

# L'AMÉNAGISTE

VOLUME 27-1 // ÉTÉ 2013

LA REVUE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AU QUÉBEC



## SOMMAIRE

La circulation des VHR une utilisation  
du territoire qui laisse des traces! 2

Système rapide par bus (SRB) et arrimage  
aux outils de planification urbaine:  
une combinaison recherchée des 3F  
(Fiabilité, fréquence et flexibilité)  
et des 3D (densité, diversité et design) 4

Avec ce numéro d'été 2013, nous vous présentons un cas problématique relativement à la circulation des véhicules tout-terrains (VTT) sur un milieu sensible. L'auteur nous expose le problème de la circulation des VTT sur les dunes des Îles-de-la-Madeleine et nous présente les solutions mises de l'avant afin d'aider à la préservation de ce territoire.

De plus, nous vous présentons le projet d'implantation d'un système rapide par autobus dans la Ville de Gatineau. Les auteures nous font part des impacts structurants prévus avec ce nouveau système de transport sur la trame urbaine et les choix en matière de modes de déplacement.

Nous souhaitons que cette lecture puisse vous inspirer dans votre travail.

Bon été!

# LA CIRCULATION DES VHR UNE UTILISATION DU TERRITOIRE QUI LAISSE DES TRACES!

Par Serge Bourgeois, aménagiste régional,  
chef du Service d'urbanisme  
Municipalité des Îles-de-la-Madeleine

## Petit retour en arrière

Aux Îles-de-la-Madeleine, au début des années 1940, la Corporation municipale de Havre-Aubert prévoyait une amende de 1 \$ plus les frais de gardiennage à celui qui laissait sa vache pacager sur les terres de la Couronne (terres publiques) sous prétexte que cette pratique pouvait occasionner des dommages à la dune! Imaginons un instant comment les élus du temps réagiraient face à la problématique actuelle de la circulation motorisée dans les milieux fragiles comme les dunes et les milieux humides. C'est connu, les anciens avaient un grand respect de leur territoire et savaient à quel point il était important de le protéger. Avec le temps, les mœurs ont changé et il faut admettre que plusieurs des inventions modernes mises à notre disposition laissent incontestablement des traces. Certains diront que le véhicule hors route est plus agréable à conduire que la charrette tractée par un cheval ou un bœuf, mais il n'en demeure pas moins que son impact négatif dans les milieux fragiles est bien réel.



Passages répétés de VTT dans les dunes

## Passages répétés de VTT dans les dunes

Dès 1975, la municipalité de L'Île-du-Havre-Aubert adoptait un règlement interdisant la circulation sur les plages publiques entre le 15 mai et le 15 octobre. Il faut toutefois préciser qu'à l'époque, c'était davantage pour la sécurité des baigneurs et des touristes que pour protéger l'environnement. En 1986 arrivaient aux Îles les premiers véhicules tout-terrains (VTT). En 1991, un sondage téléphonique effectué auprès de 265 foyers madelinots nous révélait que 80 % des résidents estimaient que la présence de VTT dans les dunes était très dommageable pour l'environnement. En 1992, le Club de VTT des Îles est formé.

C'est en 1994 que les premières discussions organisées sur la problématique de la circulation hors route ont eu lieu. L'année suivante, à partir du travail de concertation piloté par la MRC, les municipalités locales adoptaient un règlement sur la circulation motorisée sur les plages et les dunes. Bien que l'effort fût louable, ce règlement comportait certaines lacunes qui rendaient difficile une application cohérente et efficace. En effet, même si l'on a pu sentir une quelconque amélioration pendant les mois qui ont suivi l'adoption du règlement, il a fallu se rendre à l'évidence que sur le terrain, la situation se dégradait constamment. Pendant ce temps, une meilleure connaissance de la dynamique des milieux dunaires nous permettait de douter que ces écosystèmes dunaires-lagunaires pussent supporter ce type d'activité sans entraîner des impacts environnementaux importants et dans certains cas irréparables.

## Le cadre légal

Que l'on soit pour ou contre, adepte ou non de véhicule hors route, un fait demeure : la fragilité de la dune et son rôle important dans l'écosystème de l'archipel exigent que cette activité soit davantage encadrée. De plus, nous ne pouvons ignorer que la perspective inquiétante des changements climatiques et les conséquences qui en découleront auront inévitablement comme résultat de rendre nos côtes et plus particulièrement

nos dunes encore plus vulnérables et fragiles. Tant le règlement adopté par les municipalités en 1995 que celui adopté par le gouvernement du Québec en 1997 n'ont pas permis d'éviter une dégradation continue de ces milieux. Dans les deux cas, les règles étaient ambiguës et permettaient une circulation à l'intérieur des sentiers à même la dune végétée (dans le foin de dune), ce qui aujourd'hui, s'avère une pratique à proscrire. Avec plus de 800 VTT immatriculés et sans doute quelques dizaines non enregistrés auxquels il faut ajouter les véhicules 4 X 4 qui ont pris l'habitude de s'y aventurer, on peut dire qu'il commence à avoir «du trafic sur la dune».



Par ailleurs, il ne faudra pas non plus passer sous silence le travail du Club de VTT des Îles qui a également fourni des efforts pour que la pratique de leur sport se fasse dans les règles et le respect de l'environnement. Malheureusement, même si plusieurs personnes ont bénévolement consacré temps et énergie à la cause, il est arrivé trop souvent que le fruit de leur travail soit démolit par quelques délinquants qui ne respectent rien ni personne. Pourtant, après 15 ans de communiqués, d'annonces, de publications et de sensibilisation de toutes sortes, qui, sur l'archipel, peut sérieusement prétendre ne pas savoir que la dune est fragile et que la circulation anarchique est néfaste pour le territoire des Îles?

C'est avec l'arrivée de la nouvelle Municipalité des Îles-de-la-Madeleine en 2002 que les organismes environnementaux du milieu ont demandé la mise

en place d'un comité de travail qui aurait comme mandat de revoir la réglementation et soumettre des recommandations au conseil. Après plusieurs rencontres de travail, les membres du comité sont arrivés à la conclusion que les règles existantes étaient déficientes et que l'adoption d'un nouveau règlement s'imposait.

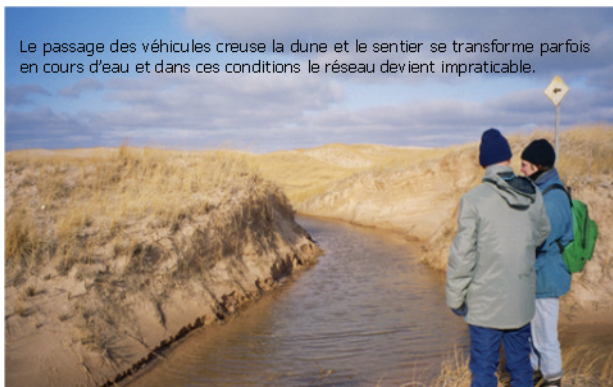
Le nouveau règlement adopté par le conseil municipal en juillet 2009 est, en effet, beaucoup plus précis. Entre autres choses, il favorise principalement la circulation sur la plage, c'est-à-dire sur le bord de l'eau et non dans le foin de dune. Dans la dune, où l'on retrouve la végétation, la circulation ne sera permise que pour accéder à la plage à l'intérieur de corridors identifiés à cette fin. Pour éviter une circulation abusive sur le seul motif de pêcher des mollusques, on permettra dorénavant ces activités utilitaires seulement dans les secteurs reconnus et fortement fréquentés depuis des décennies. Sur le reste du territoire, on ne retrouvera que des sentiers hivernaux, c'est-à-dire praticables du 15 septembre au 30 avril. Soulignons que ce règlement, avant d'entrer en vigueur, a dû être soumis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour approbation.

Nous sommes d'avis que ce règlement protégera davantage les dunes puisque pendant la période où la circulation est permise, celle-ci se fera principalement sur la plage. Cela entraîne peu d'impact. En ce qui concerne la dune végétée, il y aura quelques endroits autorisés, mais seulement pour accéder à la plage. C'est donc dire que les autres endroits sont interdits et entraînent une infraction. Nous croyons que l'application du règlement sera facilitée et que les utilisateurs respectueux des règles et de l'environnement pourront pratiquer leur activité dans de meilleures conditions. Il s'agit pour la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine d'un compromis acceptable qui tient compte des caractéristiques physiques du territoire et des besoins de la majorité des utilisateurs. Nous ne pouvons pas assister à la dégradation de ces milieux sans réagir, car il faut l'admettre, les dunes sont d'une importance

capitale pour le maintien d'un équilibre écologique essentiel à notre survie sur l'archipel. La dune, c'est une protection contre la mer, c'est le lien routier entre les communautés, c'est un milieu naturel riche en espèces vivantes et elle fait incontestablement partie du décor. Avions-nous besoin de plus de raisons pour nous convaincre de tout mettre en œuvre pour la conserver en bon état?

Après deux années d'application, nous constatons toujours de la circulation dans les secteurs interdits. Par contre, il aura suffi que quelques contraventions salées soient données par la Sûreté du Québec pour que la nouvelle se répande parmi les utilisateurs. À partir de ce moment, on a constaté plus de retenue et un meilleur respect de la réglementation.

En 2010, la Municipalité est passée à l'étape suivante soit celle d'adopter un règlement permettant la circulation de VHR sur certains chemins publics. Il s'agissait pour nous et pour le club de quadistes d'un nouveau défi puisque le Club avait perdu plusieurs droits d'accès en terrain privé et le lien entre les différentes îles était par conséquent menacé. De plus, plusieurs citoyens voyaient d'un mauvais œil l'idée de voir sur leur rue un tronçon de sentier quad. Quoi qu'il en soit, sur la base d'un projet pilote, les utilisateurs de quad des îles ont maintenant un sentier qui leur permet de pratiquer leur activité en toute légalité. Bien entendu, il reste encore beaucoup de travail à faire et des mentalités à changer, mais nous sommes convaincus que la mise en place d'une réglementation mieux adaptée était incontestablement la première chose à faire.



Le passage des véhicules creuse la dune et le sentier se transforme parfois en cours d'eau et dans ces conditions le réseau devient impraticable.

## **SYSTÈME RAPIDE PAR BUS (SRB) ET ARRIMAGE AUX OUTILS DE PLANIFICATION URBAINE: une combinaison recherchée des 3F (fiabilité, fréquence et flexibilité) et des 3D (densité, diversité et design)**

Par Marie-Josée Casaubon, urbaniste et chargée de projet aux stratégies et développement – Direction de la Planification et du Développement de la Société de transport de l'Outaouais et Manon Bélanger, M. Urb., chargée de projet à la planification du territoire de la Ville de Gatineau

L'année 2013 marque un moment historique pour la STO et la Ville de Gatineau avec la mise en service du système rapide par bus (SRB), appelé le Rapibus. Le Rapibus s'inscrit parmi un des plus grands chantiers que la Ville de Gatineau a connu jusqu'à maintenant. C'est également l'aboutissement d'un long processus de planification de près d'une vingtaine d'années alors que la STO, le MTQ, anciennement la CUO<sup>1</sup> et la CCN définissaient les premières lignes du Projet Rapibus au «Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun» en 1994. Originellement, l'étude reconnaissait la nécessité de mettre en place un système de transport rapide dans le corridor ferroviaire reliant le secteur est de la ville au centre-ville de Gatineau. La première pelletée de terre, du 30 novembre 2009, officialisait le lancement du projet. Le chantier de construction s'est échelonné sur une période de cinq années de travaux de 2009 à 2013.

Le Rapibus, de par la nature du corridor et de la nouvelle organisation des services de transport en commun que celui-ci propose, deviendra, à terme, un vecteur de changement encore plus marqué dans l'approche urbanistique pratiquée par la Ville de Gatineau. Le corridor du Rapibus

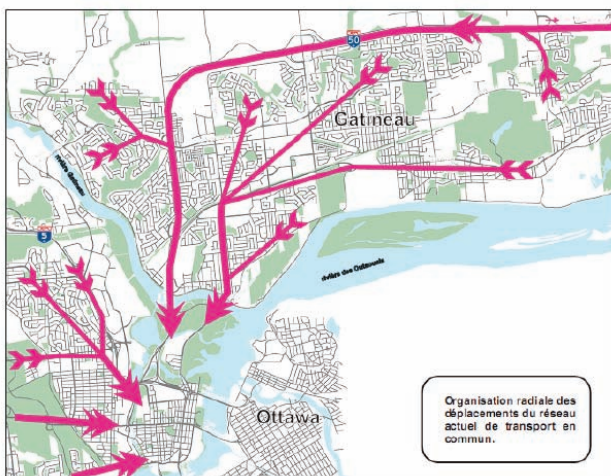
<sup>1</sup> Réunissant la Ville de Gatineau actuelle et les municipalités de la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

constituera un changement important à la desserte, de même qu'au niveau de service du transport en commun tout en encourageant les citoyens à adopter les comportements nécessaires en vue d'utiliser un mode de transport durable.

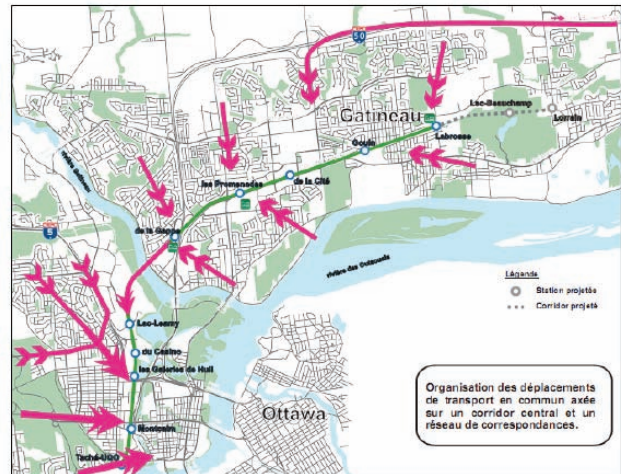
Le texte qui suit propose d'une part, une description de l'organisation actuelle du réseau de transport en commun, les principales caractéristiques du Rapibus et ses prolongements, et d'autre part, une revue des outils d'urbanisme et de planification de la Ville qui visent à structurer l'espace en fonction de la présence du corridor rapide de transport en commun et de ses installations. En finale, sont présentés deux projets dont les caractéristiques permettent de réunir l'ensemble des conditions visant à favoriser un meilleur arrimage entre projet de transport en commun et planification urbaine.

### Le réseau de transport en commun actuel: une organisation radiale

Le réseau actuel de la STO s'inscrit dans un axe de desserte radial vers les centres-villes de Gatineau (île de Hull) et d'Ottawa. Il s'agit en fait d'une organisation de services orientés en période de pointe qui répond aux besoins de déplacements quotidiens effectués en majorité par les travailleurs de la fonction publique fédérale vers les centres-villes. L'augmentation constante de l'achalandage du transport en commun, au cours des dix dernières années, a prouvé la nécessité de cette organisation de services.



Organisation radiale de la desserte de transport en commun actuelle



Organisation axée sur un corridor central et un réseau de correspondance

### Le réseau Rapibus: une logique des déplacements axée sur un corridor central et sur la correspondance (le rabattement)

Le Rapibus s'apparente au concept du Bus Rapid Transit (BRT) fort répandu sur le continent américain (États-Unis, Canada – ville d'Ottawa, Colombie – Bogota, etc.), ainsi qu'au système de BHNS<sup>2</sup> implanté en Europe. Sa conception, sur des voies de circulation bidirectionnelle exclusives aux autobus, en site propre, a permis de réaffecter une emprise ferroviaire déjà existante.

Les BRT ou BNHS sont connus pour offrir un système de transport moderne qui allie à la fois la Flexibilité du transport en autobus tout en bénéficiant d'une Fréquence et d'une Fiabilité plus grande (les principes des 3F). Un tel système est également réputé pour être écologique et proposer un service de transport de masse à moindre coût dans sa réalisation et son utilisation.

Au Québec, le Rapibus constituera une figure de proue en la matière puisqu'il s'agit du premier projet du genre. Sur une distance de plus de 12 kilomètres, il reliera, dans la partie est de la ville de Gatineau, le boulevard Labrosse au boulevard Alexandre-Taché pour la desserte des centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Dans des phases ulté-

<sup>2</sup> Bus à Haut Niveau de Services.

rieures du projet, on prévoit les prolongements du corridor d'abord vers l'ouest (Aylmer) et puis vers l'est (Masson-Angers et Buckingham).

Sur le plan fonctionnel, le réseau Rapibus présente une toute autre logique de déplacement du transport en commun. Des lignes locales, permettant des déplacements vers différentes destinations, se grefferont à l'ossature principale du réseau. Les trajets seront plus fréquents et directs pour accéder aux principaux pôles d'emplois, d'études et attrait commerciaux du territoire.

Voici quelques caractéristiques spécifiques du Rapibus :

- Une fréquence moyenne estimée en période de pointe de 3 à 6 minutes d'intervalle sur le corridor ;
- Une vitesse commerciale évaluée à 33km/h ;
- Des stations offrant un environnement sécuritaire et confortable pour les usagers.

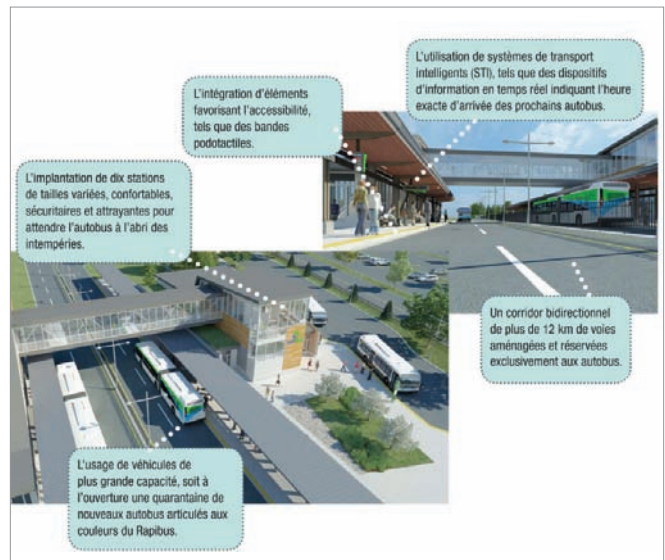
D'une organisation radiale du réseau, le Rapibus proposera une organisation basée sur un réseau par correspondance (ou de rabattement). Selon cette approche de planification, chaque station devient un point de convergence à haut niveau de service en période de pointe et à un bon niveau de service à l'extérieur des heures de pointe. Il aura l'avantage d'améliorer le niveau de fréquence et le service hors corridor, d'élargir le rayon d'influence et d'attraction, tout en offrant un service amélioré dans les quartiers par de nouvelles liaisons ou à même le réseau local.

### **Le réseau Rapibus : des aménagements et des installations intégrés au concept de mobilité durable**

Le long du corridor, on compte dix stations munies d'aires d'attente sécuritaires pour les usagers, d'abris et de commodités aux usagers, dont une passerelle piétonne à la station de la Cité.

Le concept architectural des stations symbolise le mouvement et la fluidité des rivières qui caractérisent le développement de la région des Outaouais. Ces stations, selon leur valeur hiérarchique au tissu urbain, servent de point de convergence au réseau mais servent également d'élément central à la planification urbaine de la Ville de Gatineau.

Le Rapibus souscrit au « cocktail transport » par la combinaison des modes de déplacement actif (vélo et marche) et transport en commun. Il offre 10,7 km de piste cyclable au long du corridor, des tunnels exclusifs et des espaces de stationnement vélos en station. Ce corridor cyclable constitue un lien utilitaire efficace vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa.



Extrait du site internet : [www.sto.ca](http://www.sto.ca) : Station de la Cité

### **Un projet d'infrastructure de transport en commun qui s'arrime à la vision de développement et à la planification urbaine**

Le corridor Rapibus et ses prolongements vers l'ouest et l'extrémité est du territoire deviendront pour la ville de Gatineau l'épine dorsale du réseau de transport en commun le long de laquelle se grefferont des aménagements urbains plus denses, aux usages plus variés (activités commerciales, sportives, culturelles et économiques). La planifi-

cation urbaine sera dorénavant davantage orientée sur la desserte offerte de transport en commun et permettra du même coup de développer des milieux urbains tournés vers les modes actifs et collectifs avec, comme conséquence positive, d'offrir des alternatives à l'usage de l'automobile.

La Ville de Gatineau travaille déjà, depuis plusieurs années, à orienter le développement urbain en fonction de la desserte en transport collectif par le biais de ces outils de développement et d'urbanisme.

### **1- Le plan stratégique de la Ville de Gatineau**

Fruit d'un exercice de concertation, le plan stratégique 2009-2014, comme l'exprime son titre évocateur «Plan stratégique renouvelé dans une perspective durable», a mis la table aux enjeux et défis qu'entend adresser la Ville de Gatineau dans le cadre de la révision de son schéma d'aménagement et de développement. Parmi ceux-ci, la mobilité durable est identifiée comme un défi majeur pour la Ville et le projet de Rapibus figure parmi les projets prioritaires. Par une démarche complémentaire, la STO a adopté son Plan stratégique de développement 2005-2015, en octobre 2005, suivi d'une révision en 2011.

### **2 - Le schéma d'aménagement de 2000**

Plusieurs schémas d'aménagement se sont succédé sur le territoire pour faire face aux changements et aux nouveaux défis. Depuis 2000, la Ville de Gatineau a adhéré aux principes de développement durable. L'arrimage de la planification du territoire au «Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun» au schéma montre déjà la volonté de favoriser un transport durable. C'est à travers ce document que l'on voit apparaître pour la première fois un projet de desserte en transport en commun rapide à même le corridor ferroviaire, dont le tronçon est deviendra le projet Rapibus.

### **3 - Le plan d'urbanisme**

En 2005, la Ville de Gatineau entreprend une révision majeure de son plan d'urbanisme à la suite de la fusion des municipalités d'Aylmer, Hull, Gatineau, Masson-Angers et Buckingham. La vision

d'aménagement mise de l'avant privilégie une approche urbanistique de consolidation intégratrice du corridor de transport en commun rapide. On y perçoit clairement une volonté d'intensification des activités en bordure du réseau de transport en commun, notamment par une densification en priorité de l'utilisation du sol et par l'implantation des activités les plus structurantes, en termes d'emplois, dans le rayon d'influence de 500 m des stations du Rapibus.

La volonté de restreindre l'offre de stationnement dans le voisinage des stations fait également partie des actions menées par la Ville. À cet effet, la réglementation de zonage a introduit des exigences maximales de stationnement extérieur pour les usages résidentiels, commerciaux et de bureaux en périphérie des stations du Rapibus. Bien entendu, cette réglementation vise à diminuer la pression exercée par les automobiles au centre-ville, à encourager l'utilisation du transport en commun et à faciliter les déplacements actifs (marche et vélo).

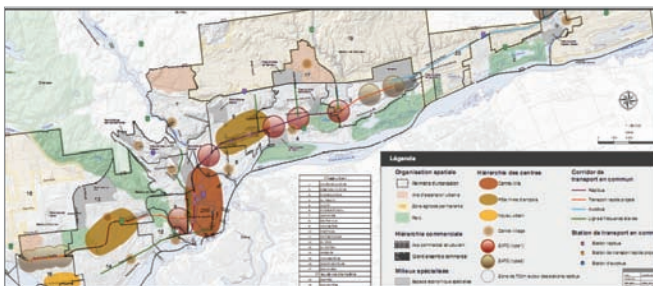
### **4 - La première proposition de schéma d'aménagement et de développement révisé (PSADR 1<sup>er</sup> projet)**

Le 22 janvier 2013, la Ville de Gatineau adoptait sa première proposition de schéma d'aménagement et de développement révisé. Le nouveau schéma vise à encadrer le développement pour les 40 prochaines années dans le respect des principes du développement durable et de la capacité de payer des Gatinois. Parmi les 5 grandes orientations, celui-ci entend notamment «Prioriser la mobilité durable» et identifie, à titre de nouveauté dans ses préoccupations et son contenu, 5 objectifs généraux en lien avec l'enjeu de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans la foulée de la révision du schéma d'aménagement, la Ville de Gatineau a aussi procédé à l'élaboration d'un Plan de déplacements durables.

Le modèle urbain préconisé pour la ville de Gatineau de demain s'appuie sur le rapprochement entre les lieux de travail et de résidence, la densification du cadre bâti et la recherche d'une plus grande

mixité des fonctions urbaines autour des axes de transport en commun rapide. En plus de supporter le prolongement du réseau structurant de transport en commun rapide vers l'ouest du territoire gatinois, le nouveau schéma vise à consolider les noyaux urbains existants et à redéfinir sa structure urbaine par la création d'un nouveau pôle mixte dans le secteur ouest de la ville, ainsi que de nouvelles zones axées sur le transport en commun (ZATC) le long des corridors de transport rapide.

En procédant de la sorte, le schéma reconnaît cinq niveaux de centralités, dont la plupart sont greffés au réseau structurant de transport en commun : le pôle principal du centre-ville de Gatineau, les pôles mixtes de la Cité et des Allumettières, les noyaux urbains du Vieux-Aylmer et de Buckingham, les centres de villages des 16 villages urbains de Gatineau et deux types de ZATC.



Organisation spatiale articulée sur le réseau structurant de transport rapide, Premier projet de schéma d'aménagement révisé, Ville de Gatineau, Janvier 2013

### Le pôle principal du centre-ville

Le centre-ville est au cœur de l'organisation urbaine de Gatineau. Il est le lieu d'accueil privilégié des bureaux gouvernementaux, des services financiers, des grandes institutions fédérales, des équipements collectifs, d'infrastructures culturelles et d'attractions uniques à Gatineau. Tout en étant un milieu de vie dynamique, il recèle la plus grande concentration d'emplois de la ville et se veut le point de convergence du réseau de transport en commun rapide. Ce pôle sera en effet desservi par cinq stations Rapibus : Alexandre-Taché, Montcalm, Les Galeries, Casino et Carrière.

Dans ce contexte, la Ville souhaite étendre son rayonnement dans l'agglomération d'Ottawa-Gatineau et consolider sa vocation multifonctionnelle. Ainsi, outre les bureaux et les équipements structurants, elle favorise notamment la densification résidentielle au pourtour des stations, au cœur du centre-ville et en bordure des axes commerciaux appuyée par une densité nette de 100 log./ha. La Ville entrevoit aussi l'amélioration des aménagements cyclables et piétonniers en vue de sécuriser les déplacements et d'encourager l'utilisation des modes de transport collectif.

### Les pôles secondaires: deux pôles mixtes

Les pôles mixtes de la Cité et des Allumettières correspondent à des secteurs qui bénéficient d'une localisation stratégique en bordure du corridor de transport en commun rapide et qui présentent un potentiel élevé de développement ou de requalification de sites sous-utilisés. La planification de ces pôles vise à rendre attrayante l'utilisation des transports collectifs et actifs, sans pour autant exclure l'automobile.

La Ville souhaite en faire des modèles de développement urbain axés sur le transport collectif. À l'est, le pôle de la Cité s'articule autour des stations des Promenades et de la Cité, alors qu'à l'ouest, de futures stations localisées aux intersections Vanier, Cœur du Plateau et des Grives desserviront le pôle des Allumettières.

Regroupant un ensemble d'activités, d'équipements, de commerces et de services dans un secteur d'urbanisation nouvelle, ces pôles comprendront des immeubles de bureaux et d'habitation de densité moyenne à élevée. Des cibles de densité nette de 80 log./ha et de 60 log./ha sont respectivement visées en vue d'appuyer une plus forte densification en périphérie des stations de transport rapide. Ces secteurs font aussi l'objet d'une attention particulière quant au design urbain et à la qualité des aménagements urbains.



### Les pôles tertiaires : deux noyaux urbains

Les noyaux urbains de Buckingham et du Vieux-Aylmer sont les berceaux de développement des communautés qu'ils desservent. Le noyau urbain prend forme autour d'une rue commerciale d'ambiance et se caractérise par la présence de commerces récréotouristiques et de proximité. La Ville désire renforcer le positionnement commercial, touristique et récréatif de ces noyaux, tout en préservant l'échelle des milieux et le caractère patrimonial. Dans le cadre du premier projet de schéma révisé, seul le noyau urbain de Buckingham est raccordé au réseau structurant de transport en commun. Dans une version bonifiée, la Ville entend appuyer la création de corridors de transport en commun structurants secondaires en prolongeant le réseau de transport en commun à fréquence élevée jusqu'au Vieux-Aylmer.

### Les cœurs de village

Le cœur de village se veut un point central desservant la communauté d'un village urbain. Il dessert un bassin de population de 20 000 à 40 000 habitants. Sa localisation s'appuie sur une concentration commerciale de nature locale, sur la possibilité de raccordement au réseau de transport en commun rapide ou à fréquence élevée et sur la présence d'équipements collectifs qui contribuent à en faire un lieu de rassemblement et d'appartenance pour les résidents. La Ville compte favoriser la création ou la consolidation d'un centre animé dans chacun des villages urbains et soutenir leur raccordement au réseau structurant de transport rapide via l'établissement de corridors de transport en commun secondaires.

### Les zones axées sur le transport en commun

Dans le cadre du schéma d'aménagement et de développement, la Ville prévoit renforcer la mixité des usages, la densification du cadre bâti et la réalisation de projets plus compacts au pourtour des stations de transport en commun à forte capacité. Ainsi, elle a créé spécifiquement des zones axées sur le transport en commun (ZATC).

Ces zones s'inspirent du concept d'aménagement connu sous le nom de TOD (*Transit-Oriented Development*) avec quelques différences près.

Tout comme les TOD, les ZATC sont conçues pour encourager l'utilisation du transport collectif par la densification des activités des secteurs urbains situés en périphérie d'un axe ou d'une desserte de transport en commun à forte capacité. Les ZATC s'articulent autour d'un point d'accès au réseau de transport en commun rapide (une station) sur un rayon de 700 mètres; ce qui représente l'équivalent de 5 à 10 minutes de marche pour accéder à la station. Les niveaux de densification et de compacité pour les développements immobiliers diminuent à mesure que l'on s'éloigne de l'élément de centralité : la station.

Afin de bien représenter les particularités de certains secteurs urbains, notamment en périphérie du Rapibus, la Ville de Gatineau comptera sur deux types de ZATC. Les ZATC de type 1 sont plus centrales au sein de la ville et visent une certaine mixité d'usages et une cible de densité nette plus élevée, soit de 60 logements par hectare (log./ha). Elles concernent les stations Lorrain, Labrosse, Gouin et La Gappe. Alors que les ZATC de type 2 sont plutôt des zones à vocation monofonctionnelle, industrielle ou résidentielle, selon leurs particularités, ayant pour cible une densité nette de 40 log./ha. Les futures stations Georges, Aéroport, Cheval-Blanc ainsi que celles situées au carrefour des intersections Wilfrid-Lavigne, Broad, Front et Eardley relèvent de cette catégorie.

L'implantation et l'architecture des bâtiments, le design et l'aménagement des espaces publics, la perméabilité de la trame de rue et la gestion de l'offre en stationnement sont autant d'éléments qui nécessitent une réflexion particulière dans la planification d'une ZATC en vue de favoriser les déplacements actifs et de faciliter l'accès au réseau de transport en commun. À cette fin, la Ville souhaite entreprendre à court terme une planification détaillée de l'ensemble des zones axées sur le transport commun afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs visés.

### Exemples de projets immobiliers conçus en fonction des 3D (densité, diversité et design) en périphérie de stations du Rapibus

De par l'évolution des pratiques urbanistiques, des préoccupations plus récentes face aux enjeux liés à la réduction des GES, de la volonté politique de consolider et de densifier les secteurs urbains centraux et de l'importance d'arrimer les planifications des projets d'infrastructures de transport en commun sur son territoire, la Ville de Gatineau travaille déjà, depuis quelques années, avec les promoteurs immobiliers afin d'offrir aux citoyens des quartiers aménagés selon des critères souscrivant aux principes de proximité des réseaux de transport en commun.

Ainsi, les deux projets de développement qui suivent décrivent ces nouvelles tendances urbanistiques qui privilégient une mixité des fonctions, une densification des milieux urbains et des aménagements plus favorables aux piétons au détriment de l'approche urbanistique axée sur l'unifamiliale isolée et sur le « tout à l'auto ». Cette préoccupation de maximiser l'espace urbain permettra du coup d'offrir des milieux urbains de qualité, animés et diversifiés, tout en supportant les investissements publics mis en place pour améliorer la desserte et la qualité des services offerts à la population en matière de transport en commun.

#### Le secteur de la Cité et la station de la Cité

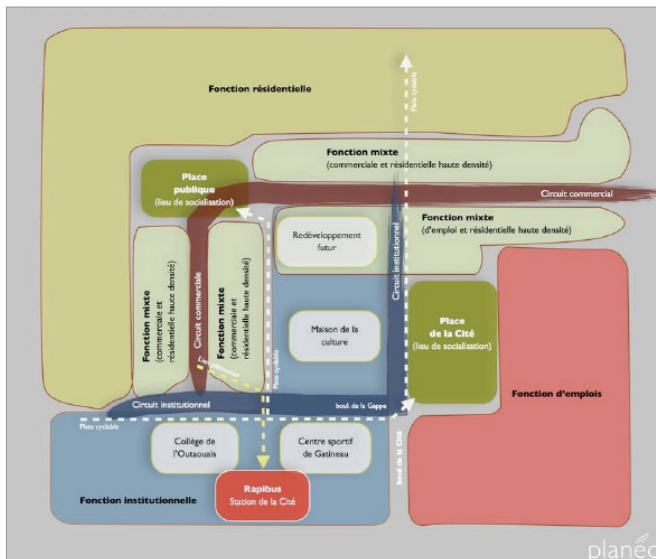
Le secteur de la Cité est un pôle d'activités majeur à Gatineau. En fait, il constitue le 2<sup>e</sup> pôle en importance en termes du nombre d'emplois après le centre-ville. Plus précisément, il s'inscrit dans le quadrilatère formé des boulevards de l'Hôpital, St-René Ouest, Maloney Ouest et de la montée Paiement. La planification de son développement, amorcée il y a de ça plus d'une quinzaine d'années, visait à constituer ce qui devait être le centre-ville de l'ex-Gatineau. Cette planification se poursuit aujourd'hui de façon à créer le pôle de la Cité, dont le développement saura très certainement profiter de la proximité du Rapibus.

La proposition d'aménagement du secteur de la Cité regroupe un ensemble d'activités mixtes avec une forte densité d'occupation résidentielle. En plus de concentrer, au pourtour de la station de la Cité, un nombre élevé de commerces et d'équipements institutionnels ou municipaux structurants, comme le CLSC de Gatineau, le Cégep de l'Outaouais, la Maison de la culture, la bibliothèque Guy-Sanche, le Centre sportif de Gatineau et le Centre de préservation de Bibliothèque et Archives Canada, ce secteur prévoit accueillir à terme près de 3500 nouveaux logements. Un aménagement général axé sur le piéton vise à dissuader la circulation véhiculaire et rendre plus conviviaux les déplacements piétonniers des résidents et travailleurs du quartier.



[www.rapibus.sto.ca](http://www.rapibus.sto.ca)

La station de la Cité constitue une station importante sur le réseau du Rapibus. Une passerelle pour piétons permet de sécuriser les déplacements des usagers en évitant la traversée des voies du Rapibus.



Le secteur de la Cité : un ensemble d'activités mixtes avec une forte densité d'occupation résidentielle  
 Source : Planéo Conseil, Juillet 2011

### Secteur de la Fonderie – station Montcalm

Profitant de la proximité de la station Montcalm du Rapibus, située à l'ouest du ruisseau de la Brasserie et dans la partie sud-ouest du centre-ville de Gatineau, le projet du secteur de la Fonderie permettra la création d'un nouveau pôle urbain multifonctionnel, incluant un nouveau quartier résidentiel de 700 à 1000 logements.

Le concept d'aménagement préconisé vise à poursuivre la trame urbaine le long du parcours de transport en commun rapide, tout en connectant les rues du quartier et en aménageant un important réseau d'espaces publics et semi-privés pour faciliter les déplacements piétonniers. L'essentiel du concept proposé s'inscrit dans une démarche de développement durable et vise à devenir un modèle à l'échelle municipale et régionale en termes de revitalisation urbaine et de densification.



Le pôle multifonctionnel du secteur de la Fonderie : une destination régionale  
 Source : Plan Directeur d'Aménagement et de Développement du secteur de la Fonderie, Ville de Gatineau, Mai 2012.



Concept d'aménagement du secteur de la Fonderie  
 Source : Plan Directeur d'Aménagement et de Développement du secteur de la Fonderie, Ville de Gatineau, Mai 2012.

### Conclusion

L'arrimage des projets d'infrastructures de transport en commun aux outils de planification du territoire doit se réaliser en continu selon une vision partagée parmi les principaux acteurs de la mobilité. Le schéma d'aménagement et de développement constitue un ouvrage par excellence pour s'y adresser. La Ville de Gatineau travaille en ce sens et appuie ces arrimages au travers d'orientations et d'objectifs bien spécifiques visant la gestion de l'urbanisation, l'intégration du concept de mobilité durable, l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de la santé en général de la population.

La 1<sup>ère</sup> proposition de schéma d'aménagement et de développement et les nouvelles stratégies qui sont proposées appuient d'emblée les modèles d'urbanisation plus compacts et diversifiés axés

sur la présence d'un réseau de transport en commun rapide. Celle-ci encourage également la multiplicité des choix modaux par le transport actif (vélo et marche) et collectif (covoiturage, taxi collectif, etc.). La Ville est consciente que des quartiers conviviaux, invitant à la marche, adéquatement desservis par un réseau efficace de transport en commun et répondant au bien-être de ses résidents, constitue une image de marque de la municipalité. En ce sens, la Ville entend mettre de l'avant des propositions d'aménagements urbains sécuritaires qui encouragent les déplacements actifs et collectifs.

Les autorités organisatrices de transport (AOT) et les municipalités doivent unir leurs efforts et travailler en étroite collaboration en vue de maximiser les investissements liés au déploiement des réseaux de transport en commun. Cette collaboration devra résulter en une amélioration des services à offrir à l'ensemble de la population en matière de transport collectif, d'un bout à l'autre du territoire, tout en ne négligeant pas la planification intégrée des nouveaux quartiers et des aménagements nécessaires liés à la fonctionnalité du réseau de transport collectif. À l'aube de la mise en service du Rapibus, la STO et la Ville de Gatineau, devront aussi s'assurer de la réussite de ce projet et voir à développer des stratégies communes d'intervention eu égard à la planification détaillée de l'environnement des stations, y compris des aménagements nécessaires à l'augmentation de l'achalandage au réseau de transport en commun (ex : choix de localisation des stationnements incitatifs - Parc-o-bus).

La combinaison recherchée des 3 F (fréquence, fiabilité et flexibilité) en matière de desserte de transport en commun et des 3D (diversité, densité et design) en matière d'urbanisme permet à la Ville de Gatineau et à ses partenaires de parfaire ses pratiques urbanistiques tout en améliorant la qualité des milieux de vie et en appuyant les projets majeurs d'investissements publics visant à offrir à la population un service de transport collectif efficace, accessible et performant.

En terminant, les instances décisionnelles doivent se rappeler qu'un usager du transport en commun est d'abord et avant tout un citoyen qui est par le fait même un piéton... Et qu'une planification du territoire axée sur les besoins en matière de déplacements des piétons ne peut se réaliser sans une réelle volonté d'investir dans des aménagements urbains de qualité axés sur des standards de sécurité, de design urbain et d'accessibilité universelle.