

REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME

Vol. 35 - N° 3 - Août 2015



Association
québécoise
d'urbanisme

À VOUS LA PAROLE



Mot du président



Pierre Dauphinais
Président

Drummondville le 25 avril 2015

Cette dernière journée de formation réalisée au Centre de foires de Drummondville a été couronnée d'un vif succès. Dans un premier temps, je remercie M. Patrice Furlan et son équipe ainsi que les représentants de la Ville de Drummondville qui ont fait de cet événement une réussite incontestable. Les différents conférenciers ont su exposer chacun à leur façon le concept de l'acceptabilité sociale, et ce, d'une façon claire et précise.



D'autre part, je me permets d'attirer votre attention sur un des aspects rarement traités dans le mot du président; il s'agit du formulaire d'évaluation inclus dans la pochette du participant. Un merci sincère aux personnes ayant rempli ledit formulaire. Les réponses et les commentaires analysés nous indiquent un taux de satisfaction de près de 98 %. Les données recueillies indiquent un haut degré de satisfaction à l'égard des conférenciers, du lieu et de la thématique. À noter que plus de 80 % ont rempli le questionnaire nous donnant ainsi un portrait fidèle des points forts et des éléments à améliorer pour les événements futurs.

Assemblée générale annuelle

Lors de la journée de formation réalisée à Drummondville, l'Association a tenu cette activité devant une salle pratiquement déserte. En fait, on se croyait au jour de la marmotte, car année après année l'assemblée générale n'est pas particulièrement fréquentée par les membres. Pourtant il est important que les membres assistent à cette rencontre afin de nous faire part de leurs attentes, des thèmes de journée de formation à développer ultérieurement, de l'élection des administrateurs de l'Association québécoise d'urbanisme, etc. Alors si vous avez des façons originales d'inciter les membres à ce rendez-vous annuel, je vous invite à formuler vos propositions au secrétariat de l'Association ou de nous transmettre le tout à l'adresse courriel cbergeronaquasecr@videotron.ca.

Prochaine formation

L'Association de concert avec la Ville de Mont-Saint-Hilaire vous donne rendez-vous au Pavillon Jordi-Bonnet de cette ville de nature, d'art et de patrimoine les 2 et 3 octobre prochain. Mont-Saint-Hilaire nous recevra donc dans le cadre enchanteur de cette ville située dans un environnement exceptionnel au pied du mont Saint-Hilaire pour une journée et demie de formation sur le thème « L'urbanisme et les saines habitudes de vie ». C'est un rendez-vous que je vous invite à ne pas rater. Ce thème interpelle nos municipalités respectives puisque comme membres de CCU, tant élus que citoyens, nous sommes à l'avant-plan pour développer nos milieux de vie.

Présent numéro

Encore une fois, le comité chargé de la rédaction de la revue vous offre un contenu de grande qualité. Les différents aspects et facettes de ce numéro devraient vous intéresser au plus haut point puisque ces divers articles vous offrent un autre regard sur le monde de l'aménagement et de l'urbanisme.

Au plaisir de vous accueillir au Pavillon Jordi-Bonnet de la ville de Mont-Saint-Hilaire les 2 et 3 octobre prochain.

Le président,
Pierre Dauphinais

Sommaire

- 04** **QUAND LE PATRIMOINE ET L'IDENTITÉ SONT À PROTÉGER AU CŒUR DE NOS MUNICIPALITÉS**
Luc Cordeau, directeur général, archiviste-historien, Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe inc.
- 08** **L'AMÉNAGEMENT DURABLE DES VILLES D'HIVER**
Claudia Bennicelli, urbaniste (OUQ), conseillère en aménagement du territoire et urbanisme à Vivre en Ville
- 11** **LA PAROLE À UNE MEMBRE DU COMITÉ CONSULTATIF EN URBANISME DE LA VILLE DE PLESSISVILLE**
Marie-Pierre Paquette, membre du Comité consultatif en urbanisme de la Ville de Plessisville
- 13** **ZONAGE AGRICOLE : OÙ S'EN VA LA COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC ?**
Gilles Thibault, agronome
- 14** **RENTABILITÉ FISCALE DES DÉVELOPPEMENTS : REVOIR LA DENSITÉ ET LES MODÈLES DE CALCUL**
Henri Didillon, DES de doctorat, conseiller en gestion municipale
- 18** **L'EXPERTISE EN URBANISME AU SERVICE DES PETITES MUNICIPALITÉS**
Kim Cornelissen, CORNELISSEN konsult, consultante en développement régional et liens avec les pays nordiques
- 20** **UN ENVIRONNEMENT BÂTI QUI FAVORISE LE TRANSPORT ACTIF SÉCURITAIRE ET LA SANTÉ**
Gabrielle Manseau, M. Urbanisme, agente de planification, de programmation et de recherche Saines habitudes de vie · Sécurité prévention des traumatismes, DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE
- 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 de 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, membre CCU • Ville de Trois-Rivières
Denis Laplante • Ville de Saint-Bruno-de-Montarville
Éric Salois • Municipalité du Canton de Shefford**

Révision, édition et impression

Cournoyer communication marketing

Dépôt légal

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

ISSN 0842-957X

Quand le **patrimoine** et **l'identité** sont à **protéger** au cœur de nos municipalités

À l'heure où notre société nord-américaine change rapidement, où notre civilisation occidentale cherche à tout prix la rentabilité, immédiate si possible, les infrastructures et les immeubles patrimoniaux sont malheureusement trop souvent sacrifiés sur l'autel de la modernité et du profit. On détruit ainsi des traces des sociétés qui nous ont précédés, des fondements de notre culture de même qu'une partie de notre identité.



Luc Cordeau

Directeur général,
archiviste-historien,
Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe inc.

De plus, le développement rapide des communications et l'augmentation de l'immigration donnent l'impression que la planète est devenue « un gros village ». Devant cette réalité, il est davantage urgent de conserver et de mettre en valeur notre patrimoine (immeubles, sites et paysages patrimoniaux). Nos actions en ce sens auront pour effet d'éviter une perte identitaire et de favoriser l'intégration des nouveaux immigrants à notre société en les imprégnant de son histoire par la présence de ces témoins de notre passé.

L'histoire du développement de chaque communauté reflète son âme identitaire. Le but du présent article est de démontrer l'importance que les municipalités et les MRC doivent accorder à la sauvegarde et à la mise en valeur du patrimoine, principale source de l'identité propre à chaque localité. Nous souhaitons également sensibiliser les urbanistes et les CCU quant au rôle qu'ils doivent jouer auprès des élus afin d'orienter voire d'influencer les décisions dans ce domaine.

Le patrimoine c'est...

Si l'étymologie du mot patrimoine signifie « héritage du père ou biens de la famille », on pourrait donc parler d'une transmission générationnelle de biens symboliques permettant de créer une identité collective. « Cette notion de transmission est de nos jours fondamentale pour les conceptions et les politiques du développement durable. » (Guy Di Méo)

Selon la loi sur le patrimoine culturel du gouvernement du Québec, en vigueur depuis le 19 octobre 2012, le « patrimoine culturel québécois se compose d'une multitude de biens et d'éléments de diverses natures qui témoignent de notre histoire et de notre identité et qui constituent une ressource transmise d'une génération à l'autre ». Parmi ses objectifs, signalons que « la présente loi a pour objet de

favoriser la connaissance, la protection, la mise en valeur et la transmission du patrimoine culturel, reflet de l'identité d'une société, dans l'intérêt public et dans une perspective de développement durable. [...] Le patrimoine culturel est constitué de personnages historiques décédés, de lieux et d'événements historiques, de documents, d'immeubles, d'objets et de sites patrimoniaux, de paysages culturels patrimoniaux et de patrimoine immatériel ».

Patrimoine négligé

Depuis plusieurs décennies, les politiques de développement favorisant les nouvelles banlieues adoptées par les différents niveaux de gouvernement au pays n'ont pas aidé la cause des quartiers anciens de nos municipalités et par le fait même des immeubles patrimoniaux s'y trouvant. Bon nombre d'endroits, particulièrement en Montérégie, ont des noyaux villageois dévalorisés, je dirais même défavorisés, abandonnés. Des bâtiments modifiés simplement par souci de modernisme ou mal restaurés ont perdu leur cachet d'antan et plusieurs semblent être laissés à l'abandon. Pourtant, si ces immeubles et ces noyaux villageois retrouvaient leur allure d'époque, il est certain qu'ils seraient très prisés et redeviendraient recherchés pour leur qualité de vie.

Par exemple, un secteur important de la vieille partie de mon village natal, Saint-Pie, en Montérégie, est vraiment typique des quartiers anciens dévalorisés: maisons et anciens commerces mal entretenus ou mal restaurés par des

modifications et des matériaux qui dénaturent le bâtiment. Ces changements ont débuté au cours des années 1960 et, malheureusement, se poursuivent toujours. Comment voulez-vous attirer des résidents et de la richesse, dans un milieu qui semble réellement abandonné ?

Pourtant, dans plusieurs cas, un simple changement de revêtement extérieur et la réinstallation d'une galerie disparue seraient suffisants pour redonner vie à un bâtiment agonisant.

Dans certaines municipalités, on préfère laisser démolir, sacrifier des sites ou des bâtiments riches en patrimoine (architectural, historique, identitaire) afin de construire « du neuf », au goût du jour, sans considérer qu'il s'agit d'un environnement historique représentatif d'une époque. Dans bien des cas, de tels secteurs étaient pourtant supposés être bien protégés par des règlements d'urbanisme.

Préserver le patrimoine

La préservation et la mise en valeur de sites et de bâtiments patrimoniaux significatifs dans nos collectivités respectives permettent notamment de connaître et de comprendre l'évolution de nos milieux, augmentant ainsi notre sentiment d'appartenance, notre attachement et notre identité locale et même régionale.

Ne pas tenir compte de notre passé, faire table rase du patrimoine, ce legs de nos ancêtres, c'est effacer ce qui rend unique chaque milieu, c'est la disparition de l'âme locale, de l'ADN collectif.

Prenons par exemple la ville de Saint-Hyacinthe, ville d'institutions religieuses, éducatives et agricoles, jadis ville seigneuriale, bourgeoise et d'industries liées au textile; on compte toujours dans son parc immobilier des bâtiments patrimoniaux riches en symboles identitaires malgré des démolitions au fil des ans. Citons notamment l'évêché (1854), l'Église Notre-Dame-du-Rosaire (1865), le monastère des religieuses cloîtrées du Précieux-Sang (1867), l'ancien couvent de la Métairie (1899) des Sœurs de la Charité devenu en 2014 le Centre culturel Humania Assurance, l'ancienne église presbytérienne (1878) maintenant un restaurant, plusieurs maisons victoriennes construites au cours du XIX^e siècle, des maisons typiques d'anciens quartiers ouvriers, le Marché public (1877), l'ancienne manufacture de textile E.T. Corset (1892) menacée de démolition, le manège militaire (1905-1908), etc.



Nouveau centre culturel de Saint-Hyacinthe, ancien couvent de la Métairie : Centre culturel Humania Assurance, Saint-Hyacinthe, 2014.

Source : Ville de Saint-Hyacinthe

Ces témoins du passé toujours existants rappellent l'histoire de la ville, de son développement et de la vie de ses citoyens. L'ancien couvent de la Métairie des sœurs de la Charité de Saint-Hyacinthe était autrefois une résidence de campagne faisant partie intégrante d'un domaine agricole dont le but premier était de nourrir les résidents de l'Hôtel-Dieu de Saint-Hyacinthe (malades, orphelins, personnes âgées, religieuses) ainsi que divers nécessiteux de la ville. L'immeuble de l'ancienne E.T. Corset, le plus ancien bâtiment industriel de Saint-Hyacinthe encore existant, nous rappelle l'importance de l'industrie du textile autrefois en terre maskoutaine et situe le deuxième ancien pôle manufacturier de la ville. L'histoire de l'ancienne Église presbytérienne représente un lien direct avec la communauté protestante d'autrefois, très impliquée dans le monde des affaires principalement dans les industries de textile. Le manège militaire, maison du 6^e bataillon du Royal 22^e régiment et du corps de cadets numéro 1 (le plus ancien au pays), nous rappelle le passé militaire de Saint-Hyacinthe dont les débuts remontent à l'année 1814 et qui est toujours fonctionnel.

Laisser détruire ces bâtiments patrimoniaux ou les dénaturer par des modifications ou des rénovations inadéquates serait l'équivalent d'un génocide identitaire de la ville. Il s'agirait d'un manque de respect flagrant envers ceux qui nous ont précédés. Une telle négligence empêcherait les générations futures de connaître l'histoire d'une période de l'évolution du milieu et de percevoir l'âme identitaire.

Le patrimoine c'est payant !

Pour plusieurs détracteurs du patrimoine bâti ou paysager, le patrimoine ne vaut pas la peine, cela trop cher pour rien. Pourtant, si on pense surtout en termes de rentabilité, le ▶

patrimoine est davantage payant que l'on pourrait croire. Une municipalité riche en patrimoine avec ses sites, ses paysages, ses parcs et ses bâtiments d'époque ne fera pas fuir ses résidents et retiendront même ceux pour qui le patrimoine ne dit rien. Par contre, elle attirera de nouveaux citoyens qui cherchent un milieu où l'identité locale est omniprésente. Des bâtiments et des quartiers anciens en abondance ayant toujours fière allure qui côtoient des secteurs modernes donnent l'impression d'une communauté qui grandit en harmonie, qui respecte son passé tout en regardant vers l'avenir.

Le patrimoine attire aussi des visiteurs, du tourisme. Une municipalité qui prend au sérieux la protection et la mise en valeur du patrimoine, malgré les pressions parfois exercées par le milieu des affaires, donne le signal que la beauté et la fierté n'ont pas de prix. Le sentiment d'appartenance de plusieurs résidents sort grandi, car ils sont fiers de vivre dans une ville unique qui se démarque et qui a sa propre identité.

Pierre Laflamme, un entrepreneur de la ville de Granby, confirme que le patrimoine c'est payant. Dans un article publié dans le journal *Le Courrier de Saint-Hyacinthe* en mai dernier, il dénonce le projet de démolition de l'ancienne usine E.T. Corset de Saint-Hyacinthe. Propriétaire depuis 2010 de l'ancien complexe industriel Imperial Tobacco de Granby, acquis pour environ 1,6 million \$, il déclare : « il y a des gens qui aiment faire de l'argent en démolissant et d'autres, en conservant des choses. [...] Est-ce que c'est rentable de récupérer et de convertir un édifice patrimonial ? Si ça ne l'était pas, je ne serais plus à Granby depuis cinq ans. » Pour cet ancien Montréalais : « Il y a près de 200 personnes qui vivent et travaillent à l'Imperial. J'ai 70 locataires, et il y en avait 40 au début. J'ai doublé mon chiffre d'affaires en cinq ans. »

Le rôle des services d'urbanisme municipaux

De par leur mission organisationnelle, les services d'urbanisme municipaux peuvent utiliser des outils conçus pour assurer la protection, la promotion et la mise en valeur des espaces et des immeubles patrimoniaux de leur territoire, notamment par le plan d'urbanisme de la localité et par la réglementation s'y référant. La formation et la compétence des urbanistes en font les personnes les mieux outillées dans l'appareil municipal pour déterminer et planifier l'intégration du patrimoine culturel (sites, paysages, bâtiments) dans les plans de développement. Ce sont eux qui devraient exercer le pouvoir d'influencer les élus municipaux lors de prises de décisions importantes au sujet du patrimoine d'une municipalité. Malheureusement, très souvent dans nos milieux, ce ne sont pas les services d'urbanisme qui orientent réellement le développement de

leur municipalité mais les promoteurs immobiliers. C'est ce que souligne l'architecte et urbaniste montréalais Jean-Claude Marsan dans sa sortie concernant certains projets immobiliers importants de Montréal, publiée dans le journal *Le Devoir*, le 1^{er} juin 2015 : « [...] Les politiciens pensent juste à avoir des revenus de taxes foncières, [...] on préfère laisser la voie libre aux promoteurs. [...] Un des problèmes des Québécois francophones, c'est qu'on ne voyage pas, on ne se compare pas au reste du monde. [...] Si vous voyagez au Canada, aux États-Unis et ailleurs, on est de plus en plus préoccupé par le patrimoine. [...] Les Écossais ne badinent pas avec le patrimoine, l'histoire et le sens de la communauté. Pour eux, c'est sacré. [...] »

Sensibiliser le public

De plus en plus de Québécois voient le patrimoine culturel comme un objet de fierté, un élément important à conserver et à mettre en valeur. Il se forme des groupes et des organismes un peu partout en province dont le rôle consiste à sensibiliser leurs concitoyens et à essayer d'influencer les élus de leur milieu. Mais la tâche est difficile et les obstacles font légion. Pendant ce temps, notre patrimoine culturel collectif disparaît... ainsi qu'une partie de notre identité. Pourtant, c'est du niveau local que devrait venir la sensibilisation à la conservation et à la fierté du patrimoine, par les gouvernements municipaux et régionaux (les MRC) qui disposent de ressources humaines et financières étant plus élevées que celles de simples individus ou de groupes engagés.

Exemples de conservation

En 2007, l'organisme Patrimoine et tourisme Saint-Pie inc. a vu le jour. Son but premier était la sauvegarde et la restauration d'un pont métallique centenaire, fermé, barricadé, abandonné depuis près de vingt ans et sur le point de s'effondrer dans la rivière. Ce pont a une grande valeur symbolique. Érigé en 1908, à une époque où les ponts de bois étaient régulièrement emportés lors des crues printanières, il avait servi à rétablir la paix entre deux parties de la municipalité. Doyen des quelques ponts de fer encore existants de la région Montérégie-Est, il a été le premier pont public de la région de Saint-Hyacinthe. Construit avec des rivets chauffés, une méthode de construction révolue depuis longtemps, il est un exemple d'anciennes techniques de construction. À la suite de négociations avec les autorités municipales qui envisageaient la démolition de la structure, l'organisme a acheté le pont. Avec l'aide financière de la Ville de Saint-Pie et de la MRC des Maskoutains, par le programme du Pacte rural, le projet a atteint son objectif. La restauration reste à compléter mais, depuis 2009, ce pont est à nouveau

accessible en toute sécurité aux piétons et aux cyclistes. La MRC a récemment modifié son circuit de pistes cyclables pour que les usagers empruntent le pont. Cent ans après sa construction, il est probablement devenu le premier pont uniquement privé au Québec.



Photo d'époque montrant le pont, 1909

Source : Archives du Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe et collection de Luc Cordeau



Photo montrant le pont fermé et abandonné, 2003

Source : Archives du Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe et collection de Luc Cordeau



Photo du pont à la fin des travaux, avril 2009

Source : Archives du Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe et collection de Luc Cordeau

La Ville de Saint-Hyacinthe a acquis l'ancien couvent de la Métairie des Sœurs de la Charité de Saint-Hyacinthe afin d'y aménager son nouveau centre culturel. Inauguré en novembre 2014, le Centre culturel Humania Assurance est un bel exemple de conservation et de mise en valeur d'un immeuble patrimonial. Construit au cours des années 1898-1899, ce bâtiment entame sa deuxième vie avec des activités à caractère culturel mais aussi communautaire et social, un peu à l'image de ses fonctions antérieures. Cet ancien couvent représente bien le côté « œuvres communautaires et sociales » de Saint-Hyacinthe mis sur pied par les sœurs de la Charité dès leur fondation en 1840. Ces valeurs font partie de l'identité maskoutaine.

À Granby, le promoteur Pierre Laflamme a acquis en 2010 la majeure partie l'ancienne usine Imperial Tobacco construite en 1895. Il y a accéléré l'installation de lofts multiusage débutée par l'ancien propriétaire, soit des logements ainsi que des ateliers pour artistes et travailleurs autonomes, notamment des graphistes et des informaticiens. Il s'agit réellement d'une belle réussite en matière de conservation et de mise en valeur de ce bâtiment patrimonial situé dans le premier secteur industriel de la ville.

Patrimoine et développement durable

Préserver et mettre en valeur le patrimoine culturel bâti, c'est en même temps réaliser du développement durable. La loi québécoise sur le développement durable est claire à ce sujet : « Protection du patrimoine culturel. – Le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages [...] reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur. »

Détruire des immeubles et leurs matériaux sains nuit à l'environnement, d'une part par l'enfouissement des résidus de démolition, d'autre part, par la production des matériaux requis pour de nouvelles constructions. De nombreux arbres seront notamment sacrifiés à cause du gaspillage des ressources existantes.

Conclusion

Le patrimoine culturel de nos municipalités doit être conservé et mis en valeur, c'est une question d'identité locale. Ce patrimoine au Québec doit devenir un objet de fierté pour tous. Il ne doit pas être considéré comme étant une nuisance au développement. Pour moi il est clair qu'il appartient aux élus municipaux (locaux et MRC) d'en faire la promotion et de voter les règlements en conséquence. C'est aux urbanistes de par leur compétence d'en préparer les outils nécessaires.

L'aménagement durable des villes d'hiver

Avec des températures hivernales très froides et d'abondantes, voire légendaires, précipitations de neige, les villes du Québec possèdent un indice de sévérité hivernale très élevé ayant peu de comparables à l'étranger. Toutefois, nos aménagements et notre architecture s'inspirent davantage de pays au climat clément que de véritables pays nordiques.



Claudia Bennicelli
Urbaniste (OUQ),
conseillère en aménagement du territoire et
urbanisme à Vivre en Ville

La grogne parfois généralisée des Québécois envers l'hiver amène effectivement à se demander si nos milieux de vie sont vraiment bien adaptés au climat hivernal. Les impacts de notre climat nordique sur la vie quotidienne sont multiples et parfois majeurs : trottoirs glacés confinant les personnes âgées à l'intérieur, rues mal drainées où les piétons se font systématiquement éclabousser, conditions frigorifiques lors de l'attente d'un autobus, etc. Il appert de plus, dans l'élaboration de mesures pour mieux vivre l'hiver, qu'on ait davantage considéré les automobiles que les êtres humains... Comment les villes peuvent-elles alors rendre l'hiver plus agréable pour tous, afin qu'on le célèbre plutôt que de simplement l'endurer ?

Et si on s'adaptait mieux à l'hiver ?

Selon Norman Pressman, professeur émérite en design urbain et fondateur de l'Association des villes d'hiver, les aménagements bien adaptés à l'hiver sont ceux qui réduisent les caractéristiques négatives de la saison froide tout en accentuant ses caractéristiques positives. Ainsi, pour apprécier l'hiver, il ne s'agit donc pas de le nier, en vivant dans un environnement intérieur ou souterrain, mais au contraire de profiter au maximum de ce qu'il peut nous offrir.

Pour pouvoir continuer à profiter des espaces extérieurs, les principes bioclimatiques à prendre en compte visent à protéger du vent, du froid et des précipitations tout en maximisant l'ensoleillement. Quant aux principes de design et d'aménagement durables et de qualité, ils restent en vigueur l'hiver, devenant encore plus pertinents durant cette saison !

La ville compacte pour réduire les déplacements individuels et les coûts collectifs

Diminuer la longueur des déplacements à parcourir par les résidents d'une municipalité est un objectif qui prend tout

son sens en saison hivernale. Les mauvaises conditions météorologiques et leurs impacts sur la praticabilité des voies de circulation commandent qu'on se déplace avec parcimonie. Opter pour un mode de développement urbain plus durable, misant sur une certaine densification et une amélioration de la perméabilité du tissu urbain aux déplacements actifs, est une solution efficace pour y parvenir.

Ainsi, l'application réfléchie de principes tels que la densité, la mixité des activités et l'accroissement de la connectivité de la trame urbaine, permet de rapprocher les activités quotidiennes les unes des autres et donc de minimiser les distances à parcourir pour la population.



La présence de commerces, de services et d'emplois dans un quartier permet de diminuer les déplacements motorisés et donc les risques d'accidents causés par de mauvaises conditions routières (av. Cartier, à Québec).

Source : Vivre en Ville

Cependant, ce ne sont pas toutes les formes de densification qui permettent de mieux vivre avec l'hiver. La forme de densité la plus apte à le faire demeure celle à échelle humaine, obtenue davantage par une compacité limitant les vides et les discontinuités plutôt que par des édifices de grande hauteur entourés de stationnements. Les tours sont en effet susceptibles de créer des corridors de vent particulièrement désagréables en période hivernale, en plus de créer des environnements peu conviviaux.

Si certains sont préoccupés par le manque d'espace pour accumuler la neige dans les milieux compacts, l'enlèvement de la neige demeure la solution à privilégier, tel que c'est le cas dans les quartiers plus anciens et les noyaux villageois de nombreuses municipalités. Les coûts associés à son transport sont alors compensés par une moins grande quantité de neige à dégager (moins de kilomètres de rues, et des rues plus étroites), par l'efficacité accrue des services publics (infrastructures, transport en commun, etc.), et par la diminution de leurs coûts de fonctionnement et d'entretien. Quant à la trame de rues, sa connectivité, obtenue notamment par un tracé orthogonal et des îlots de petite taille, permet non seulement de rendre les déplacements plus efficaces, mais encore une fois de réaliser des économies substantielles pour le déneigement. En effet, le déneigement d'une rue en cul-de-sac serait jusqu'à huit fois plus long que celui d'une rue traversante de la même longueur¹.

Penser en priorité aux piétons et aux usagers vulnérables de la rue

S'il est désormais acquis que les voies de circulation automobile soient entretenues et déneigées dans les meilleurs délais possible, malgré des coûts impliqués parfois faramineux, ce n'est pas toujours le cas pour les aménagements piétons et cyclables. Pourtant, une importante part de la population se déplace autrement qu'en voiture et se retrouve parfois très peu prise en compte en contexte hivernal.

Selon la Ville d'Edmonton, qui a récemment élaboré une stratégie pour devenir une ville d'hiver exemplaire², les conditions hivernales de déplacement devraient être pensées en fonction des usagers les plus vulnérables que constituent les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ainsi que les familles avec de jeunes enfants. Un déglacage et un déneigement adéquats et prioritaires des trottoirs constituent la base à assurer pour que tous puissent rester mobiles et accéder aux différentes activités urbaines.

Outre l'entretien des infrastructures, plusieurs éléments peuvent rendre moins inconfortables, voire agréables, les déplacements hivernaux de tous les marcheurs. Des zones tampons entre les voitures et les piétons, ainsi que l'évacuation des eaux et de la neige au centre de la chaussée plutôt que sur les côtés, peuvent éviter les éclaboussures lors du passage des véhicules. Les intersections surélevées peuvent également éviter aux piétons de mettre les pieds dans les mares d'eau, puisqu'elles leur permettent de demeurer au même niveau, tandis que ce sont les voitures qui doivent monter légèrement pour traverser l'intersection.

La mobilité durable, douze mois par année !

Si l'on souhaite favoriser la mobilité durable et encourager les modes de déplacement collectifs et actifs, les municipalités devraient également entretenir les aménagements destinés aux cyclistes, et même encourager d'autres modes de déplacement. Par exemple, dans plusieurs villes de Scandinavie, de même qu'à Anchorage en Alaska, des sentiers utilitaires quatre saisons sont aménagés non seulement pour la marche et le vélo, mais également pour le ski de fond, la raquette et la trottinette des neiges. Et bien sûr, il ne faudrait pas oublier de doter les lieux de destination d'équipements appropriés tels que des supports à vélos (ou à skis !) permanents et abrités.



Un simple toit sur les supports à vélos permet de protéger les bicyclettes des intempéries, et d'encourager l'utilisation de ce mode de déplacement actif.

Source : Léa Méthé Myrand et Mathieu Caron

L'hiver, un transport collectif fiable et efficace est plus important que jamais, l'attente pouvant constituer une véritable épreuve pour les usagers. Tandis qu'une desserte fréquente et ponctuelle peut faciliter la vie aux utilisateurs des transports collectifs et en attirer de nouveaux, certains éléments tels que des abribus chauffés et un affichage des prochains passages en temps réel contribuent à mitiger ▶

¹ City of Saint Albert. *Smart Growth St. Albert, 2009.*

² City of Edmonton. *For the Love of Winter, Strategy for transforming Edmonton in a World-Leading Winter City, 2011.*

les désagréments de l'attente. Par ailleurs, il sera peut-être surprenant de constater que le transport collectif demeure un des choix les plus sécuritaires et fiables durant les mois d'hiver, même en pleine tempête.

Des espaces publics animés et confortables toute l'année

Face au froid et à la noirceur précoce, la population est tentée de privilégier les espaces intérieurs au détriment des lieux publics extérieurs. Cela se traduit parfois par un manque d'animation des espaces publics, jusqu'à une certaine morosité de l'économie locale. Pour assurer l'animation continue des lieux publics ou d'activités, il importe de considérer certains principes d'aménagements adaptés à l'hiver.

Le premier principe à suivre est encore d'offrir la meilleure protection possible contre les intempéries. Sans munir d'un toit toutes les places publiques ou voies commerciales, on peut prévoir une section ou un module couvert et surtout à l'abri du vent (grâce à des murs ou des plantations brise-vent, ou grâce à des façades de bâtiment irrégulières ou en paliers diminuant l'effet de corridor). On gagne évidemment à choisir une orientation qui maximise l'ensoleillement en période hivernale, comme en témoignent les bancs publics orientés plein sud pris d'assaut dès les premiers rayons doux du mois de février.



Dans le quartier Kampen Hageby à Oslo, en Norvège, des maisons encerclent une placette de façon à la protéger du vent, tout en permettant aux parents à l'intérieur de garder un œil sur les enfants.

Source : Léa Méthé Myrand et Mathieu Caron

Animer la ville en toute saison

Pour être attrayants l'hiver, les lieux publics doivent continuer d'offrir du mobilier urbain (bancs, poubelles, etc.), notamment pour permettre aux passants de s'assœier et de se reposer agréablement. En ce sens, les municipalités doivent se demander ce qu'elles peuvent offrir de plus à la population l'hiver, et non ce dont elle peut la priver. En effet, des éléments, parfois très simples, peuvent être offerts durant l'hiver pour

assurer le confort des gens. Certains commerces ou lieux publics se munissent de foyers extérieurs, de chauffe-terrasse ou tout simplement de couvertures afin que leurs clients ne soient pas incommodés par le froid. Ces éléments peuvent concourir à créer une atmosphère chaleureuse et attrayante, toute particulière à l'hiver. Il est également judicieux de tirer profit des aspects ludiques et esthétiques de la neige et de la glace dans le design des espaces extérieurs. Des œuvres d'art publiques ou des aménagements très colorés, contrastant avec les tons monochromes de l'hiver, ou misant sur les effets de lumière pendant les longues heures d'obscurité peuvent être particulièrement attractifs. Les lieux publics offrant des espaces de pratique de sports et loisirs d'hiver, essentiels pour faire bouger petits et grands, courent davantage la chance d'être prisés et animés, surtout s'ils se situent au cœur ou à proximité des milieux de vie.

Des pistes à suivre, et une voie à tracer !

Pour créer des milieux de vie véritablement adaptés à notre climat, plusieurs municipalités ont amorcé une réflexion sur leur adaptabilité à l'hiver. Certaines villes comme Edmonton (Alberta) ont élaboré toute une stratégie de mise en valeur de l'hiver, tandis que d'autres villes telles que Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest), Saint Albert (Colombie-Britannique), Fort Saint John (Colombie-Britannique), Marquette (Michigan) ou Burlington (Vermont) ont développé des règlements d'urbanisme et des normes d'aménagement spécialement adaptées à leur spécificité nordique. Au Québec, la ville de Montréal se distingue par son réseau blanc en croissance, avec un objectif de 260 kilomètres de réseau cyclable déneigé, et par des initiatives telles que la Politique nordique de l'arrondissement de Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce. La porte demeure toutefois grande ouverte au Québec pour la création de nouvelles normes et balises d'aménagement hivernal, qui pourront aller bien au-delà des politiques de viabilité hivernale axées sur les déplacements automobiles.

FORMATION – CONSEIL – RECHERCHE



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

La parole à une membre du Comité consultatif en urbanisme de la Ville de Plessisville

Née à Plessisville, Marie-Pierre Paquette a choisi de revenir élever ses enfants dans sa ville natale après des études universitaires et un parcours de quelques années auprès de l'entreprise privée à titre de conseillère en communication. Aujourd'hui propriétaire de Graphomanie, une entreprise spécialisée dans le domaine des communications écrites, et étudiante au baccalauréat en traduction de l'UQTR, Marie-Pierre Paquette mène de front plusieurs projets ayant tous comme trame de fond son désir de contribuer au développement et à la vitalité de son milieu de vie. En ce sens, son rôle au sein du comité consultatif d'urbanisme de la Ville de Plessisville la satisfait pleinement!



Marie-Pierre Paquette

Membre du Comité consultatif en urbanisme de la Ville de Plessisville

Entrevue réalisée par Madame Justine Fecteau-Fortin, AQU

« La Ville de Plessisville est une municipalité plus de 6 700 habitants située dans le Centre-du-Québec. Ville la plus peuplée de la MRC de l'Érable, Plessisville est une ville à réalité urbaine dans un cadre rural. »

Pour l'édition « À vous la parole! », l'Association québécoise d'urbanisme a tenu à recueillir les impressions d'une membre non élue d'un CCU québécois afin de connaître ses idées, ses motivations et ses suggestions concernant le comité au sein duquel elle s'implique. Madame Paquette a donc accepté de répondre aux questions suivantes.

AQU : Tout d'abord, de quelle façon avez-vous entendu parler du CCU de votre localité ?

Grâce aux réseaux sociaux. Il y a environ deux ans et demi, la Ville de Plessisville a fait paraître un « appel à tous » sur sa page Facebook afin de combler un poste vacant au sein du CCU. Je n'avais alors qu'une idée très vague du rôle joué par le CCU dans l'organisation municipale, mais l'annonce a piqué ma curiosité.

AQU : Pour quelles raisons avez-vous décidé de vous impliquer au sein du CCU de Plessisville ?

À l'époque, j'occupais le poste de directrice des opérations et des communications à la MRC de l'Érable, et ces fonctions m'ont permis de découvrir que j'avais un intérêt marqué pour l'administration municipale et l'aménagement du territoire. Lorsque j'ai posé ma candidature afin de devenir membre du CCU, je m'apprêtais à quitter la MRC pour fonder mon entreprise ; j'ai vu dans mon implication auprès de ce comité l'occasion idéale de continuer d'entretenir mon intérêt à l'égard de ces enjeux et d'y apporter une contribution concrète.

AQU : Étant membre du CCU depuis plus de deux ans maintenant, êtes-vous toujours impliquée pour les mêmes raisons qu'au début de votre mandat ?

Ma motivation du début est demeurée intacte, car ma participation au CCU de ma municipalité continue d'enrichir mes connaissances et de nourrir ma curiosité à l'égard des rouages de l'administration municipale en général, et des questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire en particulier. Toutefois, des incitatifs supplémentaires sont venus alimenter mon intérêt au fil du temps; je me considère entre autres extrêmement choyée d'être un témoin privilégié de l'évolution des projets d'avenir qui animent ma ville. Qu'il s'agisse de la rénovation de nos infrastructures, de la création d'un nouveau projet domiciliaire ou de la revitalisation de notre centre-ville, les élus qui siègent au CCU se font un point d'honneur de nous donner l'heure juste et de sonder notre opinion quant à l'état d'avancement des projets qui sont au cœur de l'actualité municipale. C'est très valorisant.

AQU : En tant que résidente et travailleuse de Plessisville, est-ce que vous retirez quelque chose de votre expérience au sein du CCU de votre lieu de vie ?

C'est toujours enrichissant d'apprendre à connaître l'envers du décor. Mon sens critique à l'égard de l'administration municipale, particulièrement lorsqu'il est question d'aménagement du territoire, a évolué maintenant que je suis plus au fait de la réglementation relative à l'urbanisme. Je retire également ▶

beaucoup de satisfaction à travailler auprès de mes collègues du CCU, qui proviennent d'horizons distincts et qui apportent tous une couleur particulière à nos discussions. Certains ont des connaissances de pointe en transport actif, d'autres, en rénovation, alors que certains connaissent la ville et son patrimoine comme le fond de leur poche... J'apprends beaucoup à leur contact, et ils m'aident à nuancer mes prises de position.

AQU : Selon vous, pourquoi le conseil municipal doit recevoir l'avis du CCU avant de prendre certaines décisions en lien avec l'aménagement du territoire ? Pensez-vous que les avis du CCU défendent bien les aspirations de la population en termes de développement du territoire ?

À mon avis, les élus doivent être à l'écoute des avis émis par le CCU parce que ceux-ci touchent des décisions susceptibles de modifier de façon substantielle notre paysage urbain au fil du temps, et que le regard du simple citoyen est un « plus » pour traiter ce type d'enjeu de façon responsable. De par sa composition variée, je crois que le CCU présente un échantillon plutôt représentatif de la population locale. De surcroît, les gens autour de la table ont tous le développement du milieu à cœur, je crois donc qu'ils défendent bien les intérêts de leurs concitoyens et même, qu'ils sont d'excellents ambassadeurs de notre ville et de son dynamisme.

AQU : Êtes-vous d'avis que le CCU doit rester un comité ayant un rôle strictement consultatif ? Pourquoi ?

Oui. À mon sens, un comité décisionnel impliquerait la participation d'experts en urbanisme et en aménagement du territoire plutôt que celle de simples citoyens. Le CCU gagnerait peut-être en expertise, mais il perdrait aussi la richesse et la diversité de points de vue qui font sa force actuellement.

AQU : Pensez-vous que les réunions du CCU devraient être publiques plutôt que d'être tenues à huis clos ?

Je crois que la formule actuelle est tout à fait appropriée. Ici, à Plessisville, les réunions du CCU sont menées avec célérité et efficacité de manière à respecter l'ordre du jour et les agendas des participants, qui sont présents à titre bénévole et qui ont des obligations professionnelles et familiales variées. Je craindrais que la tenue de rencontres publiques ne vienne ralentir et alourdir ce processus si bien rodé. Par ailleurs, les citoyens possèdent déjà une tribune pour exprimer leur opinion quant aux questions soumises au CCU, puisque tous les avis émis par notre comité sont soumis au conseil municipal lors de ses séances publiques.

AQU : Quelles sont les forces du modèle des CCU au Québec ?

J'estime que les CCU permettent de rapprocher les citoyens et les élus. D'une part, parce qu'ils donnent aux citoyens un accès privilégié aux questions d'urbanisme qui touchent leur milieu de vie et qui sont généralement réservées à l'administration municipale, et d'autre part parce qu'ils offrent aux élus une perspective supplémentaire, fidèle à la réalité des citoyens qu'ils représentent, pour les guider dans leur processus de prise de décisions. En d'autres termes, le CCU offre au conseil municipal un moyen supplémentaire de prendre le pouls de sa population et à ses citoyens, une façon de



Réunion CCU de la ville de Plessisville

Source : Justine Fecteau-Fortin

plus de faire entendre leur voix. Dans une société démocratique et ouverte comme la nôtre, ça ne peut être que positif!

Et leurs faiblesses ?

Honnêtement, j'en vois bien peu. J'avancerais peut-être que le caractère discrétionnaire et quelque peu subjectif de plusieurs outils réglementaires avec lesquels nous travaillons vient parfois semer un peu de confusion dans nos délibérations. Je pense entre autres aux cas où nous devons juger, par exemple, de la conformité d'un projet d'enseigne ou du choix de la couleur des matériaux utilisés pour rénover un bâtiment en vertu des dispositions de nos PIIA. Heureusement, nous disposons des compétences et de l'avis éclairé de la directrice du Service de l'urbanisme, qui vulgarise à merveille les aspects de la réglementation que nous trouvons plus ambigus et qui, par ses précisions, nous permet de ramener nos discussions sur une base plus objective.

AQU : Cet article paraîtra dans l'édition « À vous la parole ». Nous aimerions donc que vous preniez les dernières lignes afin de nous faire profiter de vos commentaires, suggestions ou votre appréciation des CCU au Québec.

On fait souvent preuve de cynisme lorsqu'il est question de la place du citoyen à l'intérieur de l'administration municipale. Pour moi, les CCU sont la preuve qu'il existe bel et bien des espaces dans nos milieux urbains où l'opinion du citoyen est entendue et respectée. Je suis très fière d'être partie prenante de ce modèle consultatif et de contribuer à ma façon à l'évolution de ma municipalité, un projet à la fois.

Merci!

GRAPHOMANIE
PAR MARIE-PIERRE PAQUETTE

MARIE-PIERRE PAQUETTE
SPÉCIALISTE DES COMMUNICATIONS ÉCRITES

MPP@GRAPHOMANIE.CA
WWW.GRAPHOMANIE.CA
819 362-6785

Zonage agricole : où s'en va la Commission de protection du territoire agricole du Québec?

Membre de l'Ordre des agronomes du Québec depuis 1963, Gilles Thibault travaille dans le domaine de l'agronomie depuis plus de 50 ans. Il a œuvré comme analyste-agronome pendant une douzaine d'années à la CPTAQ. Depuis 1997, il est consultant agricole spécialisé en zonage agricole.



Gilles Thibault
Agronome

Agissant à titre d'agronome et de consultant en zonage agricole depuis 18 ans, je crois être en mesure de formuler mes observations en regard du fonctionnement actuel de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ).

D'entrée de jeu, je suis d'avis que la CPTAQ doit demeurer le seul et unique organisme à gérer la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Je ne vois aucunement la nécessité de transférer les dossiers auprès des MRC. Cela ne serait certainement pas un gage d'efficacité et encore moins de cohérence puisque les MRC, contrairement à la CPTAQ, seraient à la fois juge et partie. Cette situation ne s'appliquant pas à la CPTAQ, laquelle représente un organisme indépendant. Je me permets de soumettre pour réflexion les principaux problèmes auxquels est confrontée la CPTAQ.



Source : La Presse

Les délais administratifs

La CPTAQ ne parvient plus à produire rapidement des orientations préliminaires et des décisions pour l'ensemble des dossiers en traitement. Règle générale, une décision se rapportant à l'étude de dossiers non compliqués requiert environ neuf mois. S'il s'agit de dossiers plus complexes, il s'écoule très souvent de 18 à 24 mois avant d'obtenir une décision de la CPTAQ. C'est un non-sens.

La cohérence des décisions et des décideurs

La Commission va accepter de créer des unités foncières agricoles de un hectare pour un projet de pépinière ou de quatre hectares pour démarrer une production maraîchère mais d'autre part, elle refusera de morceler en deux parties égales une terre cultivée de 80 hectares.

Suite à la lecture de plusieurs décisions, force est de constater que différents commissaires rendent de multiples décisions fort disparates les unes des autres. Pareille situation démontre hors de tout doute l'incohérence des décideurs. Devant ces faits, il serait approprié d'orienter les commissaires afin qu'ils puissent rendre des décisions semblables, comparables, simples et cohérentes. Il faut absolument rechercher et retrouver une certaine uniformité de pensée.

C'est une question de crédibilité pour la CPTAQ

À mon avis, il serait approprié que la nomination des commissaires s'effectue en considérant leurs compétences

et leurs connaissances en matière d'agriculture et non pas de nommer n'importe qui, n'importe où, en considérant uniquement leurs allégeances politiques ?

La rédaction des décisions

Il y a quelques années, la majorité des décisions rendues par la Commission se résumaient sur trois pages. Aujourd'hui, le même genre de décisions nécessitent de 6 à 8 pages et très souvent dans des dossiers plus complexes, il n'est pas rare de voir des décisions comptant de 15 à 30 pages. La longueur des décisions a pour effet d'être très coûteuses puisque pareille situation exige beaucoup trop de temps et d'énergie à tous les paliers administratifs et cela tant au niveau des analystes, des commissaires et aussi des greffières.

Repenser et revoir l'administration de la CPTAQ

À la lecture des éléments ci-avant mentionnés, je constate que cet organisme public doit être repensé, revu et corrigé. À mon avis, il y a présentement trop de commissaires en regard du nombre d'analystes, de juristes et de greffières. L'actuelle Loi n'est pas parfaite mais ce n'est pas la Loi qui serait à modifier mais bien la manière et la façon dont elle est gérée, appliquée et administrée. Il est primordial et urgent de revoir les méthodes et les pratiques de cet organisme : qui fait quoi, comment et pourquoi.

À la CPTAQ, la notion du gros bon sens n'est plus là.

Rentabilité fiscale des développements : revoir la densité et les modèles de calcul

Avec plus de 30 ans d'expérience, dont une vingtaine en gestion municipale, Henri Didillon conseille principalement les organisations municipales et paramunicipales. Il dispose d'une solide expérience tant stratégique qu'opérationnelle comme gestionnaire au sein de municipalités et comme consultant.



Henri Didillon
DES de doctorat
Conseiller en gestion
municipale

Ces lignes vous invitent à jeter un regard sous un angle peu classique. Une remise en question d'un modèle d'affaires municipal dans laquelle les urbanistes ont la clé, tout au moins en bonne partie. Les constats avancés représentent une tendance générale, sachant que certaines municipalités s'en démarquent favorablement.

Questions

1. Connaissez-vous une entreprise qui vend ses services sans connaître réellement les coûts à moyen et long terme de ses installations, aménagements et équipements et les coûts de leurs remplacements et mises à niveau ?
2. Connaissez-vous une entreprise qui, régulièrement, demande des fonds à sa société mère pour couvrir une partie de ses dépenses en immobilisations parce qu'elle manque d'argent ?
3. Connaissez-vous une entreprise qui s'endette régulièrement en hypothéquant ses revenus futurs en reportant ses coûts sur le prix des services à rendre aux futurs clients ?
4. Connaissez-vous une entreprise qui arrive à survivre à long terme dans ces conditions ?

Réponses

Oui, il y en a une, où les clients sont aussi les actionnaires ! Pas une coopérative, elle aurait fait faillite... non, une municipalité. La solution passe en premier lieu par les urbanistes. C'est lorsqu'il s'agit d'accepter ou de refuser un projet de développement ou de redéveloppement

permettant alors le lent redressement de la municipalité vers un équilibre financier à moyen et long terme.

Réfléchissons...

Comment une entreprise s'adapterait-elle à la situation pour survivre et ne pas faire faillite à terme ?

Elle réviserait son plan d'affaires. Il s'agit de chercher des solutions qui demandent des changements qui paraissent très importants tout en se gardant de bousculer sa clientèle actuelle, facteur clé de succès. Elle se concentrerait sur la mise en valeur de ses avoirs ou de ce qui les constitue.

Les municipalités doivent donc utiliser le moyen de mettre en valeur leurs avoirs sans qu'elles aient réellement à investir. L'outil qui les distingue des entreprises commerciales et industrielles est leur capacité de réglementer. Ce pouvoir de réglementation permet à une municipalité de créer de la valeur à moyen et à long terme, sans avoir nécessairement à augmenter ses taux de taxes.

Symptômes historiques du déséquilibre financier

Le problème n'est pas nouveau et pourtant rien ne semble vraiment changer. La réforme de la fiscalité municipale du début des années 80 les recherches et communications de professeurs, chercheurs, auteurs comme Louise Richard et Jean-Pierre Collin, Gérard Divay et Dominique Achour posaient de nombreuses questions. Leurs réflexions au développement des municipalités, au financement des activités et de leurs investissements ont jeté les bases d'une autre vision des finances municipales. La mode des

pactes fiscaux entre les municipalités et le gouvernement ont permis de régler des problèmes davantage à la pièce, d'un pacte à l'autre, sans nécessairement explorer des perspectives sur plusieurs générations. Le cadre des pactes fiscaux est celui de négociation d'irritants caractéristiques du court ou du moyen terme.

Pourtant, tous les intervenants municipaux sont d'accord : « Le développement est "durable" s'il est conçu de manière à **assurer la pérennité du bénéfice pour les générations futures.** »

23 novembre 2009, Jean Charest, premier ministre du Québec, s'exprimait : « Nous réviserons la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, notamment pour freiner l'étalement urbain et densifier les villes. » Le 8 décembre 2011, vote du projet de loi 47, Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme.

Octobre 2014, Vivre en Ville dépose à la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise son mémoire « Une nouvelle approche fiscale pour nos collectivités... La spirale déficitaire du régime fiscal québécois ».

N'y aurait-il pas un lien entre :

- Le déséquilibre quasi permanent entre les revenus municipaux et le coût des services que les municipalités doivent rendre;
- Les demandes des municipalités d'élargir la base de leurs revenus à d'autres sources que le domaine foncier;
- Les projets de réfection des infrastructures qui ne lèvent que lorsqu'il y a des subventions;
- Les difficultés des municipalités à limiter leur endettement;
- Et bien plus.

La rentabilité fiscale : un modèle à réviser et à mettre à jour pour tenir compte des effets de longue période

Le MAMOT fournit des outils et des références pour la prise de décision en urbanisme. L'un d'entre eux concerne les

impacts financiers des projets d'aménagement. Tous les éléments de fonds sont présents, autant ceux concernant l'utilité des calculs des impacts comme les caractéristiques. Certes, les informations sont de nature générique. Il n'y a pas d'exemple ou de modèle de calcul.

La plupart des municipalités travaillent ou ont travaillé avec un ou des modèles de rentabilité fiscale. Certaines, sous la pression des promoteurs et parfois d'élus, ont délaissé l'exercice de rentabilité fiscale pour décider de l'acceptabilité ou du refus d'un projet.

De l'autre côté, les directeurs des services de génie sont aux prises avec des problèmes financiers intenable pour assumer leur mission : assurer la pérennité des infrastructures.

Pour ces gestionnaires municipaux, les nouveaux développements et les redéveloppements sont synonymes d'accumulation de dettes futures, même si, aujourd'hui, ces investissements semblent faire leurs frais.

Le problème est ce qui constitue l'attrait du Québec... l'immensité du territoire que nous avons de la difficulté à gérer selon une vision de longue ou très longue période. L'histoire de l'étalement urbain et l'apparition du PMAD sont notamment là pour nous le rappeler.

Avec chaque nouveau développement ou redéveloppement, les municipalités « se bâtissent » un endettement à long terme qui devient plus critique avec les exigences des périmètres d'urbanisation. Les municipalités les plus à risque sont celles qui ont complété leur développement ou pour lesquelles il reste encore de l'espace pour une dizaine d'années.

Le mode de financement des nouvelles infrastructures cache le problème

La plupart du temps, les ententes avec les promoteurs permettent d'intégrer le coût des nouvelles infrastructures dans le prix d'unités résidentielles que les promoteurs mettent sur le marché. Ainsi, le coût des infrastructures locales est alors intégré à l'hypothèque des nouveaux propriétaires.

Ces infrastructures ont une durée de vie plus ou moins longue selon la qualité des matériaux utilisés, des méthodes de construction et de l'usage qu'il est fait de ces infrastructures. ▶

Vingt, trente ou quarante ans plus tard, vient le temps de financer la réfection de ces infrastructures. La municipalité ne demandera pas aux propriétaires d'aller réhypothéquer leur propriété pour la réfection des infrastructures locales. C'est la municipalité qui va emprunter. Si auparavant, le coût moins élevé des infrastructures permettait une répartition en taxe locale de la totalité du coût des emprunts, aujourd'hui seulement une partie ne peut l'être. Le solde se retrouve alors supporté par l'ensemble de la municipalité ayant tendance à exercer une pression fiscale sur tous les contribuables.

Ainsi, année après année, les municipalités à infrastructures vieillissantes augmentent leur niveau d'endettement souvent au détriment d'infrastructures collectives qui sont reportées (parcs, espaces verts, piscines, etc.).

Où est le piège ? Deux facteurs quasi invisibles : l'horizon de calcul et le mirage des économies d'échelle

La plupart des municipalités se sont donné des façons de s'assurer que les nouveaux développements ne viennent pas peser fiscalement sur les propriétaires du bâti existant. Bien souvent, ces nouveaux développements sont perçus comme une bouffée d'oxygène, car ils génèrent des revenus supplémentaires qui n'ont un impact qu'à court terme. La roue tourne ainsi tant qu'il y a de l'espace pour de nouvelles constructions. C'est lorsque cesse cet apport fiscal annuel supplémentaire que les trésoriers ont davantage de difficultés à équilibrer leur budget parce que la roue s'arrête de tourner.

Comment se fait-il que malgré les règles de rentabilité fiscale qu'elles se sont données, les municipalités se trouvent aujourd'hui face à des manques financiers importants ?

Avec le temps, les repères et balises financières et fiscales sont progressivement devenus périmés. En effet, les dépenses courantes d'exploitation des municipalités ont certes augmenté plus rapidement que l'inflation. Dans le même temps, les revenus de taxation doivent, chaque année, couvrir une part grandissante du coût du service grandissant de la dette à l'ensemble.

Donc, c'est l'horizon de calcul de la rentabilité fiscale d'un développement (ou d'un redéveloppement) qui va souvent déterminer la nature, l'étendue des coûts à prendre en compte, et cacher les effets de déséconomies d'échelle la plupart du temps invisibles à court terme.

L'horizon de calcul doit être allongé et tenir compte par exemple de la réfection de l'ensemble des infrastructures de la municipalité (piscines, bibliothèques, pistes cyclables, postes de police, d'incendie, usine de production d'eau potable, usine d'assainissement ou étangs aérés, etc.). Le calcul doit inclure les effets de palier, c'est-à-dire l'ajout progressif de bâtiments et de nouveaux résidents qui crée une pression sur le financement des équipements existants. L'évolution de la taille d'une municipalité influence également le niveau de ses coûts fixes de fonctionnement par habitant. Une municipalité ne peut pas compter sur la notion d'économie d'échelle à long terme, au contraire. Plus une municipalité grandit, plus les citoyens s'attendent à un niveau de service supérieur. Ces changements ne paraissent pas sur un court horizon, mais à plus long terme. Le même impact se produit par les changements aux lois et règlements qui apportent davantage de responsabilités aux municipalités sans qu'un financement y soit associé.

La solution : fournir aux promoteurs des balises fortes de rentabilité fiscale impliquant donc une plus grande densité

Si une municipalité révisé ou reconstruit son modèle de rentabilité fiscale pour tenir compte de ces effets, elle doit directement affecter la densité de ses projets de développements et de redéveloppements. Elle devra refuser des projets qui jusqu'à maintenant étaient retenus.

La densification permet alors de générer plus de revenus pour des coûts d'infrastructure qui ici génèrent des économies d'échelle. Ainsi, année après année, on s'assure que chaque nouveau développement ou redéveloppement, par son niveau de densité, est capable d'assumer non seulement ses coûts directs et indirects, mais aussi les coûts futurs (20-30 ans ou plus) engendrés par leur existence. Ces coûts futurs ne sont pas seulement ceux qui concernent le périmètre du développement, mais aussi ceux de l'ensemble des infrastructures de la municipalité. Imaginons que ce modèle ait été révisé il y a 20 ou 40 ans, les municipalités auraient probablement aujourd'hui un autre discours sur le plan des besoins financiers pour la réfection de leurs infrastructures.

Combien de schémas d'aménagement et de développement font directement référence à la fois à la densité et à la rentabilité fiscale ? Combien de MRC et d'agglomération

définissent des seuils minimaux de densité pour des raisons de rentabilité fiscale ? Combien de municipalités ont revu leur méthode d'évaluation des coûts à prendre en compte dans leur modèle de calcul de rentabilité fiscale et l'ont validée ?

La révision de l'horizon de calcul n'est pas suffisante

Cette augmentation de la densité n'aura de réels effets positifs que si la municipalité s'engage également dans une révision de la structure de sa fiscalité. Le seul moyen est la mise en œuvre d'une approche créative et intensive de l'utilisateur-payeur et de « sortir » de la taxe foncière des biens et services qui devraient être fournis sur la base de leur coût.

Ainsi, une réelle équité intergénérationnelle devient progressivement envisageable ainsi qu'une équité entre les différents utilisateurs des services municipaux qui ne consomment pas les services en fonction de leur compte de taxes.

Conclusion

La clé de la rentabilité fiscale des développements et des redéveloppements d'une municipalité passe par une révision de son modèle de calcul, ainsi que par une refonte de la structure de sa fiscalité vers l'utilisateur-payeur.

Il s'agit d'orientations qui souvent échappent lors des exercices de planification stratégique entrepris par les municipalités, parce qu'à moins de l'apparition claire de problèmes graves, celles-ci continuent d'appliquer les modèles qu'elles ont l'habitude d'utiliser. En effet, les liens entre les symptômes et la piste de solution d'accroître les exigences en matière de densité ne sont pas suffisamment apparents.

Même si les responsables des finances et des services du génie sont confrontés chacun à des difficultés de réaliser leur mission, il n'en reste pas moins que l'initiative revient aux responsables de l'urbanisme. Ceux-ci peuvent alors avoir le rôle de déclencheur ou de catalyseur en provoquant la révision du modèle d'affaires des municipalités.



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 344, route 321 Sud
Saint-André-Avellin (Québec) J0V 1W0
T 514 277.0228 | F 514 277.0093 | info@aqu.qc.ca www.aqu.qc.ca

L'expertise en urbanisme au service des petites municipalités

Quand j'ai commencé mon baccalauréat en urbanisme, à l'UQAM, j'ai été ravie d'apprendre dans mon cours d'introduction à l'urbanisme que cette discipline comportait la familiarisation avec plus de vingt secteurs d'intérêt différents et non pas une spécialisation à outrance. M'intéressant à tout de façon globale, j'ai été ravie d'apprendre, dès le début, que j'allais apprendre un peu de tout. Pendant trois années bien remplies, on a parlé de patrimoine, de transport, d'économie, d'organisation des milieux, de statistique, de sociologie, de plans d'urbanisme et de schémas d'aménagement, de droit et de réglementation, et bien d'autres choses encore ! J'ai adoré !



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

C'était fort intéressant, en plus d'acquérir un type d'expertise qui peut être mis à contribution en développement économique et planification stratégique dans les municipalités, entre autres les plus petites. Même si cela s'avère parfois frustrant, parce qu'on voudrait aller plus vite et mettre en pratique ce que l'on a appris, en plus de savoir ce que certaines personnes ignorent, c'est-à-dire que le développement d'une municipalité est bien autre chose que juste des bonnes idées. Le défi de soutenir une municipalité dans ses efforts de revitalisation ou d'intégration demeure toutefois très stimulant pour celles et ceux qui ont une expertise en urbanisme. Voici deux exemples sur lesquels je travaille actuellement.

Exemple 1 : Sainte-Louise, MRC de L'Islet, Chaudière-Appalaches - 700 personnes

Dernière municipalité à l'est de la région Chaudière-Appalaches, nichée dans les terres derrière Saint-Roch-des-Aulnaies, la petite municipalité de Sainte-Louise est située à une quinzaine de kilomètres des deux petites villes, Saint-Jean-Port-Joli et La Pocatière, où se trouvent la plupart des services de proximité. Toutefois, dans le village même, la COOP d'alimentation, le dépanneur, la boucherie ainsi que le service de poste ont tous fermé l'un après l'autre. Il ne reste que des garages, salons de coiffure et garderies. Il n'y a plus de lieu de rencontres quotidiennes et les cyclistes et amateurs de plein air n'ont pas d'endroit pour s'arrêter.

Lorsque j'ai pris le contrat de développement de la municipalité, à la mi-2013, c'était entre autres pour essayer de revitaliser le centre du village, et la première tâche était de mettre en place les conditions pour le retour d'un dépanneur. Dans un contexte financier où, bien qu'elle ne soit pas une municipalité « dévitalisée » en tant que tel, la moindre dépense doit être discutée ; il y a une gestion très serrée du budget municipal, et donc, du développement. Beau défi en perspective!

Six mois après mon arrivée, en décembre 2013, la Caisse est menacée de fermeture à très court terme, Desjardins désirant ne conserver que trois comptoirs, suite à la fusion de plusieurs caisses de la région, quelques années plus tôt.

Suite à des discussions avec le directeur de la caisse fusionnée, à la création d'un comité de bénévoles qui sont fortement impliqués dans le milieu et à une lettre des commerçants et fermes du milieu, il y a entente pour que le bâtiment soit acheté par la municipalité. La Caisse maintiendra également un bureau pour les transactions de personne à personne, une priorité absolue dans le milieu. La Caisse rembourse l'achat de son bâtiment par un financement pour projet du milieu et en payant trois ans de loyer en un seul versement.

Le comité de revitalisation propose donc d'utiliser la section ouest du bâtiment pour y créer un dépanneur géré par un OBNL, de conserver un bureau au centre pour les services de Desjardins et d'aménager du côté est une salle multifonctionnelle pour des formations, des réunions d'entreprises, de retrouvailles familiales, etc. Le bâtiment sera rénové en partie par des subventions, par beaucoup de bénévolat, incluant l'apport des jeunes, des nombreux artistes et artisans, ainsi que par des collectes de fonds. On prévoit annoncer l'ouverture à l'automne 2015.

Simultanément à ce travail soutenu par l'équipe municipale et de nombreux bénévoles, ont été créés dans la municipalité:

- un groupe d'une dizaine de jeunes, le CENS qui font plein d'activités et qui sont très appréciés (subventionnés par le Forum jeunesse régional Chaudière-Appalaches);

- un club de plein-air informel (Facebook) avec 300 membres¹ de Sainte-Louise et Saint-Roch-des-Aulnaies, qui proposent de la descente de kayak, des randonnées et autres activités;
- un OBNL environnemental qui planifie de façon globale la municipalité;
- un collectif d'artistes qui commence à réaliser des projets de rue;
- un projet pour sortir les personnes âgées de l'isolement (subventionné par la Conférence régionale des élu.e.s de Chaudière-Appalaches);
- un concours d'embellissement local;
- un programme d'incitation à la rénovation du village et du milieu rural.

Le nombre d'enfants à l'école primaire augmente, les maisons se vendent bien, les jeunes familles y emménagent et on cherche également à financer un prototype grandeur réelle pour l'implantation d'un nouveau type d'éoliennes pour chauffer les bâtiments municipaux. Le mouvement est enclenché ! Et avec la diversité des projets, des idées et des questions à résoudre, une formation multidisciplinaire en urbanisme est vraiment utile!



Sainte-Louise, bâtiment de la caisse en réaménagement
Source : Mireille Forget

Exemple 2 : L'Isle-Verte, MRC de Rivière-du-Loup, Bas-Saint-Laurent - 1 372 personnes

Malheureusement célèbre pour l'incendie de sa résidence de personnes âgées en janvier 2013, la municipalité de L'Isle-Verte regarde résolument vers l'avenir et veut devenir la première municipalité nordique écoresponsable du Québec. Pourquoi « nordique » ? Parce que le caractère nordique n'appartient pas qu'aux pays de l'Europe du Nord mais bien à tous ces territoires qui, comme au Québec, connaissent des hivers rigoureux ; la flore et la faune sont typiquement adaptées à cette réalité, ainsi que ses moyens de transport.

L'Isle-Verte veut inclure dans sa planification la question climatique parce que la circulation routière, la sécurité, le tourisme ainsi que les revenus personnels et collectifs peuvent être grandement influencés par les questions climatiques. Il ne s'agit pas ici seulement de « changements climatiques » mais bien de tenir davantage compte de l'impact de nos saisons sur les activités quotidiennes de la municipalité. Cela va bien au-delà d'un plan de réduction des GES même si ce type d'initiative est également important.



Le bâtiment le plus pittoresque de L'Île-Verte, la Court-de-circuit.
Source : Alice Jesten

Suite à un forum citoyen fort populaire qui a eu lieu à la fin mai 2015², la municipalité veut repenser également son offre de logements, qui correspondrait davantage à sa réalité du XXI^e siècle : il y a un intérêt pour les micro-maisons dans un cadre plus écologique, de micro-bureaux détachés, d'appartements pour travailleuses et travailleurs temporaires, la reconstruction ou l'agrandissement d'une résidence existante de personnes âgées (autre que la Résidence du Havre, où s'est produit l'incendie, etc.).

La municipalité veut également renforcer sa capacité à être autonome, c'est-à-dire conserver ses commerces de proximité (épicerie, pharmacie, CLSC - devenu CISSS, café ou resto, etc.), entre autres dans une approche coopérative. Elle veut également développer une stratégie touristique, en collaboration avec l'Île verte, en face de la municipalité, et qui appartient à la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.

Des défis particuliers se dessinent : l'autoroute 20 sera bientôt prolongée vers l'est au-delà de L'Isle-Verte et il y aura alors accès à l'autoroute en plein coeur du village. Cette entrée pourrait accueillir un développement industriel et commercial et la municipalité tentera de la planifier autrement que toutes ces entrées d'autoroute où commerces et industries sont implantées sans planification, contribuant à la banalisation des paysages. D'autres défis sont en lien avec la sécurité: la pharmacie s'est déplacée du côté opposé de la 132 par rapport au village, la rentabilité de l'épicerie inquiète les gens, il manque d'hébergement touristique ou pour les travailleuses et travailleurs temporaires, etc. Ce type de défi permet vraiment de mettre en valeur l'expertise en urbanisme.

Ces deux exemples très concrets démontrent bien qu'au-delà de la rédaction de plans d'urbanisme et de schémas d'aménagement, ou encore de projets immobiliers, commerciaux ou industriels, les gens formés en urbanisme ont une formation bien adaptée pour soutenir de façon concrète la revitalisation des petits milieux. Tout le monde serait gagnant si les étudiantes et étudiants des baccalauréats et maîtrise en urbanisme en apprenaient davantage sur leur rôle, qui ressort des mandats habituels des urbanistes. Il s'agit d'un type d'emploi qui correspond particulièrement bien à celles et ceux qui veulent combiner analyse et actions concrètes. Bien que ce ne soit pas des contrats particulièrement lucratifs, généralement, ceux-ci permettent vraiment de mettre en pratique la multiplicité des connaissances acquises.

² <http://www.infodimanche.com/actualites/actualite/235638/forte-participation-au-forum-citoyen-pour-la-vision-strategique-de-lisle-verte>

Un environnement bâti qui favorise le transport actif sécuritaire et la santé

La pratique du transport actif (essentiellement la marche et le vélo) a de nombreux effets positifs sur la santé. Il est maintenant reconnu que l'environnement bâti influence grandement la pratique de la marche ou du vélo pour des déplacements utilitaires (pour faire des courses, vers le travail, l'école, etc.) [1-3], d'autant plus s'il est perçu comme sécuritaire [4-6].



Gabrielle Manseau,
M. Urbanisme

Agente de planification, de programmation et de recherche
Saines habitudes de vie - Sécurité prévention des traumatismes
DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE

Parmi les actions sur l'environnement bâti incitant au transport actif sécuritaire mentionnons :

- 1) les plans d'urbanisme favorables à la mixité, à la connexité, à la densification (compacité) de la trame urbaine et réduisant les distances pour accéder aux commerces, services, écoles, etc.;
- 2) les mesures d'apaisement de la circulation (exemples, avancées de trottoir, îlots de refuge, etc.);
- 3) la création de corridors scolaires sécuritaires;
- 4) la présence, l'entretien et le déneigement des trottoirs;
- 5) la présence d'infrastructures cyclables sécuritaires, d'aménagements favorables au transport collectif et à l'intermodalité;
- 6) de même que l'aménagement de parcs et d'espaces publics conviviaux, favorisant la socialisation et assurant le confort dans les déplacements (présence de bancs, végétation, éclairage, etc.) de même qu'un sentiment de sécurité.

Transport actif

Les actions telles que celles mentionnées ci-dessus ont pour effet d'augmenter la propension des individus à opter pour un mode de déplacement actif (la marche ou le vélo). Par ailleurs, une plus grande propension à pratiquer le transport actif contribuera à augmenter le niveau d'activité physique quotidien qui à son tour contribuera notamment, à réduire l'obésité, les maladies chroniques et à améliorer la santé mentale. La marche et le vélo sont les modes de déplacements actifs les plus fréquemment utilisés, mais ils peuvent également être combinés avec d'autres modes de transport, tel que le transport collectif. En effet, les personnes utilisant le transport en commun marchent en moyenne 19 minutes par jour et près du tiers de celles-ci marchent 30 minutes par jour, soit la durée quotidienne d'activité physique modérée recommandée [7]. Un aménagement convivial et sécuritaire des rues, des voies cyclables, des trottoirs, etc. aura une incidence positive sur les déplacements actifs [1-3]. Le recours plus généralisé au transport actif réduira

l'utilisation du transport motorisé individuel favorisant une amélioration de la qualité de l'air et une réduction des nuisances reliées au bruit routier, etc., contribuant aussi à réduire les maladies chroniques et à améliorer la santé mentale. La pollution de l'air touche l'ensemble de la population et, de façon plus particulière, les individus vulnérables (jeunes enfants, personnes âgées, personnes atteintes de maladies chroniques, personnes ayant un statut socioéconomique défavorable, etc.) [8]. Sachant qu'au Québec, le transport est responsable de 62 % des émissions de l'ensemble des contaminants atmosphériques [9], et que l'utilisation du véhicule personnel contribue à environ 50 % des émissions du secteur transport¹, les déplacements actifs deviennent une option incontournable pour une meilleure qualité de l'air.

**Les saines habitudes de vie,
c'est bien normal!**



Sécurité et sentiment de sécurité

Les actions sur l'environnement bâti sont aussi propices à l'amélioration de la sécurité routière et de la sécurité personnelle. L'environnement bâti, tel que le réseau routier,

peut influencer les risques réels auxquels les citoyens sont exposés. La configuration de l'environnement bâti, notamment en ce qui concerne les trottoirs, les voies cyclables et les intersections, joue donc un rôle essentiel dans la prévention des traumatismes routiers. De nombreuses études démontrent les liens entre les risques de collisions et les configurations d'aménagements routiers [10-14]. Il est possible de réduire les accidents et leurs conséquences (blessures et décès) en aménageant le réseau et l'environnement selon des critères visant la sécurité de tous les usagers, c'est-à-dire autant pour les cyclistes et les piétons que pour les automobilistes.

Il est aussi reconnu que les secteurs défavorisés présentent plus de risques de blessures reliées aux traumatismes routiers [15, 16] puisqu'ils sont souvent traversés par de grands axes routiers. L'environnement bâti dans ces secteurs favorise davantage la grande vitesse et les hauts débits de véhicules plutôt que le confort du piéton ou du cycliste. Sachant de plus que les populations moins nanties se déplacent moins en voiture et donc plus en transport actif et collectif, l'environnement dans lequel ils évoluent ne semble pas toujours adapté à leurs besoins.

La perception des risques s'avère également très importante pour les usagers du transport actif en raison de ses effets sur le sentiment de sécurité. Cette perception des citoyens quant à la sécurité de leur environnement constitue un élément incitatif pour la pratique du transport actif. De plus, un quartier conçu pour favoriser les déplacements actifs augmente les contacts de voisinage et la confiance envers celui-ci [5, 6, 17, 18].

Accès aux services

Un environnement favorable au transport actif influencera aussi le niveau d'accessibilité aux services (cliniques, épiceries, pharmacies, etc.), aux lieux d'emploi et d'études, notamment pour les populations plus vulnérables. Pour les personnes à faible revenu, les aînés et les personnes souffrant d'incapacité physique ou mentale, avoir accès facilement aux services, lieux d'emploi et d'études contribue notamment à briser l'isolement social [19], à favoriser l'accès à une offre alimentaire saine et à réduire les inégalités sociales.

En somme, l'aménagement d'une municipalité, d'un secteur ou d'un quartier constitue un important point d'ancrage pour favoriser les déplacements actifs et la sécurité des résidents. Un environnement compact, mixte et connecté permettra d'encourager l'utilisation du transport actif et collectif parce que plus de services et commerces seront rapprochés des secteurs résidentiels et parce que la densité d'utilisateurs potentiels justifiera l'implantation d'un système de transport collectif efficace. Si de surcroît, les cheminements empruntés par les cyclistes et marcheurs

sont sécuritaires, les risques de blessures seront amoindris et des lieux de socialisation pourront émerger, améliorant le sentiment de sécurité, le confort et l'attachement au milieu de vie. Enfin, un environnement favorable à la pratique du transport actif contribue à améliorer le niveau d'activité physique de la population, la qualité de l'air et est propice à une réduction des nuisances reliées au bruit routier. Agir sur l'environnement bâti aura donc vraisemblablement de multiples effets sur la convivialité du milieu de vie, sur les habitudes de déplacements de la population, leur sécurité et, en l'occurrence, sur la santé en général.

Références

1. Pikora, T.J., et al., Neighborhood Environmental Factors Correlated with Walking Near Home : using SPACES. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 2006. 38: p. 708-714.
2. Sallis, J.F. and al., Neighborhood built environment and income: examining multiple health outcomes. *Soc Sci Med* 2009. 68: p. 1285-1293.
3. Van Dyck, D., et al., Neighborhood SES and walkability are related to physical activity behaviour in Belgian adults. *Prev Med*, 2010. 50: p. S74-9.
4. Campbell, B.J. and al., A Review of Pedestrian Safety Research in the United States and Abroad, Federal Highway Administration, Editor 2004: USA.
5. Renalds, A., T.H. Smith, and P.J. Hale, A Systematic Review of Built Environment and Health. *Family & Community Health*, 2010. 33 (1): p. 68-78.
6. Kaczynski, A. and M. Sharratt, Deconstructing Williamsburg: Using focus groups to examine residents' perceptions of the building of a walkable community. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 2010. 7 (1): p. 1-12.
7. Besser, L.M. and A.L. Dannenberg, Walking to public transit: Steps to help meet physical activity recommendations. *American Journal of Preventive Medicine*, 2005. 29 (4): p. 273-280.
8. Bouchard, M. and A. Smargiassi, Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT), Institut national de santé publique du Québec, Editor 2007: Québec.
9. MDDEFP, Inventaire des émissions des principaux contaminants atmosphériques au Québec en 2008 et évolution depuis 1990, 2011, ministère du Développement durable de l'Environnement, Faune et des Parcs. p. 30.
10. Morrison, D.S., H. Thomson, and M. Petticrew, Evaluation of the health effects of a neighbourhood traffic calming scheme. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 2004. 58 (10): p. 837-840.
11. Miranda-Moreno, L.F., P. Morency, and A.M. El-Geneidy, The link between built environment, pedestrian activity and pedestrian-vehicle collision occurrence at signalized intersections. *Accident Analysis & Prevention*, 2011. 43 (5): p. 1624-1634.
12. Thomson, H., et al., Assessing the unintended health impacts of road transport policies and interventions: translating research evidence for use in policy and practice. *BMC Public Health*, 2008. 8 (1): p. 339.
13. Scheiner, J. and C. Holz-Rau, A residential location approach to traffic safety: Two case studies from Germany. *Accident Analysis & Prevention*, 2011. 43 (1): p. 307-322.
14. Kavanagh, P., C. Doyle, and O. Metcalfe, Health Impacts of Transport: a review, Institute of Public Health in Ireland, Editor 2005.
15. Morency, P., Traumas et inégalités sociales. Un système de transport et des aménagements plus sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. *Le spécialiste*, 2009. 11 (4): p. 34-35.
16. Riva, M., et al., Disentangling the relative influence of built and socioeconomic environments on walking: the contribution of areas homogenous along exposures of interest. *Soc.Sci.Med.*, 2009. 69: p. 1296-305.
17. Leyden, K.M., Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods. *Am J Public Health*, 2003. 93 (9): p. 1546-1551.
18. Rogers, S., et al., Examining Walkability and Social Capital as Indicators of Quality of Life at the Municipal and Neighborhood Scales. *Applied Research in Quality of Life*, 2010. 6 (2): p. 201-213.
19. Direction de santé publique, Pour un Plan métropolitain d'aménagement et de développement favorable à la santé. Mémoire sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal 2011: Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie. p. 50.

2015-981 Cour supérieure

MUNICIPAL (DROIT) — aménagement et urbanisme — règlement de zonage — usage dérogatoire — commerce — zone résidentielle — entreprise d'excavation — usage commercial — circulation de véhicules lourds — stationnement — équipement — entreposage — usage complémentaire — réservoir de diesel — ravitaillement — recours en vertu de l'article 227 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme — interprétation de « intéressé » — voisin immédiat.

BIENS ET PROPRIÉTÉ — troubles de voisinage — entreprise d'excavation — zone résidentielle — circulation de véhicules lourds — poussière — bruit — odeurs — vibrations — inconfort anormal.

Requête en vertu de l'article 227 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Accueillie.

Le demandeur et le défendeur Poissant sont propriétaires de résidences unifamiliales voisines sur le territoire de la municipalité mise en cause. Aux termes du règlement 193-2002 de zonage, ces immeubles sont situés dans la zone 8-F, dans laquelle, en plus de l'usage résidentiel et unifamilial, il y a quatre autres usages permis, qui sont « associables » à l'habitation. Le demandeur soutient que l'immeuble du défendeur est exploité à des fins commerciales, et plus particulièrement pour les activités de son entreprise de construction, la défenderesse Poissant Excavation inc. Au moment du dépôt du recours, cette dernière possédait environ 30 véhicules, de la machinerie lourde et des équipements. Plusieurs d'entre eux sont fréquemment garés ou entreposés sur la propriété du défendeur. Un réservoir de diesel d'une capacité de 500 gallons a également été installé sur cet immeuble et sert à ravitailler les véhicules et les équipements d'Excavation. Le

demandeur prétend que lui et sa famille subissent des inconvénients anormaux du voisinage en raison du bruit, des odeurs, des vibrations et du dérangement causés par les va-et-vient constants des véhicules lourds qui circulent sur le chemin privé mitoyen situé entre leur propriété et celle du défendeur. Enfin, le demandeur affirme qu'il a l'intérêt requis pour demander au tribunal d'ordonner aux défendeurs de cesser ces usages dérogatoires et anormaux, en vertu tant de l'article 227 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* que de l'article 976 du *Code civil du Québec* (C.C.Q.).

Décision

Le demandeur a démontré que le défendeur utilise son immeuble à des fins commerciales pour son entreprise, les usages principaux qui existent sur cette propriété étant sa résidence familiale et sa ferme. Or, des véhicules à benne de 12 roues, des fardiers, des équipements d'excavation et de la machinerie lourde ne servent pas à la commodité ou à l'utilité de ces bâtiments ni ne constituent un prolongement normal des fonctions de l'usage principal résidentiel. Par ailleurs, le stationnement de véhicules lourds dans les marges latérales et arrière d'un bâtiment résidentiel ne peut être autorisé à titre d'usage complémentaire. En outre, le défendeur ne peut garer sur sa propriété des camions-bennes ou des camions-remorques appartenant à Excavation puisque seuls les véhicules relatifs à une utilisation personnelle résidentielle sont autorisés dans la zone 8-F. Il en est de même des fardiers, de la machinerie lourde et des équipements de cette dernière. Quant au réservoir installé sur le terrain, il sert au ravitaillement en essence des véhicules et des équipements de l'entreprise. Il est donc ordonné au défendeur de l'utiliser uniquement à ses fins personnelles et à celles de sa famille. Enfin, le demandeur a prouvé que les inconvénients causés par les activités des défendeurs sont nombreux et importants.

D'une part, ils sont récurrents puisqu'ils existent depuis 2012 et, d'autre part, ils sont graves, car ils commencent tôt le matin et se terminent habituellement à la fin de la journée. Il s'agit donc de troubles de voisinage au sens de l'article 976 C.C.Q. Étant donné que le demandeur est le voisin immédiat du défendeur et qu'il subit un préjudice réel, direct et immédiat en raison des contraventions de ce dernier au règlement de zonage, il est un « intéressé » au sens de l'article 227 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. En conséquence, il est ordonné aux défendeurs de cesser d'exploiter ou de permettre que soit exploitée une entreprise d'excavation ou de construction sur l'immeuble en cause et d'en retirer les véhicules commerciaux, la machinerie lourde et les équipements.

Thibodeau c. Poissant, *juge Luc Lefebvre, C.S. Terrebonne (Saint-Jérôme) 700-17-010209-137, 2015-05-13, SOQUIJ AZ-51177216, 2015 QCCS 2244, 2015EXP-1778 et J.E. 2015-981 (31 pages)*

2015-704 Cour municipale

MUNICIPAL (DROIT) — aménagement et urbanisme — règlement de zonage — infraction pénale — déclaration de culpabilité — ordonnance — travaux de finition extérieure — immeuble — cour municipale — compétence — interprétation de l'article 29 de la Loi sur les cours municipales.

PÉNAL (DROIT) — procédure pénale — procédure provinciale — cour municipale — compétence — ordonnance — travaux de finition extérieure — interprétation de l'article 29 de la Loi sur les cours municipales — infraction pénale — règlement de zonage.

Demande d'une ordonnance de finition de travaux extérieurs. Accueillie.

Le défendeur a été reconnu coupable, le 13 novembre 2014, de deux infractions lui reprochant de ne pas avoir terminé les travaux de finition extérieure d'un bâtiment dont il est le propriétaire et a été condamné à une amende. La municipalité demanderesse a présenté une demande d'ordonnance visant « la mise à effet » de l'article 97.1 de son règlement 204-02 de zonage, qui énonce que la finition extérieure d'un bâtiment doit être terminée dans les 12 mois suivant la délivrance du permis de construction.

Décision

Tel qu'il est énoncé dans *Gatineau (Ville de) c. Richard* (C.M., 2008-01-23), 2008 QCCM 26, SOQUIJ AZ-50527117, J.E. 2009-220, l'article 222 alinéa 2 du *Code de procédure pénale* est inapplicable pour rendre l'ordonnance demandée puisqu'il ne s'agit pas d'une ordonnance prévue dans une loi ou dans le règlement municipal. Quant à l'article 29 de la *Loi sur les cours municipales*, il attribue expressément au juge municipal le pouvoir de rendre toute ordonnance imposant une mesure utile à la mise à effet d'un règlement municipal, ce qui comprend nécessairement le pouvoir d'autoriser la municipalité à exécuter ou à faire exécuter l'ordonnance, à défaut par le défendeur de s'y conformer. Or, ce pouvoir doit être analysé non pas en fonction de la nature du bien, mobilier ou immobilier, qui est en cause, mais selon la nature de l'ordonnance elle-même ; s'il s'agit d'une ordonnance d'injonction au sens de l'article 751 du *Code de procédure civile*, seule la Cour supérieure aura compétence pour la rendre. Par ailleurs, il faut tenir compte de l'objectif du législateur de confier à la cour municipale, qui est un tribunal spécialisé, la fonction de trancher les litiges concernant la réglementation municipale. Par conséquent, l'article 29 de la *Loi sur les cours municipales* autorise le juge municipal à rendre toute ordonnance imposant des mesures de mise à effet d'un règlement municipal, et ce, même si la mesure imposée concerne ou touche un immeuble, sous la seule restriction que l'ordonnance ne doit pas

viser la démolition d'un immeuble. Étant donné que la demande de la municipalité ne vise pas la démolition d'un immeuble mais bien sa finition conformément aux exigences de la réglementation municipale, il est ordonné au défendeur de terminer la pose du revêtement extérieur de son bâtiment, au plus tard le 1er juin 2015. À défaut de se conformer à cette ordonnance, la demanderesse est autorisée à procéder à ces travaux de finition.

Saint-Urbain-Premier (Municipalité de) c. Reid, juge Michel Lalonde, C.M. Beauharnois (Salaberry-de-Valleyfield) 14-02649-9 et 14-02650-0, 2015-02-26, SOQUIJ AZ-51154044, 2015 QCCM 43, 2015EXP-1274 et J.E. 2015-704 (11 pages).

2015-705

Cour d'appel

MUNICIPAL (DROIT) — aménagement et urbanisme — règlement de zonage — usage dérogatoire — entreposage extérieur — règlement sur les usages conditionnels — certificat d'autorisation — ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs — pouvoir discrétionnaire — théorie de la préclusion promissoire — absence de favoritisme.

Appel d'un jugement de la Cour supérieure ayant accueilli la requête introductive d'instance de l'intimée et rejeté la demande reconventionnelle de l'appelante. Rejeté.

Décision

Les articles 145.31 à 145.35 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* accordent au conseil municipal le pouvoir discrétionnaire d'autoriser, dans une zone donnée, des usages qui respectent certaines conditions déterminées. Pour exercer ce pouvoir, la municipalité doit se doter d'un comité consultatif d'urbanisme (CCU) et adopter un

règlement précis sur les usages conditionnels. En l'espèce, l'article 20.2 du règlement no 361-2007, lequel a été adopté en vertu de l'article 145.32 de la loi, prévoit que l'opportunité d'autoriser l'entreposage extérieur à titre d'usage conditionnel est évaluée en fonction de plusieurs critères, dont la conformité du projet avec la *Loi sur la qualité de l'environnement* et les règlements adoptés en vertu de celle-ci. Dans ces circonstances, le CCU pouvait imposer l'obtention d'un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs comme condition préalable à l'étude de la demande d'un usage conditionnel. D'autre part, l'appelante ne peut invoquer la doctrine de la préclusion promissoire, car le certificat de conformité aux règlements municipaux ne lui a été délivré par l'intimée que pour lui permettre de demander et d'obtenir le certificat d'autorisation du Ministère. D'ailleurs, même si celui-ci avait délivré ce certificat, le processus d'autorisation d'un usage conditionnel par le conseil municipal n'en demeurerait pas moins discrétionnaire. Au surplus, cette théorie est inapplicable en présence d'un usage dérogatoire au règlement de zonage, comme en l'espèce. Enfin, l'appelante n'a pas démontré que le juge de première instance avait erré dans son appréciation de la preuve en concluant qu'elle n'avait pas été traitée de façon inéquitable par rapport à son concurrent, lequel a obtenu l'autorisation convoitée.

Réf. ant. : (C.S., 2014-05-20), 2014 QCCS 2203, SOQUIJ AZ-51076128.

Transport Dean Boyle inc. c. Percé (Ville de), juges Julie Dutil, Jean-François Émond et Catherine La Rosa (ad hoc), C.A. Québec 200-09-008378-140, 2015-04-17 (juge Pierre Ouellet, C.S. Gaspé (Percé) 110-17-000519-117, 2014-05-20, 2014 QCCS 2203, SOQUIJ AZ-51076128), SOQUIJ AZ-51167669, 2015 QCCA 640, 2015EXP-1275 et J.E. 2015-705 (7 pages).

Formation à Mont-Saint-Hilaire les 2 et 3 octobre prochain

VENDREDI 2 OCTOBRE 2015

13 H 30

Accueil des participants

Pavillon d'accueil du Centre de la Nature de Mont-Saint-Hilaire

14 H - Les services écologiques rendus par les milieux naturels



Geneviève Poirier-Ghys,
Centre de la Nature du Mont-Saint-Hilaire



David Maneli,
Université McGill,

15 H 30

Randonnée en groupes vers la maison Gault

Animation par le Centre de la Nature de Mont-Saint-Hilaire
Ludvine Millien et Éric Malak
Prévoir habillement et chaussures appropriés

16 H

Cocktail d'ouverture

Mot de bienvenue du maire, Yves Corriveau

SAMEDI 3 OCTOBRE 2015

9 H 15 - Comment les municipalités peuvent agir pour créer des environnements favorables aux saines habitudes de vie



Myriam Lalancette

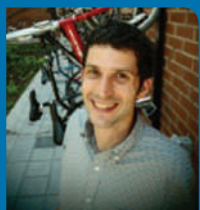
Responsable des dossiers en environnements bâtis favorables au transport actif et à la sécurité.



Hélène Gagnon

Responsable de l'équipe saines habitudes de vie et traumatismes
Direction de santé publique de la Montérégie

10 H 30



Mobiliser sa communauté aux transports actifs

Antoine Hébert-Maher
Chargé de projet au transport actif.
Vélo-Québec



Initiatives de la Ville de Mont-Saint-Hilaire en matière de saines habitudes de vie

Pierre Bergeron, directeur du Service des loisirs
Ville de Mont-Saint-Hilaire

13 H 15

Lancement de la deuxième édition du guide « Les municipalités et la gestion de l'affichage au Québec ».



13 H 30
Environnement bâti, mode de vie physiquement actif et saine alimentation

Éric Robitaille, Ph. D.
Villes et Villages en santé



14 H 15
Une ceinture et trame verte et bleue pour des milieux naturels interconnectés

Jean-François Dallaire
Chargé de projet Nature-Action Québec



15 H 15
CONFÉRENCE DE CLÔTURE – L'urbaniste au cœur de la qualité de vie des citoyens

Sylvie Bernier
Ambassadrice de Québec en forme