



| Vol. 40-2 septembre 2020 |

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE D'URBANISME

REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME

f
v
in

LE TRANSPORT URBAIN ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE





A L'ORDRE DU JOUR

REPENSER LES FAÇONS DE SE DÉPLACER

De grandes portions du territoire tel que nous le connaissons aujourd'hui ont été façonnées autour de la mobilité des gens et de la démocratisation de l'automobile.

Le réseau routier, les centres commerciaux régionaux, les quartiers résidentiels en banlieue ont un dénominateur commun : leur conception est liée à l'utilisation de l'automobile et la grande liberté qu'elle procure aux citoyens.

Or, les aménagements réalisés à l'époque deviennent obsolètes lorsque le réseau n'est plus en mesure d'absorber les nombreux automobilistes dont la quantité s'accroît d'année en année. Traversées du fleuve difficiles, congestion dans le centre-ville, heures de pointe décourageantes, système de transport en commun jugé insuffisant, certains militent en faveur d'un nouveau mode de vie (retour à la ville, utilisation du transport en commun) ou d'une nouvelle approche en matière de déplacements (mobilité durable, transport actif). De surcroît, cet engouement pour une mobilité durable s'inscrit dans le contexte de la lutte aux GES et de l'amélioration des conditions de vie des gens.

Or, quels sont les principaux enjeux et défis en matière de transport urbain en 2020? Quelles sont les stratégies susceptibles d'être mises en place pour améliorer la circulation en milieu urbain tout en évitant l'étalement urbain? C'est l'objet de cette seconde édition de la Revue québécoise d'urbanisme (que nous nous sommes vus obligés de décaler de trois mois compte tenu de la crise actuelle) pour laquelle nous avons réuni des auteurs de divers milieux, mais partageant un objectif commun,

celui d'atténuer l'impact de la voiture sur notre environnement.

D'ailleurs, parlant de paradigme, l'épisode de pandémie que nous vivons depuis mars aura transformé nos vies et nos modes de fonctionnement, ce qui a eu un impact important sur nos habitudes de déplacement. En effet, rarement aurons-nous vu – pendant les premières journées de la crise – des centres-villes aussi déserts et des autoroutes aussi peu utilisées. Si le télétravail s'inscrit à plus long terme comme solution pour de nombreux travailleurs, les déplacements tels que nous les avons connus jusqu'à tout récemment pourraient réduire considérablement les problématiques de la circulation aux heures de pointe.

LES DÉFIS DE L'ASSOCIATION EN TEMPS DE PANDÉMIE

Les administrateurs de l'Association québécoise d'urbanisme ont eux aussi été appelés à revoir leur façon de faire en limitant les déplacements. Ainsi, deux rencontres du conseil d'administration (27 mars et 5 juin) se sont tenues comme prévu, mais en mode visioconférence, une approche que nous risquons de continuer à utiliser, pandémie ou pas, étant donné les mesures à respecter et les distances relativement importantes que certains administrateurs sont appelés à parcourir. D'ailleurs, de nombreux CCU au Québec ont dû faire appel à la même approche dans la poursuite de leur mandat afin de ne pas affecter le cheminement des dossiers.

FORMATIONS DE L'AQU

Il y a cependant des activités qui sont plus difficiles à considérer en mode virtuel (bien qu'un comité mène présentement une réflexion à ce sujet), ce sont celles des journées de formation.

Compte tenu des consignes à respecter pour la tenue d'assemblées, le conseil d'administration a décidé de reporter à l'an prochain les deux journées de formation prévues pour l'année en cours, notamment le colloque des 5-6 juin dernier à Rimouski ainsi que l'assemblée générale annuelle et, conséquemment, les élections annuelles aux postes d'administrateurs.

Mais ce n'est que partie remise et nous comptons bien remettre en place notre programmation de journées de formation dès que les conditions seront propices.

D'ici là, je vous invite à rester prudents, à continuer de vous protéger et à profiter de la fin de ce bel été. 🏠

Le président de l'AQU
Patrice Furlan, urbaniste



Abandonner l'auto par moment au bénéfice du transport actif : l'expérience de piétonnisation de la rue des Cascades, à Saint-Hyacinthe. Source : René Brodeur

4

SORTIR DE L'ÉTALEMENT URBAIN, SORTIR DE LA CONGESTION

Par : Laure Mouhot & Amandine Rambert

7

LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM) : UN NOUVEAU MODE DE TRANSPORT STRUCTURANT

Par : Virginie Cousineau

10

« TAXE » DU REM : IMPACT MAJEUR SUR LE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER PRÈS DES STATIONS

Par : Me Louis Beauregard & Me Camille Ingarao

11

POURQUOI LES VOITURES NE VOLENT-ELLES PAS? ET AUTRES CONSIDÉRATIONS SUR LES NOUVELLES MOBILITÉS

Par : Stéphane Martinez

14

TOD AU PMAD : PLANIFIER DES MILIEUX DE VIE ORIENTÉS VERS LES TRANSPORTS DURABLES

Par : Marie-Michèle Cauchy & Laurence Clair

18

S'UNIR POUR TROUVER DES SOLUTIONS À LA CONGESTION ROUTIÈRE. LE CAS DE 21 MUNICIPALITÉ DE LA RIVE-NORD DE MONTREAL

21

MME DANIELÈ MYRE

Profil d'administrateur

22

AIMEZ-VOUS LES PANNEAUX RÉCLAME?

Jurisprudence

Par : Me Pierre Laurin

2630, rue Beaudry, Sherbrooke, QC J1J 1K8

Téléphone : 514 277-0228

info@aqu.qc.ca • www.aqu.qc.ca

f **t** **in**

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 par l'urbanisme et par 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-présidente

Virginie Dufour, conseillère municipale, Ville de Laval

Trésorier

Pierre Dauphinais, urbaniste retraité

Secrétaire

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

Administrateurs

Danny Gignac, technicien en aménagement, Ville de Saint-Hyacinthe

Danièle Myre, urbaniste

Yves Racicot, citoyen, municipalité d'Eastman

Sophie Thibault, conseillère en urbanisme, Ville de Rimouski

Pierre Laurin, avocat municipal, Tremblay-Bois

Carl Lavertu, ingénieur, membre du CCU de Beloeil

Équipe de rédaction

Danièle Myre, Virginie Dufour, Patrice Furlan et Yves Racicot

Directrice exécutive et responsable du secrétariat

Magalie Laniel

Révision, édition et impression

Précigrafik

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives Canada
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
ISSN 0842-957X



SORTIR DE L'ÉTALEMENT URBAIN, SORTIR DE LA CONGESTION

Par : **Laure Mouhot**, conseillère — Design urbain et urbanisme, **Vivre en Ville**
& **Amandine Rambert**, Urb. OUQ, coordonnatrice – Aménagement du territoire et urbanisme, **Vivre en Ville**

Titulaire d'une maîtrise en génie urbain et en urbanisme, **Laure Mouhot** s'intéresse à la conception de milieux de vie résilients, des échelles du bâtiment et de l'espace public à celles du grand territoire. Elle contribue aux mandats de conseil et d'accompagnement et participe à la conception du matériel visuel de plusieurs publications. Elle a précédemment travaillé au Cerema, notamment sur les questions d'infrastructures vertes et d'adaptation aux changements climatiques.

Amandine Rambert s'intéresse aux enjeux de mobilité, de localisation des activités et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle travaille tant sur des projets que comme conseillère auprès de municipalités et du gouvernement du Québec. Elle a auparavant œuvré comme consultante en urbanisme à Gatineau et comme attachée politique à la Ville de Paris, où elle a contribué à l'émergence de Paris Métropole.

Mode d'urbanisation dominant depuis les années 1950, l'étalement urbain ne s'essouffle pas : on l'observe dans la croissance déséquilibrée des kilomètres parcourus en voiture (+40 %) par rapport à celle de la population québécoise (+17 %) entre 1990 et 2013 (Vivre en Ville et Équiterre, 2017; Québec. ISQ, 2013). En parallèle, les coûts liés à la congestion routière ne cessent de croître : 40 millions de dollars pour le seul secteur des ponts à Québec (Therrien, 2017) et plus de 4,2 milliards de dollars en 2018 dans le Grand Montréal, soit quatre fois plus qu'en 1998 (CMM, 2019). Pour la grande majorité des municipalités, le fossé est toujours plus profond entre ces phénomènes qui s'accroissent et les intentions de planification, qui appellent pourtant à reconstruire la ville sur la ville et à miser sur la mobilité durable. Comment renverser la tendance?

UN MODE DE CROISSANCE QUI CONDAMNE LA MOBILITÉ DURABLE

L'étalement urbain va de pair avec la congestion. L'éparpillement des différentes activités augmente les distances parcourues entre le domicile et le lieu d'emploi, mais aussi les destinations de services. Les déplacements générés, toujours plus longs, s'appuient sur le réseau routier supérieur en le

détournant de sa vocation interurbaine à des fins intra-urbaines : navettage, magasinage, etc. La surutilisation du réseau allonge les périodes de pointe et génère de la congestion. Loin d'être une solution, l'ajout de voies aggrave la situation : selon le principe de demande induite, l'appel d'air qu'il crée ramène inévitablement à la case départ, puisque de 50 à 90 % de la capacité routière ajoutée est captée par de nouveaux déplacements (VTPI, 2020).

Au-delà des distances, les formes urbaines produites par l'étalement urbain pénalisent ou condamnent les modes de mobilité durable que sont la marche, le vélo, le transport en commun et le covoiturage. Comment expliquer ce phénomène?

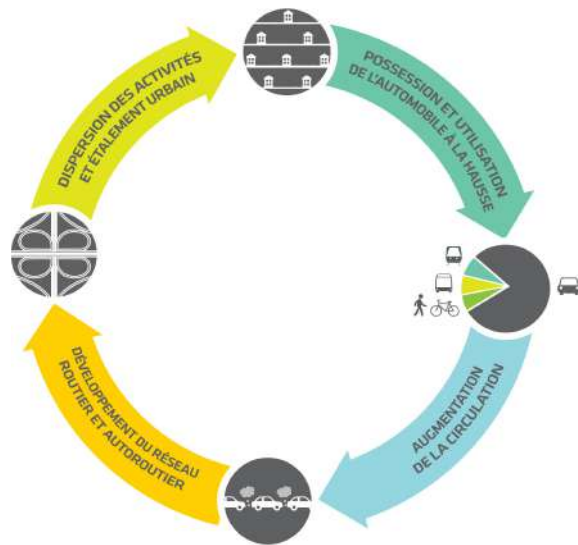
À l'échelle locale, l'absence de destinations à distance de marche dans ces milieux essentiellement monofonctionnels rend improbables les déplacements à pied. Par ailleurs, la juxtaposition de lotissements, souvent conçus indépendamment les uns des autres, génère des trames de rues organiques, peu voire pas hiérarchisées, de formes alambiquées et offrant peu de voies d'accès. Les détours imposés par ces trames, qui visent à décourager la circulation de transit, additionnés au déficit de trottoirs, de passages piétonniers et de pistes cyclables, rendent inefficaces les modes actifs.

À l'échelle régionale, le transport en commun peine à être efficace : devant couvrir de plus longues



Un lotissement contribuant à l'étalement urbain | Source : Vivre en Ville

distances pour desservir des populations plus éparses, sa mise en place ne peut plus se faire qu'à coût prohibitif. Ainsi, non seulement l'étalement urbain aggrave la congestion routière, mais il rend inopérants les efforts consacrés au développement de la mobilité durable.



Le cercle vicieux de l'étalement urbain et de la dépendance à l'automobile | Source : Vivre en Ville, inspiré de Société de transport de Montréal, d'après Raad, 1998.

DES MUNICIPALITÉS ENGLUÉES DANS L'ÉTALEMENT

Les conséquences désastreuses de l'étalement et de la congestion pour la collectivité comme pour les ménages sont connues. Pourquoi alors les municipalités ne cessent-elles pas les pratiques qui les alimentent?

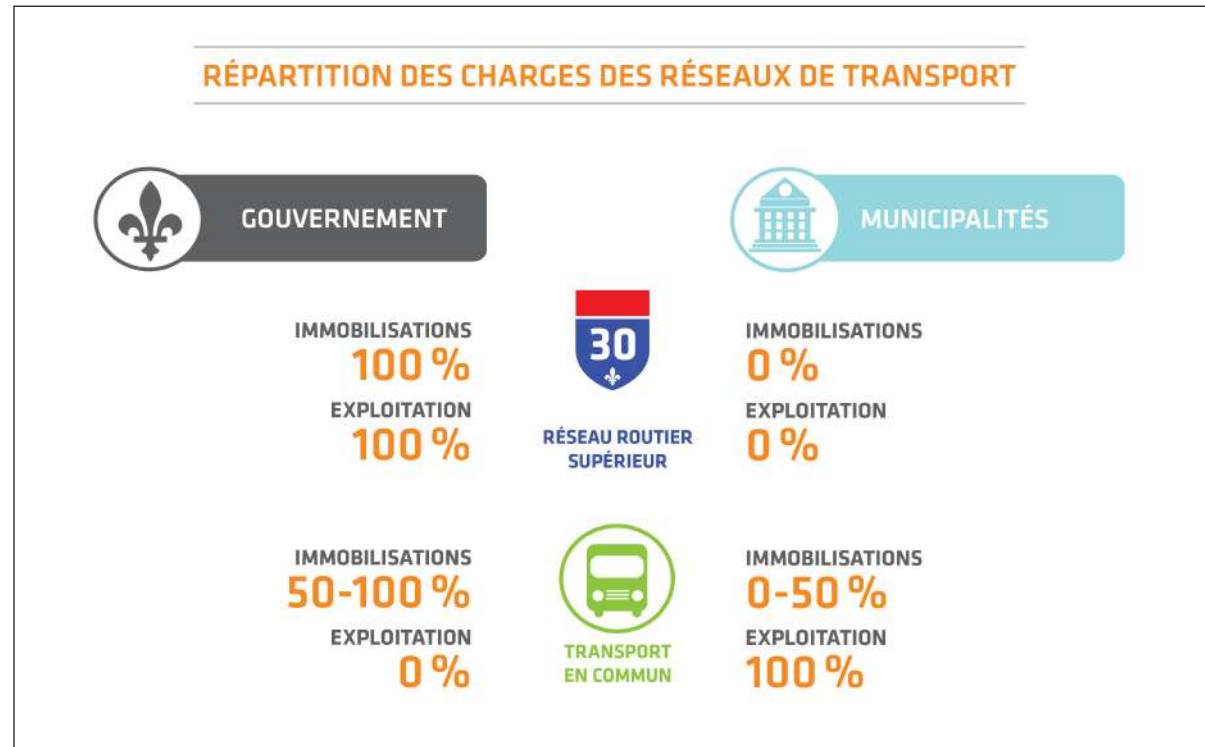
Les moteurs de l'étalement sont profondément ancrés. Ils sont notamment culturels (l'aspiration à posséder une maison individuelle

et l'attachement à l'automobile privée comme symbole de confort, de liberté et de réussite) et économiques (le besoin des commerces, entreprises et équipements publics d'accroître leur bassin d'achalandage ou d'emploi pour pouvoir croître et limiter leurs coûts). Il est donc risqué, tant pour les conseils municipaux que pour les promoteurs, de rompre avec un modèle prisé par les électeurs et qui répond à la demande exprimée.

Ce n'est pas tout : les systèmes de financement entretiennent l'étalement. La fiscalité municipale, basée en grande partie sur les taxes foncières, encourage les municipalités à agrandir leur périmètre d'urbanisation et à développer, année après année, de nouveaux terrains pour accroître

leur assiette fiscale et financer les services publics. À l'inverse, la consolidation des milieux bâtis demande une grande implication de la municipalité pour la rendre à la fois possible et souhaitable, tant pour les résidents établis que pour les ménages et les activités accueillies.

Le système de financement des transports encourage lui aussi les municipalités à développer les abords du réseau routier supérieur, dont les coûts sont entièrement assumés par le gouvernement. Lorsque ces voies sont congestionnées, les municipalités n'ont qu'à réclamer au gouvernement d'augmenter la capacité routière. Il semble peu intéressant, en comparaison, de miser sur le transport en commun, dont 50 % des coûts d'immobilisation →



Un système de financement du transport urbain qui favorise l'étalement urbain le long du réseau routier supérieur et son détournement à des fins de navettage | Source : Vivre en Ville

et 100 % des coûts d'exploitation leur reviennent.

Rompres avec le modèle de l'étalement réclame non seulement du courage, mais des ressources et un travail de fond.

AMORCER UN CERCLE VERTUEUX

Lutter contre l'étalement ne signe pas l'arrêt de la croissance démographique et économique. L'inefficacité manifeste des mesures prises dans les dernières décennies plaide néanmoins en faveur d'un changement radical de direction dans les pratiques et, en particulier, d'une planification intégrée de l'aménagement et de la mobilité que devraient favoriser les futurs plans de mobilité durable intégrés. En effet, le phénomène de demande induite rend illusoire la lutte contre la congestion à travers des interventions sur le transport sans moratoire sur l'urbanisation de milieux agricoles et naturels et sans consolidation des milieux les plus favorables à la mobilité durable.



Un déplacement court favorise l'adoption de modes durables : la clé consiste donc à réduire les distances du grand nombre de déplacements. Puisqu'elles génèrent les déplacements les plus courts (Vivre en Ville, 2017), les centralités constituent, avec les quartiers qui les bordent et les corridors qui les relient, le terreau le plus fertile pour la consolidation du territoire, en particulier si elles sont desservies par des corridors structurants de transport en commun.

Sans minimiser les défis liés à la requalification et à la consolidation, il est encourageant de constater que l'environnement conçu pour l'automobile possède la clé de sa propre reconstruction, avec un grand nombre de terrains sous-utilisés : friches, aires de stationnement de surface, terrains et bâtiments non exploités à leur plein potentiel, etc. Partout où Vivre en Ville l'a évalué, le potentiel d'accueil de la croissance urbaine s'est révélé majeur par rapport à la perception initiale de la municipalité.

Pour des résultats durables, ces stratégies de croissance doivent s'accompagner d'une augmentation de l'offre de mobilité durable (ex.



lignes structurantes de transport en commun, rues complètes, apaisées et piétonnières) et d'une gestion de la demande (ex. du stationnement). La pandémie de COVID-19 a exacerbé la demande d'infrastructures conviviales et sécuritaires dédiées aux modes actifs et a révélé le déficit criant de logements décentes et bien localisés : les municipalités sauront-elles répondre à la crise tout en profitant de cette fenêtre pour accélérer la transition vers une croissance qui ne rime pas avec dépendance à l'automobile? 🏡

Bibliographie :

CMM [2019]. Source de financement du transport collectif dans le Grand Montréal. Rapport de la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal. 71 p.

ÉQUITERRE ET VIVRE EN VILLE [2017]. Pour un Québec leader de la mobilité durable, l'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'automobile. 48 p.

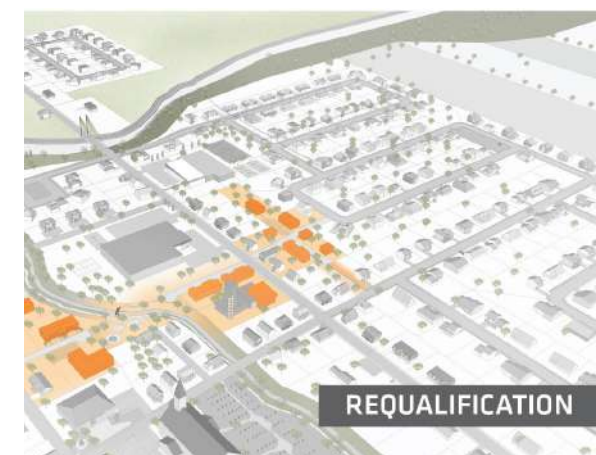
INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC [ISQ] [2013]. Le bilan démographique du Québec. Gouvernement du Québec, 153 p.

THERRIEN, Marc [2017]. Le calcul des coûts de la congestion routière causée par les ponts reliant Québec et Lévis. Mémoire de maîtrise en économique. 78 p.

VIVRE EN VILLE [2017]. Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détermine le bilan carbone. Coll. L'Index, 32 p.

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE [VTPI] [2015]. Land Use Impacts On Transport: How Land Use Factors Affect Travel Behaviors. 84 p.

Images ci-bas : Les différentes formes urbaines possibles pour une même croissance démographique | Source : Vivre en Ville





LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM) : UN NOUVEAU MODE DE TRANSPORT STRUCTURANT

Par : **Virginie Cousineau**, directrice Affaires publiques, **CDPQ Infra**

Détentrice d'un baccalauréat et d'une maîtrise en Sciences politiques de l'Université de Montréal, ainsi que d'une maîtrise en Gestion et stratégies d'investissement de l'Université de Nottingham en Grande-Bretagne, **Virginie Cousineau** cumule 20 années d'expérience dans des projets d'infrastructures publiques. Elle agit depuis 2015 à titre de directrice Affaires publiques de CDPQ Infra où elle est responsable de l'ensemble des interfaces avec les parties prenantes concernées par le projet du REM.

QUELQUES MOTS SUR LA GENÈSE DU PLUS GRAND PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF DES 50 DERNIÈRES ANNÉES

CDPQ Infra est une filiale en propriété exclusive de la Caisse créée en juillet 2015 dans la foulée de la conclusion d'une entente commerciale entre la Caisse de dépôt et placement du Québec et le gouvernement du Québec. CDPQ Infra a pour mission de réaliser de grands projets d'infrastructures modernes et efficaces en agissant à titre de maître d'œuvre, c'est-à-dire en assumant la responsabilité des phases de planification, de financement, de réalisation et d'exploitation des projets.

En septembre 2015, le gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif à l'étude depuis de nombreuses années, à savoir :

- Un système de transport collectif dans l'axe autoroute 10-Centre-ville de Montréal permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Samuel-De Champlain;
- Un système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, via l'aéroport permettant de relier l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport international Montréal-Trudeau.

Ces deux projets visent à solutionner les problématiques de congestion routière et de saturation des infrastructures de transport routier et collectif dans ces axes, ainsi qu'à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dès l'automne 2015, CDPQ Infra a amorcé l'analyse technique de ces deux projets. Ses travaux ont permis d'optimiser les variantes de tracé et de développer une solution intégrée pour les deux systèmes de transport collectif. La faisabilité de combiner les deux projets a été confirmée en avril 2016 par le dévoilement de l'un des plus gros réseaux de métro électrique automatisé au monde, à savoir, le Réseau express métropolitain (REM).



Perspective du pont reliant l'Île-des-Sœurs

UN NOUVEAU RÉSEAU DE MÉTRO LÉGER INTÉGRÉ À LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Le REM est le plus grand projet de transport collectif des 50 dernières années au Québec. Avec ses 67 km et ses 26 stations universellement accessibles, il permettra aux usagers d'accéder rapidement au centre-ville de Montréal, à la Rive-Sud, à la Rive-Nord, à l'Ouest-de-l'Île et à l'aéroport. Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et se déploie en quatre antennes, tel qu'illustré sur la carte ci-après. Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Le REM est une technologie de métro léger qui offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service →



aux 2 minutes 30 sur le tronçon central en heure de pointe et aux 5 minutes en hors pointe. Étant un système entièrement automatisé, il offrira une grande fiabilité et ponctualité de service, hiver comme été. Il sera connecté au réseau du métro de Montréal (lignes orange, verte et bleue), aux trains de banlieue (lignes Mascouche et Saint-Hilaire) ainsi qu'aux réseaux d'autobus.



Carte intégrée REM, trains de banlieue et stations de métro

La qualité des rabattements autobus et leur facilité d'accès aux stations du REM constituent d'ailleurs des facteurs clés pour la réussite du projet. C'est pourquoi CDPQ Infra a dès le début travaillé avec de nombreux partenaires pour que le REM soit alimenté par les transports collectifs et actifs. Sous la coordination de l'ARTM, l'offre des services en transport collectif sera ainsi redéfinie afin que les services d'autobus d'exo, de la Société de transport de Montréal (STM), de la Société de transport de Laval (STL) et du Réseau de transport de Longueuil (RTL) soient complémentaires au REM.

Des efforts particuliers ont aussi été déployés pour assurer l'accès sécuritaire aux stations pour les piétons et les cyclistes. Le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations du REM

est d'ailleurs prévu. Des ententes de principes ont aussi été conclues avec des acteurs clés de la mobilité durable, tels que Bixi, Communauto et Netlift, afin d'offrir une série d'alternatives à l'auto-solo pour accéder aux stations et inciter les usagers à effectuer le premier et dernier mile en transport durable.

UN PROJET STRUCTURANT POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le REM modifiera de manière positive la façon dont les étudiants, travailleurs, familles et voyageurs se déplaceront dans la grande région de Montréal, car il offrira une haute fréquence de service ainsi que de nouvelles destinations. Il sera ainsi possible pour les étudiants et le corps professoral de l'École de technologie supérieure, de l'Université McGill et de l'Université de Montréal d'accroître leurs synergies grâce au REM qui desservira les campus de ces trois universités en à peine quelques minutes. Les travailleurs auront un accès rapide et simplifié pour se déplacer vers les emplois des grappes économiques et de compétitivité de l'Ouest-de-l'Île, de l'aéroport, de la Rive-Sud et bien entendu, du centre-ville. Des secteurs résidentiels comme Brossard, l'Île-des-Sœurs ou Griffintown verront une amélioration majeure de leur desserte en transport en commun, alors que le REM permettra de consolider ou développer de nombreux secteurs de la grande région métropolitaine.

De fait, le tracé du REM traverse 11 villes et 8 arrondissements du territoire métropolitain et répond à plusieurs objectifs et orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de

développement (PMAD). Environ 70 % des stations du REM se situent dans des aires de transit oriented development (TOD) déjà identifiées au PMAD. Toutefois, l'avènement d'un projet structurant de transport collectif comme le REM a conduit plusieurs municipalités à revoir leur plan d'aménagement. Que ce soit à Deux-Montagnes (station Grand-Moulin), Brossard (stations Du Quartier et Panama), Verdun (station Île-des-Sœurs), Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville (station Bois-Franc), Pointe-Claire (station Fairview-Pointe-Claire) ou Kirkland (station Kirkland), une dizaine de consultations publiques ont été organisées par les villes depuis 2016 pour élaborer de nouveaux Plans particuliers d'urbanisme (PPU) ou de nouvelles orientations pour le développement autour des stations du REM. En plus d'accroître la densité et la mixité des usages, les responsables de l'aménagement voient dans le REM une opportunité de créer de nouveaux milieux de vie axés sur le développement durable.

Cette densification a par ailleurs amené les autorités gouvernementales à mettre en place un nouveau mécanisme de financement du transport collectif, soit les redevances de transport. Ces redevances sont collectées par les municipalités pour certains projets de développement ou de réaménagement immobiliers situés dans un rayon d'un kilomètre autour d'une station du REM selon une grille tarifaire préétablie. Un montant proportionnel à la superficie de plancher visée par les travaux de construction est perçu par la municipalité au moment de l'émission du permis de construction et ensuite transféré à l'ARTM qui en assure la gestion. L'efficacité de ce type de redevance a été démontrée dans diverses métropoles (New York, Londres, Tokyo), en

raison de l'effet attractif qu'un mode de transport collectif génère, et contribue à la densité urbaine et à l'aménagement du territoire.

UNE ARCHITECTURE RÉFLÉCHIE POUR MAXIMISER L'INTÉGRATION URBAINE

Bien que la planification du développement autour des stations relève des municipalités, CDPQ Infra collabore étroitement avec celles-ci pour assurer un développement harmonieux et intégré.

D'abord, l'architecture des stations, signée par les firmes Lemay, Perkins+Will, Bisson Fortin et Provencher_Roy, membres du consortium NouvLR, a été élaborée dans un souci de sobriété et de respect du cadre bâti. Les stations du REM seront ainsi abondamment vitrées afin de valoriser l'environnement autour des stations et mieux s'intégrer dans les quartiers. Cette approche maximise la lumière naturelle et facilite l'orientation des usagers à l'intérieur des stations, en plus d'offrir plus de sécurité. L'utilisation du bois au plafond ou sur les structures extérieures domine et donne la chaleur aux bâtiments modernes et vitrés.



Perspective de la future station Technoparc à Montréal

Les stations ont chacune leur particularité afin de s'adapter aux paysages du Grand Montréal et à leur environnement avoisinant. Elles sont également de différents types, selon leur implantation, à savoir souterraines, sur talus, en tranchée, à niveau ou aériennes. Certaines stations sont aussi qualifiées de « distinctives » en raison de leur emplacement stratégique, de l'environnement dans lequel elles s'inscrivent ou encore en raison de l'expérience qu'elles permettent, soit pour l'usager du REM ou du point de vue qu'elles offrent pour le résident vivant à proximité. C'est le cas notamment des stations Île-des-Sœurs, Ville-de-Mont-Royal, Édouard-Montpetit, McGill et Gare Centrale. Ces stations font ainsi l'objet d'un traitement architectural particulier afin de mettre en valeur un élément qui les distingue, comme le roc du tunnel Mont-Royal pour la station Édouard-Montpetit.

Ensuite, la grande majorité des stations sont dotées d'une place d'entrée qui fait office de place publique pour faire converger les usagers, mais aussi pour créer de nouveaux espaces publics en lien avec les quartiers. Ces places d'entrée sont des points de convergence conviviaux où le mobilier urbain, l'éclairage, les accès et l'aménagement paysager sont aussi réfléchis pour maximiser l'intégration au quartier avoisinant.

Des lignes directrices pour l'intégration urbaine et architecturale du REM ont été élaborées en début de projet avec un partenaire clé, soit la Ville de Montréal. Ces lignes encadrent le travail de conception du consortium et permettent d'assurer une continuité dans l'architecture du réseau tout au long de ses 67 kilomètres.

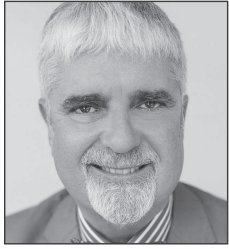


Perspective de la station Panama à Brossard

CDPQ Infra a également mis sur pied un comité aviseur composé d'experts issus de divers horizons, à savoir municipalités, architecture, patrimoine, aménagement urbain, arts, pour réfléchir à une échelle plus macro aux questions d'intégration urbaine et architecturale du REM dans les différentes communautés traversées. Le comité est ainsi saisi des nombreuses composantes du réseau, que ce soit les stations, les ouvrages d'art, le mobilier urbain, la stratégie végétale ou l'intégration des arts à l'architecture, et émet des avis pour bonifier la conception du projet.

EN ROUTE VERS LA MISE EN SERVICE DU REM...

La phase de réalisation du REM a été lancée le 12 avril 2018 et les travaux sont entamés sur toutes les antennes. De nombreux comités ont été mis en place avec les différentes municipalités concernées pour discuter des travaux et en mitiger les impacts. Divers forums tels que des comités de bon voisinage et soirées publiques d'information sont également en place pour échanger avec les riverains et futurs utilisateurs du REM sur les travaux en cours et les différentes facettes du REM en phase d'opération. La mise en service des premières rames est planifiée pour la fin de 2021. 🚆



« TAXE » DU REM : IMPACT MAJEUR SUR LE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER PRÈS DES STATIONS

Par : Me **Louis Beauregard** & Me **Camille Ingarao**

Me **Louis Beauregard** est le fondateur du cabinet-boutique **Beauregard avocats**. Depuis plus de 35 ans, il défend des clients dans des dossiers en urbanisme et en zonage, en expropriation et en fiscalité municipale et d'autres aspects du droit municipal et du droit immobilier public. En 2018, Me **Camille Ingarao** s'est jointe à l'équipe de **Beauregard avocats** et œuvre également dans le domaine du droit municipal et du droit immobilier public.

Le 1er mai 2018, le Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du Réseau express métropolitain est entré en vigueur.

Ce Règlement autorise l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) à percevoir au nom du REM une redevance de transport, notamment sur les nouvelles constructions situées en tout ou en partie dans un rayon de 1 km d'une station du REM, sauf les stations McGill (voir le plan ci-dessous) et Édouard-Montpetit, dans ces derniers cas dans un rayon de 0,5 km de celles-ci.

Bien qu'aucun rayon n'ait encore été défini pour la station du Bassin Peel, le 22 juin 2020, l'emplacement de cette station a enfin été dévoilé. Celle-ci se situera dans le quartier Griffintown entre les rues Ottawa et William et intégrera la structure ferroviaire du Viaduc Sud, un bâtiment-pont permettant l'accès à la Gare Centrale en provenance du sud.

La redevance de transport du REM est perçue par la municipalité pour le compte de l'ARTM. Depuis le 1er mai 2018, elle est imposée progressivement : 50 % en 2018, 65 % en 2019, 80 % en 2020 pour atteindre 100 % en 2021.

La redevance est calculée selon un taux payable au mètre carré. Ce taux est indexé au 1er janvier de chaque année et, en date du 1er janvier 2020, ce montant est établi à 111 \$ /m² (10,31 \$/p²).

Elle est calculée au moment de la délivrance du permis pertinent à l'égard des travaux assujettis. Elle est exigible du propriétaire de l'immeuble faisant l'objet des travaux et doit être entièrement acquittée par traite bancaire lors de la délivrance du permis visé.

Toute nouvelle construction y est assujettie, ainsi que la reconstruction d'un bâtiment (sauf pour la superficie de celle-ci résultant d'un sinistre survenu dans les 24 mois précédents), l'augmentation de superficie d'un bâtiment et enfin lors du réaménagement d'un bâtiment en lien avec un changement de catégories d'usage, même partiel.

Cette redevance est imposée selon la superficie visée par les travaux. La superficie minimale assujettie est de 186 m² (2002 pi²). La superficie doit être égale à la somme de la superficie de chacun des planchers faisant l'objet des travaux assujettis (incluant celui d'une mezzanine et d'un sous-sol), celle-ci étant mesurée à partir de la face externe des murs extérieurs.

Seuls des travaux supérieurs à 782 308 \$ sont assujettis, seuil qui est aussi indexé annuellement. Les frais suivants sont pris en considération dans l'établissement de la valeur des travaux (excluant les taxes) : les frais de fourniture et d'installation de tous les matériaux et équipements intégrés

au bâtiment, mais excluant les frais de fourniture et d'installation des appareillages reliés à l'exploitation d'un procédé industriel ou d'une production industrielle, ainsi que les frais d'excavation et de remblayage.

La superficie et la valeur des travaux visés peuvent faire l'objet d'un réajustement, s'il est constaté qu'elles sont différentes de celles établies au moment de la demande de permis. Le Règlement prévoit la documentation qui doit être fournie au soutien de la demande de permis.

Enfin, des modalités sont prévues pour que soient prises en considération, lors de l'évaluation de l'atteinte des seuils d'assujettissement à la redevance, la valeur des constructions et ouvrages et des meubles incorporés ainsi que la superficie de plancher précédemment autorisées pour un bâtiment d'un même propriétaire, par la réglementation municipale ou le présent règlement depuis son entrée en vigueur, et dans les 48 mois de la dernière autorisation.

L'imposition de cette redevance de transport, la taxe « REM », soulève sans aucun doute plusieurs questions dans son application. Toutefois, il semblerait que les tribunaux ne se soient pas encore prononcés sur l'application de ce règlement, notamment quant au calcul de la redevance. 🏠



POURQUOI LES VOITURES NE VOLENT-ELLES PAS? ET AUTRES CONSIDÉRATIONS SUR LES NOUVELLES MOBILITÉS

Par : **Stéphane Martinez**, directeur des politiques de sécurité du ministère des Transports

Stéphane Martinez est diplômé en urbanisme de l'université de la Sorbonne et de l'Institut français d'urbanisme de Paris. Il œuvre au sein du gouvernement du Québec depuis 2002. En tant que directeur des politiques de sécurité du ministère des Transports, en charge du Code de la sécurité routière, il participe activement à l'évolution et à la modernisation de la législation et de la réglementation en transport.

Ministère
des Transports
Québec

LA LOGIQUE DE LA DEMANDE

D'un rêve à l'autre

« En l'an 2000, les voitures voleront! » Tous les enfants des années 1950-60 se souviennent d'avoir entendu cette phrase. Le progrès était une accumulation sans fin d'innovations et il allait arracher l'homme à ses contraintes. En matière de transport, quoi de plus logique que de vouloir se débarrasser ainsi de la pesanteur des moyens de déplacement, dans tous les sens du terme.



Publicité Au bon marché¹

Nous sommes en 2020 et les voitures ne volent pas. Du moins pas encore. Pour autant, il ne s'est pas rien passé. Les nouvelles mobilités ont fait leur apparition. Électrifiés et multifformes,

les véhicules ou appareils de transport en émergence présentent parfois des caractéristiques qui rendent difficile leur catégorisation. Certains passent de la terre à l'eau, d'autres mélangent les genres, moitié vélo, moitié... autre chose. À tel point qu'il est difficile et illusoire d'essayer de les catégoriser définitivement pour l'instant. Cela étant, pour aborder cette nouvelle réalité, le gouvernement du Québec regroupe ces véhicules en trois grands ensembles que sont les véhicules autonomes (navettes, voitures personnelles), les aides à la mobilité motorisées (AMM, tels que les quadriporteurs) et les appareils de transport personnel motorisés (ATPM, telles que les trottinettes électriques).

Ces appareils permettent de réaliser, entre autres, les derniers kilomètres qui relient les personnes actives à leur lieu de travail, de loisir ou d'étude. Incontestablement, du fait de leur motorisation, on peut affirmer que ces appareils participent à l'électrification des transports. Intuitivement, par leur faible encombrement ou, pour les véhicules autonomes, grâce à leur programmation censée optimiser leur comportement, ces appareils contribueraient à lutter

contre la congestion routière. Ainsi, en parodiant nos aînés, nous pourrions affirmer avec certitude « Un jour, plus personne n'attendra inutilement dans son véhicule ».

Cette affirmation a-t-elle un avenir et comment le gouvernement du Québec accompagne-t-il cette transition vers l'efficacité absolue promise pour le transport des personnes? Pour répondre à cette question, il est intéressant d'évaluer le sens de ces nouvelles mobilités dans une perspective industrielle historique.

Le postulat défendu ici est le suivant : le développement des transports n'est pas lié à notre imagination (de fait, des voitures volantes existent déjà, mais sont plutôt rares). Il est lié à nos besoins, et, principalement, à nos besoins en tant qu'agents économiques.

QUEL TRANSPORT POUR QUELLE ÉCONOMIE?

La première révolution industrielle (vers 1760) s'est appuyée sur l'essor des chemins de fer (et de la vapeur) pour transporter, bien avant des passagers, d'importantes quantités de marchandises et de matériaux. →

1. Ed Fries, Secrets from the future. Neurogaming Conference and Expo, may 7-8, 2014, San Francisco, US.



Même si la Rocket de Stephenson ne roulait qu'à une vitesse moyenne de 20 km/h², cela multipliait par 10 la vitesse du transport des marchandises, permettant ainsi une hausse de la productivité industrielle par la réduction des temps et des prix de transport. Que dire de la voiture ou du camion (et du pétrole) qui furent les véhicules de la deuxième révolution industrielle (vers 1890). Non seulement cela consacrait l'avènement d'une ère pétrolifère dont nous commençons à entrevoir la fin, mais cela permettait une incroyable individualisation des déplacements et, de fait, une plus grande disponibilité de la main-d'œuvre.

Or, selon de plus en plus de chercheurs³, l'humanité fera face, durant notre siècle, à un pic pétrolier, c'est-à-dire à un moment où la production de pétrole va stagner et sera dépassée par les besoins, avant de diminuer inexorablement. Ce contexte nous mène directement à une troisième révolution industrielle [qui aurait commencé vers 1970], qui sera celle des nouvelles technologies de l'information, de la communication (et de l'électricité). Et qui dit révolution industrielle, dit forcément une nouvelle vague d'évolution des transports pour que ceux-ci correspondent à la manière actuelle de produire une valeur ajoutée élevée.

Quelles sont les composantes de cette troisième révolution industrielle? D'une part, une nouvelle énergie, l'électricité, comme réponse à une décarbonisation programmée de l'économie. D'autre part, le développement d'une communication presque instantanée, associée à la force de l'informatique, comme réponse aux nouveaux gains de productivité recherchés.

Ce n'est pas un hasard si de grandes entreprises

issues de l'internet, acteurs de la technologie et de nouveaux services de « mobilité de plateforme » (Google, Apple, Amazon, Microsoft, Uber...), s'intéressent et s'impliquent fortement dans ces nouveaux modes de déplacement.

Cela étant, quels moyens de transport accompagneront cette troisième révolution industrielle? Des objets forcément connectés, intégrant un haut niveau de technologie, électriques et le plus « dématérialisés » possible, à l'image des nouveaux moteurs de l'économie dominante.

Tout comme on est passé de la vapeur au pétrole et un jour à l'électricité, il serait possible que l'on passe également du transport collectif par train à la voiture puis... à un mode de transport encore plus individualisé! De fait, les véhicules personnels, électriques, se développent à grande vitesse, sans parler des microvéhicules que préparent la plupart des constructeurs. Un phénomène qui risque de s'amplifier dans un contexte postpandémique.

L'exemple des trottinettes électriques en libre-service est intéressant en ce sens. En effet, par le monde, les déplacements en trottinette ne semblent pas avoir remplacé ceux effectués en voiture ni diminuer l'offre de service des transports collectifs dont ils semblent plutôt être le complément ou le prolongement. Ces déplacements, en bonne partie commencés à la sortie du métro et autres transports en commun, sont venus apporter une rapidité et une fluidité pour la fin des déplacements. Est-ce une solution ou un encombrement supplémentaire, notamment des trottoirs?

LA RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Une politique-cadre

Dans le contexte de l'émergence des nouvelles mobilités, le gouvernement fait face à deux réalités. D'une part, ses lois et règlements actuels ne sont pas adaptés à ces nouveaux véhicules. D'autre part, le mouvement actuel de transformation des véhicules est international.

Pour autant, le gouvernement du Québec s'est donné un cadre global et des outils pour faire en sorte d'intégrer ces nouvelles mobilités de manière sécuritaire, afin qu'elles participent à la modernisation de son économie, sans mettre en danger la santé de sa population.



Expérimentation à Candiac par Keolis, <https://www.keolis.ca/>

Ainsi, celui-ci a adopté, le 17 avril 2018, la Politique de mobilité durable – 2030 : transporter le Québec vers la modernité⁴. Dans la perspective historique décrite plus haut, le titre en soi est intéressant et révélateur de la volonté du gouvernement d'accompagner la société dans cette nouvelle transformation moderniste. La Politique est partagée en 11 cadres d'intervention dont un spécifique pour les nouvelles mobilités⁵.

2. Une des premières locomotives « modernes » à vapeur, construite en 1829 par George Stephenson.

3. Voir les travaux de Jeremy Rifkin à ce sujet, notamment son ouvrage La troisième révolution industrielle, 2013, Acte Sud.

4. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

5. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-01-cadre-intervention.pdf

6. Prendre un instant ici pour retourner voir l'illustration au début de cet article...

Les tendances clairement identifiées d'ici 2030 sont la voiture électrique partagée, la mobilité comme service, le transport à la demande, l'information en temps réel, les véhicules autonomes et connectés et enfin, les autres progrès technologiques incluant ... les engins volants, taxis et autres drones, dont les expérimentations se multiplient dans le monde⁶.

Ainsi, le rôle du gouvernement est vu, par lui-même, comme celui d'un précurseur, concentré particulièrement sur deux tâches, soit l'expérimentation et l'innovation d'une part et l'adaptation de la réglementation d'autre part. Encore fallait-il trouver, dans notre contexte social et législatif, un moyen de passer à l'action.

Des projets pilotes

Se donner un cadre était pertinent. Cela donne un cap, des objectifs communs. Mais la particularité et l'originalité des nouveaux appareils de mobilité tient, en partie, au fait de l'incroyable rapidité avec laquelle ils sont conçus et mis sur le marché, un peu à la façon d'une version aggravée de la filière inversée de Galbraith : produisons d'abord, nous finirons bien par vendre⁷. Or, en matière de circulation routière, la limite d'intégration de nouveaux véhicules ou appareils reste, et restera toujours, la sécurité des usagers. Certes, ceux-ci peuvent contribuer, ou non, à réduire la congestion. On dispose encore de peu de chiffres à ce sujet pour affirmer cette corrélation. Mais aucun gouvernement, central ou local, ne peut consciemment mettre sur la route une solution plus dangereuse que la précédente.

Aussi, pour faire face à ce besoin d'accueillir de nouvelles technologies sur son sol, le Québec a choisi de procéder par projets pilotes. Dès 2018, le projet de loi n°165 modifiait le Code de la sécurité

routière pour définir les véhicules autonomes et ouvrir la voie à leur expérimentation. Ce projet de loi a été suivi du premier projet pilote permettant l'expérimentation d'une navette autonome, faisant du Québec un des chefs de file de ce secteur en Amérique du Nord⁸.

Ce type de transport répondra un jour à certains besoins spécifiques de déplacement. Cela étant, pour les raisons évoquées plus haut, la demande est forte sur les déplacements individuels, les fameux derniers kilomètres soumis à la congestion. Dans la perspective historique qui est la nôtre ici, il serait donc logique que ces derniers kilomètres puissent être parcourus plus rapidement, avec le moins de contraintes possible⁹.

Dans cette mouvance, en juin 2019, un nouveau projet pilote est proposé, permettant l'expérimentation d'un service de trottinettes électriques en libre-service¹⁰.

Par celui-ci, le gouvernement a cherché à établir un équilibre entre son exigence de sécurité, les besoins des citoyens et des municipalités et les

capacités des promoteurs privés de services de mobilité. Ainsi, cette manière de procéder, par projets pilotes, permet de tester de nouveaux appareils, mais également de nouvelles manières de travailler et de faire évoluer, collectivement, l'offre de transports.

Il est trop tôt pour évaluer l'effet qu'ont ces nouveaux véhicules ou appareils sur la congestion au Québec. Néanmoins, la méthode utilisée par le gouvernement permet d'accompagner efficacement et rapidement cette évolution. Les projets pilotes menés actuellement permettront d'effectuer, à terme, les modifications législatives et réglementaires nécessaires à une évolution sécuritaire des transports.

Selon l'article 633.1 du Code de la sécurité routière, les projets pilotes ont une durée maximale de 5 ou 7 ans selon les véhicules visés. Dans les années 1950, l'an 2000 c'était loin. Aujourd'hui, tout comme les transports, le temps s'accélère. Alors? Rendez-vous dans 7 ans, peut-être que les voitures voleront... ✈️

Image ci-bas : Expérimentation à Montréal par Transdev, <https://www.transdev.com/>



7. Développée par l'économiste John Kenneth Galbraith à la fin des années 1960, la notion de filière inversée désigne une situation où l'offre influence la demande et non l'inverse. Ici, la version est dite aggravée, car certains produits de mobilité poussés par les fabricants ne sont même pas légalement utilisables sur les routes au Québec, faisant des consommateurs les agents, conscients ou non, de la légalisation forcée de ces produits.

8. Arrêté numéro 2018-16 du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports en date du 9 août 2018.

9. L'essor du vélo comme moyen de déplacement urbain hivernal est intéressant à ce sujet.

10. Arrêté numéro 2019-12 du ministre des Transports en date du 19 juin 2019.



Marie-Michèle Cauchy, urbaniste, est conseillère en recherche à la Communauté métropolitaine de Montréal. Elle est titulaire d'un baccalauréat en économie et d'une maîtrise en urbanisme.



Laurence Clair est conseillère en recherche à la Communauté métropolitaine de Montréal. Elle est titulaire d'un baccalauréat en urbanisme.

TOD AU PMAD : PLANIFIER DES MILIEUX DE VIE ORIENTÉS VERS LES TRANSPORTS DURABLES

Par : **Marie-Michèle Cauchy**, urbaniste, conseillère en recherche à la Communauté métropolitaine de Montréal & **Laurence Clair**, conseillère en recherche à la Communauté métropolitaine de Montréal

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), créée par une loi en 2001, possède des compétences en planification à l'échelle métropolitaine pour traiter des enjeux relatifs à l'aménagement et au développement. La région métropolitaine regroupe 82 municipalités réparties en cinq secteurs géographiques, soit l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne nord et la couronne sud.

Afin d'assurer l'attractivité du territoire métropolitain dans une perspective de développement durable, la CMM exerce des compétences stratégiques à l'échelle du Grand Montréal. Ses principaux champs d'intervention sont le développement économique, l'aménagement du territoire, le transport, l'environnement, le logement social et les équipements à caractère métropolitain.

La Communauté est dirigée par un conseil où siègent 28 élus municipaux représentatifs du territoire. Un comité exécutif, composé de huit élus, fournit quant à lui divers avis au conseil et veille à l'application de la loi, des règlements et des résolutions. Le conseil a créé cinq

commissions (aménagement, logement social, transport, environnement et développement économique, équipements métropolitains et finances), un comité consultatif agricole et une table métropolitaine sur la culture. Ces instances consultatives agissent en fonction des mandats qui leur sont confiés par le conseil ou par le comité exécutif.¹

La CMM en bref² :



LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Pour assurer sa compétence en matière d'aménagement et de développement sur son territoire, la Communauté s'est dotée du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Le PMAD est un outil de planification du territoire qui énonce des orientations, des objectifs et des critères auxquels les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités locales doivent se conformer.

Entré en vigueur en mars 2012 à la suite de l'avis favorable du gouvernement du Québec, le PMAD a été précédé d'une vaste consultation publique auprès de la population, de nombreux groupes communautaires et organismes ainsi que des municipalités locales et des MRC. Le PMAD assure la mise en œuvre de la vision 2025 de la Communauté, soit « Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable »³.

Pour ce faire, le PMAD comporte des

1. CMM. Janvier 2018. Document de présentation de la CMM. En ligne : http://observatoire.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20180221_DocPresentation.pdf et CMM.

2. CMM. 2020. La CMM en chiffres. En ligne : http://observatoire.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/2020_CMMEnChiffres.pdf

3. CMM. À propos de la Communauté métropolitaine de Montréal. En ligne : cmm.qc.ca/a-propos/

objectifs et des critères en lien avec les trois grandes orientations suivantes :

Orientation 1 : Aménagement – Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

Orientation 2 : Transport – Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants

Orientation 3 : Environnement – Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

LES TOD IDENTIFIÉS AU PMAD

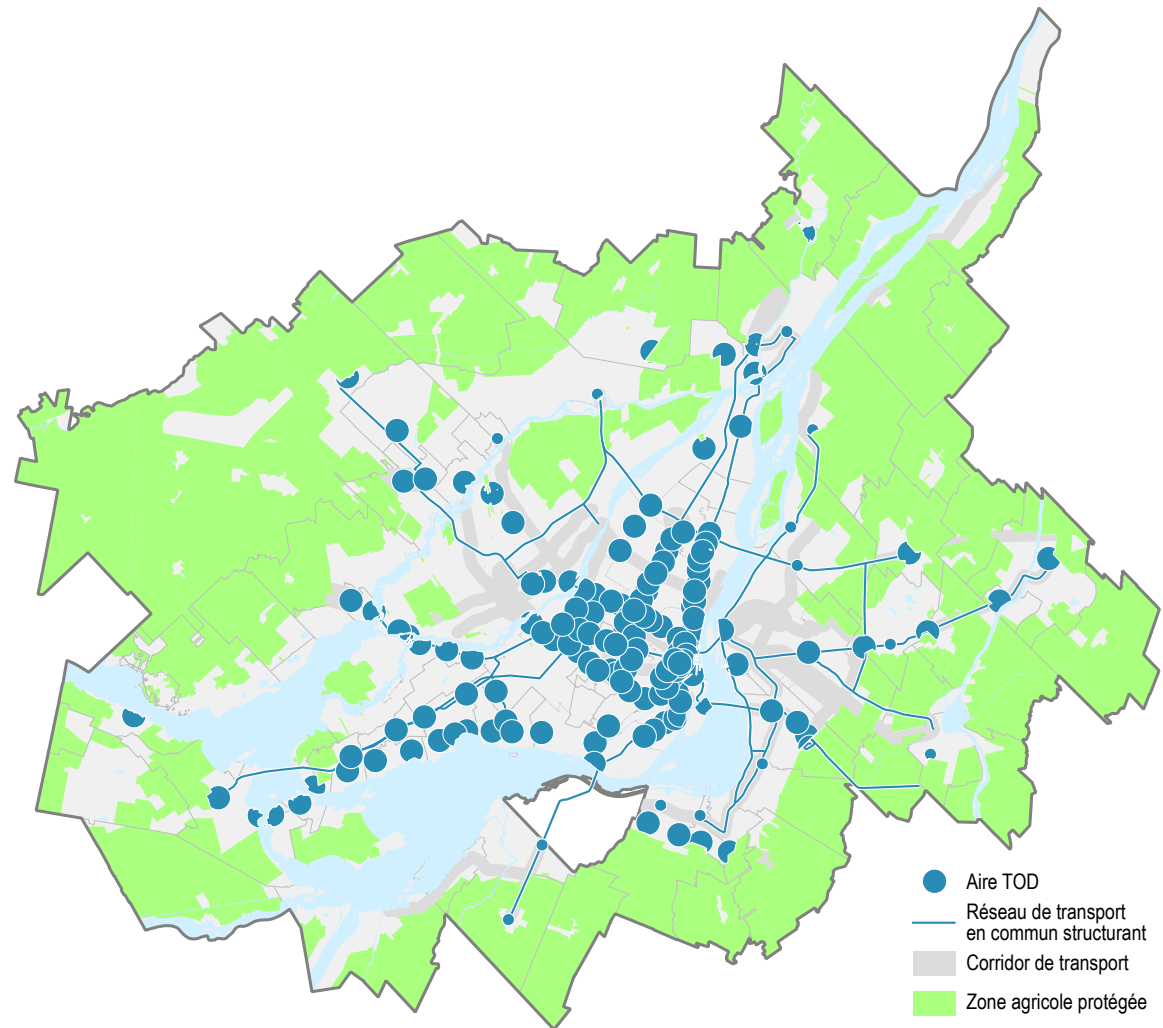
L'un des grands paris d'aménagement du PMAD repose sur l'aménagement d'aires TOD (Transit-oriented development ou développement orienté vers le transport collectif). Les TOD sont des quartiers complets de moyenne à haute densité, situés à distance de marche d'une station de transport en commun de haute capacité comme une gare de train, une station de métro ou du REM ou un arrêt de bus dans un axe de rabattement ou de SRB (service rapide par bus). Structuré autour d'un point d'accès du réseau de transport collectif, le TOD offre une variété de logements, des commerces ainsi que des emplois et favorise les modes actifs, tels que la marche et le vélo, pour les déplacements locaux.

Le PMAD fixe donc l'objectif d'orienter 40 % de la croissance des ménages aux abords des 159 points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant. En raison de l'atteinte de cette cible en 2018⁴ et grâce aux développements en cours et annoncés du réseau de transport en commun métropolitain structurant, notamment la construction du

Réseau express métropolitain (REM), la Communauté retient dorénavant la cible d'orienter 60 % de la croissance des ménages dans les aires TOD. Pour ce faire, le PMAD prévoit des seuils de densité résidentielle minimale

dans les aires TOD identifiées et il inclut des critères d'aménagement à respecter afin de favoriser l'émergence de quartiers dynamiques, diversifiés, inclusifs et conviviaux.

Image ci-bas : Les aires TOD identifiées au PMAD



4. CMM. Septembre 2018. « Suivi du PMAD 2012-2018 » dans Cahiers métropolitains. Numéro 7. En ligne (https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/cahiersMetropolitains_no07.pdf)

5. AECOM. 2011. Guide d'aménagement des aires de TOD (transit oriented development). En ligne (https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/20111004_guideAiresTOD.pdf)

6. CMM. Mission TOD dans la région métropolitaine de Washington. En ligne (<http://observatoire.cmm.qc.ca/fr/mission-tod-washington/>)

7. CMM. Forum de réflexion sur les quartiers TOD. En ligne (<http://observatoire.cmm.qc.ca/fr/forum-quartiers-tod/>)



MESURES POUR ENCOURAGER LA MISE EN ŒUVRE DES TOD

Depuis l'adoption du PMAD, la Communauté a mis en place plusieurs outils pour aider les municipalités locales dans la planification des aires TOD sur leur territoire.

Dans un premier temps, le Guide d'aménagement pour les aires de TOD a été réalisé en 2011 par AECOM pour la CMM⁵ à l'intention des municipalités du Grand Montréal. Appuyant le PMAD, ce guide illustre divers principes d'aménagement en lien avec les aires TOD.

Différentes activités ont également été organisées afin de sensibiliser, d'informer et d'inspirer les administrations municipales. Une délégation de la Communauté s'est d'abord rendue en mission dans la région métropolitaine de Washington en juin 2012⁶. Cette dernière est considérée comme un laboratoire urbanistique et plusieurs quartiers TOD y ont été développés. Ainsi la délégation de la mission a profité des expériences de Washington afin d'identifier les conditions de succès pour les quartiers TOD. Puis la CMM a collaboré à l'organisation du Forum de réflexion sur les quartiers TOD⁷ par le Forum URBA 2015 tenu en octobre 2012 et du colloque « La banlieue en transformation : une occasion à saisir » tenu en mai 2013 avec l'organisme Vivre en Ville.

En 2012, faisant suite à un engagement inscrit au PMAD, la CMM mettait en place un projet pilote pour le financement de projets novateurs de planification détaillée dans les aires TOD sur son territoire. Le financement de la phase pilote du programme était partagé entre la CMM et le ministère des Affaires municipales et de

l'habitation (MAMH). Au total, six projets dans autant de municipalités ont été financés dans cette phase.

Le Programme TOD a été reconduit par la CMM pour une première phase en 2013. Cette phase, entièrement financée par la CMM, a permis la réalisation de 11 nouveaux projets dans neuf municipalités.

En 2018, la phase II du programme a été lancée et 18 projets dans 14 municipalités de la Communauté ont été retenus. Ces projets, actuellement en cours de réalisation, devraient en bonne partie être complétés au courant de l'année.

Un nouvel appel à projets pour la phase III du programme sera lancé en cours d'année par la CMM qui s'engage ainsi à poursuivre son accompagnement auprès des municipalités de son territoire dans l'atteinte des objectifs métropolitains.

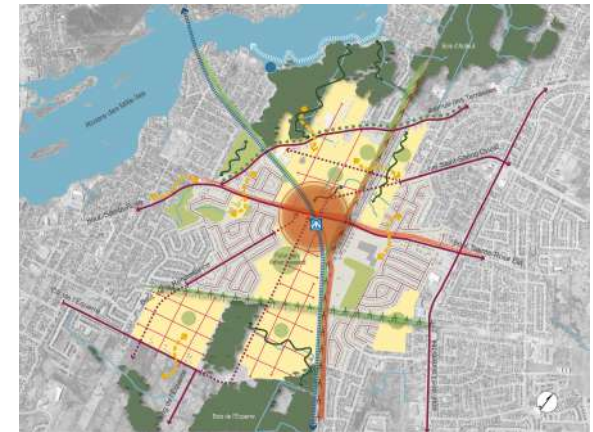
Le Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD permet aux municipalités de la Communauté d'obtenir jusqu'à 100 000 \$ pour la réalisation d'études spécifiques ou pour la planification détaillée de leurs aires TOD. Dans le cadre du programme, un bureau de projet spécifique à chaque projet est mis en place pour suivre les travaux. Ces bureaux de projet regroupent l'ensemble des parties prenantes, dont l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), l'organisme public de transport collectif desservant l'aire TOD (STM, RTL, STL ou exo), le MAMH, la MRC et la CMM. Les projets de planification de quartiers TOD doivent également impliquer les citoyens et acteurs du milieu tout au long du processus. Les

études et les planifications détaillées réalisées grâce au soutien financier de la CMM sont diffusées sur le site internet de la Communauté afin d'inspirer l'ensemble des municipalités.

Certains projets de planification financés dans le cadre du programme commencent à se concrétiser. C'est le cas du TOD de la gare de Candiac où le coup d'envoi des travaux de la première phase de développement a été donné en avril 2019⁸.

DES EXEMPLES DE PROJETS FINANCÉS DANS LA PHASE II DU PROGRAMME⁹

Gare Sainte-Rose – Laval



Concept d'organisation spatiale PPU de la gare Sainte-Rose, Ville de Laval, 2019

L'aire TOD de la gare Sainte-Rose est l'une des sept aires TOD du territoire lavallois identifiées au PMAD. Le projet de planification détaillée entrepris par la Ville de Laval, et réalisé grâce à la participation financière de la CMM, se conclura par la réalisation du Programme particulier d'urbanisme de la gare Sainte-Rose et des outils

8. Ville de Candiac. Investissements de plus de 1 milliard \$ pour la création d'un milieu de vie écoresponsable. En ligne (https://candiac.ca/fr/Nouvelle/397/Devoilement_officiel_du_projet_TOD_de_la_gare_a_Candiac)

9. Les projets de la Phase II du programme sont actuellement en cours. Les résultats de ces projets seront présentés sur le site internet de la Communauté lorsqu'ils seront complétés.

réglementaires de mise en œuvre associés. Ce dernier établit le secteur Sainte-Rose comme l'un des pôles à développer par la création d'un milieu de vie complet, inclusif et à échelle humaine.

Située au centre de l'aire TOD, la gare Sainte-Rose représente un équipement de transport structurant sur le territoire lavallois. La Ville souhaite bénéficier de la présence de cet équipement métropolitain pour développer un milieu de vie durable et unique tout en maintenant son riche passé agricole.

Le projet, en cours de réalisation, a débuté par un diagnostic du territoire. Afin de guider l'élaboration de scénarios d'aménagement, une vision d'aménagement a par la suite été développée. Accordant une grande importance à la participation citoyenne, plusieurs activités de consultation avec la population ont été organisées par la Ville de Laval à des étapes charnières du processus.

Contraintes sonores et de vibrations – Longueuil

Les aires TOD étant situées à proximité d'infrastructures susceptibles de générer des

nuisances sonores et de vibration, la Ville de Longueuil a étudié les bonnes pratiques pour la mitigation de ces contraintes afin d'assurer aux résidents des aires TOD un environnement agréable, qui respecte les normes en la matière.

L'étude, réalisée avec la participation financière de la CMM, brosse d'abord le portrait de la littérature à cet effet et analyse différents outils réglementaires permettant de limiter les nuisances sonores et de vibration. Puis une observation des niveaux sonores de sites témoins localisés en aires TOD sur le territoire de la ville de Longueuil est proposée. Enfin, des recommandations en matière de planification, d'aménagement et de réglementation sont émises pour améliorer la gestion des contraintes sonores et de vibration dans ses aires TOD afin d'y aménager des quartiers denses, agréables et complets. Les analyses et recommandations que l'on retrouve dans cette étude pourront inspirer d'autres municipalités.

Gare de Hudson – Ville de Hudson

Localisé dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges aux limites sud-ouest de la CMM, le noyau villageois

de la ville de Hudson est identifié au PMAD comme aire TOD en raison de la présence d'une gare de train en son cœur. Profitant de travaux majeurs liés à la réfection d'infrastructures publiques sur la rue Main, la Ville désire se doter d'une vision d'aménagement de la rue principale axée sur le développement durable et sur la sécurité des déplacements actifs, ainsi que le design urbain et la qualité architecturale du milieu.

L'étude en cours, réalisée avec la participation financière de la CMM, comporte trois étapes : la conception d'un plan de réaménagement de la rue Main, un plan stratégique de mise en valeur du domaine public et un cadre réglementaire selon les concepts du Form based code.

La démarche de la Ville de Hudson favorise l'implication des commerçants et de la population par le biais de consultations publiques et mènera à l'élaboration d'un guide d'intervention et à la révision du règlement du PIIA. 🏠



Images ci-bas : Plan actuel des transports actif et collectif de la rue Main, Analyse urbaine de la rue Main, Ville de Hudson (Stantec), 2020



DOSSIER GESTION DU TRANSPORT URBAIN ET DU TERRITOIRE

S'UNIR POUR TROUVER DES SOLUTIONS À LA CONGESTION ROUTIÈRE LE CAS DE 21 MUNICIPALITÉS DE LA RIVE-NORD DE MONTRÉAL

Fini le chacun pour soi! En se regroupant, les villes trouvent des solutions concrètes à la congestion routière. Et quand il y a consensus, les décideurs écoutent... et investissent. Voici le plan inspirant de 21 municipalités de la Rive-Nord de Montréal.

Mars 2020. Nous sommes en pleine tourmente. La COVID-19 vient de changer nos vies à jamais. Or quelques jours seulement avant de déclarer l'état d'urgence sanitaire, le gouvernement caquiste présentait son budget annuel. On y proposait notamment des investissements massifs dans les infrastructures, et ce, à un rythme accéléré. Parmi ces investissements : 15,8 G\$ pour la bonification de l'offre de services en transport collectif, dans le cadre du Plan québécois des infrastructures (PQI) 2020-2030.

DES ANNONCES ATTENDUES ET BIENVENUES

En dépit des grands bouleversements liés à la pandémie de COVID-19 qui viendront bouleverser l'économie mondiale dans les mois, et même les années à venir, les projets annoncés par Québec pour la région de Laval ont été accueillis avec grand enthousiasme.

Le PQI prévoit ainsi qu'une étude sera menée pour un projet de service rapide par bus (SRB)

dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de La Concorde. Une autre étude évaluera également deux scénarios de prolongement du Réseau express métropolitain (REM) : le premier pour joindre le centre de Laval au reste du réseau et le second pour relier l'est et l'ouest de l'île Jésus, par-delà l'autoroute des Laurentides.

Ces annonces ont réjoui la Ville de Laval et tous ses partenaires municipaux et économiques de la Rive-Nord. Ces investissements étaient attendus par la communauté; ils sont le fruit d'une collaboration exceptionnelle entre 21 maires et mairesses qui se sont entendus sur une vision consensuelle d'un réseau de transport intégré Laval-Basses-Laurentides pour les 15 prochaines années.

UN FORUM, UNE VISION

Tout a commencé le 23 avril 2018, alors que les maires de Laval et de Blainville conviaient leurs homologues des municipalités voisines ainsi que les partenaires économiques régionaux à un événement phare : le Forum sur la mobilité et le transport collectif. Plus de deux cents personnes ont répondu à leur invitation, confirmant les préoccupations de la communauté à l'égard de la congestion routière et la nécessité de favoriser la mobilité des citoyens et des entreprises.

Dans un premier temps, le Forum a permis aux participants de faire le point sur la situation en matière de congestion routière dans la région. On y a présenté une importante étude commandée par la Société de transport de Laval (STL). Le constat est, sans conteste, alarmant : le temps perdu ne cesse d'augmenter, avec des sommets de quelque 50 millions d'heures par année! Si rien n'est fait, selon cette même étude, les coûts de la congestion routière atteindront 1,5 G\$ en 2021.

Deux sondages sont venus appuyer ce constat. Tant du côté de la population que des entreprises, on y témoigne des effets pervers de la congestion routière, notamment en termes de santé et de main-d'œuvre.



Allocution du maire de Laval, Marc Demers, à l'ouverture du Forum. À ses côtés, Richard Perreault, maire de Blainville et co-instigateur du Forum.

CONGESTION ROUTIÈRE : DES CHIFFRES QUI PARLENT

- **80 % des citoyens** de la région estiment qu'il y a une aggravation de la congestion depuis 5 ans, avec des conséquences sur leur qualité de vie.
- **88 % des gens d'affaires** de la région ont la même perception, avec des impacts négatifs sur leur chiffre d'affaires et sur la main-d'œuvre.
- **Hausse de 120 % des coûts** associés à la congestion depuis 10 ans, un taux supérieur à la croissance du PIB du Québec.
- Les coûts de santé associés au smog urbain sont estimés à **plus de 36 G\$ au Canada** (Institut international du développement durable, 2015).

Source : <https://promo.laval.ca/solution-reseau/consensus.html>
Les extraits ont été remaniés.

D'une part, les projections démographiques pour la Ville de Laval et les autres municipalités de la Rive-Nord sont très fortes. De même, on prévoit une croissance économique soutenue dans cette région au cours des années à venir. D'autre part, la construction du REM entraînera des perturbations importantes, ce qui force la mise en place rapide de solutions permettant d'éviter un accroissement de la congestion.

En résumé, il y a urgence d'agir!

UNE VISION COMMUNE

Au terme du Forum sur la mobilité et le transport collectif, les maires et mairesses réunis ont

donc convenu d'une vision consensuelle du développement d'un réseau de transport intégré Laval-Basses-Laurentides. Une déclaration commune presse alors les gouvernements de passer à l'action et d'octroyer les fonds nécessaires à la réalisation de plusieurs projets majeurs.

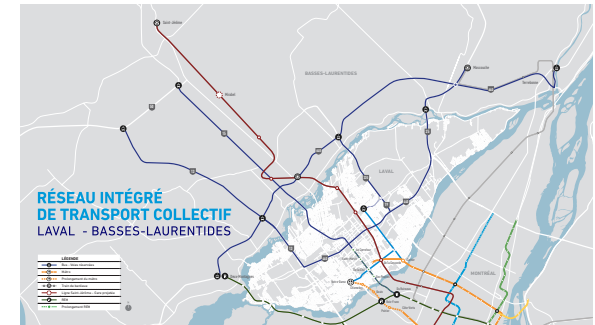


les maires et mairesses de Laval et de la Rive-Nord lors de la conclusion du Forum

Voici quelques-unes des solutions qui ont fait l'objet d'un consensus¹ :

- La mise en place d'un réseau de voies réservées en site propre sur les autoroutes 13, 15, 19 et 25 et sur certains tronçons des autoroutes 640 et 440;
- Ces voies réservées se rabattront vers les modes de transport lourd de Laval via notamment des voies réservées devant être mises en place à Laval, sur l'axe des boulevards des Laurentides et de La Concorde/Notre-Dame;
- L'ajout d'un mode de transport lourd dans le secteur densément peuplé de Chomedey à Laval, que ce soit par l'ajout de stations de métro ou par un prolongement du REM;
- Le prolongement de l'autoroute 19 jusqu'à la

640 et de l'autoroute 13 jusqu'à l'autoroute 50 avec des aménagements pour le transport collectif.



LE GOUVERNEMENT RÉPOND

Dès la tenue du Forum, le gouvernement du Québec s'est montré enthousiaste à propos des propositions des maires et mairesses et s'est engagé à collaborer pleinement à la réalisation de plusieurs projets.

Présent lors de l'événement, le ministre des Transports, André Fortin, a été interpellé par cette vision, suggérant qu'elle pourrait guider le déploiement dans la région du Plan de mobilité durable, annoncé quelques semaines auparavant. Au nombre des projets, il a nommé la construction du REM, le prolongement de l'autoroute 19, la gare de Mirabel et l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 15.

Par la suite, la Coalition Avenir Québec a intégré la vision des élus municipaux à sa plateforme électorale et s'est engagée à prévoir ces investissements aux futurs budgets du gouvernement. →

1. Les solutions sont tirées de la déclaration commune et s'appuient sur les sources suivantes :

Décongestion de Montréal et de ses banlieues
Un gouvernement de la CAQ agira sur tous les fronts : accroître le transport collectif, mettre à niveau notre réseau routier et profiter des technologies innovantes. Une enveloppe de 10 G\$ dans le Programme québécois des infrastructures (PQI) sera réservée pour réaliser un ambitieux plan de décongestion d'ici 2030.

<https://coalitionavenirquebec.org/fr/blog/enjeux/transport/>

L'annonce faite par Québec en mars 2020 dans le cadre de la présentation du budget annuel est la première étape vers un réseau de transport collectif intégré Laval-Basses-Laurentides. Derrière cet engagement du gouvernement provincial, il y a un exceptionnel effort de collaboration entre municipalités. Un modèle inspirant pour d'autres régions du Québec? 🏡

Références

Forum sur la mobilité et le transport collectif – Dévoilement d'une vision d'un réseau de transport intégré Laval-Basses-Laurentides

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/forum-sur-la-mobilite-et-le-transport-collectif---devoilement-d-une-vision-d-un-reseau-de-transport-integre-laval-basses-laurentides-680582401.html>

Solution Réseau intégré Laval-Basses-Laurentides

<https://promo.laval.ca/solution-reseau/consensus.html>

Un réseau de transport intégré pour Laval et les Basses-Laurentides

<https://coalitionavenirquebec.org/fr/blog/2018/09/22/un-reseau-de-transport-integre-pour-laval-et-les-basses-laurentides/>

Réaction du maire Demers au budget du gouvernement du Québec

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/reaction-du-maire-demers-au-budget-du-gouvernement-du-quebec-817895130.html>

Note

- Étude sur les préoccupations de mobilité sur le territoire de Laval, Som.ca, août 2017.
- Évolution de la congestion routière, Portrait et tendances pour la région de Laval et de la Rive-Nord, WSP Canada inc., mars 2018.
- Coûts socioéconomiques de la congestion à la Ville de Laval et dans la couronne nord, Les conseillers ADEC, avril 2018.
- Sondage auprès de la communauté d'affaires de Laval et de la couronne nord sur les impacts de la congestion routière, Zins Beauséne et Associés, avril 2018.
- Cost of Pollution in Canada, International Institute for Sustainable Development, accessible au : <http://www.iisd.org/story/costs-of-pollution-in-canada/>
- Document de consultation de la commission du transport de la Communauté, Proposition d'orientations et d'attentes de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

DANIÈLE MYRE

Propos recueillis par
Patrice Furlan, urbaniste



Danièle Myre, urbaniste, lors du colloque de l'AQU du 5 octobre 2019 au Club de golf de Joliette.

PRIX OR D'EXCELLENCE – TACTIQUE ÉVÉNEMENTIELLE

La Société de transport de Laval (STL), la Ville de Laval et exo ont reçu le **Prix or d'excellence – tactique événementielle**, pour l'organisation du Forum sur la mobilité et le transport collectif, tenu à Laval en avril 2018.

Cette prestigieuse reconnaissance, remise par la Société québécoise des professionnels en relations publiques (SQPRP) lors de son gala

annuel, souligne le rayonnement et l'impact de cet événement.

Dans le contexte des dernières élections provinciales, le regroupement d'élus a réussi à transmettre son message aux formations politiques et au futur gouvernement du Québec. Largement présenté dans les médias, il a généré des engagements électoraux et politiques.

Dans chaque édition de la Revue québécoise d'urbanisme, l'Association québécoise d'urbanisme vous offre la possibilité de faire connaissance avec un membre du conseil d'administration ou d'un comité consultatif d'urbanisme.

Pour cette édition, nous vous proposons un entretien avec un membre du conseil d'administration de l'Association, Mme Danièle Myre.

PROFIL D'ADMINISTRATEUR

Qu'est-ce qui vous a amenée à choisir la voie de l'urbanisme et l'aménagement du territoire?

Je suis titulaire d'un baccalauréat en urbanisme (UQAM, 1994).

J'ai opté pour l'urbanisme, car ce domaine m'a toujours attirée.

Je dois admettre que je suis curieuse de nature et que j'aime découvrir les nouveautés. Lorsque j'étais au niveau collégial et que je m'apprêtais à orienter mon domaine d'études universitaires, j'évaluais les disciplines qui m'intéressaient et qui piquaient ma curiosité. Il y avait la géographie, la politique, le domaine de la construction, l'architecture, l'histoire, le volet juridique. L'urbanisme constituait donc un choix naturel puisqu'il s'agit d'une discipline carrefour qui couvrait plusieurs de mes champs d'intérêt.

Parlez-vous un peu de vos responsabilités au sein du conseil d'administration de l'AQU.

J'ai commencé à siéger au CA de l'Association en mai 2011. Étant donné que chaque administrateur est appelé à s'impliquer dans l'une ou l'autre des tâches au sein de l'AQU, dès mon arrivée, j'ai manifesté le souhait de siéger au comité de la

revue et de m'occuper de la prise de photos lors des événements organisés par l'AQU.

Il y a 9 ans, la Revue québécoise d'urbanisme n'avait pas la facture graphique qu'on lui connaît aujourd'hui. De plus, je considérais que son contenu méritait d'être davantage développé afin de mieux répondre aux besoins de nos membres.

À l'époque, c'était Isabelle Landry qui était responsable de la revue et je souhaitais assurer la relève à la suite de son départ du conseil d'administration en 2013. Nous avons donc collaboré durant deux années, pour améliorer la revue, à définir les thèmes à aborder et identifier les auteurs susceptibles d'être sollicités pour composer un article. N'oublions pas que la revue est publiée quatre fois par année et que chaque édition comporte six articles. Il faut donc bien organiser les tâches en lien avec chaque publication et respecter les délais de production.

Outre la revue qui m'occupe à longueur d'année, j'ai aussi siégé à quelques occasions sur des comités organisateurs de journées de formation. Le conseil d'administration se partage cette responsabilité selon le lieu où est offert le

colloque et j'ai donc collaboré à l'organisation de quatre événements.

Enfin, je considère que le rôle d'un administrateur au sein de l'Association consiste à apporter des idées nouvelles pour la faire avancer et lui permettre de mieux rayonner. En ce sens, je me plais à mener des réflexions touchant le fonctionnement de l'AQU, comment on peut mieux la faire connaître et de quelle façon on peut améliorer son offre de services.

Qu'est-ce qui vous incite à vous investir dans les diverses activités de l'Association?

Puisque j'ai agi comme personne-ressource pour le comité consultatif d'urbanisme (CCU) de la municipalité de Saint-Paul-d'Abbotsford et constatant certaines lacunes, je souhaitais m'impliquer au sein de l'AQU pour contribuer à l'amélioration des connaissances des membres de CCU, qu'il s'agisse de la connaissance des lois ou de divers outils susceptibles d'être utilisés par le CCU pour faciliter la prise de décision.

Et, poussée par ma curiosité, je suis constamment à la recherche de nouvelles approches pour les CCU. Ça rejoint pleinement la mission organisationnelle de l'Association! 📌





AIMEZ-VOUS LES PANNEAUX RÉCLAME?

Par : Me Pierre Laurin, Tremblay Bois Mignault Lemay S.E.N.C.R.L.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme donne aux municipalités de vastes pouvoirs réglementaires en matière d'affichage¹. Ces pouvoirs permettent-ils d'interdire certaines catégories d'affiches et, plus particulièrement, les panneaux réclame? Dans un jugement rendu le 25 septembre 2019, la Cour d'appel du Québec répond affirmativement à cette question². On y définit les panneaux réclame comme « de larges structures lumineuses utilisées par les entreprises publicitaires pour l'affichage de messages commerciaux de tiers. »

En résumé, l'Arrondissement du Plateau Mont Royal à Montréal a modifié sa réglementation d'urbanisme afin d'interdire, sauf certaines exceptions, les panneaux réclame. Aux yeux du conseil d'arrondissement, il s'agissait de prévenir la pollution visuelle. Le nouveau règlement exigeait le démantèlement des 45 panneaux réclame de l'arrondissement dans l'année suivant son entrée en vigueur.

Les propriétaires des panneaux réclame s'adressèrent aux tribunaux pour demander de déclarer nulle l'interdiction. Ils invoquaient deux motifs : la Charte de la Ville de Montréal n'autorisait pas l'adoption d'un tel règlement et, au surplus, celui-ci était contraire aux Chartes canadienne et québécoise des droits et libertés. Nous nous attarderons ici à ce second argument.

Les Chartes des droits et libertés sont, en quelque sorte, des « super lois » auxquelles les lois « ordinaires », telle la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ou la Charte de la Ville de

Montréal, ne peuvent contrevenir. L'argument des propriétaires était simple : ces chartes protègent la liberté d'expression, incluant l'expression commerciale tel un message publicitaire. En prohibant les panneaux réclame, la liberté d'expression des annonceurs était indument brimée.

Devant les tribunaux, la Ville de Montréal a reconnu que l'interdiction constituait une violation de la liberté d'expression commerciale. La Ville ajoutait toutefois qu'une telle violation était justifiée.

Il faut comprendre que les droits protégés par les Chartes ne sont pas absolus, faute de quoi de nombreuses lois seraient invalides puisqu'elles restreignent souvent la liberté des citoyens. Voilà pourquoi les Chartes canadienne et québécoise contiennent une disposition prévoyant, essentiellement, que les droits qu'elles protègent peuvent être restreints dans des limites raisonnables et dont la justification peut se démontrer dans le cadre d'une société libre et démocratique.

L'interdiction des panneaux réclame dans l'arrondissement du PMR était-elle raisonnable et justifiable dans une société libre et démocratique? Les tribunaux ont déterminé qu'une atteinte à un droit protégé par les Chartes est justifiée si elle vise un objectif urgent et réel et qu'elle est proportionnée à cet objectif, notamment, parce qu'elle est minimale.

Pour la Cour d'appel, la prévention de la pollution

visuelle dans l'arrondissement du PMR était un objectif urgent et réel.

Cette première conclusion est importante pour les municipalités compte tenu des nombreuses normes d'affichage généralement contenues dans un règlement de zonage. Les restrictions que ces normes imposent à la liberté d'expression constituent a priori un objectif raisonnable dans la mesure où elles visent à prévenir la pollution visuelle.

Mais encore faut-il que l'atteinte à la liberté d'expression soit proportionnée, et, notamment, qu'elle n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif de prévenir la pollution visuelle. Compte tenu de la preuve présentée par la Ville, et notamment du caractère unique de l'arrondissement du PMR, une mesure aussi draconienne que l'interdiction des panneaux réclame était justifiée aux yeux de la majorité des juges de la Cour d'appel. Ils affirment notamment que cet arrondissement est « largement reconnu pour sa richesse patrimoniale et architecturale » et qu'il est « en grande partie piétonnier et cyclable et présente des caractéristiques paysagères, historiques et culturelles uniques. »

Il est important de souligner que la preuve a joué un rôle déterminant dans la décision du tribunal. Les juges majoritaires écrivent : « Dans un arrondissement ou une municipalité ne présentant pas ces caractéristiques singulières, la limitation des enseignes publicitaires pourrait ne pas être justifiée. »

1. Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, RLRQ, c. A 19.1, art. 113, 2e al., par. 14^o.

2. Ville de Montréal c. Astral Média Affichage, 2019 QCCA 1609.

L'affichage est une composante importante du paysage, qu'il soit urbain ou rural. À notre avis, voici ce qu'il faut retenir de cette décision :

1. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme donne aux municipalités le droit de régir l'affichage, incluant celui d'en prohiber certaines formes;
2. En exerçant ces pouvoirs, une municipalité restreint la liberté d'expression des annonceurs, notamment commerciaux;
3. En cas de contestation, la municipalité doit être en mesure de justifier ces restrictions en démontrant que les normes réglementaires répondent à un objectif urgent et réel et qu'elles sont proportionnées, c'est-à-dire qu'elles ne portent pas atteinte à la liberté d'expression au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre son objectif;
4. Cette justification doit tenir compte des caractéristiques du milieu où les restrictions s'appliquent;
5. Les tribunaux ont reconnu que la prévention de la pollution visuelle était un objectif raisonnable, urgent, et réel. 🏠

Me Pierre Laurin

Tremblay Bois Mignault Lemay,
avocats S.E. N.C. R. L.



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

L'offre d'accompagnement offert par **Vivre en Ville** aux MRC et aux municipalités locales reconnues MADA est prolongée ! Profitez d'un accompagnement visant à planifier l'aménagement des milieux de vie pour une population vieillissante ou de mettre en œuvre des projets intégrant les besoins des aînés et ce, en seulement quatre étapes faciles.

La publication « **Des milieux de vie pour toute la vie** » est aussi disponible. Ces outils permettent aux décideurs de poser des gestes concrets pour aménager de collectivités pour toutes les générations.

CONSULTEZ LA PUBLICATION :

<http://vivreenville.org/desmilieuxdeviepourtoutelavie>

POUR CONNAÎTRE L'OFFRE D'ACCOMPAGNEMENT :

<http://vivreenville.org/vieillesimentaccompagnement>





Association
québécoise
d'urbanisme

NOUS JOINDRE    ZONE DES MEMBRES

Entrez votre mot de recherche ici...



À PROPOS

FORMATION

PUBLICATIONS

ADHÉSION

NOUVEAUTÉ!

WEBINAIRES

Puisque nous n'avons pas pu vous accueillir en personne pour nos formations habituelles, nous vous préparons des webinaires pour l'automne!

RESTEZ À L'AFFÛT!