Rivières²¹ installent dans ce sens des bassins de biorétention aux bordures de leurs rues afin d'augmenter leur capacité à contrôler le ruissellement des eaux. Les plantes et la matière organique de ces bassins optimisent la recharge des nappes phréatiques ainsi que la qualité de l'eau.



Légiférer

Bien évidemment, ces changements se produisent rarement de manière spontanée et ont fréquemment besoin d'être appuyés par des lois municipales. Nous proposons ici que la

¹⁹ http://www.crecq.qc.ca/upload/contenu-

fichiers/Biodiversite/Milieu naturel/Principe delaboration des corridors naturels.pdf

²⁰ https://www.sepaq.com/parcs-nationaux/conservation/enjeux/annexes/sos-chauves-souris.dot?language_id=2

²¹ https://unpointcing.ca/vivre-ici/trois-rivieres-rue-saint-maurice-eau-de-pluie/

Ville de St-Hyacinthe légifère afin de soutenir la préservation des espaces verts préexistants et la création de nouveaux espaces et afin de mettre en place des normes d'urbanisme qui obligent tout entrepreneur et développeur de projet à réfléchir sur les manières d'inclure de la verdure dans leur concept d'aménagement. Notamment, vous pourriez soutenir financièrement la transition des toits traditionnels en toits verts et exiger l'attestation « Stationnement écoresponsable » à tout stationnement dépassant une certaine superficie.

DEMONTRER DU LEADERSHIP

Le leadership municipal, c'est non seulement encourager positivement sa population à s'impliquer dans un projet commun, mais aussi se montrer à l'avant-garde dans les objectifs proposés. À de nombreuses reprises, St-Hyacinthe s'est montrée intéressée à obtenir la qualification de ville étudiante, à l'instar de Sherbrooke. Toutefois, il faut plus que posséder des institutions d'enseignement pour acquérir ce type de réputation. Il est nécessaire de ne jamais se contenter de ce qui a été fait par le passé et de sans cesse regarder vers l'avant afin de transformer une municipalité en lieu d'ouverture et d'innovation. C'est entre autres ici que le principe de **développement vert** s'applique.

Les écoquartiers

La banlieue s'est développée de la même manière depuis des décennies : en regroupant des lieux de résidence dans de grands quartiers et en centralisant les services dans de grands centres commerciaux. Cette configuration rend le résident **dépendant de sa voiture** et très individualiste dans sa manière de vivre.

Des collectifs tels que « Vivre en ville²² » ont imaginé de nouveaux standards de construction visant à se forger une identité de lieu et de communauté tout en recherchant le **bien collectif** et en proposant des initiatives visant à enrayer les problématiques des quartiers actuels. Ils s'appuient sur 33 principes sur lesquels se baser pour repenser la ville à différentes échelles pour qu'elle soit en symbiose avec des principes de durabilité et pour éviter l'étalement urbain. Leurs principes fondamentaux sont séparés en quatre échelles qui englobent l'agglomération, le quartier, la rue et le bâtiment.

Il serait incontestablement à l'avantage de la ville de se baser sur ce document afin de repenser les projets et toute nouvelle construction souhaitant s'implanter dans les prochaines années. Les nouvelles normes de construction et de développement auraient

12

²² http://objectifecoquartiers.org/

intérêt à réfléchir aux différents principes pour faire de St-Hyacinthe une ville qui inspire la vie de communauté.

Des projets de **coopératives de propriétaires** se mettent aussi en place dans certaines villes comme Sherbrooke afin de viser un mode de vie plus minimaliste qui est cohérent avec le principe de **décroissance**. Ces lieux qui abriteront bientôt des familles²³ dans des **minimaisons** se veulent des lieux de démocratie, d'égalité, de partage, d'autonomie et de solidarité²⁴. Dans ce type de quartiers, la voiture est relayée au second plan, puisque tous les services sont pensés à l'échelle humaine.



Entreprises

En tant que Technopole, St-Hyacinthe a un devoir d'accompagnement et de promotion de l'entrepreneuriat de son territoire. Ce rôle pourrait également lui permettre d'encourager les entreprises d'ici à réviser leurs politiques environnementales afin qu'elles aient le plus faible impact possible sur notre territoire. Certaines reconnaissances pourraient être créées pour féliciter celles qui se sont démarquées au cours de l'année.

La participation citoyenne pourrait elle aussi être encouragée en allouant un budget à des projets communautaires en lien avec l'environnement, comme l'a fait la Ville de Montréal récemment sur des initiatives Zéro Déchet²⁵.

Des **certifications vertes** pourraient être demandées aux entreprises. Tel que mentionné plus haut au sujet des épiceries, le même concept existe au niveau des pharmacies. La certification « Maillon Vert²⁶ » promeut un guide de pratiques pour la transition

13

²³ https://unpointcing.ca/vivre-ici/minimaisons-sherbrooke-petit-quartier/

²⁴ https://la-mini-maison.com/2017/08/01/le-petit-quartier-de-mini-maisons-a-sherbrooke/

²⁵ https://www.jourdelaterre.org/qc/22-avril/concours/concours-zero-dechet-ville-de-montreal/

²⁶ https://maillon-vert.com/

écoresponsable des pharmacies en quatre volets : l'implication sociale, les produits et services, les matières résiduelles et l'énergie et le transport.

Montrer fièrement son désir de changement

Enfin, le leadership se démontre au quotidien en montrant sa **prise de conscience** de la situation climatique mondiale et l'implication que veut avoir St-Hyacinthe en tant que municipalité. Signer des pactes et des déclarations peut sembler futile, inutile ou sans intérêt alors que vous travaillez présentement sur des actions qui seront concrètement mises en place, mais ils ont un **poids symbolique** significatif. Manifester son appui à un mouvement, c'est montrer aux instances gouvernementales que la base est prête pour des politiques provinciales et nationales. C'est montrer que cet enjeu ne peut plus être balayé du revers de la main.

La Ville a dit ne pas vouloir signer diverses déclarations, comme si cela était synonyme de perte de temps. Qu'avons-nous à y perdre?

TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF

Ce manifeste ne s'éternisera pas sur le sujet du transport alternatif, considérant qu'un chantier à ce sujet a été mis en place le 25 mai dernier. Nous souhaitions toutefois mentionner certaines initiatives qui nous semblaient novatrices.

Facilité de déplacement

Il peut être ardu et dangereux de se déplacer à pied ou à vélo dans de nombreuses rues de St-Hyacinthe. Non seulement les pistes cyclables n'ont pas réellement de connexion entre elles, mais elles sont en nombre insuffisant pour parer à la demande de déplacement des citoyens. Également, le service de stationnement pour les vélos doit être cohérent avec le désir de favoriser ce type de transport. Le centre-ville est un bon exemple de milieu non adapté à cette réalité, vu l'absence presque totale de lieux où verrouiller sa bicyclette. Il existe également des options encore plus complètes pour combler ce besoin : les vélo gares! Ces espaces sont non seulement plus sécuritaires, mais peuvent contenir des outils de base pour réparer son vélo.



De nombreuses rues ne possèdent pas d'espace protégé pour les usagers du transport actif, surtout dans les saisons froides. Les étudiantes et étudiants de la Faculté de médecine vétérinaire se déplacent majoritairement à pied ou à vélo, et se plaignent abondamment de l'inaccessibilité des trottoirs et de la nécessité de marcher parfois en plein milieu de la rue, dû aux bancs de neige et aux voitures stationnées. C'est un devoir de la ville que de protéger ses citoyens les plus vulnérables.

L'électrique

Des villes comme Terrebonne et Candiac se muniront prochainement de la navette Navya²⁷, une navette électrique sans chauffeur afin de faciliter le déplacement de ses

²⁷ https://unpointcinq.ca/techno/terrebonne-cite-branchee/

usagers sur de plus grandes distances quand ceux-ci seraient portés à utiliser leur voiture. Ces navettes sont non seulement zéro émission, mais bonifient l'offre de transport puisque ces navettes peuvent fonctionner en permanence, sans restriction! Cela bonifie alors l'offre et la fréquence des moyens de transport à travers la ville, qui semble être le problème majeur du transport en commun.

AUTRES INITIATIVES

Lumière

La pollution lumineuse et l'inefficacité de nos modes d'éclairage sont rarement dénoncées haut et fort, car elles ne semblent bien souvent qu'un enjeu de seconde classe. Toutefois, elles sont néfastes et peuvent être enrayées grâce à certaines alternatives.

La ville de Mégantic a fait un travail exceptionnel au sujet de la pollution lumineuse en la minimalisant dans le but de diminuer l'impact sur leur centre d'observation du ciel.

Pesticides

La forte densité de terres agricoles sur le territoire peut avoir des répercussions néfastes sur les sols, les eaux et les formes de vies indigènes. Plusieurs études ont démontré que de nombreux pesticides sont surutilisés, ce que semble confirmer la commission parlementaire sur les pesticides qui a cours présentement²⁸,²⁹. Ces pesticides se retrouvent ensuite dans la Yamaska. Cela démontre à quel point il serait pertinent que la ville légifère sur l'utilisation des pesticides sur son territoire, en particulier sur lesd néonicotinoïdes. L'utilisation de ces pesticides, qui sont connus pour être extrêmement néfastes pour nos insectes pollinisateurs, semble en parfaite incohérence avec une vision de durabilité de nos pratiques et devrait être bannie

Art et vie de rue

L'accès à l'art peut sembler très dispendieux pour le citoyen moyen, alors que ses bénéfices sur le bien-être sont incontestables. La Ville de St-Hyacinthe devrait laisser plus de place à l'art de rue afin de la **démocratiser** et d'embellir son paysage urbain. Par exemple, St-

²⁸ https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1048466/trop-de-pesticides-inutiles-dans-les-champs-quebecagriculture

²⁹ https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1172425/pesticides-commission-pesticides-agronomes-environnement-atrazine-marc-croteau-sous-ministre

³⁰ http://journalmobiles.com/environnement/de-nombreux-pesticides-detectes-dans-la-yamaska

Lambert s'est doté depuis 2016 d'immenses reproductions de toiles affichées partout dans la ville dans le but de créer un *Musée à ciel ouvert*. Les citoyens peuvent donc parcourir les rues en étant charmés et étonnés par les différentes œuvres qui font maintenant partie du quotidien.

De nombreuses grandes villes investissent dans des **murales** sur leurs édifices, augmentant ainsi l'attrait touristique de celles-ci.

Enfin, de nombreux projets peuvent être imaginés dans l'optique de se réapproprier la rue et de la dynamiser. Les camions-bouffe et les festivals de rue sont deux bons exemples d'avenues à explorer pour que St-Hyacinthe s'impose en tant que pilier culturel. La rue Cascade pourrait même devenir une rue entièrement piétonne pour une période de l'été afin de laisser libre court aux terrasses et aux activités urbaines.

BIBLIOGRAPHIE

- 1. Recyc-Québec (2019) Informations pour les municipalités qui envisagent un bannissement des sacs d'emplettes à usage unique. Repéré à https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/municipalites/mieux-gerer/informations-banissement-sacs-plastique
- 2. Cournoyer, A (2019, 4 février). Compostage: à Drummondville, c'est ICI que ça se passe! Repéré à https://unpointcinq.ca/alimentation/compostage-a-drummondville-entreprises/
- 3. Jour de la Terre (2019). Action réduction, c'est quoi? Repéré à https://www.jourdelaterre.org/qc/tous-les-jours/programmes/gestion-des-matieres-residuelles/action-reduction/
- 4. Blais, S. (2018, 16 juillet). Beaconsfield : des poubelles intelligentes pour réduire les GES. Repéré à https://unpointcinq.ca/techno/beaconsfield-poubelles-intelligentes/
- 5. La Patente (2019). Repair Café. Repéré au https://atelierlapatente.org/repair-cafe/
- 6. Bibliothèque et Archives nationales du Québec (2017). Le prêt d'objets en bibliothèque. Repéré à http://www.banq.qc.ca/services_professionnels/milieux_doc/dossiers_thematiq ues/services_public/pret_objets/
- 7. Institut national de santé publique du Québec (2011). *Les espaces verts urbains et la santé* (n° de publication : 1274). Repéré à https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1274 EspacesVertsUrbainsSante.pdf
- 8. Rolland, E (2009). Villes et gestion des espaces verts : élaboration d'un outil d'évaluation qualitative. (Mémoire de maîtrise, Université de Sherbrooke). Repéré à https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents /Essais 2009/RollandE_28-08-09.pdf

- 9. Dupont, V (2017, 14 août). À Los Angeles, peindre les chaussées en blanc contre la chaleur. Repéré à https://www.lapresse.ca/environnement/dossiers/changements-climatiques/201708/14/01-5124356-a-los-angeles-peindre-les-chaussees-en-blanc-contre-la-chaleur.php
- 10. Francoeur, XW, Dupras, J, Dagenais, D, Messier, C (2018). *La fin de gazon : comment complexifier les espaces verts du Grand Montréal pour s'adapter aux changements globaux*. Repéré à https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2018/11/DSF-La-fin-du-gazon_Final_2018-11-22.pdf
- 11. Fondation David Suzuki (2019). Ensemble du jardinier 3 sachets de semences variées. Repéré à https://boutique.davidsuzuki.org/collections/asclepiade/products/copy-of-ensemble-dujardinier
- 12. Blais, A (s. d.). Formation sur l'élaboration d'un réseau écologique [présentation PowerPoint]. Repéré à http://www.crecq.qc.ca/upload/contenu-fichiers/Biodiversite/Milieu naturel/Principe delaboration des corridors naturels.pdf
- 13. Société des établissements de plein air du Canada (2018). SOS chauves-souris. Repéré à https://www.sepaq.com/parcs-nationaux/conservation/enjeux/annexes/sos-chauves-souris.dot?language id=2
- 14. Larsimont, P (2018, 24 octobre). Un revampage à l'eau de pluie! Repéré à https://unpointcinq.ca/vivre-ici/trois-rivieres-rue-saint-maurice-eau-de-pluie/
- 15. Cossette Civitella, A (2018, 29 août). Beu-bye la grosse cabane. Repéré à https://unpointcinq.ca/vivre-ici/minimaisons-sherbrooke-petit-quartier/
- 16. La Mini Maison (2017, 1^{er} août). Le Petit Quartier de mini-maisons à Sherbrooke. Repéré à https://la-mini-maison.com/2017/08/01/le-petit-quartier-de-mini-maisons-a-sherbrooke/

17. Nathan, D (2017, 13 novembre). Terrebonne, cité branchée. Repéré à https://unpointcinq.ca/techno/terrebonne-cite-branchee/

Requête à la Ville de Saint-Hyacinthe concernant la démolition du quadrilatère composé des rues St-Simon, Marguerite-Bourgeoys, Mondor et St-Antoine pour aménager un stationnement temporaire au centre-ville.

- Considérant que nous connaissons un été torride avec des températures plus élevées que la normale;
- Considérant qu'avec les changements climatiques ces situations vont se reproduire de plus en plus souvent:
- Considérant que le centre-ville de Saint-Hyacinthe est identifié comme étant un îlot de chaleur urbaine; le secteur SHY4 se distingue négativement avec une superficie en îlot de chaleur de 55,6%, cartographie ICU de la DSP et portrait de l'aménagement du territoire dans un contexte de changement climatique, projet Habitat CRÉ-2012.
- Considérant que le secteur SHY4 a seulement 0,5% d'espaces et parcs verts dans un rayon de 500 mètres;
- Considérant que la chaleur accablante accentuée ou générée par les îlots de chaleur urbains peut créer un stress thermique pour la population. « Certaines personnes peuvent être davantage vulnérables aux îlots de chaleur urbains, comme les personnes atteintes de maladies chroniques, les populations socialement isolées, les très jeunes enfants, les travailleurs extérieurs, les personnes ayant un faible niveau socioéconomique, les sportifs extérieurs de haut niveau et les personnes souffrant de troubles mentaux (Besancenot, 2002; OMS, 2007; CSST, 2004). Enfin, les personnes âgées, dont la proportion doublera au Québec d'ici 2051 (Institut de la statistique du Québec, 2004), sont également prédisposées à des troubles liés à la chaleur, notamment en raison des changements physiologiques associés au vieillissement (Thibault et al., 2004). La chaleur accablante engendrée par les îlots de chaleur urbains peut provoquer des inconforts, des faiblesses, des troubles de la conscience, des crampes, des syncopes, des coups de chaleur, voire exacerber les maladies chroniques préexistantes comme le diabète, l'insuffisance respiratoire, les maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires, neurologiques et rénales, au point de causer la mort (Besancenot, 2002; Luber et McGeehin, 2008). Les agences de santé à travers le monde, sur recommandation de l'Organisation mondiale de la santé, ont mis en place divers programmes de lutte aux effets de la chaleur accablante et de prévention des îlots de chaleur urbains, y compris au Québec. »¹
- Considérant que la population du quartier centre-ville (2 975 habitants 2n 2016) est composée en grande partie de résidents vulnérables dont 53,4% de familles monoparentales, de 67,9% de personnes âgés vivant seule, de 3,9% d'enfants de moins de 5 ans, d'une forte concentration de personnes aux prises avec des problèmes en santé mentale;
- Considérant que l'indice de défavorisation matérielle et sociale de la population du quartier Christ-Roi était de 5 sur une échelle de 1 à 5 quintile en 2016.
- Considérant que la population quartier centre-ville vivant sous le seuil de faible revenu est de 33,8% en 2016;
- Considérant que 70% des logements au centre-ville ont été bâtis avant les années 70;
- Considérant que ces édifices ont un facteur d'isolation moins élevé que les nouvelles résidences;
- Considérant que les milieux de vie dits défavorisés doivent faire l'objet d'une attention particulière, car l'on y retrouve davantage de conditions défavorables à la santé de ses habitants;
- Considérant qu'il est largement répandu dans la littérature et dans la pratique que la perte du couvert forestier dans les milieux urbains implique une perte de fraîcheur dans ces milieux;
- Considérant que les mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains doivent être intégrées aux politiques municipales;
- Considérant que la réduction des ICU concerne divers domaines professionnels, dont l'urbanisme, l'architecture, la gestion des ressources naturelles et les transports.

- Considérant que la solution ne réside pas à climatiser tous les bâtiments du secteur centre-ville, car la climatisation augmente la concentration de gaz toxiques dans l'atmosphère;
- Considérant que les mesures mises en place par les villes pour réduire les îlots de chaleur ont une incidence positive tant sur le climat local que sur le climat global. En plus de favoriser la fraîcheur dans les milieux urbains, ces mesures comportent d'autres bénéfices, notamment la réduction de la demande en énergie, la diminution à la source de la pollution de l'eau et de l'air, y compris des émissions de gaz à effet de serre;
- Considérant qu'avec la démolition qu'il y a eu au centre-ville pour agrandir le stationnement en arrière du Jean-Coutu, faisant le carré ave les rues Mondor et Marguerite- Bourgeoys.
- Considérant que la ville a fait l'effort d'enlever des horodateurs au centre-ville;
- Considérant que les automobiles et véhicules contribuent à l'émission de chaleur en milieu urbain. La chaleur totale émise par les véhicules peut rester prisonnière des canyons urbains mal ventilés, réduisant par le fait même le confort thermique des citadins.
- Considérant que les émissions des véhicules contribuent à la formation du smog urbain et au réchauffement climatique. Une bonne planification du transport est essentielle afin de minimiser l'apport de chaleur dans les milieux urbains.
- Considérant la volonté de la Ville de densifier sa population, il est important aussi de limiter l'étalement urbain et de mettre en place des mesures pour favoriser le transport actif et le transport den commun afin de réduire le besoin de posséder un véhicule ou deux véhicules.
- Considérant que lorsque les villes travaillent à réduire l'utilisation de la voiture, elles contribuent à la réduction de la pollution atmosphérique et la réduction des îlots de chaleur.
- Considérant qu'un des moyens pour garantir plus de fraîcheur dans les milieux urbains est d'y limiter l'accès et la circulation des véhicules, il est primordial de se questionner sur la pertinence pour la Ville d'aller de l'avant avec la démolition du quadrilatèrepour faire place à du stationnement d'automobiles ?
- De plus, comme citoyenne appuyée par le CCCPEM, je demande à la Ville de Saint-Hyacinthe de mettre immédiatement en place des mesures concrètes pour réduire les îlots de chaleur au centre-ville pour le mieux-être de ces citoyens résidents et pour tous les utilisateurs et utilisatrices de notre magnifique centre-ville qui est devenue un four en périodes caniculaires.
- De quelle manière en révisant son offre de service en transport en commun : trajets directs en heure de pointe sur les grandes artères, transport gratuit et fluide pour se rendre au centre-ville, dans le parc industriel et au centre commercial.
- La Ville à l'obligation de travailler sur une offre intéressante pour améliorer son transport collectif
 en aménageant des espaces pour le transport actif dans tous ces lieux publics et demander aux
 entreprises et commerçants de prévoir des stationnements et mesures incitatives pour l'utilisation
 du vélo;
- La Ville se doit de procéder à la végétalisation des stationnements. En effet, les stationnements, construits avec du bitume, un matériau à faible albédo, contribuent à la formation des îlots de chaleur urbains (Rosenzweig et al., 2005). Afin de diminuer la chaleur qu'emmagasinent ces surfaces asphaltées et les voitures qui s'y garent, il est conseillé d'aménager de la végétation sur le pourtour (bandes végétalisées) et à l'intérieur (îlots végétalisés) des espaces de stationnements. L'objectif est de créer de l'ombre sur les surfaces asphaltées. L'ombrage des arbres protégera également les revêtements des grandes variations thermiques et prolongera leur durée de vie (McPherson et Muchnick, 2005). Afin de réduire la température de la surface des stationnements,

il est également possible de végétaliser l'entièreté des surfaces au moyen de divers revêtements modulaires composés de béton, de PVC ou d'autres matériaux permettant la croissance de végétaux. Ces modules sont installés sur des sols filtrants, qui favorisent la percolation naturelle de l'eau de pluie².

- L'aménagement préventif des lieux et des espaces habités a pour effet d'atténuer l'impact des changements climatiques sur la santé des populations vulnérables;
- Il est donc primordial que la Ville de Saint-Hyacinthe qui se targue d'être une ville verte en raison de son usine de bio-méthanisation doive poursuivre ses efforts en ce sens et contribuer à mettre des mesures en places pour faire face aux changements climatiques, notamment en instaurant des mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains et en créant des zones de fraîcheur urbaines. Stratégies de végétalisation : Planter d'arbres en bordure des rues en aménagement dit cellulaire afin d'offrir l'espace requis pour le développement des racines sous le recouvrement partiel d'asphalte, végétalisation des stationnements, des pourtours des bâtiments, amélioration de l'isolation des bâtiments existants, meilleures conception des nouveaux bâtiments, murs et toits végétaux, reconvertir des espaces asphaltés en espaces verts, etc. De telles initiatives protègent la population, contribue à améliorer la santé des résidents et augmente notre capacité d'adaptation à faire face à tous ces changements climatiques.

Données de référence :

Indicateurs de développement des communautés (IDC) Profil des communautés du CLSC des Maskoutains (CISSS de la Montérégie) Données issus du recensement long 2016

https://www.donneesquebec.ca/igo/apercu/?id=temperature

Accès sur l'extranet de la DSP de la Montérégie <a href="http://extranet.santemonteregie.qc.ca/sante-publique/sante-environnementale/amenagement-territoire-cadre-bati/environnement-bati-cre-monteregie-est.fr.html#Amenagement-environnement-env

Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains (le document de référence au Québec) https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/988_MesuresIlotsChaleur.pdf

Mémoire transmis à la Direction des communications de la ville de St-Hyacinthe

Et aux responsables de la séance de participation citoyenne Sujet : le PDD (plan de développement durable) de la ville de St-Hyacinthe

Par: Micheline Healy

15785 rue Laflamme, Saint-Hyacinthe, J2T3Y2

L'ensemble des suggestions et réflexions du présent document s'appuie d'abord sur mon expérience personnelle comme citoyenne résidant à St-Hyacinthe depuis plus d'un demi-siècle. Ce document s'appuie également sur mon expérience passée comme citoyenne engagée à l'intérieur de divers organismes impliqués dans la protection de l'environnement, tels que : CCCPEM (comité des citoyens pour la protection de l'environnement maskoutain), Boisé des Douze, comité des bassins versants des Douze et Métairie, comité de la Plume Verte, comité de l'environnement de l'AREQ (Association des retraités de l'éducation du Québec) secteur Richelieu-Yamaska. Finalement, les réflexions et suggestions du document s'appuient sur ma formation académique antérieure dans le domaine de l'écologie et sur les nombreuses recherches personnelles effectuées depuis 2016 pour la rédaction d'une trentaine d'articles dans le journal Le Courrier sur des sujets en lien avec la protection de l'environnement.

D'abord, il faut avoir l'honnêteté de reconnaître les initiatives positives de la ville de St-Hyacinthe au fil des années en matière d'environnement, comme en témoigne le dernier bilan du PDD :

- * la collecte à 3 voies collabore au fonctionnement d'un centre de tri et plus récemment à l'usine de biométhanisation
- * la Ville a soutenu la création des comités des bassins versants
- * il y a 2 ans, les bandes riveraines dans plusieurs parcs en bordure de la Yamaska ont été élargies
- * la Politique de l'arbre a été mise en application avec la plantation de milliers d'arbres sur notre territoire
- * le souci de diminuer l'utilisation du sel de déglaçage en hiver est toujours présent malgré certains ratés
- * la population a accès à quelques parcs et espaces verts comme Les Salines et le Boisé des Douze pour ne nommer que les plus importants
- * le réseau cyclable a été amélioré.

Mais ensuite, pour toutes ces améliorations et bien d'autres abondamment décrites dans le plus récent bilan du PPD de la ville de St-Hyacinthe, il faut souligner que dans notre milieu, plusieurs citoyens et plusieurs groupes sont actifs afin de poser des gestes concrets pour l'environnement : Monsieur Jacques Tétreault et maintenant Madame Annabelle Palardy à la présidence du CCCPEM, Madame Céline Cadieux du Boisé des Douze, Monsieur Hugues Pelletier du Collège St-Maurice, Monsieur Serge Caya du club d'ornithologie, Monsieur Gérard Montpetit du comité environnement de l'AREQ, le club environnement du CEGEP, l'École de médecine vétérinaire, l'ITA, les comités des bassins versants, Les trouvailles de l'abbé Leclerc, le groupe SPRY, le comité de la Plume Verte, et j'en passe. Au conseil municipal, je salue en particulier le travail de Monsieur David Bousquet, responsable du dossier environnement et également Madame Stéphanie Messier ainsi que Monsieur Bernard Barré entre autres, pour leur soutien intéressé à la création d'un futur parc de conservation à l'ancienne métairie des Sœurs de la Charité autour du ruisseau Mercier.

Ceci étant dit, bien des actions sont en attente et beaucoup reste à faire pour améliorer notre environnement, aussi bien dans les éléments cités précédemment que dans de nouvelles avenues.

Pour concrétiser toutes ces intentions d'action, une des difficultés notoires consiste à concilier les intérêts et valeurs en provenance de différents groupes de citoyens et cela peut paraître souvent incompatible. Mais au-delà des divergences, il est possible de cerner des préoccupations consensuelles telles que la sécurité, la qualité de vie et l'économie dans le sens le plus noble du terme, qui est étymologiquement « prendre soin de la maison », c'est-à-dire le bien commun. Alors, au lieu de s'affronter sur la pertinence d'actions concrètes en voyant toutes les objections possibles comme des obstacles à un projet précis, il faudrait voir ces objections comme des opportunités pour apporter des amendements au projet contesté et ce, dans la perspective d'améliorer le bien commun.

Si pour la majorité de la population, la préoccupation première semble être de nature économique comme avoir un emploi ou une source de revenu permettant de vivre convenablement, il reste que l'environnement est une préoccupation de plus en plus importante. À cause d'un meilleur accès à l'information et avec les manifestations de plus en plus évidentes des changements climatiques, la conscience citoyenne s'intensifie pour faire le lien entre l'environnement, la santé et la qualité de vie. Plusieurs éléments de l'environnement contribuent à cette qualité de vie et les paragraphes qui suivent contiennent plusieurs réflexions et suggestions qui s'y rapportent. Parmi ces éléments, ceux qui font l'objet de ce mémoire sont les espaces verts, le milieu agricole, la mobilité et l'écocivisme.

Les espaces verts

Il est clair, d'entrée de jeu, que la superficie du territoire boisé protégé et accessible à la population maskoutaine est nettement insuffisante. Le parc Les Salines est très populaire mais il est utilisé à l'excès et la problématique ne sera pas réglée en augmentant le nombre de places de stationnement. Jusqu'à tout récemment, l'accès était gratuit ce qui attirait aussi des gens des autres villes. C'est un indice que l'accès aux espaces naturels est un problème qui ne se limite pas à notre municipalité. La décision d'imposer des frais d'entrée aux personnes qui n'ont pas la carte accès-loisirs est donc une bonne mesure de même que l'interdiction de stationner sur la rue Martineau le long du Parc. Par contre, des mesures d'encouragement au transport collectif et actif pour se rendre au Parc pourraient être instaurées. Afin de répondre aux besoins de la population maskoutaine, ce parc doit être agrandi en reboisant le territoire adjacent et en mettant en valeur des friches. À ces conditions, une entrée par une autre côté du parc pourrait être aménagée avec un stationnement vert (voir annexe I). Aussi, il est essentiel de développer d'autres espaces naturels sur le côté sud de la Yamaska, en plus du Boisé des Douze. La Ville possède quelques terrains autour du ruisseau de la Métairie. L'implication de Nature Action Québec dans le dossier en vue de développer des partenariats pour qu'un parc de plus grande envergure puisse éventuellement former un corridor écologique autour du ruisseau Mercier qui rejoint la crête de St-Dominique, est une excellente nouvelle. La plupart des suggestions proposées ici pour améliorer l'accès à des espaces verts se retrouvent dans le récent bilan du PDD. Il est encourageant de constater les résultats d'actions concrètes sur le terrain. Sur le site du futur parc à la Métairie, il faudrait que la Ville prenne bientôt des mesures diplomatiques mais efficaces pour faire respecter les limites de ses terrains par les résidents en bordure du site du futur parc. Une soirée de sensibilisation au plan d'aménagement du parc serait utile pour ces résidents afin d'expliquer l'interdiction de fauche sur ces terrains. La même signalisation mise en place par la Ville dans les autres parcs riverains pourrait être utilisée. Dans le même ordre d'idée, la Ville pourrait aussi prendre des dispositions pour encourager la préservation des boisés et l'aménagement d'un parc sur le terrain de l'ancien golf de la Providence. Le promoteur, Monsieur Roger Letendre a déjà réalisé des plantations de plusieurs centaines d'arbres et il pourrait être ouvert à d'autres projets de reboisement, de concert avec de nouveaux projets de construction résidentielle dans la prochaine décennie.

Bien sûr, il est tout à fait louable de protéger nos terres agricoles en favorisant la densification du territoire. Mais en contre parti, on doit s'assurer de compenser en augmentant la superficie publique des espace verts. Tel que mentionné dans le bilan du PDD, une autre stratégie complémentaire pourrait être d'encourager l'installation de toits verts dans les zones densément construites comme au centre-ville par exemple.

En ce qui concerne la promenade Gérard Côté, le rapport produit suite à la consultation citoyenne, indique clairement que les citoyens souhaitent que cette promenade serve aussi de corridor naturel pour la protection de la flore et de la faune au bénéfice de tous les citoyens. Ce sera important que les futurs projets prévus dans la proximité de cette zone respectent l'esprit du rapport de consultation.

Finalement, bien que des intérêts économiques peuvent sembler de prime abord être en conflit avec les suggestions apportées dans le présent document, au contraire, il faut insister que la présence de parcs et d'espaces verts augmentent en proportion la valeur des terrains et constructions à proximité.

La Politique de l'arbre

La Politique de l'arbre est un document important qui donne des balises pour éviter des problématiques telles que l'agrile du frêne, le manque d'espaces verts, etc. Il manque possiblement des normes claires pour assurer une diversité des espèces d'arbres choisis pour les plantations. À Douville, la rue St-Vincent Ferrier, à l'entrée du parc des Dominicains est un exemple positif avec un alignement composé de 4 espèces d'arbres différentes. Par contre, le boulevard Laflamme à la Providence, avec une plantation récente de lilas japonais est un exemple à ne pas imiter parce la plantation a été réalisée en utilisant une seule espèce d'arbre qui de surcroit n'est pas une espèce indigène.

Des normes claires manquent également pour informer les promoteurs immobiliers des conditions qui vont assurer la survie des arbres présents sur un terrain à construire. Le besoin n'a pas été comblé puisque les arbres laissés dans le développement des Dominicains à Douville n'ont pas survécu. Au Quartier des pins, également à Douville, un grand nombre de ces pins ont été sacrifiés. Quand on sait combien d'années il faut pour qu'un arbre atteigne son plein potentiel, et « que le temps, c'est de l'argent », on devrait tout faire pour sauver les arbres en place. Ce n'est malheureusement pas l'option qui est privilégiée dans le PDD ». On comprend que ce n'est pas toujours possible ou pratique, mais par contre, quand ces cas se présentent, on devrait exiger du promoteur qu'il réserve un plus grand pourcentage du terrain en parc en plus de remplacer les arbres coupés. Il faudrait augmenter les exigences et resserrer la règlementation pour la préservation des boisés dans les zones destinées au développement résidentiel ou industriel. Le parc de la Pinède des Pères Dominicains a été beaucoup réduit pour permettre le développement résidentiel. Ce qu'il en reste doit faire l'objet de mesure de protection supplémentaires et d'entretien. La zone n'est pas délimitée comme zone de parc, lorsqu'on fait une recherche sur Google. De plus, en bordure des terrains résidentiels limitrophes, des rebuts de construction sont visiblement présents dans le boisé derrière les maisons. Un dépliant de sensibilisation sur les services rendus par l'écocentre pourrait être distribué porte à porte aux résidences du secteur concerné.

La biodiversité

C'est un mot de plus en plus fréquent mais qui reste encore trop théorique et déconnecté de la préoccupation de la plupart des gens. Il faut se demander en quoi la perte de biodiversité nous affecte tous. C'est la perte des habitats naturels qui est le plus grand responsable de la perte de biodiversité. Cela fait en sorte que des bouleversements tels que les récentes inondations, sont plus fréquents, en plus des effets des changements climatiques. C'est aussi la destruction des habitats naturels qui déloge les animaux vers des territoires que l'humain voudrait se réserver. Ces déséquilibres laissent la place à toutes sortes de ravageurs. C'est pourquoi on voit certaines années des infestations de scarabées japonais, perce-oreilles, etc. sans parler des espèces végétales exotiques envahissantes telles que le phragmite, la renouée japonaise, etc. Concernant le phragmite, lorsque des terrains vagues servent pour le dépôt de la neige en hiver, il faut des mesures correctives sur le terrain. En effet, la forte teneur en sel dans les dépôts de neige favorise la prolifération du phragmite. C'est particulièrement frappant sur le terrain voisin de la réserve naturelle du Boisé des Douze, un bijou de biodiversité qu'il faut absolument continuer de valoriser et de soutenir pour l'agrandir et entretenir ses sentiers.

Si les arbres sont un élément important de la biodiversité, ils ne sont pas les seuls. Avec les arbustes, les plantes herbacées et toute une faune en association, ils contribuent à la qualité des espaces verts et à l'équilibre des écosystèmes. Un bel exemple d'aménagement a été réalisé sur le boulevard Casavant près de la rue Frontenac. De plus, le boulevard est séparé du développement résidentiel par une butte rocheuse végétalisée qui coupe le bruit et la vue de la circulation. En ville, des espaces harmonisés comprenant les 3 strates de végétaux disposés de manière esthétique, rencontrent une bonne acceptabilité sociale. Cette forme d'aménagement est à encourager pour stimuler la biodiversité dans les espaces verts en ville. Par contre dans les espaces vacants, les parcs avec de grands espaces gazonnés, il y a quand même moyen de favoriser la biodiversité en délimitant proprement des zones sauvages qui seraient fauchées seulement une fois par an ou moins, selon le stade d'évolution désiré. Pour se faire, une modification à la règlementation municipale est souhaitée. Autour de chaque arbre nouvellement planté, on pourrait laisser un carré de 1 ou 2 mètres de côté tout autour, pour favoriser des micro-habitats. Réserver de grands espaces indigènes avec des fréquences de tonte espacées et ne pas avoir à faire de fauche autour des arbres diminueraient sensiblement le coût de l'entretien. Ce sont des pratiques peu connues chez nous mais très en vogue dans d'autres pays, en Irlande pour ne citer que l'exemple de ce pays.

Le milieu agricole

La valorisation des bandes riveraines

Avec les comités des bassins versants, de belles initiatives pour la valorisation des bandes riveraines ont eu lieu ou sont en cours sur notre territoire et ces initiatives ont été médiatisées par la MRC des Maskoutains. Les bandes riveraines sont importantes pour la qualité de l'eau, la préservation des sols et de la biodiversité car elles servent d'outil de connectivité entre les différents milieux tels que les petits boisés. Mais il est malheureusement assez évident que, à la grandeur de notre territoire, les bandes riveraines ne sont pas respectée à plusieurs d'endroits. Trop souvent, elles ne sont que de minces bandes gazonnées qui ne sont rien de plus que de véritables déserts écologiques. Au-delà des encouragements que sont les programmes de subventions pour l'aménagement des bandes riveraines, plusieurs agriculteurs recommandent des baisses de taxes pour les superficies qu'ils utiliseraient à des fins de promotion de la biodiversité. Ce pourrait être des haies brise-vent, des friches ou des bandes arbustives élargies, par exemple. Tristement, lorsque les mesures incitatives ne suffisent pas, il faut se résigner à utiliser des mesures coercitives. On sait que des amendes sont imposées pour le non-respect de la plupart des règlements municipaux. Il serait temps qu'il en soit de même pour le règlement sur les bandes riveraines. Des entrevues menées auprès de nombreux agriculteurs dans la région permettent de conclure que la plupart du temps, le non-respect des bandes riveraines relève davantage d'habitudes ancestrales que d'un souci d'économie. En effet, le non-respect des bandes riveraines entraine de coûteux travaux d'entretien pour éviter les décrochages et les pertes de sol.

En milieu agricole, les bandes riveraines ne sont pas les seules mesures nécessaires pour assurer un environnement sain. Les résidences des nouveaux développements résidentiels aux limites des terres agricoles devraient être plus éloignées des champs pour éviter les particules répandues dans l'air par les épandages de produits toxiques. C'est pourquoi une zone tampon minimale devrait être aménagée entre un champ agricole et un développement résidentiel. Beaucoup de condos sur la rue des Seigneurs ne disposent pas de cette zone tampon. C'est une question de sécurité et à long terme de santé publique.

La mobilité

Les enjeux du transport pour un environnement sain

Nous avons la chance de vivre dans une région prospère. L'agriculture et l'agroalimentaire sont au cœur de notre économie avec des terres agricoles parmi les plus fertiles de la province. Nous avons aussi des usines de transformation, des institutions d'enseignement de niveau universitaire et des centres de recherche à la fine pointe pour le développement des marchés agricoles et autres. Cela rime avec un transport de marchandise constant sur notre réseau routier, ce qui apporte divers inconvénients lorsque ce transport se fait par extension dans des zones résidentielles.

On a reconnu depuis plusieurs années qu'il est nécessaire d'avoir une voie de contournement pour le trafic routier afin d'éviter de traverser la ville pour acheminer les marchandises. Cette voie de contournement est de plus en plus nécessaire et elle devrait faire absolument partie du nouveau PDD.

Comme le rapporte le conseiller Bernard Barré, la problématique est présente entre autres, sur la rue St-Pierre Ouest qui est une des 2 rues patrimoniales de notre ville avec la rue Girouard. Mais comme la rue St-Pierre intersecte avec les routes 235 et 137, le trafic routier intense contribue à dévaluer le patrimoine de cette rue. En moyenne, 10000 véhicules de toutes sortes y circulent chaque jour et la rue sert de voie de contournement.

Il en va de même pour le récent prolongement de la rue des Seigneurs qui devait être à l'origine une voie de contournement. Effectivement, la rue sert aussi de voie de contournement mais elle est dans une rue qualifiée de résidentielle puisqu'en principe, la rue est fermée aux véhicules lourds. En général, dans le cas de cette partie de la rue des Seigneurs, les camions respectent la règle. On observe quand même de fréquentes exceptions pour la livraison « locale » de biens ou de matériaux destinés à la construction de nouvelles unités de logements dans le secteur.

Une autre partie du problème vient du fait que les lois du ministère des Transports concernant les véhicules lourds ne s'appliquent pas aux véhicules agricoles. Les lois datent de l'époque où les véhicules agricoles étaient le plus souvent une charrette tirée par un cheval ou un petit tracteur. Or les véhicules agricoles d'aujourd'hui sont aussi lourds que les plus gros camions. Ils sont parfois munis d'équipements qui peuvent se détacher, transportent du matériel qui tombe sur la route comme du fumier, des carottes, etc. Ils transportent aussi assez souvent, des produits toxiques dangereux. Le problème déborde sur la rue Laflamme qui est perpendiculaire à Des Seigneurs. Des aménagements dissuasifs tels que dos d'âne, rétrécissement des virages, etc. (requête #56381 voir annexe II) ont été proposés.

La Ville pourrait faire une demande auprès du ministère des Transports pour que les lois soient révisées dans l'optique que les véhicules agricoles soient en toute logique soumis aux mêmes exigences que les autres véhicules lourds, puisqu'ils comportent les mêmes risques. De plus, ce trafic agricole dans des zones résidentielles, contribue à endommager nos rues et impose à la longue un fardeau financier supplémentaire aux contribuables pour la réfection des routes.

Toujours dans le domaine du transport, mais cette fois aérien, ce serait dans les projets de la Ville de développer davantage l'aéroport qui est situé dans les limites du quartier Douville. Une telle décision fait surgir des inquiétudes sur l'augmentation du bruit et en conséquence sur la valeur foncière des propriétés dans les environs.

Le transport ferroviaire de plus en plus intense de matières dangereuses est une autre source d'inquiétude qui demande que la Ville se penche sur des solutions pour améliorer la sécurité et la qualité de vie des citoyens qui sont concernés.

Il y a au moins un autre endroit où le bruit est en permanence excessif à St-Hyacinthe : c'est le long de l'autoroute 20 dans la section parallèle au parc Les Salines. Un mur coupe-son devrait éventuellement être érigé pour constituer un écran entre le parc et l'autoroute.

Dans toutes les autres rues de la ville, pour ce qui est du bruit, il s'agit de situations aléatoires mais pourtant assez facilement prévisibles. Et dans ces cas précis, c'est-à-dire lorsqu'un véhicule trop bruyant est en cause dans un quartier résidentiel, il y a une solution simple: la SQ devrait pouvoir intervenir lorsqu'un citoyen informe le policier du numéro de plaque du véhicule concerné. Or présentement, il semble que la Police hésite à intervenir.

Pourtant, dans l'organisation du transport sur les voies de circulation comme dans bien des domaines, la santé et la sécurité des citoyens doivent être une priorité pour la Ville. Dans cette perspective, on comprend la remise en question de la politique de réduction de sels déglaçants dans les rues. Cependant, avant de retourner à des pratiques qui ne sont pas plus efficaces dans certaines conditions extrêmes de température, on se doit d'examiner d'autres options. Il faut remercier le CCE en la personne de Monsieur David Bousquet de s'être montré ouvert pour examiner la possibilité d'utiliser d'autres méthodes qui seraient à la fois sécuritaires et écologiques.

Le réseau cyclable

Malgré plusieurs améliorations récentes et une meilleure planification dans les nouveaux quartiers, notre réseau cyclable pourrait être plus efficace, plus sécuritaire, plus étendu et plus polyvalent. Là où les trottoirs ne seront pas remplacés, ces espaces pourraient être convertis en pistes asphaltées servant à la fois aux piétons et aux cyclistes comme c'est le cas dans le parc Gustave-Labelle.

En général, toutes les rues résidentielles devraient avoir un espace sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Mais ça ne doit pas nécessairement être un trottoir. Il y a plusieurs autres options : ajout de marqueurs verticaux jaunes et noirs amovibles comme sur la rue Dieppe, côté sud; espace séparé du chemin par une bande de verdure ombragée comme sur la rue des Seigneurs. Aussi pour une sécurité accrue et une meilleure tranquillité d'esprit, la vitesse maximum dans les quartiers résidentiels devrait être limitée à 40km/h. Les pistes cyclables doivent aussi permettre de parcourir des paysages agréables à l'abri du vent et des températures extrêmes. On en trouve un très bel exemple près du parc Jean-Jacques Leduc, sur Dieppe du côté nord, où la piste parcourt un boisé et une bande riveraine végétalisée avec différents arbustes fruitiers. Pour améliorer davantage la convivialité du réseau cyclable pour toutes les clientèles d'âge, il serait utile, en particulier dans les quartiers plus anciens, d'installer des aires de repos ombragées à des intervalles réguliers pour encourager nos ainés à se déplacer davantage à pied ou à vélo. La rue Coulonge est un exemple où une telle action pourrait s'appliquer.

L'écocivisme : la gestion des matières résiduelles

Avec la collecte à 3 voies, notre ville est un modèle et bien entendu, il y a encore de la place pour de l'amélioration. Beaucoup de sensibilisation a été faite. Mais comme les gens lisent de moins en moins, par quel autre moyen peut-on les atteindre? Peu de gens réalisent le travail qui est fait par les personnes qui oeuvrent bien humblement dans un centre de tri.

En principe, les gens qui produisent plus de déchets devraient payer davantage que ceux qui s'efforcent de limiter leur impact environnemental. Il faudrait trouver un moyen de mettre en application ce principe. Il est temps d'aviser les récalcitrants et d'imposer des amendes si nécessaire. L'amende pourrait être avantageusement remplacée par une journée de travail communautaire dans un centre de tri.

Pour les matières organiques, la Ville pourrait imprimer sur le couvercle des bacs bruns des instructions visuelles avec des précisions pratiques qui expliquent comment éviter la reproduction des mouches. Les mouches sont un fléau estival dont on pourrait aisément se passer avec nos étés trop courts. Un bel incitatif pourrait être de remettre aux propriétaires un récipient convivial pour la maison avec les mêmes instructions pour les matières organiques. Pour le verre, si la SAQ ne veut pas s'impliquer, la Ville pourrait installer des conteneurs spéciaux près de la SAQ au centre-ville et au centre d'achats. Il semble que le dernier bilan du PDD laisse une ouverture pour mettre en application cette mesure dans un futur proche. Il faudrait aussi parler de l'éventuel bannissement des sacs de plastique à usage unique. Cette action donnerait suite aux campagnes citoyennes des dernières années dans notre milieu et partout ailleurs dans le Grand Montréal Métropolitain dont nous faisons partie.

Conclusion : sur le développement durable

Vouloir orienter sa ville vers un développement durable est certainement un objectif noble qui rencontre une vision politiquement correcte et acceptable par la majorité. Le développement durable devrait par définition ménager les ressources que sont notre sol, notre eau et la viabilité de nos communautés à long terme. Mais certaines questions sont beaucoup moins politiquement correctes. Pourtant en toute logique elles doivent être posées. Est-ce que développement veut dire obligatoirement croissance? Si oui, pourquoi cette croissance est-elle nécessaire? Quand doit-elle s'arrêter et quelles sont ses limites? Est-ce qu'on veut faire du développement pour répondre aux besoins d'une population en croissance? ou bien on veut absolument une augmentation de la population pour répondre aux besoins et nécessités de la croissance? Qu'est-ce qui se cache sous ce besoin de croissance? Est-ce dans l'intérêt de la population ou dans d'autres intérêts? S'il s'agit de préserver d'autres intérêts, ne pourrait-on pas préserver ces mêmes intérêts en développant une économie circulaire plutôt que de continuer aveuglement dans la voie de la croissance qui risque possiblement de nous amener brutalement dans un mur?

La réponse à toutes ces questions est loin d'être une critique des actions de notre Ville pour améliorer notre environnement. Bien au contraire, il faut faire de l'environnement une priorité en collaboration avec tous les acteurs de notre milieu, incluant les promoteurs et les citoyens. Si toutes les actions du PDD sont réalisées concrètement avec l'ampleur décrite dans son dernier bilan, nous pourrons continuer d'être fiers et heureux de vivre à St-Hyacinthe. Il en va de l'avenir et de la qualité de vie de nos enfants et petits-enfants.

Bonjour,

Je vous écris ce matin parce que j'ai envie de rendre la ville de saint-hyacinthe encore plus verte et belle. Je suis arrivé dans votre magnifique ville depuis bientôt 1 an et étant moi même très porter vers l'environnement, j'avoue que j'appréciedavantage les initiatives de la ville.

Comme la ville de saint-hyacinthe est terre d'innovation, j'ai envie de vous proposer une idée, un projet pour la rendre encore plus innovante et verte.

Récemment la ville de Montréal à prise comme initiative de bannir les sacs de plastiques mincese. Pourquoi pas faire la même chose mais de pousser encore plus loin! Être la première ville qui bannie tous les sacs de plastiques, les minces, lesplus épais mais également les sacs qu'on retrouve dans l'allée des fruits et légumes. Vous savez, ces petits sacs minces que les gens utilisent pour prendre leurs fruits et legumes. Pas besoin de vous expliquer à quel point ils sont nocifs pour l'environnement, pour nos océans.

Saviez-vous qu'il y avait plusieurs alternatives à ses sacs de fruits et légumes? Ne pas en prendre est la première soution mais il en existe en tissus! Je les utilises moi même. Pour les plus septiques et les convaincre tous, pourquoi ne pasoffrir des sacs de papiers recyclés ou compostables à la place!

Imaginez-vous être la première ville à bannir complètement les sacs de plastiques! Voyez grands, ville innovante et verte! C'est dans une ville comme ça que je veux continuer de vivre!

Au plaisir,

Dominique Trahan d.trahan1994@outlook.com



Plan de développement durable de la ville de Saint-Hyacinthe – mémoire déposé le 30 mai 2019



Introduction

La ville de Saint-Hyacinthe s'est démarquée au cours des 15 dernières années par des actions novatrices en environnement, qui ont fait d'elle une précurseure dans certains domaines. Pensons tout d'abord à la collecte sélective à 3 voies, implantée depuis 2007, et à l'usine de biométhanisation qui a ouvert ses portes en 2015. D'autre part, elle a également mis d'importants efforts pour diminuer la pollution de la rivière Yamaska, améliorer la qualité de l'eau potable et planter de nombreux arbres sur son territoire.

Ces actions, quoique importantes et démontrant un réel intérêt pour le développement durable, ne sont toutefois pas suffisantes dans le cadre de l'urgence climatique telle qu'elle se constate en ce moment. En effet, selon le dernier rapport du GIEC (groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat), l'humanité doit tenter de restreindre l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C d'ici 2030 afin d'espérer pouvoir contrôler le dérèglement climatique. Or, nous en sommes déjà à 1,1 °C d'augmentation depuis l'ère pré-industrielle (1750) et l'essentiel de ce réchauffement s'est fait au cours des 40 dernières années, avec 9 des 10 années les plus chaudes enregistrées au cours de la dernière décennie. Tenter de stopper et surtout d'inverser la tendance demandera des efforts TRÈS importants, impliquant une concertation inégalée entre les pays et, à l'intérieur de ceux-ci, entre les divers paliers de gouvernement.

Or, les municipalités ont un grand rôle à jouer dans l'adaptation aux changements climatiques et dans l'effort global de réduction des gaz à effet de serre (GES). Afin que la ville de St-Hyacinthe conserve son chapeau de pionnière en environnement et améliore grandement son bilan carbone, voici quelques enjeux auxquels nous faisons face ainsi que quelques propositions de solutions.

Transport collectif

Au Québec, le secteur du transport est le principal émetteur de GES, soit 43% de toutes les émissions de la province en 2016¹. À lui seul, le transport routier, qui comprend le transport par motocyclette, automobile, camion léger et véhicule lourd, a rejeté 27,0 Mt éq. CO2 dans l'atmosphère en 2016, soit 80,1 % des émissions provenant de ce secteur. Il faut donc sans contredit agir avec fermeté et audace afin de diminuer drastiquement le transport par voiture individuelle dans et autour de la ville et favoriser au contraire le transport collectif et le transport actif, dans une vision multimodale, i.e. permettant aux utilisateurs de se rendre du point A au point B par plusieurs moyens de transport intégrés, leur offrant ainsi la flexibilité que donne un éventail de services rassemblés en une seule plateforme de gestion et de paiement²³. Comme le sujet du transport actif sera abordé dans le mémoire qui vous sera présenté par le CCCPEM, nous nous concentrerons ici sur les solutions à envisager pour développer une offre de transport collectif attrayante et efficace.

¹ http://mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/inventaire1990-2016.pdf

² https://www.ledevoir.com/politique/regions/509889/la-nouvelle-mobilite-urbaine-accelerera-la-combinaison-des-divers-modes-de-transport

³ https://www.lesaffaires.com/uploads/events/programs/Brochure-web_Sommet-transport-(1).pdf?&sid=1141830404760931431&cp_la_medium=website&cp_la_source=conference&cp_la_camp =594034

À l'avantage de St-Hyacinthe, la municipalité possède déjà une flotte d'autobus et de chauffeurs et ses véhicules fonctionnent à faible coût grâce au gaz produit par l'usine de biométhanisation, ce qui lui donne une longueur d'avance dans le financement d'une offre améliorée de transport collectif. La gratuité du transport en commun en dehors des heures de pointe est également un pas dans la bonne direction pour augmenter l'accessibilité.

Toutefois, le nombre de voitures en ville reste élevé. Comment le réduire? Les principaux facteurs influençant le choix ou non du transport collectif sont son efficacité (choix des routes, temps d'attente, temps d'arrivée), son coût et son accessibilité (disponibilité des places, entrées adaptées pour personnes à mobilité réduite). Une offre de transport multimodale (autobus, taxi collectif, train, vélo en libre-service...) est essentielle pour assurer la flexibilité nécessaire. Il faut tenir compte de tous ces facteurs à la fois afin de susciter un engouement pour le transport en commun. Mais audelà de ces considérations générales, qu'est-ce qui amènerait plus précisément les gens de la ville de St-Hyacinthe et des environs à délaisser leur voiture pour utiliser davantage le transport collectif?

✓ Dans un premier temps, il serait essentiel de mener une vaste <u>consultation</u> auprès des résident.es de la ville et des autres municipalités de la région mais aussi des travailleur.euses et étudiant.es résidant à l'extérieur de la MRC et se rendant à St-Hyacinthe régulièrement afin de faire un <u>portrait complet</u> de la situation. Quels sont les quartiers et municipalités de provenance de la plupart des gens se déplaçant en automobile? Quels sont les facteurs qui les empêchent d'utiliser le transport collectif? (Absence de service? Distance entre l'arrêt d'autobus et la résidence? Fréquence? Tarif? Autre?). Quel est la raison principale qui les motiverait à délaisser leur voiture? Une fois les données analysées, il sera possible de bâtir une nouvelle offre de service qui répondra à la fois aux réels besoins de transport collectif de la population et permettra d'économiser des coûts en réformant ou annulant des services peu utilisés pour mettre en place des routes et types de moyen de transport qui se rentabiliseront par un achalandage accru.

Pistes d'amélioration qui pourrait faire l'objet de questions dans la consultation:

- Mise en place de routes d'autobus directes aller-retour sans détours inutiles sur les grandes artères de la ville
- Nouvelles routes d'autobus reliant les quartiers entre eux plutôt qu'uniquement entre les quartiers et le centre-ville (entre St-Sacrement et Sacré-Cœur par exemple)
- Augmentation de la fréquence de passage lors des heures de pointe et service de fin de semaine
- Facilité de paiement au sein des transports pour les gens n'ayant pas la carte OPUS (carte de crédit, téléphone)
- Offre accrue de transport intermunicipal :
 - En suivant l'exemple de la ville de Rimouski, instaurer un taxi collectif qui dessert, via des routes prédéterminées, les villages environnants avec possibilité d'ajout d'arrêts à la demande : http://transportrn.ca/. Ce service pourrait bonifier celui des autobus scolaires offert par la MRC afin d'augmenter la flexibilité horaire et d'éviter à avoir à faire vérifier ses antécédents judiciaires, comme c'est le cas lorsque des personnes doivent voyager avec des mineurs.

- À envisager également, un transport en partenariat avec les villes de Drummondville et/ou Granby (étudiant.es allant à l'un ou l'autre CEGEP et travailleur.euses)
- O Gratuité étendue pour jeunes et personnes âgées, ainsi que pour les utilisateur.trices du transport adapté (ceux-ci n'ayant pas bénéficié de la gratuité instaurée par la ville en dehors des heures de pointe); la gratuité complète du transport collectif à long terme pourrait être envisagée, comme c'est le cas dans la ville de Ste-Julie.⁴
- Service d'autopartage de voitures électriques en partenariat avec des entreprises et institutions. Par exemple, l'entreprise Autonomik https://autonomik.org/ est un OSBL qui dessert la Montérégie et offre une variété de services allant de l'autopartage au co-voiturage.
- ✓ Dans un deuxième temps : comment financer l'offre accrue de transport collectif? Pistes à envisager :
 - En partenariat avec les autres municipalités de la MRC ou de l'ensemble du Québec (via l'UMQ), demander au gouvernement que, à l'instar de Montréal, une <u>taxe sur l'essence</u> soit redistribuée aux municipalités afin de financer le transport collectif; de même, réclamer du gouvernement que le prix d'immatriculation des fortes cylindrées soit majoré et qu'une partie de ce montant serve à financer le transport collectif⁵
 - Financer une partie du transport à même la <u>taxe foncière</u>. Le fait de répartir le fardeau entre tous les résident.s et commerçant.es diminue le prix à payer individuellement pour le service et incite davantage les citoyens à l'utiliser et les commerçants à le promouvoir puisqu'ils veulent rentabiliser leurs frais.
 - Taxer les stationnements. Une taxe sur les stationnements non-municipaux hors rue de plus de 5 places est en vigueur à Montréal depuis 2010 et sert à financer le transport collectif. Une taxation similaire a été mise en place dans plusieurs autres villes dans le monde dont Sydney⁶. De plus, ces stationnements constituent des îlots de chaleur dommageables pour la santé publique, entraînant des coûts qui sont ensuite assumés par les gouvernements et municipalités.
 - Finalement, créer un <u>fonds vert</u> dédié au financement du transport collectif et des mesures vertes, où seront injectées toutes les sommes reçues dans le cadre des actions précédentes mais qui recevra aussi un montant annuel fixe déterminé par la ville à même le budget de celle-ci. Cette mesure a déjà été adoptée par d'autres municipalités québécoises comme Ste-Flavie⁷.
- ✓ Dans un troisième temps : comment rendre le centre-ville plus attractif sans y attirer davantage de voitures?

⁴ https://www.ville.sainte-julie.gc.ca/fr/305/Transport collectif

⁵ https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-immatriculation-additionnel-vehicules-forte-cylindree/

⁶ http://cremtl.qc.ca/publication/entrevues/2010/taxe-stationnement-quest-ce-que-cest

⁷ https://www.lavantage.qc.ca/article/2019/05/22/sainte-flavie-adopte-10-mesures-audacieuses-en-environnement?fbclid=IwARoqyVo8KISjz6MvYFmYMlEenk99gab14DDyvQq2vDeLg_tKfv7eQTCamRY

Les études démontrent que la disponibilité d'une place de stationnement au lieu de destination est un facteur décisif dans le choix de l'utilisation de l'automobile ou du transport collectif. Selon une enquête franco-suisse effectuée en 1999, entre 90 et 99 % des personnes disposant d'une voiture l'utilisent lorsque le stationnement est disponible à proximité du lieu de destination. Lorsque le stationnement n'est pas assuré, ce taux chute entre 13 et 53 %. Ainsi, l'ajout récent de stationnements au centre-ville de St-Hyacinthe, même si cela semble une bonne idée pour attirer la clientèle des commerces s'y situant, est contre-productive dans l'élaboration d'un plan de réduction des GES.

Piste de solution : rendre une <u>partie du centre-ville piétonne</u> (rue Cascades et possiblement autres rues autour du marché) au moins une partie de l'année. L'exercice a déjà un grand succès l'été durant la vente trottoir et lors des Rendez-vous urbains. La SDC avait déjà ce projet en 2013 mais celui-ci n'a pas été réalisé, faute d'unanimité entre les commerçants à l'époque. Il serait grand temps de le réactualiser et, couplé à un transport en commun performant, à des stationnements incitatifs disposés dans les quartiers périphériques et reliés par des navettes gratuites, le projet pourrait maintenant susciter l'adhésion. De plus, en diminuant la pollution par les gaz d'échappement et par le bruit, le centre-ville deviendrait plus attrayant comme milieu de vie pour les futurs propriétaires et locataires.

Exemples de villes planifiant l'interdiction d'accès aux voitures dans leur centre-ville: https://www.businessinsider.fr/liste-villes-sans-voitures-fevrier-2018#linterdiction-prevue-par-madrid-est-plus-vaste-encore-la-gare-de-madrid-flickr-calvin-smith. Un exemple particulièrement inspirant est celui de la ville de Pontevedra, en Espagne: https://positivr.fr/pontevedra-espagne-ville-sans-voiture/

Gestion des plastiques à usage unique

Un billion (1000 milliards) de sacs de plastique sont utilisés par année à travers le monde dont 3 milliards au Canada. Il est affligeant de constater que la durée d'utilisation moyenne d'un sac de plastique est de 20 minutes et qu'il prendra ensuite 400 ans à se dégrader dans la nature⁹. De nombreux autres plastiques à usage unique se retrouvent dans les déchets ou l'environnement : pailles, coton-tiges, vaisselle, bouteilles d'eau, etc. Malheureusement, malgré la présence d'une collecte sélective municipale, une bonne partie de ces matières n'est pas recyclée (jetée à la poubelle dans les lieux publics, les institutions et les entreprises) ou pas recyclable (plastiques de type 6 (polystyrène), plastiques non numérotés). Ces plastiques, produits à grands frais à partir du pétrole et transportés jusqu'à nous encore à l'aide de cette énergie fossile polluante, sont donc ainsi gaspillés dans les sites d'enfouissement ou, pire encore, emportés par l'air et l'eau dans

⁸ http://cremtl.qc.ca/publication/entrevues/2010/taxe-stationnement-quest-ce-que-cest

 $^{^9\} https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1077223/reglementation-interdiction-taxe-sacs-plastique-monde-carte$

l'environnement. Ainsi, 80% de la pollution plastique des océans provient de la mauvaise gestion des déchets ménagers ou municipaux¹⁰, soit 8,8 M de tonnes selon WWFⁿ.

La pollution de l'environnement par le plastique a amené de nombreuses municipalités, pays et organismes supra-nationaux à légiférer pour restreindre son utilisation. Ainsi, plus de 300 villes à travers le monde interdisent ou règlementent les sacs de plastique à usage unique, généralement en interdisant les sacs de plastique mince et en taxant ceux plus épais afin d'encourager leur réutilisation et leur recyclage. Le 18 décembre dernier, l'Union Européenne a statué sur l'interdiction de 8 produits plastique à usage unique d'ici 2021¹³. Montréal entend adopter un règlement interdisant certains plastiques à usage unique à compter du printemps 2020; des règlements similaires ont été passés à Washington, New York, San Francisco et Vancouver¹⁴

Quelques petites municipalités québécoises ne sont pas en reste dans la règlementation de ces plastiques et ont osé adopter des mesures audacieuses : la ville de St-Lambert interdit les sacs à usage unique de moins de 50 microns¹⁵ et Bromont s'apprête à emboîter le pas¹⁶. Plus de 3 Québécois sur 5 sont également en faveur de l'interdiction des bouteilles d'eau à usage unique¹⁷. Cette interdiction a d'ailleurs déjà lieu depuis longtemps dans plusieurs universités dont Montréal et Sherbrooke, ainsi que dans plusieurs administrations municipales dont celle de Montréal. La ville de St-Hyacinthe pourrait s'inspirer de ces initiatives et même aller plus loin :

- En interdisant la vente et la distribution de sacs de plastique mince (de moins de 50 microns), les pailles, les bouteilles d'eau et la vaisselle de plastique dans les commerces sur son territoire.
- En encourageant la population à amener ses propres sacs, bouteilles, tasses et contenants dans les commerces par une campagne de publicité innovante et par la distribution d'ensembles de départ contenant ces produits lors de la Journée de la Terre (gratuitement ou à bas prix). Ces objets pourraient comporter des publicités pour la ville de St-Hyacinthe ou, moyennant un tarif, des publicités pour des entreprises maskoutaines, ce qui financerait du moins en partie son coût.

¹⁰ https://www.encyclopedie-environnement.org/eau/pollution-plastique-en-mer/

¹¹ https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1071232/pollution-oceans-plastiques-crise-planetaire-onu

¹² https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1077223/reglementation-interdiction-taxe-sacs-plastique-monde-carte

¹³ https://www.zerowastefrance.org/lue-interdit-8-produits-plastiques-a-usage-unique-et-etend-le-principe-pollueur-payeur/

 $^{^{14}\} https://www.ledevoir.com/politique/montreal/552844/montreal-vise-une-reduction-descontenants-de-plastique-a-usage-unique$

¹⁵ http://www.saint-lambert.ca/fr/services-aux-residents/environnement/interdiction-des-sacs-en-plastique-usage-unique

¹⁶ https://www.lavoixdelest.ca/actualites/vers-une-interdiction-des-sacs-de-plastique-a-bromont-9c7536a51e836f9d226ef31a8cffac4f

¹⁷ https://quebec.huffingtonpost.ca/2019/01/10/sondage-leger-interdiction-bouteilles-eau-plastique_a_23639662/

Conclusion

Les défis qui s'offrent aux municipalités dans le contexte des changements climatiques sont nombreux : par manque de temps, nous n'avons voulu couvrir ici que deux d'entre eux qui nous apparaissent majeurs, mais nous espérons que de nombreuses idées et projets vous parviendront d'autres organismes afin de couvrir d'autres enjeux tout aussi importants qui requièrent des actions décisives et audacieuses de notre administration municipale.

Il est très encourageant de voir la ville de Saint-Hyacinthe s'engager dans un processus pour déterminer un nouveau plan de développement durable, en partenariat avec un organisme digne de confiance comme Nature-Action. Nous espérons que le plan qui s'en dégagera sera à la hauteur des efforts requis par nos élus et notre administration pour prévenir et s'adapter aux bouleversements majeurs qui attendent nos collectivités au cours des prochaines années.

- Récupération volontaire du verre
- Plantation massive d'arbres partout où c'est possible
- Pistes cyclables reliées et déneigées en hiver
- Élimination des voitures au centre-ville
- Navettes gratuites vers les commerces du centre-ville
- Stationnement incitatifs aux entrées de la Ville avec navettes gratuites pour desservir les t5ravailleuses et travailleurs
- Gratuité du transport en commun
- Transport en commun fonctionnant au biogaz
- Création de grappes industrielles regroupées
- Mise en commun de locaux administratifs
- Mise en commun de système de chauffage en géothermie
- Instauration de commerces de proximité dans tous les quartiers
- Modification des règles d'urbanisme pour permettre l'installation des commerces de proximité
- Installation de vélo gares
- Installation de bornes de recharges pour les voitures électriques
- Support financier aux entreprises d'économie sociales qui développent la collaboration et l'entraide entre les citoyennes et citoyens
- Programme de consultation permanente sur les dossiers municipaux
- Implantation de référendum citoyens pour favoriser la participation à la vie démocratique de la Ville
- Valorisation des activités communautaires
- Valorisation des principes de ville en transition
- Permettre les cuisines de rue
- Adhésion aux principes des villes résilientes
- Développer et valoriser l'agriculture urbaine en obligeant l'installation de toits verts sur les nouvelles constructions
- Obligation de partage d'énergie dans les nouvelles infrastructures des IIC
- Obligation d'approvisionnement local pour les organismes municipaux lorsque disponibles
- Développer des applications mobiles pour le covoiturage
- Faire des plénières publiques du conseil municipal afin que les citoyens voient leurs élues à l'œuvre
- Utiliser les services des architectes paysagistes locaux qui connaissent bien notre milieu
- Mettre à profit les expertises des institutions d'enseignement locaux (ITAA l'Ude M, cegep, EPSH) afin de créer un sentiment d'appartenance de la part des personnes qui viennent étudier sur notre territoire
- Faire passer tout nouveau projet de construction par la lorgnette des changements climatiques
- Arrêter le développement de structures qui favorisent les ilots de chaleur et l'augmentation de la circulation automobile au centre-ville
- Remettre la collecte du brun dans le centre-ville