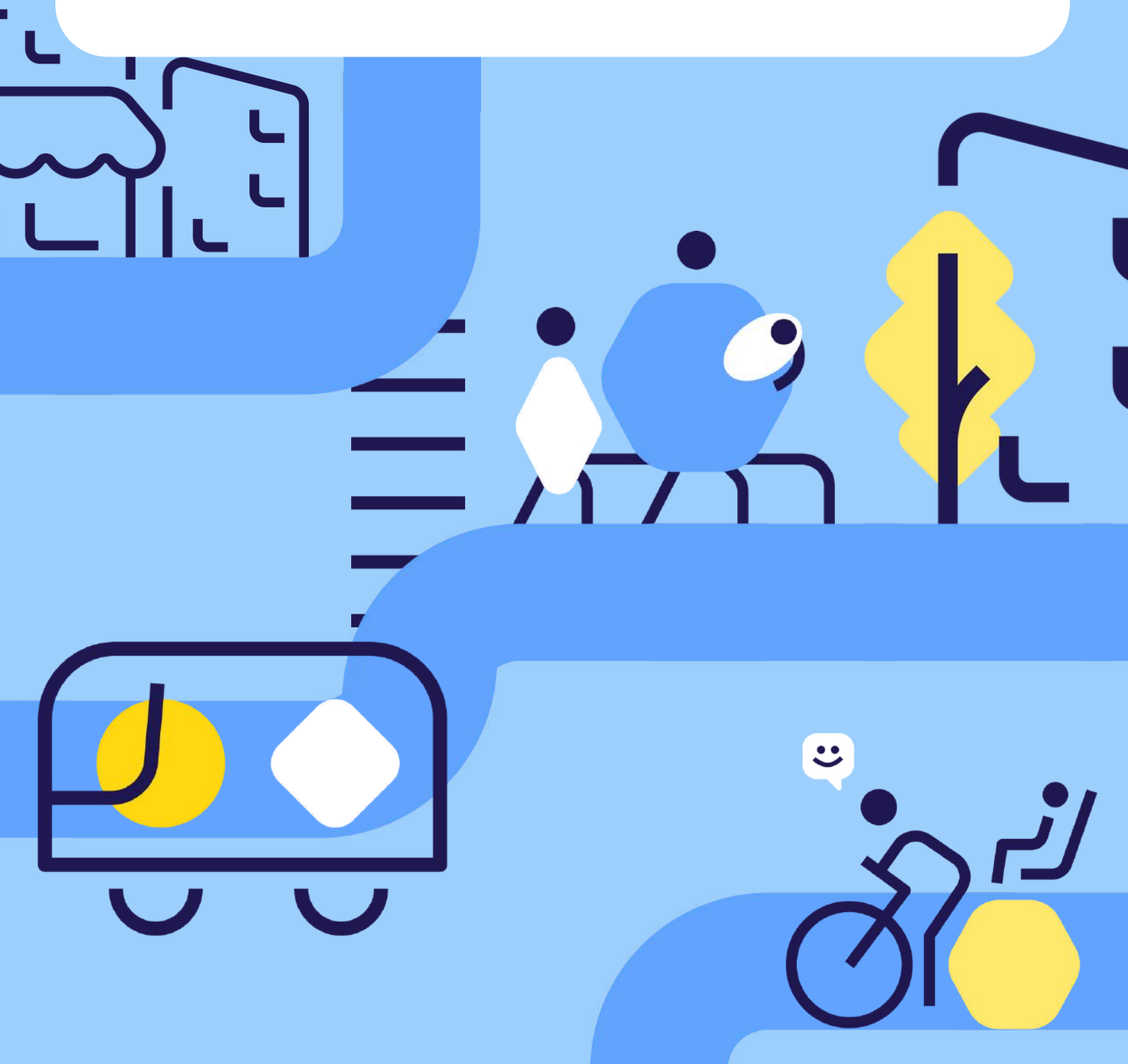


# Guide urbanistique

## Mobilicité



Boîte à outils pour des communautés actives, sécuritaires et inclusives



## Mot de la direction

Cher lecteur et chère lectrice,

Vous devez certainement vous demander: comment en est-on arrivé à vouloir créer une boîte à outils urbanistiques?

Ça a commencé par une tempête d'idées entre "geek" en mobilité et en urbanisme sur les problématiques vécues par les petites municipalités de nos deux régions d'intervention.

Entre le maintien des actifs municipaux, les besoins croissants de la population et les défis en matière de mobilité et d'urbanisme, les petites municipalités doivent faire preuve de débrouillardise avec peu de moyens. La demande en transport durable étant fortement conditionnée par l'offre, nous savions que l'urbanisme est un puissant levier pour amener des changements dans les milieux, et conséquemment des changements de comportement en matière de mobilité.

C'est donc poussé par de l'empathie, mais surtout par un désir d'appuyer les municipalités dans leur défi, que l'idée d'une boîte à outils urbanistiques a germé. On souhaitait une boîte à outils accessible, adaptée à la réalité des petites et des moyennes municipalités, mais surtout qui puisse être facilement appropriée par le milieu.

Est venue ensuite une opportunité de financement puisque l'argent, ici comme ailleurs, est le nerf de la guerre. Nous ne traiterons pas ici des leviers financiers accessibles aux municipalités. Par contre, suite à la lecture de ce guide, nous encourageons toutes les municipalités, dans la Capitale-Nationale et en Chaudière-Appalaches, à nous contacter afin que l'on continue l'accompagnement.

Ensemble. Pour des milieux de vie durables, sécuritaires et inclusifs!

Urbanistiquement vôtre,



**Marie-Soleil Gagné,**  
Directrice Générale



## Remerciements

Ce projet est rendu possible grâce à la précieuse collaboration de nos partenaires. En effet, le travail d'analyse inclut un processus consultatif exhaustif de nos partenaires experts et des municipalités de la MRC de Lotbinière. Accès transports viables s'appuie donc sur deux formes d'expertises, soit l'expertise scientifique et celle de vécu professionnel. Ces partenaires sont le Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches, la MRC de Lotbinière, Mobili-T, l'Université Laval ainsi qu'Alec de Melo, urbaniste.



Le projet de guide urbanistique Mobilicité est rendu possible grâce au Fonds pour le transport actif (Infrastructure Canada).



870, avenue De Salaberry, bureau 303  
Québec (Québec)  
G1R 2T9

[acces@transportsviables.org](mailto:acces@transportsviables.org)  
418 648-1242

**Pour toutes informations supplémentaires**

Samuel Deschênes, M.ATDR  
Chargé de projet - Aménagement et urbanisme  
[s.deschenes@transportsviables.org](mailto:s.deschenes@transportsviables.org)

# Table des matières

|                                                                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Avant-propos</b>                                                                                                       | <b>4</b>  |
| <b>La mobilité durable</b>                                                                                                | <b>4</b>  |
| Réduire-Transférer-Améliorer                                                                                              | 4         |
| Santé publique                                                                                                            | 5         |
| Sécurité publique                                                                                                         | 6         |
| Convivialité et dynamisme socio-économique                                                                                | 6         |
| Impacts économiques                                                                                                       | 7         |
| Environnement                                                                                                             | 8         |
| <b>Le guide urbanistique Mobilicity</b>                                                                                   | <b>9</b>  |
| <b>Mise en contexte</b>                                                                                                   | <b>9</b>  |
| <b>Objectifs</b>                                                                                                          | <b>10</b> |
| <b>Contenu</b>                                                                                                            | <b>10</b> |
| <b>Public cible</b>                                                                                                       | <b>10</b> |
| <b>Démarche</b>                                                                                                           | <b>11</b> |
| <b>L'aménagement, l'urbanisme et la mobilité durable chez les municipalités québécoises</b>                               | <b>12</b> |
| <b>Définitions des concepts</b>                                                                                           | <b>12</b> |
| <b>La réglementation québécoise</b>                                                                                       | <b>18</b> |
| <b>Cadre institutionnel et réglementaire</b>                                                                              | <b>18</b> |
| <b>Les pouvoirs municipaux</b>                                                                                            | <b>20</b> |
| Les pouvoirs de planification                                                                                             | 20        |
| Les pouvoirs normatifs                                                                                                    | 20        |
| Les pouvoirs discrétionnaires                                                                                             | 21        |
| L'existant, le nouveau et les droits acquis                                                                               | 21        |
| <b>Les impacts de la réglementation sur la mobilité durable</b>                                                           | <b>24</b> |
| <b>Planifier la ville à échelle humaine</b>                                                                               | <b>26</b> |
| <b>Plan d'urbanisme</b>                                                                                                   | <b>28</b> |
| <b>Règlement de zonage</b>                                                                                                | <b>32</b> |
| <b>Règlement de lotissement</b>                                                                                           | <b>36</b> |
| <b>Règlement de construction</b>                                                                                          | <b>39</b> |
| <b>Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)</b>                                  | <b>41</b> |
| <b>Règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)</b> | <b>44</b> |
| <b>Programme particulier d'urbanisme (PPU)</b>                                                                            | <b>47</b> |
| <b>Règlement relatif aux plans d'aménagement d'ensemble (PAE)</b>                                                         | <b>50</b> |
| <b>Usages conditionnels</b>                                                                                               | <b>53</b> |
| <b>Règlements municipaux</b>                                                                                              | <b>56</b> |
| <b>Conclusion</b>                                                                                                         | <b>59</b> |
| <b>Références</b>                                                                                                         | <b>60</b> |
| <b>À propos</b>                                                                                                           | <b>63</b> |

# Avant-propos



## La mobilité durable

La mobilité durable consiste à repenser nos façons de se déplacer afin de limiter les impacts de nos déplacements et ultimement réduire l'utilisation de l'auto-solo. Pour qu'elle soit durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible à la santé humaine. Ce concept est associé aux modes de transports collectifs, comme le transport en commun, l'autopartage et le covoiturage et aux modes actifs tels que la marche et le vélo.

### Réduire-Transférer-Améliorer

Pour Accès transports viables, la mobilité durable passe par l'approche Réduire-Transférer-Améliorer (RTA). Celle-ci s'intéresse à la fois aux déplacements et aux modes de transports en soi, mais aussi à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, puisqu'ils influencent l'usage de modes durables.

Suivant cette approche, il faut d'abord réduire (R) la quantité et la distance des déplacements motorisés. En effet, la meilleure solution pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) demeure toujours de réduire la quantité et la distance des déplacements. Ensuite, il faut transférer (T) les déplacements restants vers des modes de transport moins polluants, moins énergivores et plus durables. Ce faisant, on cherche à accroître la part modale des transports actifs et collectifs. Enfin, le dernier recours consiste à améliorer (A) l'efficacité énergétique des véhicules, notamment par l'électrification des transports.

L'ordre d'action RTA est particulièrement importante, puisqu'elle permet de s'adresser, en premier lieu, aux principaux aspects responsables de la dépendance à l'automobile individuelle, tels que l'étalement urbain, l'augmentation de l'offre routière et la croissance de la motorisation. Ainsi, cet enchaînement assure des bénéfices transversaux et durables permettant le développement d'une mobilité durable à l'intérieur de nos territoires.

Les bienfaits de ce concept sont multiples et sont associés à différentes sphères de notre société. En effet, la mobilité durable présente des bienfaits notamment sur la santé de la population, l'amélioration de la qualité de l'air, sur la sécurité, le dynamisme des quartiers, le portefeuille (tant celui des ménages que la collectivité) et sur l'environnement.

## Santé publique

D'abord, utiliser des modes actifs ou collectifs pour les déplacements quotidiens permet d'atteindre les recommandations quotidiennes en termes d'activités physiques (figure 1), soit 30 minutes d'activité physique par jour ou 10 000 pas/jour ou 1 600 tours de roue/jour (Scientifique en chef du Québec, 2017). Être actif permet notamment de réduire les risques de maladies cardio-vasculaires et de prévenir le stress, l'anxiété et la dépression (INSPQ, 2017; Kelly et al., 2018).

Dans une perspective collective, l'amélioration de la qualité de l'air par la réduction de l'auto-solo et de la circulation automobile diminue les risques de cancer, de problèmes respiratoires, de troubles du sommeil et d'apprentissage.



Figure 1 - En santé grâce à la mobilité durable

## Sécurité publique

La mobilité durable joue également un rôle important dans la sécurité de nos milieux de vie. D'ailleurs, le cercle vertueux de la sécurité et de la mobilité durable permet d'illustrer cette conjonction (figure 2).

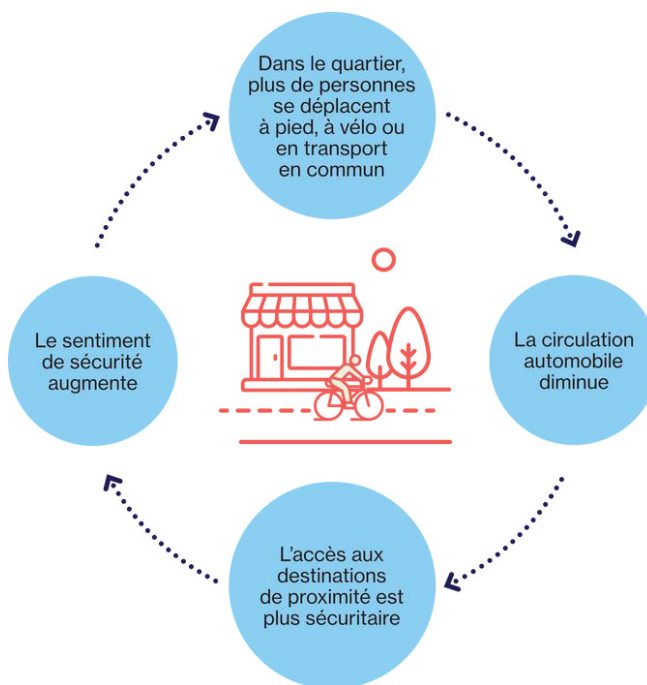


Figure 2 - Cercle vertueux de la sécurité et de la mobilité durable

## Convivialité et dynamisme socio-économique

En plus de contribuer à la sécurité de la population, la mise en place d'aménagement favorisant les transports actifs et collectifs permet également d'améliorer la convivialité des quartiers et de dynamiser les milieux (figure 3). Cela incite les gens à parcourir leur voisinage, se balader, s'arrêter, s'amuser, se faisant parfois en consommant des biens et services, ce qui augmente la fréquentation des commerces et des espaces publics en plus de favoriser les rassemblements et les opportunités d'événements. Par l'appropriation de l'espace par la population locale, la rue devient une destination en soi et un sentiment de fierté et de communauté se forme.



Figure 3 - Un milieu dynamique grâce à la mobilité durable

## Impacts économiques

Au niveau économique, la possession d'une voiture génère des frais d'utilisation mensuels importants pour un ménage (figure 4). L'essence, l'immatriculation, les assurances, l'entretien et la dépréciation du véhicule peuvent atteindre en moyenne 275 \$ par mois pour une voiture compacte ou 750 \$ pour un VUS (Association canadienne des automobilistes, s.d.). Au niveau collectif, chaque dollar investi par une personne en transport équivaut à une dépense sociétale de 5,77 \$ pour la voiture, 1,31 \$ pour le transport collectif et 0,22 \$ pour la marche ou le vélo (Communauté métropolitaine de Québec, 2022). D'ailleurs, les investissements publics en transports en commun ont trois fois plus de retombées économiques que ceux qui concernent l'automobile privée (Chambre de commerce du Montréal métropolitain & SECOR, 2010).

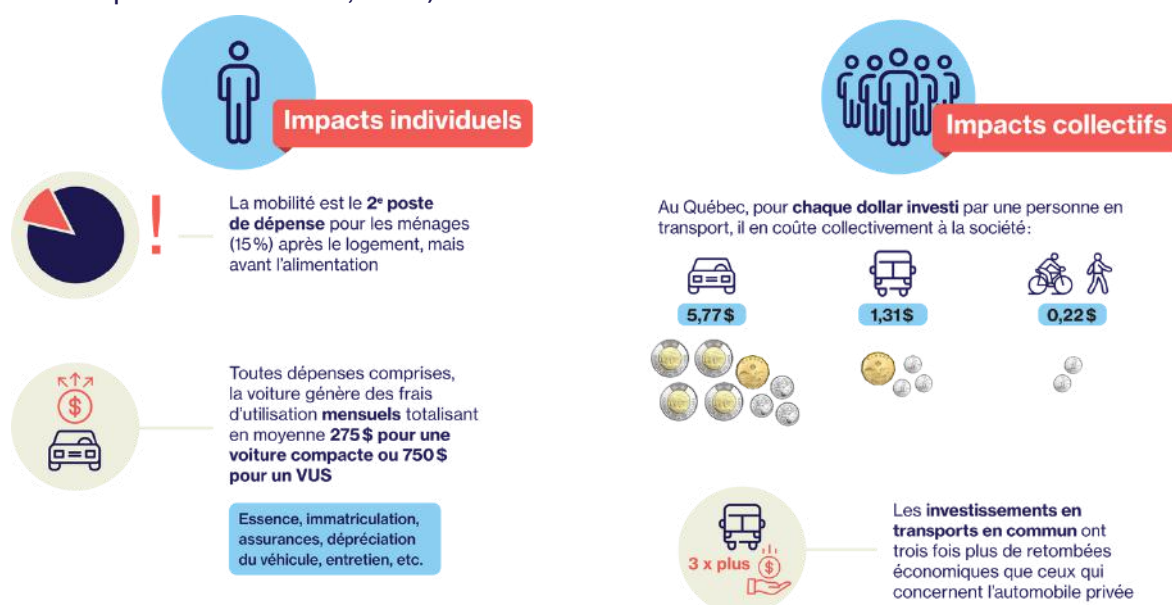


Figure 4 - Des économies et bénéfices grâce à la mobilité durable

## Environnement

Face aux enjeux relatifs à la lutte aux changements climatiques, la mobilité durable joue un rôle important, puisqu'au Québec, le transport est le secteur d'activité le plus polluant en GES (figure 5). D'ailleurs, l'utilisation quotidienne de la voiture individuelle pour parcourir un déplacement domicile-travail émet autant d'émissions de GES que 5 allers-retours en avion entre Québec et Toronto (figure 6). Ainsi, réduire l'usage de l'auto-solo et transférer ses déplacements vers des modes actifs et collectifs sont des éléments déterminants pour diminuer son impact environnemental.

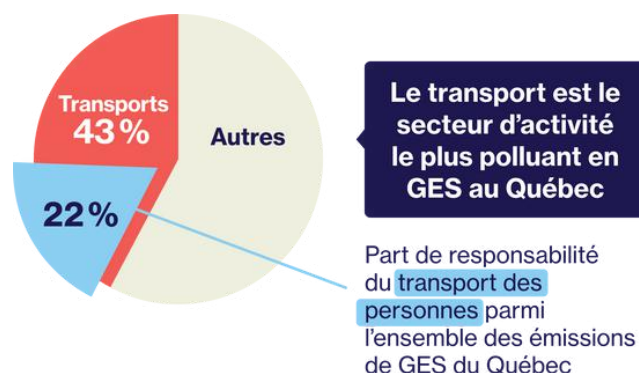


Figure 5 - Répartition des émissions de GES au Québec

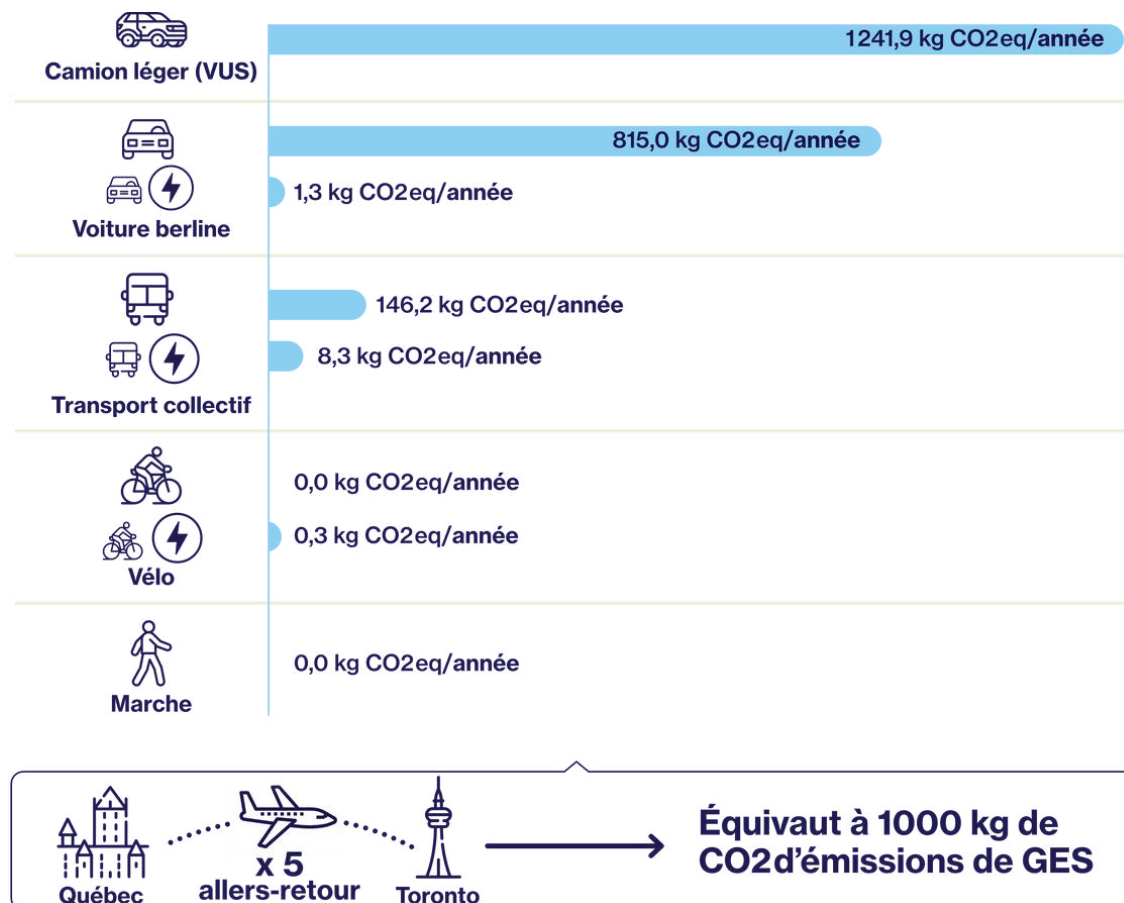


Figure 6 - Émission de GES par modes de transports pour un déplacement de 7,7 km (distance médiane que parcourent les personnes québécoises entre le domicile et le travail)



# Le guide urbanistique Mobilicité

## Mise en contexte

Le principal outil employé par les municipalités afin d'influencer l'aménagement de leur territoire est la réglementation urbanistique. La planification du territoire étant fortement concrétisée par la réglementation en vigueur, celle-ci est un outil puissant pouvant être utilisé par les municipalités afin de façonner le territoire de manière à mieux répondre aux besoins des utilisatrices et utilisateurs des transports actifs. La réglementation municipale couvre différents champs d'application et est constituée de différents documents législatifs, dont les règlements de zonage, de construction et de lotissement. Malheureusement, le temps et les ressources étant limités, plusieurs municipalités québécoises ne maximisent pas le plein potentiel de leur réglementation, n'étant pas en mesure de la développer bien au-delà des exigences minimales. Ce, malgré que la réglementation représente un levier puissant pour encadrer le développement du territoire.

Alors qu'il existe de nombreuses bonnes pratiques en aménagement et en urbanisme pouvant être intégrées dans la planification de nos municipalités afin de favoriser la mobilité active, peu de ces pratiques sont traduites en règlements, et ce, malgré l'utilité de ces outils. Bien que les bonnes pratiques soient bien connues et documentées, celles-ci sont peu accessibles et peu de municipalités arrivent à adapter leur réglementation pour être en cohérence avec ces bonnes pratiques. À l'heure actuelle, peu d'efforts sont déployés afin de partager avec les municipalités les connaissances nécessaires à l'élaboration et la conceptualisation de règlements urbanistiques qui favorisent la mobilité active. En effet, peu de documents existent qui montrent concrètement comment intégrer ces notions dans le cadre réglementaire en urbanisme québécois.

Face à cette réalité, Accès transports viables a développé une boîte à outil urbanistique facilitant, pour les municipalités du Québec, la rédaction de règlements valorisant les bonnes pratiques favorables à la mobilité durable.

# Objectifs

Deux objectifs principaux ont guidé l'élaboration de cette boîte à outils.

- Le premier consiste à traduire en réglementation urbanistique les bonnes pratiques favorisant la mobilité active, facilitant l'accès à l'information et l'intégration de ces pratiques pour l'ensemble des municipalités québécoises. Ainsi, on augmente la capacité des municipalités à faire leur propres modifications réglementaires utilisant leurs propres ressources tout en s'appuyant sur les outils présentés dans le guide.
- Le deuxième objectif vise à favoriser la transformation du territoire en faveur de la mobilité durable via la mise en œuvre de ces outils. Ainsi, nous visons à faciliter et encourager la transformation de l'existant, mais aussi à assurer l'inclusion des bonnes pratiques urbanistiques dans les nouveaux développements. La boîte à outils doit prendre en compte les distinctions entre le déjà construit et le nouveau afin que la réglementation proposée soit adaptée aux réalités actuelles et futures des municipalités. Les éléments proposés dans cette boîte à outils ont été réfléchis et adaptés de manière à prendre en considération les divers défis rencontrés par les municipalités, qu'il s'agisse des limites physiques (ex. : emprise de rue à son maximum) associées à l'existant ou bien les pressions externes (ex. : volontés des promoteurs) liées aux nouveaux développements.

# Contenu

Cette boîte à outils vise donc à favoriser la mobilité active en utilisant les documents de planification et d'urbanisme municipaux comme levier d'action. Elle comprend deux parties, soit:

- Une guide présentant les différents outils réglementaires et leur impacts sur la mobilité active ; et
- Un inventaire de règlements urbanistiques se basant sur une municipalité fictive (Mobilicité) pouvant être réutilisés ou adaptés par les municipalités québécoises.

# Public cible

Le Guide urbanistique – Mobilicité s'adresse aux personnes responsables de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme ou de la mobilité dans les Municipalités régionales de comté (MRC) et municipalités québécoises.

## Démarche

Le processus de réalisation de cette boîte à outils s'est déroulé sur une période de 16 mois. Il représente le fruit d'un travail d'analyse et de consultation de nos partenaires, des municipalités de la MRC de Lotbinière et de la présence d'un urbaniste de l'ordre des urbanistes du Québec (OUQ) ainsi que deux aménagistes.

Afin d'enrichir le présent guide des connaissances professionnelles, furent consultés les entités responsables de l'application et la gestion de la réglementation - les municipalités. L'organisme a donc formé un partenariat avec la MRC de Lotbinière et a réalisé un atelier participatif afin de discuter des freins, enjeux, limites et opportunités en matière de planification et de réglementation urbanistique.

Finalement, l'avancement de la boîte à outils et de l'inventaire urbanistique a été présenté lors d'un forum conjointement organisé par Accès transports viables et le Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches (le Forum régional sur la mobilité durable de Chaudière-Appalaches). Tenue le 3 mars 2024 à Saint-Apollinaire, cette activité a permis de présenter la démarche aux personnes participantes, de mesurer leur degré de familiarité avec la réglementation urbanistique et d'obtenir leur rétroaction sur la démarche, dans le but d'adapter notre outil aux besoins réels de la communauté.



# L'aménagement, l'urbanisme et la mobilité durable chez les municipalités québécoises

## Définition des concepts

Cette section présente l'ensemble des concepts qui sont utilisés dans la boîte à outils. Ils sont issus des bonnes pratiques urbanistiques en matière de mobilité et d'aménagement du territoire. Cette liste de définitions comprend également la définition de concepts plus techniques (ex. : emprise de rue).

Ces définitions théoriques se distinguent des définitions techniques que l'on retrouve à la réglementation et qui orientent l'interprétation de son contenu.

### Accessibilité

Elle englobe tous les éléments qui facilitent l'accès d'une personne à un lieu ou à un service. Cela inclut la proximité géographique, les implications financières, ainsi que les compétences économiques, physiques et cognitives nécessaires. Par conséquent, promouvoir l'accessibilité ne se limite pas à améliorer les infrastructures de transport pour augmenter la mobilité, mais peut également être favorisé par la proximité des diverses activités. L'accessibilité inclut également l'élimination de certaines entraves à l'utilisation du territoire (ex. : barrière physique empêchant les personnes à pied ou à vélo de traverser).

### Accessibilité universelle

Ce terme signifie que tout milieu, aménagement, bâtiment ou service doit être conçu et organisé de manière à être utilisable par toutes les personnes, quels que soient leurs besoins, leurs capacités ou leurs limitations. Ces limitations peuvent être d'ordre physique, cognitif ou encore financier, numérique, culturel et littéraire.

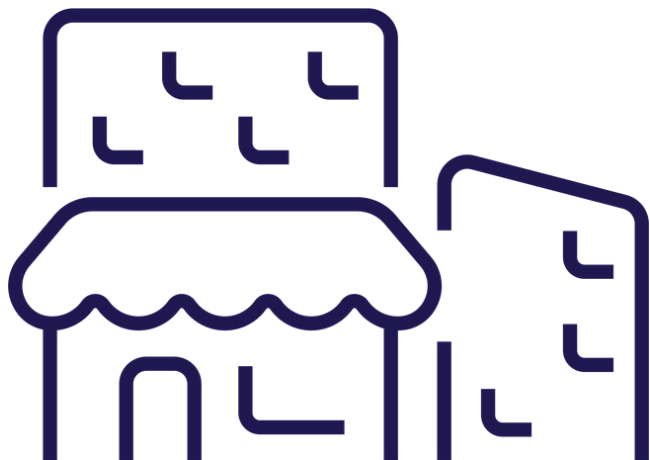


## Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+)

L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est à la fois une approche, un processus d'analyse et un réflexe à développer qui vise à tenir compte des réalités et des besoins particuliers de toutes les personnes lors de la mise en place de projets. Elle permet de prévoir les effets des projets sur les différents groupes sociaux qui pourraient potentiellement être impactés.

## Animation

Il s'agit d'éléments qui favorisent la vie sociale et culturelle d'un milieu, et qui rendent les espaces publics plus attractifs et agréables pour les personnes résidentes et visiteuses. Ainsi, l'animation contribue à la création d'une atmosphère vivante et dynamique qui reflète l'identité et la diversité de la collectivité.



## Apaisement de la circulation

Ce concept englobe diverses actions ou aménagements visant principalement à réduire la vitesse de circulation, limiter le nombre de véhicules ou améliorer la sécurité des personnes. Ces interventions incluent souvent la réduction de la largeur des voies automobiles, l'ajout ou l'élargissement des infrastructures actives (ex. : trottoirs, bandes cyclables, etc.) et l'élévation de certaines parties d'une chaussée (ex. : intersection surélevée, passage piéton surélevé, dos d'ânes, etc.).

## Chaussée de rue

Elle représente la superficie de la rue aménagée pour accueillir la circulation, qu'elle soit automobile, cyclable ou piétonne. Elle est intimement liée à l'emprise de rue.

## Convivialité

En aménagement du territoire, en urbanisme et en mobilité, elle réfère à la praticabilité ainsi qu'au sentiment de confort et de sécurité qu'offre un aménagement, une infrastructure ou un lieu.

## Droit à la mobilité

Fortement lié à l'accessibilité universelle et aux besoins intersectionnels, le droit à la mobilité est le principe selon lequel toute personne a le droit de se déplacer librement et en toute sécurité. Il implique également le droit à l'accessibilité aux infrastructures de transport et aux espaces publics pour toutes et tous, sans discrimination, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Ce droit est fondamental pour garantir la participation pleine et entière à la vie sociale, économique et culturelle d'une société. Il s'agit d'un droit fondamental dont dépend l'exercice d'autres droits fondamentaux comme le droit au travail, le droit au logement, le droit à la santé, le droit à l'éducation, le droit à la libre association, etc.

## Emprise de rue

Elle constitue la superficie qu'englobe le(s) lot(s) de la rue et comprend généralement la chaussée de rue ainsi que toute autre superficie se trouvant au sein desdits lot(s). L'espace de l'emprise de rue non-couverte par la chaussée de rue est généralement utilisé pour aménager des fossés ou comme une extension des cours privées.

Malgré que les citoyennes et citoyens aient accès à cette zone, celle-ci appartient tout de même au domaine public et peut faire l'objet d'éventuels aménagements (ex. : ajout d'un trottoir) et modifications.

## Environnement bâti

L'environnement bâti désigne l'ensemble des aménagements, infrastructures et constructions créés par l'être humain dans un lieu donné. La planification et la conception de l'environnement bâti ont un impact direct sur la qualité de vie de la population et sur la manière dont les espaces sont utilisés et vécus par la population. Ultiment, l'environnement bâti influence aussi la capacité de la population à se déplacer par voies actives.

## Échelle humaine

Un milieu à échelle humaine est un milieu de vie aménagé de manière à ce qu'il soit convivial, animé, durable, sécuritaire et sain. L'espace doit donc être réfléchi, conçu et aménagé en tenant compte des besoins des personnes piétonnes et cyclistes qui l'habite et qui le fréquente, plutôt que de concevoir des milieux de vie axé sur l'accessibilité automobile.



## Espace public

Il s'agit de tous les espaces destinés à être utilisés par tout le monde, sans restriction. Cela englobe les espaces de circulation tels que les routes, ainsi que les lieux de rassemblement comme les parcs et les places publiques. Dans une acception plus large, cette notion peut également inclure les transports collectifs et des espaces à caractère public ou semi-public relevant du domaine privé, mais accessibles à toutes et tous, comme certains usages commerciaux (ex. : épicerie, centre d'achat, etc.).

## Densité et compacité

Ces deux notions sont indissociables si l'on veut réellement tirer profit de leurs avantages. La densité brute se rapporte au nombre de logements sur une superficie donnée, peu importe la forme et l'agencement des bâtiments et des espaces publics ou privés. La compacité, quant à elle, réfère au rapport entre les surfaces bâties et non bâties. Il s'agit d'une manière d'occuper le territoire, de façon à créer des liens (physiques et sociaux) en limitant les vides et les discontinuités. La compacité permet de créer des milieux de vie à la fois denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'un environnement propice à la mobilité active. Une occupation du territoire dense et compact permet de contrer l'étalement urbain en optimisant le périmètre urbain existant (voir encadrés 1 et 2, aux pages 19 et 20, sur l'existant et le nouveau).

## Mixité des usages

La mixité des usages réfère à la coexistence de différents types d'activités au sein d'un même espace, qu'elles soient du domaine public, résidentielles, commerciales, institutionnelles ou industrielles. Cette diversité peut être observée à l'échelle du bâtiment (ex. : un bâtiment héberge plusieurs locaux de divers usages) ou à l'échelle du milieu de vie (ex. : un quartier ou une rue qui héberge plusieurs immeubles d'usages différents). La mixité implique aussi la diversification des formes d'un même usage. Par exemple, les usages résidentiels peuvent comprendre différentes formes, telles les résidences bifamiliales, unifamiliales, multi-générationnelles, etc. En opposition à la mixité, on retrouve la ségrégation des activités, qui implique la concentration ou l'homogénéisation d'un usage à un endroit précis sur le territoire.

## Mobilité active

Ce terme regroupe tous déplacements effectués dont l'énergie est fournie par l'être humain, avec ou sans assistance électrique. Les principaux modes de transports actifs sont la marche, le vélo, la planche à roulettes, le patin à roues alignées, la trottinette et le fauteuil roulant.

## Mobilité collective

La mobilité collective fait référence à tous les modes de transports qui peuvent accueillir de façon simultanée plusieurs personnes (ex. : taxi, autobus, autopartage, covoiturage, etc.). Ce terme regroupe aussi le transport en commun, qui lui est défini comme un service de transport public où horaires, trajets et tarifications sont planifiés et connus à l'avance.

## Périurbain

La zone périurbaine est située en frontière entre les espaces urbains et ruraux. C'est un espace où la fonction résidentielle domine, où les déplacements automobiles sont généralement favorisés et qui peut combiner des caractéristiques typiques tant aux milieux urbains que ruraux. Le périurbain entretient une forte relation avec la ville à proximité, puisque les personnes qui y habitent transitent vers la ville sur une base quasi-quotidienne, notamment pour le travail ou l'accès aux services.

## Perméabilité

La perméabilité désigne la capacité de se déplacer de manière directe et efficiente à travers son milieu de vie ou son quartier selon le mode de transport. Elle dépend de la disposition des voies, de leur agencement spatial, et de l'absence d'obstacles physiques entre les environnements.

## Santé publique

Il s'agit des actions et aménagements portés sur un milieu de vie afin de maintenir et améliorer la santé physique, mentale et sociale des citoyennes et citoyens. Elle prend en considération les facteurs environnementaux, sociaux, économiques et comportementaux qui influent sur la santé.

## Sécurité

Le concept de sécurité renvoie aux conditions et actions mises en place dans un milieu donné pour assurer la protection des personnes se déplaçant en transport actif ou collectif. La sécurité d'un individu est notamment influencée par la présence d'infrastructures sûres et de mesures d'apaisement de la circulation. Le sentiment de sécurité s'étend aussi au sentiment individuel vécu par une personne dans son milieu de vie. Par exemple, l'absence de lumière sur une rue ou dans un parc le soir peut créer un sentiment d'insécurité chez une personne, car il devient impossible pour celle-ci de percevoir les menaces potentielles.

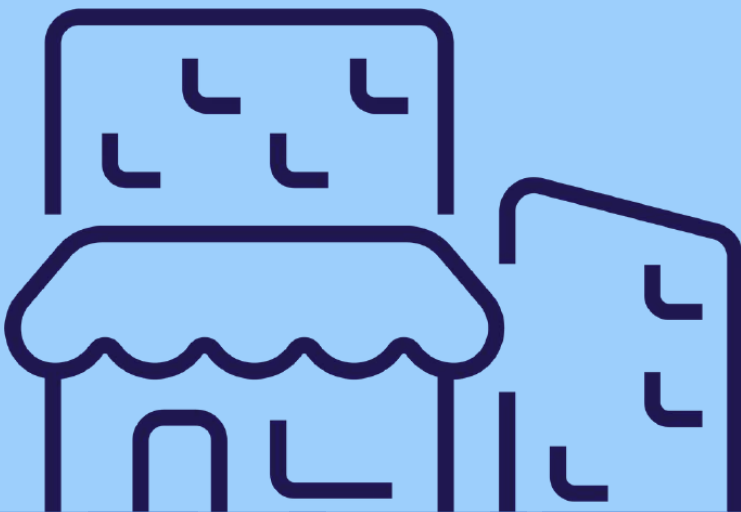


## Sociabilité ou dynamisme

La sociabilité, dans ce contexte, fait référence aux opportunités d'interaction sociale que procure un milieu de vie. La sociabilité d'un milieu de vie est influencée par les usages qu'on y retrouve, les espaces publics aménagés ainsi que le tissu urbain (voir définition suivante). Un milieu de vie sociable est un milieu où il y a plusieurs opportunités de participer à des interactions spontanées (ex. : commerce de proximité, côtoiement de voisines et voisins dans l'espace public, etc) ou encore à des activités collectives (ex. : fête de quartier).

## Tissu urbain

Le tissu urbain se réfère à l'arrangement spatial et à la structure physique des éléments construits au sein d'une zone urbaine. Cela comprend la disposition des édifices, des voies de circulation, des espaces publics ainsi que des aires vertes dans un environnement urbain donné. Il reflète l'organisation d'un milieu de vie habité ou d'une portion de celui-ci.



## La réglementation québécoise

Depuis l'adoption de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) en 1979, le cadre réglementaire associé à cette loi a marqué un tournant dans la façon de voir l'aménagement du territoire et l'urbanisme au Québec. Plusieurs effets résultent de la LAU, notamment la création des MRC, une planification plus intégrée du territoire et la mise en place d'une cohérence au niveau des interventions sur le territoire permettant de mieux coordonner les actions entre les acteurs qui se partagent la responsabilité de son aménagement (Dagenais & Pauzé, s. d.). Bien que le contexte réglementaire ait vécu quelques changements depuis la création de la LAU, les municipalités devancent rarement le minimum demandé par les obligations légales. C'est particulièrement le cas en matière de mobilité durable où la réglementation favorise très généralement les déplacements automobiles au détriment de la mobilité active qui est peu abordée dans les documents de planification municipaux.

Avant de présenter les impacts de la réglementation sur la mobilité durable, il importe d'effectuer une présentation sur le cadre institutionnel et réglementaire québécois afin de mettre les balises que les Communautés métropolitaines (CM), les MRC et les municipalités doivent respecter.

## Cadre institutionnel et réglementaire

Le premier niveau en matière d'aménagement du territoire au Québec est les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) définies par le gouvernement du Québec (Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), 2023). Ces orientations sont en quelque sorte des visions d'aménagements souhaitées par le gouvernement, mais ne disposent pas de critères strictes ou précis. Les OGAT sont des composantes essentielles du cadre réglementaire québécois, car elles dessinent ce que les CM, MRC et municipalités doivent respecter dans leurs documents de planification respectifs.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) est un document de planification pour les deux CM du Québec, soit celles de Québec et de Montréal. Il vise à gérer la croissance, optimiser les transports, protéger les patrimoines naturels et bâtis, et encourager un développement durable, tant en imposant des normes prescriptives que des orientations interprétatives (Gouvernement du Québec, 2024b). Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) est le document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une MRC, d'une agglomération, ou d'une Ville-MRC. Il impose des normes plus prescriptives que le PMAD, mais se concentre notamment sur des orientations interprétatives à l'échelle de son territoire.

À la base du cadre réglementaire québécois repose la règle de conformité entre les différents paliers gouvernementaux. Cette règle assure une cohérence entre les orientations gouvernementales, le PMAD (si applicable), le SAD adopté par les MRC et finalement le plan et les règlements d'urbanisme adoptés par une municipalité locale. Le présent guide urbanistique d'Accès transports viables repose à ce dernier niveau. La figure 7 permet de visualiser la règle de conformité ainsi que le cadre institutionnel et réglementaire québécois.

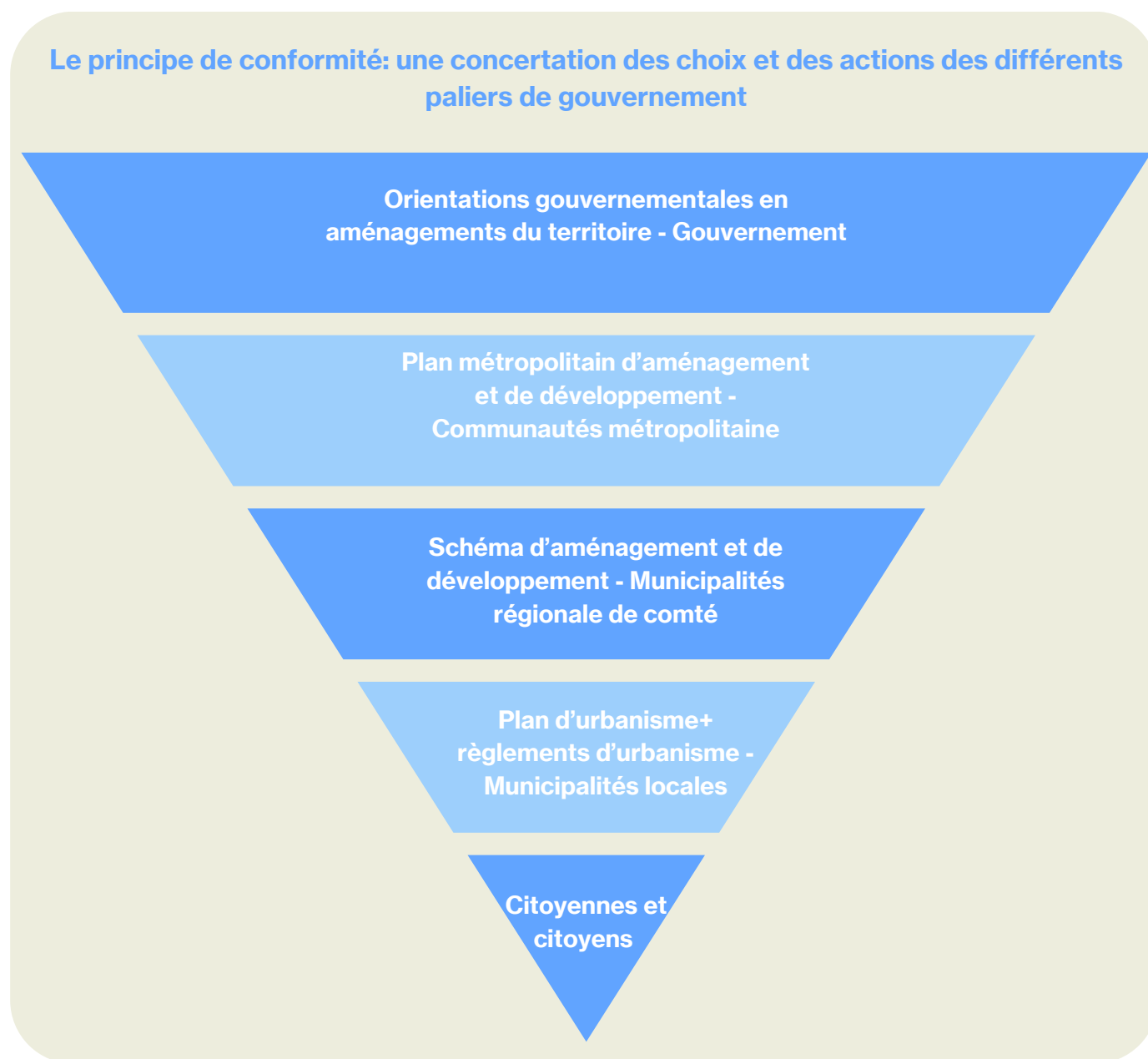


Figure 7 Cadre institutionnel et réglementaire québécois

# Les pouvoirs municipaux

Au niveau de la réglementation locale, une municipalité dispose de plusieurs moyens pour assurer une planification du territoire cohérente avec les orientations supérieures et le respect de sa réglementation par les citoyennes et citoyens.

## Les pouvoirs de planification

La vision d'aménagement du territoire et les orientations qui en découlent constituent l'outil principal dont dispose une municipalité pour établir des lignes directrices régissant l'utilisation de son territoire. Partie intégrante de tout plan d'urbanisme et souvent issue d'une démarche de planification stratégique alimentée par une consultation publique, la vision et les orientations dictent les actions à prévoir pour différentes thématiques dont l'aménagement, le développement économique, la culture et entre autres, la mobilité durable. C'est à ce niveau que la municipalité détermine les enjeux importants sur son territoire. Ce pouvoir n'a aucun effet direct et légal sur la population. En voici quelques exemples :

- Valoriser l'accessibilité du secteur et améliorer l'efficacité des déplacements pour toutes les personnes utilisatrices (Ville de Québec, s. d.) ;
- Aménager un milieu de vie attrayant, sécuritaire et dynamique qui contribue à améliorer la qualité de vie des citoyennes et citoyens (Municipalité de Saint-Agapit, s. d.) ;
- Un aménagement territorial cohérent, planifié et innovant (Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury, 2023) ;
- Désenclaver et sécuriser le réseau de transport (Ville de Sainte-Brigitte-de-Laval, s. d.).

## Les pouvoirs normatifs

Les règlements normatifs renvoient aux règlements municipaux qui comprennent des normes précises et des obligations qui ne laissent aucune place à l'interprétation. Les règlements normatifs ont pour objectif d'encadrer et de définir les balises à respecter lors de la planification du territoire. Lorsqu'on parle d'un pouvoir normatif en urbanisme, on fait notamment référence à certaines composantes du plan d'urbanisme, au règlement de zonage et au règlement de lotissement.

## Les pouvoirs discrétionnaires

À l'inverse, les règlements discrétionnaires viennent compléter les règlements normatifs et permettent une forme de dialogue et négociation entre les promoteurs et le conseil municipal. Ce dernier s'appuie sur les conseils de son comité consultatif en urbanisme (CCU) composé de membres du conseil municipal et de personnes résidentes (L'Allier et al., 2019).

Parmi les règlements discrétionnaires, on retrouve les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) et les plans d'aménagement d'ensemble (PAE). Afin d'évaluer et donner leur avis sur les projets soumis à ces règlements, le conseil municipal et le CCU utilisent les critères définis aux règlements discrétionnaires. Les critères d'aide à la décision peuvent notamment être du domaine environnemental, fonctionnel, esthétique et socio-économique.

## L'existant, le nouveau et les droits acquis

La notion de droit acquis est également un élément important à considérer dans l'analyse de la réglementation québécoise en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. D'abord, un droit acquis existe lorsqu'un lot, une construction (sa forme ou son implantation) ou un usage existant est maintenant dérogatoire (non conforme), car les dispositions de la nouvelle réglementation ne le permet plus. Le droit acquis existe, car la réglementation québécoise n'est pas, de façon générale, rétroactive. Donc, elle ne peut pas porter atteinte à une situation préalablement acceptée avec la modification réglementaire (MAMH, 2024). En matière d'aménagement, le droit acquis a une portée importante, car il crée un phénomène où il est plus difficile de réaménager et de transformer l'« existant » que le « nouveau » (voir les encadrés 1 et 2). Ces deux états ont leurs propres caractéristiques et influencent également les actions qu'une municipalité peut mettre en œuvre pour favoriser la mobilité active sur son territoire.

## Encadré 1 - L'existant

Il réfère, en partie, aux secteurs déjà développés, notamment les noyaux villageois, les quartiers préexistants à la réglementation en vigueur, les axes principaux, etc. L'environnement bâti et la forme architecturale de ces milieux existants se distinguent souvent par leur nature ancienne, historique ou même patrimoniale. L'emprise de la rue y est souvent restreinte et la chaussée couvre son entièreté

### **Objectif :**

Bonifier, voire réaménager ces secteurs afin qu'ils soient attractifs, conviviaux et sécuritaires pour toutes et tous, et non uniquement orientés pour les déplacements en voiture. La dynamisation de ces secteurs est également un objectif important, notamment par l'animation, la diversification des usages et la densification douce.

### **Contraintes :**

La configuration des rues et les marges de recul avant des bâtiments adjacents sont souvent faibles. Il y est donc difficile d'y faire des aménagements favorisant la mobilité durable sans modifier les voies de circulation. En général, les terrains sont déjà occupés ou privatisés, ce qui réduit les possibilités d'introduire de nouveaux aménagements. De plus, les droits acquis restreignent la flexibilité des municipalités pour imposer de nouvelles normes

### **Solutions possibles :**

Les règlements discrétionnaires offrent aux municipalités un droit de regard sur les modifications amenés aux immeubles existants, même si protégés par droits acquis. Les municipalités peuvent également utiliser leurs pouvoir normatifs pour créer des incitatifs à la transformation de l'existant, notamment en matière de densification et de mixité des usages. Finalement, la LAU octroie aux municipalités certains pouvoirs qui lui permettent d'intervenir sur l'existant. Par exemple, dans certains contextes, une municipalité peut imposer les orientations de son PPU, et ce, tant sur des terrains privés que publics.

## Encadré 2 - Le nouveau

Il renvoie aux nouveaux développements ainsi que ceux qui sont prévus dans les documents de planification municipaux (ex. : plan d'urbanisme, PPU, vision municipale, etc.) ou par les promoteurs. Ceux-ci s'implantent généralement là où se trouvent des terrains vierges, habituellement en périphérie du centre ou sur de terrains en friches.

### **Objectif :**

Encadrer la planification et le développement des nouveaux milieux et nouvelles constructions afin d'inclure des principes de mobilité durable.

### **Contraintes :**

En absence de ressources, les municipalités sont souvent contraintes de laisser les promoteurs interpréter les règlements. Ainsi, en absence de règlement favorisant les bonnes pratiques, les promoteurs ne sont pas forcés de réaliser des projets qui respectent les principes de la mobilité active et de l'échelle humaine. La tendance veut que les nouveaux développements, notamment en milieu rural ou périurbain, ont généralement une mixité des usages faibles, étant principalement à vocation résidentielle et contiennent peu d'activités complémentaires (ex. : épicerie, commerces de proximité, etc.). Le tissu urbain (ex. : les voies, îlots et parcelles) est souvent moins dense que le tissu historique et est davantage conçu pour le transport automobile. De plus, le nouveau possède peu d'aménagements favorisant la mobilité durable en plus d'un faible nombre de destinations non résidentielles à proximité.

### **Solutions possibles :**

Les règlements normatifs et discrétionnaires offrent aux municipalités un levier puissant pour toute forme de projet de construction ou de développement privé, que ce soit à l'échelle du bâtiment, du terrain, de la rue, ou du quartier.



# Les impacts de la réglementation sur la mobilité durable

La réglementation a un impact important sur la mobilité durable. Effectivement, les règlements, (1) en régissant des normes et des conditions d'application, vont (2) diriger avec des mesures concrètes les actions et la façon dont les projets se réalisent sur le territoire. Cet encadrement et l'ensemble de ces actions ont ainsi le potentiel de (3) façonner des milieux de vie qui sont favorables à la mobilité active et ultimement avoir un impact sur les comportements en matière de déplacements des citoyennes et citoyens.

1

En concordance aux objectifs et orientations définies par une municipalité, le cadre réglementaire urbanistique régit des normes et des conditions d'application qui auront un impact sur ce qui est permis ou prohibé en matière d'aménagement et de développement sur le territoire. Par exemple, les règlements peuvent inclure des normes qui favorisent la présence de zones urbaines où il y a cohabitation entre le résidentiel et le commercial et jouer un rôle important dans la sécurisation des déplacements actifs.

2

Ces normes et critères définis dans la réglementation dirigent les actions et projets en matière de construction et d'aménagement du territoire. Que la réglementation soit discrétionnaire ou normative, elle est une ressource essentielle pour la municipalité, puisqu'elle établit des critères concrets permettant d'encadrer et évaluer les projets portés par les parties prenantes du territoire. Ces critères encadrent, par exemple, les usages permis ou interdits ainsi que la forme et la taille des lots, et sont en cohérence avec la vision et les grandes orientations prévues dans la plan d'urbanisme.

3

Ainsi, la réglementation et les normes qui en découlent sont le principal outil pour une municipalité afin de façonner un milieu de vie favorable à la mobilité active. La réglementation a un impact sur la forme urbaine, les équipements et infrastructures qui encouragent les modes actifs et finalement sur la modification des normes sociales qui accentuent la dépendance à la voiture (culture de l'automobile) (voir encadré à la page suivante).

### Forme urbaine :

Éléments de la réglementation favorisant ou non une ville compacte, dense, mixte, perméable et diversifiée permettant ou limitant les déplacements actifs utilitaires efficaces, conviviaux et sécuritaires.



### Équipements :

Éléments de la réglementation favorisant ou non la présence d'infrastructures piétonnes et cyclables ou celles dédiées à l'automobile.



### Culture de l'automobile :

Éléments de la réglementation encourageant/décourageant la possession et l'utilisation d'une automobile chez les citoyens et citoyennes.



# Planifier la ville à échelle humaine

Lorsqu'il est question de la forme urbaine, ce niveau d'action renvoie à la façon dont une municipalité est planifiée, organisée et aménagée. Pour favoriser les déplacements actifs, il faut prévoir un aménagement du territoire qui soit adapté aux besoins et aux capacités des personnes. Pour ce faire, une municipalité peut utiliser le concept de l'échelle humaine ainsi que ses principes, soit la densité et la mixité, la perméabilité et l'accessibilité, la convivialité et la sécurité, la qualité de l'espace urbain ainsi que la santé publique. Leurs effets sur la mobilité active et sur la façon dont les personnes utilisent et fréquentent leur territoire sont présentés ci-bas.

## La densité et la mixité

Une faible densité et une faible mixité peuvent entraîner un développement plus étendu et accentuer les distances à parcourir, renforçant ainsi la dépendance à la voiture. Une faible mixité éloigne les activités les unes des autres et accentue également les distances à parcourir. Plus ces dernières sont importantes, moins les personnes seront portées à utiliser la marche ou le vélo comme mode de transport.

## La perméabilité et l'accessibilité

Une trame urbaine perméable facilite les déplacements actifs, car les chemins sont généralement plus courts. Un milieu perméable évite l'enclavement d'îlots et du même coup contribue à l'accessibilité et à l'appropriation du territoire. Une trame urbaine axée sur la circulation automobile peut accentuer la dépendance à la voiture et créer des iniquités au niveau de l'utilisation du territoire, car toutes et tous ne peuvent pas posséder une voiture.

## La convivialité et la sécurité

Un environnement convivial favorise les déplacements actifs, puisqu'il inclut généralement des aménagements et des infrastructures contribuant aux sentiments de sécurité et de confort des personnes. Considérant que les perceptions sont différentes d'une personne à l'autre, il

est essentiel pour une municipalité de prévoir un aménagement du territoire se concentrant sur les personnes les plus vulnérables afin que le milieu soit convivial et sécuritaire pour toutes et tous.

## La qualité de l'espace urbain

La façon de planifier et d'aménager le territoire influence la façon dont la population fréquente et utilise son territoire. Les espaces publics, les lieux de socialisation ainsi que les différentes activités (ex. : fête de quartier, marché public, etc.) animent l'environnement urbain et contribuent au sentiment d'appartenance et de communauté. Généralement, les secteurs mixtes accessibles à pied ou à vélo sont plus invitants et plus propices à la réunion et à l'appropriation du milieu par la population.

## La santé publique

Un milieu de vie réfléchi et aménagé de manière à encourager les déplacements actifs favorise les saines habitudes de vie en plus de contribuer à la santé individuelle et collective de la population. À l'inverse, un milieu orienté sur la voiture contribue généralement à la sédentarité des personnes, ce qui peut entraîner des problèmes de santé physique et mentale. Cela peut aussi accentuer les problématiques environnementales telles que l'artificialisation des sols, la qualité de l'air et la formation d'îlots de chaleur.

Après avoir réfléchi à une planification et à un aménagement du territoire qui repose sur les principes d'un milieu à échelle humaine, une municipalité peut régir, via sa réglementation, des normes visant à prévoir des équipements et infrastructures favorisant les transports actifs. La réglementation peut également prévoir des normes visant à défavoriser les équipements et infrastructures dédiés à la voiture, par exemple, en abolissant les normes minimales en matière de stationnement.

Finalement, une municipalité qui oriente la planification et le développement de son territoire vers la mobilité durable donne la possibilité aux citoyennes et citoyens de réaliser leurs activités sans la voiture et d'adopter des comportements et un mode de vie plus durables. La réglementation peut donc être un outil permettant de décourager la culture de l'automobile et avoir un impact sur les normes sociales et la dépendance à la voiture qui en découle.

En somme, les effets causés par la réglementation sur la forme urbaine, les équipements et la culture à l'automobile influencent directement ou indirectement la façon dont les milieux sont aménagés. C'est pourquoi, dans la section suivante, nous analyserons comment chacun des documents urbanistiques ont un impact sur la densité et la mixité, sur la perméabilité et l'accessibilité, sur la convivialité et la sécurité, sur la qualité de l'espace urbain ainsi que sur la santé publique. Lorsqu'on cherche à aménager des milieux de vie propice à la mobilité durable, ces critères sont des éléments importants à garder en tête, puisqu'ils sont à la base d'un environnement conçu pour l'humain, qui considère les besoins des personnes utilisatrices de la marche et le vélo, et non axé sur la motorisation et l'étalement urbain.

Pour consulter l'ensemble des règlements d'urbanismes réalisés pour la municipalité fictive de Mobilicité, rendez-vous sur [notre site web](#) ou en scannant le code QR suivant :



# Plan d'urbanisme

Outil de planification le plus important pour les municipalités québécoises, le plan d'urbanisme (Gouvernement du Québec, 2024a) est un document de référence pour la planification du territoire. Il permet à la municipalité de diriger l'aménagement et le développement de son territoire, en plus de lui permettre l'adoption de certaines normes normatives couvrant des superficies plus vastes que celles d'autres règlements. On y retrouve les lignes directrices (visions et orientations) qui régissent l'organisation spatiale et physique du territoire pour une municipalité donnée. Bien que ces orientations n'aient pas d'effet juridique direct, il garantit que l'aménagement et le développement du territoire futur soient en harmonie avec les objectifs identifiés par la municipalité et, conformément au principe de conformité, par les paliers gouvernementaux supérieurs (ex. : les objectifs identifiés dans le SAD de la MRC dans laquelle la municipalité s'inscrit).

1

## **Le plan d'urbanisme permet à la municipalité de :**

- Définir une vision d'aménagement dictant le contenu des autres documents de planification et outils réglementaires ;
- Définir des orientations, des objectifs et des cibles afin d'assurer un développement et un aménagement en harmonie avec le schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

2

## **Plus concrètement, le plan d'urbanisme définit :**

- Les grandes orientations d'aménagement du territoire ;
- Les affectations du sol et les densités d'occupation pour chaque partie du territoire ;
- Le périmètre urbain ;
- La localisation, le tracé et le type de voies de circulation et des réseaux de transports.

3

## **Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :**

### **Impact sur la densité et mixité**

Par ses grandes orientations d'aménagement et ses densités d'occupation, une municipalité a un impact direct sur la compacité du milieu. En valorisant les courtes distances, un milieu de vie dense et mixte crée plus d'opportunités aux déplacements actifs. Un contrôle plus serré du périmètre urbain peut également influencer la densité et la mixité en plus de limiter l'étalement urbain et contribuer à une

une utilisation plus efficace des infrastructures existantes. Inversement, un milieu urbain plus étalé accentue la dépendance à l'auto. Finalement, en déterminant la localisation des principales voies de circulation, le plan d'urbanisme influence la localisation des développements résidentiels, commerciaux, et industriels. Des axes bien situés et bien conçus peuvent encourager la densification le long de ces corridors, facilitant ainsi l'accès aux différents services et infrastructures.

### **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

Par ses grandes orientations d'aménagement, une municipalité peut prévoir des objectifs visant à s'assurer que son territoire soit désenclavé et que sa trame urbaine soit perméable et accessible pour tous les moyens de transports. La municipalité peut prévoir des objectifs visant à relier les différents quartiers ou îlots, facilitant ainsi les déplacements actifs sur son territoire. Les grandes orientations peuvent aussi prévoir la multiplication des espaces publics, ce qui améliore la perméabilité du territoire. Ces espaces publics deviennent des lieux de circulation et de rencontre pour la communauté. En planifiant la localisation des principales voies de circulation, la municipalité peut créer un réseau de rues favorisant le maillage, ce qui améliore la perméabilité du territoire. Un réseau bien interconnecté réduit les distances de parcours et facilite l'accès aux différents services et infrastructures.

### **Impact sur la convivialité et sécurité du territoire**

Le plan d'urbanisme peut orienter l'aménagement du territoire d'une municipalité de manière à rendre le cadre bâti, existant et futur, convivial et à garantir des déplacements sécurisés pour toutes les personnes usagères de la route. Ainsi, la municipalité a le pouvoir, avec son plan d'urbanisme, d'encadrer et de déterminer la forme, l'emplacement et les critères de qualité des voies publiques afin d'assurer qu'elles soient conviviales et sécuritaires pour toutes et tous.

### **Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)**

Par ses grandes orientations d'aménagement, la municipalité peut prévoir la multiplication et l'amélioration des espaces publics (ex. : places, parcs, promenades, etc.) afin d'encourager et de favoriser les interactions sociales. Pour ce faire, les espaces doivent être conçus pour être inclusifs et accueillants de manière à offrir à la population des lieux de rassemblement, de détente et où il est possible de tenir des événements communautaires. Pour assurer un milieu de vie de qualité pour sa population, la municipalité peut aussi caractériser les nuisances et prévoir, dans ses orientations, l'adoption de normes visant à contraindre les activités problématiques. La municipalité peut également définir des objectifs en la matière visant à prévoir la nature, la localisation et le type des activités nécessaires pour revitaliser ou développer un espace urbain de qualité et d'intérêt, par exemple, un noyau villageois. Un milieu de vie intéressant, animé et accessible pour toutes et tous permet une socialisation et une appropriation du territoire.

## Impact sur la santé publique

Par ses grandes orientations d'aménagement, une municipalité peut prévoir des objectifs visant à conserver les milieux naturels sur son territoire et à assurer une présence et un accès à des infrastructures publiques. La municipalité peut également prévoir des conditions et normes visant à réduire l'artificialisation des sols et la formation d'îlots de chaleur en prévoyant une végétalisation adéquate dans les différents secteurs. C'est dans le plan d'urbanisme que la municipalité peut prévoir une vision et des orientations visant à assurer une qualité de vie et de bonnes habitudes de vie à sa population.

### Exemple de grandes orientations d'aménagement

- Stimuler la vitalité des quartiers par la consolidation et la densification du milieu bâti
- Favoriser la mixité urbaine pour un développement harmonieux
- Assurer une accessibilité et une perméabilité optimales du territoire
- Favoriser la convivialité et la sécurité sur le territoire de la municipalité
- Améliorer la qualité de l'espace urbain pour un milieu de vie animé et agréable

### Exemple d'objectifs et d'actions découlant des grandes orientations

- Réduire les espaces privés dédiés à l'automobile : mettre en place des incitatifs pour limiter la création de nouveaux stationnements, libérant ainsi de l'espace pour les bâtiments et les usages publics, et encourager des modes de transport plus durables.
- Encourager une économie locale forte par l'élimination du zonage mono-usage : modifier le règlement de zonage pour supprimer les zones à usage unique, permettant ainsi une plus grande diversité des usages au sein des quartiers. Cette approche favorisera une mixité fonctionnelle où les fonctions résidentielle, commerciale, et services pourront cohabiter et ainsi réduire les distances à parcourir pour se déplacer dans la municipalité.
- Bonifier le service de transport collectif : améliorer le service de transport en commun sur le territoire pour desservir notamment le parc industriel, pour que les personnes employées puissent s'y rendre facilement.
- Développer les infrastructures de transport actifs : multiplier les infrastructures de transport actif en intégrant des normes strictes dans les règlements de zonage et de lotissement pour promouvoir la marche et le vélo.
- Rendre sécuritaire l'utilisation de chaque mode de transports : bonifier, encadrer et améliorer le réseau de voies de circulation dédiées aux transports actifs pour améliorer la sécurité routière suivant l'approche Vision Zéro (zéro décès et blessure grave sur les routes de la municipalité).

- Implantation de mobilier urbain : adopter des normes dans le règlement de zonage, dans le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble et dans les programmes particuliers d'urbanisme pour encadrer et favoriser l'implantation de mobilier urbain, tel que des bancs, des poubelles, des éclairages et des abris, contribuant ainsi à l'amélioration du cadre de vie des résidents et à la convivialité des espaces publics.
- Encadrement de la forme et de la qualité des voies publiques : mettre en place des règlements de lotissement pour encadrer la forme et la qualité des voies publiques, garantissant ainsi des rues sécuritaires, bien aménagées et adaptées aux besoins de toutes les personnes usagères, y compris celles à pied et à vélo.



# Règlement de zonage

Le règlement de zonage (Gouvernement du Québec, 2024f) est un règlement d'application normatif où une municipalité définit les constructions et les usages prohibés ou acceptés pour chacune des zones de son territoire. Pour évaluer l'occupation du territoire à prévoir, la municipalité utilise différents critères environnementaux, fonctionnels, esthétiques et socio-économiques. Ainsi, le zonage a comme objectif l'organisation et le contrôle du territoire en séparant les activités qui peuvent avoir des effets nuisibles, notamment sur la sécurité, le bien-être général et la santé publique. Il doit comprendre un plan représentant le découpage du territoire et les usages permis dans chacune des zones. Il peut également être accompagné de grilles de spécifications indiquant les exigences en matière de normes d'usage (ex. : type d'activité autorisé), d'implantation (ex: localisation d'un bâtiment sur son terrain) et architecturale (ex. : nombre d'étages autorisés, matériaux permis, etc.).

1

## **Le règlement de zonage à la municipalité de :**

- Découper son territoire en zones ou secteurs ;
- Identifier, selon les zones, des critères environnementaux, socio-économique, esthétiques et fonctionnelles à utiliser pour classer les usages et les constructions ;
- Définir quels types d'usage est permis sur le territoire, selon la zone.

2

## **Plus concrètement, le règlement de zonage définit :**

- Les usages et les constructions autorisés, exigés ou prohibés par zone ;
- La densité d'occupation du sol par zone ;
- Les normes d'implantation des constructions ;
- Les dimensions, le volume, la symétrie, l'architecture, l'apparence et les matériaux de revêtement des constructions, ainsi que la forme et l'aménagement des espaces extérieurs ;
- Les constructions et les usages dérogatoires protégés par des droits acquis ;
- Les accès aux terrains et le nombre de places de stationnement requis.

3

## **Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :**

### **Impact sur la densité et mixité**

Le règlement de zonage structure l'espace urbain en définissant les normes d'implantation, telles que les marges de recul, et en fixant des exigences en matière de stationnement. Ces éléments influencent directement la compacité et l'occupation du territoire, car ils créent des vides et des discontinuités dans l'espace urbain, ce qui peut entraver la cohésion urbaine. Des marges de recul trop importantes ou des exigences élevées en matière de stationnement peuvent diluer la densité bâtie, entraînant un étalement

urbain et augmentant les distances à parcourir entre les destinations. De plus, la définition des usages autorisés ou prohibés par zone est cruciale pour déterminer la concentration, la proximité et la fonction des différents usages. Cela facilite l'implantation de services, de commerces et de lieux de travail près des résidences, réduisant ainsi les longs déplacements pour les besoins quotidiens.

### **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

Par l'enclavement de certains usages à certaines zones, le règlement de zonage affecte l'accessibilité du territoire. Par exemple, des zones exclusivement commerciales en périphérie d'un noyau villageois privilégient une accessibilité au moyen d'une voiture, tandis que l'accès à ces commerces avec les déplacements actifs est restreint étant donné des distances élevées. Au contraire, un règlement autorisant les usages commerciaux à proximité ou au sein des secteurs résidentiels rend les commerces plus accessibles pour les habitantes et habitants. Les normes d'implantation des bâtiments, d'aménagement des espaces non construits, et de stationnement peuvent eux aussi augmenter les distances marchables et cyclables entre chacun des bâtiments ou affecter la sécurité routière, créant même parfois certains obstacles physiques infranchissables et peu contournables à pied ou à vélo. Ces éléments affectent la perméabilité du territoire et la qualité du tissu urbain.

### **Impact sur la convivialité et sécurité du territoire**

Par les dimensions, le volume, la symétrie, l'architecture et l'apparence des bâtiments, le règlement de zonage a le potentiel de créer des environnements urbains plus attrayants et accueillants. Un cadre bâti soigné et bien conçu favorise le développement d'un milieu esthétique et agréable, ce qui est souvent lié à des sentiments de confort et de sécurité plus élevés. Le cadre bâti, lorsque bien réfléchi (ex. : matériaux clairs, présence d'éléments éclairants, etc.), permet de réduire la présence de zones cachées et d'améliorer la visibilité et la surveillance naturelle des espaces publics, ce qui peut accroître le sentiment de sécurité des passantes et passants. Par les normes encadrant la configuration des espaces extérieurs, tels les stationnements, les parcs, les places publiques et même certains terrains privés (ex. : le cour avant d'un commerce), le règlement de zonage permet à la municipalité de prévoir des exigences assurant la convivialité et la sécurité du territoire (ex. : éclairage adéquat, aménagement de sentiers piétons, etc.). Par exemple, un stationnement surdimensionné ou en marge avant influence négativement la convivialité et la sécurité des déplacements actifs, puisqu'il limite les possibilités d'animation et la convivialité du milieu.

### **Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)**

Par le contrôle des usages, de la mixité et de la densité d'occupation d'une zone, le règlement de zonage affecte la qualité de l'espace urbain. Une mixité fonctionnelle intégrée incluant une diversité d'usages tels que les commerces, parcs et espaces publics, enrichit le tissu urbain et crée des milieux de vie dynamique et animé. Une conception et une localisation réfléchies des espaces publics et des espaces

verts, tels que des marchés publics ou des terrasses, favorisent les activités sociales et contribuent à l'animation et la vitalité de la municipalité. En permettant une certaine flexibilité dans l'utilisation des espaces, comme pour l'organisation d'événements temporaires ou l'installation de marchés saisonniers, le règlement de zonage peut favoriser l'animation ponctuelle ou continue de l'espace urbain.

### Impact sur la santé publique

À travers les éléments définis dans le règlement de zonage, celui-ci peut favoriser une réduction de la dépendance à l'auto, une augmentation de l'utilisation des transports actifs, et conséquemment, une augmentation de l'activité physique chez la population. À l'inverse, un règlement de zonage favorisant l'utilisation de la voiture peut notamment autoriser de grandes zones de stationnement contribuant à différents problèmes environnementaux, dont l'artificialisation des sols, la pollution de l'air et la formation d'îlots de chaleur. D'ailleurs, le règlement de zonage peut faciliter la pratique des modes de transport actif, par l'aménagement de mobilier urbain ou d'espaces de repos ombragés et végétalisés, en plus de minimiser les risques associés à ces modes.

### Exemple de bons articles de règlements

**Piste cyclable :** les pistes cyclables doivent être conçues pour assurer la sécurité, le confort et l'efficacité des parcours cyclistes. Elles doivent avoir une largeur minimale de 3 m et avoir une séparation physique lorsqu'elles se trouvent à moins de 1,5 m d'une superficie carrossable par des véhicules motorisés. Elles doivent être séparées à l'aide d'un îlot ou des bandes végétalisées d'au minimum 0,3 m.

**Trottoir :** les trottoirs doivent être aménagés d'une largeur minimale de 1,5 m et de façon continue, sans obstacle, et en béton. Un trottoir est obligatoire de chaque côté d'une rue collectrice, d'une artère, et d'une rue locale comportant une densité urbaine supérieure à 2,5 commerces par 100 m<sup>2</sup> ou 10 résidences par 100 m<sup>2</sup>. Une rue située au sein du périmètre urbain comprenant une vitesse de circulation moyenne de plus de 80 km/h doit également comprendre des trottoirs.

**Support à vélos :** les supports à vélo et les stationnements à vélo doivent être facilement accessibles depuis les voies de circulation principales, en particulier les pistes cyclables et les rues partagées. Ils doivent être localisés de manière à ce qu'il n'y aille aucune obstruction entre l'infrastructure cyclable ou la rue (lorsqu'il y a absence d'infrastructure cyclable) et un support à vélo ou un stationnement pour vélo.

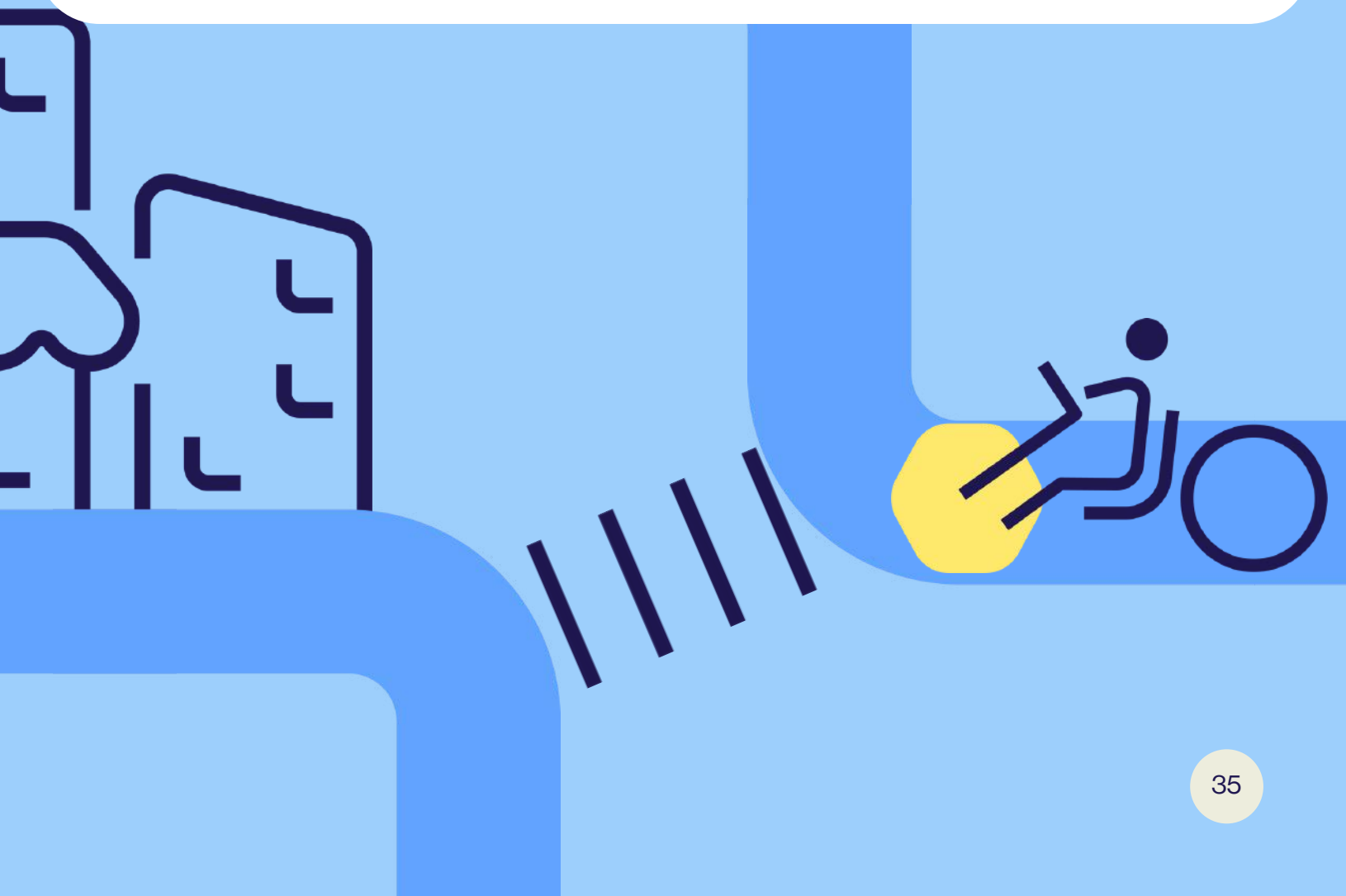
**Implantation des supports à vélo et stationnements à vélo extérieurs :** ils doivent être implantés à des endroits optimisés pour assurer leur utilisation, tels que les entrées principales des bâtiments, les intersections de voies cyclables et les zones à forte densité de circulation active.

**Mobilier urbain sur les terrains privés non-résidentiels :** les propriétaires de terrains privés non-résidentiels sont tenus d'installer du mobilier urbain pour améliorer l'accessibilité et le confort des personnes usagères, conformément aux dispositions suivantes :

- Mobilier de repos : au minimum, un élément de mobilier de repos doit être installé pour chaque tranche de 100 m<sup>2</sup> d'espace public accessible, avec un minimum de deux par terrain de plus de 70 m<sup>2</sup>.
- Mobilier de confort : du mobilier de confort doit être installé pour chaque 200 m<sup>2</sup> d'espace public accessible.

**Implantation minimale de mobilier urbain selon les types de voies de circulation :** les voies de circulation doivent être équipées de mobilier urbain pour améliorer l'accessibilité et le confort des personnes usagères, conformément aux dispositions suivantes :

- Piste cyclable : mobilier de repos ou de confort installé à tous les 1000 m et mobilier sanitaire à tous les 2000 m. Un point d'eau et/ou un poste de mécanique vélo autonome doit être installé à tous les 2000 m (...).
- Sentier piéton : mobilier de repos installé à tous les 400 m et mobilier sanitaire à tous les 2000 m. Un point d'eau doit être installé tous les 2000 m. Des plantations végétales (ex. : arbres, arbustes, etc.) doivent être intégrées tout au long de la piste.



# Règlement de lotissement

En tant que document normatif, le règlement de lotissement (Gouvernement du Québec, 2024e) permet à une municipalité de définir les normes relatives à la superficie des lots, de régir les voies de circulation et de préciser les conditions à suivre pour effectuer une opération cadastrale. Une modification au cadastre consiste à, par exemple, scinder un lot en deux afin d'y aménager un nouvel usage ou construction. Ce règlement est essentiel pour une municipalité, car le lotissement est, de façon générale, la première étape d'un processus de développement et d'urbanisation d'une parcelle de territoire. Il s'agit d'un outil permettant à la municipalité d'avoir un contrôle sur le privé afin que les orientations et objectifs en matière d'aménagement du territoire définis dans le plan d'urbanisme soient respectées.

1

## **Le règlement de lotissement permet à la municipalité de :**

- Contrôler le découpage des lots sur son territoire ;
- Restreindre le lotissement dans certains secteurs ;
- Régir les dimensions et la localisation des voies de circulation.

2

## **Plus concrètement, le règlement de lotissement définit :**

- Le nombre et la dimension des lots, des terrains et des îlots d'immeubles ;
- Le gabarit, les critères de localisation, le type et la forme des voies de circulation ;
- Le nombre de voies et de passages ;
- Certaines obligations en lien avec la création de parcs et espaces publics.

3

## **Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :**

### **Impact sur la densité et mixité**

Le règlement de lotissement a une influence sur la distance entre les bâtiments et les destinations, car il définit la superficie des îlots, des terrains et la largeur et l'implantation des voies de circulation ainsi que les distances entre elles. En effet, des terrains plus vastes entraînent une plus grande séparation entre les différents usages et une densité d'occupation plus faible, ce qui se traduit par des distances plus longues à parcourir. Le règlement influence également la mixité fonctionnelle, car un secteur plus dense permet de prévoir dans le règlement de zonage une plus grande diversité d'activités et de services.

## **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

La perméabilité et l'accessibilité au territoire sont notamment influencées par les normes concernant le gabarit et la forme des îlots et des voies de circulation définies dans le règlement de lotissement. Des îlots plus grands augmentent les distances à parcourir et diminuent les possibilités de connexion entre les destinations, imposant ainsi de plus grands détours pour les personnes piétonnes et cyclistes. Le règlement définit également certaines normes pour l'aménagement des infrastructures piétonnes et cyclables. Sans ces normes, l'absence de voies adaptées pour les déplacements actifs peut renforcer la dépendance à la voiture, car les modes actifs ne sont pas pris en compte dans l'aménagement et le développement du territoire.

## **Impact sur la convivialité et sécurité du territoire**

Par les normes quant au gabarit, le type et la forme des voies de circulation, le règlement de lotissement a un impact direct sur la convivialité et la sécurité d'un milieu de vie. En effet, plus une voie est large et dépourvue de mesures d'apaisement, plus les véhicules circulent rapidement, augmentant ainsi les sentiments d'inconfort et d'insécurité et l'exposition aux risques et aux accidents chez les usagères et usagers actifs.

## **Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)**

Le règlement de lotissement et ses composantes exercent une influence significative sur la qualité de l'environnement urbain et la manière dont les personnes utilisent leur territoire. Des rues plus étroites dotées d'aménagements piétons et cyclables favorisent une utilisation du territoire par toutes et tous. La rue s'anime et devient un lieu de rencontre accessible, propice à la socialisation et au développement d'un effet de voisinage et de communauté. De même, les petits îlots sont généralement plus conviviaux que les grands îlots, car ils favorisent un aménagement à échelle humaine. C'est aussi dans ce règlement qu'une municipalité détermine certaines conditions relatives à la présence de parcs et espaces publics sur son territoire, et ce, notamment au sein de nouveaux projets de développement. En l'absence de parc et d'espace public, les possibilités d'animation et de socialisation sont nettement réduites.

## **Impact sur la santé publique**

Un milieu de vie composé d'îlots, de terrains et de voies de circulation surdimensionnés favorise l'utilisation de la voiture plutôt que les modes actifs. Un milieu axé sur l'automobile et qui est non sécuritaire pour l'ensemble des personnes usagères a un impact sur la santé publique (physique et mentale), notamment en matière de sédentarité, de pollution de l'air et de sécurité routière. Ces problématiques ainsi que le sentiment de bien-être de la population peuvent aussi être influencés par l'absence de parc, espaces publics et espaces verts sur le territoire d'une municipalité.

## Exemple de bons articles de règlements

**Tracé de rues :** les rues doivent être tracées selon une trame orthogonale pour faciliter la lisibilité, la circulation et l'organisation urbaines. Ce type de tracé permet une meilleure orientation pour les personnes piétonnes et cyclistes, favorisant ainsi une mobilité active et durable. Les trames dites organiques et en cul-de-sac sont à éviter, car elles augmentent le temps et les distances de parcours pour la mobilité active.

### Largeur des emprises de voies de circulation :

| Type de voie de circulation          | Largeur minimale | Largeur maximale |
|--------------------------------------|------------------|------------------|
| Trottoir                             | 1,5 m            | s. o.            |
| Piste cyclable ou multifonctionnelle | 3 m              | s. o.            |
| Sentier piétonnier                   | 3 m              | s. o.            |
| Rue locale                           | 6 m              | 12 m             |
| Rue collectrice                      | 6 m              | 12 m             |
| Artère                               | 6 m              | 18 m             |

**Superficie et dimensions minimales des îlots :** la longueur d'un îlot ne doit pas être supérieure à 200 m. Cette longueur maximale peut toutefois être portée à 350 m si une voie de circulation entièrement dédiée aux transports actifs est prévue dans le tiers central de l'îlot pour permettre un accès direct à une voie de circulation voisine.

# Règlement de construction

Règlement à vocation normative, le règlement de construction (Gouvernement du Québec, 2024d) offre à la municipalité la possibilité de régir le domaine du bâtiment. En matière de construction, le document ultime demeure le Code de construction du Québec. Ainsi, une municipalité ne peut contredire les dispositions du Code, mais elle peut mettre en place des normes plus sévères ou qui portent sur des éléments non visés par celui-ci.

1

## **Le règlement de construction permet à la municipalité de :**

- Régir le domaine du bâtiment et de la construction

2

## **Plus concrètement, le règlement de construction définit**

- Les matériaux à utiliser ou à prohiber ;
- Les normes de résistance, de salubrité, de sécurité ou d'isolation pour tout bâtiment ;
- Les exigences techniques d'accessibilité et d'adaptabilité des bâtiments.

3

## **Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :**

### **Impact sur la densité et mixité**

Dans sa forme légale, le règlement de construction n'a pas d'impact direct sur la densité et la mixité. Cependant, certaines normes visant à éliminer les bâtiments abandonnés ou inhabités peuvent réduire le gaspillage des espaces vacants, lesquels pourraient autrement être utilisés pour une éventuelle revalorisation.

### **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

En imposant des normes d'accessibilité et d'adaptabilité, le règlement de construction peut assurer que toutes les personnes peuvent accéder aux bâtiments publics, commerces, institutions, services, et certains logements. C'est en utilisant son règlement de construction qu'une municipalité peut s'assurer que toutes les personnes, peu importe leur niveau de mobilité physique et selon le principe de l'accessibilité universelle, aient accès aux destinations d'intérêts et essentiels.

### **Impact sur la convivialité et sécurité du territoire**

Le règlement de construction peut établir des normes pour l'éclairage extérieur des bâtiments, ainsi que des exigences en matière de sécurité et de salubrité pour les bâtiments publics. Un bâtiment mal éclairé

ou en mauvais état est souvent incompatible avec un cadre de vie à échelle humaine, car il peut engendrer des sentiments d'inconfort et d'insécurité.

### Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)

Les normes relatives à la qualité et l'état des bâtiments, ont une incidence sur la qualité de l'environnement urbain. Le règlement de construction permet à la municipalité de demander la reconstruction ou la rénovation de tout bâtiment en piètre état ou qui est nuisible à l'ambiance du milieu de vie.

### Impact sur la santé publique

Dans sa forme légale, le règlement de construction n'a pas d'impact direct sur la santé de la population. Toutefois, il a tout de même un impact relativement important sur la santé publique, car il permet de restreindre l'insalubrité des bâtiments.

### Exemple de bons articles de règlements

**Balcons, galeries, passerelles, escaliers, et accès aux bâtiments :** les infrastructures qui permettent d'accéder à un bâtiment ou un local de nature autre qu'agricole ou résidentielle doivent être munis d'une rampe permettant l'accessibilité universelle au bâtiment, et ce, pour tous les types de mobilités individuelles. Toutes les entrées principales doivent être accessibles par une rampe inclinée conçue selon les normes les plus récentes aux Codes du bâtiment applicables. Les bâtiments visés devront également être munis de portes d'une largeur minimale de 90 cm pour permettre le passage des fauteuils roulants et être équipés de poignées faciles à manipuler. Les couloirs doivent avoir une largeur minimale de 150 cm pour permettre le passage des fauteuils roulants.

**Normes relatives aux toilettes publiques :** tout immeuble public (incluant parcs et espaces publics) ou tout bâtiment principal de la classe CC doit être muni de salles de bains, comprenant une source d'approvisionnement d'eau et d'équipements sanitaires (toilettes) propres afin d'assurer le confort et protéger la santé de ses personnes occupantes. Au moins une toilette doit être universellement accessible par immeuble visé. Dans tout bâtiment visé où il y a une salle de toilette, cette dernière doit être dans un état de propreté continu.

# Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Règlement de type discrétionnaire, le PIIA (Gouvernement du Québec, 2024h) est un outil permettant aux municipalités de définir des critères à respecter pour certaines zones du territoire ou à une catégorie de projet. Grâce à des critères plutôt que des normes, ils permettent une évaluation des projets moins rigides et facilitent la communication, l'échange d'idées et la recherche de solutions entre la municipalité et les porteurs de projets. En effet, lorsqu'un projet est soumis dans une zone étant assujetti à un PIIA, le CCU sera chargé d'évaluer le projet selon les critères définis dans le PIIA. Cet outil réglementaire est d'autant plus pertinent dans les situations où le projet à l'étude se localise dans une zone à fort intérêt municipal, par exemple dans un projet résidentiel dans un noyau villageois ou bien un nouveau développement en périphérie.

1

## **Le PIIA permet à la municipalité de :**

- Définir les conditions architecturale et d'aménagement à respecter lors d'un dépôt de projet ;
- Avoir une plus grande souplesse dans l'évaluation des projets ;
- Assurer une implantation et une intégration architecturale de qualité dans les zones à fort intérêt municipal.

2

## **Plus concrètement, le PIIA définit :**

- La conception architecturale (ex. : murs extérieurs, toitures, devantures, façades commerciales, etc.) ;
- L'aménagement paysager (ex. : cours extérieur, terrasses, bâtiments accessoires, etc.) ;
- L'aménagement du site (ex. : implantation des bâtiments, le lotissement, etc.) ;
- L'affichage et l'éclairage ;
- La gestion des stationnements, la circulation automobile et la cohabitation entre les personnes piétonnes et les véhicules.

3

## **Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :**

### **Impact sur la densité et mixité**

Par son regard discrétionnaire sur l'implantation des bâtiments et le lotissement, le PIIA peut notamment contrôler la superficie des terrains et encadrer l'emplacement des bâtiments sur ceux-ci. Plus les terrains sont grands, moins la densité d'occupation et la compacité seront élevées ce qui entraîne de

plus grandes distances à parcourir, et ultimement un plus petit nombre d'usages qui sont permis dans une superficie donnée.

### **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

Par son regard discrétionnaire sur l'implantation des bâtiments, le lotissement et la gestion de la circulation, le PIIA peut avoir un impact sur la perméabilité et l'accessibilité du territoire. Des terrains plus grands augmentent les distances à parcourir et diminuent ainsi les possibilités de connexion entre les destinations. Le PIIA a aussi une influence sur l'aménagement extérieur des terrains (ex. : sentiers piétons, allées végétalisées, présence de mobilier urbain, présence d'obstacles comme des clôtures, etc.), ce qui peut avoir un impact sur l'accessibilité aux commerces et services.

### **Impact sur la convivialité et sécurité du territoire**

Le PIIA veille, cas par cas, à ce que les bâtiments et les espaces conservent une échelle humaine, avec des hauteurs, apparences, formes et volumes modérés et attrayants, tout en étant adaptés au milieu. Une architecture soignée et des matériaux de qualité enrichissent l'environnement esthétique, favorisant ainsi un sentiment de confort et renforçant la sécurité de toutes et tous. Par exemple, un milieu éclairé est généralement un environnement plus sécuritaire et plus invitant à la pratique des transports actifs. Il contribue également à la sécurité et à la convivialité des déplacements actifs dans leur généralité, par la gestion des stationnements et de la circulation automobile ainsi que la cohabitation entre les modes.

### **Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)**

En s'assurant d'avoir une implantation et une intégration architecturale de qualité, le PIIA contribue à la création ou au maintien d'un paysage urbain de qualité, favorisant les déplacements à pied ou à vélo. Par les conditions visant le lotissement et l'aménagement paysager d'un site (ex. : terrasse, végétation, mobilier urbain, etc.) le règlement influence également la qualité des espaces publics et les opportunités d'activités et de socialisation. Une conception réfléchie des espaces favorise ainsi leur attrait pour les usagères et usagers des transports actifs.

### **Impact sur la santé publique**

Un milieu de vie où il fait bon vivre et qui est invitant pour toutes et tous facilitera l'utilisation des transports actifs comme mode de déplacement. Plus la population utilise les modes durables, plus les effets positifs sur la santé individuelle et collective sont nombreux. Le PIIA peut également influencer la présence de végétation sur le territoire, contribuant ainsi à la lutte contre les îlots de chaleur et à une amélioration de la qualité de l'air.

## Exemple de bons articles de règlements

**Critères d'évaluation pour les projets d'aménagement paysager et les aires de stationnement:** ils doivent promouvoir la mobilité durable, l'accessibilité et la qualité du paysage. Pour ce faire, les critères suivants doivent être respectés :

- Prévoir des sentiers ou des passages piétons délimités, sécurisés et accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Le tracé des sentiers ainsi que la localisation des passages assurent le trajet le plus efficace possible entre la voie publique et l'entrée du bâtiment. Lorsqu'un arrêt d'autobus se trouve sur le terrain ou dans un rayon de moins de 10 m de celui-ci, un passage vers celui-ci doit être prévu ;
- Prévoir l'installation de mobiliers urbains contribuant à la convivialité des espaces extérieurs ;
- Prévoir l'aménagement des aires de stationnement de manière à minimiser l'impact visuel de ceux-ci. Pour ce faire, prévoir des écrans végétaux ou des haies pour les dissimuler partiellement ;
- Ne pas avoir d'aires de stationnement localisées en cours avant ;
- Limiter la superficie des espaces de stationnement au strict nécessaire en fonction des besoins réels ;
- Consulter le règlement pour visualiser les autres critères à respecter.

**Critères d'évaluation pour les projets d'affichage :** ils doivent être réfléchis de manière à assurer un aménagement urbain suivant les principes de la ville à échelle humaine. Pour ce faire, les critères suivants doivent être respectés :

- La taille, la forme et l'éclairage des enseignes doivent se trouver à la hauteur des personnes piétonnes, soit à une hauteur inférieure à deux mètres. Si inférieure à 1 mètre, l'enseigne devra être inclinée de manière à permettre sa lisibilité sans effort ;
- Les enseignes doivent être situées de manière à ne pas obstruer les voies piétonnes, cyclables ou les accès aux bâtiments. Cependant, elles sont idéalement situées près de celles-ci ;
- Consulter le règlement pour visualiser les autres critères à respecter.

# Règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)

À l'instar du PIIA, le PPCMOI (Gouvernement du Québec, 2024i) est également un outil réglementaire de type discrétionnaire et s'applique à des projets dérogeant aux règlements d'urbanisme en place. Une municipalité pourrait permettre, suivant certaines conditions, la construction, la modification ou le changement d'occupation d'un immeuble non conforme à la réglementation, mais qui respecte les objectifs soulevés dans le plan d'urbanisme. Il s'agit d'un outil pertinent pour les projets complexes, d'envergure ou qui présentent des caractéristiques particulières. Toutefois, une municipalité qui désire utiliser le PPCMOI devra, préalablement à son adoption, réaliser une analyse approfondie du territoire afin que les décisions suivant une demande de projet, s'appuient sur une vision claire et réfléchie de l'aménagement du territoire.

## 1 Le PPCMOI permet à la municipalité de :

- Définir les conditions pour qu'un PPCMOI soit accepté et respect les objectifs du plan d'urbanisme ;
- Autoriser un projet non conforme à la réglementation, sans changer le règlement de zonage pour toute la zone ;
- Encadrer le développement urbain au cas par cas.

## 2 Plus concrètement, le PPCMOI définit pour le projet :

- Les usages et les constructions autorisés ou prohibés ;
- Les normes d'implantation des constructions (ex. : superficie du bâtiment par rapport à la superficie totale du terrain) ;
- Les dimensions, le volume, la symétrie, l'architecture, l'apparence et les matériaux de revêtement des constructions ;
- Les accès aux terrains et le nombre de places de stationnement requis.

## 3 Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :

### Impact sur la densité et mixité

Par les conditions identifiées dans un PPCMOI, une municipalité peut définir les usages autorisés (ex. : commerce de proximité), les densités d'occupation et les normes d'implantation (ex. : positionnement

du bâtiment dans l'îlot) de manière à s'assurer que le projet respecte les orientations d'aménagement. Les exigences fixées dans le PPCMOI peuvent avoir un impact sur la compacité du secteur, et ultimement réduire les vides et les discontinuités présents dans l'espace urbain.

### **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

Le PPCMOI peut inclure des conditions s'assurant que le projet contribue à la perméabilité et à l'accessibilité du territoire, notamment par les normes d'implantation et la gestion des accès au bâtiment et/ou au terrain (ex. : lien piétonnier, entrées charretières, etc.). Le PPCMOI peut contribuer à développer un environnement propice à l'utilisation des modes actifs dans une zone assujettie au règlement.

### **Impact sur la convivialité et sécurité du territoire**

La municipalité peut, via le PPCMOI, intégrer des conditions visant à assurer que les projets proposés prévoient des mesures sécurisant les déplacements actifs pour toutes et tous. La municipalité peut, par exemple, imposer l'aménagement des bâtiments en marge avant ainsi que des zones piétonnes protégées dans les aires de stationnement.

### **Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)**

Le PPCMOI peut, par les conditions qu'il met en place pour un projet particulier, s'assurer que celui-ci contribue à l'animation et la socialisation d'un milieu. Il peut notamment prévoir de nouveaux usages commerciaux contribuant au sentiment d'appartenance et de communauté d'un secteur. Les normes d'implantation et de construction (ex. : symétrie, volume et dimensions) jouent aussi un rôle dans le développement d'un espace urbain de qualité. Bien que le PPCMOI se concentre sur un projet précis, il peut néanmoins contribuer à développer un milieu de vie intéressant, animé et accessible pour toutes et tous.

### **Impact sur la santé publique**

À travers les éléments définis dans le PPCMOI, celui-ci peut favoriser une réduction de la dépendance à l'auto, une augmentation de l'utilisation des transports actifs, et conséquemment, une augmentation de l'activité physique chez la population. À l'inverse, un PPCMOI autorisant des usages, des constructions ou autres éléments favorisant l'utilisation de la voiture peut contribuer à différents problèmes environnementaux, dont l'artificialisation des sols, la pollution de l'air et la formation d'îlots de chaleur.

## Exemple de bons articles de règlements

**Critères d'évaluation d'un projet de PPCMOI :** la possibilité de permettre la réalisation d'un projet non conforme au règlement en vigueur dans la zone zone UI - Parc industriel est évalué en fonction des critères suivants :

- L'immeuble doit être situé à une distance raisonnable des zones de travail principales du parc industriel, facilitant ainsi l'accès à pied ou à vélo pour les personnes à l'emploi ;
- L'immeuble doit fournir des services essentiels aux équipes de travail, une offre alimentaire par exemple, afin de répondre à leurs besoins pendant les pauses et avant ou après les journées de travail. Cela permet de limiter les déplacements supplémentaires et de réduire la dépendance à l'automobile dans un environnement déjà fortement axé sur ce mode de transport ;
- L'immeuble doit offrir un espace agréable et végétalisé ;
- L'immeuble doit être situé sur ou près d'un axe de transport actif ou collectif ;
- Consulter le règlement pour visualiser les autres critères à respecter.

**La possibilité de permettre l'usage sera favorisée si la mise en œuvre ou le maintien de mesure favorisant la mobilité durable est projetée, dont :**

- Réaliser et mettre en œuvre un plan de déplacement, dans le but de comprendre les besoins en matière de mobilité des personnes fréquentant l'immeuble et d'améliorer et favoriser une mobilité durable ;
- Prévoir la présence d'espaces de stationnement réservés pour l'autopartage ;
- Prévoir la présence d'un espace pour le vélopartage ;
- Consulter le règlement pour visualiser les autres mesures.

# Programme particulier d'urbanisme (PPU)

Contrairement au plan d'urbanisme qui est un outil de planification à l'échelle de la municipalité, le PPU (Gouvernement du Québec, 2024c) permet de planifier le développement d'un secteur défini avec plus de précision. Il est pertinent lorsque la municipalité désire réaliser une planification détaillée sur une zone particulière, car celle-ci dispose d'un contexte différent, de caractéristiques particulières (ex. : enjeux physiques, économiques ou sociaux) ou présente des opportunités de revitalisation importantes. Il s'agit principalement de noyaux villageois, de centres-ville ou de nouveaux secteurs résidentiels.

1

## **Le PPU permet à la municipalité de :**

- Planifier le développement et l'aménagement urbain pour un secteur délimité;
- Adapter la réglementation aux caractéristiques et particularités propre au secteur ;
- Identifier des objectifs ou préoccupations pour un secteur (ex. : revitalisation, conservation du patrimoine, etc.).

2

## **Plus concrètement, le PPU définit pour une zone précise :**

- Des objectifs d'aménagements concrets ;
- Les affectations du sol ;
- Les densités d'occupation ;
- L'emplacement et la superficie des équipements et infrastructures à prévoir ;
- Le type et le tracé de voies de circulation.

3

## **Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :**

### **Impact sur la densité et mixité**

Avec un PPU en place pour un secteur précis, la municipalité peut définir les objectifs à respecter en matière d'affectation du sol et de densité d'occupation. Ainsi, les conditions qui seront soulevées dans un PPU auront un impact important sur la compacité du secteur ciblé. En valorisant les courtes distances et un milieu de vie dense et mixte, cela crée plus d'opportunités aux déplacements actifs. Un PPU contribuant à l'augmentation des distances et à un milieu urbain plus étalé accentue la dépendance à l'auto.

### **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

Une municipalité qui adopte un PPU peut s'assurer d'y prévoir des conditions visant à s'assurer que le secteur concerné soit désenclavé et contribue à une trame urbaine perméable et accessible par toutes et tous. La municipalité peut également prévoir des objectifs visant à améliorer la connexion entre le secteur où un PPU est en fonction et les autres quartiers ou îlots afin de faciliter les déplacements actifs sur son territoire.

### **Impact sur la convivialité et sécurité du territoire**

Dans un PPU, une municipalité peut établir les normes visant à encadrer et déterminer la forme, l'emplacement et les critères de qualité des voies publiques afin d'assurer qu'elles soient conviviales et sécuritaires pour toutes et tous (ex. : largeur, présence de trottoir, vitesse de circulation, etc.). Elle pourra également y prévoir des éléments de l'environnement bâti (ex. : bâtiment en marge avant) et en matière de gestion des stationnements (ex. : nombre de cases de stationnement maximales, entrées charretières, etc.) afin de prévoir des conditions favorisant le sentiment de confort et de sécurité lorsque les personnes se déplacent à pied ou à vélo.

### **Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)**

Par les conditions établies dans le PPU, une municipalité peut prévoir des objectifs et actions visant l'animation et la multiplication des espaces publics dans le secteur visé. Elle pourrait également s'assurer de contraindre les nuisances. Ainsi, le PPU est un outil urbanistique important pour maintenir ou accentuer l'aménagement d'un milieu de vie intéressant, animé et accessible pour toutes et tous permettant une socialisation et une appropriation du territoire.

### **Impact sur la santé publique**

À travers les éléments définis dans un PPU, une municipalité peut favoriser une réduction de la dépendance à l'auto, une augmentation de l'utilisation des transports actifs, et conséquemment, une augmentation de l'activité physique chez la population. Des critères concernant la présence de mobilier urbain ou d'espaces de repos ombragés et végétalisés peuvent notamment être prévus. Une municipalité peut également prévoir des conditions visant à conserver les milieux naturels existants ou s'assurer que le projet prévoit des espaces verts et une végétalisation adéquate. À l'inverse, un PPU ne considérant pas la mobilité durable ou favorisant l'utilisation de la voiture peut contribuer à différents problèmes environnementaux, dont l'artificialisation des sols, la pollution de l'air et la formation d'îlots de chaleur.

## Exemple d'orientations d'aménagement et de développement propre à un PPU

**Restructuration des îlots urbains :** les îlots de terrains actuels, souvent trop longs et trop larges présentent un défi pour la connectivité piétonne et cycliste. Un enjeu clé est la restructuration des îlots pour améliorer la perméabilité de la trame urbaine. (...)

**Optimisation de l'occupation du sol :** densifier l'occupation du sol est nécessaire pour contrer les effets des îlots de terrains trop larges et trop longs. (...)

**Gestion de la circulation automobile :** l'apaisement de la circulation à l'intérieur du noyau villageois permet d'équilibrer le partage de la route entre les usages et accentuer la qualité de vie de la population du secteur. (...)

**Gestion des stationnements :** la gestion des stationnements autour des zones d'activités principales, dont la rue Principale, est cruciale pour réduire la dépendance à l'automobile et favoriser l'accès aux espaces publics. (...)

**Développement d'un réseau cyclable sécuritaire et perméable :** le développement d'un réseau cyclable sécuritaire et perméable est un enjeu clé pour encourager les modes de transport durables dans le noyau villageois. (...)

**Amélioration du sentiment de sécurité et de confort lors des déplacements actifs :** les déplacements conviviaux pour les personnes piétonnes et cyclistes sont essentiels afin de dynamiser et animer le noyau villageois. Sécuriser le noyau villageois rend celui-ci plus accueillant et accessible pour toutes et tous. (...)

**Consulter le PPU du noyau villageois et le PPU du parc pour visualiser les orientations d'aménagements et de développement détaillées.**

# Règlement relatif aux plans d'aménagement d'ensemble (PAE)

Similaire au PPU, le PAE (Gouvernement du Québec, 2024g) permet aux municipalités de définir la nature et les caractéristiques souhaitées pour les secteurs actuellement non développés. La municipalité devra prévoir des critères d'évaluation pour une zone précise. La présence de critères plutôt que des normes assure une certaine souplesse et favorise le dialogue entre les différentes parties prenantes. Contrairement au PPU, le PAE est préparé et déposé par l'organisation initiatrice du projet. Ainsi, la municipalité n'a pas à prévoir, pour les zones assujetties à ce règlement, un changement réglementaire avant que le PAE ait été déposé et approuvé.

## 1 Le PAE permet à la municipalité de :

- Prévoir les objectifs d'aménagement et de développement à long terme pour une zone précise ;
- Identifier les caractéristiques particulières et les préoccupations pour un secteur (ex. : contrôler l'étalement urbain, conservation des espaces verts, etc.) ;
- Établir les conditions à respecter par les entités lorsqu'elles déposent le projet.

## 2 Plus concrètement, le PAE définit :

- Les usages ;
- Les affectations du sol ;
- Les densités d'occupation ;
- Tout autres éléments et/ou critères qui sont identifiés comme importants (ex. : infrastructures routières, gestion des stationnements, végétalisation, espaces verts et publics, la conception architecturale, l'aménagement des sites, etc.)

## 3 Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :

### Impact sur la densité et mixité

Par les objectifs d'aménagement et de développement et les critères en matière d'usage, d'affectation du sol et de densités d'occupation définis dans un PAE, une municipalité peut prévoir des conditions favorisant un milieu de vie dense et mixte. Elle peut notamment identifier des critères valorisant un milieu compact et les courtes distances, créant plus d'opportunités aux déplacements actifs et influençant la façon d'occuper le territoire.

## **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

Par les critères et conditions identifiés dans le PAE, la municipalité peut s'assurer que le secteur assujéti au règlement soit planifié et développé de manière à prévoir une trame urbaine perméable et accessible comprenant, par exemple, l'aménagement d'infrastructures piétonnes et cyclables ainsi que des normes visant à s'assurer que le secteur ne soit pas enclavé des autres zones ou quartiers.

## **Impact sur la convivialité et sécurité du territoire**

Dans un PAE, une municipalité peut, entre autres possibilités, établir les normes visant à encadrer et déterminer la forme, l'emplacement et les critères de qualité des voies publiques afin d'assurer qu'elles soient conviviales et sécuritaires pour toutes et tous (ex. : largeurs des voies de circulation, présence de trottoir, vitesse de circulation, etc.). Elle pourra également y prévoir des éléments de l'environnement bâti (ex. : bâtiment en marge avant) et en matière de gestion des stationnements (ex. : nombre de cases de stationnement maximales, entrées charretières, etc.) afin de prévoir des conditions favorisant le sentiment de confort et de sécurité lorsque les personnes se déplacent à pied ou à vélo.

## **Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)**

Par les conditions identifiées, notamment en ce qui concerne les usages autorisés, les infrastructures routières et les espaces publics, une municipalité peut avoir un impact direct sur la qualité de l'espace urbain d'un secteur assujéti au PAE. Elle peut notamment caractériser les nuisances et prévoir des règles urbanistiques visant à contraindre les activités problématiques. Le PAE peut aussi prévoir la nature, la localisation et le type d'équipements et infrastructures publiques (ex. : terrasse, parc, etc.) afin de développer un espace urbain invitant et d'intérêt pour la population.

## **Impact sur la santé publique**

Dans son PAE, une municipalité peut prévoir, par exemple, des conditions d'aménagement visant à conserver les milieux naturels dans la zone et à assurer une présence et un accès à des infrastructures ou services publics. Elle peut également prévoir des conditions et normes visant à réduire l'artificialisation des sols et la formation d'îlots de chaleur en prévoyant une végétalisation adéquate dans la zone à développer. Les critères en lien avec les voies publiques ont aussi un impact sur la santé publique, considérant que les voies routières représentent un potentiel élevé de nuire à la qualité de l'environnement (ex. : qualité de l'air) et ont une influence directe sur la pratique des modes actifs, donc sur les saines habitudes de vie de la population.

## Exemple de bons articles de règlements

**Objectifs généraux du PAE :** le développement souhaité pour la « friche centrale » est caractérisé par :

- **Densification urbaine :** le projet vise à augmenter la densité de construction sur l'ensemble du site pour favoriser une utilisation optimale de l'espace et renforcer le noyau urbain central ;
- **Diversité des usages :** le projet vise à augmenter le nombre d'usages dans cet endroit, visant notamment à créer un milieu de vie complet ;
- **Mobilité durable :** une attention particulière sera portée à la création d'infrastructures qui encouragent les modes de transport durables. Cela comprend des pistes cyclables, des promenades piétonnes et des connexions efficaces aux réseaux de transport en commun ;
- **Consulter le règlement pour visualiser les autres objectifs à respecter.**

**Critères spécifiques :** le plan d'aménagement soumis est évalué selon les critères spécifiques suivants :

- Le développement d'un réseau piétonnier et cyclable interconnecté permet un accès facile aux bâtiments, aux espaces publics et aux infrastructures de transport collectif ;
- Le réseau proposé assure la continuité du réseau actif de la ville et permet la connexion avec les autres quartiers et importants générateurs de déplacements ;
- Aménagement d'espaces publics attrayants et fonctionnels tels que des parcs, des places et des aires de jeux. Pour ce faire, le promoteur devra céder 15 % des terrains développés à la municipalité pour la création de parcs, d'espaces publics, et d'aires récréatives, afin d'enrichir le réseau d'espaces verts et publics de la zone ;
- Concevoir le lotissement et la conception des rues (ex. : emprise, largeur, etc.) de manière à garantir un environnement apaisé, favorisant un usage partagé et sécurisé, notamment pour les personnes piétonnes lors d'événements ou occasions spéciales ;
- Minimiser les espaces de stationnements et prévoir les infrastructures adéquates pour les vélos (ex. : support, stationnement à vélo, borne de réparation, etc.) ;
- Consulter le règlement pour visualiser les autres objectifs à respecter.

# Usages conditionnels

Le règlement sur les usages conditionnels (Gouvernement du Québec, 2024j) permet aux municipalités d'autoriser certains usages, selon des critères précis discrétionnaires, qui sont prohibés dans le règlement de zonage. Cet outil urbanistique offre une flexibilité aux municipalités, car il donne la possibilité d'implanter d'autres usages qui sont compatibles avec le milieu, préalablement prohibés dans le règlement de zonage, sans changer celui-ci. Pour ce faire, la municipalité doit se prévaloir de conditions afin d'évaluer les projets d'usages conditionnels.

1

## **Les usages conditionnelles permettent à la municipalité de :**

- Autorisé des usages qui sont prohibés dans le règlement de zonage ;
- Définir les conditions pour qu'un usage conditionnel soit autorisé ;
- Contribuer à la mixité d'un milieu.

2

## **Plus concrètement, les usages conditionnelles définissent :**

- Où, quand, et comment peut s'implanter un usage non prévu au règlement de zonage, tout en respectant les exigences et priorités de la municipalité.

3

## **Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :**

### **Impact sur la densité et mixité**

En autorisant certains usages, une municipalité peut contribuer à la mixité d'un secteur. Tout en assurant une saine cohabitation, elle pourrait autoriser un usage qui, malgré les nuisances qu'il émet, peut s'implanter en harmonie dans le secteur avec des mesures de mitigations (ex. : écran végétal). La municipalité peut également utiliser ce règlement pour autoriser des usages ou sous-usages qui ne sont pas susceptibles de générer les nuisances typiques de leur catégorie (ex. : une chocolaterie en zone industrielle). Cela permet de promouvoir la diversité des usages tout en préservant la qualité du milieu de vie.

### **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

Par l'enclavement de certains usages à certaines zones, le règlement de zonage peut réduire les possibilités d'accès au territoire pour toutes et tous. Ainsi, le règlement sur les usages conditionnels peut être pertinent pour rapprocher des activités généralement éloignées des zones résidentielles, en établissant des conditions visant à éliminer les contraintes qui provoquent une localisation homogène

de ces activités. La municipalité peut également établir des conditions pour que les usages autorisés incluent une forme, une implantation et un aménagement des terrains qui favorisent leur accessibilité et contribuent à la connectivité avec d'autres destinations.

### Impact sur la convivialité et sécurité du territoire

Une municipalité peut prévoir des conditions afin que les usages autorisés aient des impacts positifs sur la façon dont la population perçoit son territoire. Par exemple, la municipalité pourrait prohiber tout usage créant une forte présence automobile et nécessitant une superficie importante en stationnement, et ce, au détriment de la sécurité et du confort pour les déplacements actifs.

### Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)

Un milieu mixte est généralement un milieu où les possibilités de socialisation et d'animation sont plus élevées. Ainsi, une municipalité pourrait contribuer à la qualité de l'espace urbain d'un secteur en autorisant des usages favorisant la socialisation et le dynamisme des activités (ex. : commerce de proximité, marché public, etc.).

### Impact sur la santé publique

La municipalité peut inclure des normes visant à limiter les usages qui pourraient nuire à la population ou à la qualité de l'environnement d'un milieu, dont la qualité de l'air, l'artificialisation des sols et la formation d'îlots de chaleur.

### Exemple de bons articles de règlements

**Objectif du règlements:** réglementer l'implantation des commerces et services contraignants (usages de la classe CC, tels que définis au règlement de zonage) sur l'ensemble du territoire pour préserver et améliorer la qualité de vie des personnes résidentes, favoriser une insertion compatible avec les principes généraux de la mobilité durable et de l'échelle humaine.

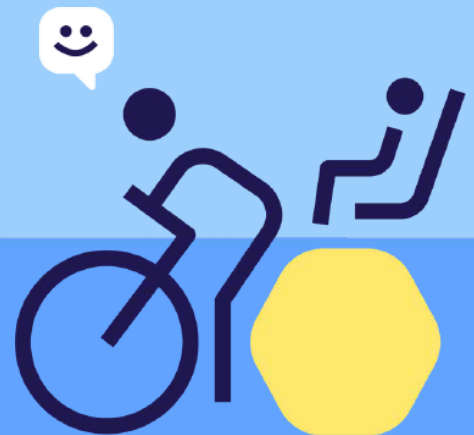
**Critères d'évaluation :** la possibilité de permettre un usage de la classe CC est évaluée selon les critères suivants :

- La localisation de l'usage projeté ne causera pas d'impacts négatifs sur la quiétude du voisinage, notamment en ce qui concerne l'éclairage, le bruit, la gestion des matières résiduelles, la circulation automobile, etc. ;
- Le bâtiment doit être situé à proximité immédiate des infrastructures piétonnes et cyclables existantes, facilitant ainsi l'accès pour les personnes à pied et à vélo ;

- Des chemins piétonniers indépendants des aires de circulation doivent être aménagés sur le terrain, reliant les entrées principales aux trottoirs et pistes cyclables adjacentes, en plus d'être munis de mobilier urbain, végétaux, et supports à vélos selon les normes édictées au règlement de zonage en vigueur ;
- Consulter le règlement pour visualiser les autres objectifs à respecter.

**La possibilité de permettre l'usage sera favorisée si la mise en œuvre ou le maintien de mesure favorisant la mobilité durable est projetée, dont :**

- Offrir des réductions, avantages ou incitatifs pour les personnes employées ou clientes qui utilisent des modes de transports durables (ex. : transport en commun, covoiturage, vélo, etc.) ;
- Réaliser et mettre en œuvre un plan de déplacement, dans le but de comprendre les besoins en matière de mobilité des personnes fréquentant le commerce et d'améliorer et favoriser une mobilité durable ;
- Mettre à disposition des vélos, vélos-cargos, ou autres véhicules durables pour permettre les transports de biens et/ou services obtenus en lien avec l'immeuble ;
- Prévoir la présence d'espaces de stationnement réservés pour l'autopartage ;
- Prévoir des zones spécifiques pour le covoiturage ainsi que pour le dépôt des personnes utilisant des services de partage de véhicules ;
- **Consulter le règlement pour visualiser les autres mesures.**



# Règlements municipaux

En plus des outils présentés ci-haut, les municipalités possèdent aussi une gamme de règlements municipaux, dits généraux, touchant notamment l'occupation et à la gestion du territoire, ainsi que le comportement des personnes sur celui-ci. Ils peuvent concerner différentes thématiques, telles que la gestion des matières résiduelles, la garde, le contrôle et le bien-être des animaux, l'utilisation de l'eau potable, etc. Ces règlements, bien qu'ils ne soient pas directement orientés sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, peuvent avoir des impacts directs sur l'utilisation du territoire par la population. C'est particulièrement le cas lorsque les municipalités adoptent des règlements visant à encadrer les nuisances, l'occupation du domaine public, la paix et le bon ordre ainsi que le stationnement et la circulation.

1

## **Les règlements municipaux à la municipalité de :**

- Encadrer comment les personnes peuvent utiliser leur territoire ;
- Définir les comportements et les actions prohibés.

2

## **Plus concrètement, les règlements municipaux peuvent définir :**

- Les nuisances (ex. : sonores, odeur, animales, etc.) et comment elles sont encadrées ;
- Les dispositions relatives à l'utilisation des parcs, voies de circulation et espaces publics ;
- Les limites de vitesse ;
- Les dispositions relatives aux stationnements.

3

## **Ce qui permet de façonner le territoire de la façon suivante :**

### **Impact sur la densité et mixité**

Dans leurs formes générales, les règlements municipaux n'ont pas d'impact sur la densité et la mixité d'un milieu.

### **Impact sur la perméabilité et accessibilité du territoire**

Les règlements municipaux peuvent limiter l'accès aux lieux publics (ex. : interdiction d'être dans un parc après 20 heures) et certains comportements (ex. : interdiction de circuler à vélo sur une surface gazonnée entretenue par la municipalité). Encadrer la circulation et le comportement des personnes piétonnes et cyclistes sur les voies publiques, de manière à limiter leur mobilité, peut influencer les habitudes de déplacements de certaines personnes, donc avoir un impact sur l'accessibilité au territoire

pour toutes et tous. Cela peut notamment provoquer des enjeux d'iniquités territoriales et accentuer l'enclavement de certains secteurs.

### **Impact sur la convivialité et sécurité du territoire**

Les règlements municipaux peuvent notamment prévoir des dispositions quant à l'obstruction des voies de circulation (ex. : stationnement sur une bande cyclable, empiètement sur un trottoir, etc.) et prévoir les limites de vitesse sur les rues municipales (ex. : vitesse à 30 km/h en zone urbaine). Ils peuvent aussi encadrer les comportements dans les espaces publics (ex. : régir les nuisances).

### **Impact sur la qualité de l'espace urbain (animation, socialisation, etc.)**

C'est dans les règlements municipaux qu'une municipalité peut encadrer l'utilisation des parcs et espaces publics par la population. Elle peut notamment autoriser ou prescrire certaines activités (ex. : rassemblement de plus de 15 personnes, présence de camions de cuisine de rue, etc.) ayant une influence sur la nature des événements qui sont tenus à ces endroits. Une municipalité qui limite les activités (ex. : l'utilisation de planche à roulettes est prohibée) peut influencer l'animation et l'appropriation du territoire par la population. C'est aussi dans ces règlements qu'une municipalité encadre l'hygiène publique et la gestion des matières résiduelles. Un environnement sain et propre contribue à la qualité urbaine et à la volonté d'utiliser le territoire.

### **Impact sur la santé publique**

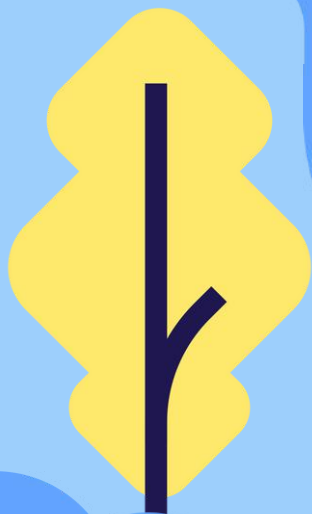
Par des dispositions visant à favoriser la pratique des modes actifs (ex. : limite de vitesse à 30 km/h), la municipalité peut encourager des comportements ayant des effets positifs sur la santé individuelle et collective. Un environnement sain, sécuritaire et propre a des effets sur la volonté d'utiliser les modes actifs comme moyen de transport.



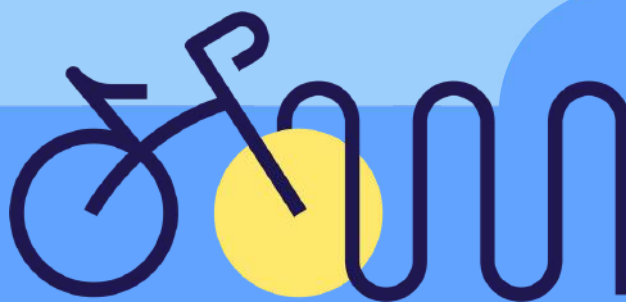
## Exemple de bons articles de règlements

Considérant les thématiques abordées dans ce type de règlement, aucun faux règlement municipal n'a été rédigé dans le cadre du projet Mobilité. Toutefois, voici quelques bonnes recommandations qui pourraient s'y retrouver :

- Il est interdit de stationner ou de s'immobiliser en tout temps dans une voie de circulation réservée à l'usage des bicyclettes ou des personnes piétonnes et identifiée par des lignes peintes sur la voie publique, par des bollards ou par toute autre signalisation.
- Il est interdit de conduire un véhicule à une vitesse supérieure à 30 km/h sur toutes les voies publiques ou partie de voies publiques identifiées ;
- Il est interdit de stationner ou immobiliser un véhicule sur les rues adjacentes aux établissements scolaires ; et
- Il est interdit de réaliser des travaux de manière à gêner les aménagements actifs (ex. : trottoir ou piste cyclable) sans autorisation ou sans prévoir un détour sécuritaire et accessible pour toutes et tous.



## Conclusion



La boîte à outils urbanistique Mobilicité, comprenant le guide et les règlements pour une municipalité fictive, constitue une avancée significative pour les municipalités québécoises désireuses de promouvoir la mobilité active. En offrant un cadre clair et accessible, ce guide permet aux personnes professionnelles en aménagement du territoire d'intégrer des pratiques favorables à la mobilité active dans leur réglementation, ce qui, en conséquence, encourage l'aménagement d'environnements plus sains et inclusifs.

La réglementation urbanistique est un levier puissant pour façonner les milieux de vie, étant l'outil principal avec lequel travaillent les municipalités pour planifier leur territoire. En intégrant des normes qui favorisent les déplacements actifs, les municipalités peuvent transformer leurs milieux de vie en espaces plus inclusifs, sécuritaires et résilients aux changements climatiques. Malgré cela et depuis la création de la LAU, peu d'entre elles ont fait le travail d'actualiser leur réglementation pour faire face aux défis contemporains, notamment en raison de ressources limitées.

Avec notre démarche, nous avons traduit les bonnes pratiques favorisant la mobilité active en une réglementation urbanistique claire et accessible, facilitant ainsi l'accès à l'information et l'intégration de ces pratiques pour toutes les municipalités québécoises. Les municipalités disposent désormais des outils nécessaires pour réaliser des modifications réglementaires qui favorisent la mobilité active, renforçant leur capacité à mettre en œuvre des changements concrets sur leur territoire. La rédaction de règlements pour une municipalité fictive, règlements pouvant être adaptés ou copiés tels quels par les autorités locales, fait en sorte que les outils présentés dans le guide ne se limitent pas à des recommandations, mais offrent des solutions applicables aux contextes locaux.

Nous aspirons donc à ce que ce guide devienne une référence incontournable pour les municipalités du Québec. Les outils de Mobilicité représentent des ressources précieuses et ont le potentiel d'agir comme catalyseur de changement, permettant aux municipalités de relever les défis de demain et de construire des milieux de vie qui répondent aux aspirations de toutes et tous.

# Références



Association canadienne des automobilistes. (s.d.). *Driving cost calculator*. <https://carcosts.caa.ca/fr>

Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury. (2023). *Planification stratégique 2022-2027*. <https://www.villestoneham.com/storage/app/media/ma-municipalite/affaires-municipales/projets/planification-strategique/rapport-final-plan-strategique-2022-2027.pdf>

Chambre de commerce du Montréal métropolitain & SECOR. (2010). *Le transport en commun*. Au coeur du développement économique de Montréal (p. 58). [https://www.ccomm.ca/documents/etudes/2010\\_2011/10\\_11\\_26\\_ccmm\\_etude-transport\\_fr.pdf](https://www.ccomm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf)

Communauté métropolitaine de Québec. (2022). *Rapport annuel 2021* (p. 19). [https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2022/07/CMQuebec\\_Rapport-annuel-2021-web.pdf](https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2022/07/CMQuebec_Rapport-annuel-2021-web.pdf)

Dagenais, M., & Pauzé, M. (s. d.). Aménagement du territoire et urbanisme. *Histoire Québec*, 25(2), 15-17.

Gouvernement du Québec. (2024a, mai 10). *Plan d'urbanisme*. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/planification/plan-urbanisme>

Gouvernement du Québec. (2024b, mai 10). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*. Gouvernement du Québec. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/planification/plan-metropolitain-amenagement-developpement>

Gouvernement du Québec. (2024c, mai 10). *Programme particulier d'urbanisme*. Gouvernement du Québec. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/planification/programme-particulier-urbanisme>

Gouvernement du Québec. (2024d, mai 10). *Règlement de construction*. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/reglementation/reglement-construction>

Gouvernement du Québec. (2024e, mai 10). *Règlement de lotissement*. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/reglementation/reglement-lotissement>

Gouvernement du Québec. (2024f, mai 10). *Règlement de zonage*. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/reglementation/reglement-zonage>

Gouvernement du Québec. (2024g, mai 10). *Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble*. Gouvernement du Québec. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/reglementation/reglement-plans-amenagement-ensemble>

Gouvernement du Québec. (2024h, mai 10). *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale*. Gouvernement du Québec. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/reglementation/reglement-plans-implantation-integration-architecturale>

Gouvernement du Québec. (2024i, mai 10). *Règlement sur les projets particuliers de construction*. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/reglementation/reglement-projets-particuliers-construction>

Gouvernement du Québec. (2024j, mai 10). *Règlement sur les usages conditionnels*. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/reglementation/reglement-usages-conditionnels>

INSPQ. (2017). *Politique de mobilité durable: Perspectives de santé publique*. [https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2293\\_memoire\\_mobilite\\_durable.pdf](https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2293_memoire_mobilite_durable.pdf)

Kelly, P., Williamson, C., Niven, A. G., Hunter, R., Mutrie, N., & Richards, J. (2018). Walking on sunshine: Scoping review of the evidence for walking and mental health. *British Journal of Sports Medicine*, 52(12), 800-806. <https://doi.org/10.1136/bjsports-2017-098827>

L'Allier, S., Sabourin, J.-F., Fontaine, N., Potvin, S., St-Germain, F., Lefebvre, A.-C., Doyon, H., Rochefort, M., & Avellan, S. (2019). *Urbanité—La réglementation locale*.

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2023). *Orientations gouvernementales en aménagement du territoire—Consultation*. <https://consultation.quebec.ca/processes/orientations-amenagement-territoire>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). (2024). *Guide: La prise de décision en urbanisme—Outils de réglementation*. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/reglementation?exclureAnnexesPid=&exclurePid=&type=116&cHash=6d89d3789cb6717e5e43d3bb3be5a241>

Municipalité de Saint-Agapit. (s. d.). *Planification stratégique 2021-2025*. <https://st-agapit.qc.ca/wp-content/uploads/2021/04/fait-planification-strategique-24-mars.pdf>

Scientifique en chef du Québec. (2017). *Marcher 10 000 pas par jour pour tenir la forme? Vrai. Détecteur de rumeurs*. <https://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/impact-recherche/marcher-10-000-pas-par-jour-pour-tenir-la-forme-vrai/>

Ville de Québec. (s. d.). *Visions d'aménagement*. Consulté 17 juillet 2024, à l'adresse [https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement\\_urbain/visions/](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/visions/)

Ville de Sainte-Brigitte-de-Laval. (s. d.). *Plan d'action «Horizon 2030»*. <https://sbdL.net/planification-strategique/plan-daction-horizon-2030/>

# À propos

## À propos d'Accès transports viables

Accès transports viables est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo), ainsi que de promouvoir la mobilité durable dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

Régulièrement, l'organisme documente et intervient sur divers dossiers publics en lien avec les transports et l'urbanisme dans ces deux régions.

Accès transports viables oeuvre aussi à la sensibilisation et la mobilisation en faveur de la mobilité durable, autant par des campagnes de promotion que des activités d'éducation.

Enfin, que ce soit par la réalisation de plans de déplacement ou par des mandats d'intervention dans les milieux, Accès transports viables contribue à la création d'environnements favorables à la mobilité durable.

## À propos du projet de guide urbanistique Mobilité

Débuté en 2023, le projet de Guide urbanistique Mobilité vise à mettre en valeur de nombreuses bonnes pratiques en aménagement et en urbanisme qui peuvent être intégrées dans la planification de nos villes et municipalités afin de favoriser la mobilité active.

En effet, malheureusement, les municipalités disposent souvent de ressources limitées pour conceptualiser, actualiser ou appliquer des règlements urbanistiques qui valorisent ces bonnes pratiques.

Par conséquent, dans plusieurs milieux, la réglementation municipale évolue lentement depuis l'adoption de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) en 1979 et celle-ci ne répond plus aux besoins actuels en matière de mobilité active. La réglementation est pourtant un des leviers importants pour encadrer le développement et mettre en place un environnement favorable à la marche et au vélo.

Au terme de cette démarche, qui s'échelonne de 2023 à 2024, Accès transports viables produira un guide urbanistique visant à outiller les villes et municipalités pour mettre en place une réglementation municipale qui valorise les bonnes pratiques en aménagement du territoire et en urbanisme favorable à la mobilité active.

## Équipe



### **Samuel Deschênes, M.ATDR**

#### **Chargé de projet - Aménagement et urbanisme**

Formé en aménagement du territoire et développement régional, ainsi qu'en études de l'environnement, Samuel est chargé de projets chez Accès transports viables depuis 2023. Grâce à son intérêt pour les enjeux de mobilité durable ainsi que sa volonté à aménager des milieux de vie sécuritaire et conviviale, il travaille sur des projets de service-conseil et d'aménagement avec les collectivités.



### **Maxime Chamberland, M.ATDR**

#### **Chargé de projets - Aménagement et urbanisme**

Formé en aménagement du territoire et en développement régional, Maxime est chargé de projet chez Accès transports viables depuis 2022. Grâce à son expérience en recherche scientifique, ainsi que son intérêt pour les changements de comportement et la mobilité durable, il travaille sur le projet Mobilité.s – un territoire de possibilités.



### **Alec de Melo, urbaniste**

#### **Urbaniste conseiller**

Urbaniste formé en aménagement du territoire et développement régional, Alec agit à titre d'urbaniste conseiller en collaboration avec l'équipe d'Accès transports viables. Fort de son parcours en urbanisme municipal et en mobilité durable, il a développé une expertise qu'il a pu mobiliser durant la réalisation du guide urbanistique Mobilicité.

