

MÉMOIRE

~~REVER~~ CONCRETISER  
GATINEAU 2051 :  
FAIRE LA VILLE +

SE DONNER LES MOYENS  
DE NOS AMBITIONS

Dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement  
et de développement durable de la Ville de Gatineau

Mars 2013



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

---

## **MISSION**

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

---

## **CREDITS**

### **RECHERCHE ET RÉDACTION**

Amandine Rambert – Chargée de projets

### **COORDINATION**

Christian Savard – Directeur général

Jeanne Robin – Directrice générale adjointe

# INTRODUCTION

C'est avec plaisir que Vivre en Ville répond à l'invitation de la Ville de Gatineau et lui transmet ce second mémoire sur son projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé.

Vivre en Ville tient à renouveler ses félicitations à la Ville de Gatineau pour le travail accompli, pour la qualité et la richesse du document présenté. Les grandes orientations présentées intègrent une grande partie des principes des collectivités viables que défend Vivre en Ville ; leur caractère innovant dans un schéma d'aménagement et de développement durable mérite d'être souligné.

Toutefois, les cibles envisagées par le projet de schéma ne sont pas encore à la hauteur des ambitions contenues dans les principes et les orientations.

Dans ce second mémoire qui fait suite à « Rêver Gatineau 2051 : faire la ville + » (Vivre en Ville, 2012), Vivre en Ville propose une démarche basée sur quatre grands principes :

- + Renforcer l'intégration entre le transport en commun et le développement urbain
- + Construire la ville sur la ville et éviter l'éparpillement
- + Améliorer la qualité des milieux de vie de tous les Gatinois
- + Mieux protéger les milieux naturels

Parmi les suggestions formulées dans le mémoire, Vivre en Ville met l'accent sur trois recommandations phares qui se renforcent mutuellement :

- + Planifier davantage de corridors de transport en commun à partir desquels structurer la ville, à desservir par des lignes de transport en commun à haute fréquence.
- + Augmenter les cibles de densité proposées, tout en s'assurant d'une densification à l'échelle humaine, en visant une densité brute minimale de 40 logements à l'hectare sur l'ensemble du territoire.
- + Prioriser le redéveloppement dans l'existant, notamment en inscrivant 75% des projets immobiliers dans la « structure urbaine »

Vivre en Ville invite par ailleurs la Ville de Gatineau à consulter sa dernière publication « Retisser la ville : [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun » (Vivre en Ville, 2013) pour creuser plus avant ses recommandations.

Vivre en Ville poursuivra le suivi de la révision du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Gatineau avec le plus grand intérêt, et attend avec impatience de pouvoir citer cette démarche en exemple dans ses travaux.





# SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

## RENFORCER L'INTEGRATION ENTRE LE TRANSPORT EN COMMUN ET LE DEVELOPPEMENT URBAIN

### Planifier davantage de corridors de transport en commun à partir desquels structurer la ville

- + Planifier d'autres lignes de transport en commun à haute fréquence
- + Densifier en priorité les corridors structurants autour des lignes planifiées, comme nous allons le développer dans la prochaine partie, pour y concentrer 75% de la croissance résidentielle

### Aménager en faveur du transport actif

- + Prévoir des aménagements systématiques en faveur du piéton et faciliter les parcours

### Localiser les bureaux et les équipements publics de rayonnement métropolitain et régional de manière stratégique

- + N'autoriser la localisation de bureaux et équipements publics structurants que dans le centre-ville ou les noyaux urbains
- + Exiger qu'ils soient localisés à moins de 400 mètres d'une station de transport en commun structurant

## CONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE ET EVITER L'EPARPILLEMENT

### Augmenter les cibles de densité proposées, tout en s'assurant d'une densification à l'échelle humaine

- + Augmenter les cibles de densité afin de viser une densité brute minimale de 40 logements à l'hectare sur l'ensemble du territoire
- + Ne considérer que la densité brute, et non pas la densité nette

### Prioriser le redéveloppement dans l'existant

- + Inscrire 75% des projets immobiliers dans la « structure urbaine », c'est-à-dire dans les corridors structurants
- + Étudier la possibilité d'étendre le mécanisme des aires d'expansion urbaine à toute la zone blanche

### Réduire les aires d'affectation des zones économiques spécialisées

- + Réserver les zones économiques spécialisées aux activités incompatibles avec l'urbanisation et orienter les autres dans la « structure urbaine »
- + Cibler les zones économiques à réduire ou à supprimer, et les modalités pour y parvenir
- + Porter un soin particulier aux pôles d'emploi pour les intégrer pleinement à la ville et éviter le modèle traditionnel des *strips* commerciales

### Identifier les boulevards de type *strip* commerciale à requalifier

- + Définir un ordre de priorité et les modalités de la requalification des boulevards de type *strip* commerciale
- + Favoriser l'implantation des commerces dans les cœurs de quartier

### Faire de la requalification de l'île de Hull une priorité majeure



- + Assurer la visibilité de Gatineau dans l'agglomération par la requalification de l'île de Hull et de manière générale du centre-ville
- + Dédier une aire de marché spécifique au centre-ville pour établir les cibles de densification.

## AMELIORER LA QUALITE DES MILIEUX DE VIE DE TOUS LES GATINOIS

### Donner accès aux biens et services du quotidien à moins de 10 minutes de marche

- + Développer ou renforcer des cœurs de quartiers, avec un rayon d'attraction de 700 mètres de marche, qui donnent accès aux commerces et services de proximité
- + Prévoir une affectation multifonctionnelle pour les cœurs de quartier et n'y autoriser que les destinations de proximité
- + Planifier des cœurs de quartier et les répartir sur tout le territoire urbanisé de manière à desservir tous les résidents

### Favoriser des milieux de vie compacts pour y assurer le maintien et la rentabilité de services de proximité

- + Favoriser des cibles de densité plus élevées à proximité des cœurs de quartier
- + Considérer seulement la densité brute, plus révélatrice de la forme urbaine comme de la compacité

### Viser l'excellence et faire des écoquartiers une norme

- + Adopter une définition plus exigeante de l'écoquartier, notamment sur la densité et la forme urbaine
- + Imposer l'écoquartier comme la norme qualitative pour tous les projets de construction et de rénovation

### Réviser l'approche et les critères proposés pour l'encadrement de l'agriculture urbaine

- + Considérer l'agriculture urbaine comme un vecteur pour la cohésion sociale des quartiers et pour l'amélioration de la qualité des milieux de vie

## MIEUX PROTEGER LES MILIEUX NATURELS

### Assurer une conservation accrue et adaptée des milieux naturels

- + Revoir le plan de gestion des milieux naturels en concertation avec les organismes du milieu
- + Dresser une liste des milieux d'intérêt se trouvant à l'extérieur des corridors verts et des éco-territoires et définir des modalités afin d'assurer leur protection

### Augmenter les exigences minimales de protection des bandes riveraines

- + Modéliser le minimum des bandes riveraines en fonction des critères du terrain jusqu'à 60 mètres.

### Assurer la pérennité des corridors verts

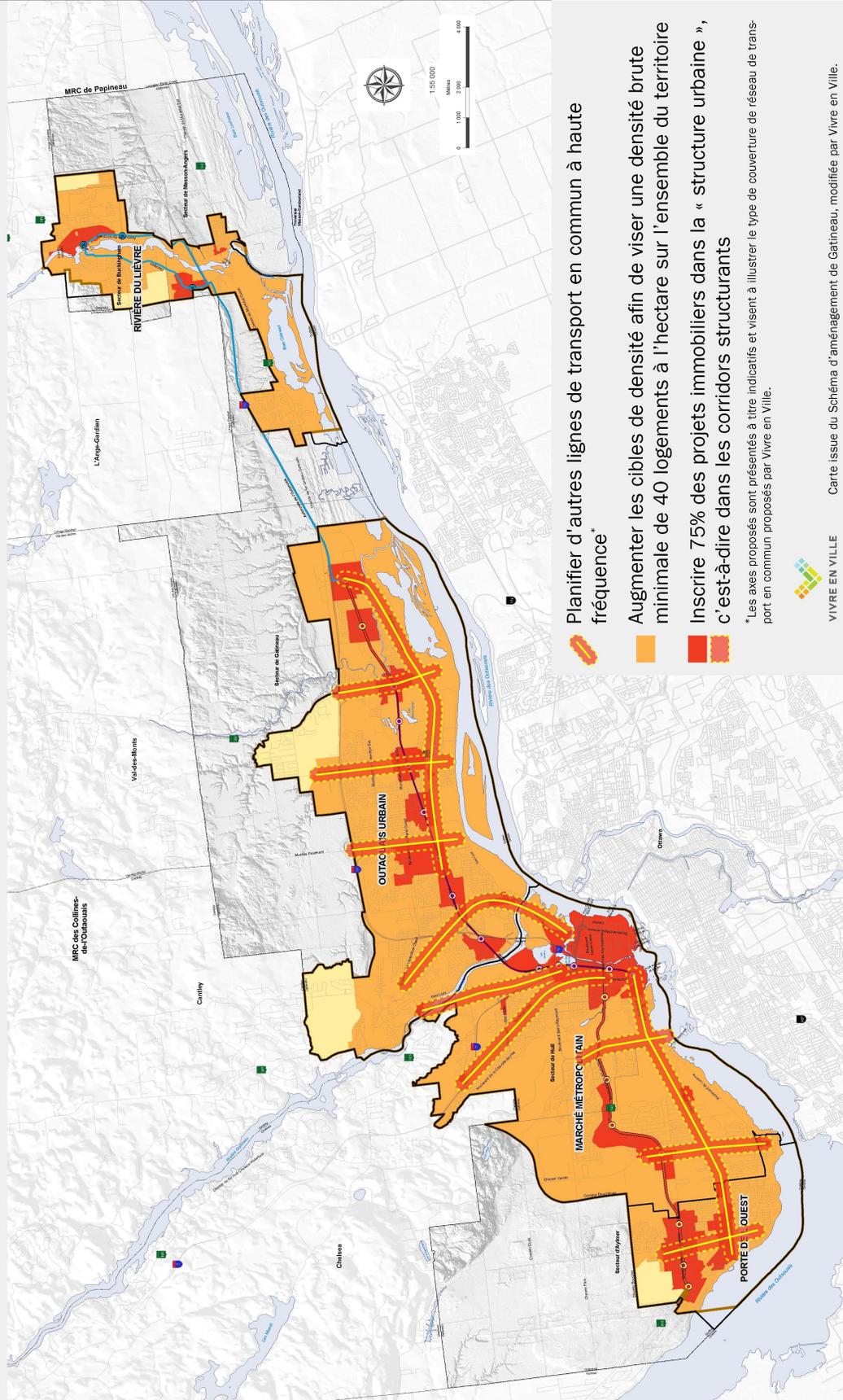
- + Prévoir des exigences minimales de largeur des corridors verts de 60 mètres

### Prévenir la formation d'îlots de chaleur

- + Adopter la nouvelle norme BNQ 3019-190 pour l'aménagement des aires de stationnement



Trois recommandations phares de Vivre en Ville dans le cadre de la refonte du Schéma d'aménagement de Gatineau



# RENFORCER L'INTEGRATION ENTRE LE TRANSPORT EN COMMUN ET LE DEVELOPPEMENT URBAIN

La mobilité durable et le développement urbain devraient être considérés indissociables, comme les deux revers d'une même médaille. Pour un territoire aussi étiré en longueur que Gatineau, instituer leur pleine intégration comme le concept maître du schéma d'aménagement est la condition pour rompre avec la logique de l'aménagement dépendant de l'automobile, susciter des formes de mobilité alternatives et un aménagement plus convivial. Le Rapibus a bien intégré le transport en commun avec l'aménagement ; cette logique sera à étendre à l'échelle du territoire.

## Planifier davantage de corridors de transport en commun à partir desquels structurer la ville



Il s'agit d'abord d'élargir la couverture du réseau de transport en commun à haute fréquence, de manière à ce qu'il relie les différents pôles identifiés. Le réseau routier est pour sa part planifié sur le très long terme. Le Rapibus ne peut pas être considéré comme la cible unique et ultime du transport en commun : d'autres lignes à haute fréquence devront être planifiées pour desservir tous les noyaux urbains, réduire la dépendance à l'automobile, et surtout, constituer des corridors autour desquels consolider la ville. La « structure urbaine » viendra en effet s'arrimer aux stations du réseau de transport en commun structurant, de manière à densifier des cœurs de quartier dotés d'une excellente accessibilité.

*Un réseau de transport en commun est dit structurant lorsque :*

- ▶ *il offre une desserte à haut niveau de service grâce à :*
  - + *des infrastructures importantes et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information aux usagers);*
  - + *des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport;*
  - + *une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages);*
  - + *une capacité et une vitesse commerciale élevées;*
  - + *une grande amplitude de service, afin de répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine;*
- ▶ *il assure les déplacements d'une part significative de la population;*
- ▶ *tout comme le réseau autoroutier a favorisé l'étalement urbain, il a le pouvoir d'influencer l'occupation du territoire, par exemple en favorisant la densification des villes existantes*

Par exemple, d'ici 2051, il n'y a pas lieu de choisir entre le corridor des Allumettières et celui du chemin d'Aylmer. Un deuxième corridor structurant est-ouest, complété par des corridors secondaires nord-sud qui connectent les pôles secondaires, sera en effet la condition pour une desserte efficace et compétitive du transport en commun. L'A50 par contre, qui doit marquer la frontière avec le territoire agricole, ne doit en aucun cas appuyer la création d'un corridor structurant, sous peine d'encourager l'étalement urbain.

Les corridors bien desservis en transport en commun devraient être urbanisés et densifiés de manière prioritaire.

- + Planifier d'autres lignes de transport en commun à haute fréquence
- + Densifier en priorité les corridors structurants autour des lignes planifiées, comme nous allons le développer dans la prochaine partie, pour y concentrer 75% de la croissance résidentielle



## Aménager en faveur du transport actif

Pour briser la logique de l'aménagement en fonction de l'automobile, les transports en commun et la marche doivent être abordés en complémentarité et considérés comme des formes de mobilité prioritaires. Pour cela, il faudrait prévoir des aménagements systématiques en faveur du piéton, étendre le réseau piéton et cyclable sur l'ensemble du territoire pour permettre les parcours directs et efficaces. Les déplacements utilitaires, des résidences aux pôles d'emploi et de services devraient ainsi non seulement être pris en compte mais considérés comme essentiels. Les cibles de transfert modal pourront être augmentées de façon à atteindre la parité avec les cibles prévues par la Ville d'Ottawa.

- + Prévoir des aménagements systématiques en faveur du piéton et faciliter les parcours

## Localiser les bureaux et les équipements publics de rayonnement métropolitain et régional de manière stratégique

Les activités économiques et les équipements publics de rayonnement métropolitain et régional suscitent des déplacements pendulaires majeurs qui devraient être captés en majeure partie par le transport en commun. Les localiser à proximité des stations de transport en commun, dans le centre-ville ou dans les noyaux urbains en particulier, assurera leur visibilité et surtout leur accessibilité, tout en raccourcissant les distances parcourues. Cela maximisera de plus leur impact sur le développement urbain et sur les synergies économiques.

- + N'autoriser la localisation de bureaux et équipements publics structurants que dans le centre-ville ou les noyaux urbains
- + Exiger qu'ils soient localisés à moins de 400 mètres d'une station de transport en commun structurant



# CONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE ET EVITER L'EPARPILLEMENT

*Malgré la volonté affirmée de consolider l'existant, le schéma planifie encore le développement urbain dans une logique d'étalement urbain. En s'appuyant sur l'intégration entre transport en commun et développement urbain, Gatineau pourra consolider son territoire à condition d'augmenter les cibles de densité et de concentrer les activités et les équipements dans la structure urbaine plutôt que dans les zones économiques spécialisées.*

## Augmenter les cibles de densité proposées, tout en s'assurant d'une densification à l'échelle humaine



La croissance des activités devrait être favorisée dans les cœurs de quartier et dans les corridors structurants. Les cibles de densité résidentielle devraient aussi être revues à la hausse, pour atteindre ou dépasser partout une densité brute de 40 logements à l'hectare, qui est considéré comme le seuil pour rentabiliser la desserte d'un quartier en transport en commun. La densité nette ne devrait pas être retenue comme un indicateur pertinent pour la planification à l'échelle du quartier, car elle exclut les espaces publics, dont l'emprise est déterminante pour caractériser la forme urbaine et optimiser l'occupation du sol. Puisqu'il s'agit d'un document public, il faut impérativement utiliser la densité brute, quitte à la traduire par la suite pour les promoteurs en densité nette.

### DENSITE BRUTE ET DENSITE NETTE

La densité résidentielle brute se définit comme le rapport entre le nombre de logements d'un quartier et la superficie totale de ce dernier, activités non résidentielles et espaces publics inclus. Puisqu'elle fournit un portrait global d'un quartier, cette mesure peut être utilisée pour évaluer la rentabilité des espaces et des équipements publics mis en place dans ce quartier.

La densité résidentielle nette, qui ne considère que les espaces constructibles du quartier en excluant les activités non résidentielles et les espaces publics, ne peut être utilisée que pour évaluer la rentabilité des investissements effectués sur les sites privés (les projets résidentiels).

Le calcul de potentialité de consolidation montre en effet que le périmètre actuel suffit à répondre à la demande et que les corridors sont en mesure d'absorber une grande partie de la croissance.



## DENSITÉ MINIMALE SUGGÉRÉE SELON LE TYPE DE SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN

TYPE DE SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN	DENSITÉ MINIMALE SUGGÉRÉE
Service de transport en commun de base (un autobus toutes les 20 à 30 minutes)	22 unités par hectares (ha) / 50 résidents et emplois combinés
Service de transport en commun fréquent (un autobus toutes les 10 à 15 minutes)	37 unités par ha / 80 résidents et emplois combinés
Service d'autobus très fréquent (un autobus toutes les 5 minutes avec possibilité de système léger sur rails (SLR) ou de système rapide par bus [SRB])	45 unités par ha / 100 résidents et emplois combinés
Service de transport rapide réservé (SLR ou SRB)	72 unités par ha / 160 résidents et emplois combinés
Métro	90 unités par ha / 200 résidents et emplois combinés

Ministère des transports de l'Ontario, 2012, « Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun »

- + Augmenter les cibles de densité afin de viser une densité brute minimale de 40 logements à l'hectare sur l'ensemble du territoire
- + Ne considérer que la densité brute, et non pas la densité nette

## Prioriser le redéveloppement dans l'existant



Le schéma prévoit la construction de près de 40% du stock de logements dans les aires dites de « structure urbaine », composées des pôles majeurs et des alentours des stations du Rapibus. Centrales, accessibles, denses et mixtes, ces zones de la « structure urbaine » traduisent parfaitement le concept d'intégration entre transport en commun et développement urbain que l'on préconise.

Reconstruire la ville sur la ville suppose de viser plutôt 75% du stock de logements attendus dans la « structure urbaine » ; la Communauté métropolitaine de Québec vise pour sa part 60%.

## LES OBJECTIFS METROPOLITAINS ASSOCIES A LA REARTICULATION DE LA VILLE ET DU TRANSPORT EN COMMUN

	Communauté métropolitaine de Québec
Parts modales du transport en commun visées (2031)	26 % (pointe AM) 20 % (24h)
Moyens privilégiés pour articuler ville et transport en commun	Identifier des axes structurants et des pôles à proximité des corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain Densifier et urbaniser dans les pôles et les axes structurants
Part des nouveaux ménages localisés à proximité du transport en commun	60 % dans les pôles et axes structurants en milieu urbain 40 % dans les pôles et axes structurants en milieu suburbain

CMQ, 2011

Cela signifie planifier non plus 25 088 logements mais 47 790 logements dans la structure urbaine. Cela signifie aussi anticiper la construction de 22 702 logements dans l'aire d'expansion ou dans l'aire de consolidation.



## LE STOCK DE LOGEMENTS PAR AIRE DE MARCHÉ EN FONCTION DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

	Prévisions du premier projet de schéma	Option qui priorise le redéveloppement de l'existant
Structure urbaine	<b>25 088 (39%)</b>	<b>47 790 (75%)</b>
Aire de consolidation	<b>26 509 (42%)</b>	<b>15 930 (25%)</b>
Aire d'expansion	<b>12 123 (19%)</b>	<b>0 (0%)</b>
Total	<b>63 720</b>	<b>63 720</b>

*Inspiré de la Ville de Gatineau, 2013. Premier projet du schéma d'aménagement et de développement révisé, 4-46*

Rappelons qu'en parallèle, d'une part la surface totale de la « structure urbaine » aura été considérablement augmentée grâce à la planification de lignes complémentaires de transport en commun à haute fréquence. D'autre part, si l'on augmente les cibles de densité, comme on l'a précédemment recommandé, le potentiel de densification de la structure urbaine aura aussi considérablement progressé. La prise en compte de ces deux paramètres montre que l'objectif de 75% n'est pas si difficile à atteindre qu'il peut paraître, et surtout qu'il permet de répondre efficacement à d'autres orientations du schéma.

Il répond à l'enjeu de la densification graduelle du territoire en fonction de l'accessibilité tout en assurant que la majorité de la population bénéficie d'un bon niveau de desserte en transport en commun. Enfin, la densification attendue de la « structure urbaine » favorise la constitution de milieux de vie de qualité ; nous y reviendrons.

Puisque la part de logements attendue en dehors du tissu existant diminue, la Ville devrait assurer l'utilisation économe du territoire non urbanisé et la qualité des aménagements attendus. On pourra étudier la possibilité d'utiliser le mécanisme des aires d'expansion pour davantage de zones, pour l'instant incluses dans l'aire de consolidation, de manière à recouvrir toutes les opportunités de développement immobilier à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Cela sera un bon moyen de garantir que si le territoire urbanisé ne peut plus absorber la croissance attendue, elles seront urbanisées en tant que milieux de vie complets plutôt que sur le modèle de la banlieue monofonctionnelle.

- + Inscrire 75% des projets immobiliers dans la « structure urbaine », c'est-à-dire dans les corridors structurants
- + Étudier la possibilité d'étendre le mécanisme des aires d'expansion urbaine à toute la zone blanche

## Réduire les aires d'affectation des zones économiques spécialisées

Les parcs industriels devraient retrouver leur raison d'être initiale. Ils devraient être réservés aux activités incompatibles avec l'urbanisation, en raison des nuisances qu'elles génèrent (ex : camionnage, odeurs, bruit) ou du danger qu'elles représentent pour les riverains.

Or, ils sont encore considérés comme des réserves pour la croissance des activités économiques de la ville, alors même qu'ils concurrencent directement le centre-ville et les noyaux urbains pour l'accueil des activités économiques et des équipements publics. Ils encouragent de plus l'éparpillement des emplois en périphérie. Plutôt que de « limiter l'implantation d'usages compatibles avec la trame urbaine », ils



devraient donc les exclure de manière systématique, et favoriser la consolidation de la structure urbaine, celle des pôles multifonctionnels et les synergies économiques.

Plutôt que d'en augmenter la capacité, le nombre de zones économiques spécialisées devrait être revu à la baisse et leur surface réduite. Elles devraient pouvoir accueillir les activités incompatibles avec l'urbanisation, sans pour autant pousser au gaspillage de terrains, ni susciter des aménagements trop peu denses pour permettre leur desserte en transport collectif. Le schéma devrait cibler précisément les surfaces en surnombre et les modalités de leur disparition à long terme.

Pour être viable, le projet de pôle d'emploi du Plateau devrait être planifié dès à présent avec le plus grand soin comme un noyau urbain, dense et mixte et s'appuyer sur l'existant. Il risque en effet d'être pénalisé par des faiblesses inhérentes à sa conception : sa taille disproportionnée rendra difficile d'attirer des entreprises intéressantes pour un milieu urbain et surtout d'y privilégier un aménagement compact et qui ne dépende pas de l'automobile. Il ne s'ancre aucunement dans l'existant et les futures stations du Rapibus auxquelles il s'accroche sont bien trop éloignées l'une de l'autre pour donner vie à un milieu convivial et marchable.

- + Réserver les zones économiques spécialisées aux activités incompatibles avec l'urbanisation et orienter les autres dans la « structure urbaine »
- + Cibler les zones économiques à réduire ou à supprimer, et les modalités pour y parvenir
- + Porter un soin particulier aux pôles d'emploi pour les intégrer pleinement à la ville et éviter le modèle traditionnel des *strips* commerciales

## Identifier les boulevards de type *strip* commerciale à requalifier

Les boulevards déstructurés de type *strip* commerciale concurrencent les différents cœurs de quartier pour l'accueil des commerces structurants et des commerces de proximité. Ils présentent néanmoins un bon potentiel de requalification. Le schéma pourra déterminer l'ordre de priorité pour la requalification des boulevards (ex : le boulevard Maloney), pour restreindre le nombre et la surface des aires d'affectation du commerce artériel, qui devraient être réservées aux entrepôts et aux magasins-entrepôts. Il s'agit aussi de bannir les activités compatibles avec l'urbanisation, de manière à concentrer ces dernières autant que possible dans les noyaux existants et les cœurs de quartier. Ces derniers ne pourront en effet pas se développer et constituer des pôles forts tant qu'ils seront soumis à la concurrence des *strips* commerciales.

- + Définir un ordre de priorité et les modalités de la requalification des boulevards de type *strip* commerciale
- + Favoriser l'implantation des commerces dans les cœurs de quartier

## Faire de la requalification de l'île de Hull une priorité majeure

Le centre-ville qui se constitue à partir de l'île de Hull doit être requalifié en priorité, en raison du caractère stratégique du centre-ville pour étendre le rayon d'influence de Gatineau à l'échelle de l'agglomération. Il a le potentiel pour une densification importante et une diversification des usages, dans la préservation de l'échelle humaine.

Or, dans l'identification des cibles de densification du territoire, le centre-ville est inclus dans une immense aire de marché intitulée « marché métropolitain » qui couvre le territoire autour du Plateau jusqu'à Aylmer. Le centre-ville et le Plateau, qui présente par exemple de grandes emprises encore non

urbanisées, fonctionnent pourtant selon des logiques très différentes, et sont caractérisés par des potentiels de consolidation qui n'ont rien à voir. Leur analyse commune masque les cibles de développement du Plateau et ne permet pas de viser des cibles plus importantes de redéveloppement ou d'insertion urbaine pour le centre-ville. Le centre-ville devrait donc constituer une aire de marché propre, et bénéficier de cibles de densification spécifiques et à sa mesure.

- + Assurer la visibilité de Gatineau dans l'agglomération par la requalification de l'île de Hull et de manière générale du centre-ville
- + Dédier une aire de marché spécifique au centre-ville pour établir les cibles de densification.



# AMELIORER LA QUALITE DES MILIEUX DE VIE DE TOUS LES GATINOIS

*La transformation et la densification de la structure urbaine doivent s'accompagner d'une amélioration de tous milieux de vie existants, pour favoriser le sentiment d'appartenance, la cohésion sociale et la fierté d'habiter Gatineau. Cela signifie favoriser la proximité, donner à chaque quartier un cœur animé, optimiser l'occupation du sol, et finalement rendre les milieux de vie plus résilients et plus conviviaux, y compris pour les populations vieillissantes.*

## Donner accès aux biens et services du quotidien à moins de 10 minutes de marche

Les quartiers devraient être aménagés comme des milieux de vie complets, avec en leur cœur une concentration de commerces et de services répondant aux besoins du quotidien. D'ici 2051, chaque résident de Gatineau devrait pouvoir accéder à un cœur de quartier en moins de 10 minutes de marche (700m).

Cela signifie prévoir l'affectation multifonctionnelle pour chaque cœur de quartier, notamment au sein de chaque ZATC de type 1 (ex : ouest du Bd des Allumettières) mais aussi de type 2, puisqu'elles sont appelées à évoluer en milieux de vie complets. La disposition d'autoriser le commerce de moins de 5000 m<sup>2</sup> dans l'affectation résidentielle n'est pas aussi efficace, dans la mesure où elle ne garantit pas la concentration commerciale dans des cœurs de quartier. La concentration est plus favorable à l'implantation et à la diversité commerciales. Dans un contexte de faible densité résidentielle, elle favorise la rentabilité commerciale et anticipe les effets déstructurants de l'éparpillement des activités dans la trame urbaine.

Les pôles de commerces et de services devront être hiérarchisés, des cœurs de quartier au centre-ville, pour assurer leur complémentarité et limiter leur mise en concurrence. Les villages urbains tels qu'ils sont identifiés peuvent difficilement être considérés comme une base suffisante pour les cœurs de quartier, puisqu'ils sont trop peu nombreux et trop éloignés les uns des autres pour desservir tous les résidents. Il faudra compléter le réseau en favorisant le développement de nouveaux pôles de commerces et de services de proximité, à partir d'éléments existants pour qu'ils constituent, à terme, des cœurs qui structurent la vie de quartier.

- + Développer ou renforcer des cœurs de quartiers, avec un rayon d'attraction de 700 mètres de marche, qui donnent accès aux commerces et services de proximité
- + Prévoir une affectation multifonctionnelle pour les cœurs de quartier et n'y autoriser que les destinations de proximité
- + Planifier des cœurs de quartier et les répartir sur tout le territoire urbanisé de manière à desservir tous les résidents



## Favoriser des milieux de vie compacts pour y assurer le maintien et la rentabilité de services de proximité

Les densités prévues dans chaque milieu de vie devront être suffisantes pour permettre le maintien et la rentabilité des services de proximité, la densité devant toujours aller de pair avec un aménagement à l'échelle humaine et améliorant la qualité de vie.

- + Favoriser des cibles de densité plus élevées à proximité des cœurs de quartier
- + Considérer seulement la densité brute, plus révélatrice de la forme urbaine comme de la compacité

## Viser l'excellence et faire des écoquartiers une norme

Après avoir relevé le niveau d'exigence pour labelliser un quartier en écoquartier, les écoquartiers devraient devenir la norme pour les nouveaux développements immobiliers. De même, les quartiers existants viseront la transformation en écoquartiers, notamment lors de travaux et rénovations majeurs.

- + Adopter une définition plus exigeante de l'écoquartier, notamment sur la densité et la forme urbaine
- + Imposer l'écoquartier comme la norme qualitative pour tous les projets de construction et de rénovation



## « ECOQUARTIER » CONNAUGHT : INSUFFISANT POUR DEVENIR LA NORME

Le projet planifié sur le site de l'ancien hippodrome d'Aylmer, qui a récemment fait l'objet d'un règlement de changement de zonage, a été annoncé comme le premier écoquartier de Gatineau. Malgré des atouts manifestes, il présente des lacunes majeures qui l'empêchent de devenir la vitrine du développement urbain durable qu'il aurait pu être. Il ne peut servir de base pour la norme Écoquartier dont la Ville de Gatineau veut se doter.

Vivre en Ville a déjà souligné avec enthousiasme les atouts de ce projet lors de la consultation publique :

- il consiste à **redévelopper un espace en friche**;
- le secteur est **desservi par un réseau de transport collectif efficace**;
- les **espaces verts** y sont abondants;
- les mesures proposées pour améliorer **l'efficacité énergétique des bâtiments** sont par ailleurs intéressantes.

Toutefois, malgré ces atouts, **le projet Connaught n'a pas les caractéristiques d'un écoquartier**. Vivre en Ville avait formulé, pour faire en sorte que le projet se mérite ce qualificatif, plusieurs recommandations.

Parmi celles-ci, **la densité résidentielle est primordiale**. Le projet Connaught n'atteint une densité d'occupation brute que de 19 logements à l'hectare : une densité insuffisante pour n'importe quel milieu, et à plus forte raison pour un quartier qui se veut durable. En-dessous d'une densité brute de 40 logements à l'hectare, on ne peut ni rentabiliser les infrastructures, ni assurer la vitalité des services et commerces de proximité. Augmenter la densité ne signifie pas perte de qualité de vie, bien au contraire. Vivre en Ville a déjà démontré, dans un contexte québécois, qu'il est possible d'atteindre une densité d'occupation de 50 à 90 logements à l'hectare, et ce, en renforçant l'échelle humaine du milieu bâti. C'est cette cible que devrait viser un écoquartier.

Autre lacune majeure du projet, la **forme urbaine**. L'organisation des rues et le mode d'implantation des bâtiments, notamment, sont peu favorables aux déplacements actifs et à la qualité de vie des résidents. La superficie consacrée aux **stationnements de surface** reste également trop importante. La mise en œuvre des autres recommandations formulées par Vivre en Ville est difficile à évaluer à la lumière de la documentation disponible.

En bref, si urbaniser le secteur de l'ancien hippodrome apparaissait comme une excellente idée qui s'inscrit bien dans les principes du développement de collectivités viables, on s'est arrêté à **la moitié du chemin qui aurait pu mener à un écoquartier**.

*Vivre en Ville (2012). Projet d'écoquartier Connaught : Pistes de réflexion.*

## Réviser l'approche et les critères proposés pour l'encadrement de l'agriculture urbaine

La vision de l'agriculture urbaine devra faire l'objet d'un consensus.

- + Considérer l'agriculture urbaine comme un vecteur pour la cohésion sociale des quartiers et pour l'amélioration de la qualité des milieux de vie



# MIEUX PROTÉGER LES MILIEUX NATURELS

*La proximité et la qualité des milieux naturels sont une force majeure de Gatineau pour offrir une qualité de vie unique à ses résidents. Elles cristallisent une part importante du sentiment d'appartenance. En contenant l'urbanisation d'une part, et en les protégeant adéquatement de l'autre, on garantit de préserver cette qualité de vie gatinoise sur le long terme.*

## Assurer une conservation accrue et adaptée des milieux naturels

Les mesures de protection relatives aux éco-territoires et aux corridors verts pourront être revues à la hausse. Les milieux d'intérêt se trouvant à l'extérieur des corridors verts et éco-territoire pourront être listés et des modalités de leur protection définies.

- + Revoir le plan de gestion des milieux naturels en concertation avec les organismes du milieu
- + Dresser une liste des milieux d'intérêt se trouvant à l'extérieur des corridors verts et des éco-territoires et définir des modalités afin d'assurer leur protection

## Augmenter les exigences minimales de protection des bandes riveraines

Il s'agit d'augmenter les exigences minimales de protection des bandes riveraines prescrites par le Gouvernement du Québec.

- + Modéliser le minimum des bandes riveraines en fonction des critères du terrain jusqu'à 60 mètres.

## Assurer la pérennité des corridors verts

- + Prévoir des exigences minimales de largeur des corridors verts de 60 mètres

## Prévenir la formation d'îlots de chaleur

- + Adopter la nouvelle norme BNQ 3019-190 pour l'aménagement des aires de stationnement





**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://facebook.com/vivreenville)

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT  
FRÉDÉRIC BACK  
870, avenue De Salaberry, bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9  
T. 418.522.0011

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

MAISON AUBRY  
177, Promenade du Portage, 3<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) J8X 2K4  
T. 819.205.2053