

Rêver Gatineau 2051 : faire la ville +

Mémoire présenté à la

Ville de Gatineau

Dans le cadre de la

Consultation de la 2e étape de la révision du schéma d'aménagement et de développement, présentant les scénarios d'aménagement

par



VIVRE EN VILLE
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

Juin 2012

Recherche et rédaction

Philippe Cousineau Morin

– *Chargé de politique et de dossiers, Vivre en Ville*

Isabelle Fournier

– *Chargée de projets, Vivre en Ville*

Amandine Rambert

– *Chargée de projets, Vivre en Ville*

Coordination

Christian Savard

– *Directeur général, Vivre en Ville*

Vanessa Normand

– *Directrice régionale, Ouest du Québec, Vivre en Ville*

Présentation

Vivre en Ville

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, oeuvre principalement à la sensibilisation des acteurs québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises, centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public fondé en 1994, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyens.

Vivre en Ville contribue au débat public par sa participation à des colloques, à des audiences ou à des consultations publiques, ainsi que par la réalisation de projets d'amélioration de la qualité de vie, inspirés d'expériences internationales et appliqués tant à l'échelle des agglomérations et des quartiers urbains, que des villages et des milieux ruraux.

Sommaire

Le schéma est le document stratégique de la ville par excellence, puisqu'il décide de la planification à long terme et qu'il a le pouvoir de la remodeler en profondeur; le défi que Gatineau relève actuellement avec ses citoyens est donc d'un intérêt primordial.

Pour Vivre en Ville, il est nécessaire, afin de développer une planification soutenable, de prendre la mesure des limites du modèle d'aménagement et de développement actuellement dominant au Québec. Depuis plus de 50 ans, les collectivités québécoises se sont développées selon un modèle caractérisé par des secteurs monofonctionnels et de faibles densités, déconnectés les uns des autres et articulés autour de réseaux autoroutiers.

Rêver Gatineau en 2051, c'est non seulement tendre vers un autre idéal collectif, plus humain, mais poser jour après jour les pierres d'un nouvel édifice, celui d'une ville +. Il ne fait aucun doute que mieux construire la ville améliorera la qualité de vie des résidents de Gatineau sous plusieurs aspects et en fera une communauté plus prospère, en meilleure santé, plus équitable et qui protège son environnement.

Il faut, pour y arriver, développer une vision gatinoise d'une collectivité viable. Le virage qui s'impose en ce sens n'en est pas un de privation et de sacrifices: c'est une opportunité d'améliorer la qualité de vie. C'est l'occasion de s'inspirer d'ailleurs, de quartiers qui ont intégré avec succès les principes des collectivités viables, pour aller plus loin et se projeter dans un schéma avec une véritable vision (voir l'annexe jointe à ce mémoire intitulée «Aller plus loin»).

Face aux scénarios proposés qui modulent quelques paramètres pour concevoir le Gatineau de demain, Vivre en Ville préconise de retenir le scénario 3, en l'assortissant de bonifications pour assurer qu'il permette bien de dessiner, à l'horizon du schéma, une collectivité viable. Ce sera le scénario 3+, gage d'une ville plus compacte et plus conviviale.

Parmi les bonifications proposées, Vivre en Ville met sur la table les mesures phares suivantes:

- + *Une ville + intégrée dans la nature: réduire le périmètre d'urbanisation*
- + *Une ville + dense: se doter d'objectifs plus ambitieux pour densifier le territoire, dans les pôles principaux et secondaires et autour de chaque station de transport collectif*
- + *Une ville + mixte: assurer de façon systématique la mixité sociale, des fonctions et des typologies d'habitation, dans les pôles principaux et secondaires et autour de chaque station de transport collectif*
- + *Une ville + humaine: offrir une ville à échelle humaine, en donnant la priorité aux piétons et en créant un milieu propice aux déplacements actifs*
- + *Une ville + connectée: conditionner tout projet de développement résidentiel d'une part à l'intensification majeure de la desserte en transports collectifs et actifs, et d'autre part à la proximité de commerces et de services*

Table des matières

Présentation	iii
Vivre en Ville	iii
Sommaire	iv
Un travail et un processus porteurs, une vision à mieux définir	I
L'aménagement du territoire : une occasion en or pour le développement durable	3
Un mode de développement aux conséquences préoccupantes	3
Un contexte défavorable à un mode de développement durable	6
Vers des collectivités viables	9
Le scénario 3+ : une ville plus compacte et plus conviviale	II
Lecture des quatre scénarios proposés	11
Une ville plus compacte et plus conviviale	12
+ Intégrée dans la nature	12
+ Dense	15
+ Mixte	17
+ Humaine	19
+ Connectée	20
Conclusion	23
Bibliographie	25

Un travail et un processus porteurs, une vision à mieux définir

La présente phase de consultation propose de choisir le visage de Gatineau en 2051, en s'appuyant sur plusieurs scénarios d'aménagement.

Vivre en Ville tient à saluer le travail des élus et des professionnels qui relèvent le défi de la révision du schéma d'aménagement et de développement de Gatineau. Il faut aussi souligner la grande attention apportée à l'implication des citoyens dans le processus. Le travail entrepris avec la définition de scénarios s'appuie sur des bases intéressantes, grâce aux orientations d'une grande qualité et qui prennent la direction du développement durable.

Rêver Gatineau

Le schéma est LE document stratégique de la ville par excellence, puisqu'il décide de la planification à long terme et puisqu'il a le pouvoir de la remodeler en profondeur. L'horizon lointain du plan, 2051, se justifie si le plan projette l'idéal, la vision à long terme de la ville. Cela peut néanmoins se transformer en piège pour reporter aux calendes grecques les nécessaires interventions urbaines. Il faut donc rêver Gatineau, et bâtir, dès maintenant et jour après jour, les pierres de l'édifice permettant l'atteinte de ces ambitions.

La comparaison des scénarios sur la base d'indicateurs clés fait reposer le choix sur la modulation de quelques paramètres et permet difficilement d'imaginer le Gatineau de demain. Il faut illustrer, littéralement, qu'est-ce que veut dire les différents scénarios, il faut que les citoyens voient, s'imaginent, qu'est-ce que ça veut dire pour le futur. Si le travail de mesure des différents paramètres est essentiel, il est difficile d'adhérer à des chiffres. Vivre en Ville propose de privilégier un scénario distinctif et qualitatif, intégrant la vision de la collectivité viable.

Le schéma est LE document stratégique de la ville par excellence, puisqu'il décide de la planification à long terme et puisqu'il a le pouvoir de la remodeler en profondeur

Pour modeler *la ville +*, Gatineau devra s'appuyer sur une vision claire, rassembleuse et ambitieuse, appuyée sur les principes d'une collectivité viable. Pour y arriver, Gatineau pourrait s'inspirer d'autres villes, comme y invitent les exemples présentés dans l'annexe à ce mémoire, «Aller plus loin».

L'aménagement du territoire : une occasion en or pour le développement durable

Pour Vivre en Ville, la démarche de planification territoriale et d'élaboration d'une vision régionale doit débiter par un questionnement sur les pratiques d'aménagement et d'urbanisme actuellement à l'œuvre dans les municipalités. Au Québec, le mode de développement urbain des dernières décennies, caractérisé notamment par la ségrégation des fonctions, la diminution des densités, la perte de l'échelle humaine dans l'aménagement des espaces publics et une dépendance croissante à la voiture, ne peut en effet perdurer sans dommages excessifs. Non seulement il présente de nombreuses externalités négatives, mais il exige des investissements publics croissants et insoutenables à long terme.

Pour développer une planification soutenable, le schéma d'aménagement devrait commencer par prendre la mesure des limites du modèle d'aménagement et de développement actuellement dominant au Québec.

Un mode de développement aux conséquences préoccupantes

L'étalement urbain : un mode de développement généralisé

Depuis plus de 50 ans, les collectivités québécoises se sont développées selon un modèle caractérisé par des secteurs monofonctionnels et de faibles densités, déconnectés les uns des autres et articulés autour de réseaux autoroutiers. Cet étalement urbain augmente les coûts de construction et d'entretien des réseaux et équipements collectifs autant qu'il pèse sur le bilan énergétique de la collectivité et du Québec. Les conséquences de l'étalement urbain sont également importantes sur la santé et sur l'environnement: augmentation des émissions de gaz à effet de serre, problèmes de santé liés à l'inactivité physique, insécurité routière, mauvaise qualité de l'air, empiètement sur les terres agricoles et les espaces naturels, etc. Nous insistons ici sur quelques-uns des impacts majeurs de la mauvaise utilisation du territoire.



Dépendance au pétrole et émissions de gaz à effet de serre

Le mode de développement urbain et l'aménagement du territoire déterminent une bonne partie de la consommation énergétique des collectivités et influencent de nombreux facteurs d'émissions de gaz à effet de serre, en particulier:

- › la construction des infrastructures et leur entretien (type, taille et choix des matériaux);
- › le transport des personnes et des marchandises;
- › le maintien ou la disparition des espaces naturels;
- › le chauffage et la climatisation des bâtiments.

Le bilan des transports est le plus préoccupant. Ce secteur occupe la part du lion des émissions de gaz à effet de serre du Québec, avec 43,5%. Pis encore, alors que presque tous les autres secteurs (industrie, résidentiel, commercial, institutionnel et déchets) ont diminué leurs émissions, le transport émet 29,6% plus de gaz à effet de serre en 2008 qu'en 1990¹.

Fortement lié à l'étalement urbain et à son corollaire, la ségrégation des activités (usages), le transport des personnes présente lui-même un bilan énergétique alarmant. Entre 1990 et 2007, la consommation de pétrole du parc automobile privé québécois a augmenté de 15,4% alors que la population augmentait de seulement 8,8%². La consommation a donc augmenté presque deux fois plus vite que la population, très majoritairement en raison de la tendance à l'étalement urbain. Le développement des villes de première, deuxième et même troisième couronne oblige les travailleurs à parcourir des distances de plus en plus grandes, presque obligatoirement en automobile.

Environnements défavorables aux saines habitudes de vie



La possibilité que, pour la première fois de l'histoire, l'espérance de vie des Occidentaux recule ouvre la question des déterminants urbains de la santé publique. L'augmentation du surpoids et de l'obésité dans la population est largement liée au mode de vie sédentaire que nous avons adopté, la majorité des déplacements des Québécois se faisant maintenant de façon «passive». Et, en effet, où trouverions-nous l'occasion et l'envie de pratiquer des déplacements actifs utilitaires dans des milieux monofonctionnels où de moins en moins de commerces et de services sont accessibles à pied ou à vélo parce que simplement trop éloignés, et où les trottoirs se font de plus en plus rares? Le lien entre diversité des fonctions et pratique de la marche, notamment, est vérifié dans de nombreuses études.

¹ MDDEP (2011). «Inventaire québécois des émissions de GES en 2009 et leur évolution depuis 1990».

² ISQ (2009), Desrosiers, (2008), SAAQ (2008) et Ressources naturelles Canada (2009) cités par Vivre en Ville et Équiterre (2011). «Changer de direction: Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes».

La pollution atmosphérique liée aux déplacements motorisés et les accidents de la circulation, dont les causes premières sont le nombre et la vitesse des véhicules, sont d'autres conséquences à mettre au débit d'un aménagement qui fait la part trop belle à la voiture.

Les coûts cachés de la destruction des écosystèmes

Pour perdurer, nos sociétés ont besoin d'un milieu favorable, qui assure les services essentiels nécessaires à sa survie: filtrer l'eau, purifier l'air et nourrir les populations. Au-delà des questions d'éthique et d'équité intergénérationnelle, il est maintenant établi qu'il s'agit là de services coûteux à assurer «artificiellement», qui ont le potentiel d'être offerts gratuitement ou presque, tant qu'on ne dépasse pas la capacité d'absorption du milieu naturel.

Dans les villes québécoises, avec la généralisation du mode de développement étalé, chaque fois que la population augmente de 1%, la superficie occupée par la ville progresse de 5%. En gaspillant ainsi le territoire et les écosystèmes (milieux humides, notamment), nous renonçons à la possibilité de profiter des services gracieusement offerts par ce que l'on peut qualifier d'«infrastructure verte».

Empiètement sur les espaces naturels, boisés et agricoles

L'étalement urbain a des conséquences préoccupantes sur la disponibilité des terres agricoles, la conservation des milieux naturels et humides (via leur disparition et/ou leur fragmentation), la protection des cours d'eau et la biodiversité. Ceci ne renvoie pas seulement à des questions de protection des ressources, d'équité intergénérationnelle ou des services gratuits rendus par cette infrastructure verte: les pertes ont des conséquences concrètes sur le degré d'attractivité des municipalités en diminuant l'accès de leurs résidents actuels et potentiels aux grands espaces prisés tant par les villégiateurs occasionnels que par ceux qui font le choix d'aller s'installer en dehors des grands centres urbains.



Au sud du Québec, les secteurs agricoles, qui présentent les sols les plus fertiles et les plus riches du territoire québécois, sont aussi menacés. C'est ainsi, chaque décennie, l'équivalent de l'île de Montréal qui est dézonée au Québec (4000 hectares par an).

Bref, le maintien du mode de développement dominant exclut de lui-même la possibilité de modeler nos villes en fonction du développement durable.

Un contexte défavorable à un mode de développement durable

Loin d'être en voie de s'estomper, la tendance à un mode de développement urbain étalé, consommateur de ressources et de territoire, tend à se propager à l'ensemble du territoire québécois. Et ce, malgré une prise de conscience de plus en plus aigüe des problèmes posés, comme en témoignent les orientations du conseil municipal sur les scénarios d'aménagement, et des tentatives sérieuses d'y mettre fin.

Le mode de développement qui prévaut aujourd'hui un peu partout au Québec est le résultat conjoint de plusieurs tendances historiques, ce qui en fait un phénomène difficile à enrayer. La prise de conscience qu'il s'agit d'une situation insoutenable doit néanmoins conduire à nommer les forces qui, actuellement, le soutiennent. Car cette utilisation incontrôlée du territoire québécois est aussi le symptôme d'un contexte qui le perpétue. Au-delà de la question de la planification du développement par les municipalités, deux éléments fondamentaux participent du problème de l'étalement urbain: le mode de financement des infrastructures de transport et la structure fiscale municipale³.

Financement des infrastructures de transport : l'autoroute vers le cul-de-sac

Actuellement, une ville qui fait le choix du transport collectif assumera une part importante des coûts de transport de ses habitants: 50 % des coûts d'immobilisation – dans le cas des bus – et 40 % des frais d'exploitation. Au contraire, si elle développe un quartier à proximité d'une autoroute, tout sera à la charge de l'ensemble des contribuables du Québec : construction, entretien, déneigement, élargissement de l'autoroute et nouvelle bretelle d'accès au besoin. Il est donc plus rentable, pour une ville, de se développer selon une mobilité axée sur un système autoroutier que sur le transport collectif, alors que ce mode de développement nous coûte collectivement plus cher.

Le mode de financement actuel des infrastructures de transport fait ainsi du gouvernement en général, et du ministère des Transports en particulier, un acteur des plus influents sur le développement des municipalités, qui déploie un réseau routier tentaculaire trop souvent en porte-à-faux avec les réels besoins locaux.

Augmentation des revenus aujourd'hui, augmentation des dépenses demain : vers l'impasse fiscale

Le modèle actuel de fiscalité municipale fait une très large part à un impôt foncier proportionnel à la valeur des propriétés. Il n'y a pas de lien direct, pour chaque unité taxée, entre la valeur des services rendus par la municipalité et le montant des taxes: l'équilibre est fait globalement, à l'échelle de la municipalité. Chose plus préoccupante, le modèle ne garantit pas non plus l'équilibre à long terme entre les revenus fiscaux par unité et les dépenses publiques nécessaires pour cette unité, pour toute sa durée de vie. Or, dans la

³ La section suivante s'inspire de l'argumentaire développé dans *Vivre en Ville* (2011). *Et si le PMAD ne changeait (presque) rien?*, Mémoire déposé à la CMM dans le cadre des consultations sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

plupart des cas, les nouvelles unités taxées rapportent davantage qu'elles ne coûtent: puisque la construction des infrastructures est bien souvent à la charge des promoteurs, la municipalité n'a à assumer, dans un premier temps, que des coûts d'entretien très faibles. Le rapport revenus/dépenses s'inverse quand les infrastructures doivent être remplacées, sans que les revenus de taxes pour les unités concernées ne puissent augmenter en fonction de ces nouvelles dépenses.

Avec ce modèle, les municipalités échangent donc des responsabilités à long terme d'entretien, de réparation et de remplacement d'infrastructures contre des entrées à court terme de liquidités sous forme de taxe foncière, de permis de construction, de taxe de mutation et de subsides gouvernementaux liés au financement des infrastructures. Dans un système équilibré, ces revenus devraient permettre de couvrir à la fois les obligations courantes, comme l'entretien adéquat des infrastructures en place et le maintien des services déjà disponibles à la population, et les investissements liés à leur expansion, lorsque la croissance le justifie. Cet équilibre n'est bien souvent pas assuré.



Pour assurer le renouvellement des infrastructures des secteurs déjà développés, les municipalités se lancent donc dans une fuite en avant: elles élargissent «artificiellement» leur assiette fiscale en ouvrant de nouveaux secteurs au développement. Puisque dans un premier temps le coût de construction des infrastructures de ces nouveaux secteurs est assumé par les promoteurs et par les gouvernements supérieurs, les taxes des nouveaux résidents sont disponibles immédiatement pour payer le renouvellement des infrastructures des quartiers plus anciens. Ce faisant, les municipalités prennent toutefois la responsabilité d'infrastructures supplémentaires dont elles devront assumer le renouvellement en fin de cycle de vie.

Les coûts faramineux de l'étalement urbain à Edmonton

«L'étalement urbain coûtera à la Ville d'Edmonton et à ses contribuables beaucoup plus cher que ce qu'il générera en revenus. Les nouveaux développements ne se suffisent pas sur le plan fiscal et le déficit sera considérable.

Pour les 30 prochaines années, 17 quartiers – sur plus de 40 quartiers en développement ou à venir – coûteront à la Ville 500 millions de plus qu'ils ne rapporteront en taxes et autres revenus. Ce calcul inclut pourtant un quartier avec une concentration relativement élevée de terrains commerciaux et industriels, lesquels rapporteront des revenus nets de plus de 400 millions. En ne considérant que les quartiers résidentiels planifiés, on atteint près d'un milliard de déficit.

Mais il y a pire. Au-delà des premières 30 années, le déficit annuel grimpera puisque les infrastructures devront être remplacées. Le coût net augmentera de plus de 100 millions par année. Les trente prochaines années coûteront donc à Edmonton plus de 3 milliards. En faisant abstraction du quartier commercial, durant ces trente années, la facture se chiffre à presque 4 milliards.»

Traduction libre d'un extrait de Thompson, David. «Paying the price for suburban sprawl», Edmonton Journal, 22 septembre 2011

Ainsi, selon le modèle actuel, les municipalités doivent sans cesse ouvrir de nouveaux secteurs au développement pour dégager des revenus «frais». Ce système est d'ailleurs à l'origine de la compétition entre les municipalités qui s'entredéchirent pour attirer le développement immobilier – diminuant d'autant leur capacité de négocier d'égal à égal avec les développeurs privés.

Dans une majorité de cas, la survie des municipalités québécoises n'est ainsi possible que dans la mesure d'une croissance exponentielle perpétuelle. Cette philosophie du court terme, indigne de la planification à long terme dont les municipalités sont capables et responsables, à condition de leur donner les outils financiers nécessaires, entraîne le Québec dans la constitution d'une immense dette générationnelle, économique autant qu'écologique. C'est l'antithèse du développement durable.

Si rien ne change, la capacité des écosystèmes sera immanquablement dépassée et les entrées de capitaux ne permettront plus aux municipalités d'honorer leurs obligations. Pour prendre la mesure de la crise qui s'annonce, on n'a qu'à voir l'état de panique des municipalités qui arrivent au bout de leur périmètre d'urbanisation et convoitent le territoire agricole, soumis à des pressions toujours plus fortes⁴.

L'exercice de planification territoriale régionale doit à la fois contribuer à briser la dépendance à un mode de développement coûteux et non durable, et formuler une vision d'avenir attractive pour les citoyens. Dans tous les cas, le statu quo ne peut perdurer et il est de la responsabilité des municipalités d'utiliser les outils à leur disposition pour aménager le territoire afin de réaliser un développement durable des collectivités.

⁴ Voir CPTAQ <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=40&MP=18-143>

Vers des collectivités viables

Il ne fait aucun doute que mieux construire la ville améliorera la qualité de vie des résidents de Gatineau sous plusieurs aspects et en fera une communauté plus prospère, en meilleure santé, plus équitable et qui protège son environnement. Le virage qui s'impose, le virage vers des collectivités viables, n'en est pas un de privation et de sacrifices: c'est une occasion d'améliorer la qualité de vie.

Faire une collectivité viable, c'est construire des quartiers adaptés à la marche, des milieux de vie complets et bien reliés entre eux par des réseaux performants de transport collectif. Une collectivité viable protégera les terres agricoles. Une région viable renforcera les cœurs de village et les quartiers centraux et favorisera la vitalité économique et les interactions sociales sur l'ensemble du territoire. Construire des collectivités viables, c'est faire en sorte que chacun ait accès à un service de transport collectif efficace qui contribuera à mettre fin à l'augmentation de la circulation automobile et fera économiser des milliards en infrastructures routières.

Les solutions à mettre en œuvre ne relèvent pas de l'utopie : elles ont existé au Québec, mais on en a écarté les préceptes depuis deux générations. Aujourd'hui, des rues, quartiers et agglomérations d'ici et d'ailleurs remettent au goût du jour les principes au cœur du concept de collectivité viable. Ce concept de collectivité viable guide les bonifications que Vivre en Ville propose dans la dernière section de ce mémoire pour un scénario d'aménagement qui réponde aux exigences de développer de façon durable Gatineau.

Une collectivité viable c'est...

Une collectivité viable peut se maintenir à long terme. Pour ce faire, elle adopte une approche écosystémique face à son développement, c'est-à-dire qu'elle prend en considération, dans ses prises de décision, de multiples éléments qui interagissent constamment. Inspiré du développement durable, l'aménagement du territoire dans une collectivité viable devrait revêtir notamment les caractéristiques suivantes:

- › **Des territoires où l'étalement urbain n'est plus un mode de développement:**
périmètres d'urbanisation resserrés, consolidation et revitalisation des milieux urbanisés, développements compacts
- › **Des territoires où les ressources sont préservées et mises en valeur:** protection des terres en zone agricole ainsi que des milieux naturels
- › **Des territoires où les transports actifs et collectifs sont favorisés:**
rapprochement des activités, connectivité des rues, cohabitation des différents modes de transport, densité, développement du transport collectif
- › **Des milieux de vie complets:** mixité des usages, accessibilité des services
- › **Un aménagement du territoire efficace qui rentabilise le coût des infrastructures**

Pour les municipalités, favoriser un tel mode d'aménagement s'effectue en travaillant à plusieurs échelles, du bâtiment, à la rue, au quartier et à l'agglomération. Ces échelles sont guidées par les diverses préoccupations et la vision du schéma d'aménagement; elles sont complémentaires et se renforcent mutuellement. Par exemple, pour que des seuils de densité résidentielle élevés à l'échelle du quartier soient par exemple acceptables, il faut travailler autant à l'apaisement de la circulation motorisée que sur la qualité de l'implantation des bâtiments, tout en assurant l'arrimage entre urbanisation et transport collectif pour éviter une augmentation de la circulation motorisée.

AGGLOMÉRATION	QUARTIER	RUE	BÂTIMENT
Localisation des activités et des équipements Urbanisation arrimée au transport collectif Réduction des barrières anthropiques Urbanisation contrôlée et frein à l'étalement urbain	Mixité des activités Concentrations commerciales locales Connectivité du réseau de rues Densité résidentielle Présence et accès aux espaces publics	Mixité horizontale Aménagements piétonniers et cyclables Apaisement de la circulation motorisée Qualité des espaces publics	Mixité verticale Aménagement de qualité Accès cyclable Implantation et entrée sur rue

Hammarby, Suède | Source: Vivre en Ville



Le scénario 3+ : une ville plus compacte et plus conviviale

Lecture des quatre scénarios proposés

Dans les scénarios proposés, le premier sert de témoin pour mesurer les changements intervenus dans les autres et le quatrième joue en quelque sorte le rôle de scénario catastrophe, ignorant les intentions de la Ville d'intégrer dans le schéma révisé les principes du développement durable. Il en reste donc deux; le scénario 3 est le plus intéressant.

Les scénarios 1, 2 et 4 laissent présager d'une dégradation en matière de qualité de vie, de mobilité, de finances publiques, etc.

En effet, au regard des modalités d'une collectivité viable, il apparaît que les scénarios 1, 2 et surtout 4 jettent les bases d'une ville non viable à long terme. Ils laissent présager d'une dégradation en matière de qualité de vie, de mobilité, de finances publiques, etc. Ils ne respectent pas non plus l'ensemble des orientations adoptées par le Conseil municipal, qui ont été placées en tête du document. On peut citer les intentions suivantes: «réduire graduellement la dépendance à l'automobile», «conserver les espaces naturels», «favoriser la mixité des fonctions», «redévelopper le centre-ville», ou encore «respecter la capacité de payer des Gatinois».

Seul le scénario 3, dont le principe est de «mis[er] sur des milieux plus denses et mixtes situés à proximité des axes de transport collectif et dans des pôles résidences-emplois», s'approche des conditions favorables à une collectivité viable et respecte les orientations du Conseil. Cependant, la simulation de l'organisation du territoire et de la localisation des nouveaux développements montre un écart trop important avec les principes énoncés. La bonne direction est donc annoncée, mais sans s'accompagner du coup de volant nécessaire pour aller vers un développement durable. De plus, des améliorations seront à apporter pour répondre pleinement aux deux orientations que sont:

« Répondre aux besoins de déplacement des biens et des personnes en favorisant une diversification de l'offre de transport, tout en réduisant graduellement la dépendance à l'automobile »

« Conserver et mettre en valeur les parcs et les espaces naturels en assurant la préservation de la biodiversité, en favorisant l'accessibilité et la participation des espaces verts à la vie de quartier et la mise en valeur du territoire agricole »

En se montrant trop timide, le scénario 3 laisse la porte ouverte à des pratiques non viables, ce qui compromet la concrétisation de ces intentions et ainsi la pertinence même du schéma.

C'est pourquoi Vivre en Ville préconise de retenir le scénario 3, mais en l'assortissant de bonifications pour assurer qu'il permette bien de dessiner, à l'horizon du schéma, une collectivité viable. Ce sera le scénario 3+, gage d'une ville plus compacte et plus conviviale.

Une ville plus compacte et plus conviviale

Vivre en Ville recommande d'aller plus loin dans le scénario 3, pour lui donner les moyens de concrétiser ses intentions actuelles de bâtir une ville plus agréable à vivre, une ville que les Gatois seront fiers d'habiter. Confiant dans le potentiel de Gatineau de devenir une collectivité viable, ce scénario optimisé est résolument ambitieux quand il propose *la ville plus*: + intégrée dans la nature, + dense, + mixte, + humaine et + connectée. Chaque composante de *la ville plus* propose une mesure phare, qui pourra être assortie de mesures boni.

Ce sera le scénario 3 +, gage d'une ville plus compacte et plus conviviale.

La Ville de Gatineau porte déjà les germes de *la ville plus*, et la première phase de concertation a montré de grandes attentes de la population quant au Gatineau de demain, pour des milieux de vie de qualité, pour une meilleure intégration ville-nature, une meilleure inclusion de tous, une plus grande proximité des lieux de travail, ou encore pour favoriser les déplacements actifs. Dans ce scénario, Vivre en Ville met sur la table les mesures phares suivantes:

- + *Une ville + intégrée dans la nature: réduire le périmètre d'urbanisation*
- + *Une ville + dense: se doter d'objectifs plus ambitieux pour densifier le territoire, dans les pôles principaux et secondaires et autour de chaque station de transport collectif*
- + *Une ville + mixte: assurer de façon systématique la mixité sociale, des fonctions et des typologies d'habitation, dans les pôles principaux et secondaires et autour de chaque station de transport collectif*
- + *Une ville + humaine: offrir une ville à échelle humaine, en donnant la priorité aux piétons et en créant un milieu propice aux déplacements actifs*
- + *Une ville + connectée: conditionner tout projet de développement résidentiel d'une part à l'intensification majeure de la desserte en transports collectifs et actifs, et d'autre part à la proximité de commerces et de services*

+ Intégrée dans la nature

Réduire le périmètre d'urbanisation

Le périmètre est trop large pour susciter des développements viables

Le statu quo sur le périmètre d'urbanisation préviendra les pires aberrations, mais ne sera pas suffisant pour assurer une utilisation optimale du territoire, économe, compacte et de qualité, avec tous les bénéfices qui en résultent. Le périmètre est clairement trop large pour les besoins. Alors que la prévision montre un besoin de 47000 logements supplémentaires d'ici 2051, le scénario 3 montre déjà qu'il pourra en accueillir plus de 70000. Et en favorisant la densification, le territoire du scénario 3+ pourra en accueillir davantage encore.

Un périmètre trop large compromet la concrétisation des objectifs énoncés, en particulier en ce qui concerne l'étalement urbain, la densification et la réduction du fardeau fiscal municipal. Il est illusoire de penser que le territoire constructible sera spontanément urbanisé sans gaspillage, tant que l'on sera dans une situation d'abondance de terrains. L'ouverture de rues et de nouveaux quartiers peu denses demeureront la façon privilégiée d'accroître la capacité

d'accueil de la ville. Il faut au contraire faire sentir aux promoteurs la nature précieuse de la ressource territoire, pour les inciter à changer les façons de faire et favoriser la consolidation des espaces urbanisés, l'utilisation des terrains vacants et des développements de plus haute densité.

Adopter une démarche progressive ou intensifier les zones d'aménagement différé

Déjà trop large pour 2051, le périmètre est encore moins approprié pour les développements à court terme, qui prendront en compte la totalité de la surface urbanisable. Vivre en Ville estime qu'une approche progressive permettrait d'atténuer cet effet indésirable de la planification à un horizon de quarante ans. Ainsi, après avoir initialement réduit le périmètre, il pourrait être envisageable de prévoir de réviser le tracé pour élargir le périmètre, en fonction des besoins prévisionnels, tous les 10 ans. Une autre consisterait à utiliser l'outil des zones d'aménagement différé de manière intensive, dans une démarche similaire d'ouverture progressive de terrains à l'urbanisation. C'est une proposition audacieuse et non-traditionnelle, mais adapté aux ambitions de Gatineau.

Garantir l'intégrité de l'identité gatinoise

Le resserrement du périmètre constitue de plus la condition nécessaire pour d'une part assurer la vitalité agricole, et d'autre part assurer l'intégrité de l'identité gatinoise. En effet, les terrains agricoles et naturels sont aujourd'hui considérés comme des réserves de l'urbanisation, ce qui favorise la spéculation foncière, menace la rentabilité des investissements agricoles et contribue au déclin de cette activité, déjà largement avéré aujourd'hui. Cette menace est d'autant plus grave qu'au dire des Gatinois, la proximité de la nature est ce qui fait l'identité et la force de leur ville.

À l'heure où beaucoup de villes dans le monde cherchent à réduire l'impact de leur approvisionnement alimentaire, bien peu peuvent se targuer de contenir 40% de terres déclarées «territoire agricole» au plan de zonage: c'est une chance que la Ville de Gatineau ne doit pas gâcher. En repoussant vague après vague ses frontières, la ville rallonge la distance à la nature et ainsi, limite son attractivité et l'appropriation du territoire par ses habitants. Il s'agit donc de reconnaître la valeur urbaine et économique des espaces naturels et agricoles, et en conséquence, de les protéger de l'étalement urbain en resserrant le périmètre d'urbanisation.

MESURE BONUS : protéger les espaces agricoles et les espaces naturels de qualité compris dans le périmètre

Le périmètre d'urbanisation actuel inclut des espaces agricoles en activité et des espaces naturels auxquels les résidents sont attachés. Dans la démarche de resserrement du périmètre, ces terrains devraient être considérés de manière prioritaire pour être exclus du périmètre d'urbanisation. L'exemple de la ferme Scullion, au cœur d'un développement résidentiel de Gatineau, montre que loin d'être incompatible avec le milieu urbain, l'activité agricole peut enrichir le territoire et façonner son identité.

Lors des consultations, de nombreuses voix ont demandé davantage de marchés publics et la production locale. En favorisant la proximité à la nature et la proximité entre producteurs et consommateurs, la protection de ces espaces et de ces paysages constitue un geste fort de la

municipalité pour renforcer le sentiment d'appartenance au territoire. L'agriculture urbaine est un levier de développement très efficace. Même si l'intervention du schéma ne suffit pas à garantir son essor, elle en est la condition nécessaire, par le biais du périmètre d'urbanisation.

Le resserrement du périmètre devrait être concentré en priorité dans les secteurs les moins bien connectés et les moins denses. Les berges des rivières – en premier lieu, celle des Outaouais –, qui constituent des corridors de biodiversité, mais aussi des zones tampons en cas d'inondation, devraient également être protégées. Cela préviendra d'ailleurs leur privatisation et facilitera la tâche le jour où l'on souhaitera rendre ces berges publiques et accessibles.

Des corridors verts devraient être privilégiés et retirés du périmètre, comme c'est le cas entre Templeton et Masson-Angers. Ils sont particulièrement importants pour leurs effets en termes de biodiversité selon l'axe nord-sud, puisqu'ils relient la zone non urbanisée à la rivière, à l'image du parc de la Gatineau. D'autres devraient voir le jour, par exemple entre Masson et Angers, de l'autoroute 50 au Lac Beauchamp. A l'est, ce sont aujourd'hui les golfs qui jouent ce rôle.



+ Dense

Se doter d'objectifs plus ambitieux pour densifier le territoire, particulièrement dans les pôles principaux et secondaires et autour de chaque station de transport collectif

Autrement formulée par le Conseil municipal, cette mesure vise «une densification intelligente et graduelle du territoire». La densité, en permettant des économies d'échelles, réduit le coût des infrastructures et des services publics. En effet, le coût des services urbains par personne diminue à mesure que la densité augmente, et s'accroît à mesure que le territoire urbanisé et l'étalement augmentent (Carruthers et Ulfarsson, 2003).

Reconstruire la ville sur elle-même

La densité implique de rendre prioritaire la construction de la ville sur elle-même par rapport au développement de terrains sur des terres agricoles ou sur des aires naturelles. Il s'agit d'une stratégie clé de développement durable, intervenant directement sur l'efficacité structurelle des agglomérations et sur la lutte à l'étalement urbain. Cette optimisation de l'utilisation du sol doit s'accompagner, en proportion, d'une politique de maximisation des espaces verts.



Prioriser la densification dans les territoires les mieux connectés

La densification devra être plus volontaire dans certains secteurs que dans d'autres, car le niveau d'accessibilité, de services et d'emplois est lui-même inégal à l'échelle de la municipalité. Hull et Gatineau concentrent par exemple 24% des emplois, mais aussi l'ensemble des accès à Ottawa, qui polarise 40% des emplois des résidents de Gatineau – et cette tendance semble appelée à se maintenir. Ces deux secteurs devront donc faire l'objet d'une densification plus intense que Buckingham, Massons-Angers ou Aylmer, pour ne pas favoriser l'accroissement des distances, la congestion des routes, les émissions de GES, les nuisances et l'allongement des temps de déplacement.

La densification doit être graduelle à toutes les échelles. À l'intérieur des secteurs, devront être privilégiés les noyaux urbains et les «pôles secondaires», tout comme les alentours de chaque station du Rapibus. La réutilisation des terrains proches des pôles créera une offre de

logements à proximité des lieux d'emplois. Ces poches de plus grande densité, réparties sur le territoire et facilement accessibles, contribueront à réduire la longueur des déplacements.

Même les quartiers résidentiels les moins denses aujourd'hui peuvent faire l'objet d'une densification douce, voire invisible, en rendant par exemple possible la transformation d'une maison unifamiliale en habitat multi-générationnel, ou encore l'auto-densification, c'est-à-dire l'ajout d'un étage ou la transformation du garage en résidence.

Dégager des plus-values économiques et de qualité de vie

Le coût total du re-développement, prenant en compte les coûts sociaux et environnementaux, est moins élevé que celui du développement dans des milieux ruraux ou naturels (De Sousa, 2002). De plus, il peut s'agir d'une occasion d'augmenter les revenus de la municipalité, puisque les friches et terrains sous-utilisés n'encouragent pas l'activité économique. Enfin, le développement sur des terrains de stationnement a généralement comme conséquence une augmentation du coût de stationnement, ce qui favorise la réduction de l'utilisation de l'automobile (Shoup, 2010).

Bâtir la ville sur la ville donne une nouvelle vie à des secteurs dévitalisés, ce qui s'avère bénéfique en termes de qualité de vie. Cela augmente particulièrement l'attractivité et la sécurité des déplacements actifs, tout en assurant une densité favorable au déploiement des transports collectifs.

Ne pas avoir peur de la densité

L'augmentation de la densité constitue un élément incontournable du développement urbain viable et elle est nécessaire pour soutenir une mobilité durable. Cette mesure a parfois été mal comprise par les décideurs ou par les citoyens, ce qui a trop souvent conduit à rejeter sa mise en application. Cette situation s'explique en partie par le fait que nous n'avons à l'esprit que de mauvais exemples de densité : tours d'habitation tout béton, regroupements de « blocs » appartements identiques, logements et condos de mauvaise qualité, tous des édifices pour la plupart construits avant les années 2000. Pourtant, les exemples inspirants de quartiers denses et à échelle humaine sont de plus en plus fréquents, ici comme ailleurs. On y trouve une panoplie de milieux et d'habitations qui peuvent accueillir toutes les clientèles, de l'étudiant jusqu'à la jeune famille en passant par le couple de professionnels. Ces quartiers se caractérisent par l'omniprésence de la végétation, la grande place accordée aux transports actifs et leur excellente desserte en transport collectif.

MESURE BONUS : Réduire la part des maisons unifamiliales isolées, en privilégiant la construction d'habitations alternatives

La maison unifamiliale isolée est bien sûr le modèle le plus consommateur d'espace. Bien représentée aujourd'hui à Gatineau, elle n'a pas vocation à garder la même part dans le contexte d'une agglomération de plus d'un million d'habitants. On peut se réjouir que cette part diminue déjà, dans le scénario 3, dans le centre-ville et dans six villages urbains, et Vivre en Ville recommande une baisse globale, dans chaque secteur, en réduisant sa part dans les nouveaux projets.

La diversification de l'offre résidentielle, par la construction de maisons en rangée, d'habitat intermédiaire, ou encore de petit collectif, permettra un parcours résidentiel complet au fur et à mesure de l'évolution des besoins des ménages. Cette mesure est tout particulièrement importante pour tenir compte de la courbe démographique et des besoins des aînés. Une

offre plus diversifiée permettrait aussi de répondre davantage aux besoins spécifiques des jeunes ménages et des familles, puisque les garder durablement sur le territoire constitue un défi.

Il est entendu que le développement de cette offre alternative ne surgira pas au beau milieu d'un quartier résidentiel avec une morphologie différente. Elle a pour vocation de se concentrer précisément dans le cœur des pôles privilégiés pour la densification, autour des stations de transport collectif par exemple.

MESURE BONUS : Susciter l'émergence d'une offre diversifiée pour répondre à tous les besoins

Pour aller plus loin dans l'émergence d'une offre résidentielle diversifiée, Vivre en Ville recommande de tenir compte de tous les budgets, et donc de prévoir une offre suffisante de logements abordables, répartis sur tout le territoire, et proposant une grande variété de produits.

+ Mixte

Assurer de façon systématique la mixité sociale, des fonctions et des typologies d'habitation, particulièrement dans les pôles principaux et secondaires et autour de chaque station de transport collectif

Conjuguée à la densité, la mixité est une caractéristique fondamentale de la ville viable puisqu'elle permet de rapprocher les résidents des emplois et des services. Grâce à ce rapprochement, les milieux de vie permettent aux habitants de faire une partie de leurs courses, leurs activités de loisirs et même leurs déplacements domicile-travail à pied ou à vélo. Cela a pour effet d'améliorer l'accessibilité aux services pour les populations qui ne disposent pas d'automobile (Mangin, 2004) et de soutenir les déplacements en transport collectif (Banister et Hickman, 2006).

L'intensification d'activités d'un quartier compact augmente la quantité de piétons dans l'espace public, entraînant ainsi une surveillance indirecte accrue sur les rues et les places. Cela augmente la sécurité des déplacements actifs et assure leur attractivité, car la présence de gens attire davantage les piétons (Gehl, 1987).

Assouplir le zonage dans les pôles principaux et secondaires et autour de chaque station de transport collectif

Vivre en Ville recommande d'autoriser, par le biais du zonage, l'implantation d'activités économiques, de services publics et de commerces dans tous les espaces concernés par des mesures de densification prioritaire, sans autre restriction que celle de nuisances réellement incompatibles avec la proximité de résidents.

Mettre en adéquation l'offre commerciale pour soutenir la mixité

Accroître la mixité commerciale et soutenir le développement du commerce de proximité de manière plus diffuse sur le territoire suppose de décourager la reproduction du modèle des

mégapôles commerciaux et des PowerCenters en périphérie, qui drainent la vitalité des quartiers centraux et dont la proximité rendrait les efforts entrepris inefficaces. Le modèle commercial souhaitable est celui de la consolidation de «villages urbains», largement plébiscité d'ailleurs aux endroits où il est le plus abouti, comme dans le vieux Buckingham.

Mesure BONUS : Assouplir le zonage dans les milieux résidentiels périphériques



La mixité est également recommandée dans les quartiers moins denses, mais de manière plus graduelle et mesurée que dans les quartiers du centre-ville par exemple, puisqu'un quartier ni dense ni mixte est souvent moins prêt à accueillir de la mixité. En générant de la proximité, la mixité est pourtant gage d'une augmentation de la qualité de vie, comme le montre le cas de l'île de Hull qui réclame d'accueillir une épicerie.

Chaque quartier résidentiel peut accueillir, en son cœur ou son «entrée», un micropôle de commerces de proximité, de cafés ou restaurants de quartier, de petites entreprises tertiaires et de services à la personne (cabinet médical, juriste, buanderie, etc.). Cela suppose d'élargir les fonctions autorisées au plan de zonage, assez pour assurer la desserte de sa population, sans pour autant bouleverser l'équilibre commercial du secteur.

À condition de contrôler les modalités d'implantation, en terme d'intégration architecturale, de surface ou encore de stationnement, ce degré de mixité permet de ne pas changer la physionomie ni de compromettre la tranquillité du quartier.

Mesure BONUS : Restructurer petits et grands centres commerciaux en quartiers mixtes

Les centres commerciaux et les superficies occupées par leurs stationnements de surface sont propices à une requalification en pôles de quartier mixtes et compacts, offrant des opportunités intéressantes pour le renforcement du transport en commun et pour l'ajout de divers types d'habitations, d'emplois, de commerces et de services communautaires, récréatifs et culturels.

C'est typiquement le cas pour les Promenades de l'Outaouais et pour le Plateau, avec leurs mers de stationnements. En plus de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain, ces nouveaux pôles peuvent aussi offrir un nouveau cadre de vie plus diversifié et intéressant pour le piéton. Ce sont des espaces intéressants pour des écoquartiers, à l'image des projets de reconversion de centres commerciaux et de «strip» commercial de Washington DC.

+ Humaine

Offrir une ville à échelle humaine, en donnant la priorité aux piétons et en créant un milieu propice aux déplacements actifs.

Aménager la ville à échelle humaine pour améliorer l'expérience urbaine

Un environnement à l'échelle humaine est un milieu dont les proportions permettent à un être humain de les mesurer par rapport à lui-même. Il est plus agréable pour les piétons, car il permet la perception de l'espace à la vitesse de la marche et les espaces sont perçus comme chaleureux et intimes (Gehl, 1987). Les aménagements à échelle humaine sont des espaces sociaux, c'est-à-dire des espaces urbains qui permettent l'interaction des personnes autour d'activités économiques, sociales ou culturelles, à l'inverse des espaces impersonnels, des gros bâtiments et des longues distances, à l'échelle de l'automobile (Gehl, 1987, Carmona et al., 2003). Favorisant les déplacements actifs, ils jouent un rôle important dans l'amélioration de la qualité de vie mais aussi dans l'avènement d'une ville en santé (Institut national de la santé publique Québec, 2009).

Améliorer la perméabilité

La création de milieux propices à la présence piétonne repose sur la combinaison de nombreux paramètres, jouant sur les espaces publics et les aménagements favorables au piéton. En premier lieu, l'organisation de la trame viaire doit offrir une grande perméabilité, c'est-à-dire la possibilité, dans un environnement particulier, de choisir divers parcours. La perméabilité des rues est la condition nécessaire à leur fréquentation par les piétons et cyclistes ; à l'inverse, les culs-de-sac et les trames curvilinéaires réduisent les options d'itinéraire, et, par conséquent, limitent les activités potentielles qu'un site peut offrir (Carmona *et al.*, 2003). Les grandes voies de circulation en milieu urbain, en particulier les autoroutes, fragmentent la ville, en créant un effet de barrière et en réduisant l'accessibilité à la ville pour les personnes ne disposant pas d'une automobile.

Favoriser les déplacements actifs sans ségrégation des modes de déplacement

Les aménagements pour piétons et cyclistes se révèlent tout aussi nécessaires. À l'inverse de ce qui a pu se construire dans certains quartiers résidentiels, l'intégration systématique des trottoirs – et de passages piétons – est absolument nécessaire pour les déplacements piétons. Leur largeur comme leur confort feront l'objet d'attentions spécifiques dans les espaces plus denses et plus mixtes. Des pistes cyclables sont à développer pour répondre aux besoins, non plus seulement de déplacements de loisirs, mais utilitaires, pour le navettage ou les achats.



Source: Mathieu Langlois, MAMROT

Il s'agit cependant d'éviter, dans ces aménagements, de trop séparer les modes de déplacements, puisque cela favorise la vitesse maximale de chacun des modes de transport, augmentant ainsi l'insécurité (Mangin, 2004). En étant intégrées dans le même espace, la circulation et les activités sociales se soutiennent et se stimulent mutuellement. Des mesures d'apaisement de la circulation peuvent venir augmenter la sécurité et l'animation des rues et améliorer les conditions pour la marche et le cyclisme (Ewing, 2008). Le modèle le plus abouti est celui de la rue partagée, où tous les modes coexistent. Il pourra être adopté en alternative aux trottoirs autour des micro-centralités des quartiers résidentiels par exemple.

Aménager des espaces de qualité où l'on se sente à l'aise

Enfin, les proportions et les détails du cadre bâti sont tout aussi importants que la présence d'aménagements sécuritaires. Vivre en Ville propose de favoriser un rapport entre la hauteur des bâtiments et la largeur de la rue d'au moins 1:2, puisque l'application de cette proportion pour une rue favorise le sentiment de confort du piéton (Carmona et al., 2003). Un rapport de 1:4 donne une rue trop large, tel le boulevard Wilfrid Lavigne à Aylmer. De la même façon, l'esthétique et la diversité des façades jouent un rôle important, en particulier au niveau du rez-de-chaussée qui joue un rôle d'interface entre l'espace public et l'espace privé. Cette disposition est capitale pour les bâtiments du centre-ville d'une certaine hauteur: leur basilaire est bien la condition de leur intégration à l'échelle humaine.

Finalement, l'interdiction des murs aveugles, l'alignement des façades sur le trottoir, la disposition des entrées des bâtiments côté trottoirs, ou encore la localisation des stationnements en arrière contribueront également à créer des environnements conviviaux favorisant l'appropriation par les piétons et les cyclistes.

+ Connectée

Conditionner tout projet de développement résidentiel d'une part à l'intensification majeure de la desserte en transports collectifs et actifs, et d'autre part à la proximité de commerces et de services.

Chaque nouveau développement résidentiel devrait, dès sa conception, être parfaitement connecté au reste de la ville et créer lui-même de l'urbanité. C'est l'antithèse de la banlieue dortoir, un véritable quartier de ville, qui doit donc offrir à distance de marche les services dont auront besoin ses résidents.

Développer en fonction de la desserte en transport collectif

L'élément clé de cette proposition réside dans l'offre de transport en commun. Dans un contexte d'étalement urbain, d'accroissement rapide des kilomètres parcourus et de la population, la pression sur les routes existantes est très forte et croissante. Leur recalibrage, leur extension, leur multiplication génère le cercle vicieux de l'étalement: créant un effet d'appel d'air, elles rendent possible et encouragent l'établissement des résidents et des activités toujours plus loin, ce qui ajoute de nouvelles autos sur les routes et augmente les distances, puis empire la congestion que l'on avait voulu limiter au départ. Le phénomène est encore plus marqué pour les autoroutes, qui suscitent une demande plus importante. Sans

même considérer la destruction de territoires naturels qu'il entraînerait, le prolongement de l'autoroute 50 constituerait ainsi le pire des scénarios et Vivre en Ville salue le fait qu'il ait été écarté du scénario 3.

Les solutions alternatives à l'auto solo, au premier lieu desquelles les transports collectifs, constituent des solutions durables parce que susceptibles d'enrayer le cercle vicieux de l'étalement et de réduire la congestion. L'offre de déplacements collectifs doit être substantielle et efficace: Vivre en Ville recommande que chaque nouveau logement bénéficie d'un accès à au moins une ligne de bus menant directement au pôle le plus proche et permettant la connexion facile avec une ligne majeure comme le Rapibus. La desserte en transports actifs, bien connectée au système existant, constitue une autre condition préalable.



Lier développement et proximité des emplois et des services

Enfin, tout nouveau développement implique l'accroissement de la proportion locale d'emplois, la proximité d'équipements publics, de services divers ainsi que de commerces. Cela inclut naturellement la proximité de parc urbain ou d'espaces naturels accessibles. Si la proximité de tous ces services est importante en soi, elle présente un second avantage: elle limite les besoins de déplacements et complète donc efficacement la condition de desserte en transports collectifs.

Assurer une proximité et une qualité de services pour des milieux de vie complets

Pour arrêter la perpétuation du modèle de ville non viable, il faut globalement proposer des milieux de vie complets. Ces quartiers mettent en œuvre les différentes mesures + avancées jusqu'ici et assurent une évolution saine du milieu de vie, parce qu'ils s'appuient sur un

aménagement durable et sont résilients dans leur environnement. Ils prévoient d'emblée les vœux des familles d'avoir des services de proximité et de réduire les temps de déplacements.

Ce faisant, ces milieux de vie complets anticipent les problèmes et dépenses de demain, lorsque la Ville sera confrontée à la demande des résidents de bénéficier de services de base, au même titre que les résidents des autres quartiers de la ville. Ces demandes sont connues et légitimes; il y a lieu de planifier, en conséquence, des secteurs qui permettront de: pouvoir faire son épicerie à pied ou à vélo, éviter d'avoir une deuxième ou une troisième auto, perdre moins de temps pour aller travailler, avoir accès facilement à un espace vert, et généralement, avoir une meilleure qualité de vie.

En effet, ce que recherchent les citoyens, ce sont des quartiers où il fait bon vivre, avec plus de verdure que ce à quoi nous ont habitués les centres-ville. Bref, la plupart ne veulent pas pour autant abandonner les avantages qu'offre les quartiers plus centraux, ni la proximité des services et activités. Une planification durable, rationnelle et à long terme intégrera ces paramètres, tous prévisibles, dès la conception des projets. En ne construisant que des quartiers intégrés, la collectivité et les ménages seront gagnants tant sur le plan fiscal, qu'environnemental ou humain. En prenant en compte les principes de compacité, de densité, de mixité, de ville à l'échelle humaine, les quartiers intégrés formeront des milieux de vie complets, de qualité et bien connectés au reste de la ville. Exactement ce que souhaitent les citoyens pour leur chez-soi.

Conclusion

Le schéma d'aménagement et de développement est plus qu'un outil de planification, c'est une vision et un guide pour le développement d'un territoire sur le long terme. La Ville de Gatineau l'a bien compris puisqu'elle a choisi de prendre l'année 2051 comme horizon et d'intégrer les principes du développement durable à l'aménagement du territoire. À la fois la quatrième ville au Québec, sa porte du sud-ouest et la jumelle d'Ottawa, la Ville de Gatineau n'a pas d'autre choix que d'adopter un schéma résolument ambitieux, à la mesure de sa position stratégique. C'est, à tout le moins, le souhait le plus sincère de Vivre en Ville.

Gatineau pourra s'appuyer sur les principes d'une collectivité viable pour *faire la ville +*. Faire la ville +, c'est structurer le territoire pour à la fois intégrer les différents quartiers dans une ville cohérente et permettre l'épanouissement de chaque quartier en renforçant ses spécificités propres pour en faire un milieu de vie de qualité. C'est améliorer la qualité de vie, répondre aux besoins des résidents et leur donner les moyens de s'approprier les rues et les composantes de leur ville. Enfin, c'est susciter un sentiment de fierté d'y habiter. C'est avec ces objectifs en tête que Vivre en Ville a formulé les suggestions contenues dans ce mémoire.

Le scénario 3+ expose quelques propositions de Vivre en Ville pour voir encore plus grand et dessiner une ville plus efficace et plus conviviale. Nous croyons qu'en faisant siennes ces mesures, la Ville de Gatineau augmentera sensiblement ses chances de concrétiser les orientations qu'elle a adoptées à la suite de la première phase, mais aussi de réaliser son plein potentiel, pour maintenir et renforcer la qualité de vie de l'ensemble de ses habitants.

Pour finir, Vivre en Ville tient à réitérer ses compliments aux élus et professionnels qui ont pris le bâton du pèlerin pour entreprendre cette œuvre charnière qu'est la révision du schéma d'aménagement et de développement. Nous sommes prêts à apporter notre collaboration pour développer les mesures proposées et poursuivre le grand chantier de la révision du schéma qu'a lancé la Ville.

Bibliographie

Banister, David, et Robin Hickman. 2006. *How to Design a More Sustainable and Fairer Built Environment: Transport and Communications*. IEE Proceedings of the Intelligent Transport System, Vol. 153, no 4, p. 276-291.

Cardinal François, 2011. *Un tour de force*, éditorial dans La Presse.
<http://www.cyberpresse.ca/debats/editoriaux/francois-cardinal/201111/18/01-4469426-un-tour-de-force.php>, consulté le 10 avril 2012.

Carmona, Matthew, Tim Heath, Taner Oc et Steve Tiesdell. 2003. *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Amsterdam : Architectural Press, 312 p.

Carruthers, J. et G. Ulfarsson (2003). *Urban Sprawl and the Cost of Public Services*, Environment and Planning B : Planning and Design, Vol. 30(4), p. 503-522.

Commission de la protection du territoire et des activités agricoles du Québec [CPTAQ], 2012. Rapports annuels. <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=40&MP=18-143>, consulté le 10 avril 2012.

De Sousa, Christopher A. (2002). *Measuring the Public Costs and Benefits of Brownfield Versus Greenfield Development in the Greater Toronto Area*, Environment and Planning B : Planning and Design, Vol. 29, p. 251-280.

Desrosiers Dennis, 2008. *Fuel efficiency: are we building a religion in Canada?* dans Desrosiers Automotive Report, vol. 22, n° 19, 7 pages.

Ewing, Reid, 2008. *Traffic Calming in the United States: Are We Following Europe's Lead?*. Urban Design International, Vol. 13, no 2, p.90-104.

Gehl, Jan. 1987. *Life Between Buildings : Using Public Space*. London: Van Nostrand Reinhold. 202 p.

Institut de la statistique du Québec, 2009. *Le bilan démographique du Québec, édition 2009*, 83 pages.

Institut national de santé publique du Québec, Robitaille, E., 2009. *Indicateurs géographiques de l'environnement bâti et de l'environnement des services influant sur l'activité physique, l'alimentation et le poids corporel*. Québec : Institut national de santé publique du Québec-Direction du développement des individus et des communautés.

Mangin, David. 2004. *La ville franchisée*. Paris: Éditions de la Villette. 398 p.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, 2011. Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2009 et leur évolution depuis 1990*, 18pages.

Ressources naturelles Canada, 2009. *Base de données historiques - août 2009. Secteur des transports, Québec, Tableau 30: Variables explicatives des voitures*.

Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ], 2008. *Données et statistiques 2007*, 28pages.

Shoup, Donald, 2010. *The High Cost of Free Parking*, Chicago: Planners Press.

Thompson David, 2011. *Paying the price for suburban sprawl*, dans le *Edmonton Journal*, édition du 22 septembre.

<http://www2.canada.com/edmontonjournal/news/ideas/story.html?id=13d48068-1fd3-4bd7-a53c-98e826655961>, consulté le 10 avril 2012.

Vivre en Ville et Équiterre (2011). *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030; Changer de direction; Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes*, 120 pages.

Vivre en Ville (2011). *Réforme de la loi, réforme des pratiques; Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale du Québec à l'occasion de la Consultation générale et des auditions publiques sur l'avant-projet de loi, Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme*, 43 pages.

Vivre en Ville (2011). *Et si le PMAD ne changeait (presque) rien? Pour renverser la tendance: des collectivités compacts, accessibles et de qualité; Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 55 pages.



www.vivreenville.org

info@vivreenville.org

Québec

Centre culture et environnement Frédéric Back
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
Téléphone 418-522-0011

Montréal

Maison du développement durable
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
Téléphone 514-394-1125

Gatineau

177, Promenade du Portage, 3e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
Téléphone 819-639-0427



Pour aller plus loin :

s'inspirer des collectivités viables

Document de Vivre en Ville, réalisé
en collaboration avec le Conseil régional de
l'environnement de la Capitale-Nationale

Pour aller plus loin : s'inspirer des collectivités viables¹	— 4
Hammarby, à Stockholm (Suède)	— 5
Bo01, à Malmö (Suède)	— 10
Rieselfeld, à Fribourg (Allemagne)	— 14
Vauban, à Fribourg (Allemagne)	— 19

1. Ce document a été soumis à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre des consultations publiques entourant l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Il a été réalisé en collaboration avec le Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale.

Pour aller plus loin : s'inspirer des collectivités viables.

Vivre en Ville considère que la Ville de Gatineau devrait s'inspirer des collectivités viables afin de réellement devenir attractive, compétitive et durable. Les quatre exemples internationaux présentés ici sont des quartiers qui accueillent une densité élevée même s'il s'agit de nouveaux développements, parfois à la périphérie de la ville-centre. On parle d'une densité brute de 40 à 70 logements à l'hectare (voir Tableau 1). Pourtant, ces réels « morceaux de ville » réussissent à offrir des environnements de qualité, accueillent une mixité d'activités notable et sont desservis efficacement par le transport collectif. Ils attirent des jeunes familles et offrent un choix diversifié de logements, notamment de l'unifamiliale et ce, en bonne quantité. Ces quartiers comptent beaucoup d'espaces verts et d'espaces publics.

Selon Vivre en Ville, les principes des collectivités viables (voir Encadré 1) sont tout aussi valables pour les villes périphériques que pour le centre-ville. En effet, si une municipalité prévoit le développement de quelques hectares sur un certain nombre d'années, ce développement devrait être planifié en fonction des principes des collectivités viables. Aussi, la réurbanisation des cœurs villageois doit s'inspirer de ces principes pour laisser place à différents modes d'appropriation de l'espace autres que l'automobile.

Tableau 1 : Résumé des densités brutes des quartiers modèles européens présentés

	Hammarby	Bo01	Rieselfeld	Vauban
Ancien usage	Industries informelles en bord d'eau (slum industriel)	Site industrialo-portuaire	Champs d'épandage des boues municipales	Base militaire
Hectare (n)	200	9	78	37
Logements (n)	11 000	600	3430	2000
Densité brute (log./ha)	55	67	44	54

Encadré 1 : Qu'est-ce qu'une collectivité viable ?

Voici les principes à respecter afin qu'une collectivité soit soutenable à long terme des points de vue environnemental, social et économique :

- » Compacité et cohérence
- » Densité, mixité et diversité
- » Gestion écologique et protection des ressources
- » Transports viables
- » Vision et échelle humaine
- » Participation et intégration sociale

Source : Vivre en Ville, 2005

Hammarby, à Stockholm (Suède)

Comme les trois autres exemples de quartier, Hammarby a été développé sur un terrain déjà urbanisé. La Ville de Stockholm n'a pourtant pas hésité à redévelopper ce secteur industriel sous-utilisé. Ce terrain de 200 hectares accueille 11 000 logements, ce qui donne une densité brute de 55 logements à l'hectare. Ce quartier loge 25 000 personnes et propose des emplois à 10 000 travailleurs.

Les photos qui suivent expriment bien l'ambiance du quartier. Cette ambiance est dépendante de la forme urbaine, pensée pour être à la fois compacte et conviviale. La densité ne fait cependant

pas référence à des tours de 29 étages, mais à des bâtiments de 5 à 6 étages. Malgré une densité brute de 55 logements à l'hectare, le quartier présente plusieurs espaces libres et de nombreux défilements piétons. La voiture n'est donc pas le principal mode d'appropriation de ces espaces, même s'il y a des autos dans le quartier. Le peu de stationnements se trouve essentiellement sur rue, et non en cours privée. Le quartier a été pris d'assaut par les jeunes familles, alors que la Ville visait initialement la clientèle des baby-boomers qui voulaient se réorienter vers les condos. Les jeunes ont donc choisi cet environnement pour y élever leur famille malgré une densité assez élevée par rapport aux quartiers composés de maisons unifamiliales isolées.

Image 1



Localisation du quartier Hammarby, à proximité du centre-ville.

Image 2



Image 3



L'ancien site industriel sous-utilisé a été transformé pour construire un quartier de 200 hectares.

Image 4



Le bord d'eau est convoité, mais la priorité a tout de même été donnée à un cheminement piéton, c'est-à-dire une place publique plutôt qu'un espace privé.

Image 5



Une forme urbaine à la fois compacte et conviviale au cœur du quartier.

Image 7



Le peu de stationnements du quartier se trouve essentiellement sur rue, et non en cours privée.

Image 6



Image 8



Deux jeunes mamans se dirigent vers la promenade sur le bord d'eau. D'abord imaginé pour les baby-boomers, le quartier a en effet été le choix de localisation de nombreuses jeunes familles.

Image 9



Un milieu de vie pour les jeunes familles.

Image 10



Malgré une densité brute de 55 logements à l'hectare, le quartier présente de nombreux défilements piétons et espaces verts.

Image 11



La densité du cœur du quartier côtoie un espace public bien aménagé et accueillant.

Image 12



L'espace libre au pied du bâtiment, avec ses trottoirs et aménagements paysagers, accueille cyclistes et piétons, plutôt que d'avoir été asphalté pour accueillir des voitures.

Image 13



Un petit sentier en pleine nature jouxte un bâtiment de quatre étages. Ce boisé aurait peut-être été rasé si on avait voulu construire moins densément.

Image 14



Lorsque l'automobile prend moins de place dans nos quartiers, il est possible de rendre les espaces extérieurs des bâtiments conviviaux.

Image 15



Le vélo est un mode de déplacement populaire.

Image 16



Piétons, cyclistes et tramway se partagent l'espace public devant l'école secondaire du quartier (à droite sur la photo).

Image 17



Une mixité d'activités attire les promeneurs.

Bo01, à Malmö (Suède)

Le quartier Bo01 est né de la revitalisation d'un ancien site industrialo-portuaire. Ce terrain de neuf hectares accueille le plus dense des quartiers présentés ici, avec ses 67 logements à l'hectare (densité brute). Le front de mer accueille des bâtiments de 5 à 6 étages, tout comme l'axe principal du quartier. Cependant, une fois à l'intérieur du quartier, on retrouve principalement des maisons en rangée et on atteint malgré tout une très forte densité brute. Comment Malmö a fait pour y offrir beaucoup de maisons unifamiliales malgré une densité très élevée ? L'un des éléments à ne pas négliger, c'est l'espace occupé par les infrastructures routières. En effet, les rues sont très étroites et n'ont pas besoin de trottoir puisqu'il s'agit de rues partagées, où les voitures côtoient les autres usagers de la route et où la voirie redevient un espace de vie, au-delà de son rôle de transit.

Au Québec, on a souvent tendance à croire que ce n'est pas possible étant donné, notamment, les besoins en déneigement l'hiver. Pourtant, le projet d'écoquartier Petite-Rivière à Montréal, mené par le groupe Pacifique, propose des rues partagées de ce type, extrêmement étroites, sans craindre les conséquences pour le déneigement.

Les photos présentent l'unifamiliale en rangée qu'on retrouve dans le quartier Bo01 (images 6 à 15). L'image 10 montre qu'on peut avoir des portes de garages mieux intégrées du point de vue architectural, sans avoir à déguiser le bâtiment. Une fois l'espace des rues réduit, on récupère de l'espace pour offrir des cours privées aux résidents des maisons en rangée. Ce ne sont pas des immenses cours privées, mais puisque le temps d'entretien extérieur est réduit, une cour comme celle-là permet de consacrer davantage de temps à la détente, à profiter de l'espace privé extérieur.

Image 1



Source : Graphique :
Gehl Architects, Copenhague, Danemark

Ce terrain de neuf hectares accueille le plus dense des quartiers présentés ici, avec ses 67 logements à l'hectare (densité brute). La trame de rue est volontairement brisée afin de créer des places publiques intéressantes.

Image 2



Le front de mer accueille ici des bâtiments de quatre étages, tout comme l'axe principal du quartier. La densité le long du bord d'eau permet d'accroître les revenus fonciers pour la Ville, puisque cet endroit est recherché, mais ces bâtiments servent aussi de mur brise-vent pour le reste du quartier.

Image 3



Les jeunes ménages sont nombreux à avoir choisi Bo01 pour élever leur famille.

Image 4



La récupération des eaux de pluie permet un aménagement intéressant sur ces rues pavées imperméables.

Image 5



La voiture n'est pas interdite dans le quartier, mais les rues partagées permettent aussi une appropriation de l'espace par les piétons et les cyclistes.

Image 6



Image 7



Image 8



Plusieurs exemples de maisons unifamiliales le long de rues partagées dans ce quartier pourtant très dense.



Image 9



Image 10



Image 11

Plusieurs exemples de maisons unifamiliales le long de rues partagées dans ce quartier pourtant très dense.



Image 12

Image 13



Image 13



Image 15



Rieselfeld, à Fribourg (Allemagne)

Le quartier Rieselfeld fait 78 hectares et présente, lui aussi, une densité brute assez élevée avec 44 logements à l'hectare. Encore une fois, les photos démontrent qu'il est possible d'aller chercher une densité intéressante pour rentabiliser le transport collectif tout en offrant un environnement urbain agréable. Le tramway dessert le quartier avec ses trois stations le long de l'axe principal où se trouvent les principaux commerces de proximité. Cet axe central est aussi bordé par des bâtiments de 4 à 5 étages, mais derrière ceux-ci, on retrouve beaucoup de maisons en rangée sur rue partagée. Le quartier a été pensé comme un véritable morceau de ville, avec tous les services nécessaires tels que les garderies et les écoles. (Voir l'encadré 2 de la page 18)

La sélection d'images démontrent bien que ce quartier dense propose des logements de type unifamilial malgré la préoccupation de créer un quartier dense. L'une des photos présente une typologie de logement intéressante. Il s'agit de maisons en rangée, superposées avec d'autres maisons en rangée. (Image 2) L'escalier ou l'ascenseur permet d'accéder à la coursive qui mène aux logements du troisième étage. De nouveaux types d'habitations peuvent donc être imaginés pour nos communautés.

Image 1



Image 2



Image 3





Malgré sa densité très élevée, Rieselfeld se compose de plusieurs logements unifamiliaux avec ses trottoirs et aménagements paysagers. (Images 1 à 8)

Image 9



Image 10



L'axe central du quartier sert de colonne vertébrale au quartier. Le passage du tramway sur cette voie justifie la haute densité de tout le quartier, mais encore plus sur la voie même, où on retrouve des bâtiments de 6 étages à usage mixte.

Image 11



Image 12



Image 13



Le nouveau quartier a été pensé comme un réel morceau de ville. On y retrouve des garderies (image 11), des écoles et des équipements sportifs (image 12), de même que des commerces de proximité, notamment au rez-de-chaussée des bâtiments de l'axe central (image 13).

Image 14



Image 15



Image 16



Image 17



Il est d'autant plus possible de créer des environnements conviviaux lorsqu'on utilise des typologies de logements autre que l'unifamilial isolé. La forme urbaine s'en voit transformée et l'appropriation de l'espace se fait dans l'amusement et la convivialité. La nature prend une place de choix dans ces quartiers denses, puisque le terrain n'est pas uniformément utilisé pour des cours arrières privés comme dans nos quartiers de banlieues.

Image 18



Image 19



Image 20



Il est d'autant plus possible de créer des environnements conviviaux lorsqu'on utilise des typologies de logements autre que l'unifamilial isolé. La forme urbaine s'en voit transformée et l'appropriation de l'espace se fait dans l'amusement et la convivialité. La nature prend une place de choix dans ces quartiers denses, puisque le terrain n'est pas uniformément utilisé pour des cours arrières privés comme dans nos quartiers de banlieues.

Encadré 2: Fournir tous les services municipaux, et plus, sans frais

Les villes allemandes ont le pouvoir d'exproprier des terrains sur leur territoire à la valeur de l'ancien usage. La ville de Fribourg a donc pu exproprier les terrains du futur quartier Rieselfeld, à un prix relativement bas, pour ensuite revendre les terrains à la valeur du marché. La différence a permis à la Ville de pourvoir ce terrain de tous les services urbains, et ce, avant même la revente à de futurs propriétaires: le tramway, le réseau de chauffage urbain, les écoles, les garderies, le poste de pompiers. Bref, l'ensemble de l'équipement public. Cette opération a donc été sans impact sur le plan financier, puisque la différence entre le rachat au prix de l'ancien usage et la revente au prix du marché a permis de couvrir les coûts de l'ensemble des infrastructures pour desservir cette communauté.

Dans le cadre de la révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), Vivre en Ville a soumis cette idée au gouvernement du Québec afin de transposer cette façon de faire ici.

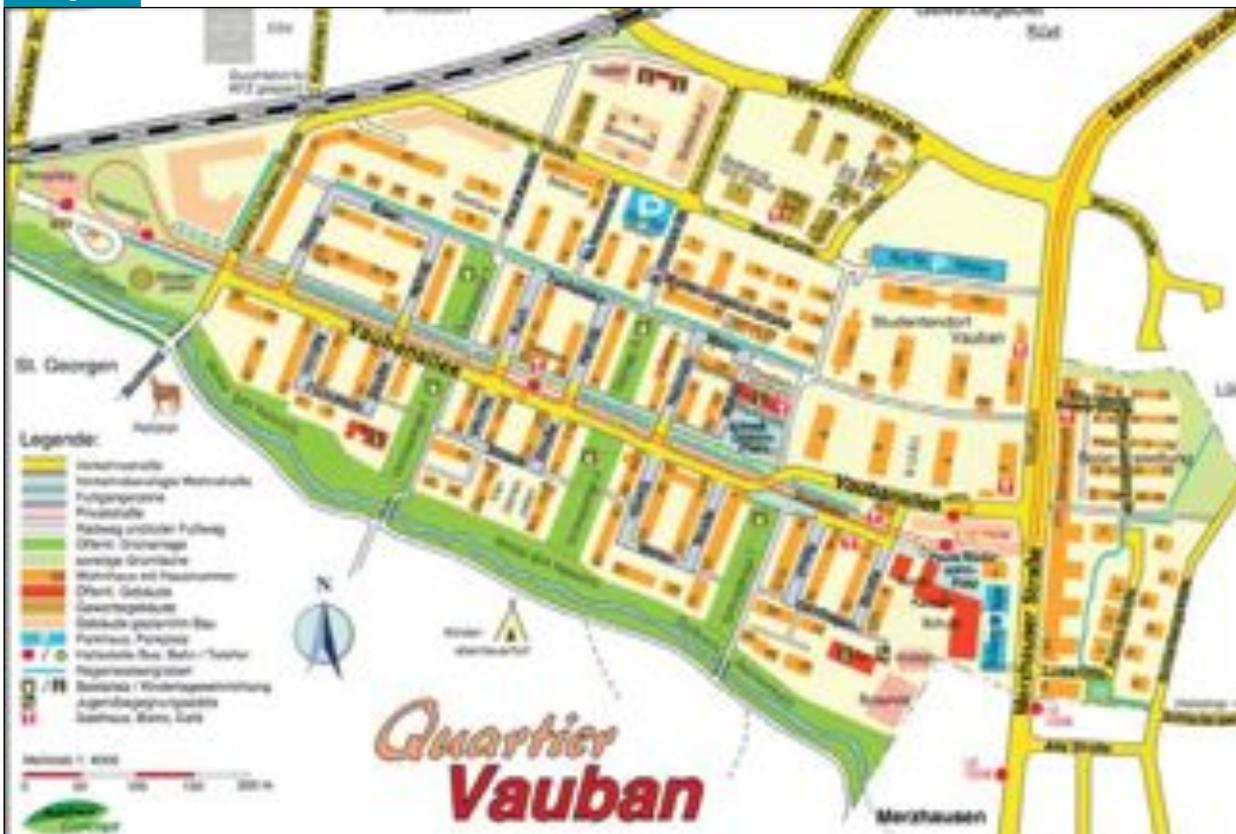
Vauban, à Fribourg (Allemagne)

Ce quartier de 37 hectares avec une densité brute de 54 logements à l'hectare n'oblige en rien les ménages qui y vivent à faire des sacrifices. Les nombreuses maisons en rangée, les cinq espaces verts publics, en plus de la coulée verte le long d'un ruisseau et les équipements publics du quartier permettent à Vauban d'offrir une troisième voie intéressante en matière de choix résidentiel. Comme les quartiers précédents, Vauban propose une offre résidentielle entre la banlieue pavillonnaire et les quartiers centraux très denses.

Encore une fois, les images valent mieux que les mots pour exprimer cette troisième voie. La ligne de tramway, avec trois arrêts dans le quartier, est bordée par des bâtiments qui offrent

une bonne densité. Le quartier offre pourtant quantité de maisons en rangée. Il ne s'agit cependant pas d'un quartier strictement résidentiel, puisque Vauban a été pensé comme un véritable morceau de ville. Cette ancienne base militaire n'a pas été complètement rasée pour être restaurée. En effet, les anciens baraquements militaires ont été réutilisés pour y loger des résidences étudiantes, du logement social de même qu'un centre communautaire (images 5 et 6). Ce dernier est jouté à un espace public qui sert d'espace de marché, et ce, une à plusieurs fois par semaine, même en hiver. Les rues partagées sont la dominante dans ce quartier, en plus des cheminements piétons et cyclables. C'est un quartier extrêmement couru, ce qui peut presque devenir problématique lorsque les enfants arrivent à l'adolescence ! Les quartiers plus denses ne sont donc pas incompatibles avec l'attraction des familles.

Image 1



La carte du quartier illustre bien le faible espace qu'occupent les infrastructures de rue et les stationnements de surface (en gris, en jaune et en bleu), comparativement au bâti (orange), aux espaces verts et aux espaces extérieurs, privés ou publics. Le quadrillé de sentiers (en blanc) démontre bien que la trame est perméable aux déplacements actifs, ce qui encourage la marche et le vélo. Une étude en cours réalisée par le CRE-Capitale nationale démontre que l'on y a dépensé de 5 à 7 fois moins en infrastructures (par logement) qu'à Lebourgneuf, à Québec, auquel le CRE l'a comparé. Le quartier Vauban sera aussi comparé à d'autres quartiers de la ville de Québec.

Image 2



Image 3



La ligne de tramway est bordée par des bâtiments qui offrent une bonne densité et une mixité d'usage.

Image 4



Une photo qui illustre les sentiers, représentés par les lignes blanches sur la carte de l'image 1.

Image 5



Image 6

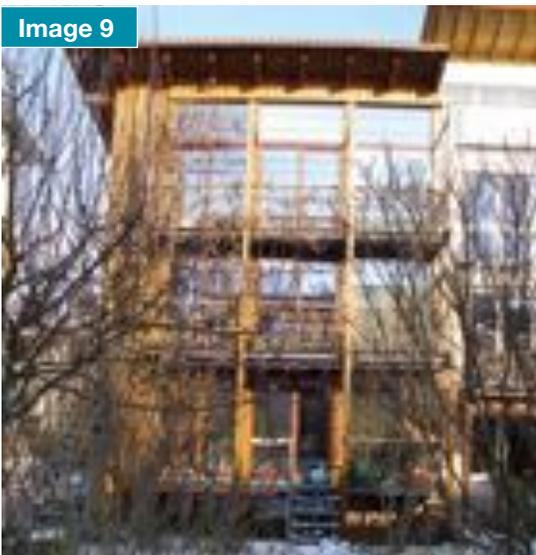


Un des anciens baraquements militaires a été transformé en centre communautaire. Un restaurant se trouve au rez-de-chaussé et la place publique qui le jouxte a de multiples usages, dont celui de marché, même en hiver.

Image 7



L'une des garderies du quartier Vauban.



Les nombreuses résidences unifamiliales démontrent bien que les résidents de ce quartier dense n'ont pas eu à faire de sacrifices en choisissant de s'établir dans ce quartier.

Image 15



Image 16



Image 17



Image 18



Image 19



Image 20



Ces images expriment l'ambiance d'un quartier à la fois dense et convivial, où la rue redevient un espace de jeu.

Image 21



Image 23



Image 22



La coulée verte, le long d'un ruisseau, (image 21) et les nombreux espaces verts permettent à tous de profiter des espaces extérieurs.



Vivre en Ville

Regroupement québécois pour le développement urbain,
rural et villageois viable



VIVRE EN VILLE
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

SIÈGE SOCIAL

Centre culture et environnement Frédéric Back
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

BUREAU DE MONTRÉAL

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

BUREAU DE GATINEAU

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4