



| Vol. 40-3 novembre 2020 |

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE D'URBANISME

REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME



WWW.AQU.QC.CA



LA GESTION DE CONTRAINTES

MÉDIAS SOCIAUX

Comme vous le savez, l'AQU est désormais présente sur Facebook et sur LinkedIn. 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.

Ces outils de communications vous permettront ainsi de suivre l'actualité de l'Association de près et d'être à l'affût des plus récentes nouvelles.

Bonne lecture et je vous souhaite une excellente fin d'année !

Le président de l'AQU
Patrice Furlan, urbaniste



AVIS DE NOMINATION

M. Dave Dumas, conseiller municipal à Rimouski et président du CCU, se joint au conseil d'administration de l'Association québécoise d'urbanisme. M. Dumas en est à son deuxième mandat comme conseiller municipal à Rimouski, en représentant le district 10.

Depuis son arrivée au sein du comité consultatif d'urbanisme de Rimouski, M. Dumas a manifesté son intérêt pour les questions en lien avec l'architecture, le patrimoine et aux enjeux en lien avec la qualité des milieux de vie.

Il a été enseignant au secondaire et occupe aujourd'hui un poste au Cégep de Rimouski à titre de conseiller pédagogique.

A L'ORDRE DU JOUR



VIVRE AVEC DES CONTRAINTES

La pandémie de la COVID-19 a bouleversé nos vies. Malheureusement, certains en sont davantage victimes que d'autres. Chose certaine, nous cherchons tous à nous adapter aux contraintes que nous impose cette situation, en se montrant le plus résilient possible.

Cette crise que nous traversons ne doit pas nous faire oublier qu'en matière d'aménagement du territoire, nous vivons également avec des contraintes. Qu'il s'agisse d'orientations gouvernementales à respecter, de restrictions à l'étalement urbain, de milieux naturels à protéger, des zones soumises aux risques d'inondation, de vestiges archéologiques à sauvegarder ou d'aménagements à mettre en place pour limiter le bruit autoroutier, les membres de comités consultatifs d'urbanisme sont appelés, indirectement, à composer avec des contraintes qui rendent plus complexe l'exercice d'aménagement du territoire qui s'inscrit désormais sous l'égide du développement durable.

C'est dans ce contexte que nous vous proposons le thème des contraintes et l'aménagement du territoire pour cette dernière édition de l'année de votre Revue québécoise d'urbanisme. Le comité éditorial a sollicité la participation de différents auteurs afin de vous présenter leurs témoignages et leurs expériences en matière de gestion des contraintes et l'impact de celles-ci sur l'aménagement du territoire.

QUE NOUS RÉSERVE L'AVENIR ?

Justement, parlant de contraintes et de la pandémie, les administrateurs de l'Association québécoise d'urbanisme poursuivent leurs activités en siégeant régulièrement (en visioconférence !) pour assurer le suivi administratif des affaires de l'Association. Certes,

tel que je vous le mentionnais dans la précédente édition, il nous est présentement impossible d'organiser des journées de formation ou de tenir des formations sur mesure, mais nous tentons présentement d'identifier une stratégie susceptible d'être mise en place pour assurer l'offre de formation dans le contexte où la période de confinement devait se prolonger.

Si les deux journées de formation prévues cette année ont été reportées, il en est de même pour l'assemblée générale qui se tient en temps normal lors du colloque du printemps. Étant donné les circonstances exceptionnelles que nous vivons présentement et compte tenu de la difficulté de tenir une telle assemblée en visioconférence, nous avons décidé de la reporter à un moment plus propice. Cela dit, si vous avez des questions sur l'administration générale de l'Association, ses finances ou sa planification stratégique, n'hésitez pas à nous interpeller à ce sujet.

CHANGEMENT AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Par ailleurs, je souhaite vous informer d'un changement qu'a connu le conseil d'administration avec le départ de madame Sophie Thibault, urbaniste à la Ville de Rimouski. Je remercie Mme Thibault pour sa belle contribution au sein de l'association et d'avoir si bien représenté la région du Bas-Saint-Laurent.

Son remplaçant est monsieur Dave Dumas qui est conseiller municipal du district 10 à la Ville de Rimouski.

Au nom de l'Association, je lui souhaite la bienvenue au sein du conseil d'administration et le remercie pour son intérêt envers l'Association! Monsieur Dumas a eu l'occasion de participer à son premier conseil d'administration le 6 novembre.

4

COMPOSER AVEC LES CONTRAINTES : CE QU'UN CCU DOIT SAVOIR POUR MESURER LES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT DE SON TERRITOIRE

Par : Patrice Furlan

9

PLUS QUE JAMAIS, UN BESOIN DE RUES APAISÉES

Par : Thomas Fortin

13

RÉHABILITATION DES TERRAINS CONTAMINÉS : CADRE LÉGISLATIF, OUTILS DISPONIBLES, EXPERTISES REQUISES ET PROGRAMMES EXISTANTS

Par : Frédéric Dufault et Serge Vaugeois

16

LA RÉSILIENCE FACE AUX INONDATIONS : LE CAS DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES

Par : Benoit Ferland

19

SAINT-ANDRÉ-D'ARGENTEUIL : VERS UNE VILLE RÉSILIENTE?

Par : Isabelle Thomas, Marc-Olivier Labelle,
Anne Laure Fakiroff, Myriam Gauthier

22

PERMIS ET CERTIFICATS DANS UNE ZONE CONTRAINTÉ

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

2630, rue Beaudry, Sherbrooke, QC J1J 1K8

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 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

Carl Lavertu, ingénieur,
membre du CCU de Beloeil

Secrétaire

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

Administrateurs

Danièle Myre, urbaniste

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

Dave Dumas, conseiller municipal
et président du CCU,
Ville de Rimouski

Isabelle Perreault, responsable de l'urbanisme
et inspectrice en bâtiments et environnement,
Bonsecours, Lawrenceville et
Sainte-Anne-de-la-Rochelle

Pierre Dauphinais, citoyen,
Ville de Sorel-Tracy

Pierre Laurin, avocat municipal,
Tremblay-Bois

Yves Racicot, citoyen,
municipalité d'Eastman

Équipe de rédaction

Danièle Myre, Virginie Dufour, Patrice Furlan

Direction artistique et page couverture

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



COMPOSER AVEC LES CONTRAINTES

CE QU'UN CCU DOIT SAVOIR POUR MESURER LES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT DE SON TERRITOIRE

Par : **Patrice Furlan**, urbaniste, chef de division urbanisme, Service de l'urbanisme, Ville de Drummondville

C'est bien connu, les municipalités cherchent à assurer leur développement dans un contexte visant à garantir de nouvelles sources de revenu par le biais de son assiette fiscale. En effet, au-delà du slogan faisant d'elles le meilleur endroit où s'établir, que ce soit pour de nouvelles entreprises ou de nouveaux citoyens, les municipalités souhaitent assurer leur pérennité en développant leur territoire par l'accueil de nouveaux projets.

Or, si les membres de comités consultatifs d'urbanisme ont à analyser de tels projets dans le cadre de leur mandat, ils doivent aussi connaître les limites du développement de leur territoire puisque celui-ci est soumis à diverses contraintes qu'il convient d'identifier. Cet article a pour objectif de les énumérer afin de sensibiliser les élus et les membres de CCU à l'importance à leur accorder lors de l'analyse d'un projet de développement.

ON LE SAIT, LE SOL EST UNE RESSOURCE NON RENOUELABLE

C'est ce qui explique entre autres le fait que certaines municipalités au Québec, notamment celles de l'agglomération montréalaise, doivent développer leur territoire avec des objectifs de densification résidentielle. Cela fait longtemps que l'on en parle, il faut limiter l'étalement urbain, les lois (Loi sur la protection du territoire agricole adoptée en 1978 et Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en 1979) sont là pour le confirmer et les orientations gouvernementales des dernières années renforcent cette position.

Par ailleurs, les municipalités du Québec sont de plus en plus sensibilisées à l'enjeu des contraintes au développement.

Il importe donc que les membres d'un comité consultatif d'urbanisme soient au fait de ces contraintes afin de bien guider le conseil municipal face aux projets que l'on pourrait retrouver sur son territoire.

IDENTIFICATION DES CONTRAINTES

Sans qu'il s'agisse d'une liste exhaustive, les principales contraintes à considérer dans le cadre de l'analyse d'un projet se déclinent comme suit :

1. *Caractérisation environnementale et protection des milieux naturels*

Au premier rang des enjeux il y a celui de la caractérisation environnementale d'un milieu naturel qui permet d'établir sa valeur écologique. À partir d'informations recueillies, il est possible d'orienter un projet en fonction du milieu naturel touché et d'établir avec précision dans quelle mesure le projet est assujéti à des autorisations environnementales.

Soucieuses d'être proactives, certaines municipalités comme la Ville de Trois-Rivières ont opté pour une stratégie de conservation des milieux naturels. Compte tenu que l'on retrouve sur le territoire des milieux écologiques de grande valeur qui subissent les pressions reliées au développement économique, il a été établi l'importance d'adopter une stratégie de conservation pour aider les acteurs à prendre les décisions et actions qui reflèteront la volonté de conserver la contribution des écosystèmes, afin de susciter l'engagement des propriétaires et des acteurs impliqués dans les actions de conservation, de restauration et d'aménagement des milieux naturels trifluviens.¹

Le secteur sur lequel le projet sera développé doit également faire l'objet d'une analyse de site afin d'évaluer ses caractéristiques, notamment s'il y a présence de roc, si l'on y retrouve du remblai, des cours d'eau, etc. Les contraintes quant au développement du site varieront donc selon les caractéristiques que l'on y retrouvera.

2. *Vestiges archéologiques*

L'étude de potentiel archéologique permet de statuer sur la présence de ressources archéologiques réelles et potentielles d'une aire d'étude. La production d'une étude de potentiel implique l'acquisition de données environnementales, archéologiques et historiques afin d'évaluer les éléments qui ont contribué à façonner l'aire d'étude. →

Références :

(1) <https://3rdurable.org/conservation-des-milieux-naturels/>

L'évaluation du potentiel archéologique est principalement basée sur la superposition de plans anciens sur la trame actuelle, sur les résultats d'interventions archéologiques antérieures, sur les perturbations connues (dont l'existence de services publics) et sur les données issues de travaux de caractérisation des sols. La mesure du potentiel archéologique concerne aussi l'intérêt documentaire des données archéologiques présumées ou connues afin d'évaluer l'apport de connaissances que pourrait générer une intervention archéologique.²

On n'insistera jamais assez sur l'importance de ce type d'étude puisqu'elle permet d'éviter les mauvaises surprises et les interruptions de chantier advenant la découverte de vestiges suite à l'amorce du projet.



L'échéancier de réalisation d'un projet peut être bouleversé s'il s'avère utile de mener au préalable une recherche sur le potentiel archéologique du site à développer.

Source : Jean-Noel Portmann

3. Infrastructures

Les possibilités de développement d'un site dépendent en grande partie de la capacité des infrastructures pour le desservir, qu'il s'agisse de l'aqueduc, de l'égout pluvial, de l'égout sanitaire et, dans une moindre mesure, de l'alimentation électrique et de l'alimentation en gaz naturel.

C'est l'un des premiers points que vérifient habituellement les promoteurs et leurs consultants en génie civil, question de se faire confirmer la desserte actuelle en aqueduc et de sa capacité maximale sans altérer le niveau de service. Il peut également s'agir de vérifier l'existence d'un plan directeur pour améliorer la desserte en eau dans le secteur.

Les promoteurs en feront autant avec le réseau d'égout sanitaire et pluvial pour évaluer si le projet peut se rejeter dans le collecteur sanitaire et pluvial, respectivement. Dans le cas du pluvial, il y aura à évaluer comment sera gérée l'eau pluviale provenant du projet puisque le débit à rejeter est limité.

De leur côté, certaines municipalités produisent une étude sur le vieillissement des infrastructures et présentent un plan d'intervention sur le réseau actuel, ce qui leur permet de mieux diriger les promoteurs face à la réalisation de leur projet et les balises à considérer.

Enfin, il demeure possible pour une municipalité de produire un plan directeur des infrastructures pour les secteurs de potentiel de développement, ce qui constitue un outil de prise de décision des plus intéressants.

4. Circulation et accessibilité

Très souvent, les projets de développement génèrent une circulation créant un impact sur le réseau routier existant.

La municipalité a possiblement déjà en mains un plan directeur de gestion des déplacements, un document adressant les enjeux relatifs à la mobilité et la bonne cohabitation entre les différents moyens de transport. Il constitue un outil de planification, de gestion et de suivi pour l'ensemble de la municipalité, et ce en fonction du développement du territoire. Il vise à favoriser l'utilisation des modes de transport durable que

sont les transports collectifs, la marche et le vélo, le taxi et le covoiturage.

Dans le cas d'un projet suscitant des craintes quant à la circulation dans un secteur, il serait donc utile d'exiger du promoteur la réalisation d'une étude de circulation. Une telle étude est des plus pertinente lorsqu'il s'agit d'un projet dans un secteur enclavé et accessible par peu de voies de circulation. L'étude permettra d'établir un diagnostic de la situation actuelle, de mener une évaluation de l'impact du projet sur la circulation, d'établir le seuil critique du projet au-delà duquel des aménagements structurants seront requis et de formuler des propositions de solutions.



Projet de développement domiciliaire projeté dans la zone H-52 située à l'extrémité des rues Champ-Doré et de la Seigneurie, à Saint-Mathieu-de-Beloil. Sensible aux préoccupations soulevées par les résidents concernant ce projet, la municipalité a notamment soumis des réponses aux citoyens concernant l'impact de ce projet sur la circulation du secteur.

Source : Municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloil

5. Contraintes anthropiques

La détermination des sources de contraintes de nature anthropique permet surtout d'éviter l'empiètement et le rapprochement d'usages, de constructions ou d'ouvrages qui sont incompatibles et qui pourraient compromettre la sécurité et la santé des personnes de même que les possibilités d'exploitation ou d'agrandissement d'activités désignées comme telles. →

Références :

[2] <http://ethnoscop.ca/services/expertise-en-archeologie>

Ces contraintes dites anthropiques sont en lien avec la présence d'un site d'enfouissement, d'une autoroute, d'une voie ferrée, d'un aéroport, d'un autodrome, etc. Dans le cas d'un projet planifié à proximité d'un corridor autoroutier, le ministère des Transports du Québec a établi des normes à respecter en matière de bruit. Il considère notamment un niveau sonore de 55 dBA et moins acceptable pour les zones sensibles telles les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives. Tout projet ne rencontrant pas ces seuils doit faire l'objet de mesures visant à réduire le niveau d'incidence sonore comme par exemple l'aménagement d'un talus ou l'application de normes de construction pour réduire la perception du bruit à l'intérieur de l'espace habité.

6. Maîtrise foncière

Certaines municipalités composent avec des promoteurs détenant la plupart des terrains à développer ce qui peut faciliter les tractations en lien avec le projet. À l'inverse, d'autres municipalités peuvent se retrouver avec un site à développer dont les terrains appartiennent à des propriétaires différents. Cela peut constituer une contrainte puisqu'il est difficile d'orchestrer un projet d'ensemble sans pouvoir compter sur un seul interlocuteur qui prendra en charge l'ensemble des démarches.

Dans un tel cas, pour des projets se limitant à des travaux d'ouverture de rue, il est possible pour une municipalité d'intervenir en prenant en charge les travaux liés à l'ouverture des rues et en mettant à contribution les différents bénéficiaires du projet.

7. Orientations du schéma d'aménagement et du plan d'urbanisme

Pour éviter les surprises, un promoteur cherchera avant tout à s'assurer que son projet est conforme et qu'il respecte les orientations du schéma d'aménagement et du plan d'urbanisme. Il s'assurera ainsi que le site à développer se trouve en zone blanche et dans le périmètre d'urbanisation. Il validera aussi s'il se trouve dans un secteur pouvant être développé avec un seul service (l'aqueduc) ou avec deux services (aqueduc et égout sanitaire).

8. Marché résidentiel et compétition des municipalités voisines

S'il souhaite s'assurer de la réussite de son projet, le promoteur et, par le fait même, les membres du comité consultatif d'urbanisme, analyseront les projets domiciliaires en cours dans le secteur à l'étude (incluant les phases à venir). Dans le contexte de la mobilité durable, ils veilleront également à s'assurer de la distance de ceux-ci par rapport aux pôles économiques (parcs industriels, secteurs commerciaux, etc.).

Certains pensent qu'en cas de pénurie de terrain, il y aura possiblement augmentation du coût des maisons. Une étude de positionnement de marché permettrait de bien répondre à ce questionnement. À l'aide des statistiques, il est pertinent d'analyser les perspectives de développement et de positionnement résidentiel, notamment en ce qui a trait au taux d'occupation des bâtiments multifamiliaux. On se questionnera aussi sur les prix comparatifs de terrains dans les municipalités limitrophes tout en identifiant la banque de terrains disponibles dans les municipalités voisines.

Les autres outils d'analyse susceptibles d'être considérés pour évaluer le marché résidentiel sont les études de perspectives de développement ou les études de terrains vacants.

Certaines municipalités opteront pour une politique sur l'habitation qui comprendrait les éléments suivants :

- 1) Facteurs et profil socio-économique;
- 2) État du parc résidentiel;
- 3) Profil d'acheteurs;
- 4) Territoires disponibles et contraintes (environnement, ingénierie);
- 5) Identification des forces, faiblesses et opportunités;
- 6) Plan d'actions :
 - a) Nouveaux projets résidentiels
 - b) Densification
 - c) Rénovation
 - d) Intégration du logement social
 - e) Typologie résidentielle

Dans le contexte du vieillissement de la population, il importe notamment de considérer le logement pour les aînés.

Enfin, une approche peu coûteuse consisterait à interpeler quelques agents immobiliers locaux pour connaître les caractéristiques du marché résidentiel, afin de vérifier s'il existe une suroffre de maisons neuves et de bâtiments multifamiliaux neufs et quel est le niveau de compétition des municipalités contigües (comparaison des coûts des terrains, de la valeur des maisons, etc.). L'analyse des bilans annuels des dernières années de la SCHL offre également un portrait du taux d'occupation des bâtiments multifamiliaux. →

9. Impacts financiers des projets

Une évaluation d'impacts financiers municipaux consiste essentiellement à mesurer les revenus et les dépenses annuels d'immobilisations et de fonctionnement générés par un projet d'aménagement. Ceci inclut l'endettement et les taxes additionnelles qu'il entraîne à moyen et long terme pour la collectivité visée.

A titre d'exemple, la croissance démographique et le développement domiciliaire entraînent des coûts en services et en équipements (école, aréna, patinoires, bibliothèque, pont, passage à niveau, feux de circulation, etc.) pouvant avoir un impact sur les finances de la municipalité. Si celle-ci cherche à assurer son développement tout en cherchant à offrir la meilleure prestation de services possible pour ses citoyens et à assurer la pérennité de ses installations, il est pertinent de se questionner à ce sujet.

Une bonne évaluation des impacts financiers des projets d'aménagement permet aux officiers municipaux de discuter avec les promoteurs en ayant en main les données utiles. Ils peuvent ainsi, dans une négociation réelle, prendre en compte les intérêts de la collectivité tout en comprenant ceux des promoteurs. Cela dit, les évaluations sont basées sur des modèles qui ne peuvent tout prendre en compte. A titre d'exemple, si l'on peut facilement évaluer les besoins pour la construction d'une nouvelle école primaire et/ou secondaire en tenant compte du ratio d'élèves par classe et des prévisions démographiques, à quel moment doit-on considérer l'opportunité de construire un nouvel aréna?

Il est possible également d'établir des projections pour le futur en tenant compte des impacts financiers de certains projets réalisés sur son territoire, de considérer l'évolution de la taxation au fil des ans, d'établir un cadre financier pour le futur et de se fixer d'autres indicateurs financiers.

LE SUJET DÉLICAT DE L'ÉVALUATION DES PROJETS :

Il semble relativement facile de mesurer les revenus et les dépenses annuels d'immobilisations et de fonctionnement générés par un projet d'aménagement afin de prévoir les retombées économiques d'un projet. Cependant, ce modèle de base peut être enrichi par un examen du rendement foncier de l'investissement municipal consenti, soit :

- Impacts du projet sur :

- L'équilibre budgétaire de la collectivité
- La dette
- La charge fiscale municipale
- La charge fiscale du secteur
- Etc.

- Dépenses d'immobilisation à venir pour les 20 prochaines années

- Contexte de dépenses à venir pour infrastructures vieillissantes

En considérant ces deux derniers points, on cherchera idéalement à favoriser des projets dans une perspective de développement durable afin de limiter les coûts d'entretien et d'exploitation.



Dans certaines municipalités du Québec, de nombreux quartiers excentrés ont été construits au fil du temps, ce qui a entraîné d'importants investissements dans les infrastructures dont l'entretien coûte cher aux contribuables.

Source : Google Earth

UNE RÉFLEXION EN LIEU AVEC LES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les variables que nous venons d'identifier doivent permettre à un comité consultatif d'urbanisme et un conseil municipal d'orienter le développement de leur municipalité selon des principes de développement durable. En effet, comme nous le rappelions en introduction, le sol n'est pas une ressource renouvelable et il importe donc d'optimiser son utilisation dans un contexte de rareté.

De ce fait, il est pertinent de prévoir l'analyse des projets domiciliaires en se souciant des contraintes présente sur notre territoire et en les encadrant par un règlement sur les plans concept d'aménagement et d'un guide d'aménagement des nouveaux quartiers.

Dans la mesure où plusieurs projets domiciliaires se trament depuis plusieurs mois par les promoteurs (analyse de site, études environnementales, études d'ingénieurs-conseils, plans projets de lotissement, etc.), le comité consultatif d'urbanisme reconnaîtra que chaque projet de développement résidentiel

franchit d'importantes étapes de planification et de validation avant d'être initié. Il importe donc de bien les encadrer afin d'assurer leur réalisation au bénéfice de la communauté et de la qualité de vie que l'on souhaite y retrouver. 🏡



Le site de la Celanese constitue un exemple de requalification d'un ancien site industriel et d'optimisation de l'espace au cœur de la ville. Le nouveau quartier occupe une partie du terrain de la Celanese (1926-2000), entreprise qui se spécialisait dans le textile.

Source : Service de l'urbanisme, Ville de Drummondville



PLUS QUE JAMAIS, UN BESOIN DE RUES APAISÉES

Par : **Thomas FORTIN**, Urbaniste, Conseiller aménagement du territoire et urbanisme, Vivre en Ville

Titulaire d'une maîtrise en urbanisme, aménagement et développement local, Thomas Fortin a travaillé pendant onze ans au sein d'une société d'économie mixte d'aménagement (SEM) en France, sur de nombreux projets d'aménagement de nouveaux quartiers et de revitalisation de centralités, en milieu urbain et rural. Il rejoint Vivre en Ville début 2020 où il travaille, notamment, sur les problématiques de sécurité et de convivialité des rues québécoises.

Caractérisé par de larges chaussées principalement conçues pour les automobilistes, l'aménagement conventionnel des rues québécoises est défavorable pour la sécurité des piétons. Le bilan routier, qui continue de se dégrader pour cette catégorie d'usagers, en témoigne¹. Les statistiques pointent notamment les zones de danger que représentent les rues résidentielles², particulièrement aux intersections et lors des traversées de chaussée³.

Face à ce constat, de nouvelles pratiques semblent toutefois prometteuses pour que la rue ne soit plus synonyme de danger. Par exemple, depuis 2018, les concepts de rue partagée et de vélorue ont été introduits dans le Code de la sécurité routière. Cette évolution réglementaire, qui reconnaît aussi le principe de prudence, témoigne d'une prise en compte croissante des enjeux de sécurité auxquels sont confrontés les modes de déplacements actifs. D'autres formes de rues apaisées, comme les rues étroites, sont également expérimentées par les municipalités québécoises. Ne faisant pas nécessairement l'objet d'une définition réglementaire, ces formes peuvent articuler, de façon créative et

adaptée à chaque contexte, différentes solutions visant d'une part à accorder plus d'espace aux piétons et aux cyclistes et d'autre part à réduire les vitesses véhiculaires pratiquées.

LA PANDÉMIE, OU LA REDÉCOUVERTE ACCÉLÉRÉE DES QUALITÉS DE LA RUE

La fréquentation des rues par les piétons a été profondément bouleversée avec la pandémie de COVID-19. Les nouvelles habitudes de vie, façonnées par les mesures de distanciation physique, ont mis en lumière le caractère inadéquat de nombreuses rues québécoises n'ayant pas été conçues pour s'y déplacer à pied ou à vélo, ni pour servir d'espace public polyvalent.

Pendant le confinement, le besoin de faire une promenade quotidienne a ainsi conduit la population à redécouvrir son environnement immédiat et à constater le manque d'espaces dédiés, conviviaux et sécuritaires pour la pratique des modes actifs. Par exemple, les trottoirs ne sont pas toujours présents de manière

continue, sont parfois en mauvais état, peu accessibles ou mal dimensionnés. De même, disposant rarement d'infrastructures adaptées, les cyclistes doivent côtoyer les automobilistes sur des rues à la largeur surdimensionnée, favorisant, de fait, une circulation rapide. La diminution importante des déplacements motorisés a aussi révélé l'abondance d'espaces jusqu'ici consacrés à la circulation et au stationnement, lesquels accentuent le caractère hostile de la rue et la formation d'îlots de chaleur urbain.

En parallèle, les restrictions d'accès aux commerces ont généré de longues files d'attente obstruant les trottoirs et conduisant les piétons à réclamer une partie de la chaussée voisine. Plus tard, lors de la réouverture des cafés, bars et restaurants, c'est le besoin de substituer les salles à dîner par des terrasses plus vastes qui s'est fait sentir, illustrant là encore un besoin accru d'espaces pouvant être utilisés à d'autres fins que celle de la circulation véhiculaire.

Ces constats ont mené de nombreuses municipalités à recourir à des solutions d'urgence, comme la mise en place de →

1. Augmentation de 40% de la part des piétons dans le nombre de décès liés aux accidents de la route entre 2009 (13,7%) et 2018 (19,2%). Source : SAAQ (2019). Bilan routier 2018 ; SAAQ (2015). Bilan routier 2014.

2. En 2015, 27,7% des accidents impliquant au moins un piéton ont eu lieu sur une rue résidentielle et 44 % sur une artère principale. Source : SAAQ (2016). Profil détaillé des faits et statistiques touchant les piétons.

3. 66% des collisions impliquant un piéton sont survenues alors qu'il traversait la chaussée. SAAQ (2019). Source : Bilan routier 2018 : baisse du nombre d'accidentés, communiqué de presse.

corridors sanitaires, la piétonisation temporaire de rues commerciales ou la désignation de rues partagées dans les quartiers résidentiels. Le réseau de voies actives et sécuritaires mis en place à Montréal, les rues festives à Québec ou les rues partagées, entre autres, à Trois-Rivières témoignent bien de ces préoccupations.

Face à la crise, les comportements et les pratiques peuvent donc évoluer rapidement. Les expérimentations effectuées ont toutefois montré que des aménagements appropriés, même rudimentaires, sont nécessaires pour faciliter la compréhension de l'espace par tous les usagers et permettre aux plus vulnérables d'évoluer en toute sécurité. La simple pose d'un panneau de signalisation ne suffit ni à changer les comportements des automobilistes, ni à favoriser une mobilité plus active, ni à permettre une véritable réappropriation de la rue.

RECONQUÉRIR LA RUE POUR SE DÉPLACER ET VIVRE MIEUX!

La reconquête de l'espace public doit poursuivre différents objectifs :

- Améliorer les conditions de sécurité pour les usagers les plus vulnérables, c'est-à-dire les piétons et les cyclistes de tous âges et de toutes conditions. Une attention particulière devra donc être portée à l'accessibilité universelle de la rue.
- Relier plus efficacement les différents morceaux de ville entre eux en créant un réseau d'infrastructures adaptées, visant à réduire les distances et les temps des déplacements actifs

tout en améliorant les conditions de confort. Autrement dit, contribuer à la ville des courtes distances.

- Offrir des occasions de développer des liens sociaux plus forts grâce à des espaces d'interactions inclusifs.
- Créer un environnement favorable à l'adoption d'un mode de vie physiquement actif et contribuer ainsi à la diminution de la sédentarité.
- Diminuer l'émission de polluants et de gaz à effet de serre en réduisant la circulation véhiculaire et en favorisant les modes de déplacements actifs et collectifs.

Pour atteindre ces objectifs, la reconquête de la rue peut prendre appui sur différentes mesures à adapter au contexte de chaque milieu.

LA RUE APAISÉE, UN COMPROMIS JUDICIEUX ENTRE LA RUE PIÉTONNE ET LA RUE COMPLÈTE

Les rues apaisées sont particulièrement appropriées en milieu résidentiel, commercial ou mixte, lorsque l'emprise publique est limitée et que la circulation véhiculaire est majoritairement locale. Elles constituent une alternative à deux autres types de rues :

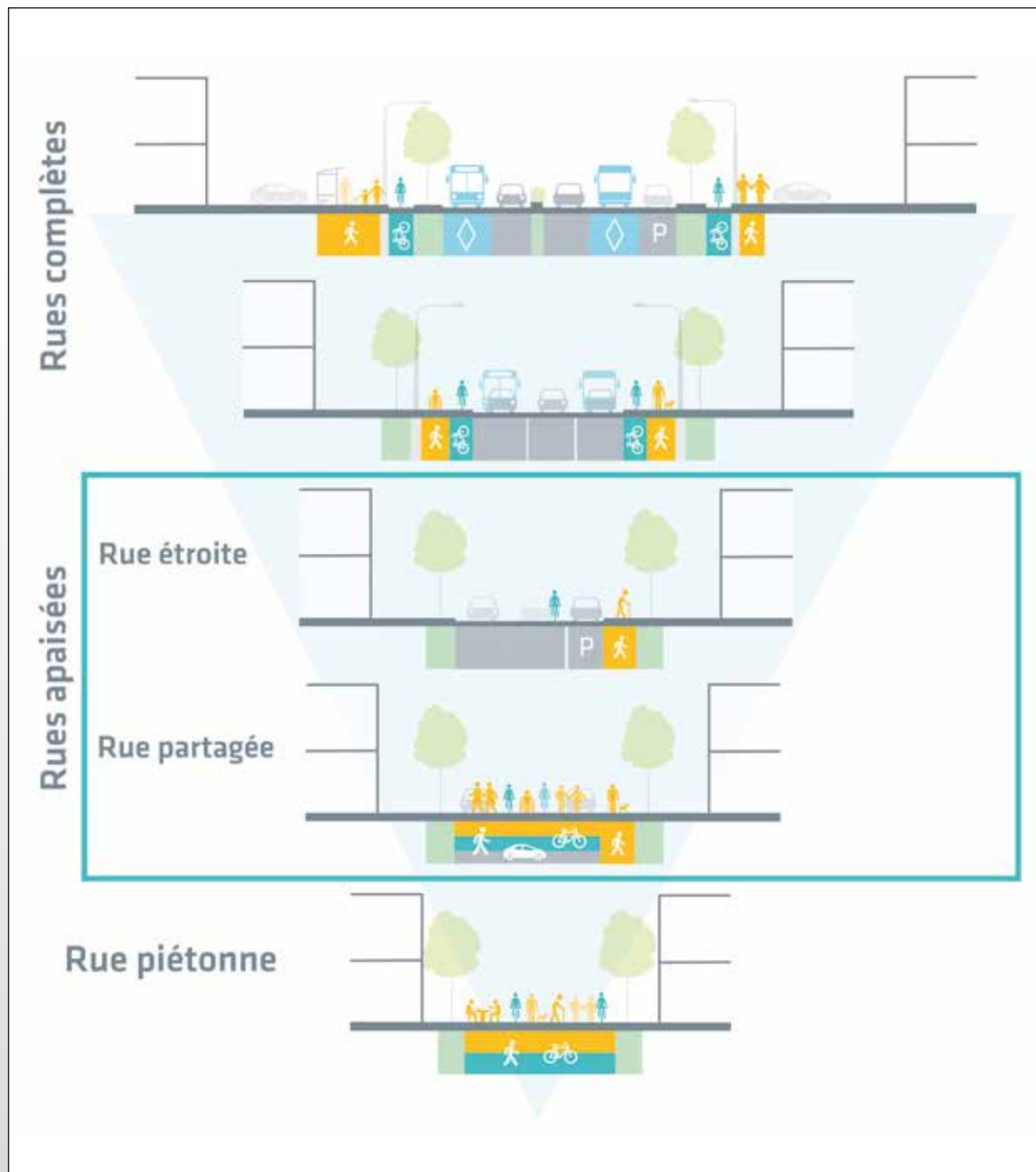
- Les rues piétonnes, qui excluent tout autre mode, et qui sont plus adaptées pour les milieux denses et déjà achalandés (p. ex. les centres-villes et les quartiers centraux).
- Les rues complètes, où chaque mode se voit accorder un espace en site propre, et dont la généralisation à tous les milieux n'est ni possible, ni souhaitable, compte tenu de l'espace généreux que sa mise en place requiert. →



Rue Bickell, Québec

La rue Bickell, au sein de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres à Québec, a été conçue pour offrir un environnement convivial pour les modes actifs, tout en induisant grâce à l'aménagement, des vitesses véhiculaires faibles.

Source : Vivre en Ville



Répartition de l'espace de la rue entre les usagers

La répartition optimale de l'espace de la rue varie selon les milieux traversés et l'espace disponible. Les rues apaisées offrent des solutions pertinentes pour une cohabitation harmonieuse dans des espaces restreints.

Source : Vivre en Ville

En alliant des mesures comme une chaussée étroite et sinueuse, des trottoirs larges, des passages piétonniers surélevés, un encadrement bâti ou planté de la voie, des parcours dénués d'obstacles (poubelles, poteaux, etc.) et du stationnement limité et encadré, les rues apaisées permettent de réduire les vitesses pratiquées par les automobilistes, de dissuader la circulation de transit et de réduire le nombre de collisions ainsi que leur gravité. Cela en fait des outils pertinents pour favoriser la mobilité durable et accroître la qualité des milieux bâtis.

À CHAQUE MILIEU SON TYPE DE RUE APAISÉE

Deux types de rues apaisées peuvent être envisagés.

La rue partagée se distingue par sa chaussée «pour tous». La priorité est accordée aux piétons et il y a une absence de ségrégation physique entre les différents modes. La présence d'un corridor d'accessibilité universelle est néanmoins nécessaire pour permettre une circulation continue, dans un environnement sans obstacle pour les usagers à mobilité réduite. L'automobile n'y est pas interdite, mais elle est tolérée comme une invitée et la vitesse est limitée à 20 km/h. En ce sens, une rue partagée se prêtera davantage à un environnement dans lequel la circulation véhiculaire est faible. Du stationnement peut être envisagé, mais il doit être limité et bien intégré à l'aménagement pour ne pas nuire à la bonne circulation des piétons et éviter un élargissement inutile de la chaussée lorsqu'il n'est pas utilisé.

Compte tenu des règles particulières qui s'y appliquent, une rue partagée doit être facilement →

reconnaissable par tous les usagers (matériaux utilisés, configuration de l'espace, marquage des entrées, utilisation du mobilier urbain, etc.), qu'il s'agisse d'une configuration temporaire ou permanente. L'aménagement sécuritaire de la rue partagée est d'ailleurs une obligation légale, figurant dans le Code de la sécurité routière [art. 496.2].

Dans la rue étroite, les règles habituelles de circulation s'appliquent mais les principes de conception diffèrent d'une rue conventionnelle. Davantage d'espace est accordé aux piétons et l'aménagement est conçu de manière à mieux encadrer la voie pour, d'une part, améliorer le confort de marche et, d'autre part, inciter les automobilistes à être prudent et vigilant envers les autres usagers. Une attention particulière doit aussi être accordée au franchissement de la rue par les piétons. Au-delà d'une signalisation adéquate, les traversées peuvent être protégées par des saillies de trottoir et des surélévations, ce qui permet de réduire la distance à franchir et d'améliorer la visibilité mutuelle des piétons et des automobilistes. À travers la mobilisation de multiples composantes (succession de différentes séquences, aménagements sécuritaires et conviviaux, utilisation du mobilier urbain, végétalisation), l'aménagement d'une rue étroite vise donc à améliorer les qualités urbaines de

celle-ci et à en faire un espace vivant, animé, accessible et appropriable en toute saison.

L'OUVERTURE AUX NOUVELLES PRATIQUES, UNE CONDITION ESSENTIELLE AU CHANGEMENT

Si les conditions sociales sont de plus en plus favorables à la multiplication de rues apaisées sur le territoire, celle-ci ne pourra pas se produire sans une grande ouverture au changement des façons de faire au sein des municipalités. De nombreux obstacles seront en effet à surmonter pour faire évoluer les standards en matière de conception de rues. De nouveaux réflexes devront être adoptés par les décideurs, particulièrement lors des réfections de rues liées au remplacement des infrastructures souterraines. Ce sera également l'occasion de s'interroger sur les pratiques d'entretien et de déneigement qui ont cours sur le territoire, ainsi que sur les contraintes liées au passage des véhicules d'urgence et de collecte des matières résiduelles.

Dans chacun des cas, le recours à des aménagements provisoires ou transitoires pourra être envisagé, ce qui permettra d'expérimenter à moindre coût de nouvelles façons de faire et d'en évaluer les résultats. Outre les occasions à saisir, le défi à relever pour les municipalités sera surtout celui de tirer des leçons de ces expérimentations. Il s'agira ainsi d'en faire profiter, à long terme, l'ensemble de la ville, notamment grâce à une planification formelle de la transformation progressive des rues de chaque milieu de vie.

Si la mise en œuvre de rues apaisées peut faire craindre l'apparition de surcoûts liés à la généralisation d'aménagements d'une complexité et d'une qualité plus grandes, il s'agit sans doute moins d'un problème financier que de créativité et d'adaptation aux problématiques rencontrées. Au contraire, une conception appropriée peut être source d'économie (espace, matériaux, coûts d'aménagements et d'entretien) et apporter des bénéfices à long terme en matière de santé publique et d'attractivité du territoire. En ce sens, la rue apaisée s'avère être un modèle très prometteur, qui gagnerait à être généralisé dans les municipalités québécoises souhaitant créer des environnements plus sûrs, conviviaux et accessibles en toutes saisons pour les piétons et les cyclistes. 🚶🚲

Deux types de rues apaisées

Les rues partagées et les rues étroites sont deux types de rues apaisées offrant une alternative entre partage de la chaussée et répartition équitable de l'emprise de la rue.

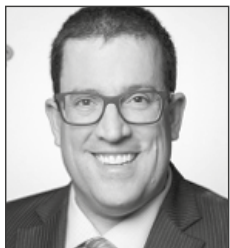
Source : Vivre en Ville



"Rue partagée" et "Partager également l'espace"



"Rue étroite" et "Répartir équitablement l'espace"



Frédéric Dufault, urbaniste, évaluateur environnemental agréé (EESA) et vérificateur environnemental agréé (VEA). Il est Président de la firme Enviro 3D Conseils.



Serge Vaugeois, urbaniste, détient une maîtrise en aménagement du territoire et développement régional (M. ATDR) et une maîtrise en montage et gestion de projets d'aménagement (M. Sc. A. MGPA). Il agit comme chargé de projet senior en urbanisme pour la firme Enviro 3D Conseils. Il est aussi membre du CCU de la Ville de Laval.

RÉHABILITATION DES TERRAINS CONTAMINÉS

CADRE LÉGISLATIF, OUTILS DISPONIBLES, EXPERTISES REQUISES ET PROGRAMMES EXISTANTS

Par : **Frédéric Dufault**, et **Serge Vaugeois** de la firme Enviro 3D Conseils

Les terrains contaminés occupent souvent des superficies importantes au cœur des villes. Une fois réhabilités, les projets réalisés propulsent le redéveloppement du territoire. A titre d'exemple, des anciens sites industriels¹ constituent maintenant des attraits touristiques majeurs, des lieux de loisirs, des parcs², des quartiers résidentiels prisés, des sites occupés par des industries de pointe et même par un campus universitaire (voir photos). Des quartiers verts et des milieux de vie complets sont aussi en voie de réalisation.

Les sites contaminés ont donc beaucoup de valeur, surtout dans une perspective de développement durable où la densification du territoire est privilégiée plutôt que les développements en périphérie des villes.

Le présent article tente de faire un tour d'horizon des éléments du cadre législatif et réglementaire, des outils disponibles, des expertises requises et des programmes existants qu'il est important de connaître pour la pratique de l'urbanisme municipal dans un contexte de réhabilitation des terrains contaminés.

POLITIQUE DE PROTECTION DES SOLS ET DE RÉHABILITATION DES TERRAINS CONTAMINÉS³, POUR UNE REVITALISATION DURABLE DU TERRITOIRE

La Politique, valide de 2017 à 2021, vise la protection de l'environnement et la revitalisation durable du territoire. Des stratégies y sont proposées, soit : prévenir la contamination des sols et des eaux souterraines, contrer la propagation de la contamination des sols et des eaux souterraines, assurer la réhabilitation des terrains contaminés, favoriser la valorisation des sols excavés et le développement des technologies vertes. Éléments à noter, en vertu de la Politique, une somme de 55 millions de dollars sera investie par l'État dans la décontamination des sites municipaux et privés.

La Politique contient cinq objectifs pour 2021, soit : investir 120 millions de dollars dans la réhabilitation des terrains contaminés de l'État, traiter 80 % des sols contaminés excavés, traiter à l'aide d'une technologie in situ au moins 75 sites, décontaminer 100 terrains de stations-service et décontaminer 200 terrains résidentiels contaminés par du mazout. Pour atteindre les objectifs visés, une série d'actions concrètes sont proposées. →



1. Revue Québécoise d'urbanisme, Tendances à venir en matière de requalification de bâtiment ou de site contaminé, pp. 4-6, Volume 39 - Numéro 3 - Août 2019.
2. <https://www.lapresse.ca/societe/2020-09-19/la-vie-dans-les-parcs-un-moment-de-detente-au-parc-frederic-back.php>
3. Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés [en ligne] <http://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/politique/politique.pdf>
4. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/Q-2>

LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT (LQE), DES OBLIGATIONS À INTÉGRER À LA PRATIQUE DE L'URBANISME

DES AVIS AU REGISTRE FONCIER

La protection et la réhabilitation des terrains fait l'objet de la section IV du chapitre IV de la LQE. Premier élément à connaître : lorsque le ministre constate la présence de contaminants dont la concentration excède les valeurs limites, il peut ordonner à toute personne ou municipalité de lui soumettre un plan de réhabilitation. L'ordonnance doit être inscrite au registre foncier à titre d'avis de contamination. Si le plan de réhabilitation réalisé à la suite de cette ordonnance prévoit le maintien de contaminants dont la concentration excède les valeurs limites, il doit comporter un énoncé des restrictions applicables à l'utilisation du terrain. Un avis de restriction d'utilisation pour ce terrain doit être inscrit au registre foncier. Lorsqu'un terrain a fait l'objet de travaux de décontamination et que la concentration des contaminants qui s'y retrouvent n'excède pas les valeurs limites, un avis de décontamination doit être inscrit au registre foncier. Il est aussi à noter que dans une série de situations, le ministre peut ordonner la réalisation d'une étude de caractérisation d'un terrain, s'il pense que des contaminants sont présents. Si l'étude révèle que les contaminants dépassent les valeurs réglementaires, un avis de contamination doit être inscrit au registre.

UNE LISTE MUNICIPALE DES TERRAINS CONTAMINÉS

Toute municipalité est tenue, depuis 2003, en vertu de l'article 31,68 de la LQE, de constituer et tenir à jour une liste, à caractère public, des terrains contaminés situés sur son territoire. Cette liste est constituée à partir des avis que le ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MELCC) fait suivre à la municipalité.

Il est aussi à noter que le MELCC rend accessible sur Internet un répertoire⁵ qui contient des renseignements sur les dossiers des terrains contaminés et réhabilités. Un outil cartographique⁶ localise tous les sites.

DES EXIGENCES POUR L'ÉMISSION DES PERMIS DE CONSTRUCTION OU DE LOTISSEMENT

La délivrance de permis de construction ou de lotissement concernant un terrain inscrit sur cette liste municipale est subordonnée aux conditions des articles 120 et 121 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

En vertu de ces articles, lorsqu'un terrain visé par la demande de permis de construction ou de lotissement est inscrit sur la liste des terrains contaminés

et a fait l'objet d'un plan de réhabilitation approuvé par le ministre, les permis ne peuvent être délivrés que si la demande est accompagnée d'une attestation d'un expert établissant que le projet pour lequel le permis est demandé est compatible avec les dispositions du plan de réhabilitation.

DES EXPERTS RECONNUS EN VERTU DE LA LQE

Dans le cadre des diverses activités à réaliser pour la réhabilitation des terrains contaminés, une série d'attestations doivent être délivrées par des experts, notamment lorsqu'il s'agit de permis de construction ou de lotissement. Le ministre dresse cette liste des experts⁷ et la rend publique. Ces derniers doivent donc être sollicités par les entreprises ou les municipalités pour fournir les attestations requises.

CESSATION OU CHANGEMENT D'USAGE D'UN TERRAIN : DES ÉTUDES DE CARACTÉRISATION ET UN PLAN DE RÉHABILITATION NÉCESSAIRES

Lorsque cesse définitivement certaines activités industrielles ou commerciales, celui qui les exerçait doit procéder à une étude de caractérisation du terrain. Si cette étude révèle la présence de contaminants dont la concentration excède les valeurs limites réglementaires, celui qui a exercé l'activité doit transmettre au ministre un plan de réhabilitation.

De plus, lorsqu'une personne ou une municipalité projette de changer l'utilisation d'un terrain ayant fait l'objet d'une étude de caractérisation dans le cadre de la cessation définitive d'activités industrielles ou commerciales et que cette étude révèle la présence de contaminants dont la concentration excède les valeurs limites réglementaires, cette personne ou municipalité peut présenter au ministre le plan de réhabilitation requis en lieu et place de celui qui a cessé ses activités sur le terrain.

DES NORMES TECHNIQUES FIXÉES PAR DES RÈGLEMENTS AFFÉRENTS À LA LQE

Trois règlements afférents à la LQE fixent des normes techniques concernant la réhabilitation des terrains et les sols contaminés. Le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains⁸ identifie notamment les valeurs limites pour une gamme de contaminants et détermine les catégories d'activités industrielles ou commerciales visées par la LQE. Le Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés⁹ impose certaines obligations aux responsables de l'excavation de sols contaminés et fixe les conditions liées à l'exploitation d'un centre de transfert et au stockage temporaire de sols contaminés déposés ailleurs que sur le terrain d'origine. Enfin, le Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés¹⁰ encadre l'aménagement, l'exploitation, la fermeture et le suivi post-fermeture des lieux d'enfouissement de sols contaminés. Il interdit l'enfouissement sans traitement préalable de sols fortement contaminés. →

5. <http://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/recherche.asp>

6. <http://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/repere-gtc/index.htm>

7. <http://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/experts-habilites/>

8. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/Q-2,%20r.%2037>

9. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/Q-2,%20r.%2046>

LE GUIDE D'INTERVENTION - PROTECTION DES SOLS ET RÉHABILITATION DES TERRAINS CONTAMINÉS¹¹: PRINCIPAL OUTIL DE RÉFÉRENCE

Publié en 2019, le guide constitue le principal outil pour les intervenants qui souhaitent connaître l'encadrement pertinent aux terrains contaminés. Il fait état, en 280 pages, de l'ensemble des exigences de la Loi et des règlements, des guides et des programmes qui concernent la réhabilitation des terrains contaminés. L'annexe 11, particulièrement intéressante, présente un sommaire des lois, règlements, politiques, directives et guides relatifs aux terrains contaminés, et ce, avec des hyperliens vers les documents concernés.

LES TERRAINS CONTAMINÉS : DU PASSIF ENVIRONNEMENTAL DANS LES ÉTATS FINANCIERS MUNICIPAUX¹²

Depuis l'exercice 2015, les municipalités doivent appliquer une norme comptable, soit le nouveau chapitre SP 3260 – Passif au titre des sites contaminés - du Manuel de comptabilité pour le secteur public.

Ainsi, les municipalités doivent répertorier les terrains leur appartenant qui sont contaminés ou qui ont fait l'objet d'un déversement accidentel. Les terrains retenus doivent répondre à une série de conditions. Une fois la liste dressée, la municipalité doit déterminer pour chaque terrain le coût nécessaire pour « rétablir le terrain à la norme ». Les montants du passif environnemental devront être inclus dans les états financiers des municipalités. Il pourra y avoir réévaluation du montant estimé à chaque renouvellement des états financiers. Cette réévaluation tiendra compte des changements technologiques, de la mise à jour des coûts et des nouvelles informations disponibles.


LE PROGRAMME CLIMATSOL-PLUS¹³, DU SOUTIEN FINANCIER POUR LA RÉHABILITATION DES TERRAINS CONTAMINÉS

Le programme gouvernemental ClimatSol-Plus¹⁴ s'inscrit dans la continuité des programmes Revi-Sols et ClimatSol en offrant du soutien financier pour la réhabilitation des terrains contaminés. Il s'adresse aux municipalités, communautés métropolitaines, territoires non organisés, municipalités régionales de comté, régies intermunicipales ainsi qu'aux propriétaires privés qui ne sont pas responsables de la contamination du terrain qui leur appartient et qui respectent certaines conditions.

Le programme comporte deux volets. Le volet 1 vise des objectifs liés à la lutte contre les changements climatiques, soit : réhabiliter des terrains contaminés; mettre en œuvre des mesures de lutte contre les îlots de chaleur, créer des conditions favorables à la densification dans le périmètre d'urbanisation, intégrer aux projets des technologies vertes du bâtiment, favoriser l'utilisation du traitement in situ et ex situ pour la décontamination des sols et favoriser le traitement des sols excavés en vue d'être valorisés.

Le volet 2, doté d'une enveloppe budgétaire de 25 millions de dollars pour une période de cinq ans, s'étendant jusqu'en mars 2022, concerne la réhabilitation des terrains à fort potentiel économique pour les rendre attrayants pour des promoteurs. Les objectifs consistent à réhabiliter des terrains contaminés à fort potentiel de développement économique, créer des conditions favorables à la densification de la population dans le périmètre d'urbanisation et favoriser l'utilisation de technologies de traitement éprouvées pour la décontamination des sols.

Élément important à noter, pour être admissibles, les projets doivent notamment être localisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation identifié par la MRC concernée et avoir préalablement reçu l'aval de la municipalité. Une série d'autres conditions doivent aussi être respectées. De plus, tous les contrats accordés pour les travaux de chantier admissibles, sans égard au montant, doivent faire l'objet d'un appel d'offres. Les municipalités doivent produire un rapport annuel faisant état de l'avancement de tous les projets réalisés sur leur territoire dans le cadre du programme. L'ensemble de la documentation nécessaire pour bien comprendre le programme ClimatSol Plus se retrouve sur le site Internet du MELCC¹⁵.

Enfin, la réhabilitation des sites contaminés constituera une préoccupation de plus en plus importante dans un contexte de développement durable. Les praticiens de l'urbanisme municipal doivent donc se familiariser avec les divers aspects de cette activité. 

10. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/Q-2,%20r.%2018>

11. MELCC, Guide d'intervention – Protection et réhabilitation des terrains contaminés [en ligne] <http://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/guide-intervention/guide-intervention-protection-rehab.pdf>

12. Ibid. 10

13. Ministère de l'Environnement de la Lutte aux changements climatiques, Programme ClimatSol Plus, [en ligne] <http://www.environnement.gouv.qc.ca/programmes/climatsol-plus/#:~:text=Par%20l'interm%C3%A9diaire%20d'une,pratiques%20d'am%C3%A9nagement%20du%20territoire>

14. Le programme ClimatSol-Plus ne s'applique pas aux projets réalisés sur le territoire de la Ville de Montréal, ni aux projets réalisés dans les écoquartiers Pointe-aux-Lièvres et D'Estimauville de la Ville de Québec. Ces villes administrent elles-mêmes l'aide financière gouvernementale accordée pour les terrains contaminés.

15. Ibid. 4



LA RÉSILIENCE FACE AUX INONDATIONS : LE CAS DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES

Par : **Benoit Ferland**, directeur général de la Ville de Deux-Montagnes

M. Ferland est détenteur d'un baccalauréat ès Arts, d'une maîtrise en sciences de l'information, d'une maîtrise en administration publique et d'une certification en gestion de la performance municipale. Il œuvre dans l'administration publique depuis plus de 35 ans.

Il a travaillé dans différentes villes et dans la fonction publique provinciale où il a été directeur général. Il est directeur général de la Ville de Deux-Montagnes depuis 2014.

CRUES PRINTANIÈRES RECORDS

Au cours de la dernière décennie, le Québec a connu des crues records dépassant les niveaux centenaires dans plusieurs secteurs. La région de Montréal n'a pas été épargnée par ces aléas climatiques et plusieurs municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ont été gravement affectées par des inondations.



Au printemps 2017, certains secteurs de la Ville de Deux-Montagnes ont été durement affectés pendant plusieurs jours par une crue record du Lac des Deux Montagnes. Cette inondation a menacé la sécurité des personnes, a occasionné des dommages considérables aux biens et a laissé des séquelles importantes sur le plan psychologique. C'est une superficie approximative de 28 hectares de la ville de Deux-Montagnes qui a été touchée par cette inondation. Le gouvernement du Québec a dû par la suite déboursier plusieurs millions de dollars en indemnisation.

Pour éviter qu'un tel scénario se reproduise, la Ville de Deux-Montagnes a entrepris, dès l'été 2017, des discussions avec les autorités gouvernementales dans le but d'identifier des solutions durables pouvant être mises en place afin de mieux protéger son territoire contre d'éventuelles crues. En tenant compte également que la fréquence et l'intensité de ces dernières pourraient être accentuées avec les changements climatiques observés au fil des années.

CARACTÉRISTIQUES URBANISTIQUES

L'ensemble du territoire de Deux-Montagnes fait partie d'un périmètre d'urbanisation lequel s'étend sur une superficie approximative de 615 hectares. L'utilisation du sol prédominante est occupée par la fonction résidentielle. Cette dernière est responsable de près de 90% de la valeur foncière établie au rôle d'évaluation de la municipalité.

Près de 65% du parc de logements caractérisant la ville de Deux-Montagnes a été construit avant 1990. Étant donné l'âge et les caractéristiques des bâtiments que l'on retrouve dans le secteur vulnérable aux inondations, il est plausible de présumer qu'une majorité d'entre eux ont été construits sans mesure d'immunisation particulière. D'autant plus que les secteurs vulnérables identifiés correspondent à d'anciens secteurs de villégiature (chalets, etc.) transformés au fil des années. Cette caractéristique accroît considérablement la vulnérabilité d'une majorité d'immeubles lors d'une inondation. →

Selon les données de 2017, moins de 3% de ce périmètre demeure encore vacant. Tel que décrit au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM près de 90% de ce territoire fait partie d'une aire TOD auquel est associé un seuil de densité de 60 logements/hectare.

Le REM (Réseau Express Métropolitain) a débuté la construction d'une station de ce réseau sur le site des installations actuelles du train de banlieue le plus achalandé au Québec.

RECHERCHE D'UNE SOLUTION

Le fait que le territoire deux-montagnais est déjà complètement urbanisé et qu'une station du REM est en cours d'aménagement éliminait d'entrée de jeu, l'option de relocaliser les résidences du secteur.

En outre, des études commandées par la Ville de Deux-Montagnes ont confirmé que plusieurs secteurs sont déjà protégés par des murets. De façon à optimiser les ouvrages existants et à circonscrire l'hydroconnectivité du territoire construit avec le Lac des Deux Montagnes, l'aménagement de tronçons de digue et le rehaussement de murets privés ont été retenus comme solution. L'élévation calculée pour ces ouvrages est de 25,71 m. Le seuil minimal d'inondation est de 23,5 m et le seuil maximum atteint a été de 24,74 m.

Dans le but de permettre la mise en place de cette solution, une dérogation à la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables a été nécessaire puisque cette dernière stipule que les ouvrages de protection contre les inondations entrepris par les

gouvernements, leurs ministères ou organismes, ainsi que par les municipalités pour protéger les territoires déjà construits (...) sont admissibles à une dérogation. La MRC Deux-Montagnes a accordé celle-ci en juin 2018. Par la suite, en février 2019, des certificats d'autorisation ont été obtenus du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, ainsi que du ministère Pêches et Océans Canada.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Les études commandées par la Ville de Deux-Montagnes ont confirmé que la construction d'un ouvrage de protection de type digue n'aura que des effets très marginaux sur le régime hydrologique du lac des Deux Montagnes. Les études et rapports consultés soutiennent que l'implantation de digues en rive n'aura pas d'impacts significatifs sur les niveaux d'eau du lac des Deux-Montagnes et ni sur les villes voisines.

Le territoire de Deux-Montagnes est principalement bordé par le lac des Deux-Montagnes qui est un très vaste plan d'eau. Le corridor de ce dernier en front de Deux-Montagnes se caractérise par une largeur au miroir appréciable. Par conséquent, le régime hydrologique de ce dernier est moins susceptible d'être affecté par un ouvrage de type digue de faible superficie sur une partie de ses rives.

LA PHASE INTÉRIMAIRE

Sachant que le processus d'obtention des autorisations serait long et possiblement

hasardeux, la Ville de Deux-Montagnes a choisi de se préparer proactivement à l'installation d'une digue temporaire en cas de besoin. Des plans d'ingénieurs ont été établis et du matériel a été acquis à l'avance (dont plus de 3000 blocs de béton).

En avril 2019, cette prévoyance a été pertinente puisque, pendant que d'autres subissaient des inondations catastrophiques, la Ville de Deux-Montagnes a aménagé en 72 heures une imposante digue temporaire qui a fait en sorte qu'aucune résidence n'a été inondée. →



DÉROULEMENT DES TRAVAUX

L'aménagement de la digue permanente et le rehaussement des murets ont débuté en août 2019.

1. Démantèlement de la digue temporaire et la préparation du site.
2. Installation de palplanches. Celles-ci ont par la suite été recouvertes de glaise. La partie côté lac de cet ouvrage a en plus été enrochée.
3. Rehaussement et renforcement des murets privés.
4. Travaux mineurs sur certains murets de citoyens et de l'aménagement paysager à certains endroits.
5. Élaboration d'un guide d'entretien annuel de la digue. Ce guide devrait être complété d'ici la fin de l'année 2020.

DÉVELOPPER LA RÉSILIENCE FACE À UNE ZONE DE CONTRAINTE

Les secteurs vulnérables aux inondations de la ville de Deux-Montagnes sont complètement urbanisés et sont même en plein redéveloppement avec l'arrivée du REM.

Avec les changements climatiques observés au fil des années, il devenait crucial de prendre les moyens nécessaires afin de protéger adéquatement la population concernée tout en minimisant les modifications :

- Aux caractéristiques environnementales du secteur.
- Aux attributs du régime hydrologique du Lac des Deux Montagnes.

En dépit de la complexité inhérente à ce type de projet, l'aménagement d'un ouvrage de protection contre les inondations à Deux-Montagnes a pu être finalement complété.

Un projet pilote mené avec la CMM permettra d'établir les facteurs de résilience et la caractérisation des risques dans une zone dotée d'ouvrages de protection modernes et de pérenniser l'occupation judicieuse du territoire.





Marc-Olivier Labelle, Maire de St-André d'Argenteuil depuis 2017, Marc-Olivier Labelle est propriétaire du centre GYM Lachute, investisseur immobilier et organisateur d'événements sportifs d'envergure. Il assure aussi le poste de président du comité de sécurité publique de la MRC d'Argenteuil.



Myriam Gauthier, directrice du service d'urbanisme de Saint-André-d'Argenteuil depuis 2017, Myriam Gauthier détient un baccalauréat en urbanisme de l'Université de Montréal. Elle travaille également sur le projet AMERZI comme chargée de projet, en collaboration étroite avec l'équipe de recherche de l'Université de Montréal. C'est avec ce projet qu'elle souhaite collaborer à la l'aménagement d'un territoire résilient face aux inondations.



Isabelle Thomas est professeure titulaire à l'École d'urbanisme et d'architecture du paysage de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. Ses réalisations s'arriment à la recherche centrée sur l'urbanisme durable, sur la planification environnementale ainsi que sur les enjeux de vulnérabilité, de gestion de risques et d'adaptation aux changements climatiques.



Anne Laure Fakiroff, détentrice d'un diplôme en Droit de l'Université Paris II Panthéon-Assas, Anne Laure Fakiroff, possède également une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal. Elle est présentement au doctorat en urbanisme et en aménagement du territoire sous la direction de la Professeure Isabelle Thomas.

SAINT-ANDRÉ-D'ARGENTEUIL : VERS UNE VILLE RÉSILIENTE?

Par : **Marc-Olivier Labelle, Myriam Gauthier** de Saint-André d'Argenteuil
Isabelle Thomas, Anne Laure Fakiroff de l'Université de Montréal



Image aérienne
Figure 1 : Inondations majeures à Saint-André-d'Argenteuil.
Source : MRC d'Argenteuil

Les inondations constituent le risque naturel le plus fréquent au Canada engendrant des dégâts sociaux, matériels et environnementaux importants. Si le Québec a été affecté par les inondations de 2011, de 2017 et de 2019, les dommages qui en résultent illustrent les enjeux et la réflexion indispensable quant à l'aménagement du territoire. Située au sud-ouest de la province du Québec dans la région des Laurentides et au sein de la MRC d'Argenteuil, la municipalité de Saint-André-d'Argenteuil (STADA) s'étend sur un territoire de 100 km², principalement consacré à l'agriculture. Sa localisation à la confluence de la rivière du Nord, de la rivière des Outaouais et de la rivière Saint-André, explique une complexité certaine concernant l'aléa inondation. Compte tenu des particularités topographiques et

hydro-morphologiques de la région, la municipalité a connu de nombreux épisodes d'inondation. En effet, les récentes crues printanières de 2017 et de 2019 ont légitimement renforcé les incertitudes et enjeux de la population quant à la montée des eaux dans un contexte de changements climatiques (figure 1).

Si la municipalité présente un potentiel territorial intéressant, notamment avec la présence de paysages d'intérêt et de milieux humides, elle est également confrontée à de nombreux enjeux tels que l'érosion des berges, l'adaptabilité du cadre bâti, la préservation des milieux humides ou encore la relocalisation des résidents entraînant une diminution de la valeur foncière du territoire.→

UN PROJET AUDACIEUX ET INNOVANT

Entre volonté de repli stratégique et adaptation des habitats, la municipalité travaille de concert avec des experts (équipe ARIACTION.com) des questions relatives aux inondations et à l'aménagement du territoire, des collaborateurs au ministère de la Sécurité publique (MSP) ainsi que des acteurs issus de la MRC d'Argenteuil. Le projet pilote de la municipalité déposé au gouvernement du Québec par le maire de Saint-André-d'Argenteuil, monsieur Marc-Olivier Labelle, vise notamment à repenser le rapport de la ville à l'eau, réduire la vulnérabilité des populations riveraines, concevoir un aménagement durable du territoire tout en procédant à la relocalisation d'une partie de la population située en zone inondable. Comme l'explique le maire, « Ce projet est une solution durable à une situation que nous avons cru historique. Le risque est grandissant et nous nous devons de réfléchir à une solution innovante. Nous devons nous adapter au territoire et nous donner les moyens de mieux vivre avec un des plus beaux attraits de notre région ».

Ce projet s'inscrit notamment dans une réflexion plus générale d'actualité au Québec. Le projet de développement d'une approche multicritère pour l'évaluation de la résilience en zone inondable (AMERZI) vise à assurer que les choix d'intervention seront résilients et équitables. Ce travail est appuyé par le Cadre pour la prévention de sinistres (CPS) du gouvernement du Québec (CPS-19-20-19) par une contribution financière de 351 000 \$. Ainsi, le projet de la municipalité constitue un des scénarios qui est analysé. Cela dit, les principes de renaturation, relocation et adaptation sont significatifs. En effet, à la suite

des inondations de 2017, le MSP a publié en 2018 le Plan d'action en matière de sécurité civile relatif aux inondations qui a pour objectif de renforcer la prévention, la préparation, la connaissance et la gestion du rétablissement face au risque d'inondation. De même, après les inondations de 2019, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation a publié en 2020 le Plan de protection du territoire face aux inondations : des solutions durables pour mieux protéger nos milieux de vie implique une réflexion afin de renforcer la résilience des territoires sujets à des inondations.

Par ailleurs, le projet de loi 67 déposé récemment par le gouvernement propose un nouveau régime encadrant l'aménagement du territoire dans les zones inondables des lacs et des cours d'eau.

Les propositions formulées dans ces différents documents apportent des enseignements indispensables à la construction d'une résilience du territoire face au risque d'inondation.

Ainsi, le projet AMERZI piloté par l'Université de Montréal, en collaboration avec le MSP, de la municipalité de Saint-André-d'Argenteuil se veut novateur. Il favorise l'implication d'une multitude d'acteurs issus de milieux divers et variés : des chercheurs de l'Université de Montréal et de l'Université Concordia, des professionnels de la municipalité de STADA et de la MRC d'Argenteuil, l'organisme de bassins versants de la Rivière du Nord (Abrinord), le MSP, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, des citoyens... Cette démarche intégrée permet la mise en commun et l'optimisation des connaissances dans la recherche de solutions durables à court, moyen et long terme.

LES CARACTÉRISTIQUES D'UN AMÉNAGEMENT RÉSILIENT

Le concept de résilience est défini dans le livre « La ville résiliente, comment la construire? » des chercheurs Isabelle Thomas et Antonio Da Cunha comme « la capacité de la ville à absorber une perturbation, puis à récupérer ses fonctions à la suite de celle-ci (...). C'est la capacité à faire face, à rebondir, à se reconstruire après un choc, des turbulences ou une crise ». La 100 Resilient cities de la Rockefeller Foundation retient notamment sept critères qui définissent la résilience d'une ville. En effet, celle-ci doit être réfléchie, robuste, redondante, inclusive, intégrée et flexible (chacun de ces critères correspondant à des concepts précis et définis). D'après les chercheurs Andrée Dauphiné et Damien Provitolo, les critères d'apprentissage et d'auto-organisation sont également fondamentaux. Enfin, la chercheuse Isabelle Thomas retient les critères de transparence et d'équité. En effet, une communication transparente et accessible à tous semble fondamentale pour renforcer la résilience à chaque palier de gouvernance. En dernier lieu sont retenus les critères d'innovation et de compatibilité des données employées. Dès lors, pour concevoir un aménagement résilient, un processus de concertation ainsi qu'une meilleure planification du territoire doivent être assurés.

Le projet pilote de Saint-André-d'Argenteuil consistant à réaménager l'ensemble de la municipalité tente de répondre à ces différents critères, afin de garantir la sécurité des citoyens, des biens et du territoire. Le processus de co-construction est au cœur de la démarche générale du projet qui repose sur trois piliers : une solide base de données et d'analyses, une méthode d'évaluation avec des indicateurs →

bonifiés et couvrant les aspects essentiels de la résilience (à savoir les dimensions sociales, environnementales, économiques, psychosociales, urbanistiques, paysagères et gouvernementales) et enfin la construction de scénarios variés.

VIVRE AVEC L'EAU APRÈS UNE INONDATION

Dans le cadre du projet AMERZI, différents scénarios ont été élaborés en concertation avec la municipalité, au sein du cours relatif aux enjeux des aménagements urbains, assuré par la professeure Isabelle Thomas à l'Université de Montréal. Le travail développé sous sa direction s'inscrit dans la réflexion globale menée par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, les OBV du Québec, les MRC et les municipalités. En effet,

de nombreux objectifs environnementaux sont établis par ces derniers. On pense notamment au soutien apporté aux municipalités faisant face à différentes catastrophes naturelles, à la volonté de développement de trames vertes et bleues (dans le grand Montréal), à la préservation des milieux humides, à la création de réseaux récréotouristiques protégeant et mettant en avant les milieux naturels. On note que la valeur écologique des milieux naturels du Québec est prise en compte et fait l'objet de nombreux projets de restructuration, renaturalisation, restauration, reboisement...

Ainsi, les mesures de réduction de la vulnérabilité et d'aménagements durables envisagées, pourront inspirer la municipalité de Saint-André-d'Argenteuil. Parmi celles-ci, on peut en retenir quelques-unes, telles que la mise en place d'une fiducie sociale, la conception d'un modèle d'aménagement relatif à la relocalisation

envisagée des populations allant de pair avec la déconstruction et la revalorisation des matériaux employés, mais également la mise en œuvre d'un processus de renaturation (figure 2) avec un corridor vert et la restauration des berges et bandes riveraines devenant accessibles collectivement, l'adoption d'une réglementation plus restrictive pour les zones inondables, ou encore l'implantation de forêts nourricières, jardins flottants communautaires (permettant de surcroît un renforcement des liens sociaux). Ces mesures d'aménagement auront également pour effet de sensibiliser les citoyens aux enjeux et risques auxquels ils sont confrontés. Afin de choisir les meilleurs scénarios, il est nécessaire d'analyser les différentes solutions présentées et de s'assurer de la co-construction des solutions avec l'ensemble des parties prenantes. 🏡



Figure 2 : Scénario de renaturalisation de STADA : Croquis conceptuel.
Source : ARIACTION



PERMIS ET CERTIFICATS DANS **UNE ZONE CONTRAINTE**

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

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (« LAU »), qui encadre la réglementation municipale dans ces domaines, fut adoptée en 1979. À l'origine, elle conférait aux municipalités locales le pouvoir d'adopter principalement des règlements de zonage, de lotissement et de construction.

Il est rapidement apparu que le coffre à outils réglementaires des municipalités devait être mieux garni. C'est ainsi qu'à compter de 1985 la LAU fut modifiée à plusieurs reprises pour permettre l'adoption de règlements à vocation particulière : dérogations mineures (1985), plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) (1989), usages conditionnels (2002), projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCM01) (2002) et autres. En 2009 fut ajouté un pouvoir réglementaire relatif à la délivrance de permis ou de certificats dans les secteurs de contraintes.

Les contraintes naturelles sont nombreuses et variées : inondations, érosion côtière, glissements de terrain, écroulements rocheux, etc. On a l'impression que peu de territoires municipaux en sont totalement exempts. Ces contraintes posent des risques pour la sécurité des biens et des personnes. Cela ne signifie toutefois pas que les travaux doivent être totalement prohibés dans les secteurs concernés. Dans certains cas, il est possible d'ériger une construction sécuritaire

en ayant recours à des techniques ou à des matériaux qui assureront la solidité du bâtiment.

Jusqu'en 2009, certaines municipalités prévoyaient, dans leur règlement de zonage ou dans celui relatif aux permis et certificats, la possibilité de délivrer un permis de construction conditionnellement à ce que des mesures particulières soient prises afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Ces mesures variaient dépendamment du projet de construction et de la nature précise de la contrainte affectant le terrain concerné. D'un point de vue juridique, il y avait toutefois problème : la délivrance de tels permis conditionnels n'était pas autorisée par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Une municipalité ne pouvait, lors de la délivrance d'un permis de construction, imposer des conditions propres à un site particulier même si l'objectif visé était louable.

Voilà donc pourquoi, en 2009, l'Assemblée nationale modifia à nouveau la LAU pour permettre aux municipalités d'adopter un règlement relatif aux restrictions à la délivrance de permis ou de certificats en raison de certaines contraintes naturelles¹.

Essentiellement, ces nouvelles dispositions ont donné aux municipalités le pouvoir d'adopter un règlement leur permettant d'imposer des conditions particulières de délivrance de tout

permis de construction ou de lotissement ou de tout certificat d'autorisation dans un secteur où sont édictées des normes pour des raisons de sécurité publique ou de protection de l'environnement. Notons qu'un tel règlement peut être adopté uniquement si les travaux ou les constructions ne sont pas par ailleurs prohibés. Par exemple, en zone inondable de grand courant, les municipalités doivent prohiber toute construction, sauf exceptions. Une municipalité ne pourrait assouplir cette règle au moyen d'un règlement comme celui que nous décrivons ici.

Un règlement sur l'imposition des conditions particulières de délivrance de tout permis ou certificat doit décrire la procédure devant être suivie :


- 1) Une demande de permis ou de certificat doit être accompagnée d'une expertise dans le but de renseigner le conseil sur la pertinence de délivrer le permis ou le certificat et sur les conditions auxquelles devrait, le cas échéant, être assujettie cette délivrance, compte tenu des contraintes du secteur concerné.
- 2) Le dossier est soumis pour avis au comité consultatif d'urbanisme (« CCU »).
- 3) Le conseil, à la lumière de l'expertise produite par le demandeur et de l'avis du CCU, décide s'il autorisera la délivrance du permis ou du certificat.

4) Si le conseil autorise cette délivrance, il peut l'assujettir au respect de toute condition, notamment quant à la réalisation des travaux, tenant compte des contraintes affectant le terrain récepteur.

Le règlement peut s'appliquer dans un ou plusieurs secteurs pour lesquels le règlement de zonage prévoit des normes particulières pour des raisons de sécurité publique ou de protection de l'environnement. Il doit identifier les contraintes et déterminer les types d'expertises requis et leur contenu minimal en fonction notamment des différents types de contraintes et de permis ou certificats.

Un tel règlement introduit donc une belle souplesse dans l'application des dispositions visant à assurer la protection des biens et des personnes dans les secteurs de contraintes naturelles. Ainsi, dans un secteur de forte pente, l'utilisation de techniques particulières, variant d'un terrain à l'autre, peut permettre la construction de maisons tout à fait sécuritaires. Le conseil pourrait prévoir, comme condition attachée à un permis, que la construction soit érigée conformément à une technique spécifique. La condition deviendra alors l'équivalent d'une norme réglementaire devant être respectée par le propriétaire.

Notons que malgré un rapport d'expert favorable à une construction, le conseil municipal n'est pas obligé de donner son accord à la délivrance du permis.

La municipalité doit s'assurer du respect de toute condition d'ordre technique qui est ainsi greffée à un permis ou à un certificat. Minimalement, le règlement devrait exiger que l'auteur de l'expertise accompagnant la demande certifie que les travaux ont été exécutés conformément aux recommandations de son rapport. Me Pierre Laurin Tremblay Bois, avocats S.E. N.C. R. L. 

Saviez-vous que?

En tant que membre de l'AQU, vous avez accès à nos archives de revue en ligne!

Les anciennes parutions de la revue québécoise d'urbanisme d'août 2013 à aujourd'hui sont disponibles sous l'onglet Publications/Archive de revues qui n'est visible que pour les membres. Vous devez donc vous connecter à votre compte en ligne pour y avoir accès. Si ce n'est pas déjà fait, voici comment faire :

- Naviguez sur notre site www.aqu.qc.ca
- Cliquez sur « zone des membres » (en haut à droite)
- Cliquez sur « mot de passe oublié »
- Utiliser votre courriel comme identifiant
- Suivre les instructions pour créer votre mot de passe.

Notez que si votre courriel n'est pas inscrit à nos dossiers, il vous sera impossible d'accéder à votre compte en ligne. Dans ce cas, communiquez avec nous par courriel (info@aqu.qc.ca) afin de mettre à jour votre dossier et ainsi vous donner accès à la zone des membres.

Une vidéo d'instruction est aussi disponible sur la page d'accueil de notre site web!



Association québécoise d'urbanisme

NOUS JOINDRE VOIR MON DOSSIER DÉCONNEXION

Entrez votre mot de recherche ici...

À PROPOS - FORMATION - PUBLICATIONS - ADHÉSION -

Revue québécoise d'urbanisme

Archive des revues

Guides de référence

Accueil > Publications > Archive des revues

Sept. 2020
Le transport urbain et l'aménagement du territoire

Mars 2020
L'urbanisme hivernal au Québec

VOL. 40 NO. 1- 2020

Jean-François PRONOVOST, *Faire du vélo d'hiver, une option viable dans nos villes*

Patrick LACHAPPELLE, *Sortir l'urbanisme de son hibernation : pistes de réflexion sur l'intégration*

REVUE QUÉBÉCOISE D'URBANISME





Association
québécoise
d'urbanisme

NOUS JOINDRE

ZONE DES MEMBRES



Entrez votre mot de recherche ici.



À PROPOS -

FORMATION -

PUBLICATIONS -

ADHÉSION -

ÉVÉNEMENTS

WEBINAIRES

RESTEZ À L'AFFÛT

Toutes nos nouvelles offres des webinaires
seront annoncées en ligne ici :

<https://www.aqu.qc.ca/evenements/>