



| Septembre 2013

LES ZONES AXÉES SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

LES ZONES AXÉES SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

**Des occasions de développement
immobilier dense, compact et diversifié
autour des stations du Rapibus**

Préambule	6
ZATC?	8
Composantes	10
Types	14
Vision	16
Conditions de succès	34
Renseignements et contact	36
Documents consultés	37

— Préambule

*Mise en service du Rapibus à l'automne
2013 : des occasions d'affaires!*



CRÉDIT : WWW.STO.CA



CRÉDIT : MANON BÉLANGER



CRÉDIT : PEDBIKEIMAGE, PHOTOGRAPHE : DAN BURDEN

La mise en service de la première phase du Rapibus, un système rapide par bus (SRB), prévue à l'automne 2013, entre le centre-ville de Gatineau sur l'île de Hull et le boulevard Labrosse dans le secteur de Gatineau, représente des occasions d'affaires très intéressantes pour tout investisseur sur le territoire gatinois. C'est un achalandage de près de 26 500 voyageurs par jour qui empruntera désormais ce nouveau corridor de transport en commun rapide.

Selon la volonté établie dans son nouveau schéma d'aménagement, la Ville de Gatineau entend consolider, redévelopper ou requalifier les terrains en périphérie des stations du Rapibus. Cette volonté s'inscrit plus globalement dans le cadre de la vision basée sur les principes de développement durable que s'est donnée la Ville.

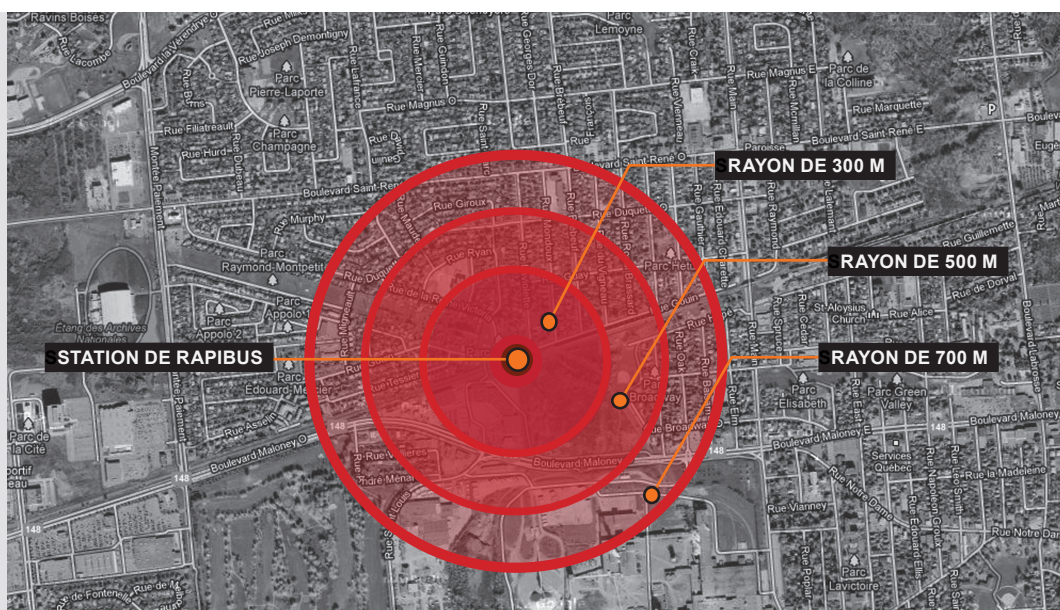
Ce document se veut donc un guide pratique à l'usage des gens d'affaires afin de leur suggérer des visions potentielles de développement et des avenues de planification et de mise en œuvre de projets. Il amorce une première réflexion territoriale basée sur des critères de planification et d'aménagement, laquelle pourrait être raffinée à moyen terme dans le cadre d'une approche collaborative de planification avec les élus et les résidents.

La réglementation de zonage ne reflétant pas encore les intentions de développement souhaitées dans le nouveau schéma, la Division aménagement et revitalisation du Service de l'urbanisme et du développement durable sera la porte d'entrée au sein de l'administration municipale à toutes initiatives que ce document pourrait inspirer.

Dans un premier temps, est exposé ici le concept des « zones axées sur le transport en commun » (ZATC) avec leur définition, leurs caractéristiques et les occasions qu'elles peuvent présenter pour les investisseurs. Dans un deuxième temps, quatre stations, d'envergure différente et implantées dans des milieux de nature variée, ont été choisies à titre d'exemple sur le corridor entre les boulevards Alexandre-Taché et Labrosse, pour démontrer les possibilités concrètes de développement à moyen et long terme.

— ZATC?

*Des zones plus denses,
plus compactes et
plus diversifiées.*



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

Les ZATC s'inspirent du concept d'aménagement connu sous le nom de TOD (Transit-Oriented Development).

Tout comme les TOD, les ZATC sont des secteurs de densification des activités conçus pour maximiser l'utilisation du transport collectif et favoriser les déplacements piétonniers ou à vélo. Cependant, bien qu'une mixité des usages y soit souhaitée, l'atteinte de cet objectif ne pourra se concrétiser au sein de toutes ces zones à Gatineau.

Une ZATC s'articule autour d'un point d'accès au réseau de transport en commun rapide, avec des développements immobiliers denses concentrés au pourtour d'une station, mais dont la densité et la compacité diminuent à mesure que l'on s'en éloigne. La ZATC est définie par un rayon de 700 mètres autour de la station, l'équivalent de 5 à 10 minutes de marche.

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 doivent faire l'objet d'une réflexion particulière dans l'aménagement de ces zones.

TOD

Transit-Oriented Development

Peter Calthorpe, premier urbaniste à défendre ce type d'aménagement, a défini le TOD comme « des logements de densité modérée et élevée ainsi que des utilisations publiques, des emplois, des commerces de détail et des services complémentaires (...) concentrés dans des quartiers à vocation mixte situés à des points stratégiques le long des réseaux de transport en commun régionaux. »¹

¹ Source : Traduction libre d'un extrait de P. Calthorpe, *The Next American Metropolis*, 1993, tiré du *Guide d'aménagement pour les aires de TOD*, Communauté métropolitaine de Montréal, Aecom.

— Composantes

Un milieu qui attire, un milieu qui inspire

Plusieurs caractéristiques peuvent être associées à une ZATC, mais les plus communes demeurent sans contredit :

POUR CE QUI EST DE LA PROGRAMMATION

Un milieu plus dense et plus compact

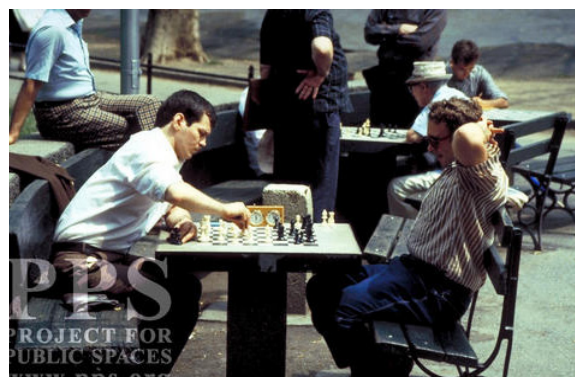
Une ZATC est un ensemble immobilier beaucoup plus dense que le milieu qui le borde. Les densités les plus fortes sont concentrées près de la station et diminuent au fur et à mesure de leur éloignement. L'implantation des bâtiments est plus compacte afin de maximiser l'utilisation de terrains à valeur élevée et de favoriser les déplacements piétonniers.



CRÉDIT : WWW.PREVEL.CA

Un milieu de vie pour tous

L'offre résidentielle d'une ZATC doit encourager une mixité sociale. Le milieu doit chercher à offrir une diversité importante de types de logements (maison individuelle, maison en rangée, immeuble à logements, etc.) en termes de mode de tenure (propriété, copropriété, location) et de prix pour répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée comme les familles, les personnes seules, les aînés et les personnes moins fortunées.



CRÉDIT : WWW.PPS.ORG

Un quartier vivant et animé, doté d'une mixité de fonctions et d'activités

La présence d'une panoplie d'usages, tels que des bureaux, des commerces, des habitations, des institutions et des espaces publics, est essentielle à la vitalité et au dynamisme d'une ZATC. Les usages et activités à privilégier en périphérie d'une station doivent chercher à y assurer une fréquentation en tout temps – le jour, le soir et les fins de semaine – et ce faisant, contribuer à l'augmentation du sentiment de sécurité des usagers.



CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN

Une place accrue réservée aux piétons et aux cyclistes

En plus de prévoir des aménagements urbains conviviaux et généreux pour les piétons et cyclistes tels que de larges trottoirs et un important réseau de sentiers, la ZATC doit être développée de façon à offrir une variété d'itinéraires possibles et réduire les temps de parcours requis pour accéder aux destinations.



CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN

Des espaces de stationnement moins nombreux et plus discrets

Non seulement l'offre en espaces de stationnement est réduite dans une ZATC pour prioriser les transports collectif et actif, mais les aires de stationnement sont de plus aménagées de manière à être peu visibles dans le paysage urbain : stationnement souterrain, en structure ou en arrière-lot, cases sur rue, etc. Une utilisation partagée des stationnements de surface par différents usages est de plus fortement encouragée.



CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN

POUR CE QUI EST DE L'AMÉNAGEMENT

Des rues bien encadrées et une architecture de qualité

Le traitement architectural et l'implantation des bâtiments en front de rue sont conçus dans le but d'animer et d'enrichir l'expérience piétonnière. Une fenestration importante en bordure d'un espace public ou la présence d'un commerce au rez-de-chaussée sont autant d'éléments qui contribuent à une animation accrue.



CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN

Une trame de rue connectée aux activités et aux quartiers environnants

Dans une ZATC, la trame de rue doit présenter un réseau de liens actifs directs, continus et sécuritaires entre la station, les noyaux d'activités et les quartiers environnants. L'ensemble de ces destinations doivent être accessibles à moins de 5 à 10 minutes de marche ou à vélo.



CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / CARL SUNDSTROM



CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN

Un réseau d'espaces publics abondants et variés

La présence d'un réseau d'espaces publics variés (rues, sentiers piétonniers, places publiques, parcs et espaces verts, etc.) et étendus à travers une ZATC permet d'encourager les déplacements actifs et sont des occasions multiples pour renforcer la cohésion sociale d'un milieu.

Un lieu de destination

L'aménagement doit faire ressortir le caractère identitaire du lieu pour renforcer l'appartenance des résidents. En plus de faire de la station un repère dans le quartier, le plan d'ensemble de la ZATC doit chercher à mettre en valeur les éléments identitaires du milieu comme un noyau urbain existant ou des témoins significatifs du patrimoine bâti ou paysager.



CRÉDIT : ANH RICHEZ



CRÉDIT : PEDBIKEIMAGE, PHOTOGRAPHE : DAN BURDEN



CRÉDIT : MARIE-PIER TESSIER



CRÉDIT : MARIE-PIER TESSIER

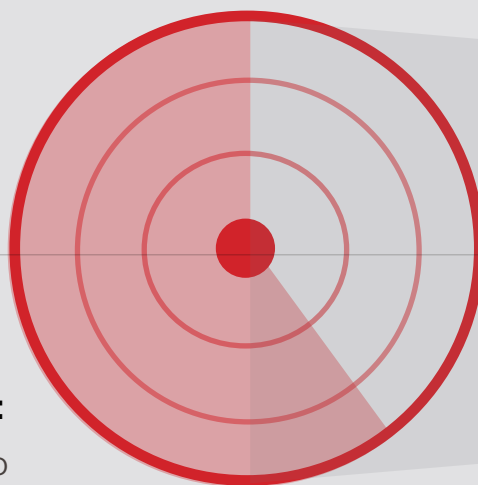
Types

*Centre-ville,
Pôle mixte,
ZATC de type 1,
ZATC de type 2*

CENTRE-VILLE - 100 LOG./HA

Mixité d'usages souhaitée :

- Institutionnel, culturel, bureaux et commerces : 60 %
- Résidentiel : 40 %



Stations :

- TACHÉ-UQO
- MONTCALM
- LES GALERIES DE HULL
- DU CASINO
- DU LAC-LEAMY

Afin de bien représenter les particularités des différents milieux, Gatineau comptera sur plusieurs types de ZATC.

Les stations Taché-UQO, Montcalm, Les Galeries de Hull, du Casino et du Lac-Leamy sont situées dans le périmètre du centre-ville. La mixité d'usages et la densité de développement (100 logements/hectare) seront vraisemblablement les plus fortes au pourtour de ces stations.

Certaines stations du Rapibus, telles les stations Les Promenades et de la Cité dans le secteur de Gatineau, sont incluses dans des zones identifiées au schéma comme un pôle mixte. Une densité de

80 logements/hectare est visée à l'intérieur d'un rayon de 700 mètres de ces stations.

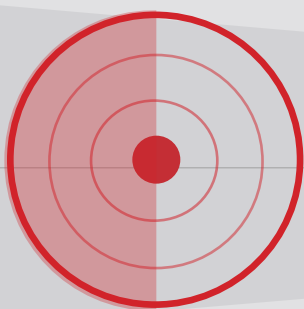
Les stations Lorrain, Labrosse, Gouin et De la Gappe sont des ZATC de type 1. Leur localisation est plus centrale au sein du territoire gatinois et elles viseront une certaine mixité d'usages et une cible de densité de 60 logements/hectare.

Alors que les futures stations Georges, de l'Aéroport et du Cheval-Blanc seront des ZATC de type 2. Il s'agit de zones à caractère plus monofonctionnel, résidentiel ou industriel, ayant pour cible une densité nette de 40 logements / hectare.

PÔLE MIXTE : 80 LOG./HA

Mixité d'usages souhaitée :

- Institutionnel, culturel, bureaux et commerces : 50 %
- Résidentiel : 50 %



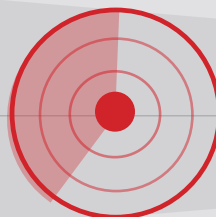
Stations :

- LES PROMENADES
- DE LA CITÉ

ZATC TYPE 1 : 60 LOG./HA

Mixité d'usages souhaitée :

- Institutionnel, bureaux et commerces : 40 %
- Résidentiel : 60 %



Stations :

- DE LA GAPPE
- GOUIN
- LABROSSE
- LORRAIN

ZATC TYPE 2 : 40 LOG./HA

Mixité d'usages souhaitée :

- Bureaux et commerces : 10 %
- Résidentiel ou industriel : 90 %



Stations :

- DU CHEVAL-BLANC
- DE L'AÉROPORT
- GEORGES

— Vision

*Quelques exemples : station Montcalm,
station Les Galeries de Hull,
station de la Gappe et station Gouin*



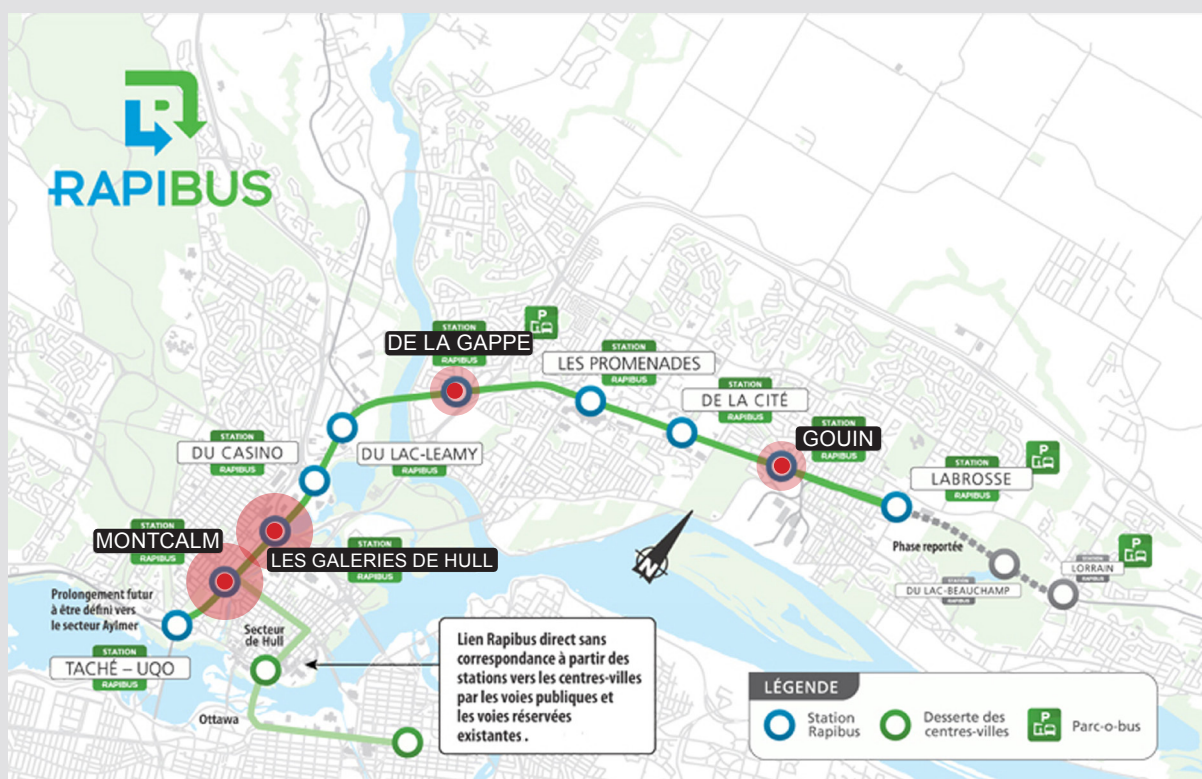
CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN



CRÉDIT : ROBERT TUINSTR



CRÉDIT : WIKIMEDIA COMMONS/HAMMARBY SJOSTAD



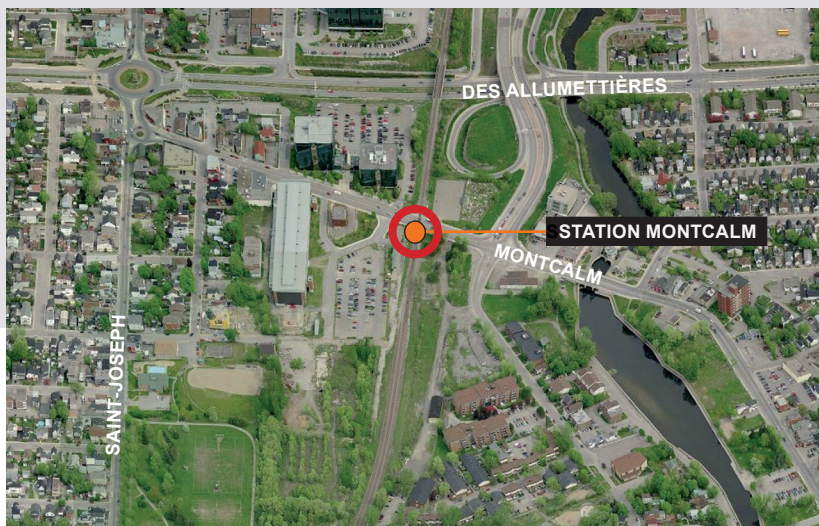
WWW.STO.CA

— Montcalm

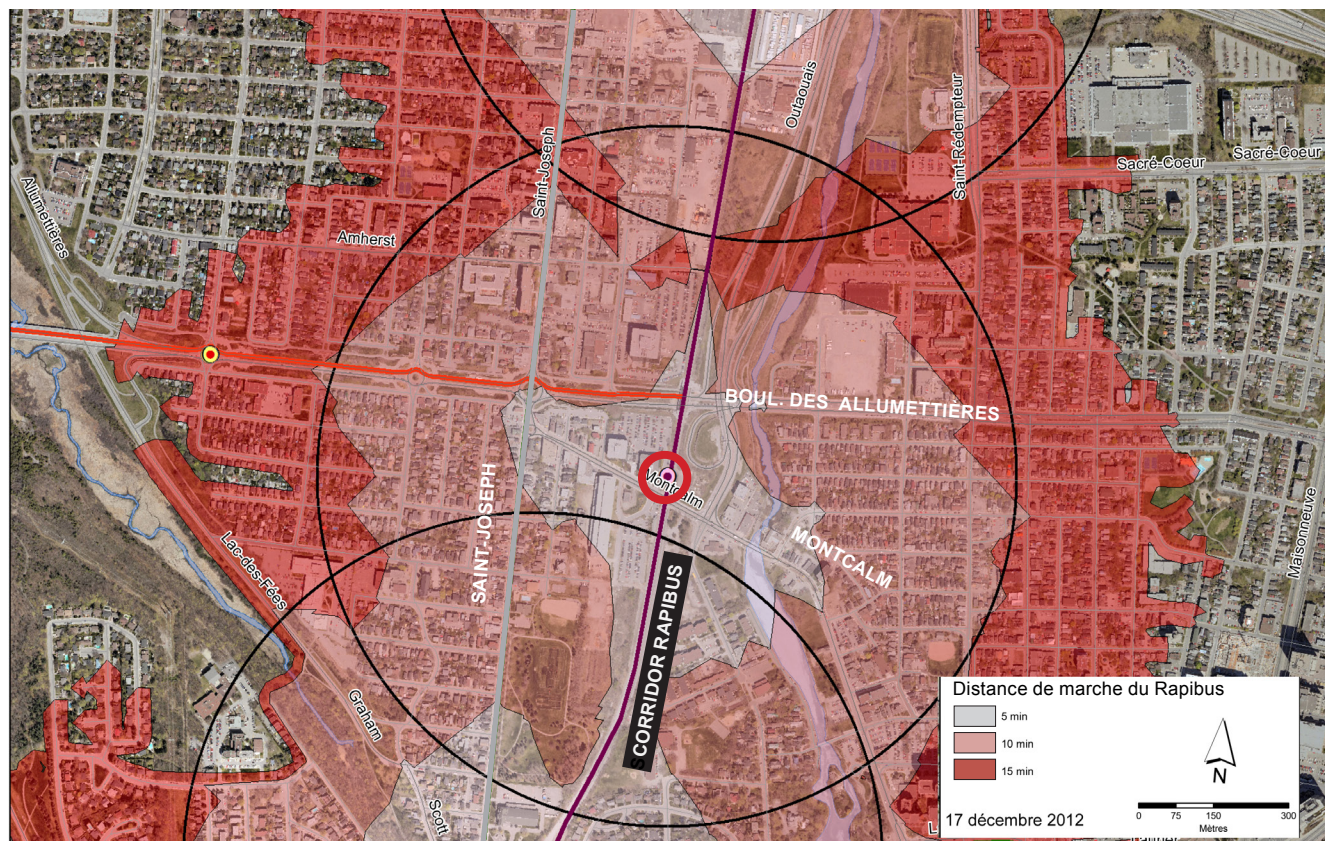
*«Porte d'entrée au coeur
du centre-ville et au pôle
culturel Montcalm... »*



STATION MONTCALM



VUE AÉRIENNE DE LA ZATC



DISTANCE DE MARCHÉ DU RAPIBUS - STATION MONTCALM

Données sur le service Rapibus

- Fréquence du service de transport en commun : intervalle de 6 minutes en période de pointe / intervalle de 10 à 15 minutes hors pointe;
- Durée de parcours au centre-ville de Gatineau (Place d'accueil) : 4 minutes;
- Durée de parcours au centre-ville d'Ottawa (Wellington-Bank) : 11 minutes.

Localisation de la station et de la ZATC

- Centre-ville de Gatineau – En bordure de la rue Montcalm, à la hauteur de la sortie de l'autoroute 5;
- Entre le boulevard Saint-Joseph à l'ouest, le boulevard des Allumettières au nord et le ruisseau de la Brasserie à l'est.

Programmation souhaitée

- Atteindre une densité moyenne nette de 100 logements/hectare;
- Implanter des bâtiments multifamiliaux de forte densité, entre 8 et 15 étages;
- Densifier les terrains vacants en bordure de la rue Montcalm et au sud de la Fonderie, tout en préservant les éléments de patrimoine bâti;
- Soutenir l'implantation d'équipements publics culturels d'envergure pour faire de ce pôle une destination urbaine;
- Favoriser une forme urbaine compacte incluant diverses typologies résidentielles de moyenne à haute densité.

Principes d'aménagement à développer

- Faciliter l'accès à la station par la création d'une nouvelle trame urbaine afin de désenclaver le milieu;
- Aménager une place publique centrale visant à préserver l'esprit du lieu et à revitaliser le patrimoine bâti, paysager et naturel;
- Moduler et contrôler le gabarit du cadre bâti pour mieux l'intégrer aux bâtiments d'intérêt patrimonial;
- Aménager les aires de stationnement en souterrain ou en structure;
- Élaborer un plan de gestion des déplacements pour faciliter l'utilisation du transport collectif.

CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / ANDY HALMINTON



DESTINATION CULTURELLE

CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / ANDY HALMINTON

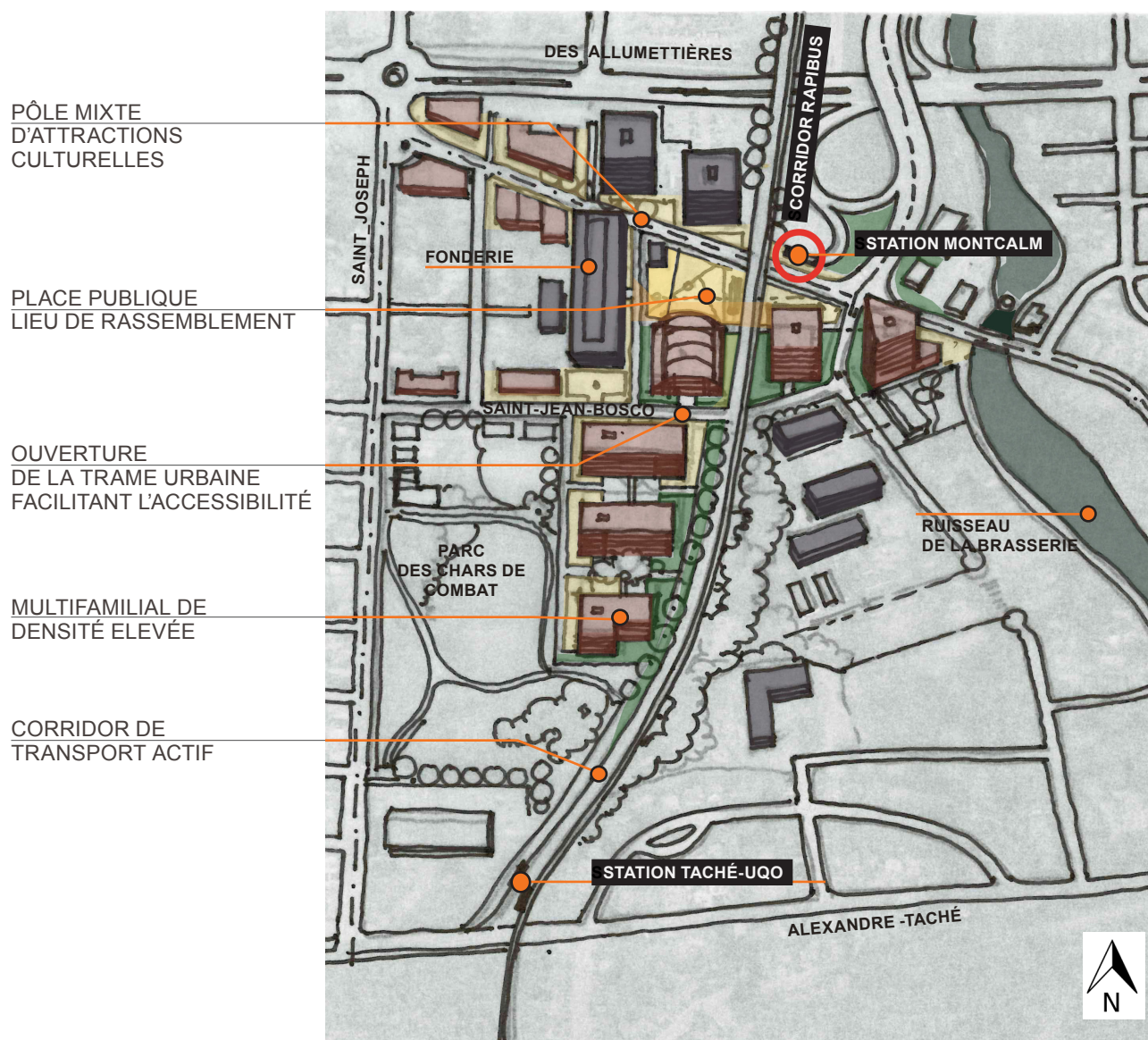


PLACE PUBLIQUE CENTRALE

CRÉDIT : WWW.SAMCON.CA



MULTIFAMILIAL DE 8 À 15 ÉTAGES



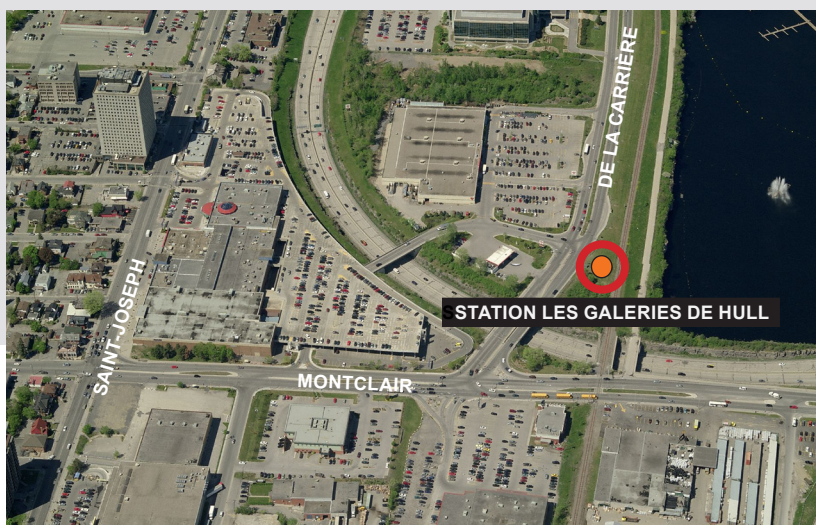
VISION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR LA ZATC MONTCALM

— Les Galeries de Hull

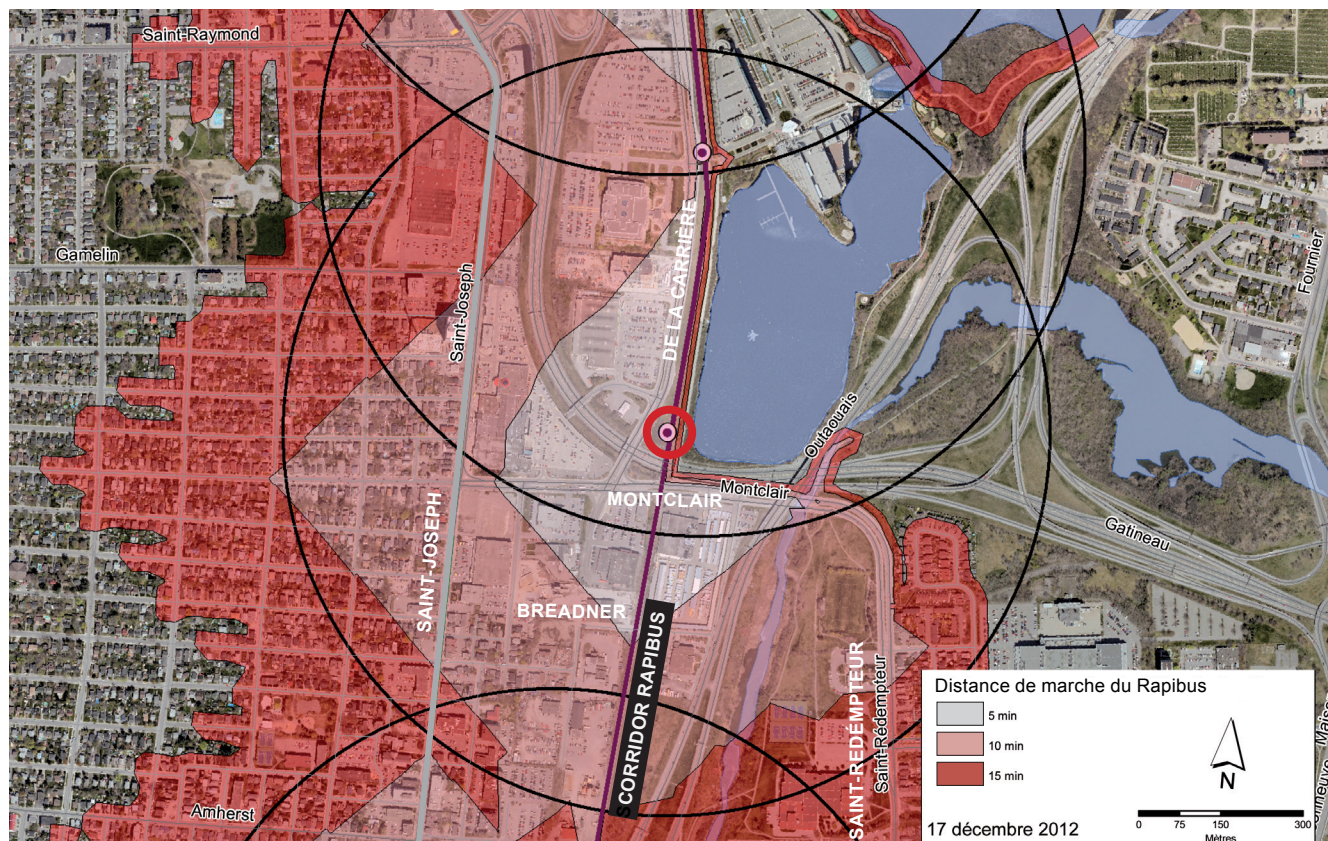
*«Plaque tournante commerciale
et récréotouristique... »*



STATION LES GALERIES DE HULL



VUE AÉRIENNE DE LA ZATC



DISTANCE DE MARCHÉ DU RAPIBUS - STATION LES GALERIES DE HULL

Données sur le service Rapibus

- Fréquence du service de transport en commun : intervalle de 6 minutes en période de pointe / intervalle de 10 à 15 minutes hors pointe;
- Durée de parcours au centre-ville de Gatineau (Place d'accueil) : 7 minutes;
- Durée de parcours au centre-ville d'Ottawa (Wellington-Bank) : 14 minutes.

Localisation de la station et de la ZATC

- Centre-ville de Gatineau – En bordure du boulevard de la Carrière, à la hauteur des Galeries de Hull;
- Entre le boulevard Saint-Joseph à l'ouest, l'édifice Louis-Saint-Laurent au nord, le lac Leamy à l'est et la rue Breadner au sud.

Programmation souhaitée

- Atteindre une densité moyenne nette de 100 logements/hectare;
- Implanter des bâtiments multifamiliaux de forte densité, entre 8 et 15 étages;
- Favoriser l'implantation de tours à bureaux ou d'habitation présentant un traitement architectural significatif;
- Requalifier l'autoroute en vue d'un développement durable;
- Intensifier le pôle commercial d'échelle régionale avec de l'habitation et des emplois;
- Aménager un pôle d'activités récréotouristiques.

Principes d'aménagement à développer

- Favoriser le recouvrement de l'autoroute 5 dans le but de retisser la trame urbaine;
- Prolonger le boulevard de la Carrière afin de créer un réseau urbain accessible;
- Créer une place publique centrale en tant que lieu de convergence au secteur, tout en mettant en valeur la station Les Galeries de Hull;
- Développer un réseau piétonnier visant à lier la place publique et la rue commerciale d'ambiance Saint-Joseph;
- Développer une nouvelle image urbaine du centre-ville par des projets d'architecture de qualité et des aménagements urbains distinctifs.

CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / ANDY HALMINTON



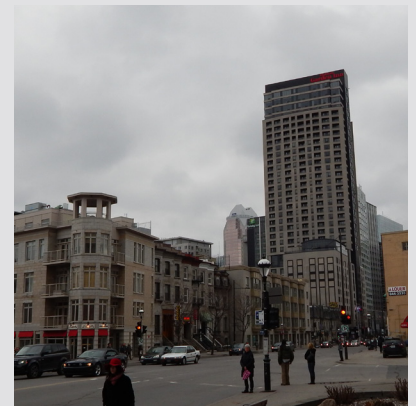
RECouvrement de l'autoroute

CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / ANDY HALMINTON



PLACE PUBLIQUE INTÉGRÉE

CRÉDIT : MARIE-PIER TESSIER



REPÈRE ARCHITECTURAL

NOUVELLE DENSIFICATION

CONNEXION DIRECTE ENTRE
SAINT-JOSEPH ET LA STATION
RAPIBUS

PLACE PUBLIQUE CENTRALE ET
RECOUVREMENT DE
L'AUTOROUTE

LES GALERIES DE HULL

MULTIFAMILIAL DE
DENSITÉ ÉLEVÉE

CONCENTRATION
D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS
ET RÉCRÉATIFS

OUVERTURE DE LA TRAME
URBAINE POUR UNE
ACCESIBILITÉ MAXIMALE



VISION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR LA ZATC LES GALERIES DE HULL

— De la Gappe.

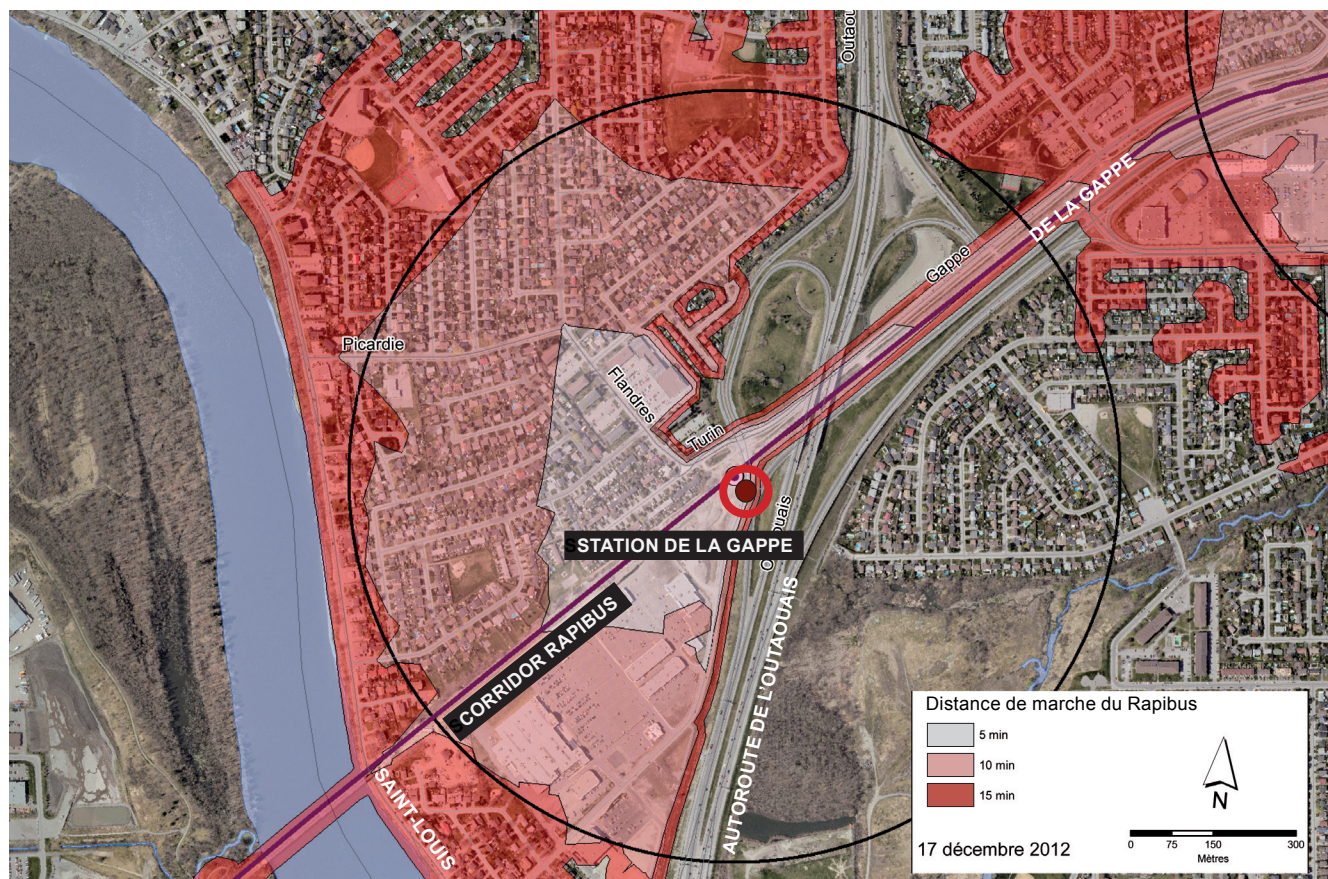
*«Carrefour du commerce
et de la vie de quartier...»*



STATION DE LA GAPPE



VUE AÉRIENNE DE LA ZATC



DISTANCE DE MARCHÉ DU RAPIBUS - STATION DE LA GAPPE

Données sur le service Rapibus

- Fréquence du service de transport en commun : intervalle de 6 minutes en période de pointe / intervalle de 10 à 15 minutes hors pointe;
- Durée de parcours au centre-ville de Gatineau (Place d'accueil) : 12 minutes;
- Durée de parcours au centre-ville d'Ottawa (Wellington-Bank) : 19 minutes.

Localisation de la station et de la ZATC

- Secteur de Gatineau – À l'intersection du boulevard de la Gappe et de l'autoroute 50, au nord du méga centre commercial La Gappe;
- Entre la rue Saint-Louis à l'ouest, l'avenue Gatineau au nord et l'autoroute 50 au sud-est.

Programmation souhaitée

- Atteindre une densité moyenne nette de 60 logements/hectare;
- Insérer des projets de moyenne densité en bordure de la rue des Flandres et un projet à fort gabarit au sud de la voie ferrée;
- Implanter des bâtiments multifamiliaux présentant des typologies variées de 4 à 14 étages;
- Intégrer progressivement la fonction résidentielle au sein du méga centre commercial (à l'étage d'édifices commerciaux et à même l'ensemble commercial);
- Intégrer des immeubles multifamiliaux afin de diversifier l'offre résidentielle du milieu;
- Favoriser une utilisation partagée des stationnements de surface.

Principes d'aménagement à développer

- Développer une trame de rue favorisant la création de liens piétonniers rapides et directs à la station;
- Aménager une place publique à la station et en faire une place de quartier avec une signature spécifique;
- Favoriser le redéveloppement de la rue Flandres comme une rue principale.

CRÉDIT : WWW.PEARLDISTRICTPROPERTIES.COM



ENCADREMENT DE LA RUE COMMERCIALE

CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG/CARL SUNDSTROM



UNE MIXITÉ D'USAGE

NOUVELLE DENSIFICATION
INSERTION URBAINE

OUVERTURE DE LA TRAME
URBAINE PAR LA CRÉATION
D'AXES PIÉTONNIERS

ENCADREMENT DE LA RUE
DES FLANDRES

MULTIFAMILIAL DE 4 ÉTAGES

PLACE PUBLIQUE À LA STATION

PROJET EN HAUTEUR /
SIGNATURE URBAINE



VISION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR LA ZATC DE LA GAPPE

CRÉDIT : SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE LEBOEUF



UNE FORME URBAINE COMPACTE

CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN



ESPACE PUBLIC ANIMÉ

CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN



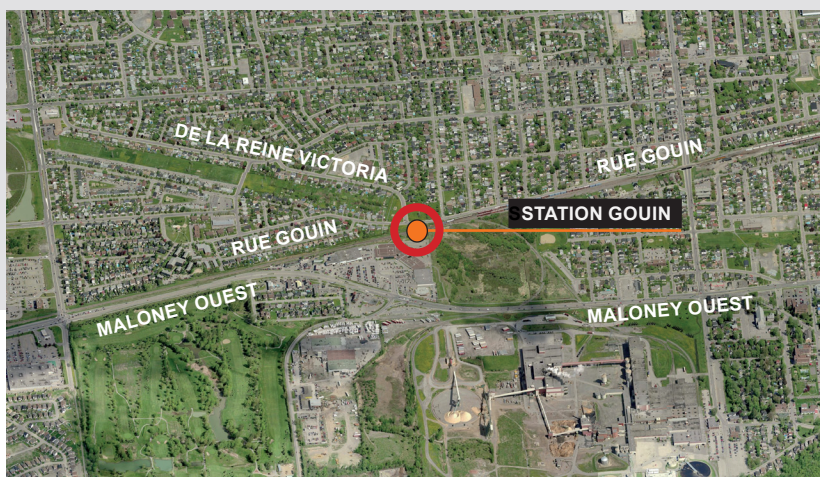
GESTION DU STATIONNEMENT

— Gouin

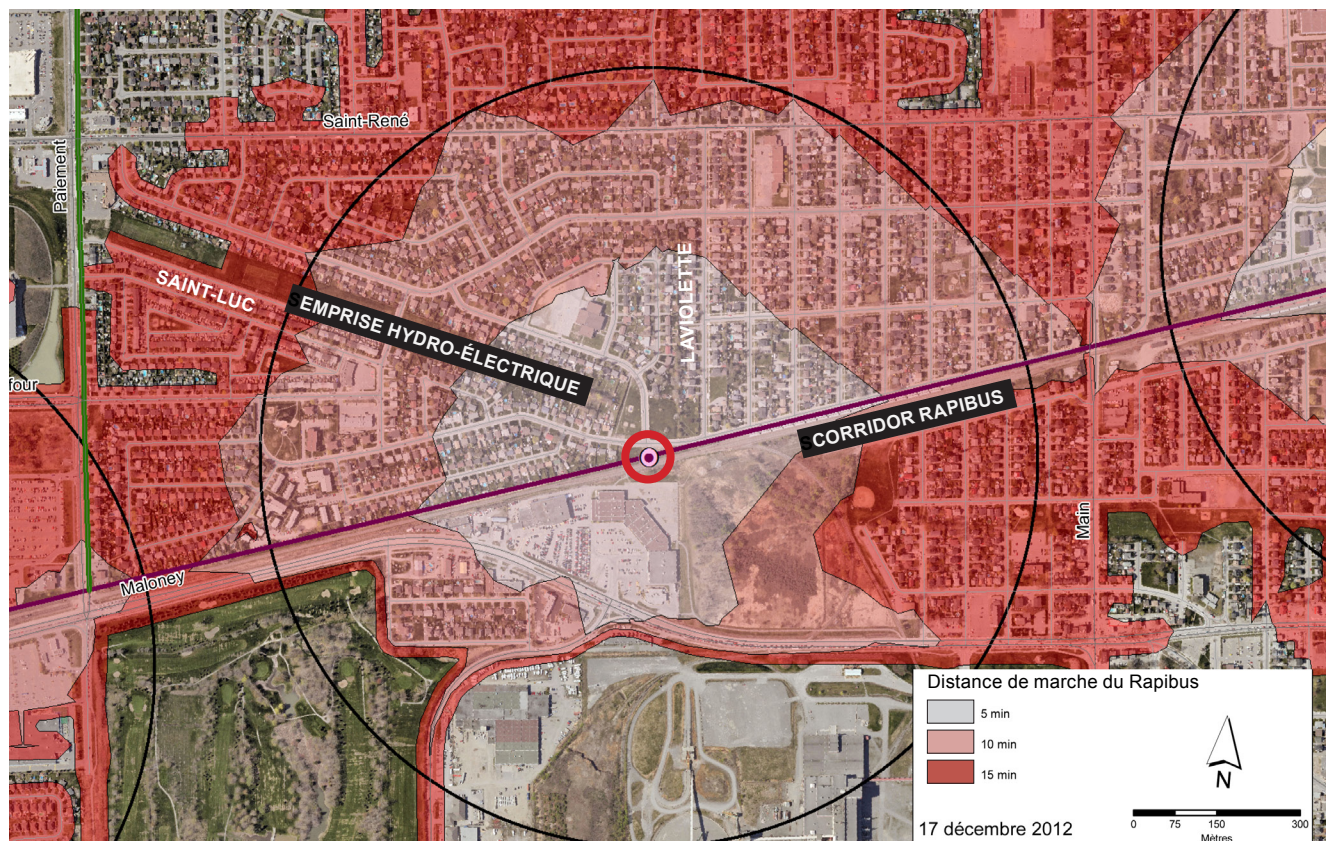
«*Noyau de vie
communautaire...*»



STATION GOUIN



VUE AÉRIENNE DE LA ZATC



DISTANCE DE MARCHÉ DU RAPIBUS - STATION GOUIN

Données sur le service Rapibus

- Fréquence du service de transport en commun : intervalle de 6 minutes en période de pointe / intervalle de 10 à 15 minutes hors pointe;
- Durée de parcours au centre-ville de Gatineau (Place d'accueil) : 20 minutes;
- Durée de parcours au centre-ville d'Ottawa (Wellington-Bank) : 27 minutes.

Localisation de la station et de la ZATC

- Secteur de Gatineau – À la hauteur du parc Victoria en bordure de la rue Gouin;
- Entre la montée Paiement à l'ouest, le boulevard Saint-Renée Ouest au nord, la rue Main à l'est et le boulevard Maloney Ouest au sud.

Programmation souhaitée

- Atteindre une densité moyenne nette de 60 logements/hectare;
- Intégrer des immeubles multifamiliaux de 4 à 8 étages afin de diversifier l'offre résidentielle du milieu;
- Rechercher une mixité d'usages (commercial, institutionnel, communautaire et résidentiel) afin de renforcer le noyau existant;
- Développer et aménager les terrains vacants.

Principes d'aménagement à développer

- Retisser la trame urbaine entre les secteurs nord et sud de la station;
- Densifier les têtes d'îlot au pourtour de la station;
- Pourvoir toutes les rues, dans un rayon de 500 mètres de la station, de trottoirs fonctionnels, sécuritaires et continus;
- Mettre en valeur l'espace linéaire de l'emprise d'Hydro-Québec à des fins publiques;
- Redonner une façade aux immeubles adjacents à la station.

CRÉDIT : WWW.SAMCON.COM



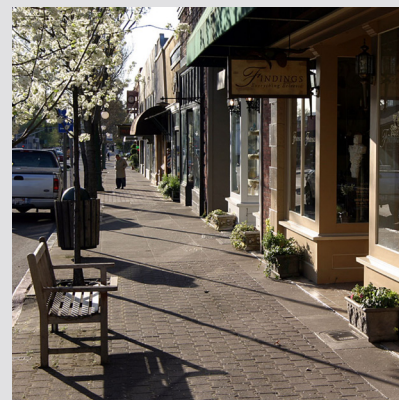
QUALITÉ ARCHITECTURALE

CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN



PROMENADE VERTE SOUS
L'EMPRISE HYDROÉLECTRIQUE

CRÉDIT : WWW.PEDBIKEIMAGES.ORG / DAN BURDEN



PLACE RÉSERVÉE AUX PIÉTONS

OUVERTURE DE LA TRAME
URBAINE POUR UNE
ACCESSIBILITÉ DIRECTE À LA
STATION

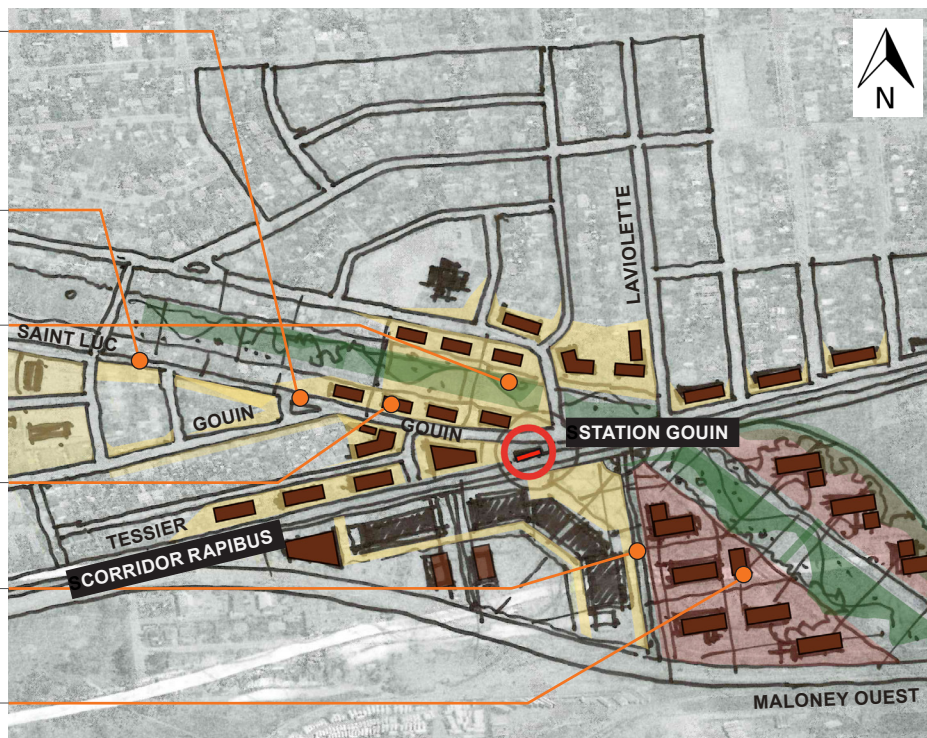
LIAISON AVEC LE NOYAU
COMMERCIAL

AMÉNAGEMENT DE L'EMPRISE
HYDROÉLECTRIQUE COMME
ÉLÉMENT PAYSAGER
STRUCTURANT

MAISONS DE VILLE DE 4 ÉTAGES

AXE DE TRANSPORT ACTIF
NORD-SUD VERS LA STATION

NOUVEAU SECTEUR AVEC
MULTIFAMILIAL DE 4 - 8 ÉTAGES



VISION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR LA ZATC GOUIN

CRÉDIT : WWW.SITELINES.ORG



DÉPLACEMENTS À PIED ENTRE LES
BÂTIMENTS DANS LE QUARTIER

CRÉDIT : WWW.SAMCON.COM



IMMEUBLE RÉSIDENTIEL SUR RUE

— Conditions de succès

Elles intègrent la mobilité, le cadre de vie et la mise en œuvre.



CRÉDIT : WWW.ISTOCKPHOTO.COM

L'étude de démarches similaires a permis de dégager les conditions qui doivent être réunies pour assurer le succès d'une ZATC. Elles peuvent être regroupées sous trois grands thèmes : la mobilité, le cadre de vie et la mise en œuvre.

La mobilité

- Assurer une desserte en transport commun fiable, à fréquence élevée, permettant d'accéder rapidement aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa, ainsi qu'aux principaux pôles d'activités de la ville.

Le cadre de vie

- Définir une vocation et une identité unique pour chaque ZATC (par exemple : centre d'affaires, pôle d'activités gouvernementales, village urbain, etc.). Chercher à mettre en valeur les éléments identitaires spécifiques au milieu (patrimoine, repères, points de vue).
- Privilégier une mixité d'activités et de fonctions, ainsi qu'une diversité architecturale dans le cadre bâti. Favoriser l'implication de plusieurs promoteurs dans la réalisation d'une ZATC en vue d'une plus grande diversité architecturale.
- Concevoir des quartiers axés sur les piétons et les cyclistes. Favoriser la compacité du cadre bâti afin de réduire les distances à parcourir, ainsi que la réalisation de nombreux aménagements publics destinés à faire de ces milieux des quartiers plus conviviaux : places et parcs, élargissement de trottoirs, voies cyclables, plantations d'arbres et aménagements paysagers, éclairage et mobilier urbain de qualité, stationnement souterrain ou en structure, etc.
- Assurer une gestion rigoureuse de l'offre en stationnement. La place de l'automobile y étant réduite, l'offre en espaces de stationnement doit être diminuée et leur visibilité atténuée.

La mise en œuvre

- Recourir à une approche collaborative de planification avec les résidents, les promoteurs et les élus. Chercher la participation du public afin de susciter l'adhésion des citoyens au projet de ZATC. Appuyer la démarche d'un leadership politique.
- Élaborer et adopter en début de processus un plan détaillé de la vision d'aménagement et de développement souhaitée pour une ZATC : usages, densités, volumes, typologies résidentielles, localisation des stationnements et autres.
- Développer des stratégies pour encourager l'appropriation des lieux par les résidents et attirer de nouveaux investisseurs.

RENSEIGNEMENTS ET CONTACTS

Pour de plus amples renseignements sur les ZATC ou pour amorcer un nouveau projet dans ces zones, n'hésitez pas à contacter :

**Division de l'aménagement et de la revitalisation
Service de l'urbanisme et du développement durable
(819) 243-2345 poste 4354**

**Maison du citoyen
25, rue Laurier, 2^e étage
Adresse postale : C.P. 1970, succ. Hull
Gatineau (Québec) J8X 3Y9**

dar@gatineau.ca

DOCUMENTS CONSULTÉS

VIVRE EN VILLE (2013). *Retisser la ville : Leçons de cinq expériences de transit-oriented development*, coll. «Inspirer le Québec», 108 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2011), *Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit Oriented Development)*, Aecom, 83 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2012), *Rapport de mission de la CMM dans le Grand Washington – Comprendre les conditions de succès pour l'implantation de quartiers de type TOD - Du 5 au 8 juin 2012*, 63 p.

AMERICAN PLANNING ASSOCIATION (2006), *Planning and Urban Design Standards*, Wiley, John & Son, Inc., 752 p.

R. STEUTEVILLE et P. LANGDON (2006), *New urbanism: Comprehensive report & best practices guide*, Third edition. New urban publications Inc., 370 p.

M.-J. CASAUBON et M. BÉLANGER (2013), *Système rapide par bus (SRB) et arrimage aux outils de planification urbaine: une combinaison recherchée de 3F (fiabilité, fréquence et flexibilité) et les 3D (densité, diversité et design)*, L'aménagiste, Volume 27-1 / Été 2013, p. 4 à 12.