

# REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME

Vol. 39 - N° 2 - Mai 2019



Association  
québécoise  
d'urbanisme

**LE DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET L'AMÉNAGEMENT DU  
TERRITOIRE**

# Mot du président



Patrice Furlan  
Président

## ASSURER L'AMÉNAGEMENT DURABLE DE NOS MUNICIPALITÉS

Sécheresses, inondations, réchauffement climatique, réduction de la couche d'ozone, déforestation, espèces animales menacées d'extinction... Par les catastrophes naturelles et les accidents industriels, les actualités nous rappellent, hélas trop souvent, le délicat équilibre écologique de notre planète. Nombreux sont ceux clamant une solution aux problèmes actuels afin de garantir une planète en santé pour les générations futures.

Curieusement, si l'on se réfère au concept de développement durable que depuis quelques années (naissance du thème par le rapport Brundtland en 1987 puis consécration du thème lors du troisième sommet de la Terre en 1992, à Rio de Janeiro), le constat général que notre planète dispose de ressources naturelles limitées était déjà bien amorcé au XX<sup>e</sup> siècle avec, notamment, la création du Club de Rome en avril 1968. D'ailleurs, les notions de développement durable et d'empreinte écologique font du Club de Rome un précurseur.

Soucieuses d'améliorer leurs pratiques et conscientes des enjeux liés au développement des collectivités et des territoires, un nombre croissant d'organisations municipales au Québec adoptent des pratiques et des démarches de développement durable. Or, la réalisation d'une démarche intégrée de développement durable doit s'appuyer sur une vision d'avenir de la collectivité qui est habituellement assortie d'une liste de qualités souhaitées par la municipalité. Nombreuses sont celles ayant initié une démarche en ce sens.

C'est dans ce contexte que nous proposons ce thème du développement durable dans cette édition de la *Revue québécoise d'urbanisme*. Vous pourrez constater de quelle façon le développement durable peut se traduire en matière d'aménagement du territoire et quels sont les défis d'avenir pour les municipalités, quelle que soit leur taille. Qu'il s'agisse de la requalification d'un site, de mobilité durable ou de politique de l'arbre, nombreuses sont les actions s'inscrivant dans ce cadre d'intervention visant à assurer une pérennité à notre environnement.

## DÉPART D'UN ADMINISTRATEUR

Parlant de pérennité et de persévérance, mais dans un tout autre registre, je m'en voudrai de ne pas glisser un mot au sujet de notre collègue Marc-André Godin qui a délaissé ses fonctions d'administrateur au sein du conseil de l'AQU. Après neuf années passées au sein du CA, Marc-André aura laissé sa marque au sein de l'Association,



Exemple d'une municipalité reconnaissant l'importance du développement durable, la Ville de Rigaud s'est dotée d'un premier plan 2018-2033, dans la perspective des 250 ans de Rigaud, qui auront lieu en 2033. En continuité avec le plan stratégique 2010-2020 de la Ville de Rigaud, ce nouveau plan est la vision actuelle et future du développement économique, social, culturel et environnemental de la Ville.

Crédit : Ville de Rigaud

qu'il s'agisse de sa vision, de son ouverture, de sa personnalité et, notamment, de sa contribution de tous les instants face aux réalisations de l'Association, plus particulièrement lors de la réalisation ou de la réédition de nos guides techniques. Il aura aussi collaboré aux discussions visant à actualiser le contenu graphique de la Revue.

Marc-André, merci pour ce temps consacré à l'avancement de l'Association !

## FACEBOOK

Dans le cadre des actions découlant de sa planification stratégique, l'AQU est désormais présente sur Facebook. Si vous ne l'avez pas déjà fait, nous vous invitons à parcourir notre page (et à l'aimer !) afin de suivre les plus récentes nouvelles au sujet de l'Association et de prendre connaissance d'articles d'intérêt en lien avec les enjeux et les défis de l'aménagement du territoire.

## FORMATIONS SUR MESURE

Outre nos deux journées de formation, je souhaite vous rappeler que l'AQU offre également le service de formations sur mesure. Qu'il s'agisse d'un CCU composé de nouveaux membres ou de membres souhaitant améliorer leurs connaissances ou leur expertise, vous pouvez compter sur l'Association pour vous offrir des formations de qualité et adaptées à vos besoins, quelle que soit votre réalité territoriale et votre contexte sociopolitique.

Passez un superbe été !

Le président de l'AQU  
Patrice Furlan, urbaniste

# Sommaire

## 04 LES ENJEUX ET LES DÉFIS POUR LES VILLES EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, Québec

## 07 FONCTIONNEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AQU

Patrice Furlan, président de l'Association québécoise d'urbanisme, urbaniste

## 09 GESTION DES EAUX PLUVIALES PAR BIORÉTENTIONS LE CAS DE LA RUE SAINT-MAURICE

Julien St-Laurent, M.Sc.Env., spécialiste en environnement  
Alexis Petridis, ingénieur en génie urbain

## 12 LA MOBILITÉ, AU CŒUR D'UN URBANISME DURABLE

John Husk, conseiller municipal du district 5 de la Ville de Drummondville. Clyde Crevier, ingénieur au sein du Service des travaux publics. Dominic Guimond, urbaniste à la Ville de Drummondville.

## 16 DÉVELOPPEMENT DURABLE : RÉFLEXION SUR LE RÔLE DES ACTEURS EN URBANISME AU SEIN DES MUNICIPALITÉS

Jean-Martin Proulx, conseiller en développement durable et environnement au service de la planification et du développement urbain, Ville de Sorel-Tracy

## 18 LA MISE EN ŒUVRE DES ÉCOQUARTIERS

Sylvain Dubois, urbaniste et Alexie Baillargeon-Fournelle, urbaniste et chargée de projet

## 21 JURISPRUDENCE



Association  
québécoise  
d'urbanisme

La nouvelle adresse de l'association est :  
750, chemin du Contour, Eastman (Québec) JOE 1P0  
Téléphone : 514 277-0228  
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  
**Patrice Furlan, urbaniste, chef de division urbanisme, Ville de Drummondville**

Vice-président  
**Poste vacant**

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

Secrétaire  
**Myriam Lavoie, urbaniste, coordonnatrice-schéma et plan d'urbanisme, Ville de Trois-Rivières**

Administrateurs  
**Valérie Beauchamp, urbaniste-stagiaire, directrice du Service d'urbanisme et du développement durable, Ville de Carignan**

**Virginie Dufour, conseillère municipale, Ville de Laval**  
**Danny Gignac, technicien en aménagement, Ville de Saint-Hyacinthe**

**Danièle Myre, urbaniste**

**Isabelle Perreault, inspectrice municipale, municipalités de Sainte-Anne-de-la-Rochelle, Lawrenceville et Bonsecours**

**Yves Racicot, citoyen d'Eastman, municipalité d'Eastman**

**Sophie Thibault, urbaniste, conseillère en urbanisme, Ville de Rimouski**

Équipe de rédaction  
**Danièle Myre, Valérie Beauchamp et Patrice Furlan**

Directrice exécutive et responsable du secrétariat  
**Magalie Laniel**

Révision, édition et impression  
**Cournoyer communication marketing**

Dépôt légal  
**Bibliothèque nationale du Canada**  
**Bibliothèque nationale du Québec**

ISSN 0842-957X

# Les enjeux et les défis pour les villes en matière de développement durable

## UN MINISTÈRE MOBILISATEUR POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, Québec

Au fil des ans, plusieurs considérations en matière de développement durable ont été intégrées à la réglementation québécoise en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Ces considérations ont permis de bonifier les exigences de la plupart des règlements d'urbanisme prévus au chapitre IV du titre I de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

L'amélioration de la performance environnementale en matière d'aménagement et d'urbanisme apparaît comme un enjeu d'importance pour l'avenir. Cette ambition nécessite une étroite collaboration entre de nombreux partenaires, tant pour favoriser la mobilité durable, la saine gestion des matières résiduelles, la décontamination des sols, la préservation de l'eau potable, etc. La lutte contre les changements climatiques, que ce soit en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ou d'adaptation, constitue un impératif incontournable. Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation s'applique à mobiliser le milieu municipal eu égard à cet enjeu de manière à accélérer la mise en place de mesures de réduction de GES et d'adaptation aux changements climatiques en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Dans les prochaines années, le Ministère agira avec détermination pour que les schémas d'aménagement et de développement de toutes les municipalités régionales de comté (MRC) intègrent la réglementation associée aux risques en matière de sécurité civile, au fur et à mesure que les exigences envers chaque MRC seront déterminées

ou mises à jour pour chaque catégorie de risques (inondations, glissements de terrain, érosion côtière)<sup>1</sup>. Le Ministère souhaite qu'à moyen terme, les MRC concernées aient intégré à leur cadre d'aménagement la réglementation à jour en matière de sécurité civile. Cela contribuera à augmenter la résilience des collectivités de demain.

L'adhésion des MRC aux futures orientations gouvernementales en aménagement du territoire conditionnera aussi le fait que les municipalités locales évoluent dans un environnement réglementaire modernisé pour faire face à leurs défis (aménagement durable du territoire, adaptation aux changements climatiques, mobilité durable, etc.).

De plus, le Ministère souhaite travailler dans les prochaines années pour amener les MRC à se doter d'une planification en aménagement du territoire qui prenne en compte les changements climatiques. Par ailleurs, en matière de mobilité durable, le Ministère contribuera à la mise en œuvre de diverses mesures issues de la Politique de mobilité durable 2030 Transporter le Québec vers la modernité, dont la production de guides qui soutiendra les réflexions du milieu municipal pour mieux arrimer l'aménagement du territoire et la planification des transports.

Outre la lutte contre les changements climatiques, l'économie circulaire est un thème qui fait l'objet d'activités gouvernementales croissantes, la dernière en date étant le lancement sur Internet de la plateforme Québec Circulaire. Ce mouvement touche des aspects d'aménagement du territoire. Par exemple, d'ici 2020, Transition énergétique Québec aura mis sur pied un registre volontaire des rejets thermiques et financera des projets de valorisation. Dans leur planification, les

<sup>1</sup> L'assujettissement des MRC dépend de la cartographie effectuée par le ministère de la Sécurité publique et par le ministère des Transports ainsi que de la transmission par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation des demandes de modification de schémas d'aménagement et de développement en vertu de l'article 53.14 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

organismes municipaux auront alors intérêt à considérer la localisation et la configuration des parcs industriels en fonction des circuits de chaleur les plus profitables à l'écosystème économique environnant.

Finalement, l'habitation doit être vue en lien plus étroit avec l'aménagement et le développement du territoire. Les conditions pour renforcer ce lien sont des plus favorables : en octobre dernier, la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation a reçu le mandat d'assumer un leadership gouvernemental en habitation. Pour la première fois depuis 1985, un ministère québécois se voyait attribuer cette responsabilité dans son appellation.

### UNE ACTION GOUVERNEMENTALE ALIMENTÉE PAR DES DONNÉES

Le 7 février dernier, le Ministère a publié l'Enquête sur l'utilisation des règlements prévus à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*<sup>2</sup>. Résultat d'une collecte de données auprès des municipalités locales et des arrondissements du Québec, cette enquête dresse un portrait inédit de l'utilisation des règlements d'urbanisme au Québec. Lancée en novembre 2017 auprès du milieu municipal, elle a été réalisée en partenariat avec l'Université du Québec à Montréal.

L'Enquête permet de constater dans quelle mesure certains thèmes contribuant au développement durable sont pris en compte dans la réglementation d'urbanisme des municipalités locales. Elle révèle des variations importantes dans l'encadrement réglementaire. À cet égard, les outils de planification supralocaux (plan métropolitain d'aménagement et de développement, schéma d'aménagement et de développement) peuvent l'encourager de manière positive.

Compte tenu de la relative nouveauté de phénomènes météorologiques qui entraînent des précipitations

abondantes sur de courtes périodes, il n'est pas étonnant de constater que la gestion durable et *in situ* des eaux de pluie est plus faiblement encadrée. Nous pouvons raisonnablement anticiper une plus grande prise en compte de cette problématique dans l'avenir.

La gestion durable des eaux de pluie permet de réduire la charge polluante, les débits et les volumes d'eau de ruissellement en ayant recours aux infrastructures vertes afin de recréer les conditions hydrologiques naturelles. Elle a aussi pour effet de diminuer la pression sur les infrastructures traditionnelles. Cette bonne pratique présente à la fois des avantages économiques, permet une meilleure protection de la biodiversité et la réduction d'îlots de chaleur. Dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, le Ministère administre d'ailleurs un nouveau programme de soutien aux municipalités dans la mise en place d'infrastructures de gestion durable des eaux de pluie à la source<sup>3</sup>. Les premiers projets ont été sélectionnés en février dernier et un second appel à projets sera lancé un peu plus tard cette année. Les municipalités souhaitant mettre en place des projets favorisant la gestion durable des eaux de pluie sont vivement encouragées à y participer. Les lecteurs peuvent également consulter la Collection de guides de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable dans le site Internet du Ministère<sup>4</sup>. Dans un cadre plus large, la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation a, en présence des partenaires municipaux, dévoilé le 22 mars dernier la suite de la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable sur l'horizon 2019-2025, qui guidera la planification en infrastructures municipales d'eau pour les prochaines années<sup>5</sup>.

En revanche, la protection du couvert forestier ou des caractéristiques naturelles du site et la mixité d'usage des bâtiments sont des objets fortement traités dans les outils réglementaires. ▶

<sup>2</sup> Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et Université du Québec à Montréal. Enquête sur l'utilisation des règlements prévus à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, 2019, 190 pages. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/documentation/>

<sup>3</sup> <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/lutte-contre-les-changements-climatiques/programme-de-soutien-aux-municipalites-dans-la-mise-en-place-dinfrastructures-de-gestion-durable-des-eaux-de-pluie-a-la-source-pgdep/>

<sup>4</sup> <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/documentation/>

<sup>5</sup> <https://www.mamh.gouv.qc.ca/infrastructures/strategie/>

L'Enquête offre un portrait détaillé de l'usage de chacun des types de règlements à caractère normatif (de zonage, de lotissement, de construction, sur l'occupation et l'entretien des bâtiments) et à caractère discrétionnaire (sur les usages conditionnels, sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, sur les plans d'aménagement d'ensemble, etc.). Elle permet de discerner lesquels sont privilégiés pour l'encadrement de thèmes donnés associés au développement durable. Par exemple, pour plusieurs répondants, le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble représente le meilleur outil pour protéger et mettre en valeur les milieux naturels.

Par ailleurs, des thèmes comme le verdissement, la densification du cadre bâti dans des secteurs précis (desservis par le transport en commun ou dans les secteurs centraux), les aménagements cyclistes et pédestres, l'adaptation aux changements climatiques et la réduction des émissions de GES peuvent faire l'objet d'initiatives extraréglementaires. Ainsi, des municipalités ont entrepris une démarche intégrée de développement durable, adopté des plans d'action, planifié des interventions dans le programme triennal d'immobilisations ou encore, réalisé des actions spécifiques.

## CONCLUSION

Les données en possession du Ministère permettent de mettre en lumière d'excellentes pratiques de la part de municipalités dans tous les domaines du développement durable. Cela démontre que le milieu municipal fait déjà preuve de créativité dans la recherche des solutions locales aux problèmes du XXI<sup>e</sup> siècle.

Les variations dans l'encadrement réglementaire des thèmes rattachés du développement durable peuvent s'expliquer du fait que certains objectifs ne peuvent être atteints que par un encadrement réglementaire, tandis que d'autres peuvent être mis en œuvre par d'autres moyens plus souples. Toutefois, les organismes municipaux pourraient avoir intérêt à inscrire leur démarche et leurs initiatives dans un cadre réglementaire de manière à assurer la pérennité des engagements pris en matière de développement urbain durable.

Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation souhaite mobiliser ses partenaires en faveur de collectivités dynamiques et résilientes. Il est donc engagé, avec eux, à épauler le milieu municipal dans ses efforts en faveur d'un aménagement durable du territoire. Sa réflexion se poursuivra pour que tous les acteurs concernés, qu'ils soient du gouvernement ou de ses partenaires associatifs, scientifiques et techniques, combinent leurs efforts pour généraliser les meilleures pratiques de développement durable à toutes nos collectivités, pour l'avenir de notre société.

# Fonctionnement du conseil d'administration de l'AQU



**Patrice Furlan**, urbaniste, président de l'Association québécoise d'urbanisme, urbaniste

Dans l'édition de mars de la revue, nous vous présentions les membres du conseil d'administration de l'AQU, leur domaine de compétences et la région administrative qu'ils représentaient.

Afin de compléter l'information, nous vous présentons dans cette édition-ci le fonctionnement du conseil d'administration, les tâches qu'il est appelé à réaliser, les rencontres auxquelles il est convoqué et les diverses politiques de l'Association.

## NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR

**Un administrateur est soit :**

- nommé par le CA en cas de démission d'un autre administrateur jusqu'à la fin du mandat de l'administrateur démissionnaire ;
- élu lors d'une assemblée générale annuelle.

Le mandat d'un administrateur élu est de trois ans et le candidat peut se présenter autant de fois qu'il le souhaite s'il décide de poursuivre son travail au sein du CA de l'AQU, selon la règle de rotation établie.

## COMPOSITION DU CA DE L'AQU

Le CA est composé de onze membres en règle de l'Association lorsque tous les postes d'administrateurs sont comblés.

Il est représenté aussi par un exécutif dont la composition se résume comme suit :

- Président
- Vice-président
- Secrétaire
- Trésorier

## RENCONTRES DU CA

Il se tient annuellement six rencontres. Deux de ces rencontres du CA se tiennent la veille d'une journée de formation. Ces rencontres sont préétablies en début d'année.

Mis à part les rencontres du CA qui se tiennent dans la ville hôte d'une journée de formation, les rencontres se tiennent depuis quelques années à Sorel-Tracy étant donné qu'il s'agit d'un point central pour la majorité des administrateurs.

Les rencontres se tiennent le vendredi, à 17 h. Leur durée est variable, mais se terminent en moyenne vers 20 h 30 (incluant le souper qui est servi sur place).

Le CA est le corps dirigeant de l'AQU et il peut déléguer par résolution certaines de ses responsabilités administratives. Il demeure toutefois pleinement responsable à l'assemblée générale.

Le CA peut engager le personnel nécessaire à la bonne marche des affaires de l'AQU.

## PLAN D'ACTION

Le CA de l'AQU se fixe des orientations selon un plan d'action sur quatre ans.

Le plan d'action actuel couvre la période 2018-2021 et trois orientations desquelles découlent 33 actions :

1. Poursuivre la mission de l'Association
2. Revoir la planification et le fonctionnement de l'Association
3. Accroître le rayonnement de l'Association

## COMITÉS DU CA DE L'AQU

Les membres du CA s'impliquent au sein de divers comités dont notamment :

- **Journée de formation** : composé de quelques (2-3) membres du CA, de sa directrice exécutive et de représentants de la ville hôte, le comité organisateur d'une journée de formation assure la planification et l'organisation du colloque en question. Une formule de rotation est privilégiée afin de laisser la chance aux divers administrateurs de l'AQU de s'impliquer à tour de rôle dans la planification des journées de formation et selon l'endroit ciblé.
- **Revue** : composé de trois membres dont une responsable en chef pour assurer la diffusion de quatre éditions par année.

## SITE INTERNET

L'AQU dispose d'un site Internet et dispose de sa page Facebook depuis le 29 mars 2019.

## SERVICES OFFERTS PAR L'AQU

**Revue québécoise d'urbanisme :**

- Publiée quatre fois par année : mars, mai, août, novembre.
- Un thème particulier pour chaque édition.

**Journées de formation :**

- Deux journées de formation sont organisées annuellement, une fois au printemps (avril, mai ou juin), une fois à l'automne (septembre, octobre ou novembre).
- L'Association cherche à couvrir le territoire géographique le plus vaste possible.

### Formations sur mesure :

- Ces formations sur mesure à coût minime sont offertes aux municipalités en faisant la requête.
- Il s'agit de formations adaptées au contexte de la municipalité et selon les besoins exprimés (nouveau CCU, points à approfondir, problématiques à analyser, etc.).

### Guides techniques :

- Au fil des ans, l'AQU a publié les guides techniques suivants :
  - › Patrimoine architectural (1999)
  - › Patrimoine architectural (2016)
  - › Rénovation cadastrale (2001)
  - › Affichage (2002) (édition épuisée)
  - › Affichage (2015)
  - › CCU (2005)
  - › CCU (2014)
  - › CCU (1997)
  - › Dérogations mineures (2007) (édition épuisée)
  - › Dérogations mineures (2014)
  - › PIIA (2012)
  - › Opérations cadastrales (1994)

### FRAIS DE DÉPLACEMENTS ET AUTRES DÉPENSES

Toutes les dépenses pertinentes à des activités de l'AQU sont remboursées selon la politique des frais de déplacements et autres dépenses.

Les dépenses susceptibles de faire l'objet d'un remboursement sont les suivantes :

- Déplacements
- Repas
- Hébergement
- Frais d'inscription

### Vous êtes tenté de vous joindre à la dynamique équipe du CA



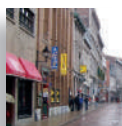
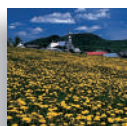
Visite terrain du centre-ville de Lévis organisée par l'AQU lors de la journée de formation du 1<sup>er</sup> juin 2018.  
Crédit : Magalie Laniel

## 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

750, chemin du Contour, Eastman  
(Québec) JOE 1P0  
T 514 277.0228 | info@aqu.qc.ca

[www.aqu.qc.ca](http://www.aqu.qc.ca)

# Gestion des eaux pluviales par biorétentions

## Le cas de la rue Saint-Maurice



**Julien St-Laurent**, M.Sc. Env.,  
spécialiste en environnement



**Alexis Petridis**, ingénieur  
en génie urbain, Ville de  
Trois-Rivières

### GESTION DES EAUX PLUVIALES PAR BIORÉTENTIONS – LE CAS DE LA RUE SAINT-MAURICE

Le plus gros chantier des étés 2017 et 2018 à la ville de Trois-Rivières a eu lieu sur la rue Saint-Maurice dans le secteur Cap-de-la-Madeleine. Un tronçon de 1,3 km a fait l'objet d'un projet pilote visant à adapter les infrastructures municipales aux changements climatiques.

### CONTEXTE DU PROJET

La désuétude des conduites d'eau pluviale et sanitaire de la rue Saint-Maurice a permis son inscription au plan d'intervention de la Ville. Plutôt que de procéder à une réfection conventionnelle, l'organisation a alors décidé de profiter de ces travaux pour tester un nouvel aménagement innovant permettant d'atteindre des objectifs de gestion optimale des eaux pluviales qui, en prime, intègrent plusieurs notions de développement durable et d'adaptation aux changements climatiques. L'idée maîtresse derrière le grand projet de la rue Saint-Maurice était de rétrécir l'emprise de la chaussée pour y aménager des îlots de biorétentions. Ces îlots sont aménagés entre le trottoir et les terrains résidentiels, permettant un déneigement plus efficace de la voie publique (trottoirs inclus). Ces îlots sont conçus pour absorber et filtrer tout le volume d'eau généré par la pluie qualité. Ce réaménagement permet de déminéraliser l'espace et ainsi réduire les îlots de chaleur, de donner un répit au réseau pluvial, d'apaiser la circulation automobile, de favoriser le transport actif en offrant plus de sécurité aux piétons et d'embellir le quartier en y plantant de la végétation. Ce projet a été réalisé par une équipe multidisciplinaire de fonctionnaires municipaux incluant des ingénieurs, spécialistes en environnement, urbanistes, architectes du paysage, techniciens en génie civil, des responsables de l'entretien de la voie publique et des élus. Une étude géotechnique a été menée afin de s'assurer de la nature des sols, des conditions d'eaux souterraines et de la capacité d'infiltration des sols en place. Les

résultats de cette étude ont été intégrés à l'étude de faisabilité qui devait permettre d'étudier et comparer différents scénarios d'aménagement et évaluer plusieurs méthodes et technologies permettant une gestion optimale des eaux pluviales. Cette étude, subventionnée en partie par le Fonds municipal vert (FMV) de la Fédération canadienne des municipalités, (FCM) a été réalisée en plusieurs étapes, notamment l'acquisition des données (pluviométrie locale et débit du réseau) et la modélisation du réseau pluvial de la rue Saint-Maurice. Le modèle hydraulique obtenu a permis de quantifier la pluie qualité correspondant au 90<sup>e</sup> percentile des événements pluvieux et ainsi dimensionner les infrastructures vertes nécessaires. L'espace disponible, la capacité d'infiltration des sols et les volumes d'eau à gérer ont orienté le choix des pratiques de gestion optimales des eaux pluviales (PGO) vers des zones de biorétention longitudinales bordant les deux voies de circulation.



Source : Ville de Trois-Rivières- Apetridis  
Rue Saint-Maurice, avant les travaux

---

## EN CONCERTATION AVEC LES INTERVENANTS MUNICIPAUX ET AVEC LES CITOYENS

Deux concertations ont été menées entre les intervenants municipaux afin de déterminer les aménagements les plus efficaces, pérennes et requérant un minimum d'entretien tout en créant un concept urbanistique à l'échelle humaine. Certains éléments techniques y ont été déterminés tels que le positionnement des biorétentions derrière les trottoirs, les angles critiques à respecter lors d'implantation d'avancées de trottoirs et le fait de tendre vers un aménagement paysager avec entretien minimal. Les végétaux (arbres, arbustes, graminées et vivaces) ont été sélectionnés pour leur qualité esthétique, leur résistance et leur capacité à filtrer certains polluants. Les nombreuses variétés ainsi sélectionnées favorisent une plus grande biodiversité.

Deux consultations publiques ont également été menées auprès des citoyens qui résident sur la rue ou à proximité. Lors de la première consultation, l'objectif était de présenter le concept aux citoyens, de leur faire part des aménagements envisagés et de compiler leurs commentaires et préoccupations. Plusieurs éléments ont été soulevés et ont permis d'orienter et de bonifier le projet, afin que les problématiques ciblées par les citoyens soient corrigées. La deuxième consultation a permis de faire la présentation du concept final d'aménagement de rue, tout en démontrant les correctifs apportés à la suite des interventions des citoyens. Ces consultations ont également laissé place à des échanges d'idées et de perception du projet par les citoyens. Plusieurs sceptiques ont ainsi été ralliés à l'idée d'un milieu de vie transformé, plus sécuritaire et plus respectueux de l'environnement. La même rigueur a été respectée lors de l'élaboration des plans et devis, mettant à profit l'expérience terrain des techniciens-surveillants de chantier.

Préalablement à la phase de réalisation, une campagne de communication a été initiée. Un dépliant, avec une signature visuelle distinctive créée pour ce projet, fut distribué à l'ensemble des résidences à proximité du secteur afin d'expliquer l'ampleur du projet, les aménagements et les échéanciers prévus. Des mises à jour ont été envoyées aux citoyens en cours de chantier par le même biais ainsi qu'au moyen d'un système téléphonique automatisé. Une page Web dédiée au projet a été mise en ligne et une adresse courriel permettait aux citoyens de communiquer en tout temps directement avec l'équipe de projet.

## POUR UNE MEILLEURE GESTION DES EAUX PLUVIALES

Le réaménagement de la rue Saint-Maurice a donc permis de créer 54 îlots de biorétention couvrant plus de 3500 m<sup>2</sup>. Ces îlots sont constitués d'un substrat spécialement conçu pour permettre à l'eau pluviale de percoler lentement. Deux substrats ont été utilisés dans ce projet, soit un substrat commercial utilisé dans trois îlots et un substrat produit localement dans 51 îlots. Le comportement des substrats sera comparé lors de l'étude de performance. Compte tenu du statut expérimental du projet, un réseau conventionnel de puisard est présent en redondance. Les biorétentions sont alimentées par des puisards-avaloirs de trottoirs munis de conduite de trop-plein permettant d'ajuster la hauteur de rétention d'eau maximale dans les îlots. Les biorétentions sont aussi munies de drains perforés reliés au réseau pluvial conventionnel afin d'intercepter l'eau souterraine advenant une remontée de la nappe phréatique ou une saturation en eau de l'infrastructure. Cet ajout vise à prémunir les citoyens de possibles dommages causés par le projet. Des appareils de mesures seront implantés en 2019 afin d'évaluer le volume et la qualité de l'eau captée par les drains. L'année 2018 ayant été celle de l'établissement du système, les études de performance ne nous permettent pas encore de chiffrer l'efficacité d'absorption et de filtration des îlots de biorétention bien que l'écoulement de l'eau pluviale sur la nouvelle rue semblait se faire selon nos prévisions. Au total, 19210 végétaux de 24 espèces différentes ont été plantés dans le cadre du projet, soit 136 arbres, 1105 arbustes et 17969 vivaces et graminées, favorisant ainsi la biodiversité. Cet important ajout de végétation permet de réduire l'effet d'îlot de chaleur créé par le pavage et lui confère un rythme paysager très esthétique. À maturité, la canopée augmentera davantage l'effet d'îlot de fraîcheur.

Avant la réalisation des travaux, la rue Saint-Maurice avait une largeur pavée de près de 16 mètres pour seulement deux voies. Les études de circulation faisaient état d'une vitesse moyenne de 80 km/h. Une fois réaménagée, la largeur pavée sur ce tronçon de rue varie de 7 à 9,20 mètres et la limite de vitesse est maintenant respectée (50 km/h). Les trottoirs ont été élargis et les avancées de trottoirs aménagées à chaque intersection favorisent maintenant les piétons puisque ceux-ci n'ont plus que sept mètres de chaussée à traverser. Combinée avec tous les végétaux, cette rue présente maintenant un milieu de vie de bien meilleure qualité.

Le coût total du projet s'est avéré légèrement supérieur à une réfection de rue standard. Ceci est en partie dû au fait qu'un réseau pluvial conventionnel est présent en parallèle des infrastructures vertes. Cette redondance assure une sécurité supplémentaire contre les problèmes d'écoulement. Malgré ce coût total légèrement supérieur, la Ville a considéré la valeur qualitative de tous les bénéfices environnementaux, de l'expertise acquise, des apprentissages qui en seront retirés et de l'impact sur le milieu de vie afin de justifier la réalisation de ce projet pilote. Ce projet de 6,4 M\$ a d'ailleurs été financé en grande partie par le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées (FEPTEU).



Source : Ville de Trois-Rivières- Bronde, rue Saint-Maurice pendant les travaux

### UN PROJET SERVANT LA RECHERCHE

L'équipe pluridisciplinaire de la Ville s'est adjoindé de partenaires de recherche provenant de l'Université de Montréal, de l'école Polytechnique de Montréal et d'Ouranos, un consortium de recherche sur la climatologie régionale et l'adaptation aux changements climatiques. Ces partenaires ont participé aux étapes de conception et effectueront des études de performance sur certains îlots de biorétention. Le suivi expérimental permettra donc de déterminer s'il est possible d'infiltrer les eaux de ruissellement dans les zones de recharge de la nappe phréatique des puits d'approvisionnement sans en altérer la qualité. Aucune zone de recharge de puits n'étant située sous la rue Saint-Maurice, elle s'avérait idéale pour réaliser ce projet pilote. Ce projet permettra de documenter l'impact de l'infiltration des eaux de ruissellement sur la qualité de l'eau souterraine et ainsi d'adapter les façons de faire ailleurs sur le territoire.

### DÉJÀ PLUSIEURS RETOMBÉES POSITIVES

Bien que les résultats des études de performance ne seront connus qu'à partir de l'année prochaine, le projet comporte déjà plusieurs retombées positives.

L'écoulement de l'eau pluviale se fait selon nos prévisions et la réduction des îlots de chaleur sera assurément au rendez-vous avec le retrait de près de tiers de la surface pavée.

Il est également indéniable que la qualité de vie des résidents s'en trouve améliorée puisque le paysage s'est embelli, la circulation routière s'est apaisée et la circulation piétonne y est plus agréable et invitante. De nombreux témoignages de résidents ont également été recueillis par le conseiller municipal du district ainsi que par l'équipe de projet Saint-Maurice. Ces derniers ont confirmé l'impact positif ressenti sur leur milieu de vie, tant par la réduction du volume de circulation lourde et la réduction de vitesse que par l'aspect esthétique de la rue. La réduction des îlots de chaleur sera, quant à elle, proportionnelle à la croissance des végétaux et de la canopée.

Adapter les îlots de biorétention au climat québécois aura également permis à Trois-Rivières de se doter d'une précieuse expertise interne en développement durable et en adaptation aux changements climatiques. Le projet s'est d'ailleurs vu remettre le prix Génie-Mérites de l'Association des ingénieurs municipaux du Québec (AIMQ), est en nomination au Mérite Ovation municipale de l'UMQ et est finaliste pour les Trophées du congrès Novatech à Lyon. Souhaitons maintenant que d'autres grands projets de transformation voient le jour!



Source : Ville de Trois-Rivières-Bronde, rue Saint-Maurice, après la réalisation des travaux



Source : Ville de Trois-Rivières, GCJeanson, Grand projet rue Saint-Maurice

# La mobilité, au cœur d'un urbanisme durable

Par John Husk, avec la collaboration de Clyde Crevier et de Dominic Guimond



Détenteur d'un baccalauréat en études politiques appliquées de l'Université de Sherbrooke, John Husk est conseiller municipal du district 5 de la Ville de Drummondville depuis 2009, président du Comité permanent de gestion des infrastructures et du territoire. Il est aussi président du Chantier de travail sur l'élaboration du Plan de mobilité durable 2040.

Clyde Crevier est ingénieur au sein du Service des travaux publics et assure la gestion des activités reliées au domaine de la mobilité pour la Ville de Drummondville, notamment la planification des réseaux routiers et de mobilité active. Il détient un baccalauréat et une maîtrise en génie de la construction de l'École de technologie supérieure, est certifié Project Management Professional du PMI et œuvre au sein de la Table d'expertise en Sécurité routière de l'AQTR.



Bachelier en urbanisme de l'UQÀM, Dominic Guimond est urbaniste à la Ville de Drummondville depuis plus de 10 ans. Outre le traitement des dossiers soumis au comité consultatif d'urbanisme, il analyse, élabore, recommande et assure le suivi des dossiers reliés à la planification, à l'aménagement du territoire et à la réglementation d'urbanisme qui en découle. Il s'intéresse également aux dossiers liés aux infrastructures municipales et de transport, en lien avec la mobilité active, l'adaptation aux changements climatiques, la lutte aux îlots de chaleur et les bonnes pratiques de gestion des eaux pluviales. Il siège sur le comité de circulation et sur le chantier de travail du Plan de mobilité durable.

## INTRODUCTION

La mobilité durable est le concept de développement durable appliqué au domaine du transport. Ainsi, il s'agit de planifier et développer le transport sur un territoire de façon à prendre en compte ses impacts économiques, sociaux et environnementaux. Il y a de nombreux avantages pour une collectivité à développer la mobilité durable. Voyons comment la mobilité est au cœur d'un urbanisme durable à travers trois domaines complémentaires, soit la politique, l'urbanisme et l'ingénierie.

## LA POLITIQUE

De façon générale, la mission d'une municipalité est de répondre aux besoins de ses citoyens et favoriser leur épanouissement. Les élus municipaux doivent donc agir en ce sens dans leurs décisions. Les municipalités sont confrontées à plusieurs enjeux : vieillissement de la population, lutte aux changements climatiques, renouvellement d'infrastructures coûteuses et en fin de vie, protection des milieux naturels et des terres agricoles, etc. Notre société fait aussi face à de nombreux enjeux qui, sans être de compétence municipale, ont un impact sur l'épanouissement des citoyens : inégalités sociales croissantes, endettement des ménages, etc.

La mobilité durable a pour fondement une hiérarchisation des modes de transport qui place les piétons au sommet des préoccupations, suivis dans l'ordre par les cyclistes, le transport collectif et la voiture. Il s'agit donc d'assurer

une place équitable à tous les usagers de la route, favorisant ainsi une diversification de l'usage des modes de transport. En lien avec la mission d'une municipalité, la mobilité durable s'avère donc un outil qui apporte de nombreux bénéfices en rapport aux enjeux cités précédemment et aide les élus à répondre aux besoins des citoyens pour augmenter leur qualité de vie.



Le réseau cyclable aménagé en site propre favorise le sentiment de sécurité pour les usagers.  
Crédit : Club Photo Drummond

Au plan économique, la diversification des modes de transport réduit la congestion routière et l'usage de modes autres que la voiture fait économiser beaucoup

d'argent. De plus, la mobilité durable est un facteur d'attraction pour la main-d'œuvre : la génération des milléniaux délaisse la voiture au profit d'autres modes et bien souvent les nouveaux arrivants ne possèdent pas de véhicule personnel. Au plan social, la construction d'infrastructures de transport actives optimales améliore la sécurité des personnes les plus vulnérables, telles les aînés, les jeunes et les personnes vivant en situation d'handicap. Une amélioration de l'offre en transport actif et en transport en commun permet de respecter la liberté de choix des individus en donnant plus d'options aux gens pour se déplacer vers le travail, les loisirs, l'éducation et les activités de socialisation. La disponibilité des options de mobilité favorise l'équité et la participation sociale, particulièrement importante pour les gens à faible revenu. Le transport actif favorise également les saines habitudes de vie par l'activité physique, contribuant ainsi au bonheur. Côté environnemental, étant donné que 43 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent du transport routier, il est impératif de diversifier nos modes de transport pour réduire nos émissions.

Enfin, il ne faut pas négliger que cette nouvelle approche qu'est la mobilité durable entraîne des changements et qui dit changements doit penser à l'acceptabilité sociale. Ainsi, il importe d'intégrer à la démarche de planification de projets de mobilité durable les consultations et communications nécessaires, suffisamment en amont d'un projet, afin d'assurer l'adhésion des citoyens au projet et réduire les risques de répercussions politiques.

## L'URBANISME

Urbanisme et mobilité durable sont indissociables et doivent ainsi être planifiés de façon intégrée afin d'éviter que la mobilité soit simplement un sous-produit de l'urbanisme. Tout d'abord, l'emplacement des usages sur un territoire est déterminant dans l'établissement des distances qui seront à parcourir et conséquemment les modes de transport utilisés. Afin de favoriser l'usage des modes autres que la voiture, les distances doivent donc être réduites autant que possible et en ce sens, il devient essentiel d'occuper le territoire en privilégiant un développement compact bien situé. En retour, cet usage rationnel de l'espace permet de maintenir le potentiel de développement d'une collectivité à long terme, réduit les coûts en infrastructures et protège les milieux naturels et les terres agricoles.

Le lien entre urbanisme et transport en commun est également indissociable. Dans une municipalité offrant un tel service, un réseau structurant doit être développé. Pour ce faire, les parcours de transport en commun doivent être établis sur le territoire de façon à créer des corridors intégrant des pôles de destination hiérarchisés. Ensuite, tout nouveau développement sera dirigé autant que possible autour de ce réseau afin de l'alimenter. De cette façon, on met en place les conditions gagnantes pour un cercle vertueux qui cause l'effet structurant, soit : l'augmentation de la densité à proximité du réseau structurant qui amène un achalandage grandissant du transport en commun, qui permet d'augmenter son niveau de service, qui attire plus de densité et ainsi de suite. Ainsi, ce n'est pas la densité générale sur un territoire qui compte, mais bien celle la plus rapprochée du réseau structurant.

La qualité du cadre bâti est aussi un facteur influent pour encourager la mobilité durable. En plus de la distance à parcourir, une expérience agréable est un facteur important pour encourager la marche. Il est donc souhaitable de miser sur la création de parcours de déplacements efficaces ayant des aménagements agréables tels un design urbain et des aménagements paysagers de qualité. L'ajout de verdure contribue également à réduire les îlots de chaleur, mieux gérer l'eau pluviale et augmenter le bien-être des citoyens.



Les terrasses saisonnières aménagées sur l'emprise publique favorisent l'animation urbaine du centre-ville, comme cet exemple du restaurant La Muse sur la rue Heriot.  
Crédit : Club Photo Drummond

Lors de la conception de nouveaux quartiers, une planification intégrant la mobilité durable doit être assurée. À cet effet, il faut réduire au minimum la largeur des voies de circulation pour les voitures et l'espace adéquat pour les infrastructures de marche et de vélo (trottoirs, voies cyclables, sentiers piétons, etc.) doit être considéré. L'intégration de mesures d'apaisement de la circulation permet également de renforcer le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes et contribue significativement à favoriser ces modes de transport.

Enfin, il ne faut pas négliger le rôle du stationnement pour voitures quant au développement de la mobilité durable. Suivant le principe de demande induite, plus l'offre de stationnement est grande, plus l'usage de la voiture sera encouragé de par sa facilité. L'usage doit donc être rationalisé dans un premier temps pour éviter la surabondance des aires de stationnement. De plus, ce qui est souhaitable pour le stationnement public l'est tout autant pour celui privé. À cet effet, l'abolition du nombre minimal de cases de stationnement à fournir, l'imposition d'un nombre maximal, la réduction de la taille des cases et des allées de circulation, la mise en commun des aires de stationnement et le partage des cases sont tous des moyens qui permettent de réduire l'empreinte du stationnement pour voitures. Ainsi, la réduction de la taille des aires de stationnement permet de lutter contre les effets négatifs sur le tissu urbain engendrés par la suroffre. Les espaces libérés ainsi peuvent être voués à d'autres fins selon les besoins, notamment la densification qui améliore la rentabilité foncière ou l'ajout d'espaces verts. ▶



Accès entre le stationnement et l'épicerie Métro des Promenades Drummondville : les stationnements des centres commerciaux doivent idéalement favoriser des corridors de déplacements sécuritaires pour les clients.  
Crédit : Club Photo Drummond

Enfin, l'obligation d'un nombre minimal de stationnements pour vélos peut aussi être envisagée ainsi que l'aménagement de corridors protégés pour la circulation des piétons et cyclistes à l'intérieur des stationnements. L'ajout de verdure est nécessaire ici également pour limiter l'effet d'îlot de chaleur et mieux gérer l'eau pluviale, en plus d'améliorer l'aspect esthétique des stationnements.

## L'INGÉNIERIE

La conception des infrastructures est évidemment au cœur du rôle de l'ingénierie civile en rapport à la mobilité durable. À cet effet, il importe de développer d'abord une vision d'ensemble des réseaux sur un territoire. Avec une vue globale, il devient possible de définir les réseaux cyclables et piétonniers continus et bien connectés nécessaires pour favoriser les déplacements actifs. Cette vue d'ensemble doit également inclure les parcours de transport en commun afin d'intégrer aux aménagements les infrastructures nécessaires pour ce service, tels les abribus et les aires d'attentes aménagées.

Une fois la vue d'ensemble définie, il faut s'attarder à concevoir les voies publiques de manière à intégrer la mobilité durable. La sécurité de tous les usagers de la route est ici fondamentale en débutant par celle des usagers plus vulnérables, tels les piétons et les cyclistes. Les voies publiques doivent donc être conçues pour assurer leur accessibilité et leur confort pour une expérience agréable. La conception doit également faire en sorte de pardonner l'erreur humaine inévitable à la base du principe de vision zéro pour assurer la meilleure sécurité possible pour l'ensemble des usagers, notamment en limitant les vitesses excessives et en éliminant ou sécurisant les zones de conflits.

Combinée à la nécessité de réduire les îlots de chaleur et de mieux gérer l'eau pluviale dans un contexte de lutte aux changements climatiques, la mobilité durable implique une redéfinition de l'espace public se traduisant par une conception et des projets de réfection des voies publiques plus complexes. À cet effet, une concertation soutenue avec toutes les parties prenantes, tant dans l'organisation municipale qu'auprès des citoyens, est nécessaire pour réussir à intégrer les besoins et gérer en amont la résistance au changement. Ainsi, l'ordonnancement stratégique et

la préparation des projets de mobilité durable en lien avec les projets de réfection de chaussée, de réhabilitation des réseaux pluviaux, sanitaires et d'aqueduc deviennent des incontournables pour optimiser les dépenses de fonds publics.

Du côté entretien, l'implication des responsables dès la phase de conception des projets d'infrastructures est nécessaire. Dans un contexte où la mobilité durable et l'intégration des autres enjeux amènent la création de nouveaux aménagements, un niveau de service satisfaisant doit être maintenu, par exemple pour le déneigement. À cet effet, la révision des pratiques d'entretien et l'utilisation des équipements adéquats permettront d'atteindre les objectifs fixés.

Enfin, en comparant le coût de la mobilité durable à la gestion dite traditionnelle du transport, il faut considérer le coût du statu quo. Par exemple, est-ce une saine gestion d'allouer des fonds publics à l'entretien d'une chaussée et au déneigement de rues d'une largeur de 18 mètres quand 9 mètres suffisent ? Est-ce acceptable d'aménager le territoire pour rendre les citoyens dépendants de leur voiture et ainsi nuire à leur santé et les obliger à dépenser des milliers de dollars chaque année pour leurs besoins en mobilité ? De plus, le coût de l'inaction face aux changements climatiques est aujourd'hui bien documenté et ne peut être ignoré.



Témoins de l'aménagement qui se réalisait à une certaine époque, les rues de bonne largeur sont à éviter. En effet, outre les coûts de construction et d'entretien, les emprises de rues surdimensionnées contribuent à la création des îlots de chaleur et tendent à favoriser la vitesse des automobilistes.  
Crédit : Club Photo Drummond

## CONCLUSION

La mobilité est donc au cœur d'un urbanisme durable qui prend en considération les aspects économiques, sociaux et environnementaux de son développement. Il est possible d'améliorer significativement la qualité de vie des citoyens d'une collectivité à travers la mobilité durable. Pour ce faire, la politique, l'urbanisme et l'ingénierie doivent travailler en étroite collaboration pour le bien collectif, les générations futures et le bonheur des citoyens.



# Les outils du CCU

Compréhension - Action - Innovation

24 - 25 mai 2019  
**TROIS-RIVIÈRES**

NOS CONFÉRENCIERS

## JUSTINE FECTEAU-FORTIN, URBANISTE



Membre de l'Ordre des urbanistes du Québec depuis 2014, Justine Fecteau-Fortin travaille à la Ville de Plessisville, petite ville très active au niveau du développement durable et de la lutte aux changements climatiques, depuis 2011. Initialement chargée de projet pour revitaliser le centre-ville, elle a rapidement pris le pôle du service de l'urbanisme et, en 2014, elle s'est vue confier la direction du service du développement durable qui regroupe les divisions de la gestion du territoire, du génie, des travaux publics et de l'hygiène du milieu. Bien que ses fonctions débordent de l'urbanisme, elle reste responsable des dossiers relevant du CCU et les présente au conseil municipal mensuellement.

## SOPHIE THIBAUT, URBANISTE



Membre de l'Ordre des urbanistes du Québec depuis 2010, titulaire d'un Baccalauréat en urbanisme de l'Université de Montréal et d'une maîtrise en aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval, Sophie Thibault travaille à la Ville de Rimouski depuis 11 ans. Elle est secrétaire du Comité consultatif d'urbanisme depuis 2013. Elle rédige des règlements-cadres et travaille en collaboration avec les promoteurs pour les projets de développement tout en assurant la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti rimouskiois. Dans les dernières années, elle a participé à plusieurs comités et consultations publiques pour les grands projets de réaménagement de la Ville de Rimouski.

## LOUIS-MARTIN LEVAC, URBANISTE



Membre de l'OUQ, titulaire d'un baccalauréat de l'UQAM et d'une maîtrise en urbanisme du School of Urban Planning de l'Université McGill, Louis-Martin Levac travaille à la Ville de Mont-Tremblant depuis 17 ans. Il a collaboré au processus d'harmonisation des outils de planification suite au regroupement municipal ayant mené à la création de la Ville en 2000. Il a travaillé sur le premier plan directeur des parcs en 2004, la révision du plan d'urbanisme et de la réglementation en 2008. Il a également collaboré aux processus de planification et de modifications réglementaires pour la mise en œuvre du Versant Soleil. Directeur du service de l'urbanisme depuis 2010, il travaille à mettre en œuvre les projets issus du concept de développement touristique intégré pour les pôles du centre-ville et du village.

## MYRIAM LAVOIE, URBANISTE



Myriam Lavoie est titulaire d'un baccalauréat en urbanisme de l'Université du Québec à Montréal et est membre de l'ordre des urbanistes depuis 2016. Elle travaille dans le domaine de l'urbanisme municipal depuis une dizaine d'années et à la Ville de Trois-Rivières depuis 2013. Elle a collaboré activement à la rédaction de divers règlements et documents de planification, dont l'énoncé de vision stratégique (2014) et le schéma d'aménagement et de développement révisé (2017). Elle œuvre également à la révision de l'ensemble de la réglementation d'urbanisme de la Ville suite à l'entrée en vigueur du schéma révisé. Son rôle de coordonnatrice - schéma et plan d'urbanisme l'amène à voir à l'arrimage entre les règlements de la Ville et ses outils de planification.

## LOUIS-MICHEL FOURNIER, URBANISTE



Louis-Michel Fournier est urbaniste et co-fondateur de L'Atelier Urbain, une firme d'urbanisme et design urbain axée sur l'innovation des pratiques. Il a travaillé avec plus de 70 municipalités sur un large éventail de projets d'urbanisme en planification, réglementation, design urbain et conception intégrée. Il est aussi formateur en urbanisme durable pour Écohabitation et le Centre de formation en développement durable de l'Université Laval.

**ÊTES-VOUS INSCRIT? Faites vite!**



# Développement durable :

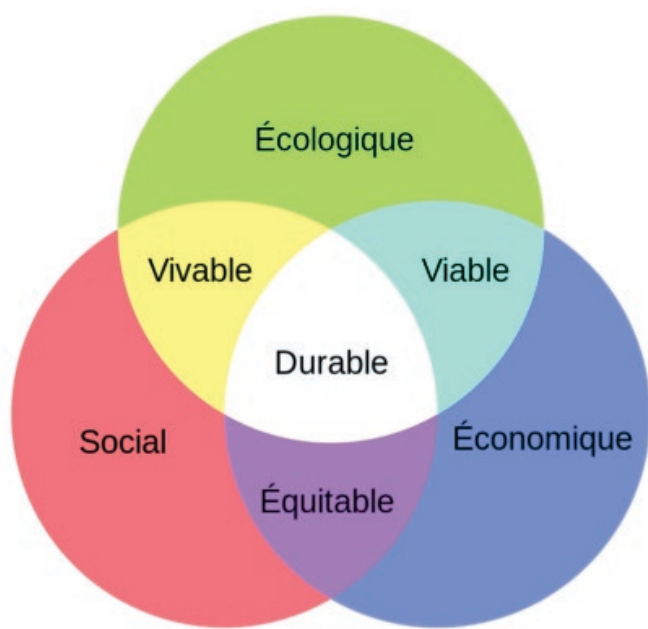
## Réflexion sur le rôle des acteurs en urbanisme au sein des municipalités



**M. Jean-Martin Proulx**, conseiller en développement durable et environnement au Service de la planification et du développement urbain, Ville de Sorel-Tracy

Ayant pour principal mandat de planifier l'aménagement du territoire, d'y réguler les différentes fonctions et de veiller à un meilleur « vivre ensemble », les services d'urbanisme et, parallèlement, les comités consultatifs d'urbanisme (CCU), se voient souvent confier, à juste titre, une bonne part de la responsabilité d'assurer un développement durable de la collectivité.

En effet, il apparaît tomber sous le sens que les acteurs les plus en amont du processus de planification territoriale soient les plus à même d'intégrer aux orientations, aux outils d'intervention et aux pratiques municipales, les considérations propres aux grands enjeux sous-tendus par le développement durable. Et cela, d'autant plus que les champs d'application de l'urbanisme sont tout aussi nombreux que les enjeux de société auxquels ils apportent une contribution.



Source : Wikipédia.

Le texte qui suit ouvre certaines pistes de réflexion pour les professionnels en aménagement du territoire et les CCU face au rôle accru qu'ils ont à jouer dans l'intégration du développement durable au sein des collectivités.

### LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UN CADRE STRATÉGIQUE

Le développement durable est une philosophie qui repose sur la quête d'un équilibre basé sur la compréhension du caractère indissociable des dimensions économique, sociale et environnementale<sup>1</sup> pour assurer un développement harmonieux de nos collectivités sur un horizon de long terme. Ce concept incarne une série de principes qui doivent agir comme toile de fonds de nos actions et de nos décisions au quotidien. Une sorte de filtre au travers duquel analyser la valeur réelle et complète d'un projet ou d'une décision pour la collectivité, de même que sa cohérence avec la vision en place et les orientations définies pour y répondre.

Sur le plan de la gouvernance donc, le développement durable constitue un cadre stratégique ayant pour principal objectif l'amélioration continue des pratiques et des processus d'une municipalité. Son application et sa gestion doivent être holistiques et transversales, en considérant d'une part l'interdépendance entre les différentes fonctions municipales et, d'autre part, le rôle de la ville en tant qu'acteur de premier plan parmi l'ensemble des parties prenantes de l'écosystème collectif.

Les « spécialistes » du développement durable se veulent donc, paradoxalement, des « hyper généralistes » qui doivent être en mesure de poser un regard d'ensemble sur le développement d'une municipalité et saisir les enjeux et implications propres à chacun de ses organes. Ils voient à l'intégration des principes durables à chacun des niveaux de développement, de la stratégie aux opérations, jouant en quelque sorte les rôles d'agents de changement et de gardiens de la cohérence.

### LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UNE FINALITÉ À NE PAS PERDRE DE VUE

La tendance d'accoler l'étiquette « environnementale » au développement durable est plutôt répandue, probablement dû au fait que la considération des aspects environnementaux constitue la principale nouvelle variable à intégrer pour tendre vers des modèles de gestion plus durables. Pourtant, la finalité poursuivie par toute forme de développement dit « durable » n'est pas environnementale, mais bien sociale.

En effet, l'amélioration de la qualité de vie et l'épanouissement de tous les membres d'une collectivité doivent être

<sup>1</sup> Schéma du développement durable

perçus comme l'objectif ultime à atteindre. Si le terme «développement» est implicitement lié à l'humain, le qualificatif «durable» introduit pour sa part la notion de pérennité, laquelle nécessite une prise de conscience que les objectifs de qualité de vie des générations actuelles et futures ne peuvent être complètement atteints que si l'on tient compte de la qualité environnementale et d'une économie soutenable à long terme. Cette quête du progrès social n'est d'ailleurs pas étrangère à la récente métamorphose des services de loisir un peu partout au Québec, qui sont devenus de véritables «services de la qualité de vie» au sein des municipalités. À juste titre, l'édition de novembre 2018 de la *Revue québécoise d'urbanisme* souligne la nécessité d'une synergie et d'une collaboration étroite entre les organes de loisir et d'urbanisme d'une même municipalité.

Dans un monde qui valorise la rentabilité à court terme et où il est difficile de monétiser des bénéfices et des impacts sociaux et environnementaux, la dimension économique semble prédominer dans les modèles de prise de décision et les décideurs en viennent à la placer comme finalité plutôt qu'un moyen. Pourtant, en son fondement même, l'économie vise d'abord et avant tout à optimiser l'allocation de nos ressources de manière à maximiser la création de richesse. Dans une perspective municipale, l'économie doit ainsi être perçue comme un moyen permettant de développer la richesse collective et d'investir ultimement dans le progrès social. À cet effet, l'arrimage entre les professionnels en urbanisme avec les acteurs de développement économique d'une collectivité apparaît primordial, tant pour en définir les paramètres que pour en minimiser les nuisances.

Finalement, suivant cette logique, la protection et l'amélioration de notre environnement s'imposent comme condition essentielle à notre développement, en reconnaissant à la fois le rôle primordial de la qualité des écosystèmes sur notre qualité de vie et la valeur économique des services qu'ils nous rendent. Les professionnels en environnement peuvent ainsi être d'une très grande aide pour faciliter l'intégration de cette condition aux différents champs d'application de l'urbanisme.

## ÉTAT DE SITUATION EN URBANISME

Tels que mentionnés d'entrée de jeu, les liens entre les divers champs d'application de l'urbanisme et leur contribution aux grands enjeux de société sont depuis quelques années largement discutés et documentés.

De nouveaux courants pour imaginer et façonner les villes de demain ont émergé, parmi lesquels la croissance intelligente (Smart Growth) et les développements urbains orientés vers les modes de transports alternatifs à l'automobile (Transit-oriented development, ou TOD). Les principaux outils de planification territoriale (schémas d'aménagement, plans d'urbanisme et autres) ont intégré les considérations propres au développement de territoires plus résilients, plus durables. Les meilleures pratiques sont partagées sur différentes plateformes, contribuant à faire rayonner leurs initiateurs tout en inspirant d'autres municipalités à les appliquer au sein de leur collectivité, dans un contexte qui leur est propre.

Cette démocratisation des enjeux, des pratiques et des outils

d'intervention permettant d'intégrer les préoccupations du développement durable aux différents leviers à disposition des acteurs de l'urbanisme, a largement contribué à alimenter un cercle vertueux au sein des municipalités du Québec. La volonté des professionnels en aménagement et des CCU d'aller plus vite et plus loin semble bien réelle, et les connaissances sont de plus en plus accessibles.

Toutefois, dans la pratique, et malgré le chemin déjà parcouru, l'opérationnalisation du concept de développement durable dans le monde municipal (comme dans tous les domaines, d'ailleurs) ne semble pas toujours en phase avec l'urgence d'agir qui fait l'objet d'un consensus de plus en plus large au sein de la société.

## LE RÔLE DES ACTEURS EN URBANISME

Outre les traditionnelles raisons du manque de temps et d'argent, les enjeux de gouvernance constituent l'un des principaux freins à l'innovation et au changement, qui sont à la base du processus d'amélioration continue visé par le développement durable.

À la lumière des éléments de réflexion énoncés précédemment, on comprend que les acteurs en urbanisme sont loin de disposer de toutes les clés pour passer outre cet obstacle, la gestion du développement durable étant une responsabilité partagée. Tout de même, au vu de leur rôle, de leurs connaissances et des leviers à leur disposition, ils sont certainement outillés pour insuffler quelques pistes de solutions.

Les professionnels en urbanisme sont connectés tout aussi bien sur les sphères stratégiques et décisionnelles que sur les préoccupations très «pratico-pratiques» des citoyens et autres acteurs d'une communauté. Ils peuvent ainsi relayer les préoccupations et les enjeux des uns vers les autres, et vice versa, exerçant au passage une influence considérable sur la définition de la vision en place, des orientations permettant d'y répondre et, ultimement, des projets développés pour la concrétiser. Cela leur permet également de jouer le rôle d'arbitre entre les besoins et les volontés des citoyens, à la base même du mandat de toute municipalité et de la quête d'équilibre poursuivie par le développement durable. À titre de chargés de projet, ils peuvent également inculquer de nouveaux modes de gestion multidisciplinaires, axés sur la collaboration interservices et dotés de mécanismes pour prendre en compte les préoccupations des parties prenantes (appelées en anglais des «stakeholders», c'est-à-dire des «teneurs d'enjeux»).

Pour leur part, à titre d'organes exerçant un pouvoir de recommandation sur une quantité impressionnante de dossiers, les CCU influencent et façonnent considérablement l'évolution du paysage urbain et du «vivre ensemble». Ce rôle important leur offre un levier de choix pour intégrer le filtre du développement durable à leur grille d'analyse des différents projets sur lesquels ils sont amenés à se prononcer.

En définitive, s'il est vrai que de grands pouvoirs confèrent de grandes responsabilités, les protagonistes de l'aménagement du territoire constituent des acteurs de premier plan pour mener la transition vers des collectivités plus durables.

# La mise en œuvre des écoquartiers



## Sylvain Dubois

Urbaniste au sein de la Coopérative de travail l'Enclume depuis 2017, Sylvain Dubois a œuvré depuis plus de trente ans en urbanisme municipal tant en planification, en réglementation qu'en gestion des permis et inspection (Val-Morin, Longueuil et Laval).



## Alexie Baillargeon-Fournelle

Urbaniste, chargée de projet à la Coopérative de travail l'Enclume

## LA MISE EN ŒUVRE DES ÉCOQUARTIERS

Il est beaucoup question depuis quelque temps d'écoquartier, une occasion unique pour les municipalités de revaloriser des friches industrielles, commerciales ou de créer un nouveau quartier à part entière. Avec la prise de conscience environnementale, la nécessité de créer des quartiers dont la construction, l'organisation et le mode de vie des habitants répondent à des principes de respect à long terme de l'environnement physique, social et économique n'est plus à démontrer. Si de nombreux documents de référence et certifications soulignent l'importance de facteurs tels que l'intégration de modes de transports actifs et la mobilité, la mise en place de mesures assurant la mixité tant d'usage que sociale, le cadre de vie mixte et convivial ainsi que la construction de bâtiments écologiques pour assurer la création d'un écoquartier, les stratégies de mise en œuvre de ces projets urbains sont souvent mal connues.

Or, la création d'un écoquartier demande un effort soutenu de la part des municipalités. Souvent une entreprise de plusieurs années, l'écoquartier mobilise une panoplie d'expertises et de parties prenantes. Sa conception et sa mise en œuvre questionnent les outils de planification, la réglementation existante et les façons de faire usuelles. Bien souvent, les processus et outils habituels s'avèrent inadéquats pour de telles réalisations.

Ainsi, force est de constater qu'il n'existe pas de processus unique de réalisation. Chaque projet est par son essence unique et les modalités de développement varient grandement selon les particularités propres à son milieu d'implantation. De nombreux facteurs alimentent cette disparité, parmi lesquels la législation et les pouvoirs associés aux acteurs publics qui sont particuliers à chaque région et territoire, les caractéristiques physiques propres aux sites et les besoins spécifiques des environnements distinctifs. Il y a bien sûr de fortes similitudes quant aux objectifs recherchés dans ces projets, misant sur la mobilité durable, la mixité des fonctions et des usages, l'optimisation des ressources et de l'énergie, la gestion exemplaire de l'eau, etc. Cet article présente quelques stratégies d'intervention et de modes de gouvernance observés dans divers projets d'écoquartiers à travers le monde.

## RÉINVENTER LES MÉTHODES DE TRAVAIL DE LA VILLE POUR MIEUX RÉINVENTER LA VILLE

En 1995, à la suite de la fermeture d'importants secteurs industriels, la Ville de Malmö en Suède entreprend un large travail de prospective pour réfléchir à la manière dont elle pouvait se positionner stratégiquement pour se démarquer. Un comité interne formé de fonctionnaires de différents services de la Ville présente une stratégie au conseil municipal qui comporte deux composantes principales : fonder une université au centre de Malmö et créer un nouvel environnement attrayant à proximité. Le Service d'urbanisme conçoit un nouveau plan général d'une ancienne friche portuaire située à proximité du centre-ville de 140 hectares, Vastra Hamnen, pour y aménager un quartier mixte et durable.



Vastra Hamnen par Joachim Lloyd Raboff

Décidée à mener un projet exemplaire, la planification et la mise en œuvre des programmes ont toutes été réalisées par la Ville. Cependant, ce projet d'envergure a demandé à la municipalité d'implanter de nouvelles méthodes de travail. Sur le plan politique, les procédures de tenue des débats du conseil municipal ont été simplifiées pour pouvoir consacrer plus de temps aux questions entourant le développement de Vastra Hamnen. Pour ce qui est du volet administratif, un programme complet de développement du personnel (Engagement for Malmö) a été déployé. Les administrations ont beaucoup misé sur des projets transversaux, intéressant tous les corps administratifs à cet effet, les chefs de projets et leurs collaborateurs ont reçu une formation approfondie.

De plus, la Ville de Malmö a également mis en place une approche basée sur le dialogue bygga-bo. Ainsi, au lieu de réfléchir sur le développement comme une règle contraignante et détaillée, le point de départ est le dialogue, ce qu'on appelle de « bonnes conversations ». Pendant presque un an, un grand nombre d'entrepreneurs du bâtiment ont activement collaboré avec la Ville pour dresser un plan et définir ensemble les normes de qualité. Le processus consiste à impliquer dès le début un plus grand nombre d'acteurs. Lors de ce dialogue, les plans, l'architecture, les questions de qualité et le respect de l'environnement ont été discutés sans limites afin que l'on puisse adopter les meilleures solutions possible.

Si la réalisation d'un projet d'envergure tel que Vastra Hamnen a permis à la Ville de garder la mainmise sur le développement du quartier, de nouvelles méthodes ont été mises en place pour faciliter les procédures administratives et décisionnelles.

### LES MÉTHODES DE SUIVI, UN OUTIL PUISSANT

Au tournant du nouveau millénaire, English Partnership, l'agence nationale de rénovation publique de la Grande-Bretagne, établit un nouveau programme de quartiers durables qui se veulent exemplaires. Le programme définit les normes en matière d'efficacité énergétique, de consommation d'eau, de transport, de normes de construction, de recyclage et de santé et sécurité sur le site. L'objectif est de créer sept nouveaux quartiers mixtes et innovants en matière de planification, de design et de mesures environnementales, dont un sur des anciennes friches industrielles de la péninsule de Greenwich à Londres, le Greenwich Millennium Village. Après avoir remporté le concours international, un consortium privé composé d'un aménageur et d'un promoteur, le Greenwich Millennium Village Limited entreprend la planification et la construction du nouvel écoquartier. Pour s'assurer de la qualité du projet, English Partnership exige du consortium privé l'établissement et l'atteinte d'objectifs environnementaux et les inscrit dans une Entente de location. Étant le propriétaire du site, l'English Partnership se garde le pouvoir d'entreprendre des audits et d'approuver le projet à chacune des quatre phases.

En parallèle, un processus de suivi neutre est mené pour assurer le développement d'une communauté durable par une agence paragonnementale. Ainsi, vingt critères élaborés par un groupe d'experts sont évalués périodiquement pour assurer le développement de services et d'un milieu de vie durable.



Greenwich Millennium Village dans son contexte, par Studio Egret West

Ces critères, différents des objectifs environnementaux, sont assez variés : présence de logements abordables, mixité des usages, présence d'écoles et d'infrastructures de santé, etc. Pour chacun de ces critères, une cote est attribuée pour savoir si le critère est en voie d'être réalisé.

Même si certains objectifs et cibles environnementaux et sociaux ont dû être révisés au cours du processus, les différentes méthodes de suivi ont permis de garder le cap sur la vision initiale de l'écoquartier. L'établissement de critères et leur suivi ont été des outils essentiels du projet pour que l'organisme public responsable du projet garde la mainmise sur les interventions du consortium privé.

### LA PARTICIPATION CITOYENNE AU CŒUR DE LA PLANIFICATION

En 1987, la fermeture des derniers chantiers navals a amorcé la réflexion sur l'avenir de l'île de Nantes, en France. Au cours des années 1990, la municipalité a pris le temps de mener plusieurs études urbaines, préalablement au projet de requalification de l'île de Nantes. Elle a défini une vision pour ce site : constituer un grand parc urbain contemporain, à l'échelle du centre-ville, accueillant un ensemble d'activités et proposant un cadre de vie unique pour le développement d'un nouveau quartier intégré à la ville. Le projet de l'île de Nantes est mené depuis 2003 par la Société d'aménagement de la métropole Ouest Atlantique (SAMOA), société publique locale d'aménagement créée à cet effet, dans le cadre d'une convention publique d'aménagement (CPA) conclue pour 20 ▶

ans avec Nantes Métropole. En plus de son rôle d'aménageur, la SAMOA devient également un animateur du territoire ce qui encourage l'implication continue des citoyens et le développement d'une programmation dynamique. À ce titre, afin d'assurer une démarche d'aménagement cohérente, la SAMOA met au point une méthode d'accompagnement des projets sur l'île : une méthode ouverte, bâtie sur le dialogue, qui favorise l'accueil des initiatives et des projets.



Prairie-au-Duc par la SAMOA

De la définition des objectifs d'aménagement du site à la mise en œuvre des différents projets, chaque étape du projet fait l'objet de concertations avec l'ensemble des parties prenantes que sont les associations, les utilisateurs du site, Nantes Métropole, la collectivité gestionnaire de l'espace public, la Ville de Nantes, les référents pour l'utilisation des espaces associatifs et d'équipements publics (Fabrique des Musiques actuelles, Cales) et les gestionnaires des jardins.

En complément de la concertation menée à petite échelle sur la conception des espaces publics (square, jardins, etc.), la SAMOA a expérimenté différentes modalités d'implication des habitants et usagers dans la production d'espaces publics : microaménagements temporaires, démarche de concertation menée sur les usages du projet d'aménagement des berges, etc.

De plus, un comité consultatif de quartier de l'île de Nantes, mis en place par la Ville de Nantes, constitue l'organe pivot

du débat citoyen. Il est mobilisé, que ce soit sur les projets ou sur des thématiques de développement de l'île de Nantes (environnement, commerce, vie quotidienne). Animé par l' élu référent pour ce quartier, il permet un échange avec la SAMOA, les services des collectivités, et les porteurs de projet.

Les méthodes de concertation innovantes, variées, et à différentes échelles et étapes de conception ont permis d'impliquer les citoyens dans la définition de leur quartier et de stimuler la SAMOA à faire un projet plus inclusif.

Les trois cas présentés démontrent bien la diversité d'approches possibles dans le cadre de la prise en charge des projets d'écoquartier. Pour certains, ce sont des organismes publics ou parapublics qui assurent la mise en œuvre et pour d'autres, ce sont les aménageurs privés qui, bien que chapeautés par un comité multipartite, gèrent l'ensemble du développement. La prise en compte des citoyens est également au cœur d'une stratégie d'adhésion et le développement du sentiment d'appartenance.

Plus près de nous, la Ville de Laval s'est également penchée sur la question pour établir une approche qui correspond à ses besoins. L'administration a constaté les embûches de la prise en charge de ces types de projets par l'appareil municipal. Cette réflexion collaborative (Kaizen, comité directeur, etc.), réalisée par la Direction générale et les Services impliqués, a mené à une proposition de créer, au sein de la Ville, un Bureau des grands projets. L'objectif de ce Bureau est, justement, de constituer un lieu dédié à la mise en œuvre des principaux projets structurants de la ville. Par exemple, des PPU ont été adoptés il y a plus de 10 ans, mais ce n'est que depuis quelques années, grâce à la création de cette nouvelle entité transversale, que des actions significatives ont été posées pour réaliser ces projets.

Ainsi, en plus de se munir de nouvelles compétences en écodéveloppement, il est judicieux pour la municipalité de bien déterminer le modèle de gouvernance dans le déploiement d'un écoquartier. Le choix d'un modèle de gouvernance optimal pour développer et porter le projet est un facteur contributif important de la réussite d'un projet. En effet, la mise en place de projets d'envergure tels que des écoquartiers engendre de nouveaux défis : difficulté d'encadrement, travail en surplus avec des ressources inchangées, multiplications et coordinations des actions et des acteurs. La mise en œuvre de ces types de projet est complexe et rompt avec les processus usuels bien connus des municipalités. Les exemples présentés illustrent toutefois que des structures innovantes existent pour mener à bien ces projets. Chaque municipalité est amenée à choisir un plan d'action qui lui convient pour faire en sorte de concrétiser le projet.

# Jurisprudence

Les résumés de ces jugements ont été sélectionnés par Me Isabelle Landry, du cabinet d'avocats BCF et Jean-Pierre St-Amour, du cabinet Trivium avocats. Ils proviennent des résumés électroniques publiés par la Société québécoise d'information juridique (SOQUIJ). Les lecteurs intéressés peuvent obtenir un exemplaire du texte intégral de ces jugements en téléphonant au 514 842-8745 à Montréal ou au 1 800 363-6718 à l'extérieur, en mentionnant le numéro du jugement. Le texte peut être aussi commandé par télécopieur au 514 842-8385. Le coût des exemplaires de jugements varie selon le nombre de pages. L'Association québécoise d'urbanisme remercie la SOQUIJ de lui avoir permis de reproduire ces résumés de jugements. Veuillez prendre note que nous recevons maintenant les résumés version électronique de SOQUIJ ce qui modifie la présentation et le contenu des jurisprudences.

## Parties

Ville de Montréal-Est c. 2775328 Canada inc.

## Juridiction

Cour supérieure (C.S.), Montréal

## Numéro de dossier

500-17-100686-172

## Décision de

Juge Gérard Dugré

## Date de la décision

2018-11-20

## Références

AZ-51546709

2018 QCCS 4951

2019EXP-105

Texte intégral : 18 pages (copie déposée au greffe)

## Indexation

MUNICIPAL (DROIT) — aménagement et urbanisme — règlement de zonage — usage dérogatoire — entreposage extérieur — hauteur maximale — certificat d'autorisation — droit acquis — injonction interlocutoire — forte apparence de droit — preuve incomplète — droit à une défense pleine et entière — question devant être tranchée au fond — absence de préjudice irréparable.

MUNICIPAL (DROIT) — règlement — nuisance — propriétaire — immeuble — entreposage extérieur — injonction interlocutoire — question devant être tranchée au fond — autres recours utiles.

INJONCTION — circonstances d'application — injonction interlocutoire ou provisoire — municipal (droit) — aménagement et urbanisme — règlement de zonage — usage dérogatoire — entreposage extérieur — hauteur maximale — nuisance — forte apparence de droit — preuve incomplète — droit à une défense pleine et entière — question devant être tranchée au fond — autres recours utiles — absence de préjudice irréparable.

## La Dépêche

MUNICIPAL (DROIT) : En ce qui concerne la violation alléguée du règlement 58-2016 de zonage, la ville demanderesse n'a pas démontré qu'elle remplit le premier critère d'une injonction interlocutoire mandatoire nouvellement formulé dans R. c. Société Radio-Canada (C.S. Can., 2018-02-09), 2018 CSC 5, SOQUIJ AZ-51466545, 2018EXP-454, soit établir une forte apparence de droit qu'elle obtiendra gain de cause au procès; en conséquence, sa demande doit être rejetée.

INJONCTION : Pour ce qui est de la prétendue violation du règlement 739 sur les nuisances par la défenderesse, les recours particuliers prévus dans ce règlement et l'absence de preuve de leur inefficacité amènent le tribunal à exercer sa discrétion pour refuser la délivrance d'une ordonnance d'injonction interlocutoire mandatoire sollicitée par la ville demanderesse.

## Résumé

Demande d'injonctions interlocutoires mandatoires. Rejetée.

La ville demanderesse requiert du tribunal qu'il ordonne à la défenderesse de réduire à une hauteur maximale de trois mètres l'entreposage de toute matière se trouvant à l'extérieur sur son site de recyclage et de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer que les matières entreposées à l'extérieur ne soient pas dispersées par le vent. Selon la demanderesse, l'entreposage extérieur de la défenderesse contrevient à la fois au règlement 58-2016 de zonage, qui ne l'autorise pas en zone I.05, et au règlement 739 sur les nuisances et le bon ordre, qui interdit de déposer, de garder ou de permettre que soient gardées à l'extérieur une ou plusieurs matières qui peuvent être déversées sur une propriété privée ou dispersées et qui sont susceptibles de nuire à autrui.

## Décision

En matière d'injonction interlocutoire, le tribunal devrait, en principe, éviter de trancher le fond ou le bienfondé de l'affaire. C'est ce que réclame pourtant la demanderesse puisque sa demande introductive d'instance sollicite sur le fond les mêmes conclusions qu'elle requiert maintenant au stade interlocutoire. De plus, les moyens de contestation et de défense plaidés par la défenderesse soulèvent des questions mixtes à forte teneur factuelle qui devraient en théorie être tranchées au procès après la présentation d'une preuve complète tant en demande qu'en défense. Quant à la violation alléguée du règlement de zonage, la demanderesse n'a pas démontré qu'elle remplit le premier critère d'une injonction interlocutoire mandatoire nouvellement formulé dans R. c. Société Radio-Canada (C.S. Can., 2018-02-09), 2018 CSC 5, SOQUIJ AZ-51466545, 2018EXP-454, soit établir une forte apparence de droit qu'elle obtiendra gain de cause au procès. En effet, le tribunal n'est pas convaincu que la défenderesse fait de l'entreposage au sens du règlement de zonage et l'argument fondé sur des droits acquis invoqué par cette dernière ébranle l'apparence de droit plaidée par la demanderesse. En outre, le certificat d'autorisation obtenu par la défenderesse exige la tenue d'un procès sur le fond afin de déterminer si celui-ci et la législation sous-jacente ont préséance sur le règlement de zonage. D'autre part, le tribunal refuse de rendre une ordonnance d'injonction interlocutoire lorsque la demanderesse possède un autre recours utile et efficace. Or, relativement à la prétendue violation du règlement sur les nuisances, les recours précis prévus dans ce règlement et l'absence de preuve de leur inefficacité amènent le tribunal à exercer sa discrétion pour refuser de rendre cette ordonnance d'injonction sollicitée par la demanderesse. Au surplus, la situation ayant cours sur le terrain de la défenderesse n'est pas aussi urgente ni aussi alarmante que ne tente de le laisser croire la demanderesse,

particulièrement à la lumière de la preuve testimoniale et documentaire présentée par la défenderesse.

Hagarty c. Municipalité de Saint-Zotique (C.Q., 2018-12-10), 2018 QCCQ 9411, SOQUIJ AZ-51556599, 2019EXP-180

Cette décision n'a fait l'objet d'aucun appel ou révision judiciaire à ce jour.

## Parties

ABRÉGÉ : Hagarty c. Municipalité de Saint-Zotique  
COMPLÉT : STÉPHANIE HAGARTY et JOCYANNE BOURDEAU, demanderesse, c. MUNICIPALITÉ DE SAINT-ZOTIQUE, défenderesse

## Juridiction

INSTANCES : Cour du Québec (C.Q.), Petites créances

DISTRICT : Beauharnois (Salaberry-de-Valleyfield)

## Numéro de dossier

760-32-700627-187

## Décideur(s)

Juge Céline Gervais

## Date(s)

DÉCISION : 2018-12-10

Référence(s)

2018 QCCQ 9411

AZ-51556599

2019EXP-180

## Indexation

MUNICIPAL (DROIT) — aménagement et urbanisme — contribution pour fins de parc — permis de construction — interprétation de l'article 5.3 alinéa 4 b) du règlement no 532 relatif à la gestion des règlements d'urbanisme — exception — reconstruction d'un bâtiment détruit par le feu ou par n'importe quelle autre cause — construction sur le même terrain — objectif de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* — nouveau bâtiment principal — destruction par une cause indépendante de la volonté du propriétaire — démolition volontaire — absence d'opération cadastrale — inapplicabilité du règlement de lotissement INTERPRÉTATION DES LOIS — intention du législateur — interprétation de l'article 5.3 alinéa 4 b) du règlement no 532 relatif à la gestion des règlements d'urbanisme — permis de construction — conditions d'émission — contribution à des fins de parcs — exception

## Interprétation

LÉGISLATION :

Saint-Zotique (Municipalité de), règlement 532 relatif à la gestion des règlements d'urbanisme, art. 5.3 al. 4 b)

## Résumé

Demande en réclamation d'une somme d'argent (15 000 \$). Rejetée.

Les demanderesse réclament la somme de 15 000 \$ à la municipalité défenderesse, représentant le remboursement d'une partie de

ce qu'elles ont dû payer à cette dernière pour obtenir le permis de construction de leur nouvelle résidence à titre de contribution pour parcs et espaces verts. En réalité, les demanderesse ont versé 32 791 \$ à la défenderesse, mais elles ont accepté de réduire leur réclamation afin de pouvoir présenter leur demande en division des petites créances. La défenderesse soutient que le règlement no 530 de lotissement s'applique ici puisqu'il s'agit d'une demande de permis de construction d'une nouvelle résidence sur un lot en territoire rénové qui n'a jamais fait l'objet d'un versement pour fins de parcs. Quant à l'article 5.3 du règlement no 532 relatif à la gestion des règlements d'urbanisme, la défenderesse prétend que l'exception prévue à l'alinéa 4 b) ne peut toucher qu'un immeuble détruit par le feu ou par une autre cause similaire et non par une démolition volontaire, comme en l'espèce. Enfin, la défenderesse invoque les principes d'interprétation des lois pour soutenir que l'utilisation du mot « feu » dans ce règlement appelle nécessairement une situation de destruction par une cause semblable.

## DÉCISION

En l'espèce, il n'y a pas lieu d'appliquer les dispositions du règlement de lotissement, puisqu'aucune demande d'opération cadastrale n'a été faite à la défenderesse. Il faut plutôt s'en remettre à l'exception mentionnée à l'article 5.3 alinéa 4 b) du règlement no 532, lequel exclut de la contribution pour fins de parc la reconstruction d'un bâtiment détruit par le feu ou par n'importe quelle autre cause à condition qu'il soit construit sur le même terrain et non sur des terrains appartenant à des propriétaires différents. À cet égard, il est admis que la nouvelle maison des demanderesse a été construite sur le même terrain et non sur des terrains appartenant à des propriétaires différents. En outre, il s'agit d'une destruction volontaire de l'immeuble en place par les nouvelles propriétaires, qui souhaitaient construire une maison selon leurs goûts. Or, comme il est énoncé dans *Location Imafa, s.e.c. c. Lévis (Ville de)*, (C.A., 2005-10-28), 2005 QCCA 1022, SOQUIJ AZ-50340287, J.E. 2005-2070, [2005] R.J.Q. 2883, l'objectif de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* est de permettre à la municipalité, par la contribution pour fins de parcs, de se constituer un fonds de financement pour l'aménagement et l'entretien des parcs et terrains de jeux en corrélation avec le lotissement ou l'aménagement de son territoire. Partant de la disposition habilitante, soit l'article 117.1 paragraphe 2 de cette loi, la mise en place d'un nouveau bâtiment principal (sur un immeuble dont l'immatriculation à titre de lot distinct n'a pas fait l'objet de la délivrance d'un permis de lotissement en raison de la rénovation cadastrale) peut être assujettie à la cession d'un terrain pour l'établissement d'un parc ou une compensation financière équivalente. Le règlement no 532 intègre cette condition à la délivrance d'un permis de construction sauf pour certaines exceptions, dont la construction d'immeubles gouvernementaux ou d'utilité publique, les terres et constructions agricoles et la reconstruction d'un bâtiment détruit par le feu ou n'importe quelle autre cause. L'intention derrière ces exceptions est d'exempter un propriétaire qui a vu son immeuble détruit par une cause indépendante de sa volonté de la contribution pour fins de parc. Par contre, dans la perspective des objectifs de la *Loi sur*

*l'aménagement et l'urbanisme*, la municipalité n'a pas intérêt à exempter de la contribution un propriétaire qui décide de rebâtir une nouvelle maison. D'ailleurs, si telle avait été l'intention du législateur municipal, l'exception en cause du règlement no 532 aurait pu simplement se lire ainsi : « Lorsqu'il s'agit de la reconstruction d'un bâtiment à condition qu'il soit construit sur le même terrain, etc. ». Interpréter autrement cette exception revient à conclure que l'ajout des termes « détruit par le feu » est inutile et il faut en déduire que les mots « ou par n'importe quelle autre cause » doivent être compris dans le même sens que « destruction involontaire par un élément extérieur accidentel ».

---

Municipalité de Saint-Cuthbert c. Goyette (C.S., 2019-03-07), 2019 QCCS 772, SOQUIJ AZ-51575371, 2019EXP-846  
Cette décision n'a fait l'objet d'aucun appel ou révision judiciaire à ce jour.

## Parties

ABRÉGÉ : Municipalité de Saint-Cuthbert c. Goyette

COMPLÉT : MUNICIPALITÉ DE SAINT-CUTHBERT, demanderesse, c. LUC GOYETTE et SUZIE LÉONARD, défendeurs

## Juridiction

INSTANCE : Cour supérieure (C.S.)

DISTRICT : Joliette

## Numéro de dossier

705-17-007686-171

## Décideur(s)

Juge Robert Mongeon

## Procureur(s)

Me Yves Chaîné, BÉLANGER, SAUVÉ, s.e.n.c.r.l.,  
Pour la demanderesse

## Date(s)

DÉCISION : 2019-03-07

## Référence(s)

2019 QCCS 772

AZ-51575371

2019EXP-846

## Indexation

MUNICIPAL (DROIT) — aménagement et urbanisme — règlement de zonage — usage dérogatoire — activité commerciale — animaux de ferme — zone de villégiature — nombre maximal d'animaux — usage personnel — type d'animal — distances séparatrices relatives aux installations d'élevage — fumier — usage principal secondaire — commerce de détail  
INTERPRÉTATION DES LOIS — interprétation large et libérale — intention du législateur — interprétation téléologique — règlement de zonage

## Résumé

Demande en vertu de l'article 227 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Accueillie en partie. Demande reconventionnelle en réclamation de dommages-intérêts et de dommages punitifs (250 000 \$). Rejetée.

Entre les mois de mars et d'octobre, les défendeurs exploitent un commerce de vente d'animaux vivants sur leur propriété située dans deux zones différentes aux termes du règlement de zonage de la municipalité demanderesse. Il s'agit des zones 20VH et 21VHC. La portion de leur terrain située dans la zone 20VH ne soulève aucune difficulté puisqu'aucune activité commerciale ne s'y déroule. Quant à la zone 21VHC, elle est dite

de villégiature mais demeure principalement une zone d'habitation. Elle est donc soumise aux mêmes règles et restrictions, sauf en ce qui a trait à un « usage principal secondaire » où, suivant l'article 8.2.6 du règlement de zonage, il est permis d'y pratiquer une activité de « commerce de détail » et de « service personnel et professionnel ». Tout autre usage commercial est prohibé. Les activités de « service personnel et professionnel » ou de « commerce de détail » permises par un usage principal secondaire sont par ailleurs assujetties à des normes spéciales que l'on trouve à l'article 8.2.6.1 du règlement. La demanderesse prétend que les activités commerciales des défendeurs sont contraires aux usages permis dans la zone 21VHC en ce qu'elles concernent les animaux vivants et qu'elles constituent une forme d'agriculture ou d'élevage qui n'est autorisée que dans les zones où l'agriculture et la foresterie sont permises. Invoquant l'article 227 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, elle demande qu'il soit ordonné aux défendeurs de cesser l'usage dérogatoire du sol de leur propriété, car cette utilisation est non conforme aux dispositions du règlement de zonage. Par une demande reconventionnelle, les défendeurs réclament la somme de 250 000 \$ en dommages-intérêts et en dommages punitifs au motif que l'action de la demanderesse est non seulement mal fondée, mais aussi diffamatoire à leur endroit.

## DÉCISION

Le règlement de zonage n'autorise pas le type d'activité exercé par les défendeurs, qui consiste à garder des centaines d'animaux de ferme aux fins de revente, ce qui a pour effet de produire une quantité assez considérable de fumier dans une zone dont l'usage dominant est l'habitation. Si la demanderesse avait voulu inclure le commerce d'animaux vivants à une telle échelle dans la zone 21VHC, il aurait fallu qu'elle le prévienne expressément et clairement. D'autre part, cette zone est d'abord et avant tout une zone VH, à laquelle on accorde un usage principal secondaire. Cet usage secondaire se limite toutefois aux activités commerciales déterminées dans le règlement. Suivant l'article 8.1.5.2, la garde d'animaux de ferme n'est permise qu'à la condition d'en faire un usage personnel et de ne pas faire la vente des animaux ou des produits provenant de ceux-ci. Ils doivent être gardés dans des enclos ou des bâtisses respectant le nombre et le type d'animaux permis ainsi que les distances par rapport aux résidences voisines. Or, tous ces paramètres ne disparaissent pas par le simple fait que l'article 8.2.7.1 énonce que la garde d'animaux de ferme à des fins commerciales est autorisée dans des zones de villégiature. Si tel était le cas, le résultat serait d'une totale absurdité. L'article 8.2.7.1 vient donc tempérer l'article 8.1.5.2 en permettant de faire le commerce (vente) des animaux de ferme et des produits provenant de ceux-ci (par exemple, le fumier) dans les limites des autres restrictions énumérées aux articles 8.1.5.3 à 8.2.7.3 ainsi qu'aux tableaux qui y sont contenus. Dans ces circonstances, l'usage exercé sur l'immeuble des défendeurs est prohibé ou, à tout le moins, encadré par le règlement de zonage, lequel doit être respecté par ces derniers.

# À votre agenda!

## FORMATION AUTOMNE 2019

Où? à Joliette

Quand? le samedi 5 octobre 2019

À quel sujet?

Suivez-nous sur facebook!  
le sujet de la formation sera annoncé  
dans quelques semaines!



[www.facebook.com/Association.Quebecoise.Urbanisme](http://www.facebook.com/Association.Quebecoise.Urbanisme)



Aux membres de l'Association

# AVIS DE CONVOCATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Madame, Monsieur,

Par la présente, vous êtes convoqué(e) à l'assemblée générale annuelle de l'Association québécoise d'urbanisme qui se tiendra le **samedi 25 mai 2019 à 16 h15**, au Centre des congrès de l'Hôtel Delta de Trois-Rivières : 1620, rue Notre-Dame Centre, Trois-Rivières (Qc).

## **PROJET D'ORDRE DU JOUR**

1. Ouverture de l'assemblée générale annuelle
2. Adoption de l'ordre du jour
3. Adoption du procès-verbal de l'assemblée générale du 2 juin 2018
4. Rapport du président
5. Dépôt et adoption du rapport du vérificateur pour l'exercice financier 2018
6. Ratification des actes des administrateurs
7. Élection aux postes d'administrateurs
8. Affaires nouvelles
9. Levée de l'assemblée

Myriam Lavoie  
Secrétaire



Association  
québécoise  
d'urbanisme