



Modifications PPU centre-ville

MÉMOIRE
Présenté par Brigil

Septembre 2023

brigil



1 PRÉAMBULE

Brigil est une importante société immobilière de la région de la capitale nationale du Canada. Depuis 1985, elle a construit plus de 14 000 logements et possède près de 4 000 unités locatives, auxquels s'ajoutent plus de 2 000 unités présentement en construction. Détenant une imposante réserve foncière, Brigil compte construire, d'ici une vingtaine d'années, plus de 44 000 logements stratégiquement situés dans une quarantaine de communautés des deux côtés de la rivière des Outaouais. Brigil souhaite contribuer à atténuer la crise du logement tout en créant des communautés vibrantes, durables et inclusives.



Ayant à cœur la vitalité de la ville de Gatineau et le développement de son centre-ville, Brigil est heureuse de pouvoir contribuer à la bonification du PPU centre-ville qui fait présentement l'objet de propositions de modifications. Forte de ses 35 ans en développement immobilier et possédant plusieurs propriétés névralgiques au centre-ville de Gatineau, Brigil soumet humblement ce mémoire dans lequel elle soulève des interrogations, fait part de certaines inquiétudes, mais surtout, propose des pistes d'amélioration afin de doter Gatineau d'un centre-ville vibrant et dynamique, qui répond, en partie tout le moins, à la crise du logement et qui allie développement immobilier et enjeux environnementaux.

2 MODIFICATIONS AU PPU CENTRE-VILLE PROPOSÉES PAR LA VILLE DE GATINEAU

En 2010, la Ville de Gatineau a adopté le programme particulier d'urbanisme (PPU) pour son centre-ville. Il est le fruit d'une vision municipale développée avec la communauté et les acteurs du milieu.

Gatineau a entamé en 2023 une révision globale de son PPU. L'objectif municipal est d'adopter une nouvelle mouture du PPU centre-ville en 2025.

Un bilan réalisé en 2020 a mené à un plan d'action 2021-2025 qui a été entériné par le conseil municipal le 8 juin 2021. Ayant comme objectif de favoriser, à court terme, l'implantation de nouveaux commerces sans attendre la démarche de révision globale du PPU et la concordance des règlements qui pourraient se prolonger pour minimalement 2 ans, la ville de Gatineau souhaite améliorer la dynamique commerciale au centre-ville et



encadrer les projets à venir autour de stations de transport rapide.

Le service de l'urbanisme propose donc de procéder à certaines modifications ponctuelles qui découlent du plan d'action 2021-2025.

Concrètement, Gatineau souhaite apporter des modifications à deux importantes rubriques de son PPU actuel :

- 1- Les usages permis et les critères liés à la continuité commerciale; et
- 2- Les normes de stationnement.

En termes d'usages et de continuité commerciale, Gatineau vise trois objectifs

- 1- Contribuer à la vitalité économique en offrant plus de possibilités d'affaires;
- 2- Favoriser une offre diversifiée de commerces et de services pour créer des milieux de vie plus complets; et

- 3- Réduire la vacance des établissements commerciaux, particulièrement au rez-de-chaussée

En termes de normes de stationnement, Gatineau vise deux objectifs ;

- 1- Favoriser les aménagements plus compacts autour des stations Rapibus et du Terminus des Terrasses-Chaudières; et
- 2- Favoriser l'utilisation du transport en commun et du transport actif

Afin d'atteindre ces objectifs, le service de l'urbanisme de la ville de Gatineau propose des ajustements :

- À certaines normes du règlement de zonage visant les usages commerciaux autorisés dans les zones commerciales;

- À la continuité commerciale au rez-de-chaussée de certains tronçons d'axes routiers;
- À la superficie commerciale maximale; et
- À certaines normes de stationnement autour de stations de transport en commun rapide.

Le tableau suivant, proposé par la ville de Gatineau, identifie les territoires visés, les ajustements proposés et le nombre total de grilles de zonages affectées par ces ajustements.

LES USAGES		
TERRITOIRE ASSUJETTI	AJUSTEMENTS	GRILLES AFFECTÉES
Le cœur du centre-ville, les rues commerciales telles que Saint-Joseph, Eddy, Montcalm, Portage et Laval	<p>Aux grilles des spécifications :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoriser d'avantages d'usages commerciaux et communautaires - Retrait d'usage de plus grand impact 	80 grilles
Tronçons de Saint-Joseph, Montcalm, Wellington, Eddy, Portage, Laurier, Hôtel de Ville, Aubry et Laval	<p>Au texte du règlement (continuité commerciale) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter le nombre d'usages commerciaux permis d'emblée au rez-de-chaussée, en plus d'y autoriser des usages communautaires. Exiger un lien (entrée/vitrine/accès) entre le local au rez-de-chaussée et la rue commerciale. Assujettir les usages « bureaux » aux critères d'évaluation du règlement relatif aux usages conditionnels. 	46 grilles
Contrôle de la superficie commerciale : même territoire d'application	<p>Au texte du règlement : Cibler uniquement les usages commerciaux « bureaux » pour en limiter la superficie</p>	32 grilles

LE STATIONNEMENT		
TERRITOIRE ASSUJETTI	AJUSTEMENTS	GRILLES AFFECTÉES
Les zones incluses dans une distance de 700 mètres d'une station de Rapibus et du terminus des Terrasses Chaudières	<p>- Aux grilles des spécifications : Pour les bâtiments de 4 étages et plus : Exiger que toutes les cases de stationnement soient aménagées en souterrain.</p> <p>- Pour les bâtiments de 3 étages et moins : imposer un nombre maximum de cases de stationnement hors rue en surface. Permettre qu'un projet n'aménage aucune case de stationnement, sans qu'il soit dérogatoire au règlement.</p>	93 grilles

3

PROCESSUS RÉGLEMENTAIRE ET ÉCHÉANCIER

La ville de Gatineau a tenu une séance d'information en ligne en avril 2023 à laquelle 48 citoyens ont participé. Brigil était de ce nombre. Lors des échanges, le SUDD a manifesté une ouverture quant à la possibilité, pour les parties intéressées, de soumettre leurs commentaires par écrit. C'est l'exercice auquel nous nous prêtons aujourd'hui, avec ce mémoire.

Gatineau prévoit suivre un processus légal d'approbation règlementaire qui entraîne les étapes suivantes, prévues au cours de l'année 2023:

- Séance d'information en ligne (avril 2023)
- Publication des résultats
- Rédaction règlementaire
- Adoption du projet de règlement
- Avis public – Assemblée publique prévue par la loi
- Adoption du second projet de règlement
- Avis public – Demande pour tenir un registre
- Adoption du règlement
- Avis public – Examen de conformité au Schéma d'aménagement et au plan d'urbanisme
- Entrée en vigueur

4 COMMENTAIRES DE BRIGIL

Contexte

Brigil prend acte de la décision municipale de procéder à des ajustements partiels à son PPU centre-ville avant sa révision complète attendue au cours de l'année 2025. Brigil tient à souligner les efforts de la ville de Gatineau qui tente d'aplanir, dès à présent, certaines contraintes de développement présentes au centre-ville.



Brigil se réjouit également de constater que Gatineau reconnaît la nécessité de revoir l'ensemble du PPU centre-ville. Cet exercice complexe est nécessaire considérant que le PPU actuel est vieux de plus de dix ans. Il est manifeste que depuis son entrée en vigueur en 2010, le contexte économique et social gatinois a considérablement évolué.

Les modifications proposées au PPU centre-ville actuel, conjointement avec la révision complète du PPU prévue pour 2025 constituent des occasions rêvées pour contribuer à mater la crise du logement qui sévit présentement au Canada. Car crise il y a ! La SCHL évalue à l'heure actuelle à 5,8 millions de logements manquants au Canada d'ici 2030 afin de d'équilibrer le marché et rétablir l'abordabilité des logements. Malheureusement, dans les conditions actuelles, les prévisions les plus optimistes estiment à 2,3 millions le nombre de logements qui seront créés d'ici 2030, ce qui représente que 40% de la cible à atteindre.

Tristement la crise du logement était prévisible et est présentement frappée par une tempête parfaite. Au sortir de la pandémie, les façons de travailler ont été chamboulées, la pénurie de la main-d'œuvre s'est amplifiée, les coûts de construction ont augmenté, les frais de financement ont explosés et le fardeau fiscal associé aux développements résidentiels n'a jamais été aussi important.

Cette réalité sociale et économique est malheureusement accompagnée d'une réalité environnementale. Notre planète souffre et le manifeste par des changements climatiques qui nous affectent avec des extrêmes météos allant, des chaleurs accablantes aux inondations fréquentes, des feux de forêt à la fonte de la calotte glacière, des tornades en passant par des pluies jadis centenaires qui se manifestent à répétition.

D'ailleurs, Gatineau est bien à même de comprendre l'importance du moment. Les catastrophes naturelles qui l'ont affectée au cours des dernières années sont de puissants rappels qu'il y a urgence d'agir. Tous s'entendent à l'effet que des efforts doivent être déployés afin d'améliorer notre bilan environnemental et les décisions liées à l'aménagement du territoire peuvent et doivent y contribuer. Les changements proposés au PPU centre-ville doivent donc impérativement contribuer à de telles améliorations. C'est donc à juste titre que Brigil s'attend à ce que les changements proposés au PPU centre-ville y contribuent concrètement. Cette tempête parfaite qui frappe de plein fouet le domaine de l'immobilier interpellent à différents niveaux, tous les paliers de gouvernements. Ceux-ci, les villes au premier chef, ont le pouvoir et la responsabilité de mettre en place des mesures ou des incitatifs afin de stimuler la construction domiciliaire, influencer à la baisse les coûts de construction et implanter des mesures bénéfiques à l'environnement.

Les ajustements proposés au PPU centre-ville constituent une occasion privilégiée de poursuivre et d'intensifier ce travail.

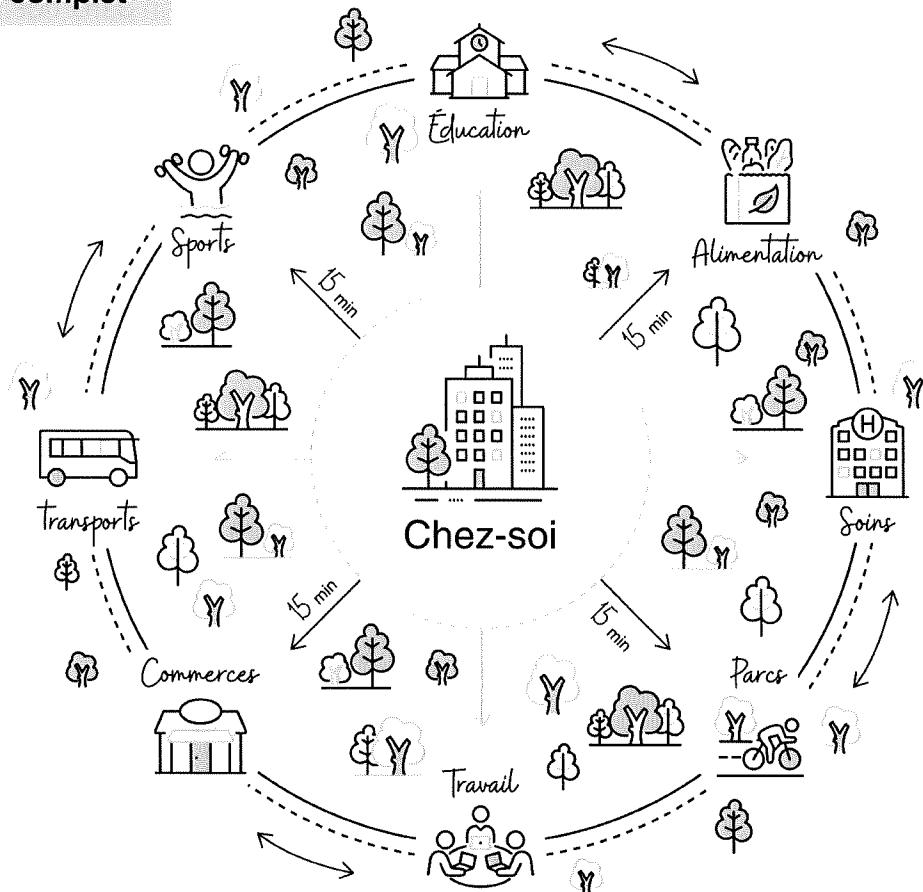
Pour Brigil, il semble d'autant plus opportun de réagir maintenant aux modifications proposées considérant qu'elles risquent, de l'aveu même du SUDD, d'être pérennes puisqu'elles seront incontestablement reconduites dans la future mouture du PPU centre-ville suite à sa révision complète prévue en 2025.

L'aménagement du territoire doit constituer le socle qui favorise ultimement la qualité de vie des citoyens. Les villes, particulièrement leurs centres-villes, doivent être imaginés, planifiés et aménagés à partir de la perspective citoyenne. Les aménagements urbains qui permettent de se loger, de travailler, de se divertir, de promouvoir les arts, d'encourager les commerces locaux et de consommer, tout en diminuant le temps consacré aux déplacements, doivent contribuer positivement à la qualité de vie des citoyens.

C'est donc bien humblement et avec beaucoup d'espoir que nous vous présentons le fruit de nos réflexions. Ainsi, vous retrouverez dans les paragraphes qui suivent, les 15 recommandations que nous formulons afin de bonifier les propositions de changements au PPU centre-ville.



Illustration du concept d'un quartier complet



MODIFICATIONS AUX EXIGENCES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Les objectifs poursuivis par les modifications proposées nous réjouissent. Rendre plus compacts les aménagements et favoriser l'utilisation du transport en commun et du transport actif, voilà des pas dans la bonne direction.

Cependant, les mesures concrètes proposées pour atteindre ces objectifs nous laissent, quelque peu, sur notre appétit.

À l'évidence, les modifications proposées par la Ville de Gatineau en matière de

stationnements sont échafaudées sur une prémisse voulant que le développement du centre-ville doive se faire en fonction de travailleurs qui utilisent le transport en commun pour se rendre de leurs domiciles au boulot et y revenir. Selon nous, le développement du centre-ville, particulièrement post-pandémique, devrait plutôt miser sur le développement de quartiers complets, où l'on peut vivre, travailler et se divertir à l'intérieur d'un rayon de 15 minutes à pied.

En créant ce type de quartier, les gains économiques et environnementaux sont évidents. Développer des quartiers où il est facile de vivre sans voiture, réduit non seulement le coût associé directement à l'automobile, mais également le coût du logement (la démonstration sera faite dans les paragraphes suivants). La science et les connaissances sur les effets pervers de l'utilisation des voitures en milieu urbain ne cessent de croître. De plus en plus de discours publics encouragent la diminution du recours

à l'automobile et vont jusqu'à prôner la diminution pure et nette du nombre de véhicules en circulation dans nos villes. De grandes métropoles à travers la planète introduisent de multiples mécanismes, réglementaires ou fiscaux, pour réduire le nombre de véhicules dans leurs centres-villes. En révisant son PPU centre-ville, Gatineau devrait saisir la balle au bond et instaurer des mesures concrètes et efficaces pour faciliter, voire inciter, la réduction du nombre de véhicules dans son centre-ville.



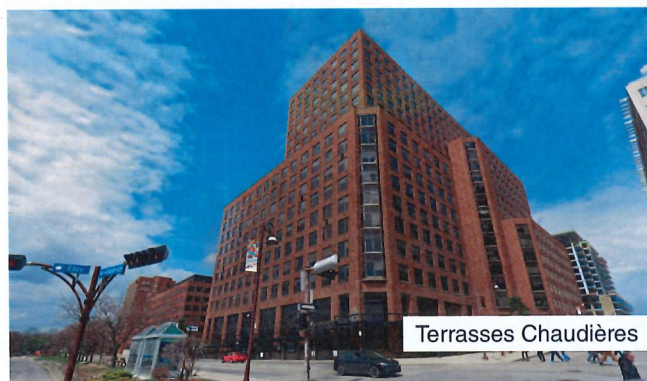
Nous comprenons donc mal pourquoi les objectifs poursuivis et les modifications réglementaires proposées ne s'appliquent qu'aux zones situées à l'intérieur d'une distance de marche de (parcours piétons – rues et sentiers) 700 mètres d'une station Rapibus ou du terminus Terrasses-Chaudières. Pourquoi la ville de Gatineau se limite-t-elle à alléger les exigences de stationnements pour les terrains situés dans un rayon près des stations du Rapibus ? Pourquoi exclure tous

les autres terrains du centre-ville, souvent adjacents aux pôles d'emplois, des allègements proposés?



Station Rapibus

Ainsi, malgré les modifications proposées, de nombreux développements situés sur des artères importantes, souvent desservies par du transport en commun, à haute fréquence ou structurant, mais situées à plus de 700 mètres de marches d'une station Rapibus, seraient tenus d'offrir des espaces de stationnement souterrains, haussant ainsi de façon exorbitante les coûts de construction. Prenons à témoins les terrains et/ou projets situés sur les boulevards Maisonneuve, Laurier ou même Saint-Joseph.



Distance de 900 mètres entre les deux édifices

Un autre éloquent exemple pourrait être la Maison du Citoyen. Dans l'éventualité hypothétique où ce terrain était appelé à être redévelopper, les modifications proposées au PPU centre-ville ne l'exempteraient pas d'offrir des espèces de stationnements souterrains puisqu'il se situe à plus de 900 mètres du terminus Terrasses de la Chaudière et à plus de 2 000 mètres de la station Rapibus la plus près. Pourtant ce terrain est stratégiquement situé au cœur des centres d'emplois importants du centre-ville. Ainsi, la mise en application des modifications proposées au PPU centre-ville ferait en sorte qu'un développement immobilier sur le boulevard de la Carrière serait exempté d'offrir du stationnement souterrain alors qu'un projet de redéveloppement sur le terrain de la Maison du Citoyen serait forcé d'en offrir. Cette anomalie doit être corrigée.

Même suite à l'implantation des nouvelles mesures, et bien que la ville encourage timidement une densification sensée au centre-ville, Gatineau imposera toujours des exigences de stationnements souterrains pour de très nombreux bâtiments de quatre étages et plus situés à plus de 700 mètres d'une station Rapibus, occasionnant des coûts de construction importants qui se reflèteront

inéluçtablement dans le prix de vente des unités ou dans les prix de location. Pour une ville qui compte un taux d'inoccupation anémique et qui voit une flambée des prix associés aux logements, les modifications proposées n'assouviront pas la crise. Au contraire, elles auront un effet pervers négatif sur la problématique.

Les propositions du SUDD en matière de stationnement sont d'autant plus surprenantes que les documents de planification dont le schéma d'aménagement et le plan d'urbanisme de la ville de Gatineau font un lien entre une réduction de l'offre de stationnements et un cadre bâti à forte densité. Ce cadre bâti à forte densité existe également ailleurs qu'à proximité des stations du Rapibus au centre-ville de Gatineau.

Nous sommes d'avis, qu'au-delà du cadre bâti à forte densité, du transport structurant ou à haute fréquence et de la proximité aux pôles d'emplois, la disponibilité de différents modes de transports (autopartage, vélos, autobus, trottoirs) devrait également constituer des facteurs à considérer dans l'établissement de critères menant à une réduction significative des exigences en matière de stationnement.



Projet 210 Papineau avec voies réservées aux autobus sur Maisonneuve.

Les décisions que Gatineau s'apprête à prendre façonneront le centre-ville pour des générations. Gatineau doit impérativement induire, par ses règles, des développements immobiliers moins coûteux mais également des développements facilitant l'abandon de l'automobile. Des enjeux environnementaux bien sûr, mais également économiques le prescrivent.

Regardons les faits en face. En permettant de ne pas offrir des espaces de stationnement que pour quelques secteurs bien précis au centre-ville, Gatineau maintient l'obligation de fournir de tels stationnements sur la

majorité du territoire visé par le PPU centre-ville. Le coût financier d'une telle décision, tant pour les propriétaires que les locataires est exorbitant. Les citoyens sont contraints à assumer les frais liés à l'aménagement des espaces de stationnement et ceux inhérents à l'usage de leurs véhicules.

Concrètement, dépendamment des caractéristiques du sol et du nombre d'étages souterrains nécessaires au respect de la réglementation, l'aménagement d'un espace de stationnement intérieur peut engendrer des coûts de construction variants entre 40 000 \$ et 50 000 \$ par espace de stationnement.

Conséquemment, le coût d'un stationnement souterrain en 2023, incluant les coûts de financement, peut représenter jusqu'à 500 \$ mensuellement pour un propriétaire ou un locataire. Cela représente un coût astronomique de 25% d'un loyer de 2 000 \$ par mois, simplement pour garer une voiture.

En plus du coût du stationnement, le propriétaire d'un véhicule doit tenir compte de l'ensemble des dépenses et des frais – de l'acquisition, certes, mais aussi du total des coûts de fonctionnement et de propriété



900 \$ / mois



500 \$ / mois

C'est ce que l'on appelle le coût d'utilisation. D'un côté, les coûts de fonctionnement sont ceux qui peuvent varier selon la distance parcourue: l'entretien, les pneus, le carburant ou l'électricité. De l'autre, les coûts de propriété, eux, sont fixes : frais d'immatriculation, assurances, taxes, valeur de dépréciation, permis de conduire.



Au Québec, selon le CAA, le budget moyen alloué annuellement à une automobile est de 11 000 \$, mais cette somme peut varier énormément. Par exemple, une voiture compacte dotée d'un moteur à essence coûte environ 3 300 \$ par année, alors que pour un VUS, ce montant grimpe à plus de 10 000 \$.

Posséder un véhicule au Québec coûte donc en moyenne environ 900 \$ par mois. En jumelant ce montant au coût réel de stationnement on obtient un coût astronomique de 1 400 \$ mensuellement. Imaginez les économies potentielles pour

les résidents du centre-ville si les règles d'aménagement favorisaient réellement la création d'un centre-ville sans voiture où les citoyens peuvent tout faire à 15 minutes de marches de leurs chez-soi. Ainsi, afin de pouvoir assumer une dépense de 1 400 \$ par mois, ce qui représente une dépense annuelle de 16 800 \$ après impôt, un individu, imposé à un taux marginal d'imposition de 35%, doit gagner un revenu d'emploi annuel de 48 000 \$. Sans devoir assumer l'ensemble des dépenses automobile, cette somme serait disponible pour assumer d'autres charges, notamment le logement.

Des solutions existent

Heureusement, plusieurs solutions potentielles s'offrent à Gatineau afin d'amenuiser les exigences en matière de stationnements, particulièrement souterrains et de diminuer le recours à l'automobile. Brigitl propose les recommandations 1 à 3 qui sont mutuellement exclusives.

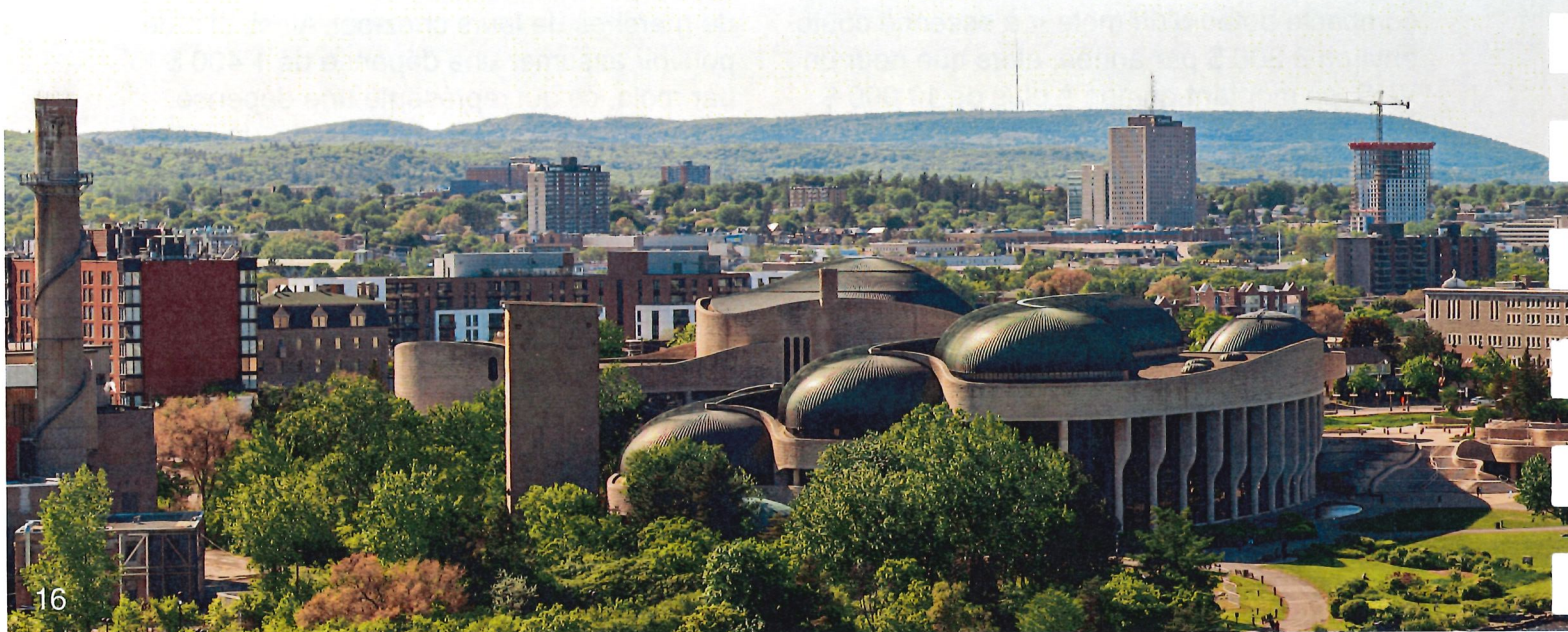
Cependant, en raison du contexte économique actuel, des objectifs poursuivis par Gatineau, des efforts déployés pour encourager le transport collectif, des mesures visant à réduire le recours à l'automobile et de la facilité avec laquelle elle peut être implantée, nous encourageons fortement la ville de Gatineau à retenir la recommandation numéro 1 :

RECOMMANDATION 1

Appliquer les modifications proposées à l'ensemble du territoire du PPU

Les mesures proposées d'assouplissements aux exigences en matière d'espaces de stationnement souterrains devraient s'appliquer à l'ensemble du territoire du PPU centre-ville.

Nous croyons que les risques d'affaires associés à une réduction de l'offre d'espaces de stationnement doivent être assumés exclusivement par les promoteurs/constructeurs. Un promoteur pourrait très certainement vanter les mérites d'un coût de loyer inférieur, en raison de la diminution des coûts de construction résultant de la diminution du nombre d'espaces de stationnement, laquelle serait compensée par de multiples stationnements dédiés aux vélos, par un accès aux véhicules partagés et par une augmentation prévisible de l'offre en transport en commun en raison d'un probable achalandage accru.



RECOMMANDATION 2

Assujettir les 6 secteurs particuliers d'aménagement et de développement aux modifications proposées

Selon le PPU centre-ville en vigueur, six secteurs stratégiques du centre-ville présentent des problématiques et doivent faire l'objet de projets particuliers de construction ou encore d'études de planification particulières.

Ces secteurs sont :

- Le Centre de récupération et de transbordement;
- La Place Cartier (maintenant Canevas);
- L'Imprimerie nationale;
- Le site Guertin;
- Le Parc des Chars-de-combat;
- Le site Domtar/Zibi (déjà en construction).

Considérant que le développement de ces sites nécessite le dépôt d'un plan d'ensemble pour la totalité du secteur identifié afin d'éviter le développement parcellaire du site, il serait souhaitable que les mesures proposées d'assouplissements aux exigences en matière d'espaces de stationnement souterraines s'appliquent à l'ensemble de ses six secteurs.

RECOMMANDATION 3

Élargir la référence aux stations Rapibus et étendre la notion du 700 mètres

Plutôt que de seulement avantager les zones situées à 700 mètres des stations Rapibus ou du terminus Terrasses-Chaudière, Gatineau pourrait augmenter cette distance à 1,5 kilomètre. Cette distance représente la distance maximale qu'un élève de niveau secondaire est appelé à marcher pour se rendre à un arrêt d'autobus afin de se rendre à école, suivant les critères du Centre de service scolaire Portage de l'Outaouais.

Nous comprenons que la littérature avance qu'une personne est incitée à prendre le transport en commun si elle se trouve à l'intérieur d'un rayon de 700 mètres d'un arrêt de transport en commun. Cependant, comment réconcilier cette donnée avec le fait que l'on exige d'un enfant âgé de 12 ans, qu'il marche 1,5 kilomètre pour se rendre à son arrêt d'autobus ?

De façon complémentaire, Gatineau pourrait également non seulement utiliser les stations le long du Rapibus comme jalons, mais également (conformément à l'action numéro 6 du plan d'action 2021-2025 du PPU centre-ville) cibler les abords des axes à haut niveau de service en transport en commun comme Saint-Joseph, Laurier et Maisonneuve.

Changeons de paradigmes

RECOMMANDATION 4

Imposer un maximum de cases de stationnement disponibles plutôt qu'exiger un minimum

Dans l'éventualité où des exigences en matière d'espaces de stationnement étaient maintenues, celles-ci devraient constituer des maximums d'espaces à offrir, plutôt que d'imposer un minimum exigible, laissant ainsi le choix aux promoteurs le soin de décider du nombre de stationnements offerts (allant de zéro case jusqu'au maximum prévu au règlement).

Aussi, le nombre d'espaces de stationnement autorisés en surface, peu importe la hauteur du bâtiment, devrait être restreint le plus possible afin d'éviter la création d'îlots de chaleur.

Règlementation contradictoire

Bien que les règlements municipaux à Gatineau imposent présentement des obligations minimales en matière d'espaces de stationnement, deux possibilités distinctes existent pour les promoteurs qui souhaitent y déroger. Dans un premier temps, une demande de dérogation mineure est possible. Cette demande de dérogation doit faire l'objet de consultations publiques et être ultimement approuvée par le conseil municipal.

Une deuxième démarche est également possible, toujours sujette à l'approbation du conseil municipal. Ainsi, l'article 684 du règlement 532-2020 de la ville de Gatineau permet au Conseil municipal d'accepter qu'un nombre d'espaces de stationnement, moindre que le seuil exigible, soit autorisé moyennant le versement, par le promoteur,

d'une compensation financière pour chacune des cases manquantes. Cette compensation financière est calculée notamment à partir de la valeur foncière du terrain où se situe le projet. Selon les récentes modifications à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les sommes perçues ne peuvent servir qu'au financement des immobilisations destinées à l'amélioration de l'offre en matière de stationnement ou de transport actif ou collectif.

Si d'aventure un promoteur souhaite restreindre le nombre d'espaces de stationnements offerts, il lui est présentement impossible de déterminer avec précision quelle procédure la ville de Gatineau lui imposera. Ce manque de prévisibilité et l'incertitude quant à la finalité du processus accentuent la difficulté de



réalisation des projets de développement et augmentent, de façon sensible, les coûts inhérents des projets.

Au surplus, bien qu'à notre connaissance la ville de Gatineau n'a jamais utilisé l'article 684 de son règlement, il n'en demeure pas moins que le législateur québécois offre cette possibilité aux villes. Ainsi, pénaliser financièrement un projet et accessoirement les locataires ou propriétaires parce qu'il offre moins d'espace de stationnement est un geste complètement contraire au principe d'écofiscalité qui en principe taxe les comportements pollués. En diminuant l'offre en stationnement, en diminuant le coût du logement et accessoirement en encourageant le transport collectif ou actif,

le promoteur pose un geste écoresponsable. Surtaxer ce geste aura l'effet contraire. Les promoteurs perpétueront l'aménagement de stationnements encourageant ainsi la possession d'un véhicule.

Un dernier argument, soit celui de l'équité fiscale mérite d'être soulevé. Pratico-pratique, l'application de l'article 684 ferait en sorte qu'un résident qui décide de vivre au centre-ville sans voiture et d'emménager dans un édifice sans offre de stationnement serait taxer davantage qu'un citoyen qui réside dans un édifice voisin et qui stationne et utilise sa voiture quotidiennement. Où se trouve l'équité fiscale dans cette équation ?

RECOMMANDATION 5

Éliminer la possibilité pour la ville de Gatineau de facturer les promoteurs en contrepartie des espaces de stationnements manquants (article 684 - règlement 532-2020)

La ville de Gatineau devrait encourager les promoteurs à offrir le moins d'espaces de stationnement possible, plutôt que de les pénaliser financièrement. Cette taxation déguisée n'obtiendrait pas les effets escomptés puisqu'il est habituel qu'un promoteur préfère construire les espaces de stationnement plutôt que de payer une pénalité à la ville de Gatineau qui doit, par règlement, investir cette somme dans des infrastructures de stationnement ou en transport collectif ou actif. Cette taxation indirecte et même inique n'encourage pas la diminution du recours à l'automobile et hausse de façon appréciable le coût du logement.



MODIFICATIONS DES USAGES ET DE LA CONTINUITÉ COMMERCIALE

Modifications des usages

L'intention d'élargir le nombre d'usages autorisés est louable et doit être soulignée.

Par contre, nous nous questionnons sur les conséquences du retrait des usages « services de taxis, d'ambulance et de limousine » et « vente d'article d'aménagement paysager et de jardins ».



RECOMMANDATION 6

Taxis - Permettre des aires d'attentes pour taxis

Concernant la proposition de retrait de l'usage service de taxis, il est impératif que les zones visées par ce retrait puissent toujours permettre les services de taxis, incluant la possibilité d'aménager une aire d'attente pour ceux-ci. Considérant la volonté de la ville de Gatineau de diminuer l'usage d'automobiles sur son territoire, il est essentiel que des

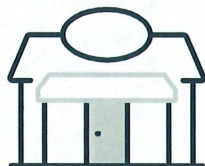
alternatives efficaces soient disponibles à la population, incluant bien sûr du transport en commun, du transport actif et les services de taxis.

Toujours dans une perspective de réduction du recours à l'automobile, Gatineau devrait également considérer, la possibilité d'inclure, dans les usages permis, la notion de débarcadère pour le transport collectif sur terrains privés pour l'ensemble du territoire du PPU centre-ville.

RECOMMANDATION 7

Aménagement paysager - Permettre le commerce d'articles d'aménagement paysager

Sans pour autant autoriser les serres et l'entreposage extérieur, il serait souhaitable d'autoriser les commerçants qui le désirent, à vendre des articles nichés destinés à l'aménagement paysager et aux jardins, à l'intérieur des commerces. Également, l'instauration d'une clause de droits acquis sera essentielle afin de protéger les commerçants déjà à l'œuvre dans ces domaines et qui conséquemment tomberaient en dérogation suite aux modifications.



CONTINUITÉ COMMERCIALE

Nous sommes généralement satisfaits des objectifs poursuivis et de certaines modifications proposées pour les atteindre.

Néanmoins, nous sommes quelque peu surpris de constater que la ville de Gatineau dissocie continuité commerciale et densification. En légiférant, dans un premier temps, sur la continuité commerciale en élargissant les possibilités d'usages, mais en repoussant à 2025 au minimum, la réflexion sur la densification, la ville de Gatineau risque de forcer l'aménagement d'espaces commerciaux sans pour autant mettre en place les conditions nécessaires afin de garantir l'achalandage nécessaire à leur survie. Pourtant, Gatineau a péniblement vécu le dépeuplement de l'île de Hull, suite à l'arrivée des édifices fédéraux dans son centre-ville, ce qui a fragilisé considérablement l'offre commerciale. À notre avis, il est périlleux de dissocier les deux composantes et ainsi éloigner la ville des préceptes des quartiers complets.

Le résultat est assez prévisible. On pourrait voir, au rez-de-chaussée d'édifices, des locaux commerciaux inoccupés et inanimés, soit un résultat contraire à ce qui est souhaité. Pire encore, dans le cas où l'édifice comporte des usages mixtes, soit du commercial au rez-de-chaussée et de l'habitation aux étages, il est probable que les locaux commerciaux vacants soient subventionnés par les occupants des logements aux étages supérieurs, majorant artificiellement le coût individuel du logement.

À contrario, en exigeant une continuité commerciale tout en préconisant une hausse de la densification, Gatineau créerait une masse critique de consommateurs qui pourrait se déplacer sans voiture afin d'encourager les commerces locaux. D'exiger l'un sans traiter de l'autre fragiliserait l'offre commerciale.

Si d'aventure Gatineau persiste dans sa volonté d'exiger de la continuité commerciale en préconisant le statu quo en matière de densification, nous sommes d'avis qu'une mixité d'usage habitation/commercial, au rez-de-chaussée des édifices donnant sur les artères commerciales, devrait être autorisée.



Avenue Laurier Est à Montréal

Plusieurs possibilités de développement existent. Prenons l'exemple de la rue Laurier est à Montréal, où les espaces commerciaux sont priorités aux intersections laissant ainsi place au développement résidentiel entre celles-ci.

La notion de continuité commerciale est d'autant plus importante pour Brigil en raison de notre intention de procéder à un redéveloppement complet de l'ancien centre commercial Place Cartier que nous avons renommée Canevas. Conformément aux intentions de la ville de Gatineau, qui a identifié ce site comme un secteur stratégique d'aménagement et de développement, nous comptons, à terme, redévelopper le site en y incorporant multiples logements, des commerces, des espaces verts et de

l'animation. Notre but avoué est d'être la bougie d'allumage à la création d'un quartier complet. Un quartier durable et vibrant offrant des milieux de vie animés afin de créer un sentiment de communauté. Pour ce faire, il est important que le SUDD reconnaisse les défis inhérents à la reconversion de centres commerciaux dotés de vastes stationnements externes, vestiges du passé, qui plaçaient les aménagements pour les voitures, bien au-devant de l'aménagement pour les humains.



Vue aérienne de Canevas

C'est en tenant compte de l'ensemble de ces éléments que nous proposons les ajustements suivants :

RECOMMANDATION 8

Traiter simultanément, les exigences en matière de continuité commerciale et la densification

Il est impératif de traiter des exigences en matière de continuité commerciale et de densification au même moment, puisque la prospérité commerciale est tributaire de l'achalandage issu de la densification.

RECOMMANDATION 9

Offrir des définitions claires

Il serait utile de bien définir l'expression utilisée « entrée/vitrine/accès ». La distinction entre « entrée » et « accès » devrait être explicite aux fins règlementaires.

RECOMMANDATION 10

Permettre de l'habitation et du commercial au rez-de-chaussée d'édifices de 6 étages et moins

Dans l'éventualité où Gatineau maintient son approche étagée et exige une continuité commerciale tous azimuts, sans augmenter la densité le long des artères commerciales, il serait approprié de laisser aux promoteurs une certaine marge de manœuvre, d'ici la refonte complète du PPU centre-ville, afin d'offrir la possibilité d'utiliser le rez-de-chaussée d'édifices de 6 étages et moins soit à des fins de logements soit pour des activités commerciales.

RECOMMANDATION 11

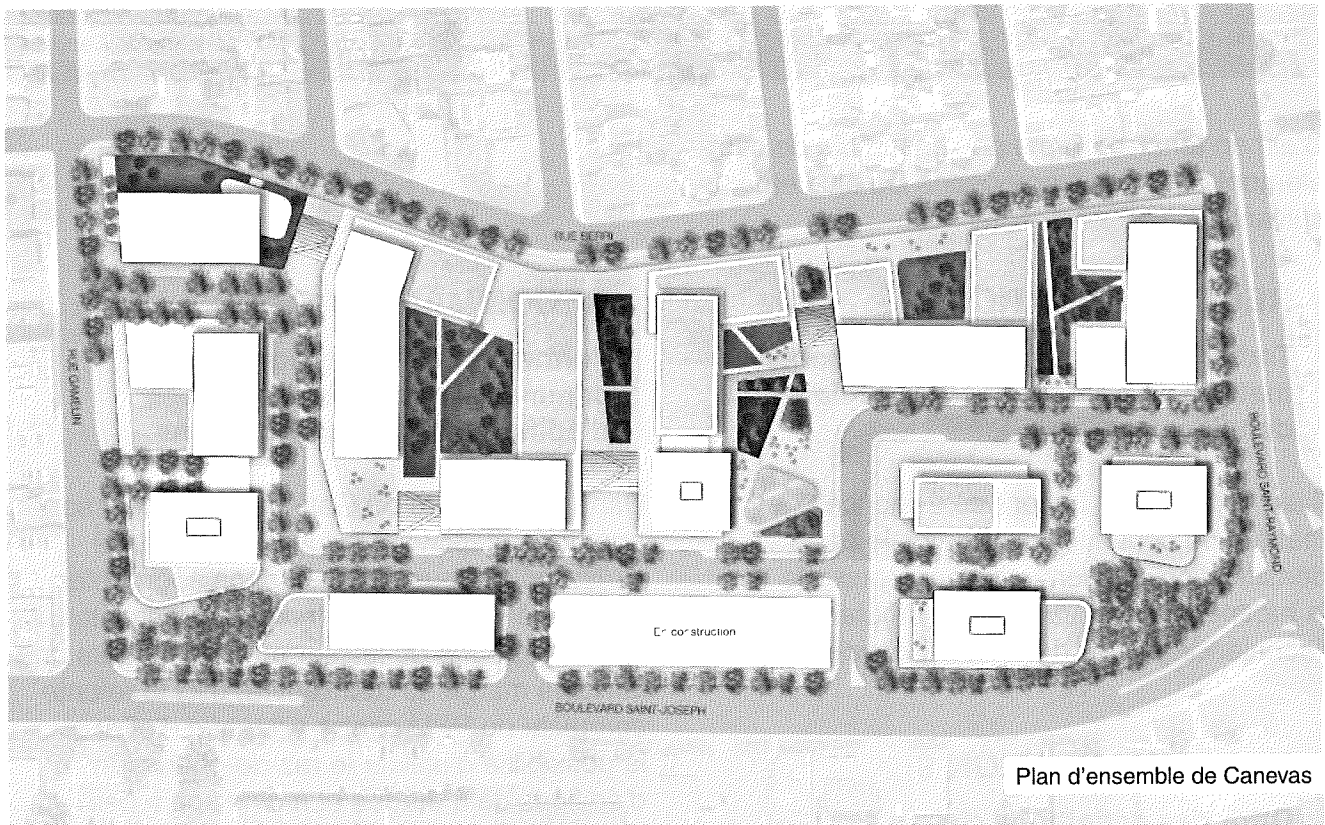
Exclure le tronçon Nord de Saint-Joseph

Il serait important de limiter l'obligation d'offrir une continuité commerciale à la seule partie du Boulevard Saint-Joseph incluse dans le périmètre du PPU centre-ville. Le boulevard Saint-Joseph dans sa partie nord, soit à partir du boulevard Saint-Raymond devrait être exempté de cette obligation. Une précision s'impose.

RECOMMANDATION 12

Identifier précisément les bâtiments visés

Il serait opportun de bien définir les bâtiments visés par l'obligation de continuité commerciale. Par exemple, des bâtiments qui font partie d'un plan d'ensemble et qui sont en retrait de l'artère commerciale principale sont-ils assujettis à l'obligation de continuité commerciale ? Ou encore, un bâtiment qui n'est pas visible à partir du trottoir de l'artère commerciale principale, parce que sa vue est obstruée par un bâtiment qui a façade sur rue est-il exempté de l'obligation d'offrir une continuité commerciale ?



Plan d'ensemble de Canevas



RECOMMANDATION 13

Éviter d'imposer des superficies minimales aux locaux commerciaux

Il est prévu qu'un local, situé au rez-de-chaussée d'un bâtiment principal qui donne sur les rues commerciales, dont le boulevard Saint-Joseph, doit être occupé par un des usages autorisés. La ville de Gatineau devrait résister à la tentation d'imposer des superficies minimales aux locaux commerciaux afin de permettre voire même d'encourager une grande variété de types de commerces.

Le règlement devrait également prévoir qu'à l'exception des façades, qui doivent être commerciales, l'espace restant du rez-de-chaussée puisse bénéficier d'une panoplie d'usages autorisés, incluant celui de l'habitation.

RECOMMANDATION 14

Éliminer l'article 764 de la grille de zonage

L'article 764 du règlement de zonage exige qu'un usage du groupe commercial soit autorisé uniquement au sous-sol ou au rez-de-chaussée d'un bâtiment principal. Cette disposition s'applique uniquement à la zone commerciale Co-08-256 localisée à l'intersection des rues Berri et Gamelin, c'est-à-dire sur le site Canevas, qui a été ciblée comme secteur particulier d'aménagement dans le PPU centre-ville.

Selon Brigi, cette norme est démesurément restrictive, ne favorise pas la mixité des usages et nuit à la création d'un milieu de vie complet. L'article 764 devrait être retiré de la liste des dispositions particulières applicables à la zone Co-08-256.

RECOMMANDATION 15

Éliminer l'article 765 de la grille de zonage

L'article 765 du règlement de zonage exige qu'un usage du groupe commercial ne puisse être exercé qu'au rez-de-chaussée ainsi qu'aux deux étages qui lui succèdent. Cette disposition réglementaire particulière s'applique exclusivement aux zones Co-08-019 et Co-08-254, toutes deux situées sur le site Canevas, qui a été ciblé comme secteur particulier d'aménagement dans le PPU centre-ville.

Selon nous, cette norme restrictive est démesurément restrictive, ne favorise pas la mixité des usages et nuit à la création d'un milieu de vie complet. L'article 765 devrait être retiré de la liste des dispositions particulières applicables aux zones Co-08-019 et Co-08-254.



5

CONCLUSION

Fondant beaucoup d'espoirs dans un éventuel renouvellement du PPU centre-ville dans son ensemble, Brigil est globalement satisfait des efforts déployés de façon immédiate pour régulariser quelques irritants contenus dans la mouture actuelle du PPU en vigueur.

Cependant, considérant que les modifications proposées seront, de l'avis même du SUDD, pérennes, nous aurions souhaité que les solutions à la pièce de natures très techniques proposées cèdent le pas à une approche plus stratégique qui favoriserait, par une réglementation adaptée, l'aménagement de quartiers complets.

Ce mémoire comporte quinze recommandations qui ont pour objectifs, de permettre à Gatineau de relever le défi d'imaginer et de bâtir un centre-ville dynamique, attractif et plus vert.



6

SOMMAIRES DES RECOMMANDATIONS

Modifications aux exigences en matière de stationnement

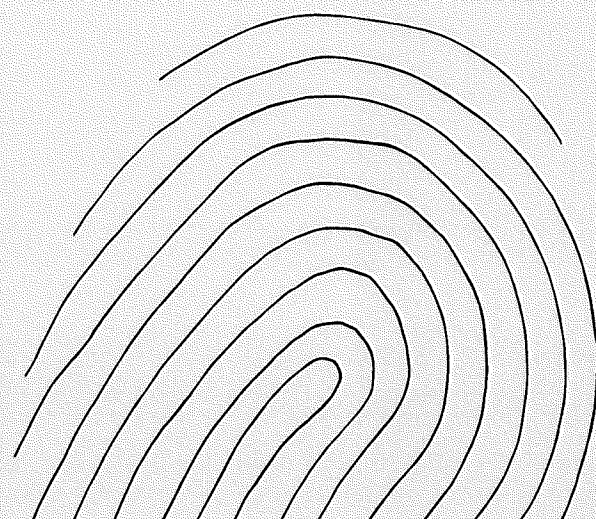
- 1- Appliquer les modifications proposées à l'ensemble du territoire du PPU
- 2- Assujettir les 6 secteurs particuliers d'aménagement et de développement aux modifications proposées
- 3- Élargir la référence aux stations Rapibus et étendre la notion du 700 mètres
- 4- Imposer un maximum de cases de stationnement disponibles plutôt qu'exiger un minimum
- 5- Éliminer la possibilité pour la ville de facturer les promoteurs en contrepartie des espaces de stationnements manquants

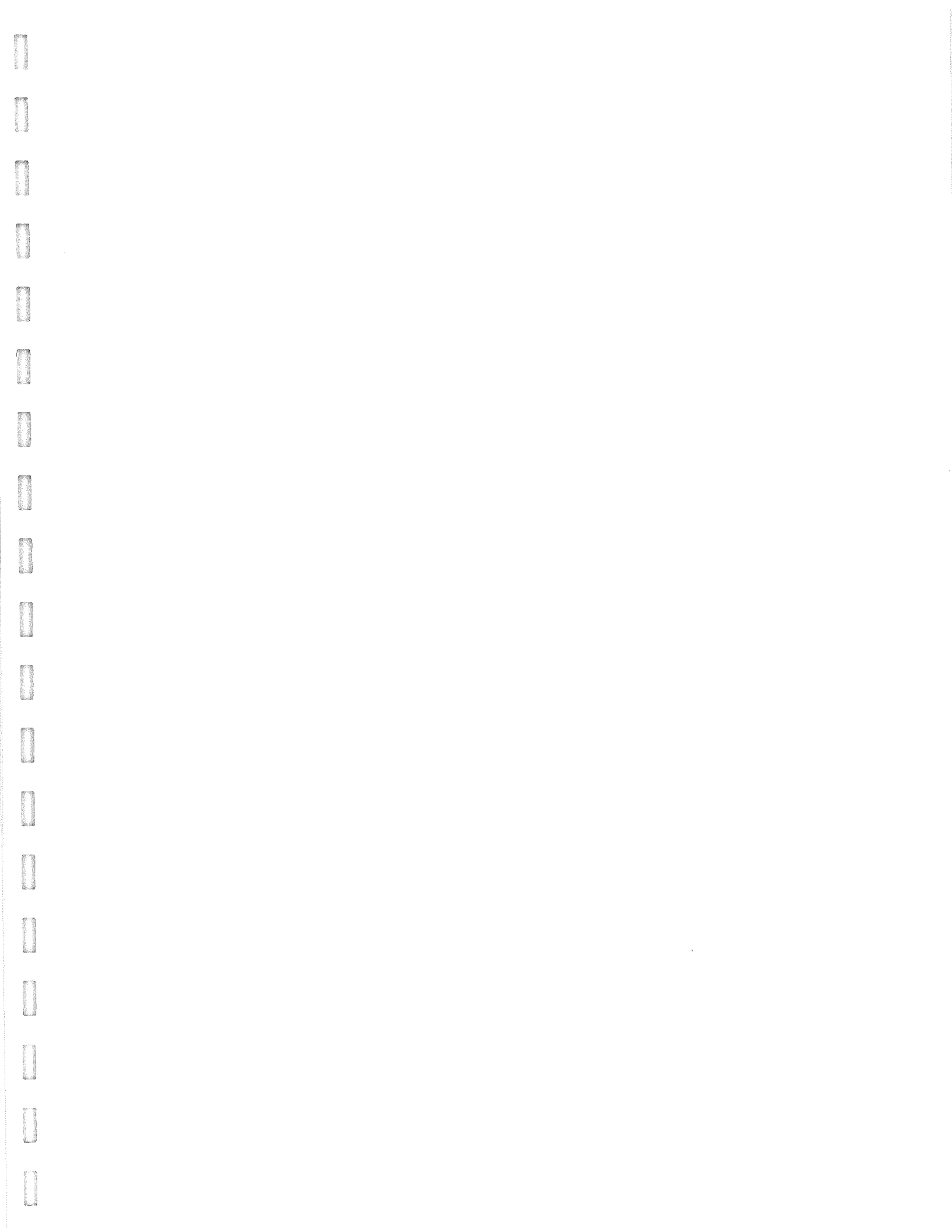
Modifications des usages

- 6- Permettre des aires d'attentes pour taxis
- 7- Permettre le commerce d'article d'aménagement paysager

Continuité commerciale

- 8- Traiter simultanément, les exigences en matière de continuité commerciale et la densification
- 9- Offrir des définitions claires
- 10- Permettre de l'habitation et du commercial au rez-de-chaussée d'édifices de 6 étages et moins
- 11- Exclure le tronçon Nord de Saint-Joseph
- 12- Identifier précisément les bâtiments visés
- 13- Éviter d'imposer des superficies minimales aux locaux commerciaux
- 14- Éliminer l'article 764 de la grille de zonage
- 15- Éliminer l'article 765 de la grille de zonage





brıgıl