

CARREFOUR

▼
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

▼
TRANSPORT
ACTIF

▼
FEMMES
EN TP

▼
TI ET MOBILITÉ
DURABLE



TRANSPORTS ET MOBILITÉ

LES ENJEUX DES MUNICIPALITÉS

congrès
[OMA]

Célébration

29/31 mai

Hôtel Rimouski
Centre des congrès



Des conférenciers inspirants
qui partagent leur expérience et leurs idées
pour un monde municipal meilleur

Villes et municipalités :
des responsabilités
sans cesse grandissantes

Régis Labeaume

Maire de la Ville de Québec
de 2007 à 2021
et chroniqueur à La Presse

En tant que gestionnaire,
peut-on gérer le stress
de nos employés?

Marie-France Marin, Ph.D

Chercheure au Centre de recherche
de l'Institut universitaire en santé mentale
de Montréal et professeure
au département de psychologie
de l'Université du Québec à Montréal

Perspectives du Québec
sur la transition écologique

Jérôme Dupras

Professeur au département des
sciences naturelles de l'Université
du Québec en Outaouais
et titulaire de la Chaire de recherche
du Canada en économie écologique
en plus d'être membre des
Cowboys fringants



[OMA]

comaqformation.ca



Transports,
sécurité
et mobilité

CARREFOUR

Carrefour est une revue trimestrielle réalisée et publiée par la Corporation des officiers municipaux agréés du Québec. / Les articles n'engagent que les auteurs et ne représentent pas nécessairement l'opinion de la COMAQ, à moins d'indication contraire. / La reproduction partielle ou totale est autorisée à la condition d'en mentionner la source.

Volume 48, numéro 1 / Printemps 2024

Corporation des officiers municipaux agréés du Québec
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, Bureau R02
Québec (Québec) G1R 2G4
Poste-publication / N° de convention / 400 28 223

RÉDACTRICE EN CHEF

Isabelle Kallis

COMITÉ DU CARREFOUR

Stéphanie Martin, OMA, présidente /
Isabelle Benoit / Nicklaus Davey, OMA /
Rémi Dubois, OMA / Alexandra Pagé, OMA /
Anne-Marie Piérard, OMA

COLLABORATEURS

Romain Brun / Gilbert Cassista / Guylaine Dallaire /
Chloé Fortin Côté / Bruno Huppé / Marc Lalonde /
Patrick Lalonde / Catherine Privé / Nathalie Sibénil /
Chantal St-Laurent / Réjean Vigneault

MISE EN PAGE ET INFOGRAPHIE

Bleuoutremer

DÉPÔT LÉGAL

Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 1192-1870

MISSION DE LA REVUE CARREFOUR

Diffuser de
l'information
pertinente au
développement
des compétences
des membres de
la COMAQ, dans
une perspective
d'évolution du
milieu municipal.

MISSION DE LA CORPORATION

Être au cœur
de l'évolution du
milieu municipal
par la force
de son réseau
et la valorisation
de l'expertise
de ses membres.

/ PRINTEMPS 2024

SOMMAIRE

LÉGISLATION

05

Message du président

25

Droit au but

Signalisation routière: un sujet où l'improvisation n'a pas sa place

35

Nouveaux membres OMA

TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

DOSSIER

06

Transports, sécurité routière
et mobilité durable

28

Vers une mobilité durable:
le rôle clé des technologies
de l'information

SOUS LA LOUPE

19

Évolution du concept de la
civilité au travail: regard sur les
nouveaux défis dans la gestion
des ressources humaines

UN PRO VOUS RÉPOND

31

Il est encore temps de prendre
vos bonnes résolutions!

ACTUALITÉ

21

Femmes en travaux publics:
un groupe solide, soutenu
et résolu à faire sa marque

FINANCES

32

Transport CRÉATIF...
une vue d'ensemble!

LES POINTS SUR LES Î

34

Par mots et par voies:
les termes du transport

Voici de véritables
lettres de noblesse municipales

OMA

Certification reconnue et véritablement dédiée au secteur municipal,
le titre OMA atteste des connaissances et de l'expertise de son détenteur
en matière de compétence municipale, ainsi que de son souci à exceller.
Trois lettres qui vous feront gagner la reconnaissance de vos pairs.

comaq.qc.ca

La COMAQ est la seule corporation du milieu municipal à décerner le titre d'officier
municipal agréé (OMA) depuis plus de 50 ans.

[OMA]

Universités partenaires

Centre de perfectionnement
Faculté de l'éducation permanente

Université
de Montréal

École
des dirigeants
HEC MONTRÉAL



LA MOBILISATION EST À L'HONNEUR

Le premier trimestre de l'année arrive déjà à sa fin et c'est avec enthousiasme et fierté que je réalise tout le travail accompli. Soulignons la mobilisation de nos membres, des comités et des sections, qui ont été incroyablement actifs et engagés dans toutes les sphères de notre corporation. Leur dévouement et leur passion pour la COMAQ sont indéniables et c'est grâce à eux que nous progressons et contribuons à un monde municipal meilleur.

Je profite de cette tribune pour mettre en évidence la notoriété sans cesse grandissante de la Corporation auprès de diverses instances gouvernementales. En effet, outre les représentations habituelles, nous sommes de plus en plus invités à participer à de nouveaux comités et tables de travail dans différents ministères. L'expertise de nos membres est reconnue et mise à contribution dans des prises de décisions stratégiques au bénéfice de l'ensemble des municipalités du Québec. Cette reconnaissance est le fruit d'un travail acharné et d'une implication constante de nos membres. Je vous encourage à continuer de faire valoir vos connaissances ainsi que votre expertise afin de mettre en lumière la renommée grandissante de la COMAQ.

CÉLÉBRATIONS DES 55^{es} ASSISES ANNUELLES

Le congrès, qui se tiendra à la fin du mois de mai prochain, est un moment privilégié pour se retrouver. C'est l'occasion d'échanger, de partager des expériences et d'apprendre des uns et des autres. J'invite tous les gestionnaires municipaux à participer activement au plus grand rassemblement de la Corporation qui promet d'être riche en apprentissages et en rencontres. Le comité organisateur vous propose un programme de conférences et d'ateliers professionnels d'actualité et diversifié qui saura assurément satisfaire votre curiosité sur les principaux enjeux ainsi que les nouvelles tendances.

Lors du congrès, c'est aussi l'occasion de tenir l'assemblée générale annuelle de votre corporation, je vous y invite personnellement, c'est un moment important pour nous. En effet, cette assemblée nous permettra de vous présenter les réalisations de l'année passée, de discuter des défis auxquels nous avons fait face et de partager avec vous notre vision de l'avenir, alignée avec nos objectifs issus de la planification stratégique en cours de réalisation. De plus, cette occasion unique nous permettra de mettre en lumière le parcours de formation de nos membres en leur décernant les diplômes OMA, les attestations en gestion contractuelle et les attestations en gestion de la performance municipale. Ainsi, nous valorisons les efforts et les compétences acquises par nos membres, témoignant de leur engagement et du désir d'améliorer leurs connaissances.

C'est le rendez-vous du printemps à ne pas manquer, au plaisir de vous y rencontrer! ▲

Patrick Quirion, CPA, OMA
Président de la COMAQ

DOSSIER

TRANSPORTS, SÉCURITÉ ROUTIÈRE
ET MOBILITÉ DURABLE

07

Nouveau Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 : une vision renouvelée et une responsabilité partagée

11

Deux visions et réalités du transport actif

16

On se déplace à pied, même en hiver

TRANSPORTS, SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET MOBILITÉ DURABLE

En cette première édition 2024, le comité de la revue *Carrefour* a choisi le thème du transport sous plusieurs de ses facettes, notamment : la sécurité, la mobilité active et durable, la signalisation, les nouvelles tendances et l'impact des nouvelles technologies.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable nous offre un tour complet du nouveau Plan d'action en sécurité routière du gouvernement du Québec. La Vision zéro décès est ambitieuse et s'attaque à des problématiques comme la sécurité autour et dans les zones scolaires. Protégez nos enfants dans cette ère où tout le monde, au premier chef les parents, est stressé et pressé est devenu un enjeu prioritaire.

Dans la même veine, on apprend que Repentigny s'est positionnée en adoptant un Plan directeur de transport actif qui vise à faire de cette ville de la couronne Nord de Montréal une pionnière pour la qualité de son réseau cyclable et de la sécurité en zone scolaire. De son côté, Vaudreuil-Dorion qui a constitué un comité citoyen dédié au transport actif rapporte que, bien que la Ville ait un rôle critique à jouer, elle n'est pas seule : « Les citoyens s'attendent que la Ville incite les commerces et entreprises à bonifier leurs aménagements pour assurer la sécurité des déplacements actifs. »

Découvrez le progrès possible et réalisable en matière de réduction GES, sécurité routière, optimisation de la mobilité et de l'utilisation du transport par le jumelage très fécond des technologies de l'information et numérique avec les infrastructures et les modes de transport existants.

Enfin, Piétons Québec nous fait un tour d'horizon des diverses approches au sein des villes concernant le vieux débat sur les déplacements actifs en hiver. Par exemple, « ... avec l'élaboration de sa politique de viabilité hivernale, adoptée en 2020, la Ville de Québec vise à ce que l'entièreté des trottoirs, des escaliers adjacents et des cheminements piétonniers rejoignant les établissements scolaires et les services de transport soient déneigés ». On en conclut que nous ferions tous mieux de nous adapter à notre belle nordicité en amont des conceptions urbaines et profiter de l'hiver de plus en plus court, mais qui demeure néanmoins un pan incontestable de notre identité collective.

Bonne lecture!



◀ **Bruno Huppé**
 Directeur général de la
 sécurité et du camionnage p.i.
 Ministère des Transports
 et de la Mobilité durable

Nouveau Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 : une vision renouvelée et une responsabilité partagée

En août 2023, la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, Geneviève Guilbault, lançait le Plan d'action en sécurité routière (PASR) pour mobiliser les Québécois autour de cet important enjeu. Ce plan témoigne de l'engagement du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et de la SAAQ envers l'instauration d'une vision renouvelée de la sécurité routière. Inspiré des bonnes pratiques dans le domaine, il comporte des mesures visant à sécuriser les déplacements des usagers de la route, notamment les plus vulnérables, et à améliorer la qualité des milieux de vie des citoyens. Puisque les municipalités portent la responsabilité de 80 % du réseau routier québécois, elles font donc appelées à contribuer de près aux objectifs du PASR.

Le nouveau plan d'action, doté de 27 mesures et d'une enveloppe de plus de 180 millions, s'appuie sur une approche renouvelée et multidimensionnelle de la sécurité routière. Dans l'ensemble, les mesures s'inscrivent dans la Vision zéro et le Système sûr (voir encadré à la page 08). Plusieurs mesures sont destinées à soutenir les actions des instances municipales requises sur le terrain vu leur rôle de gestionnaires de réseaux routiers.

Par ce plan d'action, le Ministère se base sur l'idée qu'un partage sécuritaire et harmonieux de la route relève d'une responsabilité commune entre les parties prenantes. « C'est donc un changement de culture qui s'opère. En fait, la Vision zéro tend vers l'idéal du zéro décès et zéro blessure grave. Le moyen que nous préconisons pour mettre en œuvre cette vision est l'implantation du Système sûr, qui vise à intervenir sur toutes les composantes du système routier, de sa conception à sa gestion, sans pour autant exclure la responsabilité de l'usager », indique Bruno Huppé, directeur général de la sécurité et du camionnage p. i. au MTMD.

AGIR DANS LES ZONES SCOLAIRES

Un fait est largement admis : une part de la mobilité active a perdu du terrain au profit des déplacements motorisés pour se rendre à l'école. La circulation automobile n'a donc fait que s'accroître, ce qui suscite l'inquiétude des parents, des citoyens et du personnel scolaire. Et avec raison.

▼ **Bien sûr, ce phénomène joue sur le risque d'accident. En effet, plus il y a de véhicules en circulation, qui plus est autour des écoles, plus il y a de risques de collision.**

À cela s'ajoutent les vitesses élevées ou excessives et autres comportements imprudents, lesquels peuvent être exacerbés par des infrastructures routières inappropriées pour ce contexte.

Pour toutes ces raisons, la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, Geneviève Guilbault, a déposé le 8 décembre dernier le projet de loi 48 qui prévoit notamment une série de mesures ayant trait aux zones scolaires. Concrètement, l'une d'elles consiste à modifier le Code de la sécurité routière pour fixer la limite de vitesse maximale à 30 km/h dans toutes les zones scolaires au Québec, en tout temps. Pour les cas d'exception, cette même mesure prévoit les conditions à respecter pour que la limite de vitesse soit ajustée selon l'environnement.

« Pour soutenir les municipalités, un autre changement législatif souhaité vise à rendre disponibles un plus grand nombre d'appareils de contrôle automatisé mieux connus sous le nom de radars photo, ajoute Bruno Huppé. Il est reconnu que ces appareils exercent une influence positive sur le respect des règles par les conducteurs et sur l'amélioration de la sécurité routière aux endroits où ils sont implantés. D'ailleurs, pour désigner les meilleurs sites d'installation, le Ministère compte faire appel aux instances municipales. »

Toujours en lien avec la limite maximale de 30 km/h, une autre mesure du plan obligera les municipalités à aménager de manière sécuritaire les zones scolaires. Cette modification législative s'appuie sur le fait que la vitesse a une incidence sur les décès et la gravité des blessures d'un usager vulnérable impliqué dans une collision. De plus, les écoles représentent beaucoup plus que des lieux d'apprentissage. Elles sont ancrées au cœur des milieux de vie et sont animées au-delà des heures de classe. Cela fait en sorte qu'un bon nombre de jeunes fréquentent les parcs-écoles les soirs et les fins de semaine. Il est donc nécessaire de sécuriser les déplacements à proximité et d'offrir aux enfants des environnements sûrs en tout temps.

VISION ZÉRO ET SYSTÈME SÛR : DES MODÈLES INNOVANTS

La Vision zéro repose sur la prémisse fondamentale que le seul nombre acceptable de décès et de blessures graves sur les routes est zéro. De ce point de vue, il faut saisir chaque occasion d'éliminer les répercussions des erreurs humaines et donc s'attaquer à leurs causes fondamentales. C'est là que la Vision zéro vient s'appuyer sur le Système sûr, lequel implique une responsabilité partagée entre les usagers, les décideurs, les concepteurs, les exploitants du système de transport, les constructeurs d'automobiles, etc. Cette approche, qui vise la création d'un système routier sécuritaire, se fonde à la fois sur l'infrastructure, l'environnement physique, les vitesses de déplacement et les comportements des usagers.

DU SOUTIEN FINANCIER ET DES OUTILS MIEUX ADAPTÉS

Le gouvernement du Québec contribuera aux réaménagements sécuritaires des zones scolaires sur les réseaux municipaux. En effet, les municipalités disposeront d'outils financiers et techniques financés par le MTMD. «Le programme d'aide financière au développement des transports actifs (TAPU) a été bonifié de 68 M\$ sur cinq ans, précise Bruno Huppé. Avec cette somme supplémentaire, le MTMD compte appuyer en priorité les municipalités qui planifient de construire des infrastructures cyclables et des installations pour protéger les piétons et les cyclistes aux abords des écoles.»

▼

Les projets dans les zones et les corridors scolaires seront aussi favorisés dans le cadre du soutien octroyé par le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière. Ajouts de radars pédagogiques, de balises piétonnières, de trottoirs ou de feux clignotants pour traverse piétonne ; voilà autant d'exemples d'initiatives possibles.

Parmi les outils techniques prévus pour soutenir les municipalités dans la conception d'environnements scolaires sécuritaires se trouve une mouture renouvelée du guide d'application *Redécouvrir le chemin de l'école* publié par le MTMD au cours de l'année 2024.

« Ce guide est en voie d'être actualisé pour refléter l'évolution des connaissances et l'émergence de nouveaux concepts d'aménagement ou de dispositifs de sécurisation des trajets et zones scolaires. Comme la nouvelle version est développée en collaboration avec plusieurs partenaires, cet outil sera encore plus adapté aux besoins des municipalités », mentionne Bruno Huppé.

DES NORMES DE CONCEPTION ADAPTÉES

En parallèle des démarches menées par les municipalités, le MTMD brosse un portrait des enjeux de sécurité dans les zones scolaires situées sur son réseau. Cette vue globale permettra de cibler les endroits et le type d'intervention à privilégier, ce qui pourra servir de cadre de référence aux municipalités. Le gouvernement s'est aussi engagé à revoir les modalités du Programme d'aide à la voirie locale, notamment pour y introduire la réalisation de diagnostics de sécurité en zones scolaires sur les réseaux routiers municipaux.

De plus, de nouveaux modèles d'aménagements destinés aux piétons seront évalués afin de les intégrer aux normes ministérielles. Tout un chapitre consacré aux aménagements piétonniers sera ainsi créé et ajouté au Tome 1 — Conception routière afin d'offrir une sécurité accrue et de favoriser une cohabitation harmonieuse de tous les usagers.

Plan d'action en sécurité routière 2023-2028

La sécurité routière,
j'embarque.



Votre
gouvernement

Québec



« Le Ministère coordonne également la production d'un nouveau guide de conception des aménagements routiers pour le milieu municipal. Cette initiative arrive en réponse à des demandes récurrentes de plusieurs partenaires. Elle se réalise en complémentarité de l'introduction de nouvelles normes et en collaboration avec les municipalités », souligne Bruno Huppé.

UN GRAND VIRAGE À PRENDRE

Enfin, ces dernières années, le nombre de décès sur les routes tend à augmenter, en particulier chez les usagers plus vulnérables. Ce constat illustre la nécessité de renouveler l'approche de la sécurité routière, de partager la responsabilité entre toutes les parties engagées et de s'appuyer sur des mesures éprouvées pour donner une nouvelle impulsion à l'amélioration du bilan routier.

En réponse à cela, la ministre et le Ministère prévoient, au cours de cette année, de mettre en place la Table d'actions concertées en sécurité routière pour mobiliser les organisations concernées par la Vision zéro. Cette instance pourra ainsi partager les meilleures pratiques à cet égard et entreprendre des actions qui s'inscrivent dans son déploiement. La concertation des parties prenantes est incontournable pour se doter d'une approche commune de la Vision zéro et du Système sûr afin de couvrir toutes les dimensions de la sécurité routière.

Ainsi, avec la mise en œuvre du PASR et les changements législatifs en vue d'implanter certaines mesures phares, le MTMD opère un véritable changement de culture. Bref, le gouvernement place la vie humaine et la protection des usagers les plus vulnérables au cœur des actions à mener pour faire des routes du Québec un espace de circulation sécuritaire pour tous. ▲

innovision+
Division Géographie Électorale

La vraie EXPERTISE ne tombe pas du ciel... Elle S'ACQUIERT !...

25 ANS D'EXPÉRIENCE à votre service !...

Optez pour les maîtres de l'efficacité démocratique

SERVICES PROFESSIONNELS DE SOUTIEN TECHNOLOGIQUE POUR LES OFFICIERS D'ÉLECTION

Guichet unique pour trouver **TOUT** ce qui fera le succès de votre élection, en commençant par la révision de vos **DISTRICTS ÉLECTORAUX !**

La seule équipe en mesure de vous offrir des services **PROFESSIONNELS** de GÉOGRAPHIE ÉLECTORALE : ce processus délicat ne peut être confié qu'à des experts !...

- ✓ **FORMATION** sommaire offerte aux élus
- ✓ Nombreux **SCÉNARIOS** validés en **TEMPS RÉEL**
- ✓ **CARTOGRAPHIES Acrobat** des scénarios
- ✓ **FICHIERS** pour visualisation **Google Earth** à volonté
- ✓ **DESCRIPTIONS TECHNIQUES** selon les normes de la Commission de la Représentation Électorale
- ✓ Près de **500 MANDATS** de géographie électorale et **30 MILLIONS** d'électeurs géopositionnés à ce jour !...

La géographie électorale, croisement de trois expertises :

- géographie appliquée
- normes et processus électoraux
- informatique de gestion

Vous voulez des districts **CONFORMES** ?... Nous le garantissons.

418.652.1212

contact@innovision.qc.ca

innovision.qc.ca

La sécurité routière, j'embarque.



Deux visions et réalités du transport actif



Chantal St-Laurent, urbaniste
Cheffe de division — Planification urbaine.

Le comité de la revue *Carrefour* s'est intéressé au développement du transport actif dans deux types de municipalités: une dont le développement de son territoire est quasi complet et l'autre en plein développement. Sachant que le transport actif requiert une part importante des investissements annuels et que les aides financières sont limitées, nous leur avons demandé comment elles parvenaient à concilier les préoccupations de plus en plus élevées des citoyens, des élus et de l'administration municipale. D'ailleurs, elles nous présentent comment elles se sont dotées de plans leur permettant de structurer le déploiement du réseau sur leur territoire. De plus, avec l'arrivée de nouvelles tendances en transport actif, pensons notamment aux vélos et trottinettes électriques ainsi qu'à la pratique des déplacements toutes saisons, nous leur avons demandé comment elles se sont adaptées à ces nouvelles réalités. C'est dans cet esprit que nous avons approché deux villes de la couronne de Montréal: Repentigny ^R et Vaudreuil-Dorion ^V pour nous présenter leurs réalités sur le développement du transport.



Réjean Vigneault, ing. M.A.P.
Directeur du service de la Gestion
des infrastructures et des eaux.

Q Comment décrivez-vous l'état du transport actif au sein de votre ville?

R La Ville de Repentigny fait partie de la MRC de l'Assomption et de la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Avec une population de 88 000 habitants et un territoire de 71 km², Repentigny est la 5^e plus grande ville de la CMM et la 13^e à l'échelle du Québec.

Le réseau de transport actif sur le territoire comporte 86 km de trottoirs et 71 km de voies cyclables (37 km de sentiers polyvalents, 31 km de bandes cyclables ou pistes en marquage et 3 km de chaussée désignée). Le périmètre urbanisé est presque entièrement développé. Le réseau de rues totalise plus de 420 km et compte plusieurs trottoirs, sentiers polyvalents et voies cyclables. Les réseaux piéton et cyclable comportent toutefois des lacunes et des discontinuités.

Certaines barrières anthropiques, telles l'autoroute 40 ou la rivière L'Assomption, divisent le territoire et ne peuvent être traversées que par un nombre d'axes limités, ce qui peut avoir un impact sur l'utilisation des modes de transport actifs.

La trame de rue de Repentigny est organique, c'est-à-dire qu'elle compte de nombreuses boucles et peu d'axes rectilignes, ce qui allonge les distances et décourage les déplacements actifs. La présence de certains raccourcis accessibles aux piétons et cyclistes permet toutefois de diminuer les détours imposés, mais leur nombre est limité. De manière générale, les générateurs de déplacements sont localisés sur les artères et collectrices. Ces dernières sont achalandées et constituent aussi des barrières aux déplacements actifs en l'absence d'aménagement prévu pour ces derniers.

Mentionnons qu'en 2022, le jury de Vélo Québec a décerné à la Ville une « mention honorable » pour les trois prochaines années.

V Le réseau de transport actif est très bien déployé sur le territoire, et ce, conséquemment à des investissements majeurs au courant des dernières années. À titre d'exemple, depuis 2018, c'est plus de 29 km de pistes cyclables supplémentaires qui ont été réalisés afin de bonifier l'offre du réseau local. Le territoire de Vaudreuil-Dorion s'étend sur 73,1 km² et le réseau cyclable de la Ville représente maintenant 58 km, soit le double d'il y a cinq ans.

Dans le cadre de l'exercice de planification stratégique 2020-2025, la Ville a déterminé comme l'une de ses cinq aspirations « Être une communauté active et en santé ». De cette vision découle un projet porteur « Se déplacer! » qui vise à : bonifier et développer le réseau de transport actif et collectif, réunifier et sécuriser le réseau et faciliter la vie des piétons et des cyclistes.

Parallèlement, notons la présence d'un comité de transport actif qui a pour mandat de traiter des propositions, commentaires ou plaintes des citoyens concernant le réseau de transport actif. Il effectue des recommandations au conseil municipal à ce sujet et il procède à la révision annuelle du plan directeur de développement des voies cyclables. Ce comité est composé d'employés municipaux, d'un élu et de citoyens. Des actions précises ont été adoptées dans une optique de réalisation à court (2020-2021), moyen (2022-2023) et long terme (2024-2025).

Q Quelles sont les attentes de la population par rapport au transport actif?

R Un processus de consultation a été mis en place au printemps 2019 pour recueillir les commentaires, suggestions et besoins de certains résidents et organismes locaux. Ceux-ci sont relativement satisfaits de la pratique de la marche et du vélo.

Ils ont par ailleurs relevé certains irritants : l'absence de trottoirs et de voies cyclables sur certains axes achalandés ainsi que la discontinuité des réseaux ; la configuration des intersections et l'inefficacité de certains feux pour les piétons ; la cohabitation parfois difficile entre les usagers de la route, le manque d'éclairage sur le réseau ; l'effacement des éléments marqués au sol et le stationnement pour vélos déficient ont été identifiés comme des enjeux.

V Lors d'activités de consultations publiques ou encore lors de nos échanges avec les citoyens, ils nous réitèrent leur besoin de pouvoir se déplacer activement de façon sécuritaire.

Ils mentionnent les problématiques rencontrées sur les propriétés privées qui ne sont pas aménagées pour favoriser les déplacements actifs. Les citoyens se déplacent généralement de façon sécuritaire sur la propriété de la Ville, mais ils se butent à l'absence d'aménagements une fois rendus sur la propriété privée.

Principalement, ils déplorent les aménagements majoritairement axés sur les déplacements automobiles des propriétés commerciales. Les citoyens s'attendent à ce que la Ville incite les commerces et entreprises à bonifier leurs aménagements pour assurer la sécurité des déplacements actifs.

Q Quels sont vos principaux défis dans le développement du transport actif?

R Pour une ville avec un territoire à pleine maturité comme Repentigny, l'adéquation de la desserte efficace en réseaux de transport actif avec les besoins de déplacement de notre population est un défi. Il faut assurer l'intégration de ces besoins dans les projets de redéveloppement ou de requalification ayant une forte densité d'usagers, comme ce fut le cas pour un segment de la rue Notre-Dame avec la construction récente de deux résidences pour personnes âgées de trente étages chacun.

Dans la foulée de nos obligations, le financement de ces nouvelles immobilisations demeure toujours un défi pour notre organisation. Le recours aux programmes d'aide financière est nécessaire.

V La présence de plusieurs infrastructures majeures (autoroutes, cours d'eau, voies ferrées) scindant des portions de territoire vient considérablement complexifier le déploiement complet du transport actif. Les travaux permettant de franchir ces barrières s'avèrent extrêmement coûteux et complexes à réaliser (tunnel, passerelle, pont, etc.).

Un des défis, lié au déploiement du réseau de transport actif, concerne les portions d'emprises qui appartiennent au ministère des Transports du Québec. Puisque ce dernier n'investit pas dans l'aménagement des pistes cyclables et trottoirs, autrement que par ses programmes de subventions, c'est donc la Ville qui doit assumer l'investissement requis pour la réalisation des aménagements actifs, ce qui, dans la majorité du temps, représente des sommes considérables.

Un autre défi survient lorsque l'on veut procéder au maillage du réseau avec un milieu existant où de nombreux obstacles sont rencontrés (arbres matures, réseaux électriques, proximité d'aménagements privés). Dans certains cas, nous sommes confrontés à des enjeux d'acceptabilité sociale : les citoyens pensent à tort que les travaux envisagés empiètent sur leur propriété alors que la Ville ne fait qu'utiliser son emprise pour réaliser les aménagements.

Q Quelles sont les priorités de votre ville sur les développements actifs ?

R Les recommandations du Plan directeur de transport actif sont en continuité avec les principes directeurs du Plan de transport de la Ville adopté en 2010, soit :

« Fournir des conditions de déplacement confortables et sécuritaires pour les modes actifs, notamment dans les secteurs résidentiels ; assurer la continuité des aménagements avec les principaux pôles de génération en mode actif ; raccorder le réseau à la Route verte et développer des axes cyclables nord-sud et est-ouest. »

De façon plus spécifique, les pistes d'actions prioritaires qui ont été retenues à court terme sont :

- d'assurer la continuité et la cohérence des réseaux et améliorer la cohabitation entre les usagers des voies publiques ainsi que la sécurité des piétons et cyclistes aux carrefours ;
- de desservir adéquatement les zones scolaires et de parcs et ainsi assurer une sécurité accrue des clientèles plus vulnérables sur notre réseau.

Par ailleurs, nous souhaitons optimiser l'intégration des secteurs en redéveloppement aux réseaux de transport actif existants ainsi que la bonification des aménagements, comme des haltes-vélos avec du mobilier et des supports vélos à des endroits ciblés.



AVOIR À CŒUR LA RÉUSSITE DE NOS CLIENTS

Profitez de services personnalisés en SST.
novosst.com





Carte de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

Ⓥ Depuis plusieurs années, l'une des priorités est d'améliorer les réseaux de transport actif autour des écoles afin de favoriser le déplacement sécuritaire des élèves. À cet effet, la majorité des écoles primaires et secondaires, présentes sur le territoire, a fait l'objet de plans de déplacements scolaires, à l'exception de la nouvelle école secondaire Les Échos, dont la mise en service est trop récente (automne 2023).

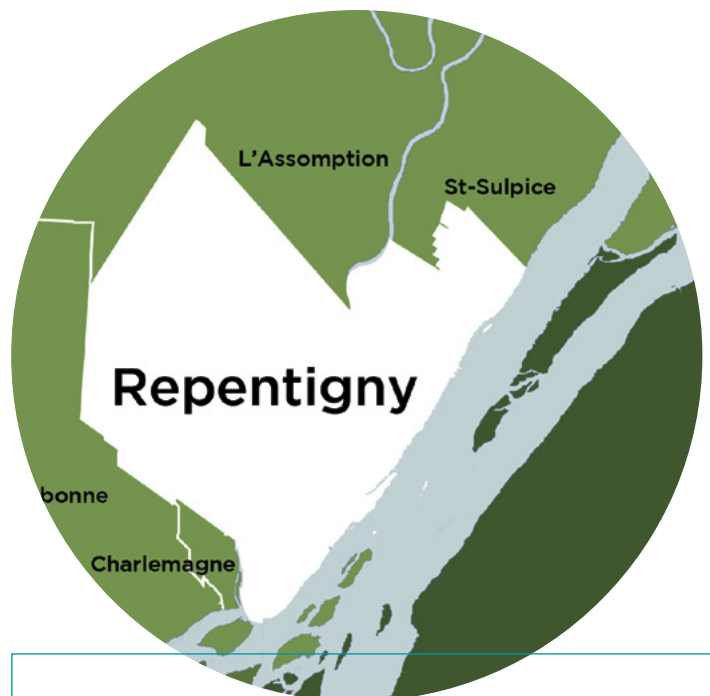
En résumé, le plan de déplacement actif est un document technique puisqu'il identifie les principaux enjeux relatifs au transport actif et propose des pistes de solution pour chacun des intervenants concernés afin d'améliorer les conditions de déplacement des familles sur le trajet qui relie le domicile à l'école. Le plan est également un outil de mobilisation, car il s'adresse aux administrations scolaires, aux services de police et spécialistes en planification de la Ville. Il devient donc une référence indispensable pour mettre en marche des solutions concrètes et intégrées qui facilitent les déplacements actifs des enfants et de leurs parents.

En outre, en lien avec l'exercice de planification stratégique 2020-2025, nos priorités sont d'assurer une desserte optimale le long des grandes artères et des voies collectrices (ajout de tronçons et de mobilier urbain), de bonifier le plan directeur des voies cyclables, d'offrir des subventions pour l'acquisition de vélos, de promouvoir l'accessibilité universelle, d'adopter une politique de saines habitudes de vie et d'obtenir la certification de ville VÉLOSYPATHIQUE.

Ⓚ Avez-vous eu à vous adapter aux nouvelles tendances (ex.: vélo électrique, trottinettes) et comment?

Ⓜ Ces tendances de modes de déplacement sont en développement. La progression est plutôt lente sur notre territoire, il n'y a donc pas d'enjeu particulier à ce moment-ci. Nous suivons par ailleurs leur évolution chez les usagers. L'enjeu qu'on peut d'ores et déjà entrevoir dans les prochaines années avec la multiplication de ces modes de déplacement sera d'assurer une cohabitation harmonieuse et un partage sécuritaire du réseau pour tous les usagers.

Ⓥ Pour l'instant, l'arrivée de ces nouvelles tendances ne pose pas d'enjeux majeurs. Bien que marginale, actuellement, la popularité grandissante de certains types d'équipements roulants (trottinette et monocycle motorisé) apporte des enjeux sur le plan de la cohabitation entre les différents usagers des pistes cyclables et multifonctionnelles. L'absence de réglementation claire quant à l'usage de ces nouveaux équipements nous laisse présager un accroissement des irritants entre les usagers. Des campagnes de sensibilisation ont été réalisées, et seront reconduites en 2024, afin d'informer la population.



Carte de la Ville de Repentigny.

Q Comment voyez-vous le transport actif dans 10 ans ?

R Selon le cadre urbanistique de la Ville, il est prévisible que la densité de population et la mixité des usages augmentent dans les prochaines années. En conséquence, la demande de déplacements actifs suivra cette croissance. Le nouveau *Quartier des affaires* au sud de l'autoroute 40, sera un des plus importants projets de redéveloppement sur le territoire de la CMM et, en tant que pôle stratégique comportant une aire TOD, il deviendra un important générateur de déplacements actifs.

D'ici là, les réseaux de transports actifs sur le territoire devraient se bonifier en assurant une continuité des réseaux et une sécurité accrue pour les usagers.

V Je pense que ce dernier sera de plus en plus important et surtout plus répandu au niveau des habitudes de déplacements des citoyens. L'abandon de la deuxième voiture au sein d'un ménage sera plus courant et par conséquent le transport actif deviendra l'alternative pour assurer les déplacements.

En outre, les hivers de plus en plus cléments susciteront un intérêt grandissement pour l'utilisation du vélo durant cette période. D'ailleurs, le propriétaire d'une boutique de vélos ayant pignon sur rue à Vaudreuil-Dorion nous mentionnait dernièrement que de plus en plus de ses clients s'équipent pour la pratique du vélo en hiver. ▲

NOTRE CABINET

Une force collective

PLUS DE 30 AVOCATS EXPÉRIMENTÉS
POUR MIEUX VOUS CONSEILLER

MUNICIPAL | TRAVAIL | ENVIRONNEMENT



DHC
— AVOCATS —

DHCAVOCATS.CA



◀ **Chloé Fortin Côté**
Chargée de communication
Piétons Québec

On se déplace à pied, même en hiver

Plusieurs personnes se déplacent à pied quotidiennement, que ce soit parce que la marche est leur mode de déplacement principal, parce qu'elles veulent profiter de ses nombreux bienfaits en toute saison, ou simplement parce qu'elles veulent voir la nature ou les saisons se transformer à chacun de leurs pas. Malheureusement pour nombre d'entre elles, la saison hivernale signifie une réduction significative de leur mobilité contrainte par un manque d'entretien des infrastructures piétonnes.

Certaines décisions prises par des municipalités, telles que le déneigement partiel ou tardif, l'absence de déneigement ou encore la fermeture des infrastructures piétonnes ont un impact négatif sur les déplacements de ces personnes. Cette situation complique non seulement leurs déplacements, mais entrave aussi leur sécurité. Elles seront contraintes d'emprunter des voies non déneigées et non déglacées, accroissant le risque de chute et de blessures, ou de circuler directement sur la chaussée, augmentant ainsi l'exposition au risque de collision avec un véhicule. Dans plusieurs cas, ces situations peuvent mener à l'isolement en raison du sentiment d'insécurité qui en résulte.

Trop souvent, la mobilité est réfléchie pour une météo tempérée, alors qu'on marche en toute saison. Avec les changements climatiques, il devient important de penser à la résilience climatique et saisonnière de nos aménagements.

Plusieurs solutions existent pour rendre les déplacements hivernaux à pied plus agréables et plus sécuritaires. Que ce soit en matière de politiques, de conception, d'infrastructures ou d'entretien, il est possible de tenir compte des réalités du climat québécois.

CONCEVOIR DES MILIEUX DE VIE FAVORISANT LA MOBILITÉ À PIED EN HIVER

Politiques et documents stratégiques

L'adoption d'une politique de déneigement est un outil facilitant la prise de décision afin de prioriser et faciliter les actions de la Municipalité. Se doter d'un tel document permet de réduire la gestion à la demande et d'adapter les pratiques de déneigement selon les besoins propres à chaque quartier de la municipalité. Le processus d'élaboration permet aussi de donner la parole à la population, permettant ainsi de mieux comprendre et d'intégrer ses besoins et ses habitudes de déplacements pour optimiser les actions de la Municipalité. Ultimement, l'adoption d'une politique de déneigement permet de faciliter les déplacements pour tout le monde, que l'on soit à pied, à vélo, en transport collectif ou en véhicule.

Ville de Québec

Avec l'élaboration de sa politique de viabilité hivernale, adoptée en 2020, la Ville de Québec vise à ce que l'entièreté des trottoirs, des escaliers adjacents et des cheminements piétonniers rejoignant les établissements scolaires et les services de transport soient déneigés. La Ville a aussi décidé d'améliorer et de sécuriser les déplacements des usagers plus vulnérables en déneigeant en priorité les cheminements qu'ils empruntent. Cette politique a été développée grâce à une vaste démarche de consultation citoyenne permettant de dégager les attentes de la population envers la Ville et de s'inspirer de leurs propositions lors de la conception de la politique.

CONCEPTION ET AMÉNAGEMENTS

Afin d'élaborer des milieux de vie capables de s'adapter aux changements de saisons, il est nécessaire de s'éloigner de la conception traditionnelle où les aménagements sont pensés et conçus principalement pour un usage estival. Inverser notre approche et penser l'espace public selon les besoins et les enjeux de la saison hivernale, en considérant, ensuite, l'adaptation pour la saison estivale, représente l'approche à considérer.

Une conception universellement accessible et adaptée à toutes les saisons facilitera les déplacements à pied. Ces aménagements permettront aussi d'offrir des milieux de vie plus inclusifs, égalitaires et bénéfiques pour l'ensemble de la population. Pour y arriver et ainsi concevoir des aménagements et du mobilier urbain sécuritaires et utilisables toute l'année, il est recommandé de prévoir un corridor large pour en faciliter l'entretien l'hiver et une surface plane et sans pente abrupte pour réduire les risques de chute et de blessures.

Ville de Saint-Lambert

La Ville de Saint-Lambert a aménagé des intersections surélevées sur plusieurs de ses axes routiers ayant une forte présence de déplacements à pied. Ce type d'aménagement permet d'améliorer la continuité du cheminement autant pour les personnes qui se déplacent à pied que pour le passage de la machinerie qui déneige. Il offre aussi une surface plane sans changement de niveau réduisant ainsi les risques de chute et élimine l'accumulation d'eau de pluie ou de fonte de neige menant à la formation de plaques de glace dans les passages piétons. Les intersections surélevées présentent aussi d'autres avantages comme le ralentissement de la circulation engendré par le franchissement du dénivelé.



Intersection surélevée à Saint-Lambert (avenue Victoria / rue Webster).

Ville de Salaberry-de-Valleyfield

La Ville de Salaberry-de-Valleyfield comporte plusieurs rues bordées de trottoirs avec des banquettes végétalisées permettant d'accumuler la neige. Cette banquette favorise le dégagement des bacs (à ordures, à recyclage ou à compost) du trottoir, obstacles au déneigement efficace et aux déplacements à pied, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite (avec déambulateur ou fauteuil roulant). Ce type d'aménagement permet aussi à l'espace de la banquette d'accueillir la dénivellation de l'entrée charretière afin de conserver un trottoir plat tout au long du corridor de cheminement piéton, réduisant les risques de chute. Un trottoir ainsi aménagé est aussi plus facile à déneiger puisque le cheminement de la machinerie n'est plus impacté par la présence de dénivelé à intervalles réguliers.

ENTRETIEN HIVERNAL

Une réflexion générale doit aussi être faite sur les axes prioritaires de déneigement. Doit-on prioriser le déneigement des rues ou des trottoirs? L'impact de 5 cm de neige n'est effectivement pas le même pour un piéton que pour un automobiliste. Pourtant, plusieurs municipalités effectuent un déneigement complet de toutes les rues, mais pas de tous les trottoirs, et ce, alors qu'un peu plus de 20% de la population du Québec en âge de conduire n'a pas de permis de conduire¹. Considérant la pénurie de main-d'œuvre et les ressources limitées des municipalités, une révision de la priorité de déneigement permet de s'assurer que les usagers de la route les plus vulnérables peuvent se déplacer en toute sécurité.



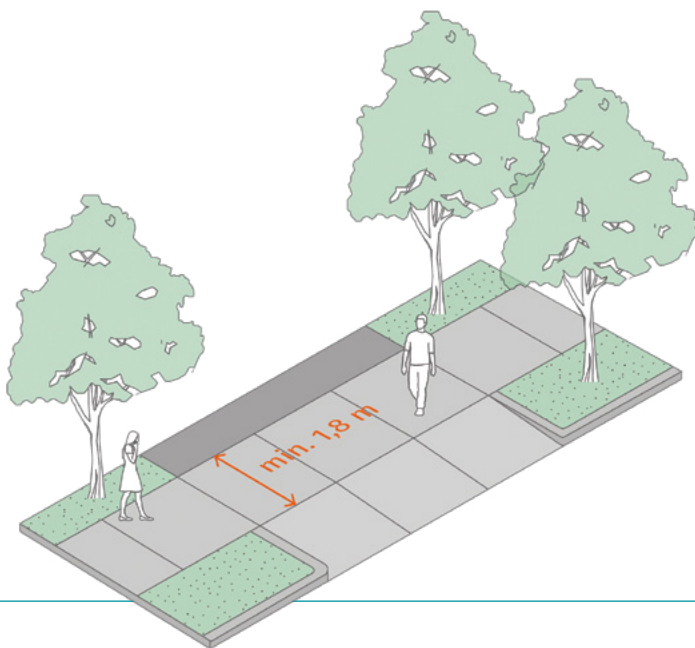
Le taux de possession d'un permis de conduire est très faible chez les personnes âgées. Un peu plus de 42% des personnes âgées de 75 ans et plus n'ont pas de permis de conduire. Les déplacements à pied et en transport collectif deviennent alors souvent leur seule option pour maintenir leur autonomie. Face aux risques de chute sur la glace, pouvant avoir de plus graves conséquences pour elles, ces personnes pourraient s'isoler et éliminer tous leurs déplacements. Le déneigement des trottoirs près des lieux qu'elles fréquentent permet de favoriser leur mobilité active chez ces dernières et d'améliorer leur santé physique et mentale.

Il en va de même pour la priorité de déneigement du réseau de trottoirs. En général, les axes prioritaires sont ceux fréquentés par les personnes plus vulnérables sur la route comme les abords des établissements scolaires, les lieux fréquentés par les personnes âgées et les axes commerciaux. Les opérations de déneigement doivent y être déclenchées rapidement et être maintenues pendant toute la durée de la précipitation. Les axes secondaires seront, généralement, les trottoirs en zone résidentielle et leur entretien s'effectue une fois que les axes prioritaires sont déneigés.

Pour se déplacer, les piétons ont besoin d'une surface plane, dure et antidérapante. La neige molle de plus de 3 cm ne doit pas être accumulée sur les axes prioritaires, car cela augmente l'effort à fournir, mais une accumulation allant jusqu'à 5 cm de neige peut être tolérée sur les axes secondaires.

Trottoirs avec banquette végétalisée à Salaberry-de-Valleyfield (rue Montcalm).





Dessin technique d'une entrée charretière avec trottoir de 1,8 m aménagé en continu. Adapté de *Aménager pour les piétons et les cyclistes*, Vélo Québec.

Bien sûr, ces opérations doivent être communiquées efficacement auprès de la population. En sachant quels axes sont déneigés en priorité, toute personne désirant se déplacer à pied pourra alors planifier son déplacement en conséquence et saura quel chemin emprunter.

Il est aussi important de penser aux liens piétonniers qui connectent diverses destinations en plus des trottoirs et des intersections. On peut penser à un lien piéton reliant un quartier résidentiel à une école primaire, ayant pour effet d'éviter un détour ou de forcer à marcher sur une artère importante, moins sécuritaire pour les personnes piétonnes.

Ville de Victoriaville

La Ville de Victoriaville réussit à déneiger 92 % de ses trottoirs, seuls 10 km de l'ensemble des 120 km de trottoirs ne sont pas déneigés. Les déneigeurs commencent par déblayer un côté de trottoir, en priorisant les zones scolaires, le centre-ville et les artères principales. Lorsque cette étape est terminée, le déneigement du second côté de la rue débute. En matière de sécurité, Victoriaville s'assure de réduire au minimum les opérations de chargement de la neige lors des déplacements des élèves.

La Ville de Victoriaville privilégie aussi l'épandage de sable et de pierres sur la chaussée pour limiter l'utilisation de sel de déglacage, nocif pour la flore, la faune, l'eau, les sols et les infrastructures. Ces abrasifs sont utilisés aux endroits stratégiques : intersections, courbes et dénivelés.

PROFITER DE L'HIVER À PIED

Au Québec, profitons de nos hivers en apprenant à vivre davantage notre nordicité. Rendre l'hiver agréable favorise les déplacements à pied. Il est possible de créer des lieux de rencontre et de repos pour mieux apprécier l'hiver, par exemple, en piétonnant certaines artères, en ajoutant du mobilier urbain, en déneigeant le mobilier existant ou encore en aménageant des placettes hivernales. Ces aménagements ont aussi comme bénéfice additionnel de briser l'isolement social et la dépression saisonnière, ainsi que de favoriser le vieillissement actif, car l'augmentation de la pratique de la marche comporte aussi des bénéfices pour la santé psychologique et physique, pour l'environnement et pour l'économie locale.

En somme, pour favoriser la mobilité active, nos conditions hivernales doivent être prises en compte à chacune des étapes de la conception des aménagements, parce qu'un aménagement hivernal sera bénéfique autant en hiver qu'en été et améliorera notre résilience climatique, notamment, par rapport à d'autres phénomènes météorologiques. ▲

1. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC: Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. *Nombre de titulaires d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire selon le sexe et l'âge*, Québec et régions administratives, Québec, 2021.

RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES

- VIVRE EN VILLE (2023). *Villes d'hiver pour personnes âgées: outils pour guider les municipalités dans l'amélioration des déplacements actifs des personnes âgées à travers l'aménagement et l'entretien du réseau*, 22 p. (coll. Passer à l'action) [vivrenville.org].
- PIÉTONS QUÉBEC (2021). *Marcher en toute saison: aménager pour l'hiver*, 8 p. [pietonsquebec.org].
- PIÉTONS QUÉBEC (2021). *Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées*, 28 p. [pietonsquebec.org].

ÉVOLUTION DU CONCEPT DE LA CIVILITÉ AU TRAVAIL : REGARD SUR LES NOUVEAUX DÉFIS DANS LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES



▲ Catherine Privé, M.A.P., CRHA
Présidente et chef de la direction
Alia Conseil



▲ Nathalie Sibénil, B.A.A., M.B.A., PCC
Consultante senior en développement
organisationnel, coach exécutif certifié
Alia Conseil

Dans le contexte professionnel actuel, la civilité et son opposé, l'incivilité, sont des éléments clés dans la façon dont les relations humaines sont gérées et qui ont passablement évolué au cours des dernières années. Dans cet article, nous explorons ces concepts en mettant en lumière les subtilités comportementales souvent sous-estimées qui, pourtant, façonnent la dynamique des équipes.

Aujourd'hui, nous devons redéfinir le paradigme de la civilité. En effet, cette dernière ne se limite plus aux simples politesses; elle devient une compétence sociale. Les entreprises florissantes fondent leur réussite sur le respect mutuel et sur une communication ouverte, forgeant ainsi des équipes capables de surmonter les défis avec résilience. La civilité implique la capacité à interagir de manière respectueuse et empathique. Cependant, certains aspects, regroupés sous l'appellation de «risques psychosociaux», comme le manque de reconnaissance au travail, la charge de travail élevée, le déficit d'autonomie décisionnelle ou de soutien social, peuvent altérer la civilité, et, parfois, accentuer les tensions et les désaccords au sein des équipes.

L'ÉVOLUTION DU CONCEPT DE LA CIVILITÉ AU TRAVAIL...

Le concept de civilité a significativement changé au fil du temps. Nous sommes passés du respect des règles formelles aux préoccupations liées au harcèlement psychologique et sexuel, à celles liées au respect de la diversité et de l'inclusion, aux risques psychosociaux. Nous vivons actuellement dans des milieux ponctués d'hypersensibilité sur plusieurs sujets délicats.

En effet, la notion de civilité se métamorphose, englobant désormais des composantes telles que la diversité, l'inclusion et la sensibilité culturelle. Si la diversité au sein des équipes est une richesse, elle peut également susciter des tensions si elle n'est pas gérée adéquatement. Par exemple, les différences peuvent enrichir la créativité et la résolution de problèmes, mais aussi générer des malentendus ou des tensions lorsque la communication n'est pas fluide.

Toutes les formes de différences au sein des équipes, bien que valorisées pour leur potentiel enrichissant, peuvent également exercer des pressions supplémentaires sur les employés. Ces divergences, si mal gérées, ont le potentiel d'engendrer des conflits et un sentiment d'isolement pour certains membres de l'équipe. Exacerbées par les exigences professionnelles, ces tensions augmentent les risques psychosociaux tels que le stress, l'anxiété ou l'épuisement professionnel. Ainsi, la gestion des différences et des interactions devient cruciale pour maintenir une dynamique de civilité au sein des équipes.

Une approche proactive implique la mise en place de formations sur la communication

et la sensibilisation à la diversité. En développant les compétences en intelligence émotionnelle, les employés apprennent à reconnaître, à comprendre et à valoriser les échanges avec les collègues, réduisant ainsi les risques de malentendus ou de tensions.

Une culture d'entreprise inclusive, où chaque voix est entendue et respectée, favorise un environnement où les différences sont perçues comme des atouts et non des barrières. Encourager la collaboration, la compréhension mutuelle et la célébration des diversités renforce le sentiment d'appartenance et réduit les risques psychosociaux associés à l'exclusion ou à la discrimination.

Pour mieux appréhender la manifestation de l'incivilité, explorons des situations concrètes où ces comportements surviennent. Dans des moments de forte pression, les tensions peuvent générer des gestes subtils, tels que le roulement des yeux ou des soupirs, souvent révélateurs d'un malaise latent. De même, les échanges en ligne lors de discussions animées peuvent susciter des réponses émotionnelles ou agressives, pointant vers des tensions psychosociales. Pour prévenir ces comportements, l'instauration de pauses régulières ou l'établissement de règles claires pour les échanges en ligne peuvent faciliter le maintien d'un climat sain. L'intégration de stratégies de gestion du stress spécifiques à ces contextes améliore la qualité des interactions professionnelles tout en préservant la santé et le bien-être psychologique des membres de l'équipe.

En période de stress, il arrive souvent que certains individus franchissent des limites, engendrant des comportements incivils que l'on tente parfois de justifier, bien que cela ne soit pas acceptable. Ces comportements incluent :

- l'interruption fréquente ou systématique de la parole lors des discussions ;
- l'ignorance ou la minimisation des contributions d'autres membres de l'équipe lors de réunions ;
- l'utilisation inappropriée du langage ou d'un ton condescendant dans les échanges professionnels ;
- la critique publique ou la dévalorisation des idées ou du travail des collègues ;
- le refus de coopérer ou de partager des informations cruciales pour le travail d'équipe ;
- l'absence de considération pour les différences culturelles ou individuelles dans les interactions professionnelles ;
- la propagation de rumeurs ou de commérages nuisibles à l'environnement de travail.

Identifier ces signaux d'incivilité s'avère essentiel pour maintenir un environnement professionnel respectueux et productif. Cependant, repérer ces comportements subtils peut être complexe : ils peuvent sembler anodins initialement ou être considérés comme des réactions normales au stress. De plus, dans un contexte professionnel intense, ces signaux peuvent passer inaperçus. Certains individus dissimulent leurs tensions par des gestes subtils, compliquant ainsi leur détection. Ces comportements, souvent liés au stress, peuvent être négligés au milieu des responsabilités et des exigences professionnelles. Pourtant, rester attentif à ces signaux demeure crucial pour prévenir les tensions et cultiver un environnement de travail sain.

En plus des mesures classiques de prévention de l'incivilité, il est désormais essentiel d'intégrer des actions spécifiques visant à atténuer les risques psychosociaux, notamment le besoin d'autonomie professionnelle. Cela pourrait se traduire par une modification dans la gestion des attentes axées sur les résultats plutôt que sur les moyens, la mise en place de programmes d'initiatives, des formations sur la gestion de la charge de travail et des séances de coaching pour encourager la responsabilisation. Offrir des moments de réflexion ou de feed-back réguliers aux employés afin de promouvoir leur prise de décision autonome constitue également une action significative. En parallèle, établir des politiques qui favorisent une meilleure répartition des responsabilités et une plus grande flexibilité dans les méthodes de travail peut répondre à ce besoin. En combinant ces stratégies à une sensibilisation continue sur les comportements incivils et leurs causes potentielles, les organisations renforcent leur capacité à maintenir une culture de civilité malgré les défis changeants du monde professionnel.

La réussite dans le maintien d'une culture de civilité au sein d'un environnement professionnel en perpétuelle évolution dépend d'une approche globale et de valeurs fortes. Actuellement, l'intégration de la gestion des risques psychosociaux comme levier pour cultiver des milieux de travail empreints de relations harmonieuses et respectueuses au sein des équipes constitue la voie pour le futur et la pérennité des organisations. ▲

Membres de la COMAQ

Profitez de rabais exclusifs

C'est gratuit :

- assistance routière, en combinant l'assurance auto et habitation
- assistance juridique, incluant un accompagnement lors d'un vol d'identité

Demandez une soumission
beneva.ca/comaq
1 855 441-6017

Mentionnez votre numéro de groupe : 10020



beneva

ASSURANCES AUTO, HABITATION
ET VÉHICULES DE LOISIRS

Les assurances de dommages sont souscrites par Société d'assurance Beneva inc. et distribuées par Beneva inc., agence en assurances de dommages et ses partenaires autorisés. En tout temps, seul le contrat d'assurance précise les clauses et modalités relatives à nos protections. Certaines conditions et exclusions s'appliquent. | © Beneva inc. 2024
* Le nom et le logo Beneva sont des marques de commerce de Groupe Beneva inc. utilisées sous licence.

FEMMES EN TRAVAUX PUBLICS :

**UN GROUPE
SOLIDE, SOUTENU
ET RÉSOLU À FAIRE
SA MARQUE**

Le visage des travaux publics (TP) a considérablement changé dans les dernières années au Québec.

On y voit notamment arriver progressivement des gestionnaires issu.e.s d'organisations extérieures au secteur municipal qui apportent une diversité dans la vision, la façon de faire et la façon d'être. À cette diversité de gestionnaires s'ajoutent également des professionnel.le.s et des ouvrier.ère.s doté.e.s de profils non conventionnels pour le secteur.

C'est le cas pour les femmes qui percent petit à petit le milieu.



◀ **Romain Brun**
Association des
travaux publics du Québec
(TPQuébec)

Dans ce contexte, l'Association des travaux publics du Québec (TPQuébec) a ouvert en 2021 une catégorie dans son programme de reconnaissance voué à mettre en avant les organisations favorisant la diversité et l'inclusion et a créé en 2022 un comité Diversité et inclusion. Un premier mandat a été donné au comité, soit celui de réfléchir à la place occupée par les Femmes en TP et de dresser les principales difficultés rencontrées par ces dernières afin de veiller à leur visibilité, leur inclusion, leur intégration et leur normalisation dans le secteur.

Bien que les femmes demeurent significativement minoritaires au sein des équipes en entretien et travaux publics, une augmentation constante est observée et c'est également le cas au sein de l'Association des travaux publics du Québec (TPQuébec) avec une représentativité passant de 5% en 2018 à 8% en 2022. Ces chiffres, bien qu'encourageants, soulignent qu'il reste beaucoup à accomplir pour parvenir à la parité. C'est pourquoi TPQuébec s'est d'abord concentrée sur l'angle des femmes dans les travaux publics afin de mieux comprendre leur réalité et leur place dans le domaine.

Le comité était piloté en 2023 par deux femmes passionnées du sujet, Geneviève Rocheleau, présidente du comité et directrice adjointe des travaux publics à la Ville de Pointe-Claire et Nancy Lahaie, coach au féminin. Les femmes suivantes complétaient le groupe : Marie-Claude Desrochers de la Ville de Beaconsfield, Syndia Caron de la Ville de Danville, Ginette Leclair de Ville Mont-Royal, Audrey-Anne Chevigny-Lépine de la Ville de Sainte-Julie, Karine Morel de la Ville d'Alma, Annie Brochu de la Ville de Repentigny et Nathalie Bourgeois de la Ville de Sherbrooke.

Les constats ci-dessous sont le fruit de discussions en comité, de sondages effectués dans les équipes de travailleur.se.s, et de partages de membres de TPQuébec.

Briser l'isolement

Il est naturel pour les femmes gestionnaires de se concentrer sur les tâches et elles ressentent la pression de devoir prouver leurs compétences techniques plus que leurs homologues masculins. Elles ne se sentent pas toujours écoutées justement. La volonté d'une plus grande parité doit être portée par les équipes de direction.

Une vision bonifiée et une meilleure communication

Les femmes ont souvent une approche systémique du travail, leur offrant une vision à 360 degrés qui les pousse à mener plus loin les réflexions. Elles ont généralement une communication plus efficace menant à un climat de travail plus respectueux dans les équipes. En contrepartie, les femmes en TP doivent apprendre à s'affirmer pour progresser.

Un horaire complexe pour tous

Typiquement on disait que l'horaire des équipes en entretien et travaux publics était moins propice aux obligations familiales d'une femme. Cette réalité est beaucoup moins vraie et elle s'étend maintenant aux deux sexes avec les modèles familiaux multiples et variés.



Geneviève Rocheleau, présidente du comité Diversité et inclusion de TPQuébec et directrice adjointe des travaux publics de la Ville de Pointe-Claire.



« J'ai toujours œuvré dans des milieux majoritairement masculins et bien que cela n'ait pas été toujours facile, je peux dire que j'ai mené ma carrière à bon port et que je m'épanouis. En tant que mère de deux adolescentes, je ne peux que me réjouir que les milieux de travail soient de plus en plus inclusifs. Toutefois, il reste beaucoup à faire pour les rendre plus représentatifs et c'est le cas de mon domaine.

Partant du principe que les femmes représentent la moitié des employé.e.s potentiel.le.s au Québec (*Population du Québec selon l'âge et le sexe (quebec.ca)*) le domaine de l'entretien et des travaux publics se prive d'un groupe de travailleuses important. Ceci dit, il ne s'agit pas que de les embaucher, il faut s'assurer qu'elles puissent exécuter leur travail de façon sécuritaire, que leurs compétences soient reconnues et que le milieu de travail les accueille à part entière. Le comité que j'ai présidé s'est penché sur le sujet et en a tiré un portrait, » déclare Geneviève Rocheleau, présidente du comité Diversité et inclusion de TPQuébec et directrice adjointe des travaux publics de la Ville de Pointe-Claire.

Attirer et cultiver la relève féminine

L'attraction d'une relève au féminin pour des postes de gestion est un véritable défi. Les femmes se sentent moins outillées pour gérer une équipe majoritairement masculine. Les femmes prennent leur place en faisant valoir leur expertise pour bâtir leur crédibilité et il importe pour elles de pouvoir compter sur l'appui de leurs collègues des deux sexes.

Déconstruire les biais inconscients

La gestion au féminin et l'autorité féminine ne sont pas toujours acceptées. Certaines femmes se sentent jugées par leur physique et elles accordent une grande importance à l'image qu'elles projettent allant pour certaines jusqu'à se dénaturer et mettre de côté leur féminité. Leurs connaissances et compétences sont mises au défi. Les femmes sont moins considérées que les hommes pour des possibilités d'avancement.

Une période propice aux changements

Le domaine de l'entretien et des travaux publics au Québec vit un virage important avec ses activités de reconnaissance, de promotion et de valorisation. Le besoin de changement s'est accéléré avec la pénurie de main-d'œuvre.

Le conseil d'administration 2023-2024 de TPQuébec compte deux femmes parmi ses membres.





Sara Dufour, artiste féminine, représente et porte la voix du domaine à travers les capsules FièremmentTP.

Un aspect crucial de la progression vers une plus grande équité dans les TP est l'engagement actif des hommes dans ce mouvement. Leur soutien ne se limite pas à une simple acceptation, mais requiert une participation active et une prise de conscience. Guillaume Lamothe, directeur des travaux publics pour la Ville de Longueuil et président de TPQuébec s'engage dans ce mouvement d'inclusivité en ajoutant à la planification stratégique de l'organisation l'importance de la diversité et de l'inclusion. Dans les derniers mois, en plus de son comité sur le sujet, TPQuébec a adopté une communication inclusive et prend garde à utiliser des images favorisant les femmes comme les hommes. L'Association a retenu les services d'une artiste féminine, Sara Dufour, pour représenter et porter la voix du domaine à travers des capsules FièremmentTP. Elle compte deux femmes au sein de son conseil d'administration et a procédé à l'embauche d'une directrice générale. Les membres du conseil d'administration ont adopté un principe d'une minute Femmes en travaux publics à l'ouverture de ses rencontres et lors de certaines de ses activités.

« Le sujet des femmes en travaux publics n'est pas une initiative isolée portée exclusivement par nos consœurs. Nous devons tous nous sentir concernés et viser

dans chacune de nos organisations une augmentation significative de leur présence dans nos équipes et un plan pour atteindre ces résultats. L'exercice lancé par TPQuébec se veut pérenne et vous verrez différentes initiatives voir le jour pour y arriver. », précise le président de TPQuébec, Guillaume Lamothe. « C'est aussi le cas des autres groupes minoritaires tels que les personnes issues de l'immigration », ajoute-t-il.

L'importance accordée à la diversité et l'inclusion est un reflet de la maturité grandissante du domaine. La transition remarquée vers un environnement plus inclusif, grâce aux efforts de TPQuébec et du soutien actif des hommes et des femmes dans le domaine, est une avancée significative. Plusieurs défis demeurent, mais demain s'annonce rempli de nuances, ce qui enrichira le domaine. Les efforts continus et collectifs pour une meilleure représentativité des femmes seront nécessaires. Le soutien des hommes en tant que partenaires, l'adaptation de politiques et de pratiques, la prise de conscience des biais sont autant d'actions nécessaires à une évolution positive.

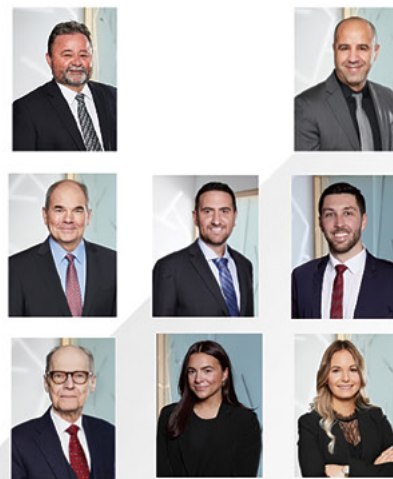
L'avenir des travaux publics au Québec, riche en diversité et en égalité, est non seulement un objectif professionnel, mais un engagement envers une collectivité plus juste et plus harmonieuse. ▲

TREMBLAY BOIS
AVOCATS

COMPÉTENCE | RESPECT | COLLABORATION



REND LE DROIT
MUNICIPAL
ACCESSIBLE
DEPUIS 70 ANS



Mes Pierre Laurin, Yves Boudreault, Pierre Giroux, Caroline Pelchat, Lahbib Chetaibi, Claude Jean, Mireille Lemay, Patrick Bérubé, Marc-André Beaudoin, Maria Alexandra Dinu, François Poirier, Olivier Arseneau, Amélie Savard, Michelle Audet-Turmel, Benjamin Bolduc, Shannon Soulé

418 658-9966 | tremblaybois.ca

Fonds

d'assurance
des municipalités
du Québec

SEUL ASSUREUR DE DOMMAGES PROPRIÉTÉ DU MONDE MUNICIPAL QUÉBÉCOIS

- ▶ La Municipale^{MD}, le seul contrat d'assurance conçu et adapté pour le monde municipal
- ▶ Une expertise municipale en assurance de dommages qui profite à toutes les Municipalités assurées
- ▶ Des courtiers présents dans toutes les régions du Québec
- ▶ Un accompagnement sans frais dans la prévention des sinistres grâce à des visites sur le terrain, des conseils et du soutien technique
- ▶ Un Service d'assistance juridique en matière d'application réglementaire, de gestion contractuelle et d'accès à l'information à tarif préférentiel
- ▶ La prise en charge de tous les sinistres, même ceux sous la franchise
- ▶ Des experts en sinistre spécialisés dans les réclamations municipales
- ▶ Une représentation devant les tribunaux par des juristes spécialisés en droit de l'assurance et en droit municipal
- ▶ Un retour des excédents sous forme de produits, de services ou d'intérêts
- ▶ La protection de l'accès aux produits d'assurance nécessaires pour protéger les activités municipales à des conditions avantageuses

**Une expertise inégalée, des compétences transversales
et une approche cohérente au service des municipalités**

Informez-vous dès maintenant

1 866 662-0661

fondsfqm.ca





◀ M. Marc Lalonde
Bélanger Sauvé

SIGNALISATION ROUTIÈRE : UN SUJET OÙ L'IMPROVISATION N'A PAS SA PLACE

Outre le *Code de la sécurité routière*¹, de nombreux règlements municipaux régissent le comportement des usagers de la route, qu'il s'agisse des automobilistes, des cyclistes ou des piétons. L'exercice de ce pouvoir réglementaire est généralement assujéti à une condition importante, soit celle d'indiquer les prescriptions « au moyen d'une signalisation appropriée »².

L'an dernier, la Cour supérieure du Québec a rendu une décision portant sur l'application des principes de signalisation routière dans le cas particulier d'une signalisation temporaire pour un festival³.

Les faits de l'affaire remontent au 8 au 9 juin 2018, lors de la tenue du Festival mural à Montréal, qui est consacré à l'art urbain. Durant l'événement, la rue Saint-Laurent est fermée en partie et des barrières de foule sont installées à l'entrée des tronçons de rue fermés. Des affiches indiquant les règles du Festival sont apposées sur ces barrières. On peut y voir notamment un pictogramme d'une personne marchant à côté de son vélo, mais également des pictogrammes détaillant des règles quant à la consommation d'alcool, l'obligation de tenir un chien en laisse, etc.

Une cycliste avait été accusée devant la Cour municipale d'avoir contrevenu à l'obligation de se conformer à la signalisation en circulant sur son vélo sur les lieux du festival⁴. Selon la version de la défenderesse, celle-ci aurait pris la peine de demander à un agent de sécurité si elle pouvait circuler à vélo sur la rue qui commençait à se vider, au petit matin. Mal lui en prit, car elle a néanmoins été interceptée par des policiers, dont certains étaient eux-mêmes à vélo.

On constate en lisant le jugement que la défenderesse n'avait pas été coopérative lors de son interception, étant également accusée d'avoir entravé le travail de policiers, d'avoir commis des voies de fait sur deux agents et d'avoir fait du tapage dans un endroit public, en criant et en insultant les policiers.

Ayant été déclarée coupable au terme de son procès devant la Cour municipale, la défenderesse a porté l'affaire en appel devant la Cour supérieure.

Le juge Éric Downs a conclu que le premier juge avait erré en droit en concluant que la signalisation en place était génératrice d'une obligation légale et que l'appelante avait commis une infraction réglementaire. Aussi, face à une infraction inexistante en droit, les policiers ont procédé à une interception illégale et n'ont pas agi dans l'exercice de leurs fonctions.

▼
Conséquemment, l'appelante n'a pu ni entraver ni s'être livrée à des voies de fait à l'encontre des policiers⁵.

▼
Procédant à une revue de la jurisprudence sur la signalisation routière, le juge Downs résume comme suit les principes applicables :

1. Les normes du Manuel [de signalisation routière] sont obligatoires pour les personnes responsables de l'entretien des chemins publics, lorsqu'entourées de marques grises ; leur inobservation permet au ministre des Transports de retirer les panneaux invalides ;
2. Lorsque le C.s.r. requiert la présence d'une signalisation appropriée dans le cadre de certaines situations, les autorités municipales doivent l'installer si elles veulent faire appliquer leur réglementation ;
3. La conformité de la signalisation n'est pas toujours un élément constitutif de l'infraction, mais elle permet néanmoins d'étayer une défense d'impossibilité ou de diligence raisonnable⁶.

Or, le juge constate que le pictogramme représenté sur la toile attachée à l'entrée du festival n'était pas celui prescrit par le *Règlement sur la signalisation routière* ni par le *Manuel de signalisation routière*. Pourtant, il existe bel et bien un panneau « Obligation de descendre de bicyclette » dans le *Manuel de signalisation routière*⁷.



Même si la norme 7.8.9 du Manuel et sur le panneau P-125 n'est pas ceinturée de marques grises indiquant un caractère obligatoire, le juge estime que l'autorité compétente n'a aucune discrétion pour choisir un autre type de pictogramme, le principe de l'homogénéité de la signalisation devant l'emporter. Ainsi, l'autorité compétente n'a pas le loisir de choisir n'importe quel pictogramme lui permettant d'exprimer la norme. Pour être efficace, la signalisation se doit d'arborer, pour les mêmes situations, les mêmes messages⁸.

À ce sujet, le juge remarque « Quiconque est capable, à l'aide d'un crayon et d'un papier, de transmettre certains messages, sans pour autant qu'on s'attende à ce que ses destinataires en respectent le sens. Il serait absurde d'attribuer une force normative à un pictogramme qui n'en a manifestement pas les attributs »⁹.

BÉLANGERSAUVÉ
AVOCATS

Au cœur
de votre
évolution



BELANGERSAUVE.COM

UNE BANDEROLE N'EST PAS UN PANNEAU DE SIGNALISATION

La situation est d'autant plus problématique que le message était arboré sur une affiche flottante attachée à une barrière mobile à l'effigie de la Société de développement du boulevard Saint-Laurent. Le juge retient qu'elle n'avait d'autre effet que d'indiquer à l'usager qu'il s'agit d'une règle privée, à laquelle un festivalier décide de se soumettre volontairement ou non, sans pour autant risquer une interpellation des policiers en cas d'observation¹⁰.

Le juge retient que, même si le message véhiculé par l'affiche est compréhensible, celle-ci ne comprend pas les attributs qui permettraient d'identifier, chez la personne raisonnable, le fait qu'elle émane d'une autorité publique dûment autorisée à l'installer. Or, c'est principalement ce que des pictogrammes normés tentent d'induire. Leur nombre et leur uniformité assurent la transmission d'un message clair : leur non-respect est sanctionné par la loi¹¹.

Le juge en conclut que l'appelante ne pouvait être déclarée coupable de ne pas avoir respecté la signalisation alors qu'elle circulait à bicyclette. Les banderoles installées ne constituent pas une signalisation appropriée en vertu de *Code de sécurité routière* ni en vertu du *Règlement sur la circulation et le stationnement* de la Ville de Montréal¹².



AU-DELÀ DU JUGEMENT

Au Québec, le sens du message d'une signalisation routière, quel qu'en soit le support, est celui attribué à cette signalisation par le ministre dans un arrêté publié à cet effet à la *Gazette officielle du Québec*¹³. Certaines prescriptions relatives à la signalisation se retrouvent également dans le *Règlement sur la signalisation routière*¹⁴.

Par ailleurs, les normes de fabrication et d'installation de la signalisation routière sont établies par le ministre et consignées dans un manuel de signalisation routière¹⁵ et toute personne responsable de la gestion ou de l'entretien de chemins publics doit respecter les normes prévues au manuel lorsqu'une obligation de faire y est indiquée¹⁶.

Comme le souligne cette décision, l'un des principes qu'énonce le manuel est celui de l'homogénéité de la signalisation qui veut que les pictogrammes, les marques sur la chaussée ou les signaux lumineux doivent toujours être les mêmes pour transmettre un même message¹⁷.

Compte tenu du caractère impératif de plusieurs normes, il arrive que des défenseurs ayant reçu un constat d'infraction soulèvent comme moyen de défense le fait que la signalisation installée ne respecte pas les normes prescrites par le Manuel de signalisation routière. Selon un arrêt de la Cour d'appel, il existe une présomption que la signalisation installée est conforme, mais une preuve contraire peut être faite¹⁸.

Ainsi, s'il ne fait aucun doute que lorsqu'un panneau approprié existe et qu'il est prescrit par le Manuel pour régir une situation donnée, les municipalités doivent l'utiliser. On peut conclure que la signalisation routière n'est pas un domaine où la liberté artistique et l'improvisation des municipalités sont encouragées. ▲

1. RLRQ, c. C-24.2 [CSR].

2. Par ex.: art. 295, al. 1 CSR.

3. *Le Guen Jacques c. R.*, 2022 QCCS 2253.

4. Art. 488 CSR.

5. Paragr. 16 du jugement.

6. Paragr. 79 du jugement.

7. Panneau P-125 et section 7.8.9, chapitre 7, tome V du *Manuel de signalisation routière*.

8. Paragr. 87 du jugement.

9. Paragr. 91 du jugement.

10. Paragr. 89 du jugement.

11. Paragr. 90 du jugement.

12. R.R.V.M, c. C-4.1.

13. Art. 289, al. 1 CSR.

14. RLRQ, c. C-24.2, r. 41.

15. Art. 289, al. 2 CSR.

16. Art. 289, al. 3 CSR.

17. Section 1.6, chapitre 1, tome V du *Manuel de signalisation routière*.

18. *Directrice des poursuites criminelles et pénales c. Watters*, 2017 QCCA 1315.

VERS UNE MOBILITÉ DURABLE : LE RÔLE CLÉ DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION



◀ **Gilbert Cassista**
Directeur du service
des technologies de l'information
Ville de Rimouski et vice-président du RMTI



Les défis liés à la mobilité durable se présentent comme des problématiques complexes, nécessitant des solutions novatrices pour construire des environnements urbains plus écologiques et performants. Face à l'intensification de la pression sur les infrastructures de transport, les avancées technologiques, en particulier les technologies de l'information, offrent des opportunités cruciales dans la quête d'une mobilité plus durable. Cet article examine la manière dont les municipalités québécoises peuvent relever ces défis en adoptant une approche stratégique qui intègre des solutions numériques à chaque étape.

LES DÉFIS

L'infrastructure fragmentée des transports émerge comme une préoccupation majeure, soulignant la nécessité impérieuse d'adopter un plan stratégique global. Cette approche holistique permettrait d'harmoniser les divers services de mobilité et d'assurer une cohérence dans le déploiement des solutions numériques. Le transport collectif, en tant que pivot essentiel vers la réduction de la dépendance aux véhicules individuels, fait aussi face à des obstacles. Améliorer ce mode de transport nécessite une expérience positive et attrayante pour les usagers, incluant la facilité d'accès et de paiement, l'information en temps réel et le transport à la demande. La gestion de la circulation constitue un défi supplémentaire, exigeant des solutions numériques intelligentes telles que la gestion dynamique des feux de circulation pour atténuer les embouteillages et optimiser la fluidité du trafic.

En résumé, résoudre ces défis complexes demande une vision intégrée et novatrice, où les technologies de l'information jouent un rôle essentiel. Les municipalités doivent également s'assurer que ces solutions innovantes répondent aux besoins actuels et futurs, tout en disposant des ressources nécessaires pour les maintenir dans le temps.

DES EXEMPLES CONCRETS

Les technologies de l'information émergent comme des éléments incontournables dans la transformation vers une mobilité durable. Les systèmes de transport intelligents (STI) se positionnent en tant que chefs d'orchestre, coordonnant la fluidité du trafic urbain grâce à l'utilisation de capteurs et d'algorithmes sophistiqués.

L'intégration stratégique de ces systèmes offre aux municipalités la possibilité de façonner un avenir où la mobilité urbaine conjugue efficacité, durabilité et innovation. Un exemple concret de cette approche est le plan stratégique de mobilité intelligente de la Ville de Trois-Rivières, un des premiers du genre au Québec. Ce plan vise à présenter une stratégie d'implémentation des STI pour soutenir la croissance de la Ville et de ses réseaux de transport. Les principes directeurs, orientations et objectifs contenus dans ce plan permettent de sélectionner des projets en accord avec la stratégie, visant ainsi à atteindre « une mobilité intégrée, durable et sécuritaire ».

▼

Parmi ces projets, la gestion du trafic inclut des solutions telles que la préemption, qui modifie automatiquement la programmation des feux de circulation à l'approche d'un véhicule d'urgence.

Ces systèmes, conçus avec une vision à long terme, prévoient également la gestion du trafic pour les autobus et les véhicules commerciaux. Outre la réduction de la congestion routière et la promotion d'une meilleure cohabitation entre le transport des marchandises et celui des personnes, ces projets apportent un bénéfice environnemental significatif en réduisant le nombre d'arrêts et de réaccélérations inutiles pour les véhicules lourds. La consommation de carburant en est donc significativement réduite.

Parallèlement, les applications de transport en temps réel offrent aux usagers des informations essentielles sur les horaires et les itinéraires, favorisant une planification efficace et stimulant l'usage des transports publics. Plusieurs villes ou sociétés de transport permettent même maintenant le transport à la demande via différentes applications. C'est le cas de la Ville de Victoriaville, qui, avec la société Cityway Canada, a déployé l'application Vecto qui permet aux usagers du service de transport collectif TaxiBus de réserver leur transport numériquement à toute heure de la journée. En plus d'être facilitant pour l'utilisateur, le système permet de libérer le service de répartition et d'optimiser les trajets de TaxiBus. Des résultats positifs ont été constatés, avec un taux de jumelage similaire, voire meilleur que les indicateurs pré-pandémiques. Des succès comparables ont été observés chez la société des transports de Rimouski, dont l'achalandage a augmenté de 70% grâce à l'amélioration des circuits d'autobus et à l'intégration de l'application Transit pour la planification des trajets et le paiement.

De plus, une meilleure gestion du stationnement peut également améliorer la mobilité durable en informant les automobilistes en temps réel sur les espaces disponibles grâce au jalonnement dynamique, ou en optimisant la rotation avec une tarification progressive ou dynamique. La gestion par numéro de plaque d'immatriculation, de plus en plus adoptée par les municipalités, permet de gérer tous les types de stationnements (payant, à durée déterminée, avec un permis, etc.), facilitant le contrôle et autorisant même aux automobilistes de déplacer leur véhicule dans un même secteur sans avoir à repayer un espace.

Enfin, les plateformes numériques de covoiturage et de partage de véhicules ainsi que d'espaces de stationnement offrent une opportunité majeure pour promouvoir une utilisation plus efficace des ressources de transport. Pour encourager l'utilisation des transports alternatifs au voiturage en solo, des applications de récompense peuvent détecter automatiquement le mode de déplacement d'un individu, lui offrant des points de récompenses en fonction de son choix. Ces points peuvent être dépensés auprès de commerçants locaux, favorisant du même coup l'économie locale.



Kathy Paré
CPA

Andrée-Anne Bélair
CPA

Pierre Fortin
CPA

Nicolas Plante
PMP, MGP, B.A.A.

Jean-Yves Trottier
CPA, M.Sc.

**Permettez à votre
municipalité de toujours
mieux performer grâce
à notre équipe de
professionnels.
Un choix gagnant!**

rcgt.com



Certification | Fiscalité | Conseil

UN PRO VOUS RÉPOND



◀ Patrick Lalonde, M.Sc., CRHA, PMP
Chargé de cours à HEC Montréal
et consultant en gestion

IL EST ENCORE TEMPS DE PRENDRE VOS BONNES RÉOLUTIONS!

Le 1^{er} janvier est passé depuis quelque temps, mais il est encore suffisamment tôt dans l'année pour que vous preniez le temps d'adopter de nouvelles pratiques de gestion qui feront de vous une meilleure ou un meilleur collègue en 2024 qu'en 2023.

Voici quelques pratiques simples que vous devriez envisager :

1. Faire sa tournée du matin et du soir :

si vous êtes au bureau, c'est d'arriver quelques minutes avant le début de son quart de travail pour passer saluer les gens avec qui vous collaborez.

Un simple « Bonjour » avec un sourire sincère peut suffire. Même chose avant de quitter le travail : passez saluer vos collègues en leur demandant s'ils attendent encore quelque chose de votre part avant que vous quittiez le bureau. Si vous êtes en télétravail, c'est encore plus important de prendre le temps d'écrire, au minimum, à chacun de vos collègues ou mieux, de les appeler pour les saluer de vive voix au début et à la fin de la journée. N'oublions jamais que derrière chaque employé, il y a un humain qui meurt d'envie de connecter avec les gens de son entourage.

2. Planifier une rencontre statutaire avec chaque employé à votre agenda :

malgré le manque de temps, planifiez une rencontre statutaire d'environ une heure à votre agenda, chaque semaine, avec chacun de vos employés et n'annulez jamais cette rencontre. Au pire, reportez-la dans la même semaine si un imprévu survient, mais ne l'annulez pas (d'où l'importance de ne jamais planifier un statutaire le vendredi, car ça devient votre demi-journée de tampon !). Ce sera le moment parfait

pour faire le suivi des dossiers propres à cet employé, de clarifier son rôle ou ses responsabilités et pour discuter de sujets plus sensibles. Vous n'avez pas d'employés ? Alors, exigez de votre superviseur une rencontre statutaire pour en faire de même.

3. Animer des rencontres d'équipe structurées :

si la plupart des officiers municipaux animent des rencontres régulièrement avec leurs équipes, très peu prennent le temps de structurer celles-ci et ça part souvent dans toutes les directions. Voici une recette simple :

- établissez les sujets que vous aimeriez discuter et envoyez un courriel à vos collègues afin de demander s'ils ont des sujets à aborder ;
- déterminez une durée maximale de temps pour chacun des sujets à discuter ;
- établissez un ordre du jour en y indiquant la durée de temps alloué et le communiquer au moins 24 heures avant la rencontre ;
- suivez l'ordre du jour établi et reportez tout sujet qui dépasse la limite de temps alloué à une rencontre ultérieure ou planifiez une nouvelle rencontre plus tard dans la journée ou dans la semaine spécifiquement pour ce sujet si le dossier s'avère urgent. De grâce... n'invitez à cette rencontre que les collègues qui apporteront de la valeur ajoutée à la discussion et laissez les autres travailler !

4. Contribuer à créer une vraie dynamique d'équipe :

oui, je sais... c'est cliché... mais c'est réel et c'est là tout un défi ! L'idée ici est de créer un environnement de confiance entre vous et chacun des membres de votre équipe. Les plus ludiques parmi vous s'en tiendront à la pensée du jour ou à l'activité bisannuelle de teambuilding. C'est un bon début, mais c'est vraiment insuffisant pour créer une réelle équipe ! La création d'une vraie dynamique d'équipe inclut plusieurs des points déjà abordés précédemment auxquels s'ajoutent deux points bien précis : votre capacité à rapidement gérer les conflits toxiques au sein de votre équipe de travail et votre aptitude à développer les gens autour de vous par de la formation ciblée, de l'encadrement approprié et par du coaching. Je compte d'ailleurs aborder ces trois points plus tard dans un autre billet de la revue *Carrefour* en raison de l'importance qu'ils ont au sein de nos organisations.

Personne ne s'attend à ce que vous changiez du tout au tout en l'espace de quelques jours. Prenez seulement le temps de choisir l'une des pratiques décrites précédemment, intégrez-les à votre quotidien, et persistez tout au long de l'année. Les effets positifs devraient se faire sentir avant longtemps... ▲



◀ Guylaine Dallaire, CPA, M. Fisc.
Membre honoraire de la COMAQ

TRANSPORT CRÉATIF... UNE VUE D'ENSEMBLE !

Le document produit par la Vitrine linguistique est l'élément d'inspiration du titre de cet article, dans le sens que l'énumération de mots associés au terme « transport » ...adapté, récréatif, urbain, collectif, individuel, public, actif... me donne le goût d'y ajouter le mot « CRÉATIF ».

DE QUOI PARLONS-NOUS PRÉCISÉMENT ?

De certains volets touchant la fiscalité (TPS | TVQ, impôt sur le revenu) ainsi que de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile et du **projet de covoiturage — Autorité régionale de transport métropolitain** (ci-après « ARTM »).

L'aspect créatif de ce dossier consiste en l'élaboration, par l'ARTM, d'une nouvelle façon de se déplacer ayant toujours comme but de compléter les mesures d'atténuation mises en place lors de la réfection majeure du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Ce projet étant appuyé financièrement par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

PREMIÈREMENT, IL FALLAIT Y PENSER !

« Pourquoi ce projet de covoiturage est-il différent de ce que l'on retrouve dans la région métropolitaine de Montréal ?

Ce projet novateur introduit un incitatif financier pour le conducteur, un concept qui n'a pas encore été mis en place dans la région métropolitaine de Montréal. Cet incitatif financier s'ajoute à la rémunération de base remise au conducteur lorsque celui-ci fait du covoiturage en traversant l'un des quatre liens entre Montréal et la Rive-Sud de Montréal :

- le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine;
- le pont Jacques-Cartier;
- le pont Victoria;
- le pont Samuel-De Champlain. »¹

[Notre soulignement]

Qu'est-ce que le covoiturage ?

Il s'agit d'un déplacement qui est fait avec d'autres individus qui partagent le même trajet ou une portion de celui-ci dans un même véhicule. Un conducteur permet à des passagers de monter à bord de son véhicule en échange ou non d'une rémunération payée en partie par les passagers qui font le trajet.



UN POINT COMMUN À TOUS VOS PROJETS

La mise en place d'un nouveau projet requiert toute votre attention relativement aux différents éléments juridiques pouvant influencer sur le dossier. **C'est pourquoi la validation des aspects juridiques d'un nouveau projet doit être bien ancrée dans vos habitudes.** Municipalités, MRC, régies intermunicipales, OBNL, gouvernement, etc. sont tenus au respect de diverses lois malgré leur statut. Le volet fiscal en fait partie tout autant.

PORTÉE DU TERME « TRANSPORT RÉMUNÉRÉ »

« Le transport est rémunéré dès lors qu'il permet à quiconque d'en tirer un revenu, même s'il est insuffisant pour réaliser un profit. »²

[Notre soulignement]

Cette loi ne s'applique pas au **covoiturage — ARTM** puisque les conditions suivantes sont toutes respectées :

- le covoiturage remplit les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 de l'article 151 soit :
 - l'automobile utilisée est un véhicule de promenade au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2, paragraphe 151 (1));
 - le chauffeur décide de la destination et la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle il se déplace (chapitre C-24.2, paragraphe 151 (2));
- la somme versée pour le transport offert au moyen d'une même automobile n'excède pas le montant prévu par règlement du gouvernement (chapitre C-24.2, paragraphe 151 (1)).

QU'EN EST-IL DES SOMMES REÇUES PAR LE CHAUFFEUR AUX FINS DE L'IMPÔT ?

Pour un chauffeur se déplaçant à son lieu de travail (personnel) ou pour ses besoins personnels, les montants sont non imposables. Puisque le chauffeur n'exploite pas d'entreprise avec expectative de profit, les dépenses sont non déductibles.

« Est-ce que ma rémunération en tant que conducteur est imposable ?

Non, l'application Covoiturage ARTM a été conçue pour respecter le cadre fiscal en vigueur. Tant et aussi longtemps que vous respectez la rémunération maximale permise par la Loi sur le transport rémunéré de personnes (0,54 \$ par kilomètre), cette rémunération n'est pas imposable.

Puisque le conducteur est rémunéré, qu'est-ce qui distingue le covoiturage du transport rémunéré de personnes comme Uber ou le taxi ?

Le tout est encadré par la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Essentiellement, le covoiturage n'a pas pour but de réaliser un profit, mais plutôt de partager les coûts du déplacement entre conducteur et passager(s). C'est pour cette raison qu'il y a une limite maximale à la rémunération du conducteur (0,54 \$ par kilomètre) et que l'ARTM a instauré une limite de deux déplacements rémunérés par jour³.

QU'EN EST-IL DES SOMMES REÇUES PAR LE CHAUFFEUR AUX FINS DE LA TPS | TVQ ?

Pour des raisons similaires à l'impôt, le chauffeur n'a aucune TPS ni TVQ à percevoir.

Pourquoi ?

Le chauffeur, qui est un particulier, n'exerce pas cette activité dans le cadre d'une activité commerciale⁴, c'est-à-dire qu'il n'exploite pas une entreprise ni un projet à risque avec attente raisonnable de profit.

En conclusion, le diable se cache dans les détails et chaque détail doit être analysé. ▲

1. Source: site Internet de l'ARTM.

2. Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, article 7.

3. Ibid. 1.

4. Loi sur la taxe accise, 123 (1) activité commerciale.

LES POINTS SUR LES I



Par l'équipe de la Vitrine linguistique
Office québécois de la langue française

PAR MOTS ET PAR VOIES : LES TERMES DU TRANSPORT

Adapté, récréatif, urbain, collectif, individuel, public, actif... La liste des adjectifs associés au mot transport est longue et témoigne de la diversité des réalités auxquelles celui-ci renvoie. Les vocabulaires produits par l'Office québécois de la langue française répondent aux questions terminologiques que ces réalités soulèvent. En guise de tour d'horizon, voici quelques termes qui invitent à rendre la route plus fluide, plus verte et plus sécuritaire.

DE LA FLUIDITÉ ROUTIÈRE

Dans nos sociétés, le libre déplacement des personnes représente autant de défis que de possibilités de croissance économique, et plusieurs enjeux en découlent. Nommons au premier chef la congestion routière, c'est-à-dire l'encombrement d'un réseau routier qui occasionne une réduction importante de la vitesse moyenne et, le plus souvent, une circulation discontinue. Sur le plan terminologique, il faut savoir que congestion routière et trafic routier ne sont pas synonymes, trafic routier désignant le mouvement des véhicules sur un axe de circulation et ne véhiculant pas en soi l'idée de congestion sur cet axe. En fait, c'est fort probablement sous l'influence de l'anglais que trafic est parfois utilisé au sens de « congestion ». Sur le terrain, pour remédier à ce mal des transports modernes, l'approche sociétale de la mobilité durable a fait son chemin. Elle se traduit par la conception de pistes cyclables et de voies réservées, et la mise en place de mesures

qui favorisent le service d'autopartage ou le service de voiturage, autant de mesures visant à enrayer l'engorgement des voies de circulation.

DES TRANSPORTS PLUS VERTS

Pour ouvrir la voie à des déplacements moins polluants, des solutions s'imposent, dont celle de l'écoconduite. Pour adopter les principes que celle-ci propose, il suffit de garder à l'esprit ces quelques règles : maintenir une vitesse relativement constante, utiliser un régime moteur bas, éviter les accélérations et les freinages brusques et veiller à l'entretien assidu de son véhicule. Un autre antidote contre la pollution consiste à ne jamais rouler à vide, c'est-à-dire à ne jamais effectuer un trajet sans chargement ni passager.

DES TRANSPORTS SÉCURITAIRES

Bien que rien, dit-on, ne saurait remplacer la vigilance humaine, certaines technologies

peuvent aider à prévenir le pire. À ce chapitre, il existe une aide à la conduite que l'on nomme système de détection de l'hypovigilance, ou détecteur de fatigue. Au premier signe d'hypovigilance, ce système émet un signal sonore, visuel ou haptique (vibration du siège ou du volant, par exemple), ramenant aussitôt à l'éveil le conducteur ou la conductrice sur le point de s'endormir.

LE TRANSPORT EN VOCABULAIRES

L'Office québécois de la langue française a produit des vocabulaires qui traitent des réalités du transport routier. En parcourant Le virage est amorcé: vocabulaire de l'aide à la conduite et Sur la bonne voie: vocabulaire du camionnage, vous trouverez à coup sûr les termes adéquats pour désigner ces réalités, ainsi que des définitions claires pour mieux les comprendre.

Bonne route! ▲

**SUR LA BONNE VOIE :
VOCABULAIRE DU CAMIONNAGE**



NOUVEAUX MEMBRES OMA

La COMAQ est la seule corporation du milieu municipal à avoir l'autorisation de décerner le titre d'officier municipal agréé (OMA) en vertu de sa loi constitutive. L'obtention et le maintien du titre démontrent que son détenteur est qualifié dans l'exercice de ses fonctions et qu'il a le souci d'adhérer à un programme de formation continue pour exceller dans son champ de compétence. De véritables lettres de noblesse à apposer fièrement à votre signature!

FÉLICITATIONS AUX NOUVEAUX DÉTENTEURS :

- **Fanny Chartrand, OMA**, conseillère en finances, Municipalité de Piedmont
- **Joanie Côté, CPA, OMA**, analyste financière, Ville de Baie-Comeau
- **Emilie Greene, CPA, OMA**, directrice adjointe aux finances et assistante-trésorière, Ville de Rosemère
- **Martin Legault, CPA, OMA**, assistant-trésorier, Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac
- **Christina Martel, OMA**, cheffe de l'approvisionnement et assistante-trésorière, Ville de Roberval
- **Edwige Noza, OMA**, secrétaire d'arrondissement — L'Île-Bizard — Sainte-Geneviève, Ville de Montréal
- **Steve-Éric Picard, OMA**, chef de division — approvisionnements, Ville de Granby
- **Anik Racicot, OMA**, directrice générale, Ville de Lebel-sur-Quévillon
- **Cindy Savard-Tremblay, OMA**, assistante-trésorière, Ville de Trois-Rivières

POUR QUE VOUS N'AYEZ PAS À CHOISIR ENTRE PROXIMITÉ & EXPERTISE

Possédant **14 places d'affaires** réparties dans **8 régions** du Québec, Cain Lamarre a la capacité d'offrir une expertise de haut niveau combinée à une fine connaissance du milieu et des enjeux locaux. Ce sont plus de **25 professionnels** en droit municipal et de l'environnement qui composent, au quotidien, avec plusieurs lois particulières et qui s'assurent de faire respecter ces règlements devant les instances judiciaires appropriées, afin de répondre aux besoins de leur clientèle.



CAIN LAMARRE
AVOCATS & NOTAIRES

PRÈS POUR ALLER LOIN | CAINLAMARRE.CA



FORMATIONS

BESOIN DE FORMATION SUR DEMANDE?


NOUS MARQUONS TOUTES LES CASES!

NOTRE OFFRE COMPLÈTE DANS PLUSIEURS SPHÈRES DE L'ADMINISTRATION MUNICIPALE PERMET DE RÉPONDRE EN TOUT TEMPS À VOS BESOINS PRÉCIS EN MATIÈRE DE FORMATION.

FORMATIONS ACCRÉDITÉES PAR

Centre de perfectionnement
Faculté de l'éducation permanente



 GESTION DE PROJETS PARTICULIERS	 GESTION CONTRACTUELLE ET APPROVISIONNEMENT
 FISCALITÉ, ÉVALUATION FONCIÈRE, TAXATION, TPS-TVQ	 DÉVELOPPEMENT ET HABILETÉS PROFESSIONNELLES
 AFFAIRES JURIDIQUES	 GESTION ET DIRECTION STRATÉGIQUE
 AFFAIRES FINANCIÈRES	

INFORMEZ-VOUS MAINTENANT :
info@comaq.qc.ca | 418 527-1231

comaq.qc.ca