

REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME

Vol. 34 - N° 4 - Novembre 2014



Association
québécoise
d'urbanisme



Qu'est-ce qu'une
ville intelligente?

Mot du président

Internet a modifié nos façons de faire tant au plan professionnel que personnel. Il en va de même pour l'évolution technologique de nos municipalités. Dans cette conjoncture, les acteurs de nos collectivités, notamment les membres des comités consultatifs d'urbanisme, les professionnels de l'urbanisme et les élus concernés par l'aménagement du territoire ont un rôle important à jouer dans le devenir de nos organismes municipaux.

Ce présent numéro apporte un éclairage sur le thème de la ville intelligente. Celle-ci est maintenant bousculée par des technologies en constante mutation et il appartient à tous et chacun de tenter d'évoluer au même rythme afin, d'une part, d'offrir aux citoyens l'amélioration des services existants et, d'autre part, de nouveaux services : bornes de recharge des véhicules électriques, gazéification des déchets biomédicaux, promotion de la gestion de l'énergie, etc. Tous ces domaines peuvent donc développer des services plus performants. La ville intelligente se bâtit en fonction des préoccupations de ses habitants et ceux-ci doivent être une partie prenante de ce changement. Le quatrième numéro de notre *Revue québécoise d'urbanisme* met donc l'emphase sur ce défi.

Permettez-moi un bref retour sur la présente année qui s'achève. Soulignons les 10 ans de la formation sur mesure. Mise sur pied par l'ancien président de l'Association, Noël Pelletier, cette activité est toujours aussi populaire. Je vous invite à vous prévaloir de cette formation personnalisée à l'exemple de nombreuses municipalités. Toujours dans l'ordre de la formation, l'Association a réalisé ses formations habituelles tant au printemps qu'à l'automne. Je profite de cette tribune pour remercier toutes les personnes qui ont contribué au succès de la formation des 24 et 25 octobre dernier à Granby. Un merci spécial à tous nos conférenciers, aux représentants de la Ville de Granby du comité organisateur : Annie Tétreault, Yani Authier et Dominique Desmet. Une mention particulière à l'intention du conseil municipal de la Ville de Granby pour son accueil et sa collaboration dans l'organisation de cette activité de formation.

Le tableau de nos activités pour l'année 2014 serait incomplet si on oubliait parmi nos publications de mentionner la réédition de deux guides de référence l'un sur le comité consultatif d'urbanisme et l'autre sur les dérogations

Pierre Dauphinais
Président



mineures. Il est toujours possible pour votre municipalité de vous procurer ces guides à un coût minime en contactant le siège social de l'Association ou en se rendant sur le site Internet à l'adresse www.aqu.qc.ca. Enfin, notre *Revue québécoise d'urbanisme* a poursuivi son bonhomme de chemin en publiant ses quatre numéros annuels. L'année 2014 se termine dans moins de 30 jours et comme à chaque année, à cette période, nous sommes dans la campagne annuelle d'adhésion 2015. À cet égard, je vous invite, comme par les années précédentes à renouveler votre adhésion que ce soit à titre individuel ou collectif. Votre renouvellement constitue un appui à l'Association et nous permet de vous offrir des activités de qualité.

En terminant, en plus de vous souhaiter une bonne lecture, je me joins aux membres du conseil d'administration et à la direction générale de l'Association québécoise d'urbanisme pour vous transmettre nos meilleurs vœux pour la période des fêtes qui approche à grands pas et une année 2015 des plus heureuses.

Le président,
Pierre Dauphinais



Visite du Centre culturel France-Arbour à Granby lors de la formation tenue les 24 et 25 octobre dernier.

Sommaire

04 RÉFLEXIONS SUR LA VILLE INTELLIGENTE

Kim Cornelissen, CORNELISSEN konsult, consultante en développement régional et liens avec les pays nordiques

07 TERRITOIRES CITOYENS - L'URBANISME À LA VILLE DE QUÉBEC

Collaboration multidisciplinaire de l'équipe de la Ville de Québec : Myriam Claveau, Hugo Grondin et David-L. Nadeau

10 LA MOBILITÉ DANS LA VILLE INTELLIGENTE, RÉPONDRE AUX BESOINS DES USAGERS DE DEMAIN

Maëlle Plouganou, chargée de projet accompagnement-transport pour motif médical à la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal et administratrice de Transport 2000 Québec.

14 SYSTÈMES D'ANTENNES DE TÉLÉCOMMUNICATION : LES MUNICIPALITÉS ONT-ELLES LEUR MOT À DIRE ?

Patrice Furlan, urbaniste, chef de division urbanisme, Ville de Drummondville et administrateur à l'Association québécoise d'urbanisme

17 HISTOIRE EN CAPSULES : LE CIRCUIT PATRIMONIAL DE DRUMMONDVILLE

Danielle Dufresne, directrice du service des arts, de la culture et de l'immigration, Ville de Drummondville et coordonnatrice du projet « Parcours Souvenance »

20 LA CARTOGRAPHIE MOBILE DE PRÉCISION, UN OUTIL INCONTOURNABLE POUR UNE GESTION OPTIMALE DE VOTRE TERRITOIRE

Chantal Arguin, présidente de Trifide

22 JURISPRUDENCE



Association
québécoise
d'urbanisme

Suite à la réorganisation de Postes Canada, la nouvelle adresse de l'association est :
344, route 321 Sud, Saint-André-Avellin (Québec) J0V 1W0
Téléphone : 514 277-0228 • Télécopieur : 514 277-0093
info@aqu.qc.ca • www.aqu.qc.ca

La **REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME** est publiée périodiquement par l'Association québécoise d'urbanisme à l'intention de ses membres, des municipalités, des professionnels, des étudiants et de tout citoyen intéressés à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire.

Les auteurs des articles conservent l'entière responsabilité des opinions qu'ils émettent. Il en va de même pour les commanditaires quant au contenu de leur publicité. Toute reproduction, traduction ou adaptation, en tout ou en partie, des textes, des tableaux ou des illustrations publiés dans la **REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME** requiert la permission préalable de l'Association québécoise d'urbanisme.

Président

Pierre Dauphinais, urbaniste et directeur du Service de la planification et du développement urbain, Ville de Sorel-Tracy

Vice-président

Marc-André Godin, urbaniste, coordonnateur de la gestion des programmes et projets de redéveloppement, Ville de Trois-Rivières

Trésorier

Germain Charron, membre CCU municipalité Saint-André-Avellin

Secrétaire

Jean-Pierre St-Amour, avocat et urbaniste Deveau, avocats

Équipe de rédaction

Danièle Myre, Pierre Dauphinais, Patrice Furlan et Justine Fecteau-Fortin

Directrice exécutive et responsable du secrétariat
Chantal Bergeron

Administrateurs

**Danny Gignac • Ville de Saint-Hyacinthe
Julien Pellerin • Ville de Trois-Rivières
Denis Laplante • Ville de Saint-Bruno-de-Montarville
Éric Salois • Ville du Canton de Shefford**

Révision, édition et impression

Cournoyer communication marketing

Dépôt légal

**Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec**

ISSN 0842-957X

Réflexions sur la ville *intelligente*

Tout d'abord, il est fondamental de définir ce qu'on entend par ville *intelligente*, les définitions pouvant varier d'une personne, ou d'un organisme, à l'autre. Par exemple, la Ville de Montréal, dans son plan stratégique, a sa propre définition ce qu'est une ville *intelligente*. Il y est presque uniquement question de partage de données, que celles-ci traitent de déneigement, d'élection ou d'horaires de transport¹. À mon avis, il serait plus juste d'utiliser plutôt les termes ville *virtuelle* ou *réseautée*, branchée. Dans le même sens, le chercheur Pierre Trudel conçoit la ville *intelligente* comme étant une organisation mettant en réseau des diverses ressources humaines et diverses fonctions d'une ville. Il mentionne à cet égard que cela s'avère difficile à faire, étant donné la structure très hiérarchisée qui prévaut actuellement, entre autres pour la ville de Montréal².

Kim Cornelissen

CORNELISSEN

consultant

Consultante en développement régional
et liens avec les pays nordiques



Les définitions de la ville *intelligente* sont toutefois généralement plus inclusives, comme celle d'Amsterdam (Pays-Bas):



« Une ville est intelligente quand les investissements en capitaux et en infrastructures de communications produisent une croissance économique et une haute qualité de vie, en combinaison avec une utilisation efficace des ressources naturelles³. »

La définition de Lyon (France) est encore plus élaborée. Elle inclut:

- la prise en compte des **enjeux environnementaux** et **contraintes énergétiques** ;
- le **fonctionnement en réseau** des acteurs entre eux : collectivités, citoyens et entreprises ;
- le passage de la **propriété à l'usage** : participation des usagers à la conception des produits et services ;

• l'intégration des **nouvelles technologies**

(de l'information et de la communication, la robotique, les systèmes de transports intelligents, etc.) pour :

- faciliter ce fonctionnement en réseau ;
- favoriser la transition énergétique et accompagner, voire inciter, les changements de comportement et d'usages⁴.

Cela rejoint en partie les propos de chercheurs et conférenciers qui parlent de gouvernance, d'économie, mobilité, environnement, humains et êtres vivants; bref, une ville intelligente, c'est celle qui s'organise dans le but d'augmenter le niveau de qualité de vie⁵.

Il semble évident que l'utilisation d'un terme tel qu'intelligence s'avère stratégique dans l'exercice de positionnement de certaines villes qui veulent se démarquer en étant considérées comme plus évoluées que d'autres. S'il n'existe pas de ville stupide, en quoi y aurait-il vraiment des villes intelligentes?

Il est clair qu'une réflexion s'impose sur le sujet de la ville intelligente.

Une vision technologique des villes

Si l'on consulte de façon aléatoire la documentation sur les villes intelligentes sur Internet, on constate rapidement que

¹ <http://www.sciencepresse.qc.ca/actualite/2014/04/16/quest-quune-ville-intelligente>

² même source que 1.

³ Traduction de: A city is smart when investments in capital and communication infrastructure fuel sustainable economic growth and a high quality of life, in combination with an efficient use of natural resources. <http://amsterdamsmartcity.com/about-asc>

⁴ <http://www.economie.grandlyon.com/smart-city-lyon-france.346.0.html>

⁵ Exemples: Gabriele Guidoni et Peter Nijkamp (présentations sur le site de Ted.com)

ce sont presque uniquement des hommes — architectes, urbanistes, ingénieurs, cadres municipaux — qui parlent de ville intelligente, l'approche étant très technologique et non globale. On parle de contrôle de données, de capteurs, de méga données pour mieux gérer l'information, pour connaître les détails du déneigement de sa rue sur cellulaire, pour optimiser l'efficacité énergétique, pour voter à distance, etc. Tout est basé sur une informatisation accélérée des villes, ce qui est très attrayant⁶. C'est une tentative d'organiser la ville, de rendre tout son fonctionnement fluide, comme si les villes étaient d'abord composées d'infrastructures plutôt que de gens.

La préoccupation pour un fonctionnement organisé des villes se comprend aisément lorsqu'il est question de très grandes villes comme New York, Kyoto, Paris ou Shanghai. L'impact des populations existantes et croissantes sur leur environnement et leur population très dense est considérable: production très importante de déchets, complexité des déplacements, utilisation marquée des ressources énergétiques et de l'eau, défis de préservation des espaces naturels et du patrimoine, détérioration de la qualité de l'air, etc. Il est alors tentant d'essayer de gérer le tout par informatique. Il est remarquable de constater que les compagnies informatiques ont su s'imposer depuis longtemps comme pouvant résoudre les divers problèmes de gestion, par réseautage, algorithmes et outils informatiques de toutes sortes. Par ailleurs, le financement lié à l'innovation technologique — beaucoup plus important que pour l'innovation sociale — joue un rôle important dans le développement technologique des villes.

Mais il faut se rappeler que la gestion d'une municipalité n'est qu'un aspect de celle-ci et non son tout. Par exemple, alors que les villes émettent un communiqué de presse à la moindre borne électrique installée ou à l'achat d'un véhicule électrique, bien peu de municipalités se vantent d'avoir des plans de réduction des gaz à effet de serre qui seraient basés sur le soutien au télé-travail de sa population. Pourtant, le fait de travailler à la maison deux jours/semaine plutôt qu'au bureau toute la semaine signifie une économie de 40 % du carburant, ce qui est considérable!

Une dépendance municipale plus risquée

Avec une dépendance de plus en plus grande envers les systèmes informatiques qui sont utilisés pour diverses fonctions municipales (gestion du trafic et de la consommation énergétique, répartition des employé(e)s de voirie, accès à l'information et vote électronique), les problèmes tels que le piratage informatique, le vandalisme des équipements (tours, capteurs, etc.) ou les pannes d'électricité, risquent d'avoir des impacts négatifs de plus en plus hors proportion. Or, au moins une fois de temps en temps, ces incidents se produisent à plus ou moins grande échelle. On peut se rappeler par exemple qu'il y a eu risque de pénurie d'eau à Montréal lors du verglas de 1998 parce que les systèmes de filtration dépendaient d'Hydro-Québec.⁷ Avec l'augmentation fort possible des événements climatiques extrêmes et du piratage informatique, la possibilité de fonctionner sans systèmes informatiques devrait être une préoccupation aussi importante, surtout si l'on se dit intelligent⁸. De plus, les gens ne sont pas que données; en ne se préoccupant pas de leur comportement, leurs appréhensions et leurs désirs, une ville intelligente risque au mieux d'être un magnifique et très coûteux gadget, plutôt qu'un milieu qui répond aux besoins et aspirations de ses gens.

Les villes intelligentes prennent pour acquis que l'on possède tous des téléphones cellulaires et que l'on sait comment naviguer pour savoir où trouver l'information dont nous avons besoin. Il est vrai que ces multiples améliorations d'accès public aux données sont pratiques. Mais cela présuppose une approche *top-down*, où c'est la ville qui décide ce qu'elle transmet à sa population et qui assume comment agiront les gens. Point de place ici pour l'improvisation. Si l'outil est innovateur, il n'encourage pas l'innovation *outside the box* puisque les gens sont appelés à s'adapter à l'outil et non le contraire. Le recours continu à l'information en ligne diminue les interactions réelles avec les gens et les déplacements dans les villes, ce qui pourrait être source de nouvelles idées ou interactions.

Loin de moi l'idée de dire qu'il ne faut pas développer ces réseaux de gestion, mais l'attrait technologique tend à faire ▶

⁶ Voir cette vidéo publicitaire de Cornell (surtout entre 2:30 et 3:00) sur l'informatisation dans la ville et autres utilisations des écrans dans un futur proche <https://www.youtube.com/watch?v=jzLYh3j6xn8>

⁷ <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/National/2008/01/02/001-verglas-eau-montreal.shtml>

⁸ Les résultats du concours visant à pirater de la voiture tout électrique Tesla démontre de façon claire la vulnérabilité de l'intelligence virtuelle. <http://www.01net.com/editorial/624242/la-tesla-model-s-hackee-lors-d-un-concours-de-securite/>

oublier l'importance de développer également les villes en fonction des gens qui les occupent, c'est-à-dire bien au-delà de ce que l'informatique peut nous offrir.

D'autres types d'intelligence pour les villes ?

Si l'on adapte à la ville la définition de l'intelligence, soit l'aptitude d'un être humain à s'adapter à une situation, à choisir des moyens d'action en fonction des circonstances⁹, force est de penser que les municipalités doivent user d'une intelligence beaucoup plus globale, et non seulement en lien avec l'informatisation et les réseaux.

Par exemple, certaines villes, plus petites, orientent leur développement en fonction de la résilience pour s'adapter aux conditions changeantes auxquelles elles pourraient être confrontées. Le réseau des villes en transition¹⁰ — dont font partie plusieurs municipalités du Québec — se prépare à affronter les diverses crises liées à l'après-pétrole, aux changements climatiques et à l'économie. Par ailleurs, plusieurs projets au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie — entre autres — visent à développer l'autonomie, que celle-ci soit alimentaire, énergétique ou autre.

Au-delà de l'intelligence liée à la survie et à l'adaptation aux situations changeantes, il existe d'autres façons de démontrer son intelligence. C'est le cas de la ville de Copenhague qui a permis aux gens de vivre autrement, dans le quartier Christiania¹¹, un milieu où la créativité est très élevée mais où les normes sont différentes de ses autres quartiers. Contrairement au gouvernement qui veut privatiser le quartier depuis longtemps, la capitale du Danemark a su s'adapter à cette explosion d'art et tolérer, voire promouvoir, un aménagement urbain très différent du reste de la ville, qui vit selon un modèle économique et pédagogique très différent, à l'image de celles et ceux qui ont créé ce quartier et qui y habitent. Parce que, bien au-delà du réseautage de données, de gestion des déplacements et de gestion municipale, l'ouverture d'esprit devrait être la première qualité d'une ville intelligente.

⁹ <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/intelligence/43555>

¹⁰ <http://www.quebecentransition.org>

Le réseau semble toutefois inactif depuis quelque temps.

¹¹ <http://www.christiania.org/videos/christiania-denmark/>

Cliquez sur « foto » ou « video » dont plusieurs sont en anglais.

Une formation à votre mesure

à découvrir!

Dérogation mineure | Zonage | Usage conditionnel | Comité consultatif d'urbanisme

La formation que nous vous proposons est adaptée à **vos exigences**. Nous allons dans **votre milieu**, nous nous ajustons au contenu dont **vous avez besoin** et à **votre disponibilité**... Qui dit mieux ?

L'Association québécoise d'urbanisme offre à toute personne intéressée à la qualité de l'urbanisme, de l'environnement ou de l'aménagement du territoire l'occasion de bénéficier d'une formation dynamique qui porte sur des thèmes variés et proches de ses préoccupations.



Association
québécoise
d'urbanisme

Case postale 27, succursale Saint-Jacques
Montréal (Québec) H3C 1C5

T 514 277.0228 | F 514 277.0093 | info@aqu.qc.ca

www.aqu.qc.ca

Territoires citoyens - l'urbanisme à la Ville de Québec

Collaboration multidisciplinaire de l'équipe de la Ville de Québec :
Myriam Claveau, Hugo Grondin et David-L. Nadeau



David-L. Nadeau

Directeur de division au Service des technologies de l'information de la Ville de Québec depuis 2009, il est responsable des solutions d'affaires pour les services de l'ingénierie, du développement économique, de l'environnement, de l'aménagement du territoire, des travaux publics, de la gestion du territoire et de l'évaluation municipale en plus de tous les systèmes géomatiques.



Hugo Grondin

Adjoint du directeur général depuis 2013, il dirige des projets visant l'innovation et l'amélioration continue, prioritaires pour la direction générale de la Ville de Québec.



Myriam Claveau

Conseillère en communication Web au Service des communications de la Ville de Québec depuis 2009, elle y est responsable du développement et de l'animation des plateformes interactives, ainsi que de plusieurs dossiers d'innovation comme la participation citoyenne et l'inclusion numérique.

Quelle ville Samuel de Champlain aurait-il fondée s'il avait quitté la France sans les cartes de Jacques Cartier? Il y a fort à parier que ce n'est pas Québec! Les sciences géomatiques occupent une place importante dans nos vies comme dans notre ville. À Québec, nous sommes pleinement conscients du lien étroit qui unit la géomatique, le concept de ville intelligente et l'avenir de notre ville.

Partout dans le monde, des administrations municipales mettent sur pied des initiatives en lien avec le concept de ville intelligente. Il est évident que la ville intelligente fait partie de la solution pour relever les défis à venir sur des sujets aussi variés que le transport, l'environnement, les coûts de gestion, la participation citoyenne ou la mise en valeur du patrimoine. Nous vous invitons dans un voyage qui va nous mener au cœur de Québec, ville intelligente.

Nous espérons que ce voyage vous fera entrevoir toutes les possibilités urbanistiques qui s'offrent pour aider notre ville à devenir de plus en plus intelligente et pour faire en sorte que notre expertise collective soit reconnue bien au-delà de nos frontières.

Urbanisme : des innovations technologiques au service de la profession

Dans bien des professions, les importants progrès et la démocratisation des technologies de l'information et des communications multiplient l'efficacité des outils traditionnels. L'urbanisme n'y fait pas exception. Les innovations technologiques, utilisées en complémentarité avec le plan d'urbanisme, le plan particulier d'urbanisme (PPU), la réglementation (zonage, lotissement, construction, plaintes et nuisances) et la matrice graphique, génèrent ▶

une multitude de nouvelles options d'imaginer et de gérer l'urbain. La Ville de Québec a d'importants défis à relever en aménagement du territoire: densification, transport, le renouvellement des infrastructures, etc. Cette mixité de moyens permettra aux urbanistes, ingénieurs et architectes de la Ville de proposer les scénarios de développement urbain les plus efficaces sur le plan socioéconomique, et durables sur le plan environnemental. À l'échelle organisationnelle, les innovations numériques facilitent la gestion des services, la collecte et le traitement de données, la visualisation et la médiation urbaine.

Optimiser la gestion de la ville et de ses services

Ces nouvelles possibilités technologiques peuvent être intégrées aux différents domaines d'affaires municipaux afin de gérer de façon plus efficace ressources et énergies et d'améliorer la prestation de services. Par exemple, la Ville vient d'implanter la gestion numérique des documents pour la réception d'une demande de permis. D'une part, les citoyens peuvent présenter leurs documents pour le dépôt d'une demande de permis de construction et de certificat d'autorisation sur supports numériques. D'autre part, le processus d'émission de permis est entièrement automatisé à l'aide d'un flux de travail.

Créer de la richesse

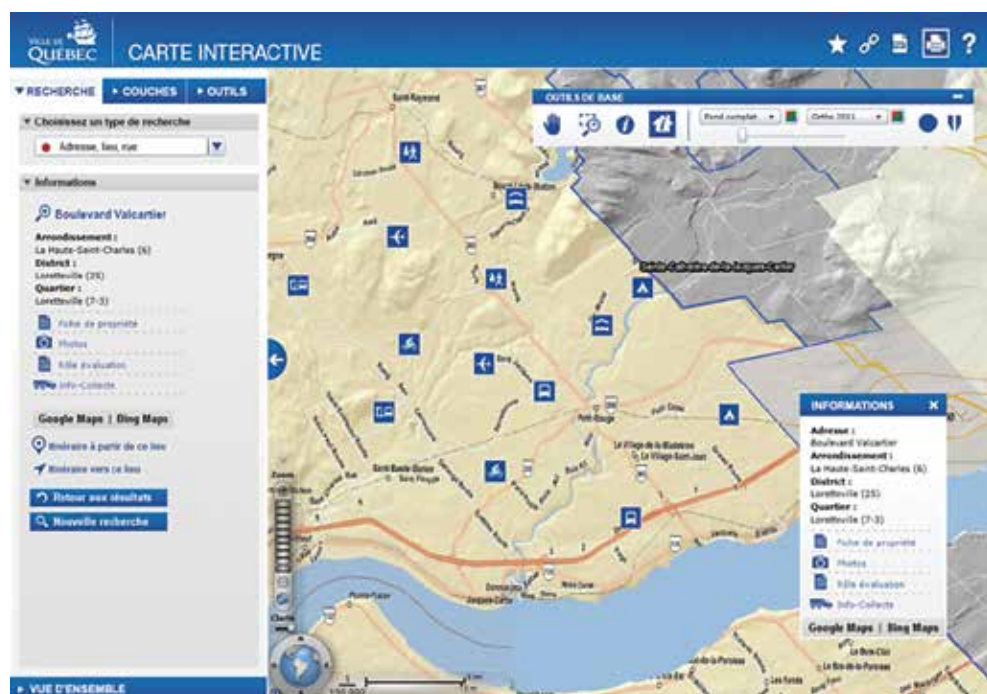
Des collaborations fructueuses

Les innovations numériques multiplient les possibilités de développement de projets en mode communautaire. Travailler en synergie permet de donner au foisonnement des innovations technologiques une portée régionale pleine de sens. Québec ne fait pas exception et, depuis quelques années déjà, privilégie les associations avec les citoyens, les entreprises, les acteurs économiques ainsi qu'avec les autres administrations. Par exemple, l'entente intermunicipale relative au partage des coûts de mise en œuvre et d'utilisation du **Réseau intervilles du Québec (RIVQ)**, qui permet aux villes de Québec, Lévis, Longueuil, Saguenay, Laval, Trois-Rivières et Sherbrooke de partager l'entretien de certaines applications comme celles de la gestion de la paie et de la cour municipale, ainsi que les coûts d'Internet à haute vitesse, pourrait inspirer des collaborations similaires en développement urbain. L'important réseau d'accès à Internet sans fil déployé sur le territoire est un autre exemple intéressant. Administré par ZAP Québec, un organisme sans but lucratif, il profite quotidiennement à des milliers de personnes! À une autre échelle, l'infonuagique offre d'intéressantes possibilités. Elle permet par exemple à

des villes de petites tailles d'avoir accès aux mêmes systèmes que les grandes villes, sans avoir à gérer les infrastructures d'hébergement et de conservation des données. D'ailleurs, des applications géomatiques performantes pour les cartes interactives et le 3D sont maintenant disponibles en mode service sur le Web. L'Open Source est également à prendre en considération. Grâce aux avantages du développement par la réutilisation du code source, une municipalité peut déployer des technologies modernes très intéressantes, et ce, à très peu de frais.

Des données rentables

Les administrations publiques possèdent, dans des bases de données régulièrement mises à jour, une formidable quantité de données de toutes sortes. Certaines d'entre elles peuvent être rendues publiques relativement facilement. Outil d'information à la fine pointe, la carte interactive de la ville facilite l'appropriation du territoire. Le citoyen y trouve, sous forme de couches d'information, une multitude de données : réseaux routier, piétonnier et cyclable, limites de lots et de propriétés, bassins versants, vues aériennes du territoire (orthophotos), travaux routiers, lieux publics, etc. La carte interactive est en amélioration constante. Pour planifier son développement, la Ville s'appuie sur les besoins et commentaires émis par les utilisateurs. Par ailleurs, pleinement consciente des possibilités de réutilisation de ces données par la communauté, Québec lançait, en février 2012 son portail de données ouvertes, résultat d'une étroite collaboration avec le regroupement citoyen Capitale ouverte. Plus de soixante jeux de données sur des sujets aussi variés que les lotissements potentiels et autorisés, l'utilisation du sol, les arbres répertoriés et non répertoriés, le zonage, etc., y sont disponibles pour être consultés et utilisés gratuitement par tous. Les applications créées à l'aide des



Carte interactive
(Source : Ville de Québec)

données ouvertes municipales sont mises en valeur sur le site Internet de la ville.

Communiquer : des citoyens engagés et participatifs **Informers**

Une information municipale transparente et accessible éclaire le débat démocratique, rapproche les décideurs des citoyens et favorise leur autonomie. Pour les non-initiés, la lecture et l'interprétation de la réglementation municipale peut s'avérer ardue. Pour faciliter sa consultation et sa compréhension, une quantité importante d'information a été vulgarisée et rendue accessible sur le site Internet de la Ville : portail des règlements, fiches d'information sur les normes de construction, documents requis pour déposer une demande de permis ainsi que divers guides (gestion des eaux pluviales, aménagement des bassins de rétention, etc.) ont été publiés afin de faciliter les démarches des requérants. Dans le même ordre d'idée, la Ville finalise actuellement le déploiement d'un outil d'accompagnement en ligne qui informera les requérants si les travaux qu'ils prévoient réaliser nécessitent ou non un permis de construire. En quelques clics, le citoyen saura s'il doit faire une demande de permis, auquel cas, l'outil d'accompagnement lui indiquera également les documents à fournir. À plus long terme, il est souhaité que ce projet d'assistant permis¹ requis/permis non requis évolue vers une demande de permis avec paiement en ligne. La vidéo, la modélisation 3D et la réalité augmentée sont des outils de visualisation couramment utilisés. Ces représentations plus détaillées et plus précises facilitent la compréhension des nouveaux projets et l'analyse de leurs impacts et ultimement, simplifient la prise de décision. Les projets majeurs tels que l'amphithéâtre multifonctionnel, l'usine de biométhanisation et les plans particuliers d'urbanisme (PPU) ont tous fait l'objet d'une modélisation 3D.



PPU plateau centre Sainte-Foy
(Source : Ville de Québec)

Écouter

La notion de communauté intelligente repose sur le rôle actif du citoyen dans l'évolution de sa ville. L'organisation favorise une culture d'ouverture où le citoyen est un véritable agent de changement, une partie prenante à consulter, écouter et mobiliser car d'une part, la cueillette d'information sur les habitudes et les façons de vivre des citoyens permettent aux concepteurs d'anticiper le futur. Et d'autre part, engagé dans

les développements qui ont une influence sur son quotidien et sa qualité de vie, le citoyen participe à la réflexion et contribue à l'évolution de son milieu de vie selon ses besoins. La Ville de Québec possède une politique sur la consultation publique qui permet aux citoyennes et aux citoyens de se prononcer, en dehors du cadre électoral, sur des projets, des politiques et des interventions susceptibles de modeler leur milieu de vie. Plusieurs instances municipales peuvent demander la tenue d'une consultation publique : les conseillers municipaux, les conseils d'arrondissement de même que les conseils de quartier. Ainsi, la Ville de Québec tient annuellement de nombreuses consultations publiques. Chacun des PPU, notamment, a fait l'objet de plusieurs consultations. Afin de permettre au plus grand nombre d'y assister, les consultations sont webdiffusées sur le site Web. Pour améliorer la mise en commun des idées, la Ville travaille à permettre l'interactivité entre les internautes et les gens en salle. La multiplication des plateformes d'échanges et de partage, les médias sociaux² en tête, facilite la réflexion sur les politiques publiques et la planification urbaine ainsi que la collecte d'information. Formulaire de consultation en ligne, sondage éclair, les outils sont disponibles et l'organisation peut facilement susciter le débat et provoquer les échanges.

Concevoir la ville de demain : de vastes perspectives d'avenir

Nous l'avons vu, la géomatique est un secteur porteur de promesses; les possibilités de développement sont infinies! Automatisation, imagerie, orthophoto intelligente, réalité augmentée, capteurs intelligents, photographie oblique : une panoplie d'outils performants et agiles sont maintenant à la disposition des urbanistes. Grâce à l'analyse spatiale qui permet de comprendre les logiques, les causes et les conséquences de la localisation des peuplements et des activités des humains, l'espace devient bien plus qu'un simple support et est dorénavant considéré comme un élément décisif d'une organisation sociale. La quantité d'information disponible relativement à l'activité humaine et au mouvement des objets est, elle aussi, en progression constante. L'analyse prévisionnelle, une utilisation pointue des données massives, permettrait même de connaître les prédispositions et de prédire les actions des citoyens. Le défi, pour les urbanistes, sera de traiter ces données et de concevoir les villes de demain en s'intéressant au savoir, à la culture, à la diversité économique, au maillage entre les différents milieux, bref, à ce qui caractérise la communauté, tout en garantissant une activité structurée et réglementée des citoyens. Car l'urbaniste, au cœur de la cité de demain, exerce un rôle déterminant : offrir une qualité de vie exceptionnelle à ses concitoyens.

¹ Nom provisoire en attendant que l'équipe de travail statue sur l'appellation officielle.

² La Ville de Québec a fait le choix d'être active sur plusieurs plateformes interactives (http://www.ville.quebec.qc.ca/nous_joinre/medias_sociaux.aspx)

La mobilité dans la ville intelligente, répondre aux besoins des usagers de demain

Maëlle Plouganou est chargée de projet accompagnement-transport pour motif médical à la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal et administratrice de Transport 2000 Québec. Titulaire d'une maîtrise en urbanisme, elle s'intéresse particulièrement à la mobilité et à la gestion des services de transport.



Maëlle Plouganou
Chargée de projet

Les municipalités sont de plus en plus nombreuses à utiliser les technologies de l'information et de la communication (TIC) dans des branches variées des activités urbaines. Ces technologies constituent la base sur laquelle se développent les villes intelligentes (*smart cities*). Grâce à de nouveaux outils, les administrations municipales devraient être en mesure de mieux gérer les services urbains afin d'assurer la qualité de vie de leurs citoyens et la durabilité de leur territoire. La mobilité intelligente est un des éléments qui devrait permettre de réaliser ce projet. À travers une gestion plus efficace de la mobilité de leurs citoyens, les administrations pourraient limiter la consommation énergétique et les émissions de GES mais également pour offrir aux citoyens des espaces de vie de qualité.

Les systèmes de transport intelligents, mieux connaître les besoins pour mieux y répondre

Dans un premier temps appliquées aux communications, les TIC investissent aujourd'hui les transports et permettent aux villes de se doter de systèmes de transport intelligents (STI). Ces systèmes permettent aux villes d'améliorer la

mobilité et participe à développer une mobilité plus durable des biens et des personnes.

L'usage des STI permet quatre grands domaines d'actions interliés pour améliorer la mobilité des biens et des personnes.

- **Collecter.** En ayant une connaissance plus fine du nombre et du type de véhicules qui empruntent ses réseaux de transport, la Ville peut faire des choix d'aménagements plus éclairés. Par exemple à Montréal, à partir de l'application Mon réseau vélo qui suit les cyclistes grâce au GPS de leur téléphone intelligent, la Ville a pu réaliser une carte des trajets des pistes cyclables sur l'île.

Figure 1 Éléments du centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU) de Montréal (Source : Ville de Montréal¹)



¹ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/STI%20BROCHURE-V3.PDF



Figure 2 Carte des trajets réalisés en vélo du 4 juillet au 1^{er} août 2013
(Source : Ville de Montréal²)

En ayant plus d'information, la Ville de Montréal pourrait identifier les trajets réalisés sur les artères de circulation et décider d'aménager des trajets alternatifs plus sécuritaires sur les rues secondaires qui les bordent. Elle pourrait également permettre d'identifier les conséquences des « trous » dans la connectivité du réseau et d'y remédier.

- *Coordonner.* À travers l'observation en temps réel des infrastructures urbaines, les administrations municipales peuvent gérer le trafic automobile et augmenter l'efficacité des aménagements urbains. Par exemple, dans la perspective où elles souhaitent encourager le transport actif, elles peuvent, à travers la synchronisation des feux de circulation, ralentir la circulation sur certaines artères et y prioriser les cyclistes et les piétons. Elles peuvent également donner la priorité au transport en commun aux intersections pour assurer la continuité et l'efficacité du déplacement.
- *Collaborer.* En partageant leurs données, et en étant en contact permanent, les différents acteurs du transport s'assurent d'agir dans le même sens. Cela permet de faciliter l'action des services de secours et d'améliorer les informations qui seront envoyées aux usagers.
- *Communiquer.* De plus en plus de villes et de sociétés de transport utilisent les TIC pour communiquer avec leurs usagers que ce soit pour donner des informations de base (horaires, arrêts, etc.) ou pour indiquer des travaux, un accident, un retard ou une panne de réseaux. Cette amélioration de l'information permet aux citoyens d'adapter leurs comportements et leurs choix modaux aux conditions de leur environnement urbain. L'ouverture des données des sociétés de transport et de certaines villes permet également d'utiliser l'intelligence collective

des citoyens pour développer de nouvelles applications ou de nouveaux projets. Au travers d'activités publiques, les administrations municipales permettent aux citoyens de prendre une place dans le développement de la ville et pourquoi pas d'influencer les choix d'aménagement.



Figure 3 Exemple d'événement d'intelligence collective
(Source : apperi.io³)

La technologie permet des changements dans la mobilité des Québécois

Les Québécois sont de plus en plus connectés. Selon une étude du CEFRIO⁴ plus de 85% des foyers québécois possèdent Internet et plus d'un foyer québécois sur 2 (53,3%) possède un téléphone intelligent. Les nouvelles technologies liées à la ville intelligente changent les comportements de mobilité. Elles ont parfois rendu le déplacement inutile. Ainsi, le télétravail, la vidéoconférence, la discussion ou les achats en ligne permettent aux individus de dissocier certaines de leurs activités des espaces dans lesquels elles avaient traditionnellement lieu. Parallèlement, la multiplication de l'information permet d'avoir connaissance de plus d'opportunités (de loisir, de divertissement, etc.) et incite à se déplacer plus souvent ou plus loin pour en profiter⁵. La multiplication des modes de transport disponibles et les informations en temps réels liées à ceux-ci font que la mobilité n'est plus toujours liée à la possession individuelle d'un mode de transport. Les usagers peuvent composer leurs propres recettes de mobilité avec une combinaison des différents modes à leur disposition. La mobilité est donc envisagée comme un service individualisé et à la demande, c'est une égomobilité⁶ qui répond à un besoin ponctuel et temporaire. Grâce aux informations en temps réel offertes par les différents opérateurs de transport, les citoyens peuvent combiner les modes pour identifier ceux qui répondront le mieux à leurs besoins. En cas d'imprévu, ils ont la possibilité de passer d'un mode à un autre ou de changer leur trajet au ▶

Les références plus détaillées sont disponible auprès de l'auteur

² http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,112451619&_dad=portal&_schema=PORTAL

³ <http://blog.appery.io/wp-content/uploads/2013/05/Picture-of-Hackathon.png>

⁴ CEFRIO, 2014, Enquête NETendances 2014

⁵ OECD

⁶ Torres et Lewis (2012)

besoin. Ils disposent donc en permanence des informations nécessaires au développement d'un plan B ou C si leur plan A vient à être compromis. Ils peuvent également planifier leur trajet et leurs changements de mode grâce à une seule application.

Malgré l'arrivée de nouveaux modes de transport individuels à la carte, le transport collectif reste un élément central de la mobilité durable. En effet, près d'une personne sur deux utilise souvent ou occasionnellement le transport en commun pour réaliser ses déplacements⁷.

Elle place l'usager au cœur des décisions

Au-delà de la disponibilité des modes de transport alternatifs, leur utilisation dépend de la qualité du service offert aux usagers. Plusieurs éléments liés à l'aménagement urbain peuvent donc avoir une influence sur la décision d'une personne de délaisser son automobile.

- *Efficacité et connectivité.* Il s'agit ici pour les villes de prioriser les transports alternatifs à l'automobile. Si les TIC permettent de le faire comme nous l'avons vu plus haut, ce sont les décisions politiques des administrations municipales traduites par les aménagements qui vont permettre à un mode ou un autre d'améliorer son attractivité. La forme que prennent les aménagements varie selon le contexte urbain dans lequel ils ont lieu et des moyens qu'ont les administrations municipales pour les réaliser, mais ils sont toutefois basés sur une volonté forte des villes de mettre les transports durables au centre de la mobilité. Cela passe par la plus grande place laissée au transport en commun, aux cyclistes ou aux piétons dans l'aménagement des rues, mais également par la planification de réseaux de transport actifs complets et sans « trous ».

- *Continuité.* La proximité et la qualité des services de transport est un élément déterminant de leur usage par



Figure 4 Comparaison de la connectivité des réseaux d'aménagement cyclable à Montréal et Copenhague

(Source : Google map)

les citoyens. De plus, ils peuvent aujourd'hui organiser leur déplacement de façon parfaitement intégrée grâce à des applications mobiles existantes ou qu'ils créent à partir des données ouvertes disponibles. Cela veut dire que les administrations municipales doivent s'assurer d'arrimer un développement urbain dense avec le développement des transports, mais également réfléchir aux réseaux de transport et à leur intégration dans l'environnement urbain, afin que le passage d'un mode à un autre se fasse le plus rapidement et facilement possible. Pour assurer un cocktail de transport de qualité, il ne suffit donc pas que les réseaux de transport aient une bonne connectivité, il faut également qu'ils soient interconnectés.

Ces deux éléments nécessitent que des liens de collaboration et de co-création forts soient tissés entre les opérateurs de transport et les administrations municipales pour que les usagers puissent bénéficier d'un système de transport intégré quel que soit le nombre des acteurs impliqués. En effet, la qualité et la facilité de l'expérience vécue par l'usager conditionnent son utilisation des différents modes de transport. Il faut donc que les administrations municipales prennent en compte l'évolution des besoins de leurs citoyens et notamment leur vieillissement.

La mobilité du futur, une question d'accessibilité

Dans la mesure où la moitié des Québécois, et plus particulièrement les personnes âgées, ne possèdent pas de téléphone intelligent, les administrations municipales et les opérateurs de transport ne peuvent pas compter exclusivement sur les nouvelles technologies et le partage d'informations numériques pour informer tous les usagers. Ils doivent donc s'assurer de mettre en place d'autres modes de communication pour les informer. De plus, la mobilité durable est le plus souvent appréhendée en termes environnementaux et mise de l'avant dans la mesure où elle permet une réduction des GES et de la congestion, et où elle a des impacts positifs sur la qualité de vie. Un des aspects moins souvent mis de l'avant est la possibilité pour des personnes d'évoluer dans un environnement urbain et d'avoir accès à des modes de transport leur permettant d'assurer leur mobilité. Au Québec, en 2031, une personne sur 4 aura 65 ou plus et ce taux passera à 1 personne sur 3 d'ici 2061⁸. En fait, le Québec est, après le Japon, le territoire dans lequel le vieillissement de la population est le plus important. La mobilité, ou l'absence de mobilité, des aînés a des impacts déterminants sur leur accès aux soins de santé, leur sécurité alimentaire et leur participation

sociale⁹. De plus, les aînés dans les villes du futur seront plus nombreux à vieillir seuls, sans le support de leur famille¹⁰. Il est donc important de favoriser l'autonomie des personnes âgées, notamment en lien avec leur mobilité. Pour cela, il faut rendre les environnements urbains et les transports plus sécuritaires et plus confortables d'utilisation. Bon nombre des adaptations facilitant les déplacements des aînés peuvent également bénéficier à d'autres catégories de population : aux personnes en situation de handicap temporaire, aux parents avec des poussettes ou de jeunes enfants ou aux citoyens qui ont besoin d'une aide à la mobilité. Plusieurs actions peuvent permettre d'améliorer la mobilité des aînés et des populations à mobilité réduite.

- *Les intersections.* Les aînés et les personnes à mobilité réduite ont souvent plus de difficultés à réaliser la traversée des intersections. En vieillissant, il est possible de perdre certains repères cognitifs et notamment en ce qui concerne l'évaluation de la distance, ou du temps nécessaire pour réaliser un déplacement. De plus, les personnes âgées de 60 à 80 ans prennent respectivement 12% (marche normale) à 16% (marche la plus rapide possible) plus de temps pour traverser la rue que les jeunes de 20 à 30 ans¹¹. La majorité des intersections n'ayant pas d'espace pour arrêter à mi-traverse et pas d'aménagement ou de marquage au sol qui indique une traversée piétonne, les personnes à mobilité réduite se trouvent souvent « coincées » par la circulation routière. De plus, lorsqu'ils sont présents, les feux de circulation ne laissent souvent pas assez de temps pour que les personnes puissent effectuer leur traversée de façon sécuritaire.

Dans ce domaine, les systèmes de transport intelligents peuvent jouer un rôle déterminant. En modifiant les temps de traverse de façon ciblée à proximité des espaces fréquentés par des personnes à mobilité réduite (maison de retraite, écoles, centre de réadaptation, etc.) ou lors d'événements publics les municipalités peuvent améliorer la sécurité de tous.



Figure 5 La traversée, difficile pour les aînés
(Source : Jacques Nadeau - *Le Devoir*)

- *Les apaisements de circulation.* Les aînés sont surreprésentés dans les collisions. La vitesse et la difficulté pour les aînés de bien évaluer les distances sont souvent en cause dans les cas de décès. Réduire la vitesse des véhicules est donc un enjeu majeur. De nouveau, au travers de systèmes d'information des automobilistes ou de réduction de la vitesse de circulation à l'aide des feux de circulation, les TIC peuvent permettre de renforcer l'efficacité des aménagements.



Figure 5 La traversée, difficile pour les aînés
(Source : Jacques Nadeau - *Le Devoir*)

- *Des transports adéquats.* Un des principaux défis posés par le vieillissement de la population va être celui de développer des services de transport collectifs adaptés à leurs réalités. Lorsque les aînés ont une perte d'autonomie importante, ils peuvent avoir accès aux services de transport adaptés. Cependant, 8% des municipalités au Québec n'offrent pas ces services malgré l'obligation instaurée par la loi sur les transports. De plus, toutes les personnes à mobilité réduite n'ont pas accès au transport adapté et les systèmes de transport en commun actuels sont souvent mal adaptés aux besoins et aux réalités des personnes en perte de mobilité. D'une part parce que leur accessibilité physique est souvent limitée et d'autre part parce qu'ils ne répondent souvent pas aux besoins en termes de destinations et d'horaires ou de sécurité de déplacement. Les municipalités devront donc travailler en partenariat avec les opérateurs de transport pour améliorer les services et permettre l'accessibilité universelle des transports mais également des espaces urbains environnants.

Puisque tout le monde vieillit, répondre aux besoins des aînés en termes de transport et mettre en application les principes d'accessibilité universelle, c'est assurer la mobilité de tous de façon durable. Pour préparer la mobilité de demain, les autorités municipales doivent donc travailler avec les centres de recherche à développer des technologies de transport permettant d'améliorer la mobilité de tous.

⁹ <http://www.tcaim.org/wp-content/uploads/2010/07/Avis-travers%C3%A9e-pi%C3%A9tonne-TCA%C3%8EM.pdf>

¹⁰ http://ccpsc.qc.ca/sites/ccpsc.qc.ca/files/vieilliramontreal_v2.pdf

¹¹ http://www.fondation-maif.fr/fondation/ressources/pdf/LPC-personnesagees_rf.pdf

Systemes d'antennes de télécommunication:

Les municipalités ont-elles leur mot à dire ?

Notre société du 21^e siècle en est manifestement une marquée par l'avancement de la technologie, notamment au chapitre de la communication. Les pas de géant franchis dans ce domaine depuis l'invention du téléphone par Alexandre Graham Bell en 1876 ont contribué à réduire les distances, dans un premier temps par le téléphone traditionnel, puis par l'apparition et la progression importante de la téléphonie cellulaire et d'Internet. Cette poussée technologique a une contrepartie puisque ce sont ces mêmes téléphones intelligents qui sont à l'origine de ces tours de télécommunication que l'on remarque dans le paysage urbain, notamment le long des corridors autoroutiers. Qu'il s'agisse de perceptions ou non, plusieurs s'inquiètent de la présence de ces équipements, soit en soupçonnant un impact sur la santé des gens ou de la pollution visuelle qu'ils occasionnent. Or, comme nous le verrons dans les prochaines lignes, les municipalités disposent d'un pouvoir limité pour contrôler l'implantation de ces tours.



Patrice Furlan

Urbaniste, chef de division

urbanisme, Ville de Drummondville et administrateur à l'Association québécoise d'urbanisme

Les radiocommunications constituent un champ de compétence législative attribué au gouvernement fédéral (Loi sur la radiocommunication), un peu à l'image de l'aéronautique. Par conséquent, une municipalité ne peut réglementer, même accessoirement, la hauteur et l'emplacement des antennes de radiocommunication. Cependant, la procédure de consultation publique d'Industrie Canada s'applique afin de garantir une certaine forme de consultation et de validation par la municipalité visée par le projet d'installation d'une structure de télécommunication.

Des systèmes d'antennes assujettis à une loi fédérale

Comment expliquer que l'implantation de telles structures ne soit pas assujettie à l'approbation des municipalités? Ceci est lié à l'importance des services de radiocommunication et de radiodiffusion pour l'ensemble de la société et qu'ils sont utilisés chaque jour par le public, les organismes de sécurité, les gouvernements, les fournisseurs de services sans fil, les radiodiffuseurs, les services publics et les entreprises. Le fonctionnement de ces services exige des systèmes d'antennes, comprenant des tours, des pylônes et d'autres bâtis. Le choix des emplacements des systèmes

d'antennes comporte une certaine latitude, ainsi que des contraintes touchant l'acceptabilité de la couverture dans la zone de service, la disponibilité des emplacements, les limites techniques et la sécurité. Ainsi, Industrie Canada est l'organisme qui dispose du mandat veillant à assurer que ces systèmes d'antennes soient déployés en tenant compte de l'environnement local.

En vertu de l'article 5 de la Loi de la radiocommunication, le Ministre peut, compte tenu des questions qu'il juge pertinentes pour le développement ordonné et l'exploitation efficace de la radiocommunication au Canada, délivrer des autorisations radio et approuver chaque emplacement d'appareils radio, y compris de systèmes d'antennes, ainsi que la construction de pylônes, tours et autres structures porteuses d'antennes. Par conséquent, toute société de communication (ex.: Bell Mobilité, Telus, Videotron, etc.) a la responsabilité de suivre le processus énoncé au moment d'installer ou de modifier un système d'antennes. De plus, l'installation ou l'exploitation d'un système d'antennes existant qui déroge du processus établi pourrait entraîner sa modification ou sa suppression ou toute autre sanction contre l'exploitant en vertu de cette loi.

Toute société planifiant l'installation ou la modification d'un système d'antennes, quel que soit le type d'installation ou de service visé, doit se soumettre aux dispositions de cette loi. Le processus suivant doit être respecté :

1. Étudier le partage ou l'utilisation d'une infrastructure en place avant de proposer de nouvelles structures porteuses d'antennes.
2. Communiquer avec l'autorité responsable de l'utilisation du sol (i.e. la municipalité concernée) pour déterminer les exigences locales relatives aux systèmes d'antennes.
3. Notifier le public et répondre aux préoccupations pertinentes, conformément aux exigences locales de l'autorité responsable de l'utilisation du sol ou au processus par défaut d'Industrie Canada, selon ce qui est requis et approprié.
4. Respecter les exigences générales et techniques d'Industrie Canada.

Cet organisme estime que les étapes 2 à 4 seront normalement exécutées dans un délai de 120 jours. Les clients d'Industrie Canada sont donc soumis à une procédure stricte, mais il faut reconnaître que la consultation est une directive et n'a aucun effet réglementaire. Ceci est attribuable au fait que le choix des équipements est un aspect essentiel et vital de la radiocommunication. La démarche de consultation a donc essentiellement pour effet de notifier le public et de répondre aux interrogations et aux préoccupations pertinentes.

Présentement, en matière de contrôle d'implantations de systèmes d'antennes, certaines lois et règles fédérales ont préséance sur la loi régissant l'aménagement du territoire au Québec.

Consultation auprès de la municipalité et auprès du public

Les promoteurs sont toujours tenus de communiquer avec les municipalités afin de déterminer les exigences de consultations locales. Les promoteurs disposent de 120 jours à partir de la prise de contact officiel avec la municipalité. Paradoxalement, même si elles ne disposent pas d'un pouvoir leur permettant de refuser le projet, les municipalités sont invitées à se prononcer en faveur du projet en adoptant une résolution d'appui. Ceci dit, Industrie Canada est d'avis que toute préoccupation ou suggestion exprimée par une municipalité représente un élément important à considérer

par le promoteur dans leur proposition d'installation. Dans les cas où la municipalité ne dispose pas d'un processus de consultation applicable à l'implantation d'antennes, les promoteurs sont tenus de respecter le processus par défaut d'Industrie Canada. Un avis public produit par le promoteur résume le projet en question en fournissant à la population l'information suivante : localisation projetée pour la tour, hauteur de la tour, type de structure, etc. Il invite la population à soumettre ses questions dans un délai prescrit. En parallèle, le promoteur est tenu de communiquer par écrit ses intentions en soumettant une correspondance aux propriétaires de terrains situés dans une zone de notification équivalente à trois fois la hauteur de la tour, si celle-ci est d'une hauteur de 30 mètres et plus (par exemple : 60 mètres x 3 = rayon de 180 mètres). Le promoteur ne pourra entreprendre l'installation de sa tour de télécommunication que lorsque le processus de consultation aura été complété ou qu'Industrie Canada aura confirmé son approbation de la phase de consultation ci-haut décrite. Sont exemptés des exigences de la consultation publique les ajouts de systèmes d'antennes sur un système existant.

Respect des lois et règlements en vigueur

Le promoteur se doit de minimiser les impacts environnementaux et d'assurer la réalisation d'un projet respectueux des lois et des règlements en vigueur, en l'occurrence :

- Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
- Le Code de sécurité 6 de Santé Canada
- La Norme 621.19 d'identification des obstacles de Transport Canada et NAV Canada (contrôle sécuritaire du trafic aérien).

Il est clair que les pouvoirs législatifs du gouvernement fédéral visent notamment à confirmer que l'emplacement des antennes ne constituera pas un obstacle aéronautique ou qu'elles nuiront aux communications radio déjà en place. Même s'il n'en formule pas une exigence, il est également possible qu'un promoteur profite d'une tour déjà existante ou que le fédéral exige qu'un certain nombre de promoteurs reçoivent l'autorisation de construire à la condition qu'ils s'installent tous au même endroit. Dans un contexte de compétition, il n'est pas rare d'observer des accords entre des promoteurs pour permettre à un compétiteur de s'installer sur une tour de télécommunication existante. Ceci dit, la co-implantation n'a jamais été ordonnée pour des raisons esthétiques par le fédéral même si la résultante d'une telle stratégie est la limitation du nombre d'antennes ▶

dans le paysage urbain. Si une municipalité ne peut empêcher l'érection d'une telle structure sur son territoire, il lui est certainement possible de fixer des conditions lors de l'étape de l'approbation officielle. À tout le moins, elle pourrait exiger l'obtention d'un permis avant que ne soient entrepris les travaux de construction.

Aspect esthétique

Il est clair que les pouvoirs prévus dans la Loi relativement au processus d'autorisation visent les répercussions techniques et non les répercussions esthétiques des projets d'érection d'antenne ou de bâtis d'antenne. Il n'existe donc présentement aucune loi sur l'environnement ni aucune disposition dans l'actuelle loi qui permette au ministère concerné de rejeter ou de modifier une demande d'installation d'antenne ou de bâti pour des raisons environnementales. En conséquence, toute condition esthétique concernant la construction d'un bâti d'antenne, la localisation d'une antenne et l'érection d'écrans (clôtures ou végétation naturelle) serait *ultra vires* aux termes de la loi. Ceci dit, bien que leur pouvoir soit limité, les municipalités concernées peuvent cependant négocier des conditions d'installation avec le promoteur pour réduire le plus possible l'impact visuel de la structure projetée sur le paysage urbain. Prenons l'exemple d'antennes installées sur le sommet d'un immeuble de plusieurs étages : il serait possible à une municipalité de demander au promoteur de camoufler ces antennes en les peignant de la même couleur que le mur où elles sont installées.



En 2012, la Ville de Drummondville exigeait d'une société de téléphonie cellulaire de peindre les antennes afin de réduire leur impact visuel au sommet d'un immeuble à bureau de six étages au centre-ville.

L'impact sur la santé

Habituellement, la préoccupation majeure des citoyens à l'égard des tours de télécommunication est le seuil d'exposition

aux ondes radioélectriques. Or, les promoteurs sont tenus de respecter le Code de sécurité 6 de Santé Canada visant la protection du grand public et la conformité aux critères d'immunité aux radiofréquences. Selon le Code de sécurité 6 et selon des études biomédicales canadiennes et étrangères, il n'existe pas de preuves scientifiques ni médicales d'effets nocifs pour la santé dus à l'exposition aux rayonnements de radiofréquences en autant que les installations soient conformes au Code de sécurité 6. Le dossier de tout promoteur doit contenir une attestation écrite de conformité à ce code pour la protection du grand public.

La bataille juridique de Châteauguay

À l'été 2013, dans un jugement complexe et controversé, la Cour supérieure du Québec est venue décréter que les municipalités avaient maintenant leur mot à dire dans l'implantation de réseaux de télécommunication sur leur territoire. En effet, elle venait de donner le droit à la Ville de Châteauguay d'exproprier la propriétaire d'un terrain vacant en zone industrielle afin d'utiliser son terrain pour y installer une antenne de télécommunication. La société Rogers Communications, elle, visait un autre terrain que ne privilégiait pas la Ville de Châteauguay en raison de sa localisation près d'un quartier résidentiel. Mais cette victoire n'est pas totale pour les villes puisque les entreprises de télécommunication conservent leur droit de choisir où elles souhaitent dresser leurs antennes. Dans son jugement, la juge Micheline Perreault concluait d'abord que la Ville de Châteauguay avait fait preuve d'un « usage abusif et déraisonnable » de ses pouvoirs en interdisant à Rogers d'installer son antenne sur le terrain pressenti. La juge Perreault donne cependant raison à Châteauguay pour l'expropriation du terrain d'une citoyenne en zone industrielle. « Les procédures d'expropriation ont été entreprises par la Ville afin de protéger le bien-être de ses citoyens », indique-t-elle. Onze mois plus tard, dans un jugement rendu le 30 mai 2014, la Cour d'appel du Québec donnait raison sur toute la ligne à la Ville de Châteauguay en confirmant le droit de la Ville à l'expropriation et en renversant la décision de première instance qui stipulait que la Ville avait été de mauvaise foi. La Cour d'appel est d'avis que Châteauguay avait imposé un avis de réserve afin de protéger le bien-être de ses citoyens, ce qui est une fin municipale. Plus loin, elle souligne que la Ville ne désire nullement empêcher l'installation d'une nouvelle tour sur son territoire et que l'objet de la Loi sur la radiocommunication est de permettre le déploiement des réseaux de radiocommunication tout en respectant les populations locales.

Histoire en capsules :

Le circuit patrimonial de Drummondville

Propos recueillis par Patrice Furlan, urbaniste, administrateur à l'AQU

Soucieuses de sensibiliser leurs citoyens et leurs visiteurs à leur histoire, plusieurs villes ont mis en place sur leur territoire un circuit patrimonial. Pour certaines, les gestes posés il y a déjà plusieurs années sont repensés aujourd'hui sous un nouvel angle et sont supportés par la technologie du 21^e siècle. La Ville de Drummondville constitue un exemple en ce sens puisqu'elle a non seulement renouvelé et modernisé son inventaire de panneaux d'interprétation, elle a aussi opté pour une technologie de pointe pour faciliter la lecture du « Parcours Souvenance ».

Il y a 25 ans, 31 panneaux d'interprétation historique intitulés « Souvenance » avaient été implantés sur le territoire de la ville afin de faire connaître aux résidents et aux visiteurs de Drummondville les bâtiments, les personnages et les lieux importants de cette ville fondée en 1815. Si ces panneaux ont bien rempli leur mission, le temps était venu de revoir et de moderniser le concept. Une équipe de production formée de professionnels en histoire, en musique, en technologies de l'information et de la communication, en graphisme et en scénarisation a donc travaillé à l'élaboration d'un projet intitulé « Parcours Souvenance ». Elle l'a décliné en deux volets complémentaires : 35 panneaux revus et modernisés et 18 capsules audiovisuelles inédites, que l'on peut visionner sur des baladeurs MP3 prêtés par la Ville.

Résultat : depuis l'été 2011, un parcours patrimonial moderne au graphisme soigné est offert aux résidents et aux visiteurs de Drummondville. Grâce à lui, ces derniers peuvent acquérir des connaissances sur quelques-uns des 93 bâtiments d'importance patrimoniale de la municipalité, dont les maisons Joseph-Trefflé-Caya, Watts et William Mitchell, les églises St. George et Saint-Frédéric et le cinéma Capitol, mais aussi sur des commerces, des industries et des infrastructures qui ont marqué la vie sociale et économique de l'endroit.

Le promeneur apprendra, par exemple, le rôle qu'a joué la rivière Saint-François dans le développement économique de la ville, alors que les centrales électriques exploitées par la Southern Canada Power contribuaient à l'essor de l'industrie

Danielle Dufresne

directrice du service des arts, de la culture et de l'immigration, Ville de Drummondville et coordonnatrice du projet « Parcours Souvenance »



Photo : Ville de Drummondville

du textile. Il sera certainement surpris par le spectaculaire accueil de 30 000 personnes réservé à la princesse Élisabeth (future reine d'Angleterre) lors de son arrêt à Drummondville en novembre 1951, ou par le fait que le chef de gare ayant été le plus longtemps à l'emploi du Canadien Pacifique, de 1924 à 1967, était *une* chef de gare!►



Photo : Chyslain Bergeron • Ville de Drummondville

Qu'ils soient installés en bordure de la rivière Saint-François, à la place Saint-Frédéric, près d'un bâtiment ancien ou à côté d'un arrêt d'autobus, les 35 panneaux du « Parcours Souvenance » rejoignent les gens dans leur quotidien.

La conception graphique des panneaux facilite la compréhension des faits historiques et la lecture des bâtiments patrimoniaux. Installés près d'une rivière, d'un bâtiment ancien, dans un parc, un massif floral ou en plein centre-ville, ils permettent aux visiteurs de découvrir des endroits quelquefois méconnus et d'une grande beauté. Le circuit se parcourt à pied ou à vélo, avec un plan. Les détenteurs d'un téléphone intelligent n'ont pas à se procurer le baladeur MP3, car chaque panneau est doté d'un code QR qu'ils peuvent lire pour accéder aux capsules historiques par un lien direct sur YouTube. Pour réaliser les capsules, il a fallu examiner des milliers d'images provenant de diverses collections privées et publiques, puis procéder à des enregistrements audio. Les 18 capsules réunissent plus de 1000 images et plusieurs extraits de films d'époque. Elles représentent la première grande diffusion des archives filmiques de la Société d'histoire de Drummond, que l'ONF lui a remises en 2008. Ces capsules constituent d'importants documents de synthèse historique. Chaque année, la Ville de Drummondville accueille quelques centaines de milliers de visiteurs de partout dans le monde, particulièrement en juillet, pendant le Mondial des cultures qui se tient depuis plus de 30 ans. Le « Parcours Souvenance » complète l'offre en matière de tourisme culturel, qui comprend entre autres des visites guidées des églises patrimoniales catholique et anglicane ainsi que des visites du Musée populaire de la photographie.

AQU: Pouvez-vous nous expliquer pourquoi la Ville de Drummondville a opté pour un tel projet, soit de créer ce parcours en mode « code QR » ou en mode « balado-diffusion » ?

Danielle Dufresne : Le circuit existait depuis 25 ans et bien que le contenu des panneaux était toujours intéressant, on sentait que leur facture graphique était dépassée et qu'il importait de les remplacer en leur apportant une image actualisée. Ceci dit, il importait aussi de trouver une nouvelle façon pour permettre aux citoyens et aux visiteurs de découvrir ce circuit, avec la technologie d'aujourd'hui. C'est de là qu'est née l'idée de compléter les panneaux du circuit avec une vidéo accessible grâce aux codes QR et sur le site Internet de la Ville, via YouTube. Grâce à l'utilisation d'une technologie plus récente, on a pu rejoindre autant les plus jeunes que les moins jeunes au sein de la population. L'objectif était surtout de rejoindre et d'intéresser à l'histoire la population plus jeune grâce à l'utilisation d'une technologie récente. Il s'agissait donc de reprendre les panneaux en leur

conférant une image actualisée et de créer des capsules vidéo dont la durée varie de 6 à 8 minutes. Le circuit patrimonial d'il y a 25 ans proposait aux citoyens et aux visiteurs plus de 31 panneaux selon des thèmes variés. Ces mêmes panneaux ont été repris, selon les mêmes thématiques et auxquels se sont greffés quatre autres panneaux.

AQU: Il existe donc 35 panneaux sur le circuit du Parcours Souvenance. D'autres panneaux s'ajouteront-ils éventuellement ?

Danielle Dufresne : Oui, la Ville de Drummondville caresse le projet d'en ajouter quelques-uns dans le futur, notamment autour du thème des sports et d'institutions ayant marqué le milieu.



AQU: Comment le projet s'est-il réalisé et quels ont été les collaborateurs dans ce dossier ?

Danielle Dufresne : Un comité de production a été créé et s'est vu conférer le mandat de revoir le contenu des panneaux en l'actualisant avec une facture graphique au goût du jour. Le comité était constitué des sous-traitants du projet, en l'occurrence une historienne de l'art pour la réécriture des panneaux et des textes pour les capsules vidéo, une représentante de la Société d'histoire de Drummondville pour la recherche iconographique, un cinéaste/vidéaste pour le montage vidéo, un graphiste pour la présentation du contenu graphique des panneaux et moi-même à titre de coordonnatrice du projet. Il y avait également quelqu'un pour la révision linguistique et une ressource pour la révision historique. Il fallait aussi identifier un narrateur pour la postsynchro et un sonorisateur pour la bande musicale.

À chaque expert sa tâche : c'est la firme Zen Media qui a assuré le lien Internet des capsules YouTube. Au total, plus d'une trentaine de personnes ont travaillé sur ce projet. Au chapitre de la réalisation, les panneaux ont été fabriqués aux États-Unis, et ce, pour une raison bien particulière, soit celle d'identifier une entreprise capable de produire un panneau résistant bien aux intempéries et aux charges des vandales.

AQU : Quelle était l'enveloppe budgétaire affectée au projet?

Danielle Dufresne : Le projet s'est réalisé grâce à une enveloppe budgétaire de 100 000\$ avec un partage un tiers entre la Ville, l'Union-Vie et le Fonds de développement de l'offre touristique du Centre-du-Québec.

AQU : Quel fut le temps de réalisation du projet? A-t-il été traité en une seule phase pour les 35 panneaux?

Danielle Dufresne : La réalisation du projet s'est tenue en une année budgétaire, mais l'ensemble du projet, de sa conception à sa réalisation, s'est échelonné sur une période de deux ans.

AQU : Cet été, la Ville a mis sur pied le concours « Parcours ta Ville ». Pouvez-vous nous parler de l'objectif visé par ce concours et la clientèle ciblée?

Danielle Dufresne : Le projet « Parcours ta Ville » s'inscrit dans le contexte des Fêtes du 200^e qui seront célébrées en 2015 à Drummondville. En 2013, il y a eu une première démarche avec le fondateur Frederick George Heriot qui fut invité à créer sa page Facebook et à intéresser les jeunes à l'histoire de leur ville. Les jeunes de 14 à 17 ans étaient invités à une quête virale en participant à la page Facebook du fondateur de la ville. Cette page gérée par l'entreprise Absolu suggérait des énigmes en invitant les jeunes à parcourir les vidéos du Parcours Souvenance en vue de trouver les réponses. Un iPad était offert en cadeau pour le grand gagnant, formule qui a suscité de l'intérêt auprès des jeunes tout en les sensibilisant à l'histoire. Puis, en 2014, le concours « Parcours ta Ville » a été mis en place pour intéresser la même cohorte d'âge en proposant des jeux, des questionnaires et un rallye pour sensibiliser les adolescents à l'histoire de leur ville. Le « Parcours Souvenance » s'inscrit donc dans un contexte visant à faire la promotion de l'histoire, mais aussi dans le contexte d'un outil pédagogique puisque plusieurs professeurs l'utilisent dans leurs classes d'enseignement. La Ville de Drummondville diffuse également ces capsules pour des rencontres portant sur des sujets relatifs à l'histoire et au patrimoine local. Le projet fait donc œuvre utile grâce à la facilité d'accès du Parcours Souvenance pour toutes les classes d'âge de la population et au caractère pédagogique du circuit pour ceux et celles veillant à intéresser les plus jeunes à l'histoire de leur ville.

SURVEILLEZ PROCHAINEMENT NOS
CAPSULES VIDÉOS



DISPONIBLES SUR NOTRE SITE
INTERNET **DÈS JANVIER 2015**



Association
québécoise
d'urbanisme



La cartographie mobile de précision, un outil incontournable pour une gestion optimale de votre territoire

Les gestionnaires municipaux sont conscients qu'ils doivent innover s'ils veulent respecter les budgets qui leur sont alloués annuellement et rencontrer les attentes des citoyens. En matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, avoir un accès instantané aux images terrestres géoréférencées permet de supporter instantanément une prise de décision qui pourrait avoir lieu lors d'un comité consultatif d'urbanisme (CCU).

La rapidité d'accès à l'information 3D de leur territoire est une pièce essentielle à leur solution puisqu'elle permet des économies de temps et d'argent. Vous n'avez qu'à penser aux nombreux déplacements évités sur le terrain ou aux contrats de levés de terrain octroyés à des firmes de techniciens afin de mieux comprendre l'enjeu financier.

Vous êtes un membre de CCU et vous aimeriez avoir un accès visuel géoréférencé du territoire afin de faire des recommandations appropriées? L'utilisation de la cartographie mobile est un jeu d'enfant et deviendra rapidement un outil indispensable pour tous.

L'historique de la cartographie mobile de précision

Cette solution consiste à faire l'acquisition d'images terrestres géoréférencées d'un territoire donné à l'aide d'un camion où sont installées des caméras de hautes résolutions. Bien que cette technologie soit disponible depuis une dizaine d'années, ce n'est que depuis environ cinq ans que les employés municipaux utilisent quotidiennement cette solution novatrice pour mieux gérer leur territoire.

StreetView a très certainement contribué à la démocratisation de l'accès à l'information territoriale puisque souvent, le premier réflexe d'un gestionnaire ou d'un employé, lorsqu'il a besoin d'un renseignement qualitatif, est de consulter son territoire avec cet outil gratuit. Cependant, très peu d'organisations détiennent des droits d'utilisation de ces images et il faut donc être très prudent avec les données enregistrées.



Chantal Arguin
Présidente Trifide

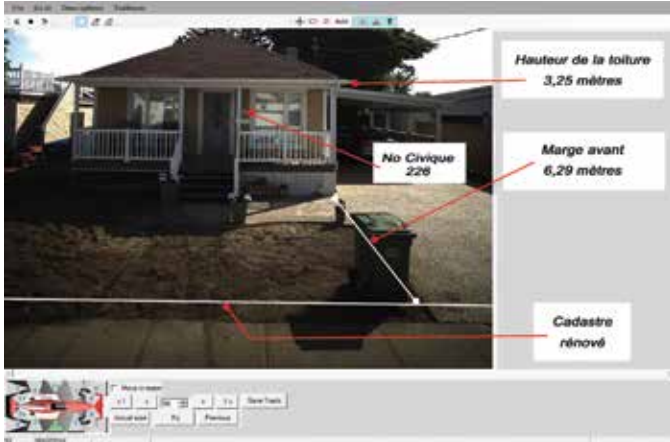
La cartographie mobile de précision municipale vous amène un pas en avant en termes d'efficacité. En plus de permettre un accès visuel à jour de vos infrastructures, cette innovation, simple d'utilisation, vous permettra de faire des levés d'inventaires ponctuels, et ce, dans le confort de votre bureau.

Il existe actuellement minimalement quatre niveaux de précision de cartographie mobile. Le niveau le plus intéressant pour les gestionnaires municipaux permet un accès sans achat de logiciel spécialisé. Si la cartographie mobile vous intéresse, exigez donc une solution compatible avec les systèmes de votre organisation, car vous pourriez dépenser plusieurs milliers de dollars inutilement en frais de logiciels et de formation. Soyez vigilants.

Comment extraire l'information des images ?

Vous devez analyser une demande de dérogation mineure en lien avec une hauteur de bâtiment? Aucun problème... le temps d'ouvrir votre image, sélectionner l'endroit désiré (par exemple le coin d'une toiture) et appuyer sur votre souris pour saisir la donnée désirée... tout cela en moins d'une minute. Vous aurez votre information et pourrez ainsi finaliser la requête dont vous aviez la responsabilité. Un citoyen vous demande la permission d'agrandir son entrée

et vous devez connaître la distance entre sa bordure de stationnement actuelle et une borne d'incendie avant de prendre votre décision? C'est simple, vous sélectionnez les objets et vous demandez une information de distance entre les deux éléments... tout cela en moins de une minute.



Nouveautés dans le domaine

Les solutions de cartographie mobile de précision sont des outils simples de visualisation et de création de données 3D, nous l'avons déjà mentionné. À la demande de gestionnaires municipaux innovants, vous pouvez dorénavant superposer vos données existantes sur les images terrestres et ainsi comparer le passé et le présent. Vos données sont en 2D? Il est maintenant facile d'ajouter une 3^e dimension à ces dernières avec la cartographie mobile de précision. L'utilisation de cette technologie satisfait et dépasse les attentes des utilisateurs municipaux. Il faut exploiter au maximum l'information que vous détenez et vous deviendrez ainsi plus efficace au sein de votre organisation.

Vous devez inventorier les arbres dans les espaces publics ou connaître le nombre de lampadaires afin de mieux planifier les aménagements futurs ou leurs entretiens? Cette solution est pour vous! Voici d'ailleurs une liste succincte d'éléments que vous pourrez facilement inventorier vous-même ou le faire réaliser par votre personnel technique :

- Puisards, regards et vannes;
- Signalisation routière (panneaux) et ses supports (poteaux);
- Foresterie urbaine;
- Bordures et trottoirs;
- Sécurité urbaine;
- Fissuration, trottoir, etc.

L'utilisation de la cartographie mobile offre la tranquillité d'esprit au gestionnaire municipal et devient un élément performant pour les décideurs et les utilisateurs de données 3D œuvrant dans les départements d'urbanisme, de travaux publics, de l'aménagement du territoire, du contentieux, de la sécurité publique, etc.

Cette solution vous intéresse, mais vous n'êtes pas un expert? Aucun problème puisque le tout nouveau logiciel GeotoOSM a été créé pour vous. Accédez à votre territoire sans vous déplacer et mesurez instantanément tout en étant en lien avec la cartographie retrouvée sur le Web. Simple, non ?

Que ce soit pour vérifier l'architecture d'un bâtiment, valider une pente de toiture ou mesurer une distance entre un bâtiment et un trottoir, le relevé des infrastructures municipales est maintenant simple et rapide à réaliser par le groupe de travail du CCU. Informez-vous !

Conclusion

L'utilisation de la cartographie mobile de précision est assurément un outil géomatique simple qui vous permettra d'atteindre vos objectifs budgétaires en lien avec la gestion de votre territoire! Cette solution géomatique offre la tranquillité d'esprit au gestionnaire municipal et devient un outil performant pour les décideurs et les utilisateurs de données 3D.

L'intérêt pour les villes intelligentes ne fait que commencer et c'est dans ce contexte que plusieurs organisations ont déjà rejoint les rangs des municipalités innovantes en utilisant des solutions de cartographie mobile permettant un retour immédiat sur leurs investissements.

Réalisez vos inventaires municipaux de manière simple et rapide.

Innovez en utilisant la cartographie mobile de précision

www.groupertrifide.com • 418 653.2525

2014-1679

Cour d'appel

MUNICIPAL

(DROIT) — aménagement et urbanisme — règlement de zonage — mesure d'atténuation — risques de fuite de gaz propane — interdiction — agrandissement — pouvoir de prohibition — zonage parcellaire — règlement discriminatoire — intérêt public — recours en nullité.

Appel d'un jugement de la Cour supérieure ayant rejeté une requête en nullité d'un règlement municipal. Rejeté.

La ville intimée a modifié son règlement de zonage en retirant deux classes d'usages jusque-là autorisées dans la zone HJ24C. Dès lors, les activités de fourniture de gaz propane ainsi que de réfection et d'entreposage de bonbonnes de gaz des appelantes n'étaient plus autorisées qu'en vertu des droits acquis, avec impossibilité d'effectuer tout agrandissement. Le juge de première instance a refusé de déclarer nul ce règlement. Les appelantes soutiennent de nouveau que celui-ci est discriminatoire.

Décision

L'immeuble occupé par les appelantes n'est pas le seul terrain situé dans la zone HJ24C, laquelle comprend également un terrain appartenant à l'intimée et un autre, propriété d'une pétrolière. Les modifications aux usages autorisés dans cette zone décrétées par le règlement modificateur s'appliquent également aux autres terrains situés dans cette zone. En outre, l'intimée n'a pas fait de distinction arbitraire entre des propriétés placées dans des situations identiques. Or, la ségrégation des usages entre les différentes zones signifie nécessairement que certains usages sont autorisés à des endroits déterminés sur le territoire de l'intimée et prohibés ailleurs. Il en résulte que les dispositions habilitantes en matière de réglementation de zonage emportent un pouvoir implicite d'édicter des normes discriminatoires qui sont de l'essence même de ce pouvoir. De plus, à la lumière de la jurisprudence, un règlement modifiant le zonage qui ne cible qu'une propriété n'est pas automatiquement discriminatoire. D'autre part, le règlement en litige vise à éviter l'accroissement des usages relatifs à la rectification et à l'entreposage des bonbonnes de gaz vides dans la zone HJ24C. En fait, l'intimée était inquiète en raison de la mixité des usages sur un emplacement restreint dans un secteur urbanisé de la municipalité. Au surplus, une municipalité a le pouvoir de régir les constructions et les usages dérogatoires protégés par droits acquis en interdisant leur extension. En l'espèce, ce pouvoir a été exercé par l'intimée lors de l'adoption de son règlement 2452-2003 de zonage et les appelantes n'ont jamais contesté la validité de ces dispositions réglementaires.

En conséquence, le règlement modificateur dont les appelantes ont attaqué la validité a été adopté pour des motifs d'intérêt public et il n'est ni discriminatoire ni illégal.

Réf. ant. : (C.S., 2013-08-28), 2013 QCCS 4104, SOQUIJ AZ-50998066, 2013EXP-3095, J.E. 2013-1691. Gaz propane Rainville inc. c. Granby (Ville de), juges Benoît Morin, Lorne Giroux et Dominique Bélanger, C.A. Montréal 500-09-023904-139, 2014-09-15 (juge Charles Ouellet, C.S. Bedford (Granby) 460-17-001419-118, 2013-08-28, 2013 QCCS 4104, SOQUIJ AZ-50998066), SOQUIJ AZ-51107732, 2014 QCCA 1677, 2014EXP-2933 et J.E. 2014-1679 (6 pages). 2014

2014-1023

Cour d'appel

MUNICIPAL (DROIT) – aménagement et urbanisme – règlement de zonage – modification – usage dérogatoire – construction dérogatoire – travaux d'agrandissement – dérogation mineure – pouvoir discrétionnaire.

BIENS ET PROPRIÉTÉ – troubles de voisinage – agrandissement d'une résidence – perte d'ensoleillement – perte d'intimité – vue oblique – inconvénient normal.

Requête afin d'obtenir une ordonnance de démolition de travaux de construction ainsi que la nullité d'une dérogation mineure, des modifications apportées à un règlement de zonage et des permis de construction délivrés ainsi qu'en réclamation de dommages-intérêts. Demande reconventionnelle en réclamation de dommages-intérêts (43 183\$). Rejetées.

Les requérants demandent au tribunal d'ordonner la démolition de l'agrandissement fait par les intimés, car les travaux auraient été effectués en violation de la réglementation municipale alors en vigueur. Ils requièrent aussi la nullité de la dérogation mineure accordée par la Ville de Trois-Rivières en 2012 tout comme celle des modifications apportées au règlement l'année suivante. De plus, ils souhaitent que les permis de construction délivrés par la Ville soient déclarés nuls. Subsidièrement, ils soutiennent que l'agrandissement de la résidence des intimés leur cause des inconvénients anormaux de voisinage, soit une perte d'intimité et d'ensoleillement dans leur jardin arrière ainsi qu'une diminution de la valeur marchande de leur résidence ce qui constitue le fondement de leur réclamation de dommages-intérêts. Pour leur part, les intimés affirment avoir obtenu les permis requis de la Ville et s'être conformés à leurs conditions d'obtention. Ils réclament également des dommages-intérêts aux requérants.

Décision

Sauf en présence de mauvaise foi, de discrimination, d'abus de pouvoir ou de favoritisme indu, il n'appartient pas à la Cour supérieure de s'ingérer dans l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire par une municipalité. Un juge ne peut contrôler l'opportunité des décisions rendues par la Ville, mais seulement la légalité de celles-ci. En l'espèce, en 2012, le règlement de zonage en vigueur ne permettait pas un agrandissement supérieur à 40 % de la superficie du bâtiment existant à moins d'obtenir une dérogation mineure à cet effet. Le processus légal requis par les intimés a été rigoureusement suivi par la Ville. Rien n'oblige la municipalité ou le comité consultatif d'urbanisme à consulter les voisins des contribuables qui demandent une dérogation mineure au règlement de zonage (Papin-Shein c. Cytrynbaum (C.A., 2008-11-27), 2008 QCCA 2253, SOQUIJ AZ-5052336, J.E. 2009-19). De plus, à l'étape de la modification de sa réglementation la Ville n'a fait preuve ni de favoritisme, ni de discrimination, ni de mauvaise foi. Le processus qu'elle a suivi est empreint de transparence et d'intégrité. Par ailleurs, l'agrandissement réalisé par les intimés ne constitue pas une source d'inconvénients anormaux pour les requérants. La grande fenêtre ajoutée à l'arrière de la propriété des intimés ne procure qu'une vue oblique sur le jardin des requérants. Or, le Code civil du Québec n'interdit que les vues droites (Frappier c. Lassonde (C. S., 2004-07-08), SOQUIJ AZ-50262254, J.E. 2004-1587, (2004) R. D. I. 690 et (C.A., 2006-12-01), 2006 QCCA 1572, SOQUIJ AZ-50399880, J.E. 2007-8, (2007) R.D.I. 1). Les requérants ne subissent pas une perte anormale d'intimité. Quant à la perte d'ensoleillement, elle se situe plutôt au niveau du toit de leur résidence, ce qui ne constitue pas un inconvénient sérieux ni majeur. Enfin, les requérants n'ont pas démontré que le rehaussement de la résidence des intimés fait en sorte qu'ils reçoivent plus d'eau de pluie et de neige ni la perte de valeur marchande de leur résidence qu'ils prétendent subir. À l'instar de *Entreprise Auberge du parc ltée c. Site historique du Banc-de-pêche de Paspébiac* (C.A., 2009-02-09), 2009 QCCA 257, SOQUIJ AZ-50536278, J.E. 2009-346, (2009) R.J.Q. 295, (2009) R.D.I. 9, les requérants ne bénéficient pas d'un droit acquis à ce que la situation du voisinage demeure inchangée. Ils ne peuvent empêcher leurs voisins de modifier leur propriété parce que cela les contrarie.

Suivi : Inscription en appel, 2014-06-02 (C.A.), 200-09-008348-143

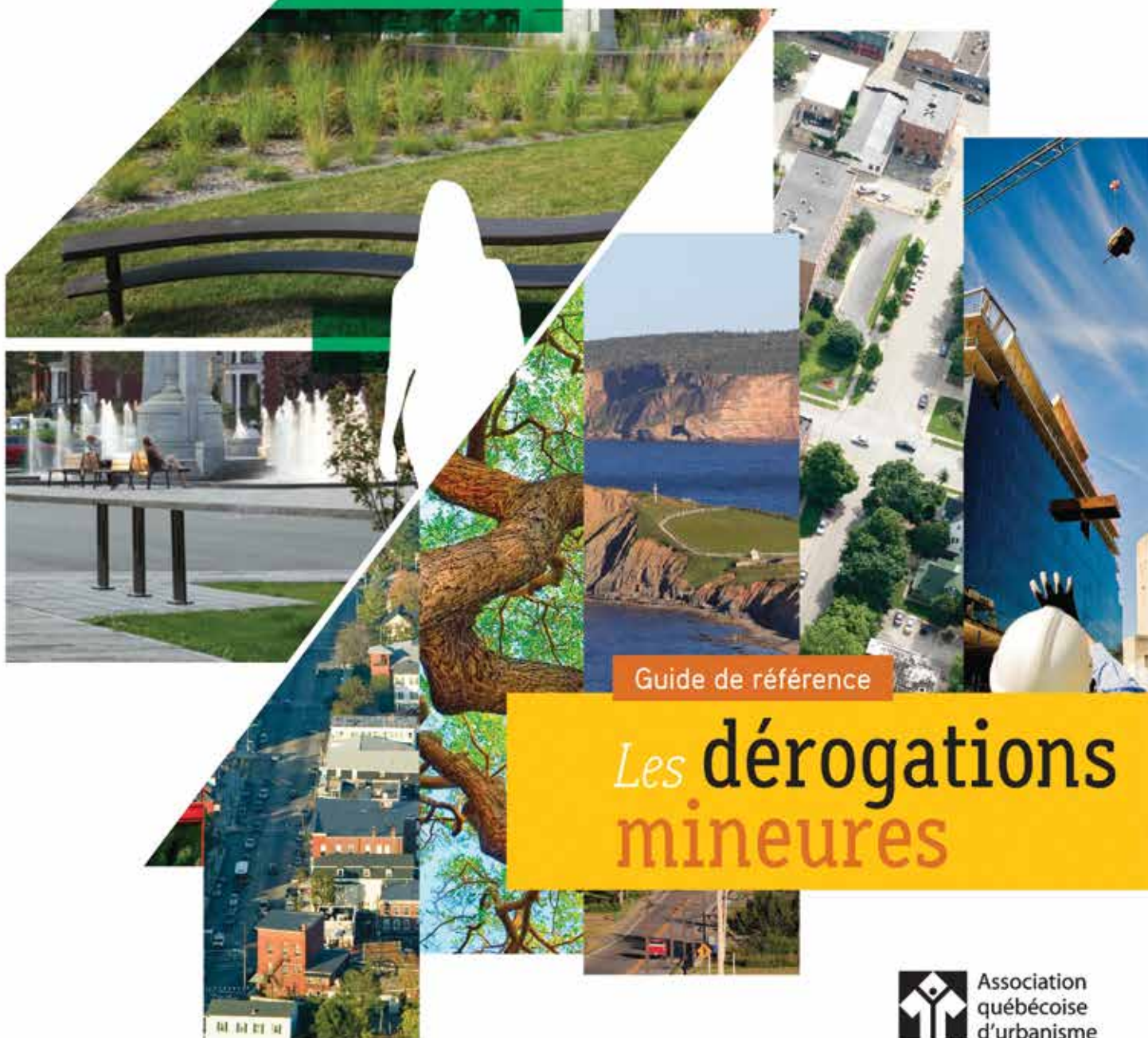
Rivard c. St-Arnaud, juge Suzanne Hardy-Lemieux, C.S. Trois-Rivières 40-05-0044552-122, 2014-05-02, SOQUIJ AZ-51073018, 2014 QCCS 2031, 2014EXP-1811 et J.E. 2014-1023 (24 pages).

GUIDES RÉÉDITÉS MAINTENANT DISPONIBLES
DES RÉFÉRENCES POUR TOUS MEMBRES DE CCU

Troisième édition 2014

COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME

Guide de référence



Guide de référence

Les dérogations mineures

Formation à Drummondville

..... le 25 avril 2015



Association
québécoise
d'urbanisme

