148 **DB32**
Ligne Grand-Brûlé/Vignan à 315 kV
Boucle outaouaise
Laurentides/Outaouais **6211-09-018**

Communauté urbaine de L'Outaouais

Aussi disponible sur CD et sur le site WWW.cuo.qc.ca

Règlement no 700 Entrée en vigueur : 5 janvier 2000

Réalisé par le service de la Planification et de l'informatique de la CUO

Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais



Incluant figures et planches couleurs

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ
DE LA COMMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS

réalisé conformément à l'article 56.15
de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Service de la planification

Adopté par le Conseil de la C.U.O. le 14 octobre 1999

Entrée en vigueur le 5 janvier 2000

Le Schéma d'aménagement révisé de la Communauté urbaine de l'Outaouais a été réalisé par le Service de la planification et de l'informatique :

- Nelson M. Tochon, directeur du Service de la planification et de l'informatique;
- Daniel Le Pape, chargé de planification;
- Gilles Tremblay, chargé de planification;
- Daniel Genet, technicien en urbanisme;
- Michel Lalande, dessinateur;
- Sylvie Morin, secrétaire;
- Ginette Lacoursière, secrétaire;
- Louise Quinn Danis, secrétaire.

Monsieur Salah Barg, chargé de projet à la Société de Transport de l'Outaouais (S.T.O.) a aussi participé à la rédaction du schéma d'aménagement en apportant sa contribution au chapitre sur le système de transport.

Les travaux sur la révision du schéma d'aménagement ont été coordonnés par la Commission de l'aménagement :

1991-1995

- Claire Vaive, conseillère de Gatineau et présidente;
- Lynus Godin, conseiller de Hull;
- Roger Mareschal, conseiller d'Aylmer;
- Gilles Maisonneuve, conseiller de Masson-Angers;
- Robert Bourbonnais, conseiller de Buckingham.

1995-1999

- Luc Montreuil, maire de Masson-Angers et président;
- Rock Cholette, (1995-1998), conseiller de Hull;
- Pierre Philion (1998-1999), conseiller de Hull;
- Simon Racine, conseiller de Gatineau;
- Gilles Lacelle, conseiller de Buckingham;
- Richard Jennings, conseiller d'Aylmer;
- Marc Croteau, maire d'Aylmer et président de la C.U.O.

La révision du schéma d'aménagement a également été réalisée avec la collaboration du Comité directeur :

- Philippe Paquin, directeur du secteur territoire au Service de gestion et opérations territoriales, ville d'Aylmer;
- Gilbert Gagnon, chef à la division réglementation et représentation, ville d'Aylmer;
- Liliane Moreau, chef de la division planification du territoire, ville d'Aylmer;
- Pierre Tanguay, directeur du Service d'urbanisme, ville de Hull;
- Lucie Bureau, chargée de planification, ville de Hull;
- Josée Sabourin, chargée de planification, ville de Hull;
- Léo de la Chevrotière, directeur du Service d'urbanisme (jusqu'en 1995), ville de Gatineau;
- Jacques Perrier, directeur adjoint puis directeur du Service d'urbanisme (depuis 1995), ville de Gatineau;
- Suzanne Dagenais, chargée de planification;
- Pierre Guilbault, adjoint au secrétaire, ville de Masson-Angers;
- Guylaine Bouchard, inspecteure, ville de Masson-Angers;
- Marc Chicoine, directeur du Service d'urbanisme, ville de Buckingham;
- Gilles Tremblay, chargé de planification, C.U.O.
- Daniel Le Pape, chargé de planification, C.U.O.;
- Nelson M. Tochon, directeur du Service de la planification et de l'informatique, C.U.O.

Étapes réalisées dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement révisé

1.	Document de réflexion.	26 mars 1992
2.	Document d'orientation.	27 mai 1992
3.	Méthodologie pour la révision du schéma d'aménagement de la C.U.O.	8 octobre 1992
4.	Réalisation du document sur la « Problématique ».	15 novembre 1993
5.	Adoption par le Conseil de la C.U.O. du document sur la nature de la révision du schéma d'aménagement en vertu de l'article 56.1 de L.A.U. (résolution no 93-1144).	16 décembre 1993
6.	Avis du ministre des Affaires municipales sur le document sur la nature de la révision.	7 mars 1995
7.	Présentation à la Commission de l'aménagement du document sur la Vision, grandes orientations et objectifs du schéma d'aménagement.	30 mars 1994
8.	Présentation à la Commission de l'aménagement du document synthèse sur la problématique.	14 avril 1994
9.	Dépôt à la Commission de l'Étude d'organisation et l'espace économique de la C.U.O.	Octobre 1994
10.	Adoption par le Conseil de la C.U.O. du Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun (résolution 95-91).	26 janvier 1995
11.	Dépôt à la Commission de l'aménagement par le Service de la planification de la proposition du 1er projet de schéma d'aménagement.	13 septembre 1995
12.	Réception des avis des membres de la Commission de l'aménagement.	28 septembre 1995
13.	Dépôt à la Commission du 1er projet de schéma au Conseil de la C.U.O. et envoi officiel aux municipalités.	5 octobre 1995
14.	1ère période d'analyse par les municipalités.	7 oct. au 15 déc.1995
15.	Demande du Conseil de la C.U.O. d'un délai pour l'adoption du premier projet de schéma d'aménagement révisé (résolution 95-1149).	14 décembre 1995
16.	Réalisation par le Service de la planification du document sur les « Réponses aux avis et questions des municipalités ».	15 janvier 1996
17.	Adoption par le Conseil de la C.U.O. du 1er projet de schéma d'aménagement (résolution no 96-176).	7 mars 1996
18.	2e période d'analyse par les municipalités.	21 mars au 13 septembre 1996
19.	Réception de l'avis gouvernemental.	19 septembre 1996
20.	Document sur l'Analyse des avis municipaux et du gouvernement réalisé par le Service de la planification.	17 octobre 1996
21.	3e période d'analyse par les municipalités.	27 mars au 2 mai 1997
22.	Dépôt et discussion à la Commission de l'aménagement du 2e projet de schéma d'aménagement.	26 mars au 14 mai 1997
23.	Adoption du 2e projet de schéma par le Conseil de la C.U.O. pour les fins de consultation publique (résolution no 97-454).	5 juin 1997
24.	Période de consultation publique et 4e période d'analyse des municipalités.	9 juin au 7 octobre 1997
25.	Étude et recommandation de la Commission de l'aménagement	29 octobre 1997
26.	Adoption du schéma d'aménagement par le Conseil de la C.U.O. (résolution no 97-810).	6 novembre 1997

27.	Réception du 2e avis gouvernemental	19 mai 1998
28.	Analyse de la demande du ministre des affaires municipales pour le remplacement du schéma d'aménagement	mai-octobre 1998
29.	Rencontre entre les représentants du M.A.M.M. et le président de la C.U.O., le président de la Commission de l'aménagement ainsi que le directeur du service de la planification	26 février 1999
30.	Recommandation de la Commission de l'aménagement au Conseil pour l'adoption de la version finale du schéma d'aménagement	29 septembre 1999
31.	Adoption de la version finale du schéma d'aménagement	14 octobre 1999
32.	Signification par la ministre des Affaires municipales, madame Louise Harel, que le schéma d'aménagement est conforme aux orientations gouvernementales et entrée en vigueur	5 janvier 2000

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES ..... Pages I à IX

TABLE DES FIGURES ..... Pages X et XI

TABLE DES PLANCHES ..... Page XII

I - LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

1. Introduction ..... **Chap. 1 - Page 1**

1.1 Démarche de la révision du schéma d'aménagement. 1

1.2 Problématique régionale 3

1.3 Scénarios de projection de la population et prévisions de l'emploi 11

1.4 Enjeux du schéma d'aménagement. 16

1.5 Structure du schéma d'aménagement. 18

1.6 Interprétation du schéma 20

2. Vision, grandes orientations et objectifs du schéma d'aménagement ..... **Chap. 2 - Page 1**

3. Concept d'organisation de l'espace économique ..... **Chap. 3 - Page 1**

3.1 Contexte régional. 1

3.2 Présentation du concept de structuration de l'espace économique régional. 3

4. Système de transport ..... **Chap. 4 - Page 1**

4.1 Contexte d'analyse du transport terrestre 1

4.1.1 Études 1

4.1.2 Concept, choix et moyens 2

4.1.2.1 Concept de développement concerté 2
4.1.2.2 Concept de service pour le transport en commun 2
4.1.2.3 Choix technologique pour le transport en commun 3

4.1.2.3.1 Implantation du viabus 3

4.1.3 Écrans, modes d'intervention et objectifs par écran 4

4.1.3.1 Écrans et modes d'intervention 4
4.1.3.2 Objectifs par écran de part modale du transport en commun 5

4.1.4 Décloisonnement du territoire 7

4.1.4.1 Faiblesses de nos liaisons 7

4.1.4.1.1 Liaisons intra-régionales 7
4.1.4.1.2 Liaisons inter-régionales 8
4.1.4.1.3 La voie ferrée Hull-Montréal 8
4.1.4.1.4 L'anneau de transport général rapide : les autoroutes 9

4.2 La planification d'ensemble et le BAPE 14

4.2.1 Concept et interventions d'ici 2011 14
4.2.2 Concept et interventions de 2011 à 2046 15

4.3 Interventions sur le réseau routier 16

4.3.1 Priorités à court terme de la Communauté 16
4.3.2 Élargissements et nouvelles infrastructures 17

4.3.2.1 Travaux d'ici le moyen terme 17
4.3.2.2 Travaux pour le long terme 18

4.4 Planification des quartiers résidentiels et le transport en commun 19

4.5 Le réseau routier supérieur 19

4.5.1 Caractéristiques des classes fonctionnelles du réseau supérieur 19

4.5.2 Objectifs de fonctionnalité des infrastructures 20

4.5.2.1 Dans l'axe est-ouest 20
4.5.2.2 Dans l'axe nord-sud 22
4.5.2.3 Décloisonnement de Buckingham 22

4.5.3 Types de mesures proposées 23

4.6 Protection des corridors 23

4.6.1 Corridors publics existants 23
4.6.2 Corridors privés existants 24
4.6.3 Protection de l'axe est-ouest 25

4.7 Transport aérien : aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa 25

4.7.1 Localisation et caractéristiques 25
4.7.2 Perspectives de développement de l'aéroport 26

4.8 Réseau des sentiers récréatifs et réseau cyclable 26

4.8.1 Généralités 26
4.8.2 Définitions 28
4.8.3 Réseau des sentiers récréatifs de la Capitale Nationale 29

5. Organisation du territoire ..... **Chap. 5 - Page 1**

5.1 Périmètre d'urbanisation 1

5.2 Planification des transports 3

5.3 Grandes affectations du territoire 3

5.3.1 Politique générale relative aux grandes affectations du sol 3
5.3.2 Affectation du sol à l'extérieur du périmètre d'urbanisation 5

5.3.2.1 Affectation agricole 5
5.3.2.2 Affectation rurale 7
5.3.2.3 Affectation rurale et récréative 7
5.3.2.4 Affectation extraction 8

5.3.3 Affectation du sol à l'intérieur du périmètre d'urbanisation 8

5.3.3.1 Affectation résidentielle 8
5.3.3.2 Affectation commerciale et touristique 9
5.3.3.3 Affectation multifonctionnelle 11
5.3.3.4 Affectation commerce et services 12
5.3.3.5 Affectation technologique 12
5.3.3.6 Affectation technologique et d'affaires 13
5.3.3.7 Affectation industrielle régionale 15
5.3.3.8 Affectation industrielle municipale 15
5.3.3.9 Affectation industrielle régionale de salubrité 16

5.3.4 Affectation applicable à l'ensemble du territoire de la C.U.O. 16

5.3.4.1 Affectation aménagement différé 16
5.3.4.2 Affectation utilisation publique 17
5.3.4.3 Affectation récréative 18
5.3.4.4 Affectation conservation 19

5.4 Développement de l'espace urbain 20

5.4.1 Espace économique 21

5.4.1.1 Caractéristiques d'aménagement pour les pôles régionaux 23

5.4.2 Espace résidentiel 29

5.4.2.1 Aire engagée 30
5.4.2.2 Priorités d'aménagement 31

5.4.2.2.1 Aire de consolidation 34
5.4.2.2.2 Aire d'expansion 35

6. Développement récréo-touristique ..... **Chap. 6 - Page 1**

6.1 Orientations du développement touristique 1

6.2 Concept de l'Outaouais fluvial 3

6.2.1 Dimensions communes à l'ensemble des parties de l'Outaouais 3
6.2.2 Dimensions spécifiques à la C.U.O. 4
6.2.3 Attitude des intervenants 8

6.3 Approche fondée sur le paysage et la communication 8

6.3.1 Entité navigable 8

6.3.1.1 Théorie et traitement 8
6.3.1.2 Orientation sur la communication fluviale 9
6.3.1.3 Application 10

6.3.2 Couloir fluvial 11

6.3.2.1 Théorie et traitement 11
6.3.2.2 Orientations d'aménagement du territoire 11
6.3.2.3 Application 12

6.3.3 Unité de paysage 13

6.3.3.1 Théorie et traitement 13
6.3.3.2 Application 14

6.3.3.2.1 Aylmer 14
6.3.3.2.2 Hull 15
6.3.3.2.3 Gatineau 15
6.3.3.2.4 Masson-Angers 16
6.3.3.2.5 Buckingham 17

6.4 Propriétés publiques et corporatives 17

6.4.1 Propriétés publiques 18

6.4.1.1 Le Parc de la Gatineau 19

6.4.2 Propriétés corporatives 20

6.5 Rives 20

6.5.1 Définition 20
6.5.2 Interventions 20
6.5.3 Protection des rives 21

6.6 Programmes 21

7. Infrastructures et équipements intermunicipaux ..... **Chap. 7 - Page** 1

7.1 Réseaux majeurs 1

7.1.1 Électricité 1

7.1.1.1 Postes de répartition et centrales électriques 1
7.1.1.2 Projets envisagés par Hydro-Québec 2

7.1.2 Gaz naturel 3

7.1.2.1 Nature des activités 3
7.1.2.2 Approvisionnement gazier 3
7.1.2.3 Expansion du réseau vers Masson-Angers et Buckingham 4

7.1.3 Télécommunications 4

7.1.3.1 Contexte 4
7.1.3.2 Une perspective régionale de l'autoroute de l'information 5
7.1.3.3 Éducation : un produit de la concertation régionale 6
7.1.3.4 Réseau inter-institutionnel Outaouais (R.I.I.O) 7

7.2 Utilité publique 7

7.2.1 Eau potable 12

7.2.1.1 Traitement d'eau 12
7.2.1.2 Conduites intermunicipales 12

7.2.2 Assainissement des eaux 13

7.2.2.1 Intercepteur et collecteurs d'égout 13
7.2.2.2 Usine d'épuration 13
7.2.2.3 Usine de granulation 13

7.2.3 Gestion des déchets 14

7.2.3.1 Recyclage 14
7.2.3.2 Centre de recyclage et de transbordement 15
7.2.3.3 Lieu d'enfouissement sanitaire 15

7.3 Équipements institutionnels 16

7.3.1 Institutions d'enseignement 16

7.3.1.1 Université du Québec à Hull (U.Q.A.H.) 16
7.3.1.2 Université nationale autonome de Mexico (U.N.A.M.) 17
7.3.1.3 Collège de l'Outaouais 18
7.3.1.4 Collège Héritage 19
7.3.1.5 Le Petit Séminaire de Québec 19

7.3.2 Maison de la Culture 20
7.3.3 Musée canadien des civilisations 21
7.3.4 Musée canadien de la nature 21
7.3.5 Archives nationales du Canada 22
7.3.6 Centres hospitaliers (C.H.V.O. et C.H.B.) 23

7.4 Planification des infrastructures et équipements régionaux 23

8. Contraintes particulières de l'occupation du sol ..... **Chap. 8 - Page** 1

8.1 Zones d'inondation 1

8.2 Zones géotechniquement instables 2

8.3 Sites GERLED 4

8.4 Terrains contaminés 6

8.5 Développement résidentiel en bordure du réseau routier 7

8.6 Zones de contraintes anthropiques 8

8.6.1 Usages à localisation normée 8
8.6.2 Accidents industriels majeurs 9
8.6.3 Problématique particulière du bruit et des odeurs 10
8.6.4 Corrections de problèmes environnementaux 11

9. Territoire d'intérêt particulier ..... **Chap. 9 - Page 1**

9.1 Sites d'intérêt patrimonial et bâtiments classés et reconnus 1

9.2 Site archéologique du parc du Lac Leamy à Hull 3

9.3 Aire de protection de la faune 4

9.3.1 Site ornithologique du parc du Lac Leamy 4
9.3.2 Site de concentration d'oiseaux aquatiques :
Secteur de Queen's Park à Aylmer 4

9.4 Chemin d'Aylmer 5

BIBLIOGRAPHIE ..... **Page 1**

ANNEXES

1- Tableau contenant les composantes du schéma d'aménagement selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (art. 5, 6 et 7).

2- Classement des secteurs et des bâtiments d'intérêt patrimonial

3- Pôles régionaux et centres d'emplois - C.U.O. - M.R.O.C.

II - LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

1. Protection de la bande riveraine ..... **Chap. 1 - Page 1**

1.1 Définitions 1

1.2 Marges de recul pour les bâtiments 2

1.3 Protection de la rive et du littoral 3

1.3.1 Application 3
1.3.2 Généralités 3
1.3.3 Protection de la couverture végétale et stabilisation de la rive 4
1.3.4 Occupation du littoral 5
1.3.5 Dépôt de neige 6

2. Contrôle des zones de contraintes naturelles et anthropiques ..... **Chap. 2 - Page 1**

2.1 Dispositions relatives à la zone d'inondation 1

2.1.1 Définitions 1
2.1.2 Normes applicables aux bâtiments autorisés dans la zone d'inondation 2
2.1.3 Dispositions applicables à la sous-zone «A» (0-20 ans) 3
2.1.4 Dispositions applicables à la sous-zone «B» (20-100 ans) 4

2.2 Normes relatives aux zones de mouvement de masse 5

2.2.1 Dispositions spécifiques aux zones à risque élevé (ZRE) 5
2.2.2 Dispositions spécifiques aux zones à risque moyen (ZRM) 5
2.2.3 Dispositions spécifiques aux zones à risque faible (ZRF) 5
2.2.4 Mise à jour des plans locaux de mouvement de masse 5

2.3 Implantation le long du réseau routier supérieur et du chemin de fer Canadien Pacifique 6

2.3.1 Réseau routier supérieur 6
2.3.2 Chemin de fer 6

2.4 Dispositions applicables aux sites d'élimination des déchets 6

2.5 Directive relative à la détermination des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole 6

3. Règles relatives au lotissement ..... **Chap. 3 - Page 1**

3.1 Normes de superficie et de largeur applicables sur le territoire de la C.U.O. 1

3.2 La demande de permis de lotissement 1

3.3 Planification des quartiers résidentiels en fonction de leur desserte par le transport en commun 2

3.4 Gestion des corridors du réseau routier supérieur 4

3.5 Design et implantation des sentiers récréatifs 5

3.6 Protection des corridors publics 6

4. Règles relatives à la construction ..... **Chap. 4 - Page 1**

4.1 Les normes 1

4.2 Les conditions de l'émission du permis 1

4.2.1 Conditions générales 1
4.2.2 Conditions particulières à la zone agricole 1
4.2.3 Conditions particulières à la zone d'inondation 2
4.2.4 Conditions particulières aux zones de mouvement de masse 3

4.2.4.1 Zone à risque moyen 3
4.2.4.2 Zone à risque faible et hypothétique 4

4.2.5 Condition particulière à la conversion des chalets 4

4.2.6 Condition particulière aux sites d'élimination des déchets 5

5. Règles relatives à certains usages ..... **Chap. 5 - Page 1**

5.1 Maisons mobiles 1

5.2 Extraction 1

Annexe 1 - Tableau des cotes de récurrence

Annexe 2 - « Arrêté du ministre de l'Environnement et de la Faune en date du 2 mars 1998 » et « Directive relative à la détermination des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole »

III - PLAN D'ACTION

A) Infrastructure et équipements régionaux : Communauté urbaine de l'Outaouais.

B) Réseaux routier et de transport en commun : Programmation des maîtres d'œuvre.

C) Sentiers récréatifs : Réseau de la Capitale nationale.

IV - RAPPORT DE LA CONSULTATION SUR LE 2E PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE LA C.U.O.

TABLE DES FIGURES

No	TITRE	Article no
1.1	Contexte régional	1.2
1.2	Projections démographiques et prévisions d'emplois pour la M.R.O.C. (1991 - 2021)	1.3
1.3	Projections démographiques pour la C.U.O. (1991 - 2046)	1.3
1.4	Prévisions d'emplois pour la C.U.O. (1986 - 2011)	1.3
4.1	Objectifs de part modale du transport en commun	4.1.3.2
4.2	Lignes-écran du transport dans la C.U.O.	4.1.3.2
4.3.1	Anneau continu et réversible de transport rapide des marchandises par voie ferrée	4.1.4.1.3
4.3.2	Demande d'abandon de service subdivision Lachute	4.1.4.1.3
4.4	Anneau continu et réversible de transport général rapide par autoroute	4.1.4.1.4
4.5	Voies réservées d'ici 2011	4.2.1
4.6	Gestion des corridors routiers du réseau supérieur	4.5.1
5.1	Entente Québec - C.C.N.	5.2
5.2	Superficie en hectares des terrains vacants à l'intérieur des aires d'affectation résidentielle (activités urbaines) et d'aménagement différé en 1995	5.4.2.2
6.1	Le triangle de communication fluviale Hull - Ottawa / Kingston / Montréal	6.2.2
6.2	Distances sur la rivière des Outaouais	6.2.2
6.3	Distances sur la Voie d'eau Rideau	6.2.2
6.4	Distances sur la Voie d'eau Saint-Laurent	6.2.2
6.5	Couloirs fluviaux, unités de paysage et circuits Aylmer - Hull - Gatineau	6.3
6.6	Couloirs fluviaux, unités de paysage et circuits Buckingham - Masson-Angers	6.3
6.7	Entités navigables accessibles depuis le territoire de la C.U.O.	6.3.1.1
6.8	Couloirs fluviaux des villes	6.3.2.3

7.1	Réseau inter-institutionnel Outaouais (RIIO) Aylmer - Hull - Gatineau	7.1.3.4
7.2	Réseau inter-institutionnel Outaouais (RIIO) Buckingham et Masson-Angers	7.1.3.4
7.3	Usines de traitement d'eau, production 1994	7.2.1.1
Annexe 3	Pôle et centre d'emploi CUO - MROC	Annexe 3

TABLE DES PLANCHES

No	TITRE
Planche 1	Planification des transports
Planche 2	Grandes affectations du sol
Planche 3	Description des pôles économiques régionaux
Planche 4	Priorités d'aménagement
Planche 5	Centres récréo-touristiques
Planche 6	Zones de contraintes de l'environnement
Planche 7	Réseaux
Planche Plan d'action	Sentiers récréatifs

LIMINAIRE

DÉCLARATION COMMUNE SUR LES PAYSAGES QUÉBÉCOIS

Adoptée le 18 juin 1995

À la suite des discussions et des travaux tenus dans le cadre des États généraux du paysage québécois à Québec du 13 au 18 juin 1995, nous, membres des associations et des ordres professionnels partenaires[1],

CONVENONS QUE LES PAYSAGES NATURELS ET CONSTRUITS :

- représentent plus que la partie visible du milieu percepteur des interventions;
- sont le résultat de l'interaction entre les populations, leurs activités et les lieux qui les accueillent;
- sont perçus différemment par les individus selon leurs valeurs, leur culture et leur époque et s'inscrivent dans un processus culturel en évolution;
- sont transformés à un rythme accéléré qui entraîne souvent une rupture avec la continuité historique et culturelle et une dégradation du milieu naturel;
- perdent leur qualité, leur identité, leur intégrité et leur diversité à la suite d'interventions caractérisées par la suprématie des facteurs économiques, fonctionnels et normatifs;
- constituent une ressource d'intérêt collectif dont l'importance s'accroît aux yeux de la population;
- contribuent à la qualité de vie, au sentiment d'appartenance à un lieu et au développement durable du territoire;

EN CONSÉQUENCE, NOUS CONSIDÉRONS QUE NOS ACTIONS ET PRATIQUES PROFESSIONNELLES DEVRONT :

- reconnaître que le paysage est une ressource et un bien collectif;
- veiller à ce que les transformations du paysage contribuent à la qualité de vie, à révéler l'identité culturelle locale et régionale québécoise et à favoriser le sentiment d'appartenance à un lieu;
- reconnaître que la qualité du paysage concerne l'ensemble des actes professionnels et, par conséquent, devrait constituer un lieu de convergence multidisciplinaire;
- tenir compte des valeurs et des aspirations de la population tout en contribuant à une sensibilisation accrue des citoyens et des décideurs à l'égard du paysage;
- respecter les particularités du paysage avec un objectif constant de valeur ajoutée au milieu;
- favoriser l'aménagement intégré des paysages, le tout dans une optique de développement durable et de maintien de la diversité;
- reconnaître les paysages exceptionnels, représentatifs et signifiants pour les collectivités et en assurer la mise en valeur et la protection;
- contribuer à l'émergence d'un langage commun à l'égard des paysages et rendre la notion de paysage accessible à la population;
- favoriser une plus grande concertation dans les domaines de la recherche et des études sur le paysage;
- favoriser, dans le cadre de la conception et de l'évaluation des projets, des liens multidisciplinaires.

(1) Ordre des urbanistes du Québec
Association des biologistes du Québec
Ordre des agronomes du Québec
Association professionnelle des géographes du Québec
Ordre des ingénieurs forestiers du Québec
Association des aménagistes régionaux du Québec
Ordre des architectes du Québec
Association des économistes du Québec
Ordre des ingénieurs du Québec
Association des archéologues du Québec
Association des architectes paysagistes du Québec
Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec

1. INTRODUCTION

1.1 Démarche de la révision du schéma d'aménagement

En 1969, le gouvernement du Québec a créé la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) dont le territoire regroupait à l'époque une zone urbaine (les villes d'Aylmer, Hull, Gatineau, Masson-Angers et Buckingham) et une zone rurale regroupant les municipalités de Cantley, Chelsea, L'Ange-Gardien, La Pêche, Notre-Dame de la Salette, Pontiac, Val-des-Monts, située au nord de ces villes et à l'ouest d'Aylmer (aujourd'hui MRC les Collines-de-l'Outaouais). De 1969 à 1990, la CRO a réalisé deux (2) schémas d'aménagement dont le premier est entré en vigueur en août 1978 et le second en juin 1988. Il est à préciser que ces deux schémas devaient intégrer l'ensemble du territoire, c'est-à-dire la zone urbaine et la zone rurale avec leurs fonctions et dimensions respectives.

La Communauté urbaine de l'Outaouais issue de l'ancienne Communauté régionale de l'Outaouais a été créée le premier janvier 1991 par le gouvernement du Québec. Il est à souligner que le présent schéma d'aménagement fait partie de la troisième génération, mais il est le premier de la C.U.O. composée d'une entité métropolitaine où les fonctions urbaines prédominent.

La C.U.O. est tenue par la Loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme du gouvernement du Québec (L.A.U. article 55) de réviser son schéma d'aménagement à tous les cinq (5) ans afin de permettre aux autorités concernées de bonifier et de réajuster les politiques d'aménagement du territoire et de développement régional. Cet exercice apparaît plus qu'essentiel, non seulement pour suivre l'évolution des différentes activités urbaines, mais également pour réaliser la gestion intégrée du milieu en rapport avec les préoccupations et les contextes régionaux.

Le travail de révision du schéma d'aménagement a débuté au printemps 1992 sous la responsabilité de la Commission de l'aménagement, avec la production par le Service de la planification de la C.U.O. des documents de réflexion et d'orientation. En 1992, le même Service a constitué un Comité directeur de révision du schéma d'aménagement. Ce dernier a entrepris à l'automne 1992 un exercice de réflexion sur les grandes préoccupations régionales et locales. Le Comité était formé des directeurs et/ou des coordonnateurs des Services d'urbanisme des municipalités faisant partie de la C.U.O.

Un travail de concertation a mené à des échanges et à la réalisation de travaux présentant un portrait général du contexte régional et des situations problématiques qui nous préoccupent. Ces travaux ont fait l'objet d'un suivi par la Commission de l'aménagement et des recommandations s'y sont greffées. L'ensemble de cette

démarche a permis de réaliser un document qui fait ressortir l'essentiel des préoccupations du territoire de la C.U.O. et d'identifier les enjeux, les grandes orientations et les objectifs de ce schéma d'aménagement.

À la fin de 1993, le Service de la planification de la C.U.O., conformément à la L.A.U., a soumis à la Commission de l'aménagement un document sur la nature de la révision du schéma d'aménagement et celui-ci a été adopté par le conseil de la C.U.O. À cet effet, le gouvernement du Québec par le biais de son ministre des Affaires municipales et ministre d'État au développement des régions d'alors, M. Guy Chevrette, a donné un avis sur ce document qui va dans le sens des préoccupations gouvernementales, surtout en ce qui a trait à la gestion de l'urbanisation.

Suite au débat régional et au point de vue du ministre, il est apparu le besoin d'articuler le nouveau schéma selon une approche stratégique de développement du territoire. En ce sens, les secteurs d'intervention prédominants sont :

- développement de l'économie régionale (diversification économique et positionnement des pôles régionaux);

- définition d'un nouveau cadre de planification en transport;

- organisation du territoire (gestion de l'espace urbain, consolidation des fonctions urbaines : résidentielles, commerciales...).

- identité sociale et culturelle (reconnaître et promouvoir le caractère distinctif de l'Outaouais dans son espace économique frontalier).

Le premier projet de schéma d'aménagement a été adopté le 7 mars 1996 par le Conseil de la C.U.O. Le ministre des Affaires municipales, la Commission de la Capitale Nationale, le Conseil régional des loisirs de l'Outaouais et les municipalités membres ont ensuite soumis leurs avis et commentaires à la Communauté, lesquels ont permis de bonifier le document de manière à constituer le 2e projet de schéma d'aménagement destiné en vertu de l'article 56.6 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, à la consultation auprès de la population, des municipalités et autres organismes concernés. Après la période de consultation, en septembre 1997, la Commission de l'aménagement a poursuivi son travail d'analyse et de bonification afin de réaliser et soumettre au Conseil, la version finale du schéma d'aménagement.

Le nouveau document de planification régionale intègre et cible les secteurs mentionnés plus haut. Aussi, il élabore des moyens pour atteindre ses objectifs et des

mécanismes de réajustement desdits objectifs afin d'être plus stratégique (voir chapitre 2). L'ensemble de cette approche permet d'en arriver à poser des actions concrètes et mesurables.

Ce nouveau schéma procède d'une volonté de se démarquer de l'approche «zonage régional» des ouvrages précédents pour les villes. Il est plutôt destiné à accorder à ces dernières plus de latitude et de marge de manoeuvre pour traduire les politiques régionales en fonction de leurs propres instruments de planification et de contrôle spatial.

1.2 Problématique régionale

La C.U.O. est une région québécoise qui est aussi le pôle urbain de la région de l'Outaouais. La Communauté est le territoire le plus urbanisé à l'ouest de la région de Montréal et elle est la seule entité régionale frontalière vis-à-vis une région urbanisée de l'Ontario (Région d'Ottawa-Carleton). Située sur la rive nord de la rivière des Outaouais, elle fait partie intégrante de la Région de la Capitale nationale (Québec-CUO et MRC les Collines-de-l'Outaouais/Ontario-ROC; voir figure no 1.1. - Contexte régional). Selon le recensement de 1996, les villes de la C.U.O. regroupent une population de 217 609 personnes, ce qui constitue la troisième agglomération urbaine au Québec.

La C.U.O. est la seule Communauté urbaine au Québec à ne pas posséder de lien autoroutier direct vers Montréal. Pour s'y rendre, il faut utiliser l'autoroute 417 en Ontario (voir figure no 4.4 au chapitre 4 - Anneau de transport rapide). Cela a pour effet de renforcer un lien nord-sud de dépendance avec la province voisine au lieu de créer un lien ouest-est et un sentiment d'appartenance avec le reste du Québec. Cette problématique contribue à isoler la région du reste du Québec tant aux plans économique (commercial et industriel) et culturel que de l'identité régionale québécoise.

Il faut constamment situer le territoire de la C.U.O. dans son contexte géopolitique pour être en mesure de mieux comprendre sa dynamique régionale et ce, dans toutes les sphères d'activités. La Communauté est une zone urbaine qui subit une forte dépendance économique vis-à-vis la ROC (forte concentration de l'emploi de la fonction publique fédérale et activité économique axée sur le tertiaire moteur).

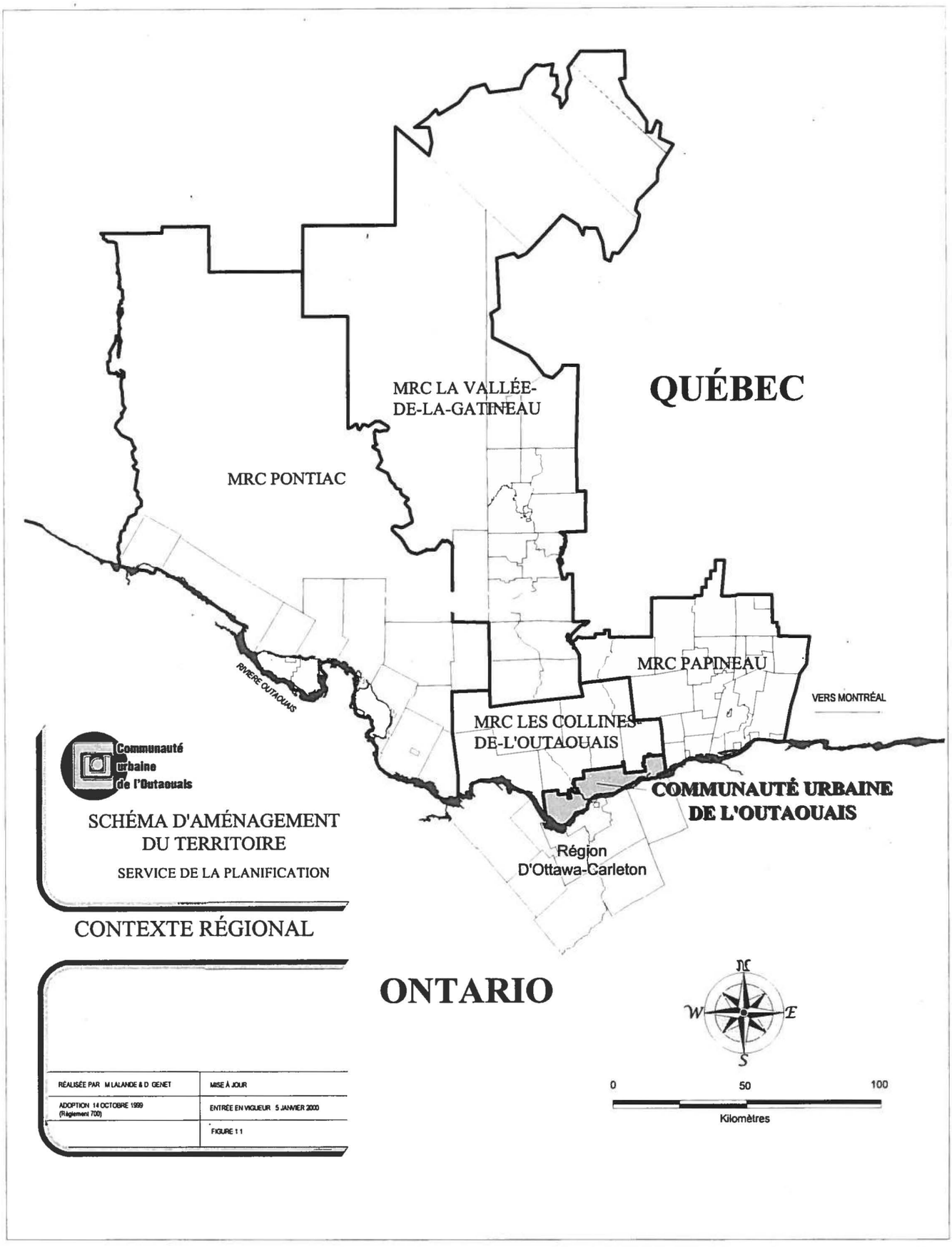
Depuis environ vingt-cinq ans du côté ontarien, la ROC et d'autres partenaires régionaux et provinciaux ont travaillé dans un esprit régional et de concertation à diversifier la structure économique et de l'emploi de la ROC, qui dépendait presque exclusivement de la présence du gouvernement fédéral.

Pendant ce temps, la CRO-CUO se félicitait de la venue de fonctionnaires du fédéral en permanence d'Ottawa vers Hull. Depuis la décennie quatre-vingts, une telle réalité s'est traduite par la création d'emplois dans la fonction publique fédérale et dans les secteurs secondaire et tertiaire traditionnels tels que la construction et le commerce.

> «Il est à préciser que si 90% des résidants d'Ottawa-Carleton y résident et y travaillent, il n'en est pas de même pour l'économie de la C.U.O. qui est complètement ouverte et où près de 60% des résidants travaillent à Ottawa et où près de 30% des emplois qu'on retrouve sont occupés par des résidants d'Ottawa-Carleton.»[1]

---

1 Materazzi, Franco, et coll., Étude d'organisation de l'espace économique de la C.U.O., Hull, 1994, p.22.



Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

SERVICE DE LA PLANIFICATION

CONTEXTE RÉGIONAL

RÉALISÉE PAR M LALANDE & D GENET	MISE À JOUR
ADOPTION 14 OCTOBRE 1999 (Règlement 700)	ENTRÉE EN VIGUEUR 5 JANVIER 2000
	FIGURE 1.1

Cette situation de forte dépendance et d'un manque de diversification économique de la C.U.O. a des conséquences surtout d'ordre fiscal aux niveaux municipal, régional et provincial;

> «Cela entraîne un affaiblissement continu de la base fiscale des municipalités qui dépendent de plus en plus du secteur résidentiel, les activités industrielles et commerciales contribuant proportionnellement de moins en moins.
>
> Ceci entraîne aussi des pertes de recettes fiscales importantes pour le gouvernement du Québec qui voit son assiette de taxation auprès des entreprises être la moitié de ce qu'elle devrait être si l'on trouvait dans la C.U.O. plus d'employeurs privés».[2]

Depuis 1984, les trois gouvernements fédéraux qui se sont succédés à Ottawa ont tenté de réduire leur déficit budgétaire en essayant d'assainir les finances de l'État. Dans un tel contexte, le territoire de la C.U.O. est très vulnérable car le gouvernement actuel poursuit, entre autres, ses actions pour diminuer davantage la taille de la fonction publique fédérale pour réduire le déficit.

Aussi, nous tenons à mentionner que depuis le début de la décennie 80, le dilemme constitutionnel entre le Québec et le Canada a eu pour conséquence d'instaurer une incertitude cyclique dans la région au niveau de sa structure économique et de l'emploi qui dépendent largement de la présence du gouvernement fédéral.

Selon le Comité Outaouais[3], la région possède les caractéristiques d'une « région mono-industrielle » car 21.6% de la main d'oeuvre de l'Outaouais se trouve concentrée dans la fonction publique fédérale. Dans un tel contexte, le même organisme a décrété l'urgence d'agir pour engendrer une diversification de l'économie régionale afin de renforcer la structure économique et de l'emploi de la Communauté. Cette démarche s'inscrit dans l'optique d'une plus grande indépendance par rapport au côté ontarien, et de l'affirmation régionale au plan économique.

En 1992, le gouvernement du Québec abolit la Société d'aménagement de l'Outaouais et au mois de juillet de la même année, il modifie la Loi sur la Communauté urbaine de l'Outaouais, permettant à cette dernière de se doter d'un organisme de promotion

---

2 Ibid, pp. 14-15.

3 Comité Outaouais, L'Outaouais et son avenir économique - Plan de diversification économique, Hull, 1992.

économique. En octobre 1993, le même organisme a adopté un règlement créant la Société de diversification économique. En 1996, la S.D.É.O. réalisait un plan d'affaires, lequel fut accepté par le gouvernement du Québec et par la Communauté urbaine de l'Outaouais, afin de se doter d'une stratégie de développement économique.

Depuis février 1997, la S.D.É.O. compte deux nouveaux partenaires financiers, soit le C.R.D.O. avec un apport annuel prévu de 1M$ et le Gouvernement du Québec, via le ministère des régions, avec une contribution prévue de 3M$ par année pour des mesures d'appui. Les nouveaux partenaires couvrent 50% des frais d'opération de la S.D.É.O. L'apport du Gouvernement du Québec aux mesures d'appui, soit 12,8M$ pour 4 ans prendrait la forme de prêts pour l'aide aux entreprises. Cette somme inclut les 2,8M$ déjà versés à la C.U.O. pour le projet Hiérapolis et 2M$ en 1996-1997 pour des activités dites structurantes.

La mission de la S.D.É.O. comporte deux volets :

- Favoriser la création d'emplois dans les secteurs prioritaires retenus par la région :
  - les industries touristiques ;
  - les technologies de l'information ;
  - la forêt et les secteurs de l'environnement ;
  - l'agro-alimentaire ;
  - les industries culturelles.

- Promouvoir la région de l'Outaouais auprès des investisseurs nationaux et internationaux.

L'essentiel des interventions de la S.D.É.O. vise le territoire urbain et la S.D.É.O. pourra, par entente contractuelle, étendre ses activités aux territoires des M.R.C. rurales.

En 1994, le Conseil régional de développement de l'Outaouais (CRDO)[4] a adopté son plan stratégique de développement économique suite à la signature d'une entente-cadre avec le gouvernement du Québec. Fait à noter, l'enveloppe budgétaire est d'un peu plus de 3M$ répartie sur trois ans et elle couvre l'ensemble du

---

4 Conseil régional de développement de l'Outaouais, Planification stratégique régionale de l'Outaouais-Proposition régionale d'entente-cadre, Hull, 1993.

territoire de l'Outaouais (région administrative 07). Les secteurs prioritaires de développement sont :

- Tourisme ;
- Technologie de l'information ;
- Produits de la forêt ;
- Industries bio-alimentaires ;
- Culture et industries culturelles ;
- Habitat ;
- Construction.

Les transports, on ne le répétera jamais suffisamment, revêtent une importance majeure pour l'Outaouais. Plus précisément, ils contribuent à améliorer la qualité de vie des résidants en permettant l'accessibilité aux différents points de l'agglomération urbaine. De surcroît, ces flux de circulation, en favorisant les échanges de biens et services, créent des effets d'entraînement importants, notamment sur les activités économiques. Le lien est-ouest avec le reste du Québec, par le prolongement de l'autoroute 50, est d'une importance capitale pour contribuer efficacement aux efforts de développement économique et ainsi diversifier l'économie régionale. Par ailleurs, la complexité des problèmes de transport dans la Région de la Capitale nationale et la présence d'une multitude d'organismes et d'acteurs concernés par ces problèmes suscitent des modèles diffus d'intervention.

En effet, tous ces intervenants possèdent des niveaux de responsabilité (des budgets et des agendas) différents et par conséquent produisent des études qui s'étendent sur des périodes distinctes et qui concernent des délimitations territoriales différentes. Ceci alourdit sérieusement tout exercice de coordination dont la prétention est de solutionner les principaux problèmes auxquels la région fait face en matière de transport à savoir :

a) nécessité d'accélérer le décloisonnement de l'Outaouais en priorisant le prolongement et le parachèvement de l'autoroute 50;

b) nécessité de rationaliser les infrastructures et les modes de transport sur le territoire de la C.U.O. ainsi que de compléter le principal lien est-ouest régional soit l'autoroute 50, entre le boulevard Saint-Laurent et le chemin de la Montagne.

Concernant l'évolution de la structure urbaine, l'une des tendances lourdes observées depuis quelques années est la croissance rapide du nombre de logements par rapport à

la courbe démographique. En conséquence, la densité globale du développement résidentiel localisé dans les zones homogènes se réduit de plus en plus et la population résidente par hectare diminue, tant à cause de la typologie de l'habitat que de la faiblesse du nombre de personnes par ménage.

Ce phénomène a un nom, il s'agit de l'étalement urbain[5] et de ses conséquences qui sont suffisamment analysées. Il en découle certains problèmes, principalement :

- l'homogénéité de la composition socio-économique des quartiers;
- la non valorisation des espaces collectifs;
- le déséquilibre des densités résidentielles.

En conséquence, il y a lieu d'intervenir sur les dimensions suivantes :

- la sensibilisation de la fonction résidentielle dans les centres;
- la redéfinition de la forme urbaine à partir de la cellule familiale;
- l'application de nouveaux modèles de développement résidentiel;
- l'établissement d'une distance raisonnable entre les lieux de résidence et de travail.

Le schéma va cerner ces dimensions et tentera d'apporter des éléments de solution.

Aristote disait que «L'affirmation et la négation ne peuvent être vraies en même temps du même sujet». Le principe d'identité veut tenir compte des permanences partielles qui durent à travers les changements. À cause de la position géopolitique de la C.U.O. et de son appartenance culturelle mal définie par rapport à nos partenaires régionaux ontariens, notre identité, qui est la «composante québécoise» de la capitale nationale, fait plus partie de nos problèmes que de nos solutions, car elle trouve sa définition dans sa dépendance; c'est-à-dire le partage d'un même espace économique avec la R.O.C.

---

[5] L'étalement urbain est généralement défini comme une dispersion désordonnée de l'urbanisation. Cette définition a cependant le désavantage de simplifier un phénomène extrêmement complexe, considéré comme un « mal » diagnostiqué par plusieurs écoles de planification et pour lequel il n'existe aucun traitement connu. Il est toutefois important de formuler quelques distinctions de départ en analysant cette manifestation ; tout d'abord, on confond souvent le développement des banlieues avec l'étalement, ensuite l'utilisation des terres agricoles à des fins d'urbanisation et finalement l'expansion d'une agglomération urbaine. Ce ne sont là que les attributs de la croissance.

Il y a différentes formes d'étalement et conséquemment divers inconvénients qui en résultent. Certains peuvent constituer un fardeau fiscal très lourd à supporter comme dans le cas du développement en « saute-mouton ». Nous croyons que l'arrêt total et absolu de l'étalement est une utopie ; les collectivités locales devraient par contre apporter plus de rigueur dans la gestion de l'urbanisation. Ce qui implique d'abord de faire des choix sur l'organisation et la structuration de l'espace ainsi que la répartition des infrastructures.

La Communauté urbaine présente une réalité culturelle régionale basée principalement sur le partage d'un espace et d'une histoire. La mise en valeur de cette culture devra être privilégiée par les politiques locales et régionales afin d'encourager la production de produits innovateurs et distincts qui refléteront l'héritage de la population de l'Outaouais.

> «C'est en misant sur la culture, son patrimoine et ses caractéristiques propres et non en tentant d'imiter d'autres provinces ou d'autres régions que le Québec trouvera la voie de la prospérité.»[6]

Comme on peut le constater, la C.U.O. a bien défini les enjeux de la problématique régionale qui sont de vrais défis pour les années à venir. Le présent schéma d'aménagement est un document émanant d'une volonté politique régionale et il a le devoir, entre autres, de planifier le territoire de la C.U.O. afin d'y faciliter l'aménagement et pour y favoriser le développement économique, la planification intégrée des transports, la structuration urbaine et l'identité sociale et culturelle qui s'insèrent dans le concept du développement viable. Cette approche vise à améliorer la qualité de vie et la sécurité de la population de la C.U.O.

À l'aube d'un nouveau millénaire, la C.U.O. est appelée à faire un virage important pour rendre la région plus dynamique et améliorer sa position à l'échelle du Québec et au sein de la Région de la Capitale nationale. On dit souvent que le passé est garant de l'avenir, alors si c'est le cas, il y a une ombre au tableau; la faiblesse au niveau de la concertation de ses représentants politiques provinciaux, régionaux et municipaux. Pour illustrer ce point, disons que la CRO-CUO n'a pas été capable dans le passé de s'affirmer suffisamment face aux différents gouvernements qui se sont succédés à Québec au fil des décennies, pour assurer le prolongement de l'autoroute 50 de Masson-Angers à Montréal, reliant ainsi la C.U.O. au reste de la province. Dans un tel contexte, elle a la tâche de régionaliser ses orientations et ses actions politiques au diapason des défis qui lui sont imposés par les nouveaux besoins régionaux et aussi par les politiques du gouvernement provincial, soit la diversification économique, la concertation et la vision régionales demandées par Québec pour bénéficier des différents programmes des ministères québécois.

---

6 Préface de M. Porter, Harvard Business School «L'atlas industriel du Québec», Édition Publi-Relais.

1.3 Scénarios de projection de la population et prévisions de l'emploi

En tout premier lieu, disons qu'il y a une forte interdépendance entre les deux variables population et emploi. Il va sans dire que les décisions politiques et économiques du milieu des affaires ainsi que des gouvernements, spécialement d'Ottawa, influencent directement les données statistiques de la C.U.O.

Du côté ontarien, la ROC prévoit une population de 904 000 personnes en 2011. À long terme, c'est-à-dire en 2021 et ce dans le cadre d'un scénario moyen, on anticipe une population de 1 015 000 personnes (voir figure no 1.2 : Projections démographiques et prévisions d'emplois pour la ROC/1991-2021).

L'étude d'organisation de l'espace économique de la C.U.O. de Franco Materazzi[7] permet de dégager le portrait démographique le plus probable jusqu'en 2011. Pour le segment de 1991-2011, on prévoit une augmentation annuelle moyenne de 3 453 personnes sur le territoire de la C.U.O. avec une projection totale de 270 590 personnes en 2011.

En ce qui concerne les projections à long terme (2031-2046), l'étude de Deluc dans le cadre de l'élaboration du plan régional de développement des transports s'avère la plus crédible et ce même avec deux types de scénarios (voir figure no 1.3 : Projections démographiques pour la C.U.O./1991-2046).

Un fait demeure constant peu importe l'étude; la ville de Gatineau demeure au fil des prochaines décennies la ville la plus populeuse de la C.U.O. Par contre, Hull est la ville qui connaîtra la plus faible croissance démographique de la C.U.O. et ce jusqu'en 2011 (1.1% par rapport à une moyenne de 1.7% pour la C.U.O.)[8]. La ville de Masson-Angers est celle qui connaîtra la plus forte croissance avec un taux annuel de 4,2%.

L'ensemble de ces projections pourrait s'avérer juste si la tendance passée de l'emploi direct et indirect basée presque uniquement sur la présence du gouvernement fédéral continuait sur sa lancée au sein de la région. Mais tel n'est pas le cas pour les années à venir (1995-2011) car les perspectives ont changé suite au budget fédéral de 1995

---

7 Materazzi, Franco, et coll., Étude d'organisation de l'espace économique de la C.U.O., Hull, 1994, p. 116.

8 Ibid, p.116.

déposé par le ministre des Finances. Ce dernier, avec l'appui du gouvernement libéral a lancé une offensive pour réduire les effectifs de la fonction publique fédérale de 45 000 postes sur une période de trois ans (1995-1998).

Les prévisions d'emploi tirées de l'étude de Franco Materazzi anticipent une croissance faible de la fonction publique fédérale de 1994 jusqu'en 2011 pour le pôle régional multifonctionnel de Hull, où sont concentrés les emplois du fédéral sur le territoire de la Communauté.

Ce constat peut déséquilibrer le pôle régional multifonctionnel de Hull en particulier car, toujours selon le même auteur, on prévoit pour Hull-Aylmer une croissance annuelle projetée de seulement 0.9% par rapport à une moyenne de 2,2% pour la C.U.O. de 1994 à 2011. La plus forte croissance annuelle projetée pour la même période va à la ville de Gatineau (3,3%), et ce surtout à cause du secteur du commerce de détail et de gros qui ne fait que croître et qui fait de Gatineau le pôle commercial de la C.U.O. Les secteurs d'activités économiques de la construction et de l'enseignement sont aussi parties prenantes de la croissance annuelle projetée pour la ville de Gatineau. Pour sa part, Buckingham et Masson-Angers devraient connaître un taux de croissance annuelle projetée dans la moyenne de la C.U.O., c'est-à-dire de 2,3 %. Les secteurs d'activités économiques ciblés pour Buckingham et Masson-Angers sont ceux du développement immobilier, du manufacturier, du commerce de détail et de l'hébergement, des institutions, de l'agro-alimentaire ainsi que la restauration. Le document prévoit 118 129 emplois en 2011 par rapport à 87 617 emplois pour 1994 (voir figure no 1.4 : Prévisions d'emplois pour la C.U.O., 1986-2011). Du côté de la ROC, on prévoit 550 000 emplois en 2011 dans le cadre d'un scénario moyen comparativement à 403 105 emplois pour 1996 (voir figure no 1.2 - Projections démographiques et prévisions d'emplois pour la ROC/1991-2021).

Afin d'arriver à cette hausse d'emplois pour les années à venir et malgré les décisions politiques du fédéral qui commencent à se faire sentir dans la région, la C.U.O., la Société de diversification économique de l'Outaouais et d'autres organismes régionaux sont obligés de consolider, de renforcer certains secteurs et de trouver d'autres créneaux d'activités économiques pour régénérer la structure économique de la C.U.O. Par ailleurs, si la tendance se maintient au niveau du taux de chômage depuis le début de l'année 1995, on peut remarquer que la région d'Ottawa-Hull a un taux qui se situe au niveau de la moyenne nationale et non plus inférieur à cette moyenne comme les années précédentes. Le mot d'ordre est la diversification économique dans la région afin de maintenir la main-d'oeuvre et la population sur le territoire de la C.U.O. (travail, résidence).

On mise entre autres sur le développement du secteur du tourisme pour mieux positionner la C.U.O. aux plans régional, provincial et interprovincial afin que celle-ci puisse profiter des retombées économiques de ce secteur d'activité; hébergement, restauration, divertissement et loisir. L'implantation du Casino à Hull apporte un équipement touristique structurant important pour dynamiser toute la région.

Avec entre autres la présence des entreprises telles Intergraph, Digital, Spacebridge et Oracle, les secteurs de la haute technologie et de l'environnement sont en développement dans la région (services aux entreprises et enseignement). Le schéma d'aménagement prévoit des zones bien définies pour accueillir et promouvoir ces activités sur son territoire (pôles économiques régionaux). Aussi mentionnons que la venue de l'autoroute de l'information et du défunt projet HIÉRAPOLIS, qui a permis de développer l'accès à cette autoroute à la population de l'Outaouais, ont appuyé cet élan car la région veut devenir le troisième pôle technologique du Québec.

En outre, la présence du Musée canadien des Civilisations à Hull, du Musée canadien de la nature à Aylmer, des Archives nationales du Canada à Gatineau, d'hôpitaux, de maisons d'enseignement dont l'Université du Québec à Hull, le Collège de l'Outaouais (CÉGEP avec un campus à Hull et un à Gatineau), le petit séminaire de Québec ainsi que le Heritage College (CÉGEP anglophone), et des entreprises mentionnées plus haut peuvent permettre à la région de renforcer les secteurs scientifiques et de la haute technologie par la recherche et le développement.

La C.U.O. n'a pas le choix que de définir d'autres secteurs d'activité économique et en ce sens, le nouveau schéma d'aménagement est un document de planification régionale, de promotion et de gestion du territoire pour supporter des actions précises de développement.

FIGURE 1.2

PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES ET PRÉVISIONS D'EMPLOIS POUR LA ROC (1991-2021)

	1991	1996	2011	2021 *
Population	678 000	721 136	904 000	1 015 000
Emplois	383 000	403 105	550 000	580 000

* Scénario moyen : basé sur le taux élevé d'immigration, le haut niveau de scolarité de la population, la très bonne qualité de vie ainsi que la présence d'industries de pointe, de télécommunication et d'informatique sur le territoire de la ROC.

Sources : Materazzi, Franco, et coll., Étude d'organisation de l'espace économique de la C.U.O., Hull, 1994, p. 64.

Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Official Plan (no 6-58), Ottawa, 1997, p.12.

FIGURE 1.3
PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES POUR LA C.U.O. (1986-2046)

MUNICIPALITÉS	1986	1991	1994	1996	2001	2006	2011	AUGMENTATION ANNUELLE 1991-2011 NO	%	2031		2046	
										Scénario 1 *	Scénario 2 **	Scénario 1 *	Scénario 2 **
AYLMER	28 976	32 244	34 000	34 901	39 000	42 500	46 000	689	2.1	57 004	56 814	90 000	89 773
HULL	58 722	60 707	62 700	62 339	67 300	70 600	74 000	665	1.1	71 922	75 299	95 000	95 227
GATINEAU	77 708	92 284	97 500	100 702	109 700	118 400	127 000	1 736	1.9	121 471	131 883	160 000	159 884
BUCKINGHAM	8 820	10 548	10 871	11 678	11 864	12 095	12 980	122	1.2	15 795	10 209	21 323	11 700
MASSON-ANGERS	4 842	5 753	6 229	7 989	9 187	10 105	10 610	243	4.2	11 205	7 243	15 127	8 300
C.U.O.	**179 068**	**201 536**	**211 300**	**217 609**	**237 051**	**253 700**	**270 590**	**3 453**	**1.7**	**277 397**	**281 448**	**381 450**	**364 884**

Scénarios
1* et 2** : Basé sur l'évolution des populations et des emplois selon leur nombre, leur distribution et leur densité sur le territoire.
Basé sur les grandes caractéristiques de l'organisation spatiale (zones de transport) du territoire et de la forme urbaine dans l'avenir.

* Scénario 1 : Tendanciel - Option étalement urbain (poursuite des tendances actuelles au niveau de l'aménagement).

** Scénario 2 : Développement concerté - Option de développement concerté avec interventions globales ou intenses affectant l'évolution de la forme urbaine (aménagement) favorisant l'utilisation des transports collectifs.

SOURCES : Materazzi, Franco, et coll., Étude d'organisation de l'espace économique de la C.U.O., Hull, 1994, p. 116.
: Deluc, Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun - Les scénarios de développement de structuration des données socio-économiques, Ottawa, 1993, p. 1, 3, 18-22.

FIGURE 1.4

PRÉVISIONS D'EMPLOIS POUR LA C.U.O. (1986-2011)

MUNICIPALITÉS	1986	1994	CROISSANCE* ANNUELLE PROJETÉE	PRÉVISIONS		
				2001	2006	2011
HULL/AYLMER**	54 543	59 816	0,9 %	63 750	66 757	69 948
GATINEAU	12 485	22 604	3,3 %	28 540	33 818	40 190
BUCKINGHAM-MASSON-ANGERS**	3 378	5 197	2,3 %	6 282	7 083	7 991
C.U.O.	**70 406**	**87 617**	**2,2 %**	**98 572**	**107 658**	**118 129**
RATIO EMP./POP.	39%	41%		42%	43%	44%

* La croissance annuelle projetée tient compte des transformations de la structure du marché de l'emploi de la région pour les années à venir.

** Les données sur l'emploi de 1986 à 1994 sont tirées du Centre d'emploi du Canada. Ce dernier a regroupé ces données pour les villes d'Aylmer et de Hull, de même pour les villes de Buckingham et Masson-Angers. Ainsi, les données spécifiques permettant de connaître la part relative pour chacune de ces municipalités sont inexistantes.

SOURCE : Materazzi, Franco, et coll., Étude d'organisation de l'espace économique de la C.U.O., Hull, 1994, pp. 55-58.

1.4 Enjeux du schéma d'aménagement

En conformité avec la L.A.U. (article 56.1), le conseil de la C.U.O. a adopté en décembre 1993 un document sur la nature de la révision du schéma d'aménagement dont voici les quatre enjeux.

Le premier enjeu concerne le développement économique. La C.U.O. doit s'orienter vers une meilleure autonomie régionale en terme d'emplois et d'activités économiques. Afin d'y parvenir, la C.U.O. devrait tirer avantage de la R.O.C. pour développer une structure économique complémentaire. La réalité politique et économique canadienne et québécoise oblige la C.U.O. **à diversifier sa structure économique afin d'augmenter le niveau d'emploi et de maintenir la population sur le territoire (travail/résidence).**

Pour y arriver, il faut continuer à mobiliser et concerter les leviers décisionnels régionaux (CUO-SDE-CRDO-secteur privé) et la population de l'Outaouais autour de

cet enjeu. Le partenariat entre ces acteurs est la pierre angulaire de la diversification économique de la C.U.O. De plus, le présent schéma propose des politiques et principes de développement spatial (pôles économiques) qui devraient permettre de supporter les efforts régionaux de développement économique.

Le deuxième enjeu concerne le transport. Le contexte géographique de la C.U.O. fait ressortir une problématique à trois niveaux (régional - région administrative 07; métropolitain - CUO.; interrégional - CUO-ROC). Des études et des plans ont été élaborés par diverses instances gouvernementales et autres organismes liés au transport.

Le manque de vision régionale au plan de la mobilité des personnes et des marchandises ainsi qu'un manque de « leadership » régional peuvent engendrer une dégradation du niveau d'équipements (ponts, routes...) et des services en transport.

Le schéma d'aménagement **définit un nouveau cadre de planification où le plan intégré de transport intervient comme élément commun aux stratégies d'aménagement et de développement.** Aussi, il est impératif de favoriser un leadership régional pour permettre au plan d'action de s'orienter vers une stratégie commune d'aménagement et de développement du territoire axée sur des principes de développement viable.

Le troisième enjeu consiste à protéger et améliorer le milieu de vie. Il s'agit d'une priorité importante pour la population de la C.U.O. suite à des gestes posés par différents acteurs publics et privés sur le territoire ainsi qu'à la précarité des ressources naturelles.

Le phénomène de l'étalement urbain, la construction dans les zones sensibles, la disposition des déchets et des neiges usées... sont des problématiques concrètes sur le territoire de la C.U.O. La gestion de l'environnement ainsi que le discours sur la gestion intégrée du milieu de vie font partie de la nouvelle réalité.

Le schéma favorise les initiatives qui peuvent **harmoniser les composantes du milieu de vie avec les valeurs économiques, sociales et environnementales (développement viable).** De plus, la gestion du territoire consiste à favoriser une meilleure organisation des centres urbains et à définir le périmètre d'urbanisation comme moyens de consolider le tissu urbain et d'équilibrer les fonctions qui le composent.

Le quatrième enjeu concerne la situation géographique du territoire. La C.U.O. a besoin de **faire reconnaître et de promouvoir son identité culturelle distincte dans son espace économique frontalier.** En soi, le territoire de la C.U.O. est une zone urbaine

québécoise dont il faut reconnaître l'environnement économique frontalier (Québec-Ontario). Ce positionnement conduit la C.U.O. à une double alliance stratégique qui fait le propre de son identité régionale québécoise.

Le schéma exprime une volonté politique de définir des orientations pour mettre en valeur l'identité régionale. C'est l'outil idéal de promotion de l'identité culturelle distincte dans le cadre d'une région frontalière.

1.5 Structure du schéma d'aménagement

Le schéma gravite autour de ces quatre (4) grands enjeux afin de mieux cerner les politiques régionales d'aménagement et de développement et préparer le territoire de la C.U.O. à faire la transition vers le nouveau millénaire. Il s'agit du développement économique et récréo-touristique, du plan intégré des transports, de la gestion de l'espace urbain et de l'environnement.

Le développement économique et récréo-touristique est traité, entre autres, dans le chapitre 3 sur le concept d'organisation de l'espace économique et dans le chapitre 5 sur l'organisation du territoire. On y fait ressortir le contexte régional du territoire de la C.U.O. comme faisant partie de la Région de la Capitale nationale et on y présente un concept de structuration de l'espace économique régional ainsi que des principes de développement.

Afin d'appuyer cet enjeu de la C.U.O., le schéma fait référence à une série d'infrastructures et d'équipements intermunicipaux qui viennent supporter le développement.

La présence et l'importance d'équipements institutionnels tels les universités, le Collège de l'Outaouais (CÉGEP), le Heritage College (CÉGEP anglophone), la Maison de la Culture, le Musée canadien des Civilisations, le Musée canadien de la nature, les Archives nationales du Canada et les hôpitaux sont également signalées dans le document.

Un chapitre est consacré à la thématique du développement récréo-touristique. On y décrit des orientations et on élabore le concept de l'Outaouais fluvial. Ce dernier élément est conçu par rapport aux dimensions communes de la grande région de l'Outaouais et aux spécificités du territoire de la C.U.O.

Une approche fondée sur le paysage et les liens récréatifs de la C.U.O. est introduite dans le schéma (entité navigable, couloir fluvial et unité de paysage). Un cadre

théorique et de traitement ainsi que des orientations et des applications sont greffés à cette vision.

En terminant, on retrouve un chapitre sur le «Territoire d'intérêt particulier» de la C.U.O. Celui-ci fait référence aux sites d'intérêt patrimonial incluant les bâtiments classés et reconnus et les sites spécifiques tels que archéologique et ornithologique.

En matière de transport, le document de planification régionale élabore une analyse générale du transport terrestre regroupant des études, des objectifs, un concept de développement concerté et de décloisonnement du territoire. On y retrouve aussi des interventions sur le réseau de transport en commun (concepts et interventions 1997-2046) et sur le réseau routier (élargissements, nouvelles infrastructures) pour la même période.

Au niveau micro-spatial, c'est-à-dire au plan de la planification des quartiers résidentiels et du transport en commun, le schéma fait mention de la gestion des corridors routiers en établissant des généralités, des définitions, des types de mesures proposés et des objectifs de fonctionnalité des infrastructures. On y traite également de la protection des corridors routiers (publics et privés existants) et de celle du réseau cyclable utilitaire et des sentiers récréatifs.

En ce qui a trait à la gestion de l'espace urbain, celle-ci est liée à des thèmes tels le périmètre d'urbanisation, la planification des transports et les grandes affectations du territoire. Ce dernier point est conçu sous l'égide d'une politique générale relative aux grandes affectations du sol. Ces dernières situées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre d'urbanisation sont élaborées sous différents types.

Le schéma élabore des politiques et des principes d'organisation des espaces économiques et résidentiels. Au plan économique, le développement des pôles régionaux devra se réaliser selon les caractéristiques de chacun au sein de la région. L'espace résidentiel est traité sous l'angle des aires engagées, de consolidation et d'expansion.

Le schéma consacre un chapitre sur **la gestion de l'environnement** qui a pour but d'établir et de définir les contraintes particulières de l'occupation du sol. Les zones d'inondation, géotechniquement instables et de contraintes anthropiques sont traitées dans le document. Par ailleurs, les terrains contaminés, les sites GERLED[9] et le

9 Groupe d'Étude et de Restauration des Lieux d'Élimination des Déchets

développement résidentiel en bordure du réseau routier viennent compléter le volet environnement du schéma d'aménagement.

L'expérience des deux exercices de planification régionale précédents dont les principaux objectifs étaient de discipliner et de contrôler la croissance dans une dynamique urbaine-rurale a été enrichissante à bien des égards pour l'Outaouais.

Elle a toutefois permis de mettre en évidence les limites d'un schéma d'aménagement tant au niveau de l'occupation des sols qu'à celui de l'amélioration du cadre de vie.

La structure proposée repose cette fois sur une philosophie certes un peu différente et pour respecter les dispositions de la loi, elle perpétue la tradition technique en la modulant selon les nouvelles exigences de la réalité régionale où les principaux éléments sont interdépendants.

Le schéma privilégie non seulement la démarche qui vise à ramener l'aménagement du territoire à un rôle de support au développement économique mais caresse également l'ambition d'être le cadre de référence pour les différentes actions et décisions qui affectent la région.

Au demeurant, pour concrétiser nos objectifs et transformer les orientations que nous avons retenues en actions efficaces, le schéma révisé devra faire l'objet d'un véritable consensus au sein de la population et parmi la classe politique.

1.6 Interprétation du schéma

Contenu

Le schéma d'aménagement régional est un ensemble de textes, documents graphiques et cartographiques donnant une représentation fonctionnelle du processus de planification physique. Son contenu est déterminé par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (voir annexe 1).

Toutefois, l'approche stratégique appliquée à l'aménagement du territoire retenue par la Communauté et qui est plus adaptée aux besoins actuels veut rendre le nouveau schéma de la C.U.O. plus concret et surtout plus ciblé que les précédents ouvrages de planification. Sa facture doit susciter l'intérêt soutenu des différents acteurs (gouvernement du Québec et municipalités) et décideurs.

Conformité

Les articles 33, 34, 59 et 102 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme établissent les règles en matière de conformité qui se jouent entre trois documents, soit le schéma d'aménagement auquel doivent se conformer les plans et règlements d'urbanisme des villes membres. L'établissement de la conformité aux objectifs du schéma d'aménagement est décidé à l'échelle régionale; elle est par essence politique. Néanmoins, certaines règles doivent conditionner la rédaction des avis, car c'est par le biais des règlements de concordance qu'on peut vraiment mesurer le niveau opérationnel d'un schéma :

a) le respect des objectifs, orientations et enjeux du schéma;
b) la compatibilité des usages projetés avec les grandes affectations du sol;
c) le respect du plan de transport;
d) la présence des infrastructures (aqueduc, égout, routes, gaz, électricité et fibre optique ;
e) le respect des normes régionales établies dans le document complémentaire ;
f) le respect d'une saine gestion de l'urbanisation.

Amendement

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme établit également la procédure de modification des schémas d'aménagement que la Communauté urbaine de l'Outaouais doit respecter pour apporter un amendement à son schéma.

La Commission de l'Aménagement, chargée de faire des recommandations à cet effet au Conseil, devra prendre en considération les éléments suivants :

a) l'impact de la modification proposée sur les objectifs, orientations et politiques exprimés dans le schéma ainsi que les autres politiques de la C.U.O.;

b) le besoin de cette modification et surtout l'intérêt de la collectivité régionale pour ladite modification;

c) les effets de cette modification sur les infrastructures régionales et les services publics généraux;

d) dans le cas où la modification touche le périmètre d'urbanisation ou

l'affectation du sol, établir l'opportunité de procéder à l'amendement.

Par ailleurs, dans l'esprit de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la procédure de modification du document complémentaire diffère de celle du plan d'action (interventions, maîtres d'œuvre et coûts). Ce dernier est un document qui accompagne le schéma d'aménagement (art. 7 de la L.A.U.) lequel peut être modifié par simple résolution du Conseil de la C.U.O., tandis que le document complémentaire fait partie intégrante du schéma d'aménagement (article 5 de la L.A.U.) et ne peut être amendé que par règlement.

2. VISION, GRANDES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Le Service de la planification de la C.U.O. a produit un document sur ce thème en date du 29 mars 1994 dont voici les éléments fondamentaux :

La vision

> Une région qui assume ses responsabilités de centre de services moderne et pro-actif pour l'Outaouais en développant une dynamique économique, sociale et culturelle autonome dans un contexte frontalier de manière à garantir à ses citoyens un environnement et des conditions nécessaires à leur plein épanouissement sans compromettre le potentiel de développement des générations futures.

Pour concrétiser cette vision régionale, il faut que la C.U.O. développe auprès des acteurs politiques, sociaux et économiques un leadership et une volonté de planification et de concertation régionales. Cette vision doit servir de cadre de référence aux élus dans leurs décisions et aux intervenants régionaux et locaux dans leurs plans d'action.

Le schéma d'aménagement a retenu six (6) orientations auxquelles se greffent des objectifs particuliers et des sous-objectifs.

Orientation 1

Rendre le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais concurrentiel eu égard à sa capacité économique par rapport à la Région d'Ottawa-Carleton par la mise en place d'une structure spatiale de développement basée sur une synergie et la complémentarité des pôles économiques structurants.

Objectifs :

- augmenter le ratio population-emploi sur le territoire de la C.U.O. à 42% à l'an 2001 (voir figure 1.4);

- établir une stratégie d'organisation spatiale capable de supporter la diversification économique à l'intérieur du territoire de la C.U.O. tout en minimisant les impacts sur les pôles structurants régionaux existants;

Sous-objectifs :

- assurer la mise en place de mesures pour pallier aux conséquences de l'évolution de la conjoncture économique;

- encourager l'instauration d'une structure d'accueil touristique pour favoriser le développement et la diffusion de ce secteur économique;

- consolider les pôles économiques actuels de manière à assurer une dynamique économique structurante au sein de la Région de la Capitale nationale;

- assurer la diversification fiscale à l'intérieur des villes de la C.U.O.

La présente orientation est la base du schéma d'aménagement. Elle est aussi une déduction des propos tenus par d'autres organismes concernés dans le développement régional (gouvernement fédéral - fonction publique 2000, Comité Outaouais, Conseil régional de développement de l'Outaouais (CRDO) et le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie du Québec).

Orientation 2

Favoriser la diversification économique sur le territoire de la C.U.O.

Objectifs :

- définir de nouvelles relations entre les pôles multifonctionnels régionaux de la Communauté urbaine de l'Outaouais;

- doter les pôles multifonctionnels d'une personnalité particulière en mettant en valeur leur potentiel et leur dynamique «sociale, culturelle et économique»;

- assurer la complémentarité des activités et des secteurs de l'économie entre les différents pôles structurants régionaux;

- assurer un cadre bâti diversifié et de qualité dans les pôles multifonctionnels ;

- mettre en valeur le potentiel du territoire agricole.

Orientation 3

Garantir à la population résidante un milieu de vie d'excellente qualité, favorable à son plein épanouissement comme collectivité.

Objectifs :

- accroître la qualité du milieu urbain dans les quartiers résidentiels;
- assurer l'intégrité des espaces verts régionaux;
- assurer à chaque secteur résidentiel, particulièrement des quartiers centraux, un niveau respectable de service à sa clientèle;
- assurer une desserte adéquate en équipements et services collectifs;
- améliorer l'accessibilité aux sites naturels par la mise en valeur des parcs urbains et des berges des rivières des Outaouais, Gatineau, Blanche et du Lièvre.
- assurer la promotion de l'économie sociale [1].

Orientation 4

Assurer le développement d'une forme urbaine qui contribue à la rentabilisation des équipements et des infrastructures et qui respecte les principes du développement viable.

Objectifs :

- consolider le tissu urbain par le contrôle du développement des espaces et des activités;

[1] La notion d'économie sociale est assez ambiguë, elle fait l'unanimité beaucoup plus sur ce qu'elle n'est pas que sur ce qu'elle est. Elle n'est pas le lieu de valorisation de petits boulots précaires et mal rémunérés. Elle n'est pas la salle d'attente des chômeurs produits par les changements structuraux de l'économie. Finalement, elle n'est pas le lieu où se légitimise l'industrie de la misère humaine et la mise en marché des problématiques sociales. Pourtant, l'économie sociale existe : c'est un concept fort simple, il exprime la réalité des entreprises qui inscrivent certaines préoccupations sociales, culturelles et environnementales à leurs activités économiques. Plus et mieux, c'est la preuve qu'on peut concilier la liberté d'entreprendre et la solidarité sociale. C'est aussi la preuve que la production de biens et services peut se faire efficacement par le secteur communautaire grâce à la mise en place de structures de partenariat adaptées aux besoins du milieu.

- établir un périmètre d'urbanisation conforme aux nouvelles réalités du développement urbain;

- élaborer un zonage environnemental à partir d'une carte écologique comprenant les espaces ouverts et les zones sensibles;

- assurer l'intégrité des zones inondables de récurrence 20 ans, de la zone agricole révisée selon le décret en vigueur au 31 mars 1991, des zones de mouvements de masse à risque élevé, des sites contaminés, des parcs régionaux et des golfs existants;

- augmenter les densités résidentielles tout en respectant les concepts d'aménagement domiciliaire réalisés ou en voie de réalisation;

- renforcer et développer les pôles structurants régionaux existants en s'appuyant sur le potentiel des secteurs d'activité actuellement présents dans les espaces désignés.

- encourager le développement résidentiel à proximité des pôles d'emplois existants, particulièrement près des pôles multifonctionnels.

Orientation 5

Assurer la fluidité des déplacements intra et interrégionaux des personnes et des marchandises.

Objectifs :

- intégrer au schéma d'aménagement de la C.U.O. des politiques, programmes et choix en transport provenant du plan intégré de la S.T.O.;

- assurer la protection des corridors ferroviaires;

- encourager en priorité l'utilisation des corridors ferroviaires à des fins de transport, puis si possible pour l'utilisation des sentiers récréatifs ;

- développer la circulation intrarégionale est-ouest;

- désenclaver le territoire de la C.U.O. et la région de l'Outaouais en priorisant le parachèvement de l'autoroute 50 vers l'est;

- améliorer la circulation nord-sud via la route 309 ;

- améliorer les liaisons interrives ;

- améliorer la part modale du transport en commun sur le territoire de la CUO (voir figure 4.1 au chapitre 4 : Objectifs de part modale de transport en commun).

Orientation 6

Favoriser l'accroissement et l'épanouissement du tourisme et de la culture tout en reconnaissant la nécessité de développer l'identité culturelle et sociale particulière de l'Outaouais.

Objectifs :

- préserver, consolider et valoriser le patrimoine bâti de valeur exceptionnelle;

- mettre en valeur le potentiel archéologique présent sur le territoire, particulièrement celui du secteur du Lac Leamy;

- favoriser la cohésion puis la mise en valeur des ressources et potentiels récréo-touristiques;

- favoriser la concertation régionale en matière de politiques et d'équipements culturels;

- améliorer la visibilité des activités et des équipements culturels;

- favoriser l'implantation d'un lieu de production et de diffusion des arts de la scène de niveau intermédiaire.

3. CONCEPT D'ORGANISATION DE L'ESPACE ÉCONOMIQUE

3.1 Contexte régional

Dans un souci de favoriser la diversification des activités économiques sur le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais, particulièrement dans un contexte d'assainissement des finances publiques des différents paliers de gouvernement et en tenant compte de la position frontalière de la C.U.O. dans la Région de la Capitale Nationale, le schéma d'aménagement vise la consolidation et la structuration des espaces économiques de calibre régional.

Contrairement aux prévisions d'emploi faites dans le cadre des deux (2) schémas d'aménagement précédents, lesquelles ont surestimé le nombre de fonctionnaires fédéraux à 60 000 et d'emplois totaux à 165 000 pour l'an 2001, les données de 1994 révèlent des niveaux plus modérés avec respectivement près de 25 000 emplois fédéraux et approximativement 80 000 emplois totaux dans la C.U.O. Selon le rythme de croissance des dix (10) dernières années, c'est tout au plus 90 000 postes qui sont prévus pour 2001, alors que les effectifs de la fonction publique fédérale risquent de connaître des baisses importantes (dans le cadre de sa politique de redressement des finances publiques amorcée en février 1995, le gouvernement fédéral a procédé à l'abolition d'environ 5 000 emplois pour l'Outaouais au cours de la période 1995-1998).

Le gouvernement provincial est également aux prises avec des impératifs budgétaires et conséquemment, des compressions notables sont prévues à court terme dans le secteur de l'emploi et dans le financement des programmes et organismes gouvernementaux.

Cette situation oblige la Communauté à rationaliser le développement urbain en tenant compte de la réalité économique et sociale. Cette intention va dans le sens des orientations du gouvernement du Québec en matière de gestion de l'urbanisation, soit :

- Optimiser, par la planification des espaces industriels et commerciaux, les retombées des investissements publics et privés consentis;

- Privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et donner la priorité à la revitalisation des centres-villes et des « secteurs anciens [1] » ;

- Orienter l'extension urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique et dans le respect de l'environnement;

- Favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine. »[2]

Par ailleurs, la Communauté partage le même espace économique que la Région d'Ottawa-Carleton (R.O.C.) et de ce fait, elle est confrontée avec les mêmes facteurs de localisation pour les diverses entreprises. Cependant, depuis les années 70, soit au cours de la période où l'on a assisté au transfert de plus de 20,000 fonctionnaires fédéraux au profit du territoire de Hull, le nombre d'emplois dans des secteurs de l'économie autres que celui de la fonction publique s'est accru considérablement dans cette région ontarienne. À titre d'exemple, le nombre de personnes travaillant pour des entreprises hautement spécialisées associées au secteur tertiaire moteur (services informatiques, services scientifiques et techniques et consultants en gestion) a augmenté de 8 300 au cours de la période 1981-1991 pour atteindre près de 25 000 emplois en 1994. La R.O.C. jetait ainsi les bases de sa diversification économique.

Parallèlement, la R.O.C. avait mis en place des politiques de planification urbaine favorables à une structuration ordonnée du territoire, lesquelles ont aujourd'hui des incidences positives sur leur développement économique (construction du transitway est-ouest, consolidation des pôles d'emplois dans des secteurs stratégiques respectant les masses critiques favorables à leur croissance et rationalisation des coûts des infrastructures et des services publics). D'autres politiques, notamment dans le cadre d'une stratégie de développement régional ont récemment été instituées par le Conseil de la R.O.C. suite à l'adoption du Plan directeur régional en juillet 1997.

Celles-ci visent particulièrement le développement à l'intérieur de la ceinture de

---

[1] La ville nord-américaine se caractérise par la permanence de son évolution et de surcroît les migrations des populations urbaines vers les banlieues sont de plus en plus importantes, ce qui entraîne une certaine détérioration des quartiers résidentiels centraux. Il s'agit ici de ces secteurs qui nuisent et modifient l'aspect esthétique de la ville et pour lesquels les programmes publics d'amélioration offrent la possibilité d'effectuer des réparations essentielles. Ces programmes ont le double avantage de stimuler le développement économique (industrie de la construction) et d'améliorer le cadre de vie (environnement urbain). Toutefois, les municipalités peuvent définir des secteurs anciens selon leurs propres critères.

[2] M.A.M., Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement, Québec, gouvernement du Québec, 1994, p. 40 et 18.

verdure et de trois (3) nouveaux centres urbains à l'extérieur de la ceinture verte. Tous ces espaces urbains comportent des pôles d'emplois.

Ce déploiement planifié et progressif de nouveaux espaces (approximativement jusqu'à l'an 2011) vise particulièrement les centres satellites est (Cumberland), sud (Nepean) et ouest (Kanata). Ceci risque d'avoir des incidences sérieuses sur le développement de la C.U.O., en raison notamment d'une plus grande concurrence provenant de la gestion de nouveaux espaces et services publics. Au cours des vingt dernières années, la C.U.O. a réussi à maintenir sa part d'emploi à 17% par rapport à l'ensemble des emplois de la Région de la Capitale Nationale et ce, grâce en grande partie à la fonction publique fédérale.[3] Or, devant la crise financière du gouvernement canadien et ses politiques d'amaigrissement de la fonction publique actuellement en cours, la Communauté doit concentrer ses efforts pour maintenir son niveau actuel d'emploi. En ce sens, et dans le respect des orientations gouvernementales, le schéma d'aménagement apporte sa contribution en instaurant un nouveau concept d'organisation spatiale auquel sont rattachés des politiques et des principes de gestion du territoire.

3.2 Présentation du concept de structuration de l'espace économique régional

Pour rendre le développement des activités économiques de la C.U.O. complémentaire à la R.O.C., le schéma d'aménagement favorise le principe d'équilibre entre les différents espaces disponibles ou occupés et les besoins en activités industrielles, commerciales et touristiques. Ce principe est énoncé pour favoriser la concentration des emplois et limiter le nombre de pôles régionaux et non pour déterminer les futures implantations ou activités économiques à un endroit par rapport à un autre. Pour ce faire, celui-ci identifie et localise des pôles d'envergure régionale, lesquels possèdent d'excellentes capacités de développement compte tenu de la présence des facteurs de localisation, des besoins futurs pour les différents secteurs de l'économie et de la planification du transport en commun et du réseau routier (voirie et ponts).

Pour avoir une connotation régionale, les espaces économiques doivent générer une dynamique suffisante pour exercer des effets structurants à l'échelle de l'Outaouais. Certains d'entre eux pourront être appelés à exercer un rayonnement au niveau provincial, national ou même international. La Communauté urbaine de l'Outaouais reconnaît l'existence de dix-huit (18) pôles ou aires économiques régionales sur son territoire. À l'intérieur de ces pôles, on retrouve une grande quantité de terrains disponibles pour des fins de développement futur, notamment à moyen et long terme.

---

3 Franco Materazzi, Corporate research group et Groupe nordicité, Étude d'organisation de l'espace économique de la C.U.O., Hull, 1994, pp. 52-53.

Le concept régional d'organisation des espaces économiques s'articule essentiellement sur la présence de six (6) types de pôles, notamment le pôle commercial et de services, les pôles multifonctionnels, les pôles technologiques et d'affaires, le pôle technologique, les pôles commerciaux et touristiques et les pôles d'emplois spécialisés. Ces derniers sont présentés à la planche no 3.

Les pôles multifonctionnels sont composés du centre-ville de Hull élargi (incluant le secteur Saint-Joseph) (no 206), du centre-ville de Gatineau (no 302), du centre-ville de Buckingham (no 501) et du pôle central d'Aylmer (no 103). Dans ces pôles on retrouve des infrastructures de services favorables à leur développement jusqu'à moyen terme. Un seul pôle est appelé «commerce et services», il est situé à l'ouest du territoire de la ville de Hull. Il constitue un nouvel espace commercial destiné à desservir l'ouest du territoire de la C.U.O. particulièrement dans les secteurs des biens et services ainsi que du développement économique (voir article 5.3.3.4).

Par ailleurs, le schéma reconnaît que le centre-ville élargi de Hull (pôle no 206) demeure le pôle régional qui possède une dynamique d'envergure interrégionale et nationale. La forte présence des fonctions administratives du gouvernement fédéral, la concentration des liens interrives avec la Capitale du Canada, la concentration des activités touristiques et la présence de près de 50% des emplois de tout le territoire de la C.U.O. constituent les principales caractéristiques qui justifient cette position. Cependant, la Communauté réaffirme la vocation du centre-ville de Gatineau comme pôle multifonctionnel d'importance régionale et sa dynamique d'envergure inter-régionale. Celui-ci a connu depuis le début de la décennie 90 un développement important, particulièrement associé à la croissance de la fonction commerciale, à l'implantation des Archives nationales du Canada, à la construction de la Maison de la Culture et à l'agrandissement du Collège de l'Outaouais (pavillon Félix-Leclerc). Le poids démographique de la ville de Gatineau et son dynamisme sur le plan commercial et des services lui permettent d'anticiper de nouvelles fonctions, telles administratives pour son centre-ville.

Le pôle commercial et touristique d'Aylmer (pôle no 104) n'a pas connu la croissance économique anticipée dans le cadre des politiques de développement du schéma d'aménagement précédent, particulièrement dans les secteurs des services (aux entreprises, personnels et autres) et financiers. De plus, le développement commercial dans ce secteur a atteint un point de saturation. Afin de promouvoir le développement économique dans l'ouest du territoire de la C.U.O., le schéma d'aménagement prévoit un nouveau pôle multifonctionnel (no 103) dans le cadran nord-est du boulevard de l'Outaouais et du chemin Vanier.

Ce pôle économique régional est davantage positionné vers le centre de la Communauté urbaine, à proximité du réseau routier supérieur. Ce faisant, il offre des opportunités favorables à l'implantation de nouvelles entreprises. Les objectifs poursuivis par la création de cet espace économique sont :

- Structuration du développement urbain en continuité avec la trame urbaine actuelle.

- Satisfaire de nouveaux besoins dans les secteurs économiques dits des services, institutionnel, commercial, et construction résidentielle.

- Utilisation efficace des infrastructures existantes dans ce secteur de la municipalité (boulevard urbain, autoroute, égout, aqueduc, câble de fibre optique).

- Encouragement à la diversification de l'assiette fiscale de la municipalité.

À l'est du territoire de la C.U.O., le pôle multifonctionnel de Buckingham présente la caractéristique d'être destiné à une desserte sous-régionale. Son aire d'influence est limitée au secteur est de la C.U.O., ainsi qu'à la Basse-Lièvre et à la MRC de Papineau. Cet espace économique, outre les fonctions commerciales, institutionnelles et de services, est également relié au développement du secteur bio-alimentaire. Celui-ci inclut également le secteur du Château d'eau et du parc Landing, lequel est présentement en développement. Conséquemment, la définition d'un nouveau pôle commercial et touristique à cet endroit sera considérée à court terme. Cette affirmation est de plus appuyée par la récente construction d'une portion de la piste cyclable, incluant la transformation de la passe à billes, ainsi que le projet de réaménagement du parc du centenaire, lesquels y constituent des atouts indéniables.

Au niveau industriel, technologique et d'affaires, le schéma d'aménagement reconnaît les pôles régionaux suivants :

- Parc industriel d'Aylmer et parc industriel à Hull (pôle no 102);
- Parc technologique et d'affaires du boulevard de l'Outaouais à Aylmer (pôle no 101);
- Parc technologique et d'affaires des Voyageurs à Aylmer (pôle no 105);
- Parc Richelieu à Hull (pôle no 204);
- Parc d'affaires et technologique de Gatineau (pôle no 303);
- Aéroparc de Gatineau (pôle no 304);
- Technoparc de Hull (pôle no 201).

Le Technoparc de Hull présente la caractéristique de favoriser l'émergence et la croissance des entreprises qui font de la recherche et du développement, l'essentiel de leurs activités (en particulier les secteurs scientifique, technologie de l'information et de l'environnement). À cette fin, celui-ci demeure le parc technologique sur le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais axée sur la recherche et le développement. La partie ouest du parc technologique et d'affaires de Gatineau est également axée sur la recherche, le développement et l'industrie de pointe. Le parc d'Aylmer (pôle no 102) présentement en émergence offre un bon potentiel de développement pour attirer des entreprises reliées à ces secteurs de l'économie. La concentration de ce type d'entreprise dans des secteurs bénéficiant d'un environnement de prestige permettra à ces organisations privées de minimiser leurs coûts d'opération et de demeurer compétitives.

Par ailleurs, trois autres pôles régionaux sont des pôles d'emplois spécialisés, il s'agit des parcs suivants :

- Bowater à Gatineau (pôle no 305);
- Maclaren à Masson-Angers (pôle no 404);
- Albright and Wilson Amérique et les produits chimiques Sterling (pôle no 502).

Cette spécificité accordée à ces industries forestières et chimiques est justifiée pour les raisons suivantes :

- Forte automatisation et procédés de production peu créateurs de nouveaux emplois;

- Investissement massif dans la modernisation des procédés de production pour demeurer compétitif à l'échelle mondiale;

- Utilisation principale du pôle limitée à l'entreprise pour le contrôle de son environnement physique immédiat;

- Activités non concurrentielles avec les autres pôles régionaux de la C.U.O. et de la R.O.C..

Les caractéristiques des trois pôles industriels ci-haut mentionnés s'appliquent également pour le site des compagnies Eddy et Scott à Hull situé dans le pôle multifonctionnel (no 206).

La composante touristique qui constitue un secteur économique important pour la diversification économique de la région fait également partie du créneau d'activités à consolider. Dans cette perspective, le schéma d'aménagement statue sur la présence de trois (3) pôles spécifiques auxquels sont rattachées des activités commerciales et touristiques, soit :

- Le secteur patrimonial d'Aylmer (pôle no 104);
- Le parc du Lac Leamy à Hull (pôle no 205);
- Le parc de la Baie à Gatineau (pôle no 301).

Ces trois (3) pôles favorisent la mise en valeur des couloirs fluviaux (voir 6.3.2). En incluant les sites touristiques et culturels situés à l'intérieur du pôle multifonctionnel de Hull (théâtre de l'Ile, boulevard de la Confédération et Château d'eau) et du pôle multifonctionnel de Buckingham (Château d'eau et parc Landing), le schéma privilégie les investissements aux fins de développement touristique à l'intérieur de ces pôles sans pour autant limiter les investissements pour d'autres zones récréatives à vocation régionale (parc de la Gatineau et parc du lac Beauchamp). L'ouverture du Casino de Hull en mars 1996 dans la partie ouest du secteur du Lac Leamy a un impact majeur sur l'attraction et la fréquentation de ce secteur de la municipalité. En moins d'un an, le nombre de visiteurs atteint près de 3 millions de personnes. La construction éventuelle d'un complexe hôtelier de 350 chambres sur le boulevard de la Carrière viendra hausser le caractère touristique de ce pôle économique régional. Ces constructions pourraient de surcroît, engendrer des retombées favorables au développement des autres pôles touristiques. Pour ce faire, il y a lieu d'améliorer le réseau routier intrarégional et interrégional et de favoriser la mise en oeuvre du réseau intégré des sentiers récréatifs.

Par ailleurs, en matière de transport en commun, le schéma reconnaît l'importance de développer un réseau de transport rapide, qui puisse jouer un rôle similaire au «transitway» sur le territoire de la R.O.C. Comme le démontre l'exemple de plusieurs villes nord-américaines, un tel réseau a pour effet de polariser les activités économiques autour des corridors concernés et par conséquent, de favoriser une synergie à l'intérieur des pôles régionaux.

En outre, la force d'attraction et le niveau de croissance de ces différents espaces économiques seront fortement influencés par le désenclavement routier de l'Outaouais, notamment par le prolongement de l'autoroute 50 vers Montréal. Dans le même esprit, il y a lieu de compléter cet axe majeur dans la partie ouest du territoire de la C.U.O., notamment entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent à Hull. Leur développement sera également favorisé par le déploiement de l'autoroute

de l'information dans le territoire de la C.U.O.

Dans la valorisation des espaces économiques, le schéma d'aménagement exprime non seulement sa contribution en matière de diversification économique, mais aussi sa volonté d'assurer une meilleure gestion du territoire de la C.U.O.

4. SYSTÈME DE TRANSPORT

4.1 Contexte d'analyse du transport terrestre

4.1.1 Études

La région de l'Outaouais et la Communauté urbaine de l'Outaouais ont fait l'objet de plusieurs études majeures en transport qui couvrent des périodes de court à moyen terme et long terme :

- Plan de transport de la région de l'Outaouais (transport terrestre) du ministère des transports

  a) Présentation de la problématique, des orientations et des objectifs (août 1993) ;
  b) Les scénarios d'intervention (mars 1994) ;
  c) Plan de transport (septembre 1996).

- Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun (novembre 1994) : présentation d'une vision, des orientations, des objectifs et du concept de développement du transport en commun et des autres modes de transport terrestre pour le territoire de la C.U.O. et des municipalités de Chelsea et Cantley; plan intégrant également les liaisons interrives et un système est-ouest de transport rapide (commandé par la Société de Transport de l'Outaouais).

- Étude des ponts interprovinciaux dans la Région de la Capitale nationale «phase 2» Synthèse, conclusions et recommandations - Rapport final (novembre 1994) : Analyse d'opportunité de quatre (4) corridors interprovinciaux de transport selon cinq scénarios de développement et présentation des recommandations au regard de ces quatre (4) options (parrainée par le Comité administratif conjoint de la planification et des transports).

- Étude de choix technologique du système de transport en commun régional et interprovincial-Rapport final (janvier 1996): Évaluation positive du corridor ferroviaire St-Laurent & Hudson (CP); Utilisation simultanée du corridor par le transport ferroviaire des marchandises et Viabus, un concept retenu et déployable par phase d'autobus rapides pouvant offrir plusieurs types de services de même qu'entrer ou sortir de la voie en site propre sans contraintes majeures.

La particularité de l'ensemble des études réalisées réside dans le grand nombre de partenaires qui furent associés au déroulement et au financement. Cette participation sous-entend une collaboration étroite et une prise de conscience régionale interrives de l'importance des enjeux en matière de transport. (Voir 1.4 "Enjeux du schéma d'aménagement")

Les organismes participants, à la lumière des différentes problématiques soulevées au niveau des besoins de déplacements de la population régionale, se sont clairement rendu compte qu'il importait de donner de nouvelles orientations au développement urbain et aux transports pour qu'ils s'inscrivent mieux dans le principe du développement durable.

La démarche de la Communauté s'inscrit dans cette philosophie.

4.1.2 Concepts, choix et moyens

4.1.2.1 Concept de développement concerté

Le concept de développement retenu pour le territoire de la Communauté est directement associé aux pôles d'emplois (pôles économiques) tant actuels que planifiés. Le concept de développement contribuera à moyen terme à éviter les engorgements des zones critiques à la traversée des rivières Gatineau et des Outaouais par l'augmentation du nombre des pôles et une répartition spatiale moins concentrée. Il favorisera ainsi une meilleure répartition de l'augmentation prévue de l'emploi sur l'ensemble du territoire fournissant de ce fait un ratio population/emploi renforcé sur le territoire de la Communauté (Voir Chapitre 1, Figure 1.4).

Il faut compter pour le développement de ces pôles sur un transport en commun efficace et articulé sur des axes majeurs bordés par des zones aux densités résidentielles augmentées.

Le design et les échéanciers de réalisation du transport en commun seront connus de tous les intervenants et intégrés dans le présent schéma. Ces ouvrages serviront ainsi de référence au marché immobilier, aux différents promoteurs et aux organisations qui rendent les services publics.

4.1.2.2 Concept de service pour le transport en commun

Un réseau de voies réservées desservant les pôles régionaux dans l'axe est-ouest et assurant une liaison interrives entre la C.U.O. et la R.O.C. via les ponts interprovinciaux. Une évolution de ce réseau et un transfert d'opérations vers un

système rapide et en site propre à même une partie de l'emprise de la voie ferrée de SL & H (CP) localisé au coeur de la plupart des pôles économiques régionaux actuels.

4.1.2.3 Choix technologique pour le transport en commun

«Viabus» désigne le choix technologique, arrêté par la Communauté et ses partenaires, du type de véhicule qui opérera en site propre de même que l'esquisse du service offert. L'autobus est le véhicule choisi pour opérer à même le corridor du transport ferroviaire des marchandises, le tout de façon sécuritaire.

Dans le cas d'un partage train-viabus, la séparation des opérations sera possible de plusieurs façons selon le contexte en vigueur :

- Plages horaires différentes: (heures de pointe pour Viabus).
- Partage physique du corridor comprenant l'aménagement d'une ou deux voies de part et d'autre de la voie ferrée (Viabus dédié: deux voies).
- Une adaptation des deux types de solutions.

La plupart des services de la S.T.O. vers les centres-villes de Hull et d'Ottawa utiliseront le Viabus. Les lignes express y seront déviées. L'autobus qui dessert un quartier résidentiel rejoindra le Viabus, lequel reliera directement les centres-villes de Hull et d'Ottawa.

Le Viabus est réalisable de l'aéroport exécutif Gatineau-Ottawa jusqu'à l'aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa. Il s'avère toutefois plus performant aux plans du nombre de passagers, des économies sur les infrastructures et des coûts d'exploitation sur le segment qui réunit le centre-ville de Gatineau, celui de Hull jusqu'au boulevard Alexandre-Taché et celui d'Ottawa en utilisant toutefois les ponts actuels plutôt que les infrastructures ferroviaires.

Dans l'axe du centre-ville d'Aylmer et de la partie ouest du centre-ville de Hull, la propriété du corridor ferroviaire (rails enlevés) relève d'organismes de la région et ne recèle pas de complications techniques. Aucun motif de géométrie ne s'opposerait à l'installation de segments complémentaires tels que Buckingham/Masson-Angers/Gatineau et même Chelsea/Hull.

4.1.2.3.1 Implantation du Viabus

Sur le territoire de la Communauté, les modes successifs de transport en commun sont dans l'ordre une ligne conventionnelle suivie d'une voie réservée et d'un

Viabus. Le passage d'un mode à l'autre se justifie sur la base de volumes de passagers à l'intérieur d'un «temps-distance» jugé raisonnable.

Ainsi la séquence normale d'implantation d'un système en site propre tel que Viabus est de suivre dans le temps l'engorgement d'une voie réservée alors que le «temps-distance» devient trop élevé. Le premier cas qui surviendra sera la liaison des centres-villes de Hull et de Gatineau lorsque la voie réservée Greber-Fournier perdra de l'efficacité.

L'implantation de Viabus sera devancée et sera hors de cette séquence lorsqu'elle offrira une solution aux problèmes de géométrie à rencontrer dans l'implantation d'une voie réservée. Un exemple de ce type de situation est la voie réservée du boulevard Taché à la hauteur de l'Université du Québec à Hull et du cimetière St-James.

Le passage d'un mode de voie réservée au mode Viabus ne signifie pas le démantèlement de cette dernière mais plutôt sa réaffectation exclusive aux taxis et aux covoitureurs (voir planche no 1 sur la Planification des transports).

4.1.3 Écrans, modes d'intervention et objectifs par écran

4.1.3.1 Écrans et modes d'intervention

En ce qui a trait au volet de transport, le plan d'action de la Communauté urbaine de l'Outaouais s'étend sur trois périodes: le court terme/1995-2000; le moyen terme/2001-2011; le long terme/2012-2046 .

Il contient cinq catégories d'interventions:

- les politiques, les principes et les normes d'aménagement du territoire (voir chapitre 5) ;
- les interventions sur le réseau de transport en commun ;
- les interventions sur le réseau routier ;
- les interventions portant sur les modes non-motorisés * ;
- les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande **.

* Les interventions portant sur les modes non-motorisés: La marche est facilitée par les mesures contenues dans la section 4.4 Planification des quartiers résidentiels et le transport en commun et dans le document complémentaire à la section 3.3. La bicyclette, quant à elle, est traitée dans les sections 4.8.3 Les sentiers récréatifs.

** Les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande seront détaillées par une étude que doit entreprendre à court terme la S.T.O. sur les mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun.

4.1.3.2 Objectifs par écran de part modale du transport en commun

La Communauté urbaine de l'Outaouais retient les objectifs de part modale de transport en commun aux principales lignes-écrans de l'Outaouais qui apparaissent à la figure 4.1.

La part modale du transport en commun est la proportion (%) des déplacements (personnes) effectués en transport en commun sur l'ensemble des déplacements. Une ligne-écran est une ligne imaginaire qui croise les éléments du réseau de transport à un ou plusieurs points et qui sert de contrôle pour l'analyse de l'adéquation offre-demande (voir figure 4.2).

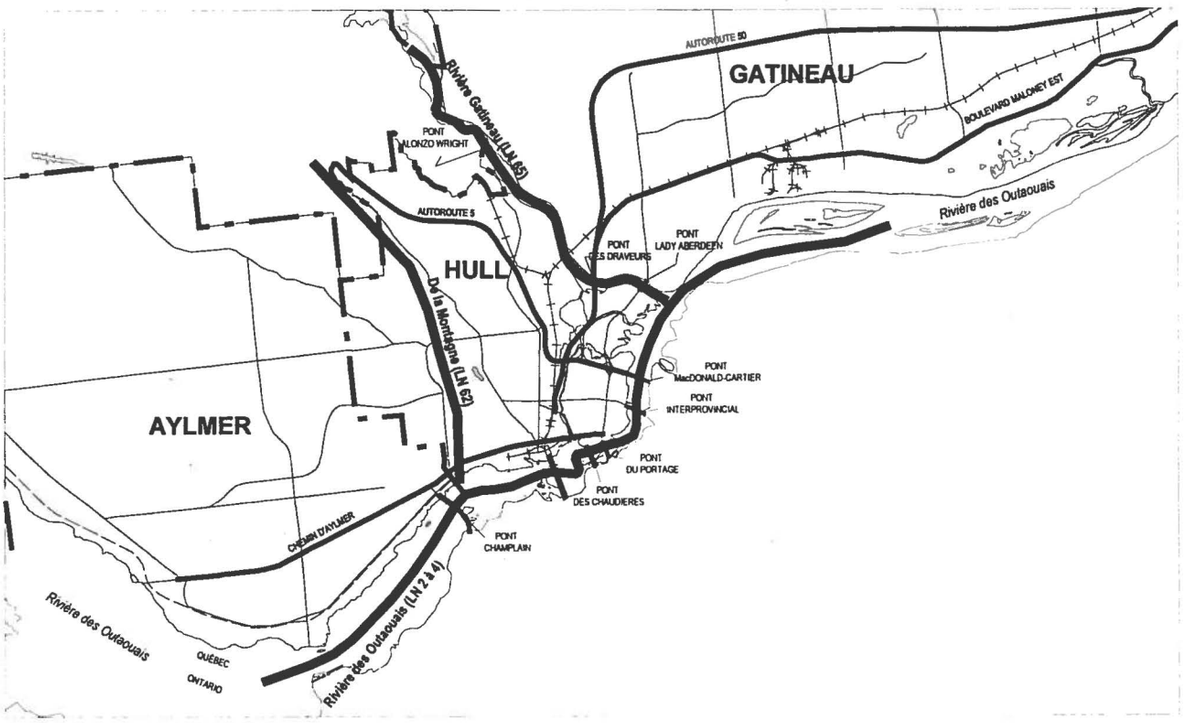
FIGURE 4.1

Objectifs de part modale du transport en commun

Ligne-écran	Part modale actuelle	Objectif	
		Moyen terme 2011	Long terme +-2046
Rivière des Outaouais	20 %	30 %	40 %
Rivière Gatineau	14 %	25 %	45 %
Chemin de la Montagne	26 %	30 %	45 %

FIGURE 4.2

Lignes-écran du transport dans la C.U.O.



4.1.4 Décloisonnement interne et externe du territoire

D'autres préoccupations fondamentales reliées à notre position particulière en Amérique du Nord comme le décloisonnement de notre territoire interpellent également la C.U.O.

En 1995, tout entrepreneur de la Communauté urbaine de l'Outaouais peut être en contact avec un marché de 72 millions de personnes étalé à moins de 600 km en ligne droite (soit approximativement une journée de transport terrestre). En gros, 6,5 millions de Québécois, 7,5 millions d'Ontariens et 58 millions d'Américains composent ce marché.

Au nord de la rivière des Outaouais, notre région ainsi que les régions administratives contiguës, soit l'Abitibi-Témiscamingue et les Laurentides, groupent en 1995 près de 900 000 personnes, soit à peine un peu plus de 1% du marché total.

À 300 kilomètres et moins vers l'est, nos prochains voisins que forment les régions administratives de Laval, de Montréal et de la Montérégie, regroupent pour leur part un peu moins de 4 millions de personnes soit environ 5,5% de l'ensemble.

Au sud de la rivière des Outaouais, en Ontario, la R.O.C. (trois fois notre taille) ne représente que 1% du total.

Les états contigus aux frontières du Québec et de l'est Ontarien abritent 41% des 56 millions (1995) d'Américains soit 23 millions (d'ouest en est: New-York (20 millions/1995), Vermont, New-Hampshire et Maine, soit 32% du total accessible. Les autres états à moins de 600 km de la C.U.O. sont le Rhode-Island, le Connecticut, le New-Jersey, le Massachussets, la Pennsylvanie et le Maryland.

4.1.4.1 Faiblesses de nos liaisons

4.1.4.1.1 Liaisons intra-régionales

La faiblesse de nos liaisons intra-régionales dans l'axe est-ouest est criante. Le sommet de la hiérarchie routière dans cet axe est composé de l'autoroute 50 incluant les tronçons du boulevard et de l'autoroute de l'Outaouais (anciennement McConnell-Laramée). La notion de transit en Outaouais est impossible sans le parachèvement de cet axe.

4.1.4.1.2 Liaisons inter-régionales

En plus de ne représenter que quelques dixièmes d'un point de pourcentage de cet important bassin de 72 millions d'individus, l'isolement régional se vérifie par la barrière géographique de la rivière des Outaouais.

Pour son expansion et sa diversification économique, les liaisons rapides interrives sont d'une importance capitale. Bref la traversée de la rivière devient rapidement une question fondamentale.

Ottawa et Montréal deviennent les lieux privilégiés où connecter efficacement nos infrastructures de transport pour qu'elles puissent faire partie des réseaux continentaux, tant pour relier la C.U.O. aux métropoles de Boston et New-York en Nouvelle-Angleterre que pour atteindre Toronto en Ontario.

Une vision de ces grandes connexions continentales est présentée dans les parties suivantes. Elle utilise pour ce faire la Région de la Capitale nationale et le grand Montréal et s'exprime sous forme d'anneaux continus et réversibles par autoroute et voie ferrée.

Ces anneaux de transport mettaient en relation plus de 3,5 millions de personnes en 1995. D'ici moins de quinze ans, 5 millions de personnes leur seront tributaires dans une économie où les régions concernées devront être efficacement interreliées pour assumer et profiter de leur interdépendance afin de réaliser des stratégies à l'échelle continentale.

4.1.4.1.3 La voie ferrée Hull-Montréal

Formé par les corridors ferroviaires de SL & H (ex CP) et du C.N., cet anneau de 370 km se loge au sein des provinces du Québec et de l'Ontario. Il permet d'acheminer dans les deux sens les marchandises lourdes ou dangereuses entre les grandes régions de Montréal-Laval et de Hull-Ottawa. Il constitue de surcroît un accès solide aux U.S.A. que toutes ces régions ont intérêt à protéger et mettre en valeur. (Voir figure 4.3.1).

Sur le territoire québecois la subdivision Lachute (Hull-Outremont) de SL & H est l'objet d'un appel d'offre aux Compagnies de chemin de fer d'intérêt local (CFIL). Offerte avec la subdivision Trois-Rivières de la même compagnie, notre voie ferrée relie les régions métropolitaines de Montréal et de Québec tout comme celle d'Ottawa jusqu'au point de jonction Bedell au-delà de l'aéroport MacDonald-Cartier d'Ottawa sur un trajet continu de 590 km.

Selon le document de promotion de l'appel d'offres aux CFIL on peut lire: *«Le SL & H et le Chemin de fer Canadien Pacifique ont des points d'échange avec la majorité des grands réseaux ferroviaires américains. Ils permettent ainsi d'offrir aux clients situés dans le corridor concerné (Québec-Hull-Bedell) une desserte ferroviaire complète sur tout le territoire nord-américain, incluant l'accès à des ports importants permettant la desserte de tous les marchés internationaux d'outre-mer.»*

Cette description indique bien tout le potentiel d'intégration pour la région de notre voie ferrée aux structures intermodales de desserte des clientèles des métropoles mondiales.

À long terme, l'acquisition par un CFIL de notre ligne ferroviaire permettra plus facilement d'établir un partenariat pour l'exploitation simultanée du chemin de fer et d'un Viabus.

4.1.4.1.4 L'anneau de transport général rapide: les autoroutes

Formé par les autoroutes 417, A-40, A-15 et A-50 cet anneau de près de 400 km est aussi vu dans une perspective interprovinciale. Il souffre de points faibles, particulièrement dans les accès de la Communauté à l'axe 417 et A-40 et aussi par le fait que l'autoroute 50 n'est pas encore complétée. Le parachèvement de cette dernière raffermira les liens entre la Communauté et la grande région montréalaise tout comme l'accès rapide au système autoroutier ontarien facilitera les échanges avec la région de Toronto (417-voie de contournement de la R.O.C et 416). De plus le concept de l'autoroute de l'ALENA atteint rapidement sa maturité et la route 401 semble celle qui reliera les grands pôles de Montréal et de Toronto quant à la participation de l'est canadien à cette artère continentale reliant le Canada, les États-Unis et le Mexique. (Voir figure 4.4, «anneau continu et réversible de transport général rapide par autoroute»).

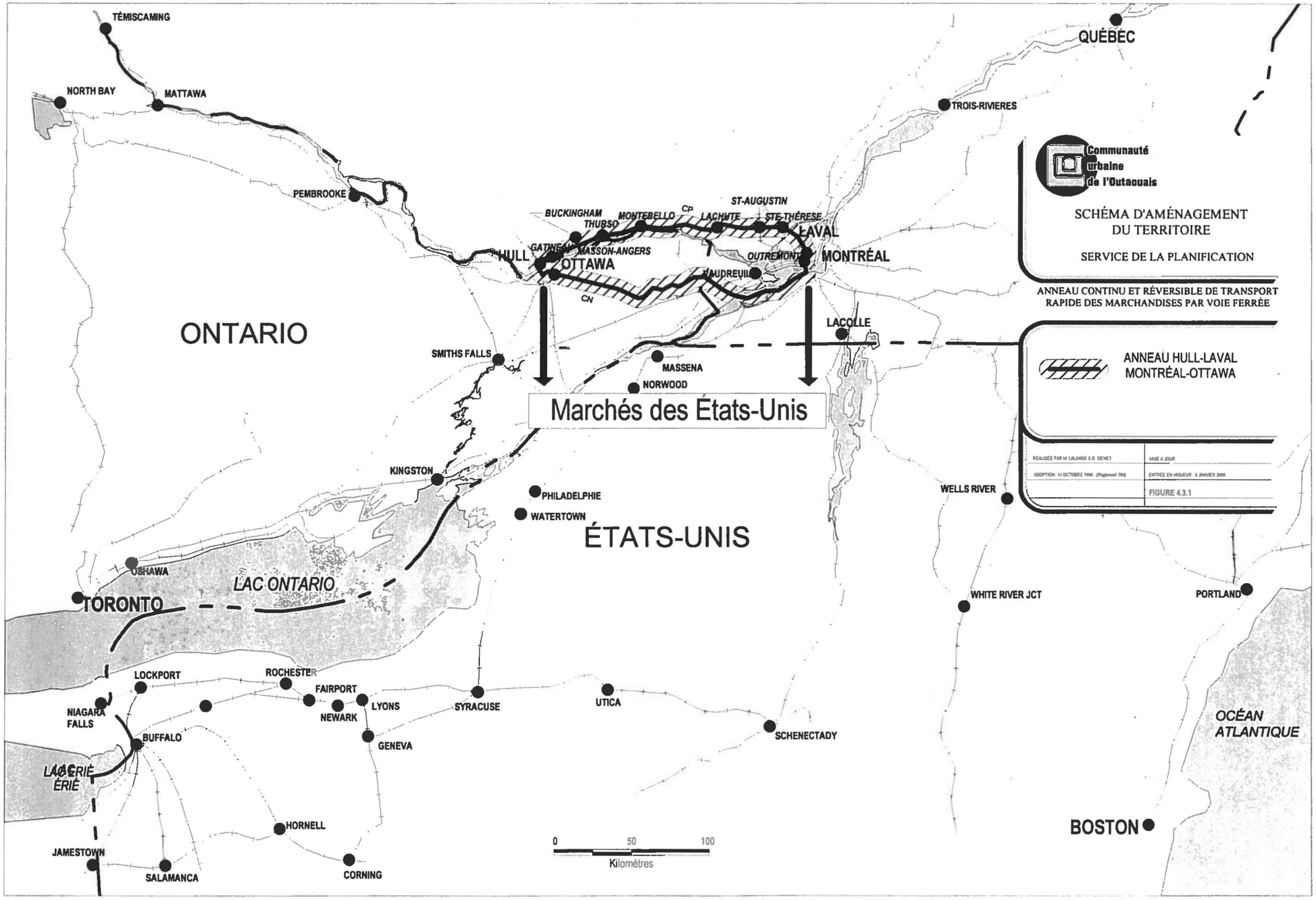
Par ailleurs, il est urgent que le transfert de la A50 dans la C.U.O. aux routes 417 et A-40 dans la R.O.C. soit amélioré. Rappelons ici, en le déplorant, que le projet de l'axe Promenade Vanier permettant de raccorder nos réseaux autoroutiers respectifs est relégué aux oubliettes par la R.O.C. et que le boulevard King-Edward, qui fait office de lien actuel, est de plus en plus considéré comme une rue de quartier par la ville d'Ottawa et la R.O.C. malgré le rôle stratégique de ces artères sur nos liaisons interrives. Le Conseil de la C.U.O. réitère le projet de l'axe de la Promenade Vanier comme lien autoroutier interprovincial, et aussi comme lien stratégique pour le développement économique de la Communauté. D'ici la concrétisation de ce

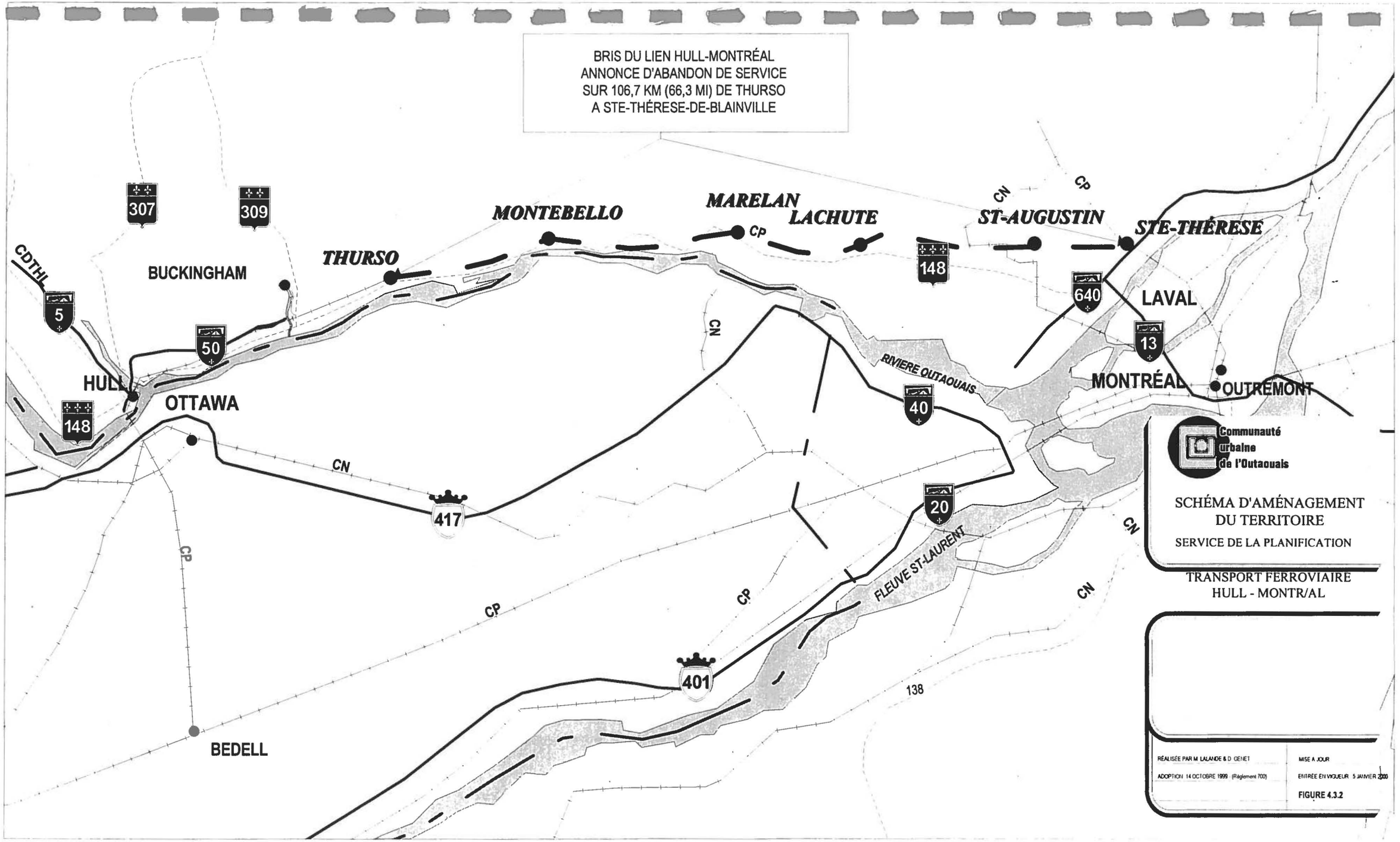
projet, le Conseil demande à la R.O.C. et à la ville d'Ottawa de maintenir le boulevard King-Edward comme principal axe régional afin de faciliter la circulation entre deux (2) autoroutes (417 et 50).

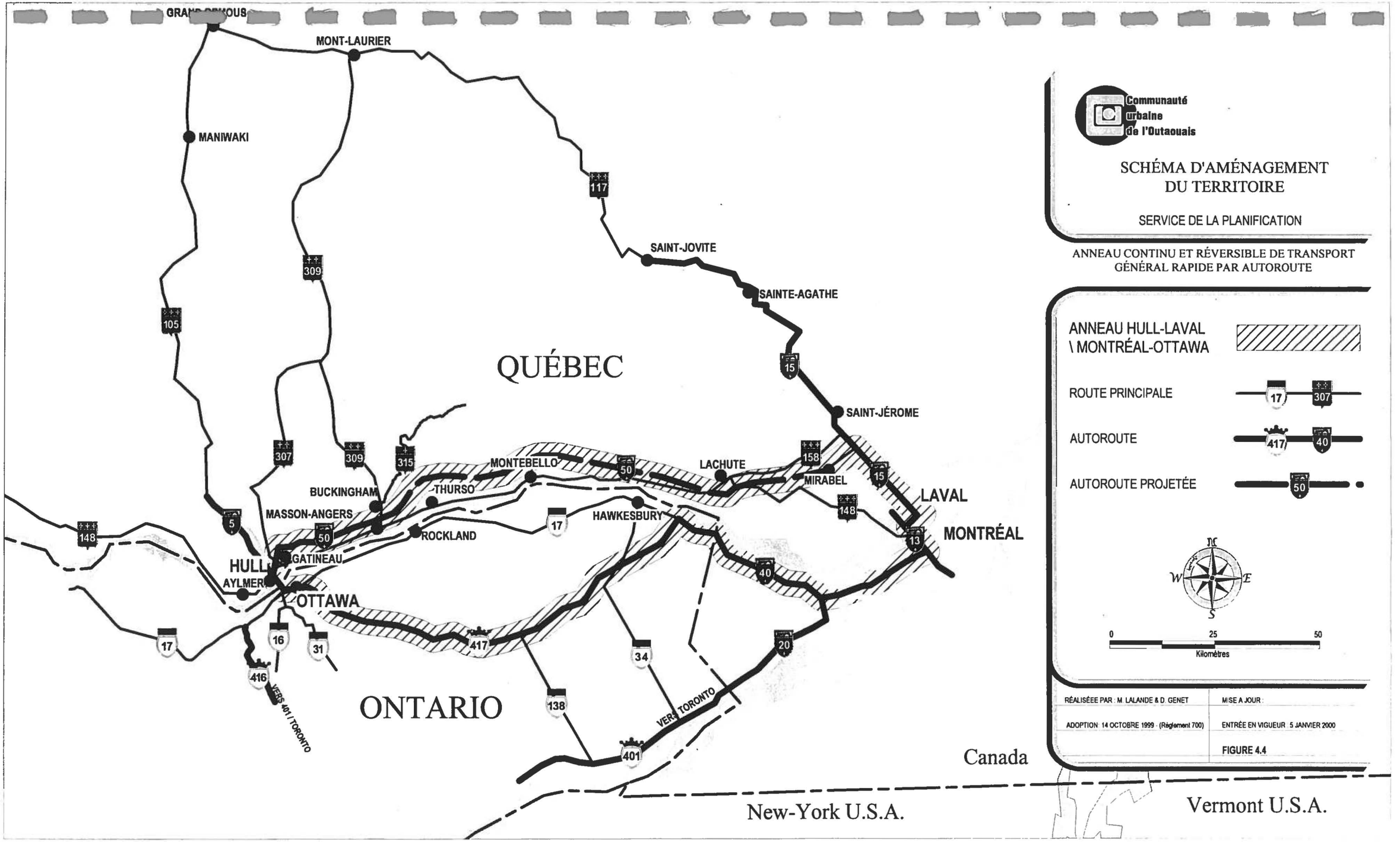
Dans un horizon de court terme, seul le traversier de Masson, relié à la route 17 et très indirectement à la route 417, pourrait, par des investissements sur les équipements, les approches et la liaison au système autoroutier ontarien, améliorer la situation interrives du transport commercial. Du côté québécois, un projet d'agrandissement et de modernisation a été réalisé et officiellement supporté par la Communauté.

À long terme, un nouveau pont interprovincial reliant directement les systèmes autoroutiers devra être construit à même les deux corridors disponibles, soit Ile Kettle ou Britannia / Deschênes[1]. Dans ce contexte, le parachèvement de l'autoroute 50 n'en apparaît que plus urgent.

[1] L'Étude des ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale : Étape 2, datée de novembre 1997 avait privilégié le corridor de l'Ile Kettle pour la construction possible d'un pont à long terme (au delà de 2011).


TÉMISCAMING
NORTH BAY
MATTAWA
PEMBROOKE
QUÉBEC
TROIS-RIVIERES
BUCKINGHAM
THURSO
MONTEBELLO
CP
LACHUTE
ST-AUGUSTIN
STE-THÉRESE
LAVAL
GATINEAU
HULL
MASSON-ANGERS
OTTAWA
OUTREMONT
MONTRÉAL
VAUDREUIL
CN
ONTARIO
LACOLLE
SMITHS FALLS
MASSENA
NORWOOD
Marchés des États-Unis
KINGSTON
PHILADELPHIE
WATERTOWN
ÉTATS-UNIS
WELLS RIVER
OSHAWA
LAC ONTARIO
TORONTO
WHITE RIVER JCT
PORTLAND
LOCKPORT
ROCHESTER
FAIRPORT
LYONS
NEWARK
SYRACUSE
UTICA
NIAGARA FALLS
BUFFALO
GENEVA
SCHENECTADY
OCÉAN ATLANTIQUE
LAC ÉRIÉ
HORNELL
JAMESTOWN
SALAMANCA
CORNING
BOSTON
0
50
100
Kilomètres
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
ANNEAU CONTINU ET RÉVERSIBLE DE TRANSPORT RAPIDE DES MARCHANDISES PAR VOIE FERRÉE
ANNEAU HULL-LAVAL MONTRÉAL-OTTAWA
RÉALISÉE PAR M. LALANDE & D. CIMET
MISE À JOUR
ADOPTION: 14 OCTOBRE 1998 - (Règlement 760)
ENTRÉE EN VIGUEUR: 5 JANVIER 2000
FIGURE 4.3.1


BRIS DU LIEN HULL-MONTRÉAL
ANNONCE D'ABANDON DE SERVICE
SUR 106,7 KM (66,3 MI) DE THURSO
A STE-THÉRESE-DE-BLAINVILLE
307
309
CDTHL
5
BUCKINGHAM
50
HULL
148
OTTAWA
THURSO
MONTEBELLO
MARELAN
LACHUTE
CP
CN
CP
148
ST-AUGUSTIN
STE-THÉRESE
640
LAVAL
13
MONTRÉAL
OUTREMONT
CN
RIVIERE OUTAOUAIS
40
CN
417
20
FLEUVE ST-LAURENT
CP
CP
CP
CN
CN
401
138
BEDELL
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
TRANSPORT FERROVIAIRE HULL - MONTR/AL
RÉALISÉE PAR M. LALANDE & D. GENET
MISE A JOUR
ADOPTION 14 OCTOBRE 1999 (Règlement 700)
ENTRÉE EN VIGUEUR 5 JANVIER 2000
FIGURE 4.3.2


GRAND-REMOUS
MONT-LAURIER
MANIWAKI
SAINT-JOVITE
SAINTE-AGATHE
SAINT-JÉROME
QUÉBEC
LACHUTE
MIRABEL
LAVAL
MONTRÉAL
MONTEBELLO
THURSO
BUCKINGHAM
MASSON-ANGERS
HAWKESBURY
ROCKLAND
GATINEAU
HULL
AYLMER
OTTAWA
ONTARIO
VERS 401 / TORONTO
VERS TORONTO
Canada
New-York U.S.A.
Vermont U.S.A.
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
ANNEAU CONTINU ET RÉVERSIBLE DE TRANSPORT GÉNÉRAL RAPIDE PAR AUTOROUTE
ANNEAU HULL-LAVAL \ MONTRÉAL-OTTAWA
ROUTE PRINCIPALE
AUTOROUTE
AUTOROUTE PROJETÉE
N
S
W
E
0
25
50
Kilomètres
RÉALISÉEE PAR : M. LALANDE & D. GENET
MISE A JOUR :
ADOPTION: 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)
ENTRÉE EN VIGUEUR : 5 JANVIER 2000
FIGURE 4.4

4.2 La planification d'ensemble et le BAPE

Les interventions prévues au réseau de transport en commun et au réseau routier sont celles du Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun de l'Outaouais. Toutefois, les audiences du BAPE sur l'axe de l'autoroute de l'Outaouais (anciennement McConnell-Laramée), le chemin d'Aylmer, la route 307 et le boulevard La Vérendrye ont laissé aux associés du plan intégré un doute sur la valeur attribuée par le gouvernement aux ouvrages de planification d'ensemble en transport.

Les projets d'intervention du plan intégré (transport en commun et réseau routier) constituent les maillons d'une chaîne. L'absence ou la modification prononcée de l'un de ces maillons affecte la performance de l'ensemble de la chaîne, soit le réseau.

Concernant le processus existant d'évaluation environnementale, la Communauté, ses municipalités constituantes et la Société de transport de l'Outaouais, demandent au gouvernement du Québec de revoir le mandat et les processus d'évaluation environnementale du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de façon à pouvoir y introduire et y faire respecter le concept de «planification d'ensemble» et abandonner celui de «projet par projet» quant à la «justification des axes de transport».

Dans cette optique, le gouvernement doit introduire un concept complémentaire, soit celui de «promoteur régional» qui serait constitué dans notre cas du ministère des Transports en région, de la Communauté urbaine de l'Outaouais, des villes concernées, et de la Société de Transport de l'Outaouais. La défense de la planification d'ensemble de la région, exécutée par le «promoteur régional» facilitera la mise en commun d'instruments et d'informations de même que la cohésion entre les politiciens et les spécialistes en transport.

4.2.1 Concept et interventions d'ici 2011

Le réseau de transport en commun rapide proposé est constitué d'un réseau de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé.

La Communauté supporte la réalisation du projet de voies réservées, de parcs de stationnement incitatifs et de terminus, tel qu'initié par la S.T.O. dans le cadre du Plan d'action contenu dans le « Plan intégré des réseaux routier et transport en commun ».

Dans le cadre d'une exploration des mesures incitatives au transfert modal vers le transport en commun il y aurait lieu d'étudier le mérite de l'installation de stationnements incitatifs sur des sites choisis en fonction de leur capacité à atténuer

les conséquences de certaines caractéristiques du développement sur le transport en commun, dont son éloignement par rapport aux axes est-ouest et/ou sa dispersion et/ou sa faible densité. (Parmi les sites à étudier mentionnons ceux de Gatineau 1) montée Paiement/chemin Davidson 2) nord-ouest de Gatineau et d'Aylmer 3) boulevard de l'Outaouais /emprise Deschênes.)

D'ici 2011, le concept retenu de transport en commun rapide est composé des voies réservées décrites au prochain tableau. Les connexions au site propre interprovincial qui y sont spécifiées sont repoussées à long terme (Voir planche no 1 « Planification des Transports »).

FIGURE 4.5

Voies réservées d'ici 2011

Ligne	Tracé
CV Ottawa / CV Hull	Pont du Portage
Gatineau / C.V. Hull	La Vérendrye--pont Alonzo-Wright*--Saint-Joseph--de la Carrière—pont du Portage ou connexion au site propre interprovincial
Gatineau / C.V. Hull	Maloney—Gréber--Fournier--Maisonneuve--pont du Portage ou connexion au site propre interprovincial
Aylmer / C.V. Hull	chemin d'Aylmer--Taché--pont Champlain ** ou connexion au site propre interprovincial
Aylmer / C.V. Hull	Boulevard et autoroute de l'Outaouais—Saint-Laurent—Carrière—Maisonneuve - pont du Portage ou connexion au site propre interprovincial

* Élargissement à 4 voies

** Ajout d'une voie réversible

4.2.2 Concept et interventions de 2011 à 2046

Le réseau de transport en commun rapide proposé à long terme est constitué d'un système reliant en site propre l'aéroport exécutif d'Ottawa-Gatineau à l'aéroport McDonald-Cartier. (Voir 4.1.2.3 Choix technologique pour le transport en commun).

L'implantation progressive du Viabus pour des motifs d'engorgement des voies réservées commencera par la liaison des centres-villes de Hull et de Gatineau. Cette liaison ainsi que celle des autres centres de la région, plutôt qu'un ordre linéaire dans le temps, suivra une séquence décrite à la section 4.1.2.3.1 - Implantation du Viabus.

La partie interprovinciale du réseau Viabus, selon toute probabilité ne se produira

qu'à long terme et sur la base de négociations à venir avec les autorités ontariennes responsables. (Voir planche no 1 « Planifications des Transports »).

4.3 Interventions sur le réseau routier

4.3.1 Priorités à court terme de la Communauté

Les membres de la Communauté urbaine de l'Outaouais tiennent à formuler leurs priorités en matière d'interventions sur le réseau routier régional et ce, nonobstant le contenu du Plan intégré de transport.

La priorité première va à la réalisation de l'autoroute de l'Outaouais (autoroute 50) sur le territoire de la ville de Hull, de façon à mettre fin au cloisonnement intrarégional. Le sommet de la hiérarchie routière est-ouest, tant pour l'Outaouais que pour la C.U.O., exige la réalisation immédiate du tronçon projeté entre le boulevard Saint-Laurent et le chemin de la Montagne.

La priorité seconde concerne la réalisation du boulevard de La Vérendrye incluant l'élargissement du pont Alonzo-Wright. Cette artère est destinée à alléger les mouvements pendulaires quotidiens, impliquant la traversée de la rivière Gatineau, entre la ville la plus populeuse de l'Outaouais et les centres d'emplois.

La priorité troisième touche la réhabilitation du chemin Pink dont la vocation principale se fonde sur l'accès aux ressources en permettant le mouvement des matériaux issus des seules carrières régionales.

Les priorités première et seconde devront être réalisées concurremment. Les partenaires de la Communauté comprennent le contexte fiscal difficile des paliers gouvernementaux supérieurs et acceptent que les infrastructures soient étalées et réalisées par segments (à lire en relation avec le Plan d'action, section « Infrastructures de transport : Programmation des maîtres d'œuvre »).

Les élargissements du chemin d'Aylmer et du pont Champlain constituent la quatrième priorité pour la C.U.O.. Ce dernier, après avoir reçu l'aval de la C.C.N., est en reconstruction depuis 1999[2] tandis que les travaux sur le chemin d'Aylmer, débuté en avril 1997, sont maintenant complétés.

[2] La construction du pont Champlain, débuté en 1999, devra être complétée en novembre 2000

4.3.2 Élargissements et nouvelles infrastructures

À quelques exceptions près, le réseau routier proposé par la Communauté comprend les élargissements des infrastructures actuelles permettant de cette façon l'installation de voies réservées au transport en commun (voir planche no 1).

Les nouvelles infrastructures proposées sont de conception multi-modale, c'est-à-dire qu'elles permettront la circulation automobile, l'implantation de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé et, dans la mesure du possible, l'implantation de sentiers récréatifs ou utilitaires. (Note: Le nom d'une artère désignée multi-modale est suivi d'un astérisque (*).)

4.3.2.1 Travaux d'ici le moyen terme

0-5 ans

- Tronçon autoroute de l'Outaouais-A-50*: Construction entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent / Construction de bretelles directes à la A-50 ;

- Contournement de Buckingham-A50*: Construction de la Route 309 au chemin Findlay / Construction du chemin Findlay au chemin Doherty / Construction de la route 309 au chemin Doherty ;

- Le boulevard de La Vérendrye*: Élargissement du pont Alonzo-Wright à 4 voies et approches / Construction entre la A-50 et la route 307. / Élargissement à 4 voies entre Gréber et Paiement / Élargissement à 4 voies entre Paiement et Guindon ;

- Chemin Pink à Aylmer: Reconstruction à quatre voies sur 1 km à l'ouest du chemin de la Montagne nord à Hull et reconstruction sur 4 km de la limite municipale Hull-Aylmer jusqu'au chemin Klock à Aylmer.

D'ici 2011

- Boulevard de la Carrière*: Construction (section nord), entre l'intersection Hautes-Plaines et Saint- Joseph ainsi que le boulevard de la Carrière actuel / Construction entre les boulevards Montclair et Alexandre-Taché, en passant par l'échangeur Laramée, Saint-Laurent, de la Carrière ;

- Boulevard des Hautes-Plaines * :Entre St-Joseph et le tronçon existant ;

- Montée Paiement*: Élargissement à quatre voies entre Maloney ouest et de La Vérendrye ;

- A50*: Construction du tronçon du contournement de Buckingham ;

- Route 307*: Réfection entre Monte-Carlo et avenue Gatineau / Réfection entre Picardie et pont des Draveurs ;

- Boulevard Cité des Jeunes*: Élargissement à quatre (4) voies entre St-Raymond et la rue Thérien ;

- Promenade des Voyageurs *: Construction selon un échéancier plus précis à déterminer avec la CCN ;

- Promenade des Draveurs : Construction entre le boulevard Gréber à la hauteur de la rue Jacques-Cartier, jusqu'à l'avenue du Golf à la hauteur du prolongement de la rue Paiement.

4.3.2.2 Travaux pour le long terme

Certains élargissements de routes actuelles sont recommandés pour permettre leur transformation en corridors multi-modaux :

- Chemin d'Eardley (route 148)*: Élargissement à 4 voies entre Perry et Front ;

- Boulevard de la Cité-des-Jeunes*: Élargissement à quatre voies entre la rue Thérien et la rue des Mineurs ;

- Boulevard de l'Outaouais* : Élargissement à 6 voies ;

- Pont interprovincial et ses approches[3]*: Construction à même un des deux corridors (Britannia / Deschênes ou Ile Kettle) ;

- Montée Paiement*: Élargissement à quatre voies au sud de Maloney et entre la A50 et de La Vérendrye ;

- Le boulevard de La Vérendrye*: Construction entre les boulevards Labrosse et Lorrain.

[3] Voir Études des ponts interprovinciaux dans la Région de la Capitale nationale - Phase 2.

4.4 Planification des quartiers résidentiels et le transport en commun

Le schéma d'aménagement invite les villes à respecter les mesures d'aménagement apparaissant dans la brochure intitulée « Les transports collectifs dans les quartiers résidentiels / Principes et techniques d'aménagement ». Ce guide élaboré en 1990 par la STO et les services d'urbanisme municipaux représente un large consensus..

Ces mesures doivent être intégrées comme critères d'approbation de tout projet d'ensemble, et comme tel, apparaître au plan d'urbanisme des villes de la Communauté (Voir Document complémentaire 3.3).

4.5 Le réseau routier supérieur

4.5.1 Caractéristiques des classes fonctionnelles du réseau supérieur[4]

Les autoroutes

Numérotées de 0 à 99 ou de 400 à 999, l'autoroute est la voie de circulation la plus rapide. Pour remplir cette fonction, ses accès et ses sorties sont limités en nombre.

Les routes nationales

Ces voies sont numérotées de 100 à 199. Elles comprennent les axes routiers interrégionaux, les liens entre les agglomérations de 25 000 personnes et plus, les corridors touristiques majeurs de même que les accès aux installations majeures de transports (aéroports, ports et traverses fluviales ou maritimes).

Les routes régionales

Ces voies sont numérotées de 200 à 399. Elles servent de liens entre les agglomérations secondaires (5 000-25 000 personnes) et entre ces dernières et les agglomérations principales. Elles desservent aussi les petites agglomérations (moins de 5 000 personnes) ayant une fonction industrielle importante (1 100 emplois et plus), une station touristique majeure, ou une installation de transport de calibre régional.

[4] Tirées du décret gouvernemental no 292-93, adopté le 3 mars 1993.

Les routes collectrices

Ces voies permettent de relier les petites agglomérations entre elles de même que ces dernières et les agglomérations plus importantes. Les accès de ces agglomérations aux parcs gouvernementaux et aux installations de transport font partie de cette catégorie.

(Voir figure 4.6 Classes fonctionnelles du réseau routier supérieur).

4.5.2 Objectifs de fonctionnalité des infrastructures

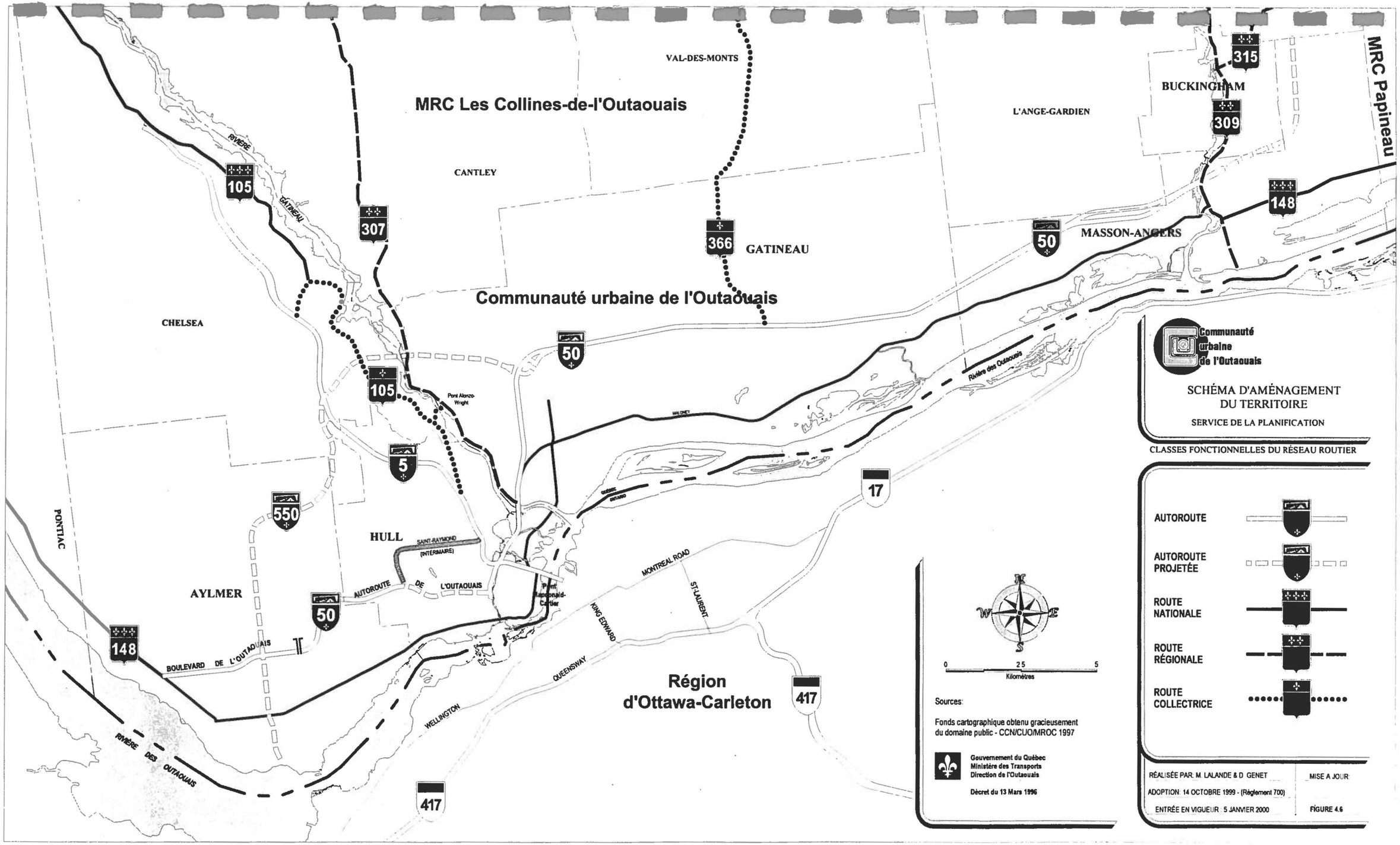
Les objectifs de fonctionnalité varient dans le temps selon les infrastructures.

4.5.2.1 Dans l'axe est-ouest

À partir de l'agglomération Masson, le sommet de la hiérarchie du réseau de la Communauté est composé de la route nationale 148 (chemin de Montréal), de l'autoroute 50, de la rue Saint-Raymond, de la rue de la Montagne, du boulevard des Outaouais et de la route 148 (chemin Eardley).

Ultimement, le parachèvement de l'autoroute 50 à Masson-Angers et à Hull (autoroute de l'Outaouais) délestera la route nationale 148 de même que les rues Saint-Raymond et de la Montagne de leur vocation de transit et de voie provinciale de camionnage est-ouest.

Les objectifs de fonctionnalité de ces artères évolueront selon cette progression. La fonction ultime de la route nationale 148 est celle de support à l'activité récréo-touristique. Cette route doit être vue en tant que circuit historique permettant l'accès aux attraits naturels et construits du couloir fluvial de la rivière des Outaouais, aux réseaux de sentiers récréatifs de même qu'à celui des promenades destinées tant aux visiteurs qu'aux résidants.


MRC Les Collines-de-l'Outaouais
VAL-DES-MONTS
CANTLEY
L'ANGE-GARDIEN
BUCKINGHAM
MRC Papineau
MASSON-ANGERS
GATINEAU
Communauté urbaine de l'Outaouais
CHELSEA
PONTIAC
AYLMER
HULL
Rivière des Outaouais
Pont Alonzo-Wright
Pont Macdonald-Cartier
SAINT-RAYMOND (INTÉRMAIRE)
AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS
BOULEVARD DE L'OUTAOUAIS
MONTREAL ROAD
ST-LAURENT
KING EDWARD
QUEENSWAY
WELLINGTON
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
Région d'Ottawa-Carleton
105
307
366
315
309
148
50
5
550
17
417
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
CLASSES FONCTIONNELLES DU RÉSEAU ROUTIER
AUTOROUTE
AUTOROUTE PROJETÉE
ROUTE NATIONALE
ROUTE RÉGIONALE
ROUTE COLLECTRICE
N
W
E
S
0
2.5
5
Kilomètres
Sources:
Fonds cartographique obtenu gracieusement du domaine public - CCN/CUO/MROC 1997
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Outaouais
Décret du 13 Mars 1996
RÉALISÉE PAR: M. LALANDE & D. GENET
MISE A JOUR:
ADOPTION: 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)
ENTRÉE EN VIGUEUR: 5 JANVIER 2000
FIGURE 4.6

4.5.2.2 Dans l'axe nord-sud

L'autoroute 5 et le pont MacDonald-Cartier demeurent l'axe principal de cette hiérarchie et assurent le transit et le camionnage vers l'Ontario. À long terme, d'autres études détermineront laquelle parmi les deux options de tracé constituera le choix optimal pour la construction d'un nouveau pont interprovincial répondant aux besoins de la population (Britania/Deschênes ou Ile Kettle).[5]

4.5.2.3 Décloisonnement de Buckingham

Pour décloisonner l'est du territoire, plus particulièrement le secteur de Buckingham, il y aurait lieu que les liens intermunicipaux entre les villes de Masson-Angers et Buckingham, et interrégionaux entre l'Ange-Gardien (municipalité liée à la M.R.C. les-Collines-de-l'Outaouais) et la ville de Buckingham soient orchestrés dans ces axes nord/sud d'une part et de chaque côté de la rivière du Lièvre.

Le décloisonnement de la ville de Buckingham se fera par la mise en place d'une artère intermunicipale dans l'axe nord-sud rejoignant ainsi le chemin Donaldson au nord et au sud, de la rue Georges à la limite de Buckingham et Masson-Angers, via le chemin Frontenac.

Sur la rive est de la rivière du Lièvre et outre la route provinciale 309, le prolongement de l'artère Maclaren Est vers le nord-est permettra un lien et une approche plus faciles à l'échangeur autoroutier proposé au chemin Doherty, situé dans la municipalité de l'Ange-Gardien. Le prolongement de l'artère Maclaren Est, vers le sud via le chemin Findlay et son prolongement dans la municipalité de Masson-Angers permettront ainsi un contact plus direct avec la seule route provinciale en importance, soit la route 148.

Compte tenu qu'aucun échangeur de l'autoroute 50 n'est prévu sur le territoire de Buckingham, le décloisonnement des voies de circulation permettra à la ville de poursuivre et de consolider son rôle de pôle régional pour les bassins de population situés à l'est de la C.U.O., d'une partie de la Basse Lièvre et de la Petite-Nation.[6]

---

[5] L'Étude des ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale : Étape 2, datée de novembre 1994 avait privilégiée le corridor de l'Ile Kettle pour la construction possible d'un pont à long terme (au delà de 2011).

[6] Voir plan d'action : Infrastructure du transport : Programmation des maîtres d'œuvre.

4.5.3 Types de mesures proposées

Le ministère des Transports du Québec, la Communauté et les villes collaboreront de près à la planification, aux échanges d'information et à la concertation des aménagements qui influencent la performance du réseau routier supérieur.

Le M.T.Q. régional devient un partenaire à la région et aux villes à la révision du schéma d'aménagement, à la révision des plans d'urbanisme municipaux, à l'approbation des plans d'ensemble et à l'émission des permis lorsque ces gestes de planification et de gestion influent sur la mobilité, la sécurité et la qualité du paysage du réseau routier supérieur.

Les partenaires agiront à l'intérieur de processus continus et selon une approche comparable à celle qui réunit les villes et la Société de transport de l'Outaouais pour arrimer la desserte de transport en commun et les plans de développement d'ensemble.

Les balises de cette collaboration sont décrites au document complémentaire, section 3.4.

4.6 Protection des corridors

Comme il faut assurer une desserte régionale à long terme mais qu'il est difficile de déterminer avec précision le devenir du développement ainsi que les politiques qui sous-tendront alors le transport, la Communauté estime qu'il y a lieu de préserver les corridors publics existants quitte à réévaluer le meilleur usage qui pourrait en être tiré, et accélérer l'acquisition des corridors privés existants.

Les corridors publics et privés existants sont spécifiés aux sous-sections 4.6.1 et 4.6.2.

4.6.1 Corridors publics existants

Dorénavant, tous les corridors de transport existants qui appartiennent aux instances publiques doivent demeurer la propriété d'organismes publics et ainsi être conservés pour des fins ultimes de transport ou de façon intérimaire à d'autres fins publiques.

Les corridors publics existants doivent apparaître au plan d'urbanisme et au plan de zonage des villes. En outre, la relocalisation du corridor du C.P. Rail sur les propriétés de l'U.Q.A.H. devra apparaître aux instruments d'urbanisme de la ville de Hull pour une largeur correspondante à ce qu'elle était, soit 25 m.

Par ailleurs, la Communauté s'engage à évaluer les mesures légales à sa disposition pour la protection des corridors des voies ferrées.

Le nom de l'organisme qui suit le nom du corridor est celui du propriétaire.

. l'emprise Deschênes, M.T.Q.;
. l'approche du pont de l'Île Kettle (montée Paiement), Ville de Gatineau;
. le boulevard Laramée entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent (terrains de l'échangeur avec la A-50 inclus), M.T.Q.;
. l'autoroute de contournement de Hull (5-50) entre la A-50 et l'emprise Deschênes, M.T.Q. et C.C.N. (parc de la Gatineau) ;
. le boulevard de La Vérendrye, entre la rue Guindon et la montée Paiement, Ville de Gatineau;
. le boulevard de La Vérendrye, entre la A-50 et la route 105 (y compris le pont Alonzo-Wright), Ville de Gatineau et M.T.Q.;
. le boulevard de La Vérendrye, entre le boulevard Gréber et la montée Paiement, Ville de Gatineau;
. le chemin Pink, entre le chemin de la Montagne et l'emprise Deschênes, M.T.Q.;
. le boulevard Cité-des-Jeunes, entre le boulevard Saint-Raymond et la rue des Mineurs, C.C.N.;
. le boulevard de la Carrière, entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Jean-Proulx, (C.C.N. et Ville de Hull);
  le corridor C.P. Rail (ancien) à Hull et Aylmer , C.C.N. - Villes de Hull et Aylmer.
. le boulevard des Hautes-Plaines entre le boulevard Saint-Joseph et la rue de l'Arche, C.C.N.

4.6.2 Corridors privés existants

Les corridors qui deviennent disponibles ou les terrains privés pouvant compléter les corridors de la liste qui suit devront être acquis le plus rapidement possible par les organismes publics et être conservés pour des fins ultimes de transport ou de façon intérimaire à d'autres fins publiques. Le nom suivant le nom du corridor est celui de l'organisme à qui est attribué la responsabilité d'acquérir le corridor.

. les corridors ferroviaires privés, M.T.Q.;
. l'approche du pont de l'Île Lemieux et le boulevard de la Carrière, entre la rue Montcalm et le boulevard Taché, Ville de Hull et C.C.N.;
. l'approche du pont de l'Île Kettle, au sud du boulevard Maloney, M.T.Q. et Ville de Gatineau;
. le boulevard de La Vérendrye, entre les boulevards Labrosse et Lorrain, Ville de Gatineau et M.T.Q.;

. le chemin Vanier, entre le chemin d'Aylmer et le chemin Pink, Ville d'Aylmer;
. le boulevard de la Carrière, entre le boulevard Montclair et la rue Montcalm, Ville de Hull;
. le prolongement de la A-50, entre Masson et les limites de la C.U.O. (incluant le contournement de Buckingham), M.T.Q.

4.6.3 Protection de l'axe est-ouest

Au sommet de la hiérarchie routière, notre axe est-ouest mérite d'être protégé dans son rôle de transit et d'accueil du camionnage. Cet axe sera ultimement composé, entre les limites est et ouest de la Communauté, de l'autoroute de l'Outaouais (A-50), du boulevard de l'Outaouais et du chemin Eardley (route 148).

Tous les moyens doivent être pris pour garantir à long terme les fonctions de cet axe. En conséquence:

<u>Boulevard de l'Outaouais</u>

. les accès/sorties du boulevard de l'Outaouais sont limités en nombre et réservés aux collectrices les plus importantes au sens de la classification fonctionnelle du M.T.Q.

. selon l'état de développement, la capacité des accès/sorties de l'axe pourra être augmentée;

. des voies de service seront planifiées par les villes parallèlement à l'axe du boulevard de l'Outaouais, entre ses accès, de façon à maximiser la desserte et à minimiser les conflits avec le développement résidentiel.

4.7 Transport aérien : aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa

4.7.1 Localisation et caractéristiques

L'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa est situé à Gatineau, à même l'Aéroparc industriel de Gatineau qui lui doit d'ailleurs son nom. Il compose une des trois ressources aéroportuaires régionales avec l'aéroport International MacDonald-Cartier à Ottawa et l'aéroport de Carp dans la municipalité de West-Carleton.

Par les voies terrestres principales, les installations de Gatineau sont localisées à 20 km (15 minutes) au nord-est des édifices du Parlement du Canada, celles de Carp à 32 km et celles d'Ottawa à 10 km.

L'aéroport comprend, parmi ses caractéristiques importantes, une piste asphaltée de 1830 mètres sur 45 mètres pouvant accueillir jusqu'à un Boeing 727, une station d'information de vol de Transports-Canada, un service de douanes et de dégivrage. Son service personnalisé, ses frais comparativement minimes aux usagers et son faible encombrement par rapport à la capacité de ses installations en font un aéroport attrayant et une excellente alternative à l'aéroport international MacDonald-Cartier à Ottawa.

L'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa se classe parmi les trois premiers aéroports régionaux au pays avec environ 40 000 mouvements d'aéronefs en 1996.

4.7.2 Perspectives de développement de l'aéroport

L'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa a connu une croissance du trafic aérien en général de l'ordre de 85% depuis 1985 (1985-1995). Outre l'accueil des vols exécutifs en concurrence avec les deux autres aéroports, elle n'a pas de vocation précise reconnue par les gestionnaires du trafic aérien de la grande région.

Ses qualités techniques en font un aéroport qui se prête bien à la desserte des vols exécutifs lesquels sont en croissance dans l'ensemble de la grande région. L'accueil de ce type de vols peut aussi être favorisé par sa proximité des centres-villes d'Ottawa et de Hull. Rappelons aussi sa proximité des attraits touristiques majeurs de la région: le Casino de Hull, le Musée canadien des Civilisations, le Musée des Beaux-Arts, le Parlement du Canada et le Parc de la Gatineau.

L'aéroport se développera au fur et à mesure de la croissance de la population régionale, de l'ouverture de nouvelles lignes (outre la liaison quotidienne Gatineau / Québec) et de l'encombrement croissant de l'aéroport international.

Il serait toutefois souhaitable pour l'ensemble de la région de l'Outaouais que les vocations de l'aéroport soient déterminées au sein d'une stratégie globale intégrant les capacités des trois aéroports de la grande région.

4.8 Réseaux des sentiers récréatifs et réseau cyclable

4.8.1 Généralités

Les récents développements dans la planification et la réalisation des réseaux récréatifs régionaux et interrégionaux rejoignent bien la cinquième orientation (Chapitre 2) du schéma sur la fluidité des déplacements.

Ces réseaux se caractérisent selon la saison, l'activité ou la famille d'activités et la nature exclusive ou non de leurs aménagements. Les réseaux qui ont été planifiés pour que leurs activités d'été concernent simultanément ou séparément le cyclisme et la randonnée pédestre, ont pour activité hivernale le ski de fond. Des aménagements spécialisés permettront une plus grande gamme d'activités, tel l'asphaltage qui rend praticable le patin à roues alignées.

Les réseaux de corridors récréatifs interrégionaux touchant le territoire de la Communauté sont:

. Le **réseau des sentiers récréatifs de la Capitale Nationale** qui est le meilleur exemple d'aménagement en site propre et polyvalent. Le réseau permet entre autres le cyclisme, la randonnée pédestre et le patin à roues alignées sur l'essentiel de sa partie réalisée (voir plan d'action sur les sentiers récréatifs). Une hypothèse d'utilisation hivernale (ski de fond) de certains segments a été formulée lors de la rédaction du plan de développement stratégique de juin 1994.

. Le **réseau du sentier National**, dédié à la randonnée pédestre, est né d'un concept de sentier de calibre national vieux de vingt ans. Un segment de ce sentier origine de Wakefield et va jusqu'à Kingston en passant par Hull et Ottawa. L'essentiel de ses aménagements sont en site propre. Sur le territoire Outaouais ce sentier emprunte le Parc de la Gatineau sur 38 km (voir plan d'action sur les sentiers récréatifs). L'utilisation hivernale de ce sentier est pour le ski de fond.

. **Le réseau du sentier Transcanadien** part d'un concept vieux d'à peine cinq ans et permettra une grande variété d'activités sur l'ensemble de son parcours. Il est prévu que ses aménagements seront en site propre. Sur le territoire Outaouais ce sentier emprunte le Parc de la Gatineau sur 43 km (voir plan d'action sur les sentiers récréatifs) et se confondra essentiellement avec le sentier National. Sur le segment du Parc de la Gatineau les activités probables seront le cyclisme et la randonnée pédestre en été, et le ski de fond en hiver.

. Le **réseau de la Route Verte** consiste en un itinéraire cyclable de près de 3 000 km sur le territoire québécois. En Outaouais, son concept de réalisation comprend en première phase des surlargeurs asphaltées d'accotements routiers. En seconde phase, des segments aux aménagements plus spécialisés et plus typiques serviront de tracés alternatifs partiels mais attrayants aux cyclistes. Sur le territoire de la Communauté, elle empruntera la route 148 à Masson-Angers et Gatineau et les rues Notre-Dame et Jacques Cartier dans cette dernière ville, le sentier Riverain à Hull et le Corridor des Voyageurs à Aylmer continuant ainsi l'axe est-ouest vers la M.R.C. Pontiac. Dans l'axe nord-sud la Route verte

empruntera probablement le sentier Philémon-Wright, les chemins de la Mine, Notch, Kingsmere, et Scott pour rejoindre les élargissements des accotements de la route 105.

. Le **réseau de sentiers de motoneige**, très bien structuré au Québec, offre une hiérarchie de sentiers dédiés et numérotés en ce qui a trait aux sentiers «trans-Québec» et «provinciaux». Plusieurs sentiers régionaux rejoignent ces collectrices. Le réseau est composé de 5 000 km de sentiers dans les régions touristiques de l'Outaouais et des Laurentides. Aucun sentier de calibre trans-Québec ne sillonne le territoire de la Communauté. Toutefois, le sentier provincial 315-323 traverse en direction est-ouest les territoires de Masson-Angers et de Gatineau pour rabattre la circulation en deuxième rangée vers le nord sur la trans-Québec. L'incursion la plus urbaine du réseau se fait par le nord-ouest où la trans-Québec 13-43, via un sentier régional riverain de la rivière des Outaouais, déverse sa clientèle au Château Cartier à Aylmer.

Attendu le grand nombre de réseaux en émergence, la région de l'Outaouais s'est dotée d'un concept régional de «corridors récréatifs» devant servir de trame élémentaire à l'ensemble de ces réseaux pour qu'une communication de base soit assurée entre les sous-régions de l'Outaouais, entre l'Outaouais et les autres régions du Québec de même qu'entre l'Outaouais et l'Ontario.

Des représentations seront faites auprès des organismes coordonnateurs pour que le tracé principal de leur réseau respecte l'essentiel du concept régional des corridors récréatifs, qu'ils permettent l'inter-identification des réseaux et qu'ils conjuguent leurs investissements.

Dans la Communauté, pour couvrir les dimensions du réseau cyclable, il faut explorer les fonctions récréative et utilitaire. Le réseau des sentiers récréatifs est composé pour l'essentiel de *sentiers en site propre à vocation récréative* mais peut être émaillé de certains segments dont les caractéristiques rejoignent celles des *bandes cyclables* et des *voies cyclables multiusages* généralement classées dans le réseau utilitaire.

4.8.2 Définitions

Bande cyclable : Voie aménagée sur la chaussée ou sur l'accotement, réservée à l'usage exclusif des cyclistes et délimitée de l'espace offert aux autres modes de transport par un marquage au sol ou par une barrière physique continue (bollard, bordure de béton, etc...)

Voie cyclable multiusages: Voie destinée à la circulation des cyclistes, piétons, joggeurs et patineurs à roues alignées, située à l'intérieur de l'emprise mais hors chaussée. Elle prend l'allure d'un trottoir élargi.

Sentier cyclable : Situé en pleine nature, il est généralement accessible aux bicyclettes tout-terrain.

Sentier récréatif : Voie aménagée en site propre, pour l'essentiel dans des parcs et/ou en pleine nature et pour le reste à l'intérieur d'une emprise routière tout en étant hors chaussée. Elle est destinée à des clientèles variées dont les cyclistes, les piétons, les joggeurs et les patineurs à roues alignées.

4.8.3 Le réseau des sentiers récréatifs de la Capitale Nationale

La planification de ce réseau s'est réalisée à l'échelle de ce territoire réunissant ainsi les intervenants municipaux locaux et régionaux de la Communauté urbaine de l'Outaouais, de la M.R.C. les Collines-de-l'Outaouais, de la Région d'Ottawa-Carleton et de la Commission de la Capitale Nationale.

Un plan de développement stratégique du réseau intégré des sentiers récréatifs pour la Région de la Capitale nationale a été déposé en juin 1994. Excluant le réseau utilitaire, le plan propose trois anneaux répondant à des contextes de récréo-tourisme différents:

a) Le coeur de la capitale
b) Urbain/Suburbain
c) Rural

Le «Coeur de la capitale» intègre une petite partie des centres-villes de Hull et d'Ottawa et figure en tête de liste des préoccupations de la Commission de la Capitale Nationale. Sur le territoire de la Communauté, seul le Sentier Riverain longeant la rivière des Outaouais (du pont du Portage au pont Alexandra: 1,2 km) est dans cette classe.

Le reste du territoire urbain de la C.U.O. est intégré dans l'anneau «Urbain/Suburbain». Quelques exceptions se logeront dans l'anneau «Régional-rural / naturel particulièrement aux abords du milieu rural où la distinction entre les réseaux récréo-touristiques et utilitaires s'atténue singulièrement, sauf dans le Parc de la Gatineau.

Au plan du récréo-tourisme et de la priorisation régionale du schéma, seuls les sentiers intermunicipaux ou longeant un couloir fluvial ou menant à un attrait de calibre régional peuvent être considérés d'intérêt régional (Voir Figures 6.5 et 6.6). À cet effet, le schéma insiste sur le rattachement du réseau de sentier récréatif (est-ouest) à l'intérieur de la Communauté, de Aylmer à Buckingham.

Correspondent aussi à ces anneaux des normes de design, d'implantation et de signalisation ajustées. Les normes de design apparaissent au document complémentaire. Dans tous les cas il est demandé aux planificateurs de ces sentiers récréatifs de tenter de les faire passer dans des milieux et sites susceptibles de procurer aux usagers la plus grande variété d'expériences. (Voir Document complémentaire 3.5 - Design et implantation des sentiers récréatifs)

Quant à la signalisation, la Communauté demande à l'ensemble des promoteurs de réseaux de permettre l'identification des axes des autres réseaux lorsque ceux-ci coïncident et lorsqu'un accès par une bretelle peut se réaliser.

La programmation du développement du réseau est inclus dans le plan d'action intitulé «Sentiers récréatifs : Réseau de la Capitale Nationale » dans la partie III du schéma d'aménagement (voir tableau et carte).

La Communauté tient à affirmer l'importance qu'elle accorde au branchement de son réseau de sentiers récréatifs aux grands réseaux nationaux et en ce sens, elle prône le double affichage tout comme on le voit sur les réseaux routiers entre le Québec et l'Ontario, le Canada et les États-Unis.

La Communauté souhaite aussi, considérant l'effort collectif en matière de décloisonnement de la région, que les grands réseaux nationaux intègrent les autres composantes de l'Outaouais, soit les M.R.C. Pontiac, Vallée-de-la-Gatineau, Collines-de-l'Outaouais et Papineau.

Enfin, la Communauté désire souligner certains liens manquants dans le réseau de sentiers récréatifs auxquels il faut porter une attention particulière. À titre d'exemples, mentionnons la rupture du sentier des Voyageurs dans le parc Jacques Cartier, ainsi qu'entre le pont du Portage et le parc des Portageurs (rue Montcalm) à Hull. En outre, la traversée de la rivière Gatineau dans l'axe du pont Lady-Aberdeen est à améliorer.

5. ORGANISATION DU TERRITOIRE

5.1 Périmètre d'urbanisation

Le périmètre d'urbanisation délimite à l'intérieur de la C.U.O. le territoire destiné aux affectations urbaines, lesquelles comportent un milieu urbanisé, incluant des espaces verts et d'intérêt écologique et des espaces disponibles pour le développement des besoins futurs. Le territoire sis à l'extérieur de ce périmètre est composé d'affectations agricole, rurale et récréative.

Par rapport au tracé figurant dans la version précédente du schéma d'aménagement (version du 16 juin 1988), le périmètre d'urbanisation a été agrandi de manière à inclure deux (2) zones exclues du territoire agricole par décret gouvernemental en mars 1991, soit les secteurs du chemin des Érables et du parc d'affaires à Gatineau.

Dans la ville d'Aylmer, la limite située au nord du parc industriel d'Aylmer a également été modifiée afin de suivre l'emprise du Corridor Deschênes.

De plus, l'annexion d'une partie du territoire de la municipalité de Chelsea (superficie de 17.5 hectares) par la ville de Hull, a eu pour effet d'agrandir le périmètre d'urbanisation dans le secteur du chemin de la Mine. Cette annexion a été approuvée par le ministre des Affaires municipales le 14 novembre 1995.

L'ensemble de ces nouveaux espaces porte à 18 839 hectares la superficie du périmètre d'urbanisation, soit 54% du territoire de la C.U.O., lequel est de 34,759 hectares.

La définition du périmètre d'urbanisation est établie pour l'horizon 2025 afin d'intégrer le plan d'action du « plan intégré des réseaux routier et de transport en commun » de la Société de transport de l'Outaouais (S.T.O). et de répondre aux besoins de développement des villes membres. En conséquence, les critères sont :

- concept d'organisation spatiale du territoire favorable à l'établissement des axes de développement économique tels que les pôles industriels, commerciaux et touristiques;

- prévision des besoins en espaces pour les diverses fonctions urbaines (résidentielle, industrielle, commerciale, récréative et touristique);

- gestion de l'espace urbain intégrant les notions de consolidation urbaine, de rentabilisation et d'efficacité des services et équipements publics;

- position concurrentielle par rapport aux possibilités de développement du territoire de la Région d'Ottawa-Carleton.

Ces critères de définition du périmètre d'urbanisation engagent les principes suivants :

- développement urbain avec les services d'égout et d'aqueduc; les constructions destinées à des usages publics, récréatifs, industriels ou commerciaux sur des lots non desservis sont cependant autorisées à la condition d'être munis d'un système d'épuration des eaux usées conforme aux règlements en vigueur.

- densification résidentielle et encouragement à la mixité des fonctions urbaines le long des corridors de transport rapide (voies réservées ou en site propre);

- déploiement de l'autoroute de l'information et développement des infrastructures gazières, électriques et ferroviaires, particulièrement pour la desserte efficace des pôles économiques régionaux.

- utilisation des terrains vacants sis à l'intérieur de l'aire engagée (ou déjà urbanisée) et identification des aires de consolidation, d'expansion et protégée. Le schéma définit ces aires comme suit :

    - *Aire engagée* : espace urbain desservi par différents services et infrastructures publics dont l'aqueduc et l'égout, à l'exception de certains secteurs résidentiels, et à l'intérieur duquel le développement doit être encouragé avec intensité et au moindre coût;

    - *Aire de consolidation* : superficie de terrains vacants destinée de façon prioritaire à l'aménagement du territoire de manière à consolider le tissu urbain et à rentabiliser les infrastructures et les services publics;

    - *Aire d'expansion* : superficie de terrains vacants destinée à l'aménagement à moyen et long terme du territoire compte tenu de la localisation et des coûts onéreux du développement des espaces désignés;

    - *Aire protégée :* superficie de terrains composés d'espaces verts de calibre régional, national ou tout autre site d'intérêt particulier voué à des fins de conservation et de récréation.

5.2 Planification des transports

Le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais a fait l'objet de plusieurs analyses relatives au transport au cours de la première moitié de la décennie 1990. Les résultats et recommandations de ces études, qui sont appliqués au chapitre 4, répondent aux attentes du gouvernement du Québec et aux besoins régionaux en matière d'optimisation et d'efficacité des réseaux existants ou prévus.

En ce sens, le conseil de la C.U.O. favorise le transport en commun rapide (voie réservée et en site propre), puisqu'il permet d'assurer à un grand nombre de citoyens un niveau de service élevé. Par ailleurs, il joue un rôle déterminant dans l'aménagement de la structure urbaine, particulièrement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Les projets relatifs à la construction et à la réfection des voies de circulation, tels qu'exposés également au chapitre 4, visent le parachèvement du réseau routier régional et inter-régional.

Bien que les priorités soient exposées dans ce chapitre, le schéma d'aménagement maintient les projets de développement du réseau routier prévus dans l'entente C.C.N.- Québec, version modifiée de 1978. Ceux-ci visent la portion québécoise de la Région de la Capitale nationale (voir figure 5.1). La responsabilité de l'entente relève de Transport Canada depuis le 1er janvier 1997.

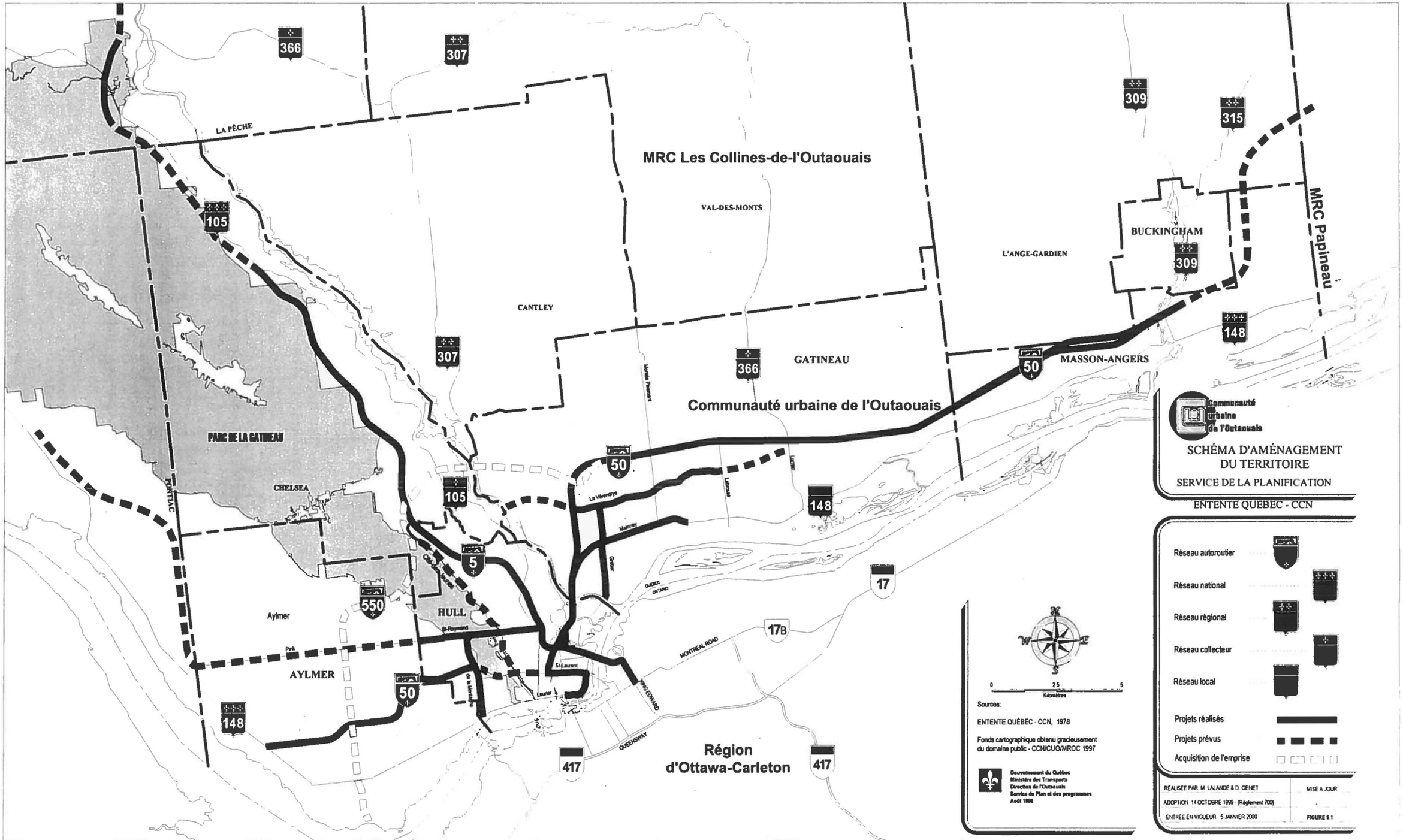
Ces projets sont destinés à offrir une plus grande mobilité et accessibilité à l'intérieur du territoire de la C.U.O., tant sur le plan des circulations privées et collectives que commerciales. En ce sens, le schéma reconnaît forcément leur importance comme support à la vitalité économique et au développement social à l'intérieur de la Communauté.

Ainsi, l'ensemble des interventions reliées au développement du transport en commun et du réseau routier constitue un élément majeur, voire à bien des égards conditionnel à la gestion des espaces urbains.

5.3 Grandes affectations du territoire

5.3.1 Politique générale relative aux grandes affectations du sol

Le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais est couvert par les grandes affectations du sol. Certaines d'entre-elles couvrent des surfaces délimitées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Ce sont la récréation, la conservation, l'utilisation publique et l'aménagement différé.


MRC Les Collines-de-l'Outaouais
VAL-DES-MONTS
L'ANGE-GARDIEN
CANTLEY
GATINEAU
MASSON-ANGERS
BUCKINGHAM
MRC Papineau
LA PÊCHE
PARC DE LA GATINEAU
CHELSEA
PONTIAC
Aylmer
AYLMER
HULL
Communauté urbaine de l'Outaouais
Région d'Ottawa-Carleton
MONTREAL ROAD
QUEENSWAY
366
307
105
309
315
148
50
5
550
17
17B
417
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
ENTENTE QUÉBEC - CCN
Réseau autoroutier
Réseau national
Réseau régional
Réseau collecteur
Réseau local
Projets réalisés
Projets prévus
Acquisition de l'emprise
0 2.5 5
Kilomètres
Sources:
ENTENTE QUÉBEC - CCN, 1978
Fonds cartographique obtenu gracieusement du domaine public - CCN/CUO/MROC 1997
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Outaouais
Service de Plan et des programmes
Août 1998
RÉALISÉE PAR M. LALANDE & D. GENET
MISE À JOUR
ADOPTION 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)
ENTRÉE EN VIGUEUR 5 JANVIER 2000
FIGURE 9.1

En référence aux orientations et objectifs relatifs à la consolidation du territoire, à l'optimisation des services et des équipements publics et à une meilleure vitalité économique et sociale, le schéma d'aménagement met en place des politiques de gestion de l'urbanisation favorables à la consolidation du tissu urbain. À cet égard certaines affectations telles que les affectations «commerciale et touristique», «commerciale et de services», «multifonctionnelle», «technologique et d'affaires» et « technologique » sont reliées aux principes de développement exposés à la section 5.4.1.

Par ailleurs, la disponibilité des infrastructures de transport et les projets de développement des différents réseaux de circulation prévus dans les horizons court, moyen et long terme viennent influencer notablement les principes d'organisation de l'espace urbain et la localisation des fonctions de nature économique.

Le schéma d'aménagement reconnaît que les constructions ou les ouvrages qui ne sont pas compatibles avec les dispositions d'une affectation concernée peuvent être autorisés à la condition d'être destinés à des fins exclusives d'utilité publique. De façon non limitative il peut s'agir de travaux d'aménagement récréatif, de conservation ou l'implantation d'équipements ou d'infrastructures visant à accommoder des secteurs avoisinants déjà développés, pour le bien-être de la collectivité, tels que l'électricité, le gaz, l'alimentation en eau et l'évacuation des eaux usées. Par ailleurs, toute intervention faite sur les terres du gouvernement du Québec nécessite une autorisation préalable du ministère des Richesses naturelles.

Les limites des aires d'affectations exposées dans les sections ci-après sont montrées sur la planche no 2.

5.3.2 Affectation du sol à l'extérieur du périmètre d'urbanisation

5.3.2.1 Affectation agricole

Le schéma d'aménagement reconnaît le caractère permanent de la zone agricole, telle que définie par le décret no 304-91 du gouvernement du Québec entré en vigueur le 30 mars 1991. Néanmoins cela n'exclut pas que l'activité agricole soit également autorisée dans toutes les affectations dans la mesure où il y a compatibilité d'usages.

Ce découpage de la zone agricole a fait l'objet préalablement d'une période de négociation avec la Commission de la protection du territoire agricole du Québec afin d'y soustraire des parties de territoire déstructurées et dont le potentiel biophysique représentait peu ou pas d'intérêt pour l'agriculture. Ces portions ont par ailleurs été récupérées pour des fins de développement urbain ou autres utilisations non agricoles.

Le territoire agricole couvre une superficie de 13 139 hectares représentant 37.8% de la superficie totale de la C.U.O. La distribution en proportion de ce territoire à l'intérieur des municipalités concernées est respectivement de 17.0% (2 227.7 hectares) pour la ville d'Aylmer, 49.7% (6 529.9 hectares) pour la ville de Gatineau, 2.7% (357.5 hectares) pour la ville de Buckingham et de 30.6% (4 023.7 hectares) pour la ville de Masson-Angers. En 1995, les principales activités agricoles qu'on y retrouvait sont par ordre d'importance le pâturage, (bovins de boucherie, bovins laitiers, chevaux et moutons), les grandes cultures et l'horticulture.

À l'intérieur de l'affectation agricole, l'agriculture constitue la fonction dominante au sens de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Toutefois, les fonctions complémentaires peuvent également y être autorisées :

- la résidence reliée aux activités agricoles;
- les commerces supportant la fonction agricole lorsqu'ils sont incompatibles avec le milieu urbain (exemple : encans d'animaux, épandages de lisiers à forfait, etc.);
- les activités d'entreposage, de conditionnement, de transformation et de ventes de produits agricoles lorsqu'elles sont effectuées à la ferme à partir de produits provenant principalement de cette ferme;
- les activités d'agrotourisme (exemple : visite et animation à la ferme, hébergement à la ferme, restauration à la ferme mettant en valeur les produits de la ferme, etc.);
- les activités récréatives extensives nécessitant des aménagements ou équipements légers, (exemple : belvédères, sentiers de randonnées, sites d'observation).

La Communauté urbaine de l'Outaouais a mis sur pied un Comité consultatif agricole (C.C.A. - règlement no 581 de la C.U.O.) conformément à la Loi 23 modifiant les dispositions de la Loi sur la protection du territoire agricole et la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme afin d'analyser tout projet (exclusion, utilisation non agricole, inclusion et autres usages compatibles) concernant la zone agricole. Celui-ci déposera ses recommandations auprès du conseil de la C.U.O. L'analyse des dossiers par le C.C.A. constitue l'étape préalable à toute demande devant être acheminée à la Commission de la protection du territoire agricole (C.P.T.A.Q.).

Sont prohibées à l'intérieur de l'affectation agricole toutes nouvelles routes autres que celles inclues dans le plan d'action apparaissant au chapitre 4 sur le système de transport, ou autrement prévues par le gouvernement du Québec.

Enfin, certaines parties de la zone agricole décrétée contiennent une affectation additionnelle à l'affectation dominante (double affectation) en raison de l'existence

d'une fonction majeure autre qu'agricole. Dans ces cas, il faut se référer aux dispositions de l'affectation non agricole. Les doubles affectations désignées sont :

- récréative et agricole ;
- conservation et agricole.

5.3.2.2 Affectation rurale

Le schéma d'aménagement désigne des aires d'affectation rurale pour répondre à un besoin de développement résidentiel unifamilial isolé sur des terrains non desservis par les réseaux d'égout et d'aqueduc.

Le schéma privilégie une occupation progressive et ordonnée de ces territoires afin de favoriser l'émergence d'une concentration résidentielle suffisante pour permettre une desserte commerciale efficace et une rationalisation dans le développement du réseau routier.

Outre la résidence unifamiliale isolée, sont également autorisées dans cette aire les fonctions complémentaires suivantes: la maison mobile dans des parcs prévus par la réglementation municipale d'urbanisme, les services commerciaux, les équipements publics reliés à l'hygiène et à la salubrité publique, les équipements récréo-touristiques, les parcs, les espaces verts et les réseaux récréatifs.

5.3.2.3 Affectation rurale et récréative

Par cette double affectation, le schéma d'aménagement reconnaît le potentiel récréatif à même l'affectation rurale. Le secteur particulièrement visé par cette affectation est situé à Aylmer. Possédant une configuration irrégulière, il est délimité au nord par les chemins Cook, Vanier et de la Montagne, à l'est par le corridor Deschênes, au sud par le chemin Pink et à l'ouest par la limite ouest du lot 21A, rang V du cadastre du canton de Hull.

Ce territoire est voué à un développement récréo-touristique extensif axé sur la pratique du sport équestre. Outre les fonctions autorisées à l'intérieur de l'aire d'affectation rurale, les terrains de camping, les fermettes, les activités agricoles, les équipements communautaires reliés à l'activité équestre et les autres équipements récréatifs et touristiques complémentaires y sont également autorisés.

Pour favoriser le développement des activités extensives tel que décrit au paragraphe précédent, le schéma d'aménagement limite la superficie du terrain pour la construction d'un bâtiment principal à 1.2 hectare (12 000 mètres carrés) minimum. De plus, ce terrain doit être adjacent à une rue publique et être muni d'une installation

sanitaire conforme à la réglementation en vigueur.

5.3.2.4 Affectation extraction

Sont autorisées dans l'aire d'affectation en titre les activités relatives à l'extraction de matières premières (sable, gravier, calcaire) ainsi que les industries et activités connexes. Sont également permises les activités récréatives extensives à condition qu'elles ne nécessitent pas la construction ou l'installation d'une structure permanente et que l'aménagement du site n'exige pas le prélèvement en tout ou en partie du dépôt minéral.

Par ailleurs, toutes les opérations d'exploitation et de réaménagement du site doivent se conformer au règlement sur les carrières et sablières du ministère de l'Environnement.

5.3.3 Affectation du sol à l'intérieur du périmètre d'urbanisation

5.3.3.1 Affectation résidentielle

L'affectation résidentielle couvre la plus grande partie du périmètre d'urbanisation. L'activité prédominante est la fonction résidentielle. Les principes de développement sont exposés à la section 5.4.2.

Outre la fonction dominante, les fonctions complémentaires non limitatives autorisées sont les commerces récréatifs, commerces locaux, de quartier ou de voisinage dont la superficie de plancher est de 10 000 mètres carrés et moins, les services professionnels et personnels et les installations communautaires locales telles que les écoles (primaires et secondaires), les églises, les parcs, les garderies et les maisons d'hébergement pour personnes âgées ou autres groupes sociaux.

En référence à la section 5.1 sur le périmètre d'urbanisation, aucun projet de construction ou de lotissement résidentiel ni aucune ouverture de rue ne sont autorisés avant que les infrastructures d'égout et d'aqueduc ne soient installées ou que le règlement décrétant leur installation ne soit en vigueur. En plus des lots bénéficiant des privilèges conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les lots individuels ayant frontage sur des rues existantes au moment de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement pourront cependant recevoir des permis de construction à la condition qu'ils aient une superficie minimale de 3 700 mètres carrés et une largeur minimale de 45 mètres.

Nonobstant les exigences énoncées au paragraphe précédent sont spécifiquement exclus les secteurs résidentiels suivants délimités à la planche des grandes

affectations du sol : Le Parc Champlain, le Croissant Kilroy, le secteur Lakeview, le secteur chemin Grimes, le secteur de la rue des Roches et le secteur Conrad-Valera, tous situés à l'intérieur du territoire de la ville d'Aylmer, le secteur des Acres du Plateau à Gatineau. À l'intérieur de ces secteurs d'exclusion, les lots partiellement desservis pourront avoir une superficie minimale de 1850 mètres carrés et une largeur minimale de 30 mètres.

5.3.3.2 Affectation commerciale et touristique

Le schéma d'aménagement statue pour certaines parties du territoire des secteurs à vocation commerciale auxquels sont rattachées des caractéristiques propres au domaine touristique. En rapport avec les politiques et principes évoqués à la section 5.4, le schéma identifie trois aires d'affectation commerciale et touristique afin de concentrer et d'accentuer les efforts de développement des produits touristiques à l'intérieur de ces espaces. Il s'agit notamment des secteurs correspondant aux pôles du centre-ville actuel d'Aylmer (no 104), du Lac Leamy à Hull (no 205) et du parc de la Baie à Gatineau (pôle 301).

Le schéma d'aménagement reconnaît la nécessité de mettre en place des mécanismes de développement commercial et touristique pour chacun de ces secteurs, lesquels devront répondre à des besoins spécifiques du milieu.

A) Secteur centre-ville d'Aylmer actuel

Les besoins spécifiques pour le centre-ville d'Aylmer sont :

- consolider et mettre en valeur le caractère patrimonial de la rue Principale et du vieux Aylmer (constitué comme site du patrimoine par la ville d'Aylmer);

- favoriser l'intégration de la marina aux autres activités du centre-ville d'Aylmer et aux principes régionaux de développement récréo-touristique exposés au chapitre 6;

- permettre la mixité des fonctions urbaines dans le respect des caractéristiques particulières du site historique et patrimonial de ce secteur;

- reconnaître la présence de la fonction résidentielle de faible densité et assurer l'intégrité de cette fonction à l'intérieur du quadrilatère composé des rues Brook et Charles, du chemin Eardley ainsi que de l'avenue Frank-Robinson.

Le développement de produits touristiques et culturels à l'intérieur du centre-ville d'Aylmer actuel devra être accentué afin d'offrir dans ce secteur un créneau économique important dans le territoire de la C.U.O.

B) Secteur du parc du Lac Leamy à Hull

Les besoins spécifiques pour le secteur du Lac Leamy à Hull sont :

- assurer la qualité visuelle du secteur;
- conserver l'accès aux rives;
- permettre l'intégration d'une diversité des fonctions commerciales et touristiques compatibles;
- assurer la protection et la mise en valeur des potentiels ornithologique et historique du secteur;
- concentrer le développement des activités commerciales complémentaires à la fonction touristique entre la rive ouest du Lac Leamy et le boulevard de la Carrière afin de préserver l'intégrité du potentiel récréatif du secteur;
- favoriser une plus grande intégration du secteur à l'ensemble du parc du Lac Leamy.

Le schéma d'aménagement reconnaît la présence d'un site présentant une grande richesse ornithologique. Il s'agit d'un boisé situé dans la partie nord du secteur, entre le pont du Canadien Pacifique et l'entrée du Lac Leamy. En conséquence, ce site constitue au sens du schéma une ressource naturelle importante qu'il y ait tout lieu de préserver et de mettre en valeur dans le cadre du développement futur du parc du Lac Leamy. Le chapitre 9 sur les sites d'intérêt particulier énonce des principes de protection pour les sites ornithologique et archéologique présents dans ce secteur.

Le plan sectoriel du parc du Lac Leamy réalisé par la Commission de la Capitale nationale en 1997 en collaboration avec la ville de Hull propose un plan d'action afin de mettre en valeur ledit parc tout en favorisant l'intégration des composantes commerciales (casino et hôtel) et récréatives présentes dans l'affectation en titre. Les orientations et objectifs dégagés dans le projet de plan rejoignent ceux du schéma ainsi que les politiques et principes dégagés au présent chapitre 5.

c) Secteur du parc de la Baie à Gatineau

Le secteur du parc de la Baie à Gatineau a déjà fait l'objet d'un plan de développement par la municipalité qui va dans le sens des orientations et objectifs du schéma d'aménagement.

Les besoins spécifiques pour le secteur du parc de la Baie sont :

- mettre en valeur le patrimoine bâti en bordure des rues Jacques-Cartier, Saint-Antoine, Champlain et St-Jean-Baptiste;

- favoriser l'ouverture des rivières Gatineau et des Outaouais;

- développer l'attraction commerciale, touristique et culturelle du secteur en titre;

- développer d'autres produits touristiques reliés au Festival des montgolfières.

5.3.3.3 Affectation multifonctionnelle

L'étude sur l'organisation de l'espace économique de la C.U.O. réalisée en octobre 1994 dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, a confirmé la vocation commerciale et multifonctionnelle de plusieurs parties du territoire de la C.U.O. Les aires d'affectation visées correspondent aux espaces économiques qui sont décrits à la prochaine section sur le développement de l'espace urbain. Elles sont destinées à répondre à des besoins pour des horizons à court, moyen et long terme de la population sur le plan de la consommation des biens et services et aussi, au niveau du développement économique de la Communauté urbaine.

Pour ce faire, le schéma conditionne le développement de ces aires d'affectation aux politiques et principes exposés à la section 5.4. Ceux-ci visent particulièrement à :

- consolider la structure commerciale et administrative existante;

- renforcer les fonctions multifonctionnelles à l'intérieur des pôles multifonctionnels de Hull (no 206), de Gatineau (no 302), de Buckingham (no 501) et d'Aylmer (no 103);

- encourager l'implantation d'entreprises spécialisées notamment dans le secteur du tertiaire moteur (services aux entreprises et aux gouvernements) et de la recherche et développement;

- confirmer la présence d'un nouvel espace économique dans l'ouest du territoire de la C.U.O. (pôle central d'Aylmer - no 103), complémentaire au centre-ville actuel d'Aylmer qui a une vocation commerciale, mais surtout touristique et patrimoniale.

Les fonctions dominantes relatives à l'affectation multifonctionnelle sont celles reliées aux commerces, services gouvernementaux et privés, hôtelleries et institutions d'enseignement. De façon complémentaire sont également autorisés les résidences, les équipements récréatifs et touristiques ainsi que les activités industrielles compatibles avec les fonctions dominantes.

5.3.3.4 Affectation commerce et services

L'aire d'affectation en titre se retrouve uniquement à l'ouest du territoire de la ville de Hull, au nord du boulevard de l'Outaouais (A-50).

Cette affectation est destinée à répondre aux besoins pour des horizons à court, moyen et long terme de la population sur le plan de la consommation des biens et services, et aussi au niveau du développement économique. En ce sens, le schéma confirme la présence de cet espace dans la partie ouest de la ville de Hull.

Les fonctions dominantes relatives à l'affectation en titre sont celles reliées aux commerces et services. Cette affectation exclut les usages résidentiels, touristiques, de services municipaux et de quartier, d'éducation et les équipements culturels et récréatifs régionaux.

5.3.3.5 Affectation technologique

Comme spécifié à la section 3.2, le schéma d'aménagement reconnaît que le parc technologique de Hull (pôle 201) demeure l'espace économique spécialisé et axé sur les entreprises de haute technologie ainsi que sur celles reliées à la recherche et le développement. Pour favoriser l'émergence et la croissance de ces entreprises spécialisées, la Communauté urbaine encourage dans cette aire la création d'un environnement physique de grande qualité, la mise en place d'infrastructures de haut niveau et de calibre technologique, la construction d'un incubateur technologique et la concentration des investissements publics dans le domaine de la recherche et du développement.

La vocation spécialisée de cet espace économique est associée au sens du schéma à l'endroit où les entreprises et organismes publics pourront retrouver des alliances stratégiques, afin de minimiser leurs coûts d'opération et ainsi demeurer compétitifs

sur le marché interprovincial, national et même international.

Sont autorisées à l'intérieur de l'aire d'affectation technologique les fonctions de services et industrielles de haute technologie dont les activités se déroulent à l'intérieur du bâtiment et qui n'ont aucune incidence sur l'environnement en raison du bruit, de la fumée, de la poussière, des odeurs, etc. À titre indicatif, les usages correspondants sont :

- Entreprises de haute technologie (communication, électronique, imprimerie, produits pharmaceutiques, bio-technologiques et environnement), incluant celles reliées à la recherche et le développement.

- Entreprises de services aux particuliers, aux entreprises et aux gouvernements (services informatiques, bureaux d'architectes, d'ingénieurs et autres services scientifiques, service de comptabilité et de publicité, institutions financières ainsi que les bureaux d'experts-conseils en gestion).

La municipalité doit déterminer les usages autorisés à l'intérieur de l'aire désignée et la répartition de ceux-ci par l'intermédiaire de son plan d'urbanisme et de son règlement de zonage.

5.3.3.6 Affectation technologique et d'affaires

Les activités industrielles, recherche et développement constituent un secteur important de l'économie dans l'objectif de la diversification économique. En ce sens, le schéma reconnaît la présence à l'intérieur du territoire urbain des espaces destinés à l'affectation mentionnée en titre. Ceux-ci sont :

- le parc industriel d'Aylmer et parc industriel sur le chemin Pink à Hull (pôle no 102);
- Parc technologique et d'affaires du boulevard de l'Outaouais à Aylmer (pôle no 101);
- Parc technologique et d'affaires des Voyageurs à Aylmer (pôle no 105);
- le parc Richelieu à Hull (pôle no 204);
- le parc technologique et d'affaires à Gatineau (pôle no 303);
- l'aéroparc à Gatineau (pôle no 304);
- le parc au nord de l'autoroute 50 à Masson-Angers;

Sont autorisées à l'intérieur des aires d'affectation technologique et d'affaires les fonctions commerciales, de services et industrielles courantes de même que celles axées sur la recherche et le développement, dont les activités se déroulent généralement à l'intérieur du bâtiment et qui ont peu d'incidence ou une incidence

modérée sur l'environnement en raison du bruit, de la fumée, de la poussière, des odeurs, etc... À titre indicatif les usages correspondants sont :

- Entreprises de haute technologie, incluant celles reliées à la recherche et au développement (communication, électronique, produits pharmaceutiques, bio-technologiques et environnement).

- Entreprises de services aux particuliers, aux entreprises et aux gouvernements (services informatiques, bureaux d'architectes, d'ingénieurs et autres services scientifiques et techniques, services de comptabilité et de publicité ainsi que les bureaux d'experts-conseils en gestion).

- Centres de recyclage et de décontamination et autres services publics et équipements généraux.

- Établissements traitant des matières textiles, des produits alimentaires, des produits chimiques et des produits métalliques.

- Ateliers de meubles, d'enseignes, de bijoux, de vêtements, d'articles de sport, de mécanique générale, d'imprimerie, de matériaux de construction, de nettoyage à sec, etc...

- Commerces de grande surface (vente en gros et au détail).

La municipalité doit déterminer les usages autorisés à l'intérieur de l'aire désignée et la répartition de ceux-ci par l'intermédiaire de son plan d'urbanisme et de son règlement de zonage.

Outre l'affectation technologique à Hull, le schéma d'aménagement reconnaît que la partie ouest du parc technologique et d'affaires de Gatineau est destinée aux activités de recherche et développement ainsi qu'à l'industrie de pointe. Les autres aires de l'affectation technologique et d'affaires sont destinées à recevoir une gamme plus variée des fonctions autorisées.

Pour y favoriser l'émergence et la croissance des entreprises spécialisées dans la recherche et développement, la Communauté urbaine encourage dans les espaces économiques désignés, la création d'un environnement physique de grande qualité, la mise en place d'infrastructures de haut niveau et de calibre technologique, la construction d'un incubateur technologique et la concentration des investissements publics dans le domaine de la recherche et du développement.

Les espaces spécialisés pour les activités de recherche et développement sont

associés au sens du schéma aux espaces où les entreprises et organismes publics pourront retrouver des alliances stratégiques, afin de minimiser leurs coûts d'opération et ainsi demeurer compétitifs sur le marché interprovincial, national et même international.

5.3.3.7 Affectation industrielle régionale

À l'intérieur de cette aire d'affectation, on retrouve les parcs industriels suivants :

- Le parc industriel Deschesnes (ouest de Vanier) à Aylmer;
- le parc Bowater à Gatineau (pôle no 305);
- le parc MacLaren à Masson-Angers (pôle no 404);
- le parc d'industries chimiques à Buckingham (pôle no 502).

À titre indicatif sont autorisées les activités industrielles reliées à la fabrication ou à la transformation du bois, du papier, des produits chimiques et électroniques.

5.3.3.8 Affectation industrielle municipale

Le schéma d'aménagement prévoit des aires d'affectation industrielle municipale, lesquelles sont destinées à accueillir une gamme variée d'activités industrielles possédant un rayonnement local. Les sites désignés sont :

- le parc Freeman à Hull;
- le parc Gréber à Gatineau;
- le parc St-René à Gatineau ;
- le parc Agroalimentaire au sud du Chemin Lépine à Buckingham ;

Sont autorisées à l'intérieur de cette aire d'affectation les fonctions commerciales, de service et industrielles dont les activités peuvent nécessiter davantage de besoins pour l'entreposage extérieur. Les activités concernées ont peu d'incidence ou une incidence modérée sur l'environnement en raison du bruit, de la fumée, de la poussière, des odeurs, etc...

La municipalité doit déterminer les usages autorisés à l'intérieur de l'aire désignée et la répartition de ceux-ci par l'intermédiaire de son plan d'urbanisme et de son règlement de zonage.

5.3.3.9 Affectation industrielle régionale de salubrité

L'aire d'affectation industrielle régionale de salubrité fait partie du pôle régional no 304. De ce fait, elle est soumise aux dispositions de la section 5.4. Elle constitue une zone d'affectation particulière, appelée à accueillir les activités industrielles reliées à la gestion intégrée des déchets solides au niveau du recyclage, du compostage, de la valorisation énergétique des produits non recyclables et non compostables ainsi que de la vitrification des cendres.

Cette aire est également appelée à accueillir toute une gamme d'activités diversifiées allant de l'industrie spécialisée à l'industrie lourde en passant par des activités de services de nature extensive (entreprise de camionnage, de transport, de messagerie, etc..).

En outre, on retrouvera dans cette aire les activités de recherche, de production, de commerce et de services reliées aux technologies, aux équipements et aux produits reliés à l'environnement.

À titre indicatif, les usages suivants sont autorisés dans cette aire d'affectation :

- les incinérateurs et les centres de revalorisation des déchets;
- les centres de recyclage et de décontamination et autres services publics et équipements généraux;
- les commerces et services reliés aux industries environnementales;
- les laboratoires de recherche en environnement.

La municipalité doit déterminer les usages autorisés à l'intérieur de l'aire désignée par l'intermédiaire de son plan d'urbanisme et de son règlement de zonage.

5.3.4 Affectation applicable à l'ensemble du territoire de la C.U.O.

5.3.4.1 Affectation aménagement différé

L'affectation aménagement différé est justifiée par la présence de réserves de territoire destiné au développement futur à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre d'urbanisation (incluse exclusivement dans l'aire d'expansion à la planche no 4).

Mis à part les terrains bénéficiant des privilèges de lotissement ou de construction de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les aires d'aménagement différé visent à

apporter une protection pour ces parties de territoire en interdisant tout projet de lotissement et en limitant le développement aux constructions résidentielles qui répondent aux conditions suivantes :

- que le terrain sur lequel doit être érigée chaque construction soit cadastré au moment de la date de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé;

- que ce terrain ait une superficie minimum de 3 700 mètres carrés et une largeur minimum de 45 mètres;

- que ce terrain soit adjacent à une rue publique existante à la date de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement ;

- que la construction soit desservie par une installation sanitaire conforme au règlement provincial sur l'évacuation et le traitement des eaux usées (R.R.Q., 1981, c.Q.2-R.8).

Tout développement réalisé à l'intérieur de l'aire d'affectation aménagement différé doit être conforme aux politiques d'aménagement du territoire décrites à la section 5.4 et aux dispositions de l'article 5.4.2.2. Ce dernier concerne exclusivement la gestion des espaces urbains disponibles à même des aires de consolidation et d'expansion.

5.3.4.2 Affectation utilisation publique

Sont autorisées à l'intérieur des aires d'affectation utilisation publique les fonctions institutionnelles et celles destinées à offrir les commodités indispensables à la population résidante. De façon non limitative, il s'agit particulièrement des centres de formation professionnelle, des collèges (cégep), des centres hospitaliers, des CLSC, du centre administratif universitaire, de l'usine d'épuration des eaux usées, des étangs d'aération, des usines de traitement d'eau potable, des points de captage d'eau potable et des stations de pompage.

Tel que spécifié à l'article 7.2.2.2, un projet d'agrandissement de l'usine d'épuration de la C.U.O. à Gatineau a été entrepris en septembre 1998. Celui-ci n'affectera cependant pas les limites de l'aire concernée. Par ailleurs, la construction de quatre (4) étangs aérés complétée en 1995 en bordure du Chemin du Quai à Masson-Angers pour l'épuration des eaux de cette dernière municipalité et de la ville de Buckingham a pour effet de créer une nouvelle affectation «utilisation publique» dans ce secteur à même l'affectation agricole.

5.3.4.3 Affectation récréative

Les aires d'affectation récréative, composées majoritairement de propriétés publiques et de quelques propriétés privées associées tout particulièrement aux terrains de golf, ainsi que d'autres espaces de propriété privée sont destinées à accueillir des aménagements et équipements reliés aux activités récréatives et sportives de nature extensive. De façon non limitative, les activités visées sont les sentiers récréatifs, les plages, le camping, les activités commerciales récréatives, telles que les parcs thématiques, les centres de ski, les terrains de golf ainsi que les produits touristiques axés vers l'interprétation de la nature (parc floral et écologique, parc faunique, etc.). Ces aires présentent un intérêt particulier en raison des caractéristiques naturelles de leur localisation ou encore de la nature du développement bien engagé de la part des intervenants régionaux.

Les principaux espaces concernés par cette affectation sont :

- le parc de la Gatineau;
- les terrains de golf;
- le secteur est du parc du Lac Leamy;
- les circuits récréatifs comprenant les réseaux intérieurs et riverains le long des rivières des Outaouais, Gatineau, Blanche et du Lièvre;
- les corridors Philémon-Wright et Champlain;
- le parc du Lac Beauchamp;
- le secteur de la Baie McLaurin.

Pour permettre le développement des activités récréatives et la mise en valeur de ces aires d'affectation, le schéma d'aménagement établit un plan de développement récréo-touristique, lequel est exposé au chapitre 6. En ce sens, la Communauté désire permettre l'intégration d'un réseau de sentiers récréatifs et de couloirs fluviaux aux différents attraits ou points d'intérêt naturel, historique, patrimonial et touristique.

Outre la fonction dominante, les activités commerciales de support y sont également autorisées. Il s'agit particulièrement des commerces de restauration, de location et de vente d'équipements sportifs, les boutiques de vente de produits souvenirs, les théâtres d'été, l'hébergement et les équipements nautiques.

À l'intérieur du parc de la Gatineau, les terrains de propriété privée bénéficient d'un droit de privilège quant à un usage résidentiel et ils seront régis à cette fin aux prescriptions spécifiques à l'affectation rurale. Le développement des fonctions incompatibles incluant la résidence est cependant prohibé dans ces aires d'affectation à l'exception de celles associées aux terrains de golf.

Dans la partie est du secteur du Lac Leamy, des recherches archéologiques entreprises depuis 1993 ont permis de déceler une concentration importante d'artéfacts dont plusieurs pièces remontent à plus de 1 000 ans[1]. En ce sens, le schéma reconnaît à l'intérieur de l'affectation récréative visée la présence d'un potentiel archéologique qu'il y a tout lieu de préserver et de mettre en valeur. Pour ce faire, la Communauté appuie tout effort d'intégration de cette ressource aux composantes naturelles, historiques et commerciales du parc du Lac Leamy. Ceci peut se faire par l'intermédiaire d'études spécifiques dont les résultats permettent de dégager des critères alliant les éléments d'intérêt du secteur pour la réalisation d'un programme particulier d'urbanisme (P.P.U.). Le plan sectoriel réalisé en 1997 par la Commission de la Capitale nationale, en collaboration avec la ville de Hull, constitue au sens du schéma d'aménagement une excellente offensive.

D'une superficie de 176 hectares, le parc du Lac Beauchamp constitue un attrait récréatif régional en raison du potentiel naturel du site. Le schéma d'aménagement propose de consolider les équipements existants et de maintenir sa vocation récréative axée vers la population locale et régionale.

5.3.4.4 Affectation conservation

Le milieu riverain de la rivière des Outaouais est parsemé de zones naturelles sensibles. Les herbiers, marécages et étangs sont d'importants lieux d'habitat ou de nidification pour plusieurs espèces fauniques. Selon les récents relevés du ministère de l'Environnement, ces endroits sont fréquentés par une vingtaine d'espèces de canards et constituent le lieu de nidification pour une dizaine d'entre-eux. Ils constituent également l'habitat de quelques mammifères semi-aquatiques tels que le rat musqué, le vison, le castor et la loutre et regorgent de frayères pour plusieurs espèces de poissons, entre autres le grand brochet, l'achigan à grande bouche, l'esturgeon jaune, le doré jaune et le maskinongé.

Le schéma d'aménagement reconnaît l'importance de la valeur écologique de ces milieux. Pour les préserver, il désigne ces espaces comme aire d'affectation de conservation à l'intérieur de laquelle aucune construction ou ouvrage n'est autorisé à l'exception des bâtiments ou ouvrages destinés à l'interprétation de la nature ainsi que des travaux d'entretien et de nettoyage pour fins de support à l'habitat faunique. De façon non limitative, l'affectation en titre est destinée aux aménagements suivants : sentiers d'interprétation, parc faunique, parc écologique, bâtiment d'accueil et de services et les équipements nautiques.

---

2 La Société d'histoire de l'Outaouais. Connaissance du patrimoine historique de l'Outaouais : les recherches archéologiques de 1994 dans le parc du Lac Leamy, Hull, 1994. 98 pages

Dans le secteur de la Baie de Lochaber au sud de la route 148 à Masson-Angers, Canards Illimités Canada a obtenu en décembre 1996 de la Commission de la protection du territoire agricole l'autorisation de l'utilisation non agricole aux fins d'aménagement du marais Trépanier et de petits étangs pour la préservation de l'aire de nidification de la faune sauvagine, et tout particulièrement de la bernarche du Canada. Les nouveaux aménagements évalués au coût de 750 000 $ seront harmonisés avec les politiques agricoles avoisinantes. Cette initiative de Canards Illimités Canada constitue un précédent au Québec, qui pourrait affecter à l'avenir les pratiques agricoles en milieu sensible.

Nonobstant ce qui précède, les aires d'affectation conservation comprises dans la zone agricole sont soumises aux dispositions et prescriptions de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

5.4 Développement de l'espace urbain

Au cours du processus de révision du schéma d'aménagement, plusieurs débats et études impliquant les municipalités, organismes gouvernementaux et autres organisations intéressées ont permis de relever les préoccupations relatives au phénomène de l'urbanisation et au développement régional. Ces préoccupations ont guidé le schéma vers des notions et principes d'organisation et de gestion du territoire alliant les objectifs de développement économique avec les composantes du milieu de vie.

La série de travaux réalisés à la fin de l'année 1994 et début de l'année 1995 dans la région de l'Outaouais sur le transport et sur la stratégie économique d'organisation spatiale[2], comporte des recommandations intimement liées et qui convergent vers une planification plus soutenue et systématique de la forme urbaine pour les bénéfices de la collectivité. En souscrivant à ces recommandations qui vont dans le sens des orientations du gouvernement du Québec et de ses attentes en matière d'interventions privilégiées, le schéma d'aménagement statue sur les politiques d'aménagement du territoire, à savoir :

- Favoriser des formes de développement urbain plus compactes ainsi que la consolidation des espaces économiques;

- Rentabiliser et rationaliser les services collectifs et les infrastructures de transport en commun;

---

[2] Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Étude des ponts interprovinciaux dans la Région de la Capitale nationale, Plan de transport de la région 07 et Étude d'organisation de l'espace économique de la C.U.O.

- Assurer une desserte régionale efficace en matière d'infrastructures hydroélectrique et gazière;

- Maximiser les retombées des investissements publics et privés destinés au développement urbain et régional;

- Établir des priorités de développement du territoire en fonction de l'utilisation optimale des espaces urbanisés et convoités (où le développement exerce des pressions);

- Améliorer les infrastructures de transport régional contribuant à l'équilibre des fonctions urbaines à l'intérieur de l'agglomération;

- Assurer un environnement de qualité à l'intérieur des milieux urbanisés;

- Privilégier la réutilisation et la revitalisation des secteurs déjà desservis par les services et infrastructures publics tels que les centres-villes et quartiers anciens.

Pour fins de principes du développement urbain, le schéma distingue deux (2) types d'espace urbain, soit l'espace économique et l'espace résidentiel.

5.4.1 Espace économique

Le schéma d'aménagement délimite à l'intérieur du territoire de la C.U.O. dix-huit (18) pôles économiques régionaux. La superficie totale brute à l'intérieur de ceux-ci est établie approximativement à 3 011 hectares, dont un peu plus de 500 hectares sont occupés par des fonctions commerciales et touristiques et environ 420 hectares par des fonctions industrielles.

Par ailleurs, le nombre d'emplois sur le territoire de la C.U.O. est estimé à un peu plus de 80 000. Nous nous attendons à ce qu'il dépasse légèrement les 90 000 en 2001 pour atteindre au-delà de 110 000 emplois en l'an 2011. En terme d'espace, les besoins additionnels pour les fonctions commerciales et industrielles porteraient l'occupation totale des pôles régionaux à 1 320 hectares bruts pour l'an 2011.

Le schéma d'aménagement reconnaît une grande disponibilité des espaces économiques à l'intérieur des ces pôles par rapport aux besoins estimés. En conséquence, les municipalités devront établir des priorités de développement dans le cadre de leurs instruments de planification urbaine.

Dans le désir d'assurer le développement efficient des différents pôles d'emplois, outre la conformité aux politiques énoncées à la section 5.4, ces instruments municipaux devront respecter les principes suivants :

- Ne pas envisager la création de nouvelles superficies pour les pôles économiques régionaux mais plutôt la consolidation des espaces existants;

- L'agrandissement ou la création des espaces économiques régionaux d'une municipalité doit tenir compte de l'évolution du développement d'un secteur en permettant une desserte commerciale et de services efficace suite à l'émergence d'une concentration résidentielle suffisante;

- Favoriser la concentration des emplois à l'intérieur des pôles économiques régionaux;

- Les pôles économiques doivent être localisés à proximité des réseaux routiers régionaux et de transport en commun actuels et projetés compte tenu de leur importance fondamentale pour la croissance de ces espaces;

- La fonction résidentielle est encouragée à proximité des pôles d'emplois pour offrir aux résidants des opportunités de rapprochement entre les lieux de travail et de résidence.

De plus, d'autres principes sont destinés plus spécifiquement aux pôles «multifonctionnels», «commercial et de services» et «commercial et touristique» :

- À l'exception des secteurs du parc de la Baie et du Lac Leamy, ils sont désignés pour accueillir les centres commerciaux de plus de 10 000 mètres carrés. Ils sont également désignés pour accueillir les structures commerciales d'envergure régionale.

- Le pôle central d'Aylmer (pôle no 103), le centre-ville de Hull (pôle no 206), le centre-ville de Gatineau (pôle no 302) et le centre-ville de Buckingham (pôle no 501) sont désignés pour recevoir des édifices à bureaux d'une superficie de plancher supérieure à 1 000 mètres carrés.

Avant de procéder à l'implantation de nouvelles activités à l'intérieur du pôle central d'Aylmer (pôle no 103), une étude d'impact sera nécessaire afin de mesurer les incidences économiques de celles-ci sur la structure commerciale du centre-ville actuel d'Aylmer, ainsi que les effets financiers et physiques sur les infrastructures municipales. Ce principe devra être spécifié au plan d'urbanisme de la municipalité.

Quant aux pôles technologiques et d'affaires, la superficie destinée aux fonctions commerciales et récréatives ne devrait pas excéder 25% de la superficie totale du pôle désigné. Ceci vise à préserver sa vocation principale et éviter les risques de déstructuration des espaces économiques régionaux inclus dans l'agglomération.

Par ailleurs, en référence aux politiques et principes évoqués dans cette section, le schéma d'aménagement exprime le désir d'atteindre des concentrations d'emploi respectables selon les types d'espaces économiques soit :

- 300 emplois à l'hectare pour le pôle multifonctionnel de Hull;
- 100 emplois à l'hectare pour les pôles multifonctionnels de Gatineau et d'Aylmer;
- 50 emplois à l'hectare pour le pôle multifonctionnel de Buckingham;
- 15 emplois à l'hectare pour les pôles commerciaux et touristiques;
- 20 emplois à l'hectare pour les pôles technologiques et d'affaires ainsi que commercial et de service.

5.4.1.1 Caractéristiques d'aménagement pour les pôles régionaux

La planche sur «la description des pôles économiques régionaux» (planche no 3) présente le caractère et les limites des espaces économiques pour les cinq (5) villes membres de la C.U.O.

Le schéma d'aménagement reconnaît les particularités des différents pôles régionaux. Les caractéristiques correspondantes sont décrites ci-après :

- **Parc technologique de Hull (pôle no 201) :**

  . Activités économiques en émergence;

  . Espace destiné à recevoir des entreprises dont la majorité des activités est axée sur la recherche et le développement;

  . Zone à consolider en favorisant la mixité des activités technologiques, la création d'un environnement prestigieux et la formation d'une corporation de développement du technoparc régional composée d'intervenants dans le secteur de la recherche et du développement (promotion, concept de développement, aide à l'innovation dans le parc, construction d'un incubateur technologique);

- **Parc du secteur du Plateau (pôle no 203) :**

  . Ce secteur bénéficie d'une bonne localisation en raison de la proximité de l'autoroute de l'Outaouais (A-50).

- **Centre-ville de Hull (pôle no 206) :**

  . Zone bien localisée par rapport au plan intégré des réseaux routier et de transport en commun à court, moyen et long terme, exposé au chapitre 4;

  . Incluant le secteur du Ruisseau de la Brasserie et le centre de district Saint-Joseph;

  . Fortement relié aux activités économiques du centre-ville d'Ottawa;

  . Le pôle est refermé sur lui-même d'où l'importance d'assurer les liens entre le secteur Saint-Joseph, le parc Richelieu et le pôle du Lac Leamy, notamment par le prolongement du boulevard de la Carrière et l'instauration de la voie réservée sur cette artère et sur le boulevard Maisonneuve;

  . L'environnement du secteur du ruisseau de la Brasserie devrait être amélioré de manière à créer un milieu favorable à l'établissement des activités de services de recherche scientifique et technologique et par conséquent, il y aurait lieu de limiter les activités commerciales d'entreposage et industrielles de faible densité;

  . Besoin de consolidation des activités économiques telles que les services, les industries et les commerces, notamment en favorisant la mixité des usages dans un contexte de développement d'un environnement de qualité;

  . Pour le secteur industriel spécialisé (Scott et E.B. Eddy), favoriser le soutien des infrastructures nécessaires pour le développement de ces entreprises (transport lourd interrives, desserte gazière, électricité, fibre optique);

- **Zone du Lac Leamy (pôle no 205) :**

  . Pôle de nature récréative, possédant une vocation fortement commerciale suite à l'ouverture du casino en mars 1996. La

construction éventuelle d'un hôtel près du pôle viendra renforcer cette caractéristique;

. Pôle inclus en partie dans le parc fédéral du Lac Leamy, lequel a fait l'objet d'un plan sectoriel en 1997 par la Commission de la Capitale nationale, en collaboration avec la ville de Hull ;

. Secteur bien situé avec le développement des voies réservées sur les boulevards Fournier et de la Carrière (à court et moyen terme) ainsi que la présence d'un carrefour autoroutier (autoroutes 5 et 50);

. Besoin d'être relié aux autres pôles, tels le centre-ville et le parc Richelieu;

. Ouvrir l'aire d'influence du pôle régional par la consolidation et le développement des fonctions commerciale et récréative.

- Zone du parc Richelieu (pôle no 204)

. Bien desservie par le réseau routier actuel (boulevard de la Carrière et autoroute 5) et le projet de transport en commun à moyen et long terme (voie réservée et en site propre);

. Favoriser les liens (en développant l'accessibilité) avec le centre-ville de Hull, les secteurs Saint-Joseph, du ruisseau de la Brasserie et du Lac Leamy afin de consolider sa position économique sur l'échiquier régional.

- Centre-ville de Gatineau (pôle no 302)

. Pôle en émergence;

. La construction des Archives nationales et la présence de la fibre optique intercités de Vidéotron Télécom Ltée en bordure du chemin de fer ouvrent la voie à la création d'un environnement favorable pour les secteurs des services de recherche scientifique et technologique ;

. Zone desservie à court ou moyen terme par la voie réservée sur les boulevards de La Vérendrye et Maloney, puis à long terme par le réseau de transport en commun en site propre (projet Viabus de la S.T.O.);

- Parc technologique et d'affaires de Gatineau (pôle no 303)

. Pôle en émergence bénéficiant d'une très bonne localisation en raison de la proximité de l'autoroute 50;

. Pôle destiné à une mixité des fonctions économiques, alliant commerces de grande surface, activités d'affaires et haute technologie, incluant celles axées sur la recherche et le développement;

. Nécessité d'assurer une meilleure desserte gazière, électrique et en alimentation et épuration des eaux pour assurer le développement du pôle; en conséquence la C.U.O. devra développer une programmation avec les organisations privées et publiques pour une desserte de calibre régional;

- Aéroparc de Gatineau (pôle 304)

. Pôle bénéficiant d'une très bonne accessibilité en raison de la proximité de l'autoroute 50, de la voie ferroviaire appartenant jadis au Canadien pacifique et de la présence de l'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa;

. Possibilité d'une desserte de transport en commun en site propre à long terme;

. Favoriser le développement résidentiel à proximité de la section sud-ouest de l'aéroparc;

. Besoin de rendre accessible avant l'an 2000 de nouvelles capacités en énergie électrique, gazière, d'épuration des eaux usées et d'alimentation en eau potable.

- Secteur du parc de la Baie (pôle no 301)

. Secteur faisant l'objet d'une desserte par transport en commun sur voie réservée;

. Développement du secteur axé sur les activités commerciales (restauration, bed and breakfast), les activités récréo-touristiques (Festival des montgolfières) et culturelles.

- Secteur commercial et touristique d'Aylmer (pôle no 104)

. Développement du secteur axé sur la consolidation des activités commerciales et touristiques, telles la localisation des édifices à bureaux et la mixité des fonctions urbaines et le développement du patrimoine architectural;

. Secteur faisant l'objet d'une desserte par transport en commun sur voie réservée à moyen et long terme.

- Pôle central d'Aylmer (pôle no 103)

. Pôle multifonctionnel destiné à des activités complémentaires au centre-ville d'Aylmer, qui lui a une vocation commerciale et touristique (patrimoniale);

. Ce secteur bénéficie d'une bonne localisation en raison de la proximité de l'autoroute 50 (boulevard et autoroute de l'Outaouais) et de la future autoroute Deschênes ;

. Secteur desservi par les conduites principales d'égout et d'aqueduc (réseaux situés à l'est de Vanier et allant jusqu'au chemin Pink), la fibre optique et le réseau gazier.

- Parc industriel d'Aylmer et parc industriel sur le chemin Pink à Hull (pôle 102)

. Les deux (2) espaces industriels font partie du même pôle économique;

. Parc géographiquement bien situé avec la présence de l'autoroute de l'Outaouais (A-50), le projet de réfection à court terme du chemin Pink et à moyen terme du chemin Vanier et la présence du corridor de l'autoroute Deschênes;

. La présence d'un bâtiment pour les fins d'entreposage et de conservation des exhibits du Musée de la nature du Canada ouvre la voie à d'autres activités compatibles du gouvernement fédéral et du secteur privé;

. Présence des services d'égout et d'aqueduc, de la fibre optique et du réseau gazier (sur le chemin Pink) .

- Parc technologique et d'affaires du boulevard de l'Outaouais à Aylmer (pôle no 101)

. Composé du secteur vacant au nord du chemin McConnell, à l'ouest du chemin Vanier.

Parc technologique et d'affaires des Voyageurs à Aylmer (pôle no 105)

- Espace économique situé à proximité du pont Champlain et bénéficiant d'une desserte en infrastructure routière et par les réseaux d'égout et d'aqueduc.

- Centre-ville de Buckingham (pôle 501)

. Le développement de ce secteur sera axé sur les politiques de consolidation des activités commerciales et de services (mixité des fonctions, développement de produits touristiques et l'implantation d'édifices à bureaux) ;

. Le secteur de l'avenue Lépine verra la possibilité d'établir pour l'an 2011, un développement d'environ 50,000 pi^2 de nouvelles superficies de plancher commercial ;

. La rue Principale entre le centre-ville et l'avenue Lépine devra continuer à soutenir le commerce au détail et les institutions qui constituent la force économique de la ville ;

. Le parc du Landing et le secteur du Château d'eau sont des composantes importantes pour le développement du secteur récréo-touristique ;

. Le rayon d'influence se limite au secteur est de la C.U.O., de la Basse-Lièvre et d'une partie de la M.R.C. Papineau ;

. Les activités liées aux services et à la transformation agro-alimentaire (ou bio-alimentaire) y sont encouragées ;

. Le secteur sera desservi à long terme par le réseau de transport en commun rapide (site propre).

- Pôles régionaux spécialisés (pôles 305, 404 et 502)

Par ailleurs, comme il a été spécifié au chapitre trois (3), trois (3) pôles régionaux sont désignés comme pôles spécialisés d'emploi; il s'agit des pôles forestiers de«Bowater» à Gatineau (pôle 305) et «MacLaren» à Masson-Angers (pôle 404) ainsi que le pôle mono-industriel (pôle 502) de Buckingham composé des industries chimiques «Albright and Wilson» et «Les produits chimiques Sterling». Bien qu'ils soient inclus dans le centre-ville de Hull, le secteur composé des usines «E.B. Eddy et Scott» entre dans la catégorie des espaces spécialisés.

Ces entreprises constituent des pôles régionaux puisqu'elles appartiennent à un secteur moteur de l'économie compte tenu du niveau de revenu élevé et de la haute valeur ajoutée d'exportation. Pour assurer le maintien de ces pôles, le schéma d'aménagement reconnaît l'importance d'accorder à ces industries tout le soutien nécessaire en services et en infrastructures pour leur permettre de se développer et de demeurer concurrentielles sur le plan national et international : desserte gazière et électrique efficace, maintien du réseau ferroviaire Thurso-Hull-Ottawa, fluidité dans le transport lourd par camion, réseau de fibre optique (télécommunication).

En matière de transport rapide de passagers, ces pôles bénéficient d'une bonne localisation puisque le plan de transport prévoit une desserte par le système de voie réservée ou en site propre (utilisation du corridor de la voie ferrée appartenant jadis au Canadien Pacifique).

5.4.2 Espace résidentiel

Le territoire de la Communauté regroupe des superficies appréciables pour les fins de développement domiciliaire. En 1998, la superficie de ces terrains vacants, milieux urbain et rural confondus, était estimée à plus de 5 700 hectares, soit 16,4% du territoire de la C.U.O. Plus spécifiquement dans le périmètre d'urbanisation, la superficie des terrains vacants s'élevait en cette même année à 3 283.4 hectares, représentant 17,4 % de ce périmètre et 9.4% de la superficie totale de la C.U.O.

Par ailleurs, plusieurs terrains vacants desservis par l'égout et l'aqueduc sont également disponibles à l'intérieur du tissu urbain. En 1995, on en comptait plus de 3 000 terrains à Aylmer, Hull et Gatineau, lesquels sont majoritairement destinés à une vocation résidentielle. Ils représentent un potentiel non négligeable de développement et en conséquence, le schéma reconnaît l'importance d'accélérer leur utilisation à dessein de favoriser la consolidation des zones urbanisées et l'utilisation

optimale des infrastructures et services publics existants.

Considérant la disponibilité des espaces à développer et les politiques de développement de l'espace urbain identifiées dans ce chapitre, le schéma d'aménagement établit des principes d'organisation spatiale relatifs aux fonctions résidentielles. Pour permettre l'application de ces principes, on retrouve à l'intérieur du périmètre d'urbanisation trois (3) niveaux de développement du territoire. Il s'agit respectivement de :

- l'aire engagée constituée d'espaces déjà urbanisés à l'intérieur duquel on retrouve des terrains vacants desservis par les infrastructures d'égout et d'aqueduc ;

- l'aire de consolidation désignée comme territoire qui a un potentiel de développement, desservi ou non, à l'intérieur de l'aire d'affectation résidentielle et qui constitue l'expansion immédiate du tissu urbain ;

- l'aire d'expansion désignée pour le développement à moyen et long terme à l'extérieur de l'aire de consolidation. Certaines parties de ce territoire peuvent être développées à court terme lorsque les projets de développement respectent les critères spécifiques formulés à l'article 5.4.2.2.2.

  La planche no 4 illustre les zones identifiées.

5.4.2.1 Aire engagée

Les terrains vacants desservis à l'intérieur de l'aire engagée, qui représentent des pertes fiscales non négligeables pour les municipalités, doivent faire l'objet d'interventions prioritaires afin de favoriser la consolidation du tissu urbain existant. Pour ce faire, le schéma d'aménagement fixe les principes suivants :

- Évaluer et établir les paramètres de développement pour chacun des terrains vacants desservis;

- Rechercher les constructeurs et développeurs capables d'harmoniser les paramètres de développement aux règles du marché immobilier;

- Favoriser l'instauration de mécanismes incitatifs pour le développement exclusif des terrains vacants; mécanismes pouvant prendre la forme de remise gracieuse pour les terrains désignés, de programmes conjoints avec la Société d'habitation du Québec, de crédit de taxe sur la construction d'immeubles ou de concours axés sur la conception remarquable d'immeubles;

- Encourager dans la mesure du possible la mixité des fonctions urbaines sur les propriétés concernées ;

- Pour les « secteurs anciens »[3], établir des politiques d'amélioration de quartier (mobilier urbain, plantation, revégétation, restauration ou rénovation d'immeubles, etc.) afin de constituer un incitatif physique pour le développement des terrains interstitiels.

Ces principes, qui ne sont pas exclusifs, peuvent être appliqués en tout ou en partie par les municipalités. Celles-ci, en reconnaissant l'importance d'activer le développement des propriétés visées, verront à établir à l'intérieur de leurs plans et règlements d'urbanisme des politiques et règles destinées à encourager la construction sur lesdits terrains vacants desservis.

5.4.2.2 Priorités d'aménagement

Des disparités dans le développement urbain caractérisent les cinq municipalités du territoire de la C.U.O. Elles résultent bien sûr des contraintes du milieu naturel, de leur localisation, des infrastructures et équipements de services, mais aussi de leur dynamisme propre et surtout de leur passé. La présence d'Ottawa comme capitale du Canada de l'autre côté de la rivière des Outaouais, le développement économique, l'apparition du tertiaire supérieur et la faiblesse des liens routiers est-ouest et interrives comptent parmi les éléments les plus importants qui ont influencé la morphologie urbaine de la C.U.O.

De plus, les fusions que les municipalités de la C.U.O. ont connues depuis 1975 nous ont naturellement amenés à conduire une politique d'aménagement du territoire visant à consolider les collectivités locales, faire émerger des sentiments d'appartenance et instaurer une meilleure répartition de la population et des activités économiques.

Ces sont là les points d'ancrage de la réflexion du Conseil sur l'organisation du territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

Au lieu de rechercher une position unanime tout à fait improbable sur la gestion de l'urbanisation, au niveau de l'ensemble du territoire de la C.U.O., le Conseil juge plus

[3] La ville nord-américaine se caractérise par la permanence de son évolution et de surcroît les migrations des populations urbaines vers les banlieues sont de plus en plus importantes, ce qui entraîne une certaine détérioration des quartiers résidentiels centraux. Il s'agit ici de ces secteurs qui nuisent et modifient l'aspect esthétique de la ville et pour lesquels les programmes publics d'amélioration offrent la possibilité d'effectuer des réparations essentielles. Ces programmes ont le double avantage de stimuler le développement économique (industrie de la construction) et d'améliorer le cadre de vie (environnement urbain). Toutefois, les municipalités peuvent définir des secteurs anciens selon leurs propres critères.

opportun et certainement plus efficace de renverser la culture qui est à la base de cette façon de faire : à savoir la normalisation comme pierre angulaire du développement urbain et de l'application du schéma d'aménagement.

En effet, le raisonnement qui a traditionnellement guidé les documents de planification supra-municipaux, et qui prévaut encore, est qu'il faut, dans la mesure du possible, traiter les différentes composantes de l'échiquier régional selon les mêmes paramètres, peu importe leurs particularités et leur dynamique.

C'est là toute la faiblesse de l'argumentation et la limite du raisonnement « mur à mur ». Car si le principe d'édifier une vision uniforme du développement était valable il y a un quart de siècle, on ne doit pas ignorer le fait que les municipalités ont évolué et ont investi énormément au cours des années dans les mécanismes de contrôle et de gestion de leur territoire. Conséquemment, elles sont mieux placées pour traduire, en fonction de leurs propres outils d'urbanisme, les objectifs d'un schéma d'aménagement.

Dans le cas de la Communauté, les grands objectifs reliés à la gestion de l'urbanisation sont :

. densification des espaces stratégiques, économiques et résidentiels localisés le long des axes préférentiels de transport;

. orienter prioritairement l'extension urbaine de façon économique dans les secteurs viables et dans le respect de l'environnement.

Le schéma établit les séquences et détermine les critères qui permettront de moduler le développement selon sa propre logique et en fonction de particularités locales.

Pour ce faire, celui-ci reconnaît la présence de nombreux terrains vacants répartis à l'intérieur des aires de consolidation et d'expansion. La figure 5.2 ci-après expose les superficies concernées pour chacune des municipalités et la C.U.O.

FIGURE 5.2

Superficie en hectares des terrains vacants

à l'intérieur des aires de consolidation et d'expansion en 1998

VILLE / AIRE	Aylmer	Hull	Gatineau	Masson-Angers	Buck.	C.U.O.
Aire de consolidation	649,8[2]	212,1	889,4	253,0	423,6	2 427,9
Aire d'expansion	678,8	0,0	111,6	0,0	65,1	855,5
TOTAL	1328,6	212,1	1001,0	253,0	488,7	3 283,4

1. Les aires d'expansion sont situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation à l'exception de deux parcelles de territoires à l'ouest de la ville d'Aylmer.

2. Cette superficie exclut la superficie du pôle multifonctionnel au nord du boulevard de l'Outaouais qui est de 26.9 hectares.

3. Cette superficie exclut la superficie du secteur de la ferme Moore, propriété de la Commission de la Capitale Nationale, qui est de 23.5 hectares.

Les priorités de développement exposées sur la planche no 4 sont établies pour les horizons à court, moyen (aire de consolidation) et long terme (aire d'expansion). Pour ce faire, le schéma d'aménagement s'appuie sur les tendances de la construction domiciliaire depuis 1988, les capacités du développement résidentiel à l'intérieur des villes constituantes, les projections de population, les projets de développement en transport en commun rapide (énoncé au chapitre 4) et les besoins de consolidation des pôles économiques.

La C.U.O., conjointement avec les municipalités, évaluera périodiquement la quantité des terrains résidentiels desservis par les réseaux d'égout et d'aqueduc ainsi que la disponibilité des espaces destinés au développement futur, afin de permettre à la Communauté urbaine d'assurer le respect des orientations et des objectifs reliés à la gestion de l'urbanisation et à la consolidation du territoire régional.

Les principes de gestion du territoire relatifs aux aires de consolidation et d'expansion sont décrits ci-après.

5.4.2.2.1 Aire de consolidation

Les principes de gestion du territoire visent à assurer le développement structuré et efficace des espaces vacants destinés à des fonctions principalement résidentielles. Ces principes, ci-après identifiés, devront être inclus dans les plans et règlements d'urbanisme afin de permettre aux municipalités d'obtenir leur certificat de conformité au regard du schéma d'aménagement révisé :

- Tout développement projeté dans l'aire de consolidation devra faire l'objet d'une étude coût/bénéfice qui doit clairement démontrer en quoi et comment ce dernier est profitable à court, moyen et long terme pour la municipalité, incluant ses impacts sur le service de transport en commun (S.T.O.), sur le réseau d'égout et d'aqueduc.

- Ne pas envisager l'agrandissement de l'aire de consolidation hors des limites du périmètre urbain;

- Les efforts de diversification doivent être réalisés en considération de la planification du réseau routier supérieur et du transport en commun sur voie réservée et en site propre, de la présence des pôles régionaux ainsi que du milieu urbain existant;

- Les normes de densité résidentielle à l'intérieur de l'aire de consolidation sont respectivement de :

    - 35 logements à l'hectare minimum à l'intérieur des pôles multifonctionnels;

    - 20 à 40 logements à l'hectare en périphérie des pôles « technologique et d'affaires », « commerciale et de services », « commercial et touristique »;

    - 30 logements à l'hectare minimum en bordure des corridors de transport en commun rapide (voie réservée et en site propre);

    - 15 logements à l'hectare minimum à proximité des limites du périmètre d'urbanisation.

- L'agrandissement ou la création d'une aire de consolidation (via une modification au schéma d'aménagement révisé) doit être en continuité avec l'occupation progressive et ordonnée de la trame urbaine de façon à favoriser la consolidation des affectations sur le territoire.

L'intérêt régional qui se dégage de ces principes de structuration de l'espace urbain est la création d'un milieu de vie agréable pour la population résidante, tout en recherchant l'efficacité maximale des infrastructures et des services publics.

5.4.2.2.2 Aire d'expansion

Le schéma d'aménagement identifie des superficies de territoire vacant dans l'aire d'expansion destinée au développement futur pour un horizon à long terme (voir planche no 4). Ces aires sont entièrement incluses dans l'aire « d'aménagement différé » décrits à l'article 5.3.4.1.

Dans l'aire d'expansion aucune construction n'y est autorisée à l'exception de celles satisfaisant les conditions énoncées à l'article 5.3.4.1 concernant l'affectation « aménagement différé ». Cependant, advenant le besoin de procéder à des modifications de l'aire de consolidation selon les principes exposés à l'article 5.4.2.2.1 afin de répondre à de nouvelles demandes en développement urbain, la Communauté urbaine réévaluera les limites de l'aire d'expansion.

6. DÉVELOPPEMENT RÉCRÉO-TOURISTIQUE

6.1 Orientations du développement touristique

Un des axes importants de la stratégie de diversification économique de l'Outaouais est le tourisme. Avant même que les retombées du Casino de Hull ne se fassent ressentir, la Région de la Capitale nationale (4 millions de visiteurs par an) constituait déjà le 5e marché touristique du Canada pendant que l'Outaouais était la 4e région touristique au Québec après Québec, Montréal et les Laurentides.

Malgré ce succès relatif des dernières années, l'émergence définitive de ce secteur d'activités passe par la formulation des orientations sur la mise en valeur du patrimoine authentique de l'Outaouais. La déclaration de Chelsea et le plan d'action du Conseil régional de développement de l'Outaouais sont venus combler une bonne partie de cette lacune.

<u>La déclaration de Chelsea</u>

Le 27 avril 1993, le président de la Communauté urbaine et les préfets des M.R.C. de l'Outaouais ont signé la déclaration de Chelsea qui statuait, entre autres choses, sur l'importance du développement des couloirs fluviaux de la région de l'Outaouais.

> *"... La rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Dumoine, Noire, Coulonge, Gatineau, La Blanche, du Lièvre, Petite Nation et Rouge composent plus de 2 000 km de grandes voies d'entrées subdivisées en centaines de petites rivières; on y retrouve plus de 13 000 lacs. Ces rivières sont les veines par lesquelles ont coulé l'histoire et le développement de nos vallées. Nous mettrons, au cours des prochaines années, la priorité sur la mise en valeur de ces rivières en privilégiant l'accessibilité aux espaces naturels, en misant sur la qualité et la diversité des équipements d'accueil, en diversifiant les moyens de liaison sur terre et sur eau et en caractérisant par les teintes de l'histoire locale chacun des segments de ce réseau.*
>
> *Par ce thème et cette orientation, nous comptons développer pour l'Outaouais un produit récréo-touristique spécifique de qualité, facilement accessible et reconnu comme tel à travers le Québec et ailleurs..."*

Le développement du nautisme, l'arrêt du flottage du bois, la localisation riveraine de la majorité des villes et villages, la nécessité de diversifier l'économie, une meilleure cohésion de la planification, sont les éléments conjoncturels qui ont permis aux leaders municipaux régionaux de s'entendre et de cibler le développement de notre infrastructure touristique.

À partir de cette déclaration et de rencontres subséquentes, les intervenants de l'ensemble des parties de l'Outaouais et probablement plusieurs voisins mettront l'accent sur les couloirs fluviaux de la région dans leurs schémas d'aménagement.

Le plan d'action du C.R.D.O.

Le plan d'action du Conseil régional de développement de l'Outaouais pour la zone "Communauté urbaine de l'Outaouais" (septembre 1993) comprenait deux recommandations venant orienter l'aménagement du territoire:

- Développer certains secteurs géographiques à fort potentiel en favorisant l'intégration d'un produit mixte culture/nature ;

- Promouvoir l'intégration physique des divers secteurs riverains.

La Communauté reprend ces orientations en tant que base de ses positions en matière d'aménagement de son territoire en ce qui a trait au tourisme et à la récréation. Les propositions contenues dans ce volet s'inscrivent à la suite directe du précédent schéma. Depuis, mentionnons parmi les réalisations, la stabilisation des rives de la rivière des Outaouais par Hydro-Québec et la planification d'un réseau régional de sentiers récréatifs par la Commission de la Capitale nationale.

La priorité au plan d'action de la C.U.O.

La Communauté propose pour les cinq prochaines années de mettre la priorité sur la mise en valeur de ses "unités de paysage" les plus significatives du couloir fluvial, sur la terminaison et la mise en valeur patrimoniale des sentiers récréatifs riverains de même que sur l'embellissement des routes qui les relient. Enfin, elle propose de considérer la rivière des Outaouais comme un axe véritable de communication.

6.2 Concept de l'Outaouais fluvial

Le concept de l'Outaouais fluvial, véhiculé par les schémas d'aménagement de l'Outaouais, établit les orientations fondamentales de l'aménagement riverain dans l'Outaouais. L'Outaouais fluvial a été repris lors de la révision du plan de développement touristique de l'Outaouais et comme tel, a permis de faire du nautisme un des produits touristiques officiels de l'Outaouais. En outre, il permet aux composantes municipales locales d'y inscrire leur propre planification.

Une vision globale de chaque cours d'eau doit être établie permettant de fixer ses vocations et ses objectifs de développement tant sur l'ensemble du cours d'eau que pour chaque «entité navigable» (Voir figures 6.1, 6.2, 6.3 et 6.4).

Le respect du paysage régional et de l'évolution de ses écosystèmes de pair avec le développement des communications sur les rivières de l'Outaouais sont les trois bornes incontournables d'un développement récréo-touristique de marque en accord avec les principes du développement durable.

L'Outaouais fluvial veut intégrer plusieurs dimensions telles que les diverses formes du nautisme, les berges, les villes et les villages, les habitats fauniques, les paysages, les sentiers récréatifs, les espaces naturels, la culture, le patrimoine et la gestion de l'espace ouvert au public.

La mise en valeur des couloirs fluviaux représente une occasion de décloisonner notre région en rendant accessible et accueillant un des plus formidables réseaux hydrographiques du continent tout en nous dirigeant vers des formes de gestion intégrées de ces couloirs fluviaux.

6.2.1 Dimensions communes à l'ensemble des parties de l'Outaouais

Ces dimensions demeurent à être mises en valeur tant dans les couloirs fluviaux que dans les «unités de paysages» (Voir figures 6.5 et 6.6) idéalement au sein d'une planification d'ensemble.

On reconnaîtra, aux plans *visuel, symbolique et concret,* les fondements historiques et les valeurs générées dans le paysage régional Outaouais par la forêt et par les dimensions économique et ethnologique. La forêt s'affirme comme l'élément principal de ce paysage.

. **La forêt de l'Outaouais**

Modulée par les reliefs des basses terres ou du Bouclier canadien, celle-ci compose une bonne partie des champs visuels disponibles à l'observateur, tout en étant à la source des principales interventions humaines sur le réseau fluvial de l'Outaouais.

. **La communication fluviale**

Depuis des temps immémoriaux les principales rivières de l'Outaouais ont été au centre d'un formidable réseau de communications et d'échanges qu'il convient de raviver. Amérindiens, Européens et Américains ont injecté dans nos couloirs fluviaux tant d'histoire qu'il convient de la mettre en évidence pour caractériser notre paysage. Lieu de passage obligé pour accéder aux richesses de plusieurs lieux lointains, à l'ouest, au sud, au nord et à l'est, le paysage symbolique s'est enrichi singulièrement quand les ressources de la forêt de l'Outaouais étaient au centre des intérêts de l'Europe.

6.2.2 Dimensions spécifiques à la Communauté urbaine de l'Outaouais

. **Le centre urbain**

C'est un des plus vieux centres industriels de l'ensemble canadien dont témoignent encore les complexes de production du papier et de ses dérivés, les complexes chimiques et les centrales de production d'énergie hydro-électrique, tous situés sur nos rivières. C'est également le centre de services des populations des vallées rurales qui y débouchent et le chef-lieu de la région administrative avec ses services spécialisés.

. **Le point de rencontre**

C'est le point de rencontre historique des navigateurs provenant de Kingston sur le réseau Rideau ou encore de Montréal sur la rivière des Outaouais, des peuples amérindiens et européens. C'est le point de rencontre principal des provinces du Québec et de l'Ontario.

. **Le circuit ville-nature**

C'est l'ensemble urbain dans lequel la nature alterne régulièrement avec le béton permettant par ses sentiers récréatifs de passer des quartiers résidentiels aux espaces naturels verts ou bleus de fort calibre ainsi qu'aux quartiers centraux.

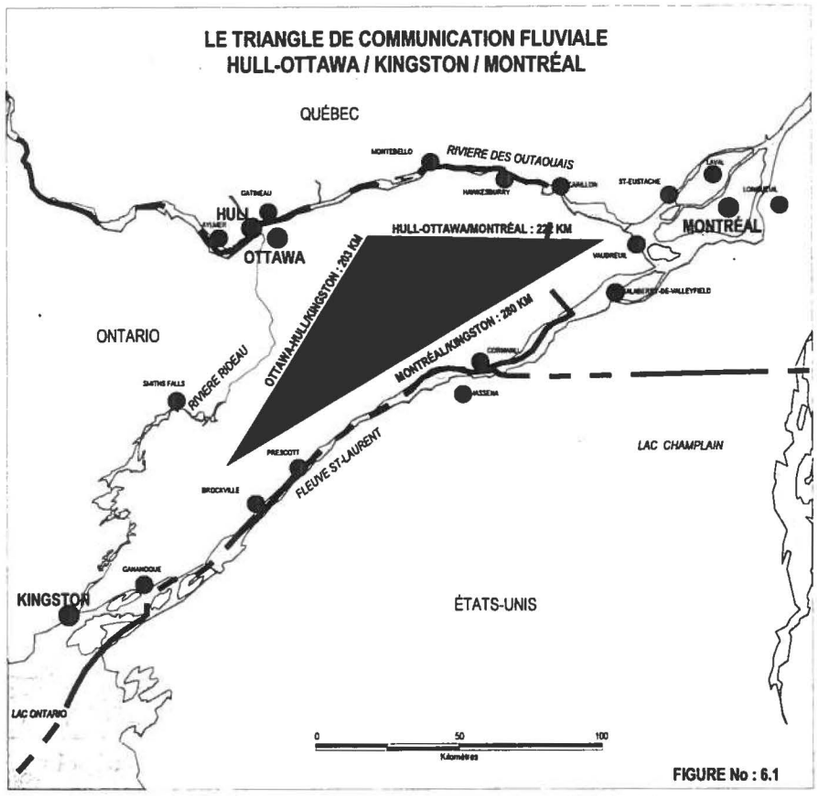


FIGURE 6.2

Distances sur la rivière des Outaouais

De	À	Distance / km
Lac Témiscamingue	Vieux Port de Montréal	+- 625
Lac Témiscamingue	Aylmer	+- 400
Hull	Carillon	115
Carillon	Vieux Port de Montréal	107

FIGURE 6.3

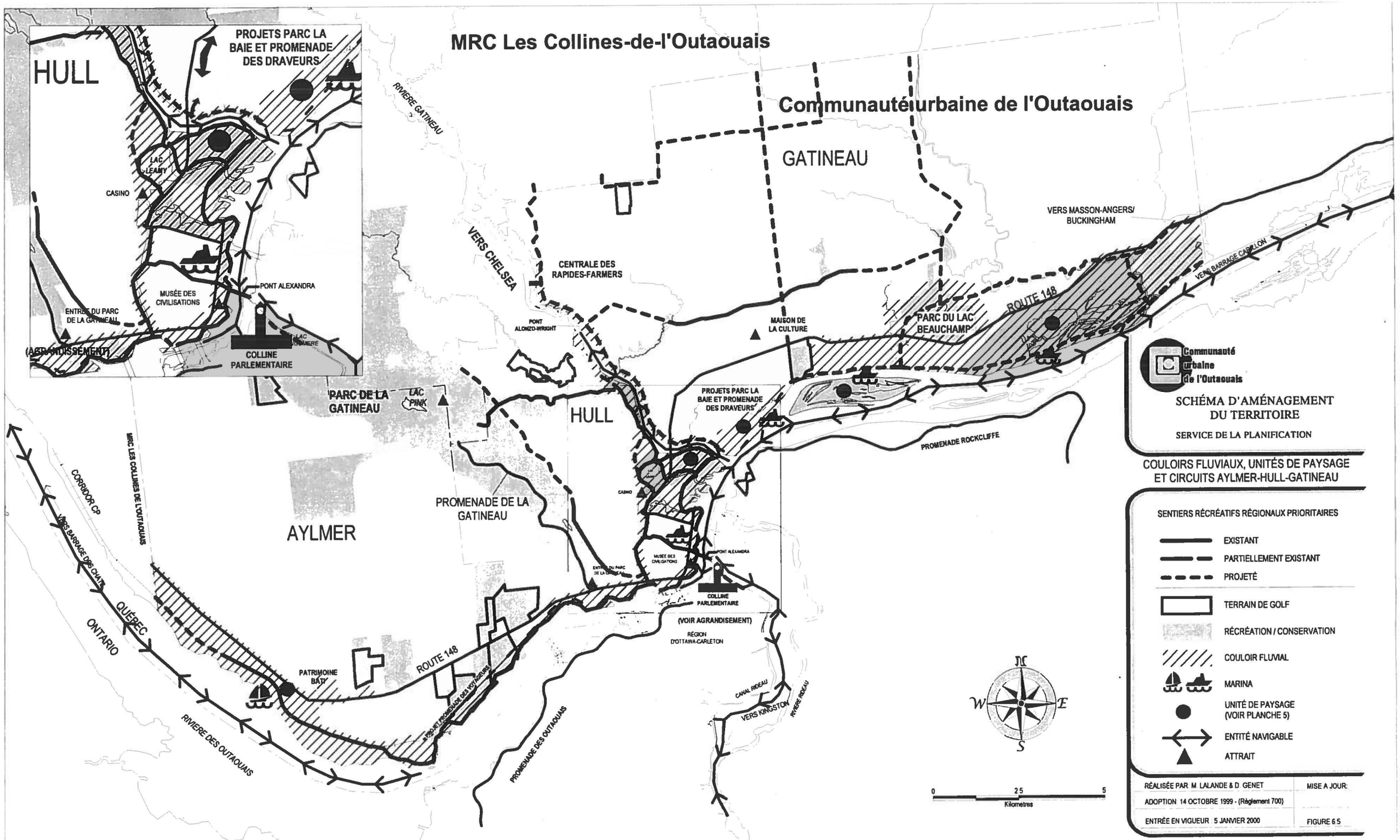
Distances sur la Voie d'eau Rideau

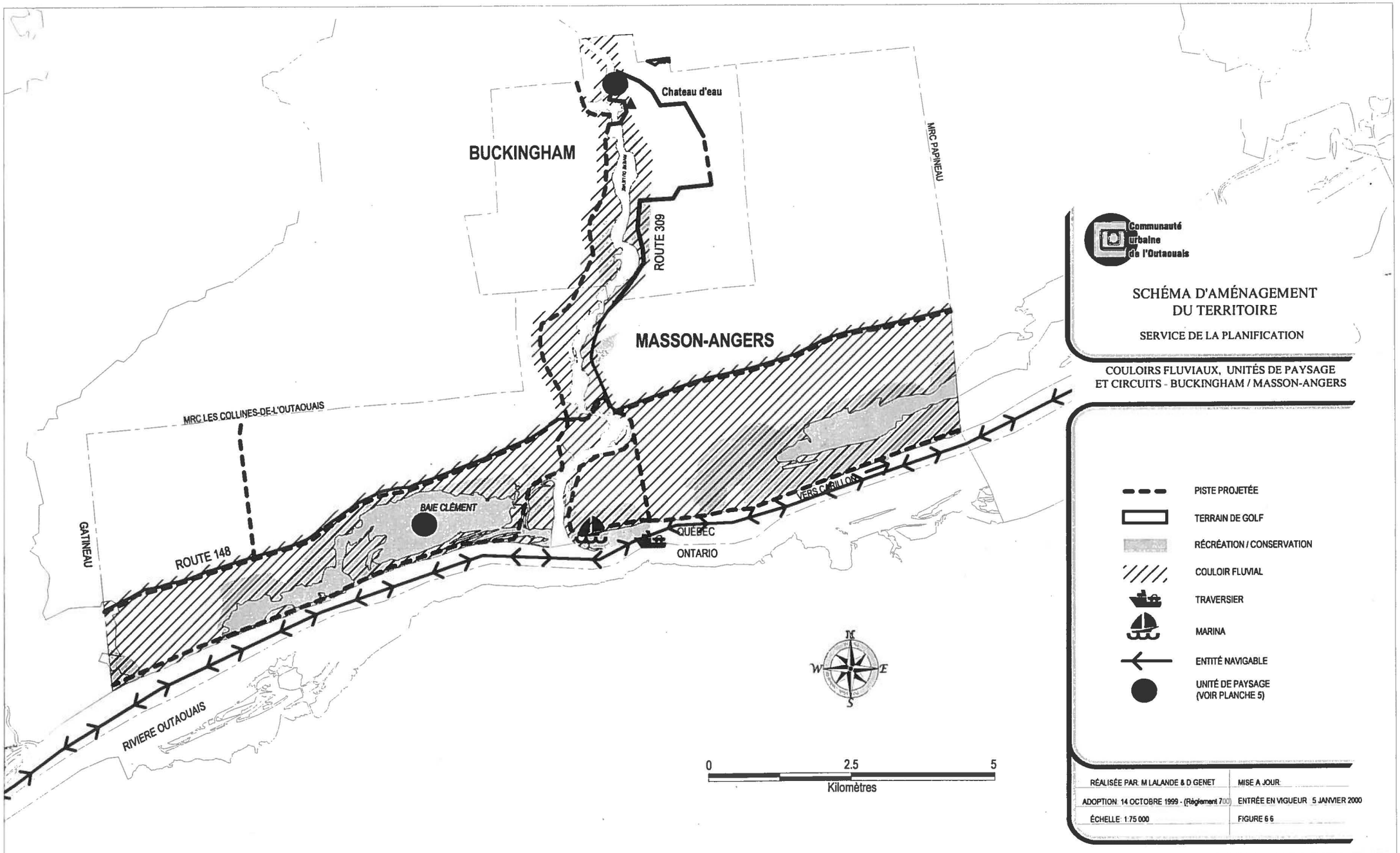
De	À	Distance / km
Hull-Ottawa	Kingston-Lac Ontario	203

FIGURE 6.4

Distances sur la Voie d'eau Saint-Laurent

De	À	Distance / km
Vieux Port de Montréal	Kingston-Lac Ontario	+-280


MRC Les Collines-de-l'Outaouais
Communauté urbaine de l'Outaouais
HULL
PROJETS PARC LA BAIE ET PROMENADE DES DRAVEURS
LAC LEAMY
CASINO
MUSÉE DES CIVILISATIONS
PONT ALEXANDRA
ENTRÉE DU PARC DE LA GATINEAU
COLLINE PARLEMENTAIRE
(AGRANDISSEMENT)
RIVIÈRE GATINEAU
GATINEAU
VERS CHELSEA
CENTRALE DES RAPIDES-FARMERS
PONT ALONZO-WRIGHT
MAISON DE LA CULTURE
VERS MASSON-ANGERS/ BUCKINGHAM
PARC DU LAC BEAUCHAMP
ROUTE 148
VERS BARRAGE CARILLON
PARC DE LA GATINEAU
LAC PINK
PROMENADE ROCKCLIFFE
PROMENADE DE LA GATINEAU
AYLMER
MRC LES COLLINES DE L'OUTAOUAIS
CORRIDOR CP
VERS BARRAGE DES CHATS
QUÉBEC
ONTARIO
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
PATRIMOINE BATY
PROJET PROMENADE DES VOYAGEURS
(VOIR AGRANDISSEMENT)
RÉGION D'OTTAWA-CARLETON
CANAL RIDEAU
VERS KINGSTON
RIVIÈRE RIDEAU
PROMENADE DES OUTAOUAIS
N
W
E
S
0
2.5
5
Kilometres
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
COULOIRS FLUVIAUX, UNITÉS DE PAYSAGE ET CIRCUITS AYLMER-HULL-GATINEAU
SENTIERS RÉCRÉATIFS RÉGIONAUX PRIORITAIRES
EXISTANT
PARTIELLEMENT EXISTANT
PROJETÉ
TERRAIN DE GOLF
RÉCRÉATION / CONSERVATION
COULOIR FLUVIAL
MARINA
UNITÉ DE PAYSAGE (VOIR PLANCHE 5)
ENTITÉ NAVIGABLE
ATTRAIT
RÉALISÉE PAR M. LALANDE & D. GENET
MISE A JOUR:
ADOPTION 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)
ENTRÉE EN VIGUEUR 5 JANVIER 2000
FIGURE 6.5


Chateau d'eau
BUCKINGHAM
ROUTE 309
MRC PAPINEAU
MASSON-ANGERS
MRC LES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS
GATINEAU
ROUTE 148
BAIE CLÉMENT
VERS CARILLON
QUÉBEC
ONTARIO
RIVIERE OUTAOUAIS
N
W
E
S
0
2.5
5
Kilomètres
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
COULOIRS FLUVIAUX, UNITÉS DE PAYSAGE ET CIRCUITS - BUCKINGHAM / MASSON-ANGERS
PISTE PROJETÉE
TERRAIN DE GOLF
RÉCRÉATION / CONSERVATION
COULOIR FLUVIAL
TRAVERSIER
MARINA
ENTITÉ NAVIGABLE
UNITÉ DE PAYSAGE (VOIR PLANCHE 5)
RÉALISÉE PAR: M LALANDE & D GENET
MISE A JOUR:
ADOPTION: 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)
ENTRÉE EN VIGUEUR 5 JANVIER 2000
ÉCHELLE: 1:75 000
FIGURE 6 6

6.2.3 Attitude des intervenants

Pour la mise en valeur des couloirs fluviaux qui abritent ces dimensions de notre culture régionale, la Communauté invite les intervenants potentiels à adopter une **attitude pro-active** et à s'interroger sur leur contribution possible à la mise en valeur des potentiels authentiques du paysage Outaouais.

Parmi les intervenants potentiels, la Communauté identifie plus spécifiquement:

- Les ministères et organismes associés au gouvernement du Québec: Environnement; Ressources naturelles; Culture et Communications; Transports; des Régions et Hydro-Québec ;
- La Commission de la Capitale nationale ;
- La Région d'Ottawa-Carleton et les municipalités riveraines de l'Ontario ;
- Les organismes régionaux: Association touristique de l'Outaouais; Conseil régional de développement; Conseils de développement économiques des M.R.C. et Commissariats économiques des villes; Société de diversification économique de l'Outaouais ;
- Les sociétés de prêts et de capital de risque ;
- Les groupes spécialisés tels: Corporation de la voie navigable de l'Outaouais; Association des ornithologues de l'Outaouais; Société d'histoire de l'Outaouais; Canards Illimités; etc.

6.3 Approche fondée sur le paysage et la communication

Les dimensions du paysage régional regroupent l'entité navigable, le couloir fluvial, les unités de paysage, les sites d'intérêt régional de même que les thématiques fluviales authentiques et propres à nos milieux (Voir Figures 6.5 et 6.6 - Couloirs fluviaux, unités de paysage et circuits).

6.3.1 Entité navigable

6.3.1.1 Théorie et traitement

L'*entité navigable* est la partie d'une rivière suffisamment profonde et ne comprenant pas d'obstacle majeur à la navigation tels des rapides ou des barrages. Elle forme l'unité d'espace qui est reconnue par le navigateur de plaisance et doit être traitée avec une vision d'ensemble malgré les découpages administratifs nombreux. Le territoire de la Communauté donne accès à plus de 300 kilomètres d'entités navigables (voir figure 6.7).

FIGURE 6.7

Entités navigables accessibles depuis le territoire de la C.U.O

Rivière	Entité navigable	Distance navigable	Municipalités concernées	
			C.U.O	Autres
Des Outaouais	Rapides Deschênes/ Barrage des chats	40 km	Aylmer	Ottawa; Pontiac
	Centrale Chaudière / Centrale Carillon	115 km	Hull; Gatineau; Masson-Angers	Montebello Hawksbury Carillon
	Écluses Rideau / Kingston	125 km	Hull	Ottawa
Gatineau	Confluent des Outaouais / Rapides Alonzo-Wright	6 km	Hull; Gatineau	
Du Lièvre	Barrage Upper Falls / Poupore	18 km	Buckingham	Notre Dame de la Salette; Val des Monts;

6.3.1.2 Orientations générales sur la communication fluviale

Toutes les rivières

. S'assurer que chaque rivière et chaque entité navigable de celle-ci reçoive des vocations, des objectifs de communication spécifiques au sein d'un plan qui reste à formuler sur la base de la région administrative, dans le cas des tributaires de la rivière des Outaouais et sur la base d'un comité interrives dans le cas de la rivière elle-même.

La rivière des Outaouais

. S'assurer que chaque entité navigable puisse communiquer avec la suivante sur la rivière des Outaouais de façon à contribuer au décloisonnement de la région.

. Étudier la possibilité d'une communication fluviale continue dans le cadre d'un projet d'implantation ou de réhabilitation majeure d'une centrale hydroélectrique et/ou d'un barrage.

. S'assurer d'augmenter les échanges avec la région de Montréal, laquelle mise sur un concept de mise en valeur, le cousin de l'Outaouais Fluvial, soit le «Grand Montréal Bleu».

6.3.1.3 Application

Le concept de la navigation de plaisance par entité navigable, au sein d'un objectif global de communication pour une rivière, permet d'aborder la question des équipements en terme d'étapes pour le navigateur.

Rivière des Outaouais

Les équipements d'Aylmer représentent un point terminal spécialisé pour la voile et permettent d'exploiter un circuit vers l'ouest. Une fois la centrale des Chats contournée, il y aura lieu de procéder à une diversification des équipements dans le bassin du lac DesChênes pour accomoder les bateaux-moteurs en provenance ou en direction du Pontiac sur la Voie navigable de l'Outaouais en prenant soin de ne pas diluer la spécialisation du lac pour la voile.

En direction est, pour en devenir une réalité, la Voie navigable de l'Outaouais doit recevoir quelque 70 millions de dollars d'équipements pour franchir les rapides DesChênes, Les rapides Remic surplombés par le pont Champlain, le pont Prince de Galles sur l'île Lemieux et finalement les centrales électriques à la hauteur des centres-villes de Hull et d'Ottawa.

La localisation de Hull en fait un point terminal de deux entités navigables dont une en direction sud vers le lac Ontario / Kingston et une autre en direction est vers Carillon et éventuellement Montréal. Le plan de développement touristique a identifié un déficit de places au quai qui ne peut être comblé que par une nouvelle installation de calibre régional à Gatineau ou à Hull.

Le Comité du nautisme formé lors de la révision du plan touristique s'est attardé sur l'importance de développer des spécialités et des complémentarités dans les vocations des marinas de la région. De même, ce Comité a insisté sur l'application des réglementations qui freineront la croissance des installations illégales qui décourage l'arrivée de professionnels aux installations conformes à une saine protection de l'environnement. Le comité réalise de plus que les marinas actuelles doivent augmenter le nombre de places aux visiteurs et rendre leur accueil plus évident afin de ne pas précipiter les plaisanciers en visite dans les services mal organisés (un objectif de 25% apparaît raisonnable).

Outre cette garantie aux investissements nautiques consentis et à consentir, il serait important d'examiner la pertinence de la création de "conseils nautiques" permanents pour chacune des entités navigables, lesquels seraient coordonnés par les municipalités régionales concernées.

Pour sa part, la Communauté entend s'impliquer directement au sein d'une éventuelle table de coordination de la mise en oeuvre de l'Outaouais Fluvial. De plus, elle participera à la réflexion ouverte sur les formes possibles de gestion intégrée sur la rivière des Outaouais de même que sur les conséquences économiques de l'ouverture complète de la rivière au nautisme, devenu un produit touristique officiel de la région.

6.3.2 Couloir fluvial

6.3.2.1 Théorie et traitement

Le *couloir fluvial* est la portion riveraine d'une entité navigable. Elle est d'une largeur variable selon la localisation des éléments de différents ordres qui sont en rapport direct avec la rivière. Le couloir fluvial, attendu son importance pour le résidant et le potentiel qu'il représente pour le visiteur, est aussi cette portion du territoire où une région et ses partenaires décident d'investir leurs ressources (Voir section 6.1 : La priorité au plan d'action de la C.U.O.).

6.3.2.2 Orientations d'aménagement du territoire

Les trois orientations d'aménagement du territoire qui suivent sont reprises par l'ensemble des composantes municipales régionales de l'Outaouais.

. Renforcer et unifier les efforts de développement économique axés sur le tourisme en misant sur l'implantation d'infrastructures et d'activités le long du réseau des corridors fluviaux, en inscrivant ces efforts dans le respect des éléments historiques, culturels et naturels de la région.

. Définir les couloirs fluviaux comme étant l'intégration à des fins récréatives et touristiques des rivières, de leurs rives, des villes et villages de même que des routes, des espaces publics et des sentiers récréatifs qui les relient.

. S'assurer que les formes de développement à mettre en place s'adaptent au paysage régional et n'affectent en rien leur pérennité.

6.3.2.3 Application

Le couloir fluvial contient plus de la moitié des sentiers récréatifs que la Communauté juge les plus importants à la desserte récréative et touristique. Leur achèvement de même que la mise en valeur du patrimoine historique et naturel qui les borde sont prioritaires pour la région.

Identifié aux figures 6.5 et 6.6, le couloir fluvial **n'est pas une grande affectation** mais une indication géographique d'une aire prioritaire d'intervention dans laquelle la Communauté invite les intervenants publics et privés à concentrer leurs activités tout en se montrant sensibles dans leurs interventions à l'approche de l'Outaouais Fluvial.

Cette mise en valeur du couloir fluvial doit se réaliser dans un souci d'équilibre et d'authenticité. C'est pourquoi le développement des zones désignées les plus précieuses, les unités de paysage, seront planifiées par les villes au sein d'un plan particulier.

FIGURE 6.8

Couloirs fluviaux des villes

Villes	Couloirs	Longueur des rives (km)	Profondeur moyenne du couloir (km)	Superficie totale (ha)	% Superficie municipale
Aylmer	Outaouais	16,0	0,8	1 020	11
Hull	Outaouais	11,7	0,3	745	20
	Gatineau ouest	5,2	0,2		
Gatineau	Gatineau est	10,2	0,2	2 220	15
	Outaouais	15,9	1,0		
Masson-Angers	Outaouais	15,5	1,5	2 305	42
	Du Lièvre ouest	8,0	0,5		
	Du Lièvre est	7,2	0,2		
Buckingham	Du Lièvre ouest	6,4	0,5	270	18
	Du Lièvre est	5,8	0,2		
C.U.O.	Total	101,9	-	6 560	18

6.3.3 Unité de paysage

6.3.3.1 Théorie et traitement

L'*unité de paysage* est contenue spécifiquement dans un *couloir fluvial* et dans une *entité navigable*. Sa géographie représente l'espace minimum sur laquelle portera la planification d'ensemble municipale. Elle est composée de sites d'intérêt régional de divers ordres et d'un fil conducteur qui lui donne son caractère d'unité.

Ses caractéristiques servent à établir les critères d'approbation des plans d'ensemble locaux. Ces critères seront établis au Document complémentaire portant sur les normes minimales.

Pour répondre aux caractéristiques spécifiques de l'unité de paysage, la planification d'ensemble locale tentera de la mesurer aux trois axes suivants:

1) **Le paysage visuel** est celui qui est offert à la vue de l'observateur, sans explication et livré à l'esthétique des lieux.

Les champs de vision à privilégier sont :

- Ceux du navigateur situé dans le chenal navigable ;
- Ceux de tout observateur depuis les installations des *relais fluviaux* ; depuis un point d'observation naturel ou aménagé; depuis les parcs publics des couloirs fluviaux; depuis une halte inscrite dans les sentiers récréatifs ;
- Ceux des automobilistes depuis les principales artères des couloirs fluviaux.

2) **Le paysage symbolique** est celui qui supporte l'histoire de même que les valeurs sociales, économiques et culturelles.

3) **Le paysage concret** se réfère aux éléments qui le composent ainsi qu'à ses caractéristiques fondamentales. Le respect de ces caractéristiques permettra donc au paysage de traverser le temps pour le plus grand bénéfice des générations futures.

L'examen des unités de paysage au travers de ces trois filtres permettra aux villes et à leurs consultants de dégager les conditions de mise en valeur optimale de ces

territoires de fort calibre. Puisque la région doit arriver à établir une relation de communication entre le développement et le visiteur, cet exercice devient fondamental pour arriver à identifier et renforcer le message à passer.

L'ensemble des unités de paysage est relié par des sentiers récréatifs de calibre régional, réalisés ou planifiés.

Les unités de paysage retenues sont des aires spécifiques et identifiées à la planche no 5. Ces aires requièrent de chacune des villes concernées une planification d'ensemble susceptible de servir de base à un développement durable. Certaines parties des unités de paysages apparaissent à la liste des territoires d'intérêt que l'on peut consulter au chapitre 9.

Ces aires doivent recevoir l'attention de tous les paliers gouvernementaux et administratifs de la région pour une mise en valeur accrue et apte à transmettre leur valeur à la prochaine génération.

6.3.3.2 Application

6.3.3.2.1 Aylmer

La ville: Point de chute de la navigation de plaisance originant du Haut-Outaouais - Base régionale de la navigation à voile - Patrimoine bâti de grande qualité et organisé en circuit - Thématique des Explorateurs en gestation - Sentier récréatif du couloir fluvial de la rivière des Outaouais complété: "Sentier des Voyageurs" (Aylmer-Hull / 12 km) - Plusieurs golfs - Orientation de développement touristique au vieux centre-ville.

L'unité de paysage regroupe le vieux Aylmer, la Marina et le parc des cèdres.

Retenons parmi les idées fortes à développer, la voile, dans le contexte du Lac DesChênes mais aussi dans le contexte de la communication vers l'ouest. La marina est l'aboutissement d'un circuit qui va jusqu'au Lac Témiscamingue (Le dernier obstacle de ce circuit, soit la Centrale des Chats, sera contournable éventuellement).

Le patrimoine bâti qui est déjà mis en valeur à l'intérieur d'un circuit piétonnier et dont les usages permis devraient permettre l'accès aux visiteurs là où cela sera jugé pertinent. Patrimoine à protéger contre les implantations disparates aux plans de l'échelle et des fonctions.

Un parc qui pourrait servir de point de terminaison d'un grand circuit de sentiers récréatifs qui traverse l'ensemble de la M.R.C. Pontiac. Un thème accroché à l'histoire régionale. Une animation hivernale permettant à cet ensemble de prospérer sur une base annuelle.

6.3.3.2.2 Hull

La ville: Point de jonction des rivières des Outaouais et Gatineau - Point de chute de la navigation de plaisance provenant de Montréal et de Kingston - Point de connexion obligé du réseau régional et des réseaux nationaux des sentiers récréatifs - À une distance de marche des édifices du Parlement du Canada - Lieu des trois attraits touristiques majeurs de l'Outaouais: Le Parc de la Gatineau, le Musée des Civilisations et le Casino de Hull.

L'unité de paysage est celle du Lac Leamy.

À deux pas de la dynamique touristique du centre-ville de Hull et du centre-ville d'Ottawa, l'ensemble du Lac Leamy devient un des points d'ancrage du réseau de sentiers récréatifs.

Un ensemble de sites spécialisés desservant autant le résidant que le touriste. Spécialités telles que l'ornithologie et l'archéologie et dont la valeur les place au sommet de la hiérarchie régionale quant à leur protection et leur conservation. Le site archéologique est relié au Musée des Civilisations par les sentiers récréatifs et la rivière des Outaouais; une synergie doit naître de ce voisinage.

L'ouverture du Lac Leamy et du Lac des Carrières en conjonction avec la rivière Gatineau à la navigation de plaisance a nécessité l'installation d'un quai d'accostage pour une desserte du casino. Le calibre et la typologie de ces équipements devraient s'inscrire dans un plan régional afin de s'assurer de la complémentarité des installations en place et des besoins résiduels et nouveaux qui ne manqueront pas de surgir dans ce nouveau contexte. La C.C.N. y voit même la possibilité d'intégrer les bateaux-mouches. Les vocations de chacune des marinas de Hull, de Gatineau et voire même de celles de la rive ontarienne devront être revues dans une perspective globale.

6.3.3.2.3 Gatineau

La ville: Point de jonction des rivières des Outaouais et Gatineau - Projet de marina régionale - Équipements culturels régionaux (Archives nationales du Canada et Maison de la culture) - Festival de calibre national, celui des Montgolfières.

Les unités de paysage sont celles du parc de la Baie, incluant le quai des artistes et du quartier avoisinant, de l'île Kettle et de la Baie McLaurin.

Déjà utilisé pour l'événement estival régional, soit le Festival des Montgolfières, le parc de la Baie doit recevoir une ou des activités permanentes qui lui donneront un statut de centre touristique. Le projet de la promenade des Draveurs, la mise en valeur du patrimoine de Pointe-Gatineau sont autant de composantes qui nécessitent un point d'ancrage tel qu'un musée ou autre attrait de fort calibre. La proximité de cette zone avec le Lac Leamy et l'ouverture de ce dernier à la navigation de plaisance y serviront d'incitatifs au développement d'équipements nautiques.

Par ailleurs, la vocation du quai des Artistes pourrait être revue dans un plan régional des équipements nautiques et servir de catalyseur à l'achalandage de la zone.

À l'instar de la Baie Clément à Masson-Angers, l'île Kettle et la Baie McLaurin, à cause du milieu naturel et de l'étendue de leurs zones humides, représentent dans le cadre du couloir fluvial, un potentiel faunique de grande importance. On y retrouve une diversité impressionnante d'espèces végétales et animales, parmi lesquelles certaines espèces sont désignées menacées ou vulnérables. Ces zones se prêtent très bien au tourisme écologique et éducatif. En conséquence, un plan d'ensemble pourrait intégrer des aménagements appropriés pour le développement de ces activités, en complémentarité avec celles de la Baie Clément à Masson-Angers (voir article 6.3.3.2.4)

6.3.3.2.4 Masson-Angers

La ville: Point de jonction des rivières des Outaouais et du Lièvre - La plus petite ville de la Communauté - Fort développement résidentiel - Peu d'éléments concernant le patrimoine bâti - Traversier Masson-Cumberland qui fait la jonction pour les sentiers riverains des deux rives.

L'unité de paysage est celle de la Baie Clément et des terres adjacentes jusqu'à la route 148.

Cette baie sera bientôt inscrite dans un contexte où les installations d'épuration des eaux la soulageront de ce rôle. Elle renferme un système de marais très élaboré qui a pour autre mérite d'être situé en milieu urbain. De ce fait cette zone recèle un grand potentiel pour le tourisme écologique et éducatif, particulièrement en ce qui a trait aux activités d'observation.

Par ailleurs, la Baie Clément est, de tradition, aussi utilisée pour la pêche blanche. Les installations actuelles toutefois témoignent mal du potentiel que recèle l'unité de paysage à laquelle il faudrait retirer les fonctions d'entreposage.

Un plan d'ensemble pourrait présenter des implantations d'auberges spécialisées en périphérie de l'unité de paysage.

6.3.3.2.5 Buckingham

La ville: Riveraine de la rivière du Lièvre - Centre de services sous-régional - Riche héritage du patrimoine industriel - Fort développement résidentiel.

L'unité de paysage est composée de l'ancien Château d'eau et de la rive ouest de la rivière du Lièvre vers le nord y incluant le parc Landing.

L'énorme potentiel de cette unité de paysage tient au fait que des paysages à couper le souffle combinés à des installations industrielles désuètes dans leurs fonctions en composent la partie sud. Un pont à billots enjambant la rivière et passant à proximité des chutes est récupérable en tant que sentier récréatif. Le château d'eau pourrait devenir une halte ou un centre d'interprétation.

La partie nord, le parc Landing, est en réalité le point de départ de l'entité navigable Buckingham-Poupore. Déjà desservi par une descente de mise à l'eau et un stationnement pour les remorques, le parc pourrait être élargi vers l'est et devenir accessible à une concentration de commerces touristiques sis entre la rivière et la route 309.

Par ailleurs, dans une perspective où les installations de l'usine (désaffectées) d'écorçage de la MacLaren, localisées à Poupore, seraient converties en écluses, le développement du nautisme deviendra un atout pour la ville de Buckingham. Une entité navigable de 40 km permettrait la liaison Buckingham-High-Falls.

6.4 Propriétés publiques et corporatives

Sur le territoire de la Communauté une part importante des berges des couloirs fluviaux appartiennent déjà à des corporations publiques. Sur les terres dont la vocation principale est la "récréation" mentionnons immédiatement la Commission de la Capitale nationale (C.C.N.), les villes de Hull, de Gatineau et d'Aylmer. Sur les terres dont la vocation est la "conservation" nous retrouvons le ministère de l'Environnement, la C.C.N. de même que l'association Canards Illimités.

Dans ces affectations de récréation ou de conservation, là où des unités de paysage ont été sélectionnées pour un traitement d'ensemble à l'échelle municipale, la Communauté désire introduire des concepts de tourisme écologique et éducatif, ainsi qu'intégrer certains équipements touristiques destinés au public s'ils sont pertinents à l'unité de paysage. L'implantation de semblables activités, bâtiments et équipements est compliquée par la présence de zones inondables, dont la réglementation mérite d'être assouplie pour faciliter de tels développements.

6.4.1 Propriétés publiques

Un débat régional sur le statut des terres publiques de la C.C.N. a cours actuellement. Ce dernier pourrait avoir pour conséquence de redéfinir les rôles de tous les intervenants publics sur les espaces verts et même en modifier l'inventaire.

La Communauté tient à faire savoir qu'elle considère comme essentiels la tenure publique des rives de ses rivières, du Parc de la Gatineau et des liens qui rattachent le parc aux rivières, c'est-à-dire les corridors Philémon-Wright et Champlain. La revue des corridors par la C.C.N. ne doit pas mettre en péril leurs rôles vis-à-vis la communication et l'accessibilité.

De plus le résultat de l'opération ne doit pas se concrétiser par la privatisation des milieux sensibles ou des milieux sous contraintes naturelles. En tenant compte de ces réserves, et là où la C.C.N. aura à se délester d'une partie de ses propriétés, elle devra le faire avant tout au nom de la diversification économique locale et/ou régionale. Les affectations de sol devront refléter cette intention tant au schéma régional qu'au plan d'urbanisme en privilégiant les fonctions urbaines autres que la résidence, mais telles que l'industrie de pointe, les commerces et les services.

Les préférences de la C.U.O. vont à la gestion privée des espaces verts publics plutôt qu'à la vente de ceux-ci. Les principes ci-haut mentionnés sont valables également pour les villes propriétaires d'espaces verts de fort calibre, tel le Parc du lac Beauchamp à Gatineau. Il en va de même pour les propriétés associées au gouvernement du Québec telles que la Baie Clément à Masson-Angers et certains espaces riverains appartenant à Hydro-Québec.

6.4.1.1 Le Parc de la Gatineau

Le Parc de la Gatineau, administré par la Commission de la Capitale nationale représente 29 % des espaces verts de la C.U.O., apparaissant comme tel au schéma sous l'affectation « récréative ».

La superficie du Parc de la Gatineau comprise dans la C.U.O. est de treize (13) km^2 soit un peu moins de 4% de la superficie totale du parc qui est d'environ 350 km^2, la superficie de la C.U.O. étant de 348 km^2. Cette section du parc porte le nom du secteur du Seuil et inclut la majeure partie des sentiers récréatifs polyvalents et asphaltés.

En plus de sa vocation récréative régionale, le parc est un des trois attraits touristiques majeurs de la C.U.O. (avec le Musée des Civilisations et le Casino de Hull). La fréquentation est relativement élevée avec 1 242 600 visiteurs (1992) dont le tiers en été, 26% en hiver et 19% en automne.

À même et à proximité du tissu urbain, les résidants de la Communauté et les touristes bénéficient d'aménagements de sites écologiques, de belvédères, de sentiers récréatifs polyvalents et de promenades. De plus, 2 500 places de stationnement accommodent tant les automobilistes que les « autocaristes ».

Le Parc de la Gatineau perce le tissu urbain de la Communauté et plus spécifiquement celui de la ville de Hull et couvre par le nord le territoire de la ville d'Aylmer. Son principal accès urbain se fait en bordure de la rivière des Outaouais là où la Promenade de la Gatineau rencontre le boulevard Taché .

La Promenade s'étire sur 13,5 km avant de permettre l'accès au secteur de la Boucle de la promenade, autrement accessible par l'autoroute 5 et le territoire de la M.R.C. les Collines-de-l'Outaouais.

Le secteur de la «Boucle de la promenade» est contigu au territoire de la Communauté et en pleine dynamique avec les besoins de récréation pour sa population. Ce secteur s'étend du lac Pink au lac Meech et de l'escarpement d'Eardley à la limite nord de Hull et d'Aylmer. Il permet les activités les plus variées selon les saisons et ce, tout au long de l'année.

Par ailleurs le Sentier Transcanadien (choix parmi cinq activités : randonnée pédestre, cyclisme, équitation, ski de fond et motoneige) traversera vraisemblablement les secteurs du Seuil et de la Boucle de la Promenade, augmentant d'autant plus leurs attraits pour le tourisme et la récréation.

Puisque le Sentier Transcanadien assurera ensuite l'arrimage avec l'Ontario sans passer par les autres villes de son territoire, la Communauté demande à la C.C.N. d'améliorer les accès des villes riveraines aux secteurs du Seuil et de la Boucle de la promenade particulièrement du côté d'Aylmer.

6.4.2 Propriétés corporatives

Les propriétés corporatives en « affectation récréation » pourront réaliser leur expansion en prenant soin de n'interrompre aucun sentier récréatif et en intégrant leurs installations au cachet de l'endroit. À cet effet les villes devront arrêter les mécanismes les plus susceptibles de favoriser cette intégration.

6.5 Rives

6.5.1 Définition

Rive: Bande de terre qui borde les lacs et cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. La largeur de la rive se mesure horizontalement telle qu'établie à la section 1.1 du document complémentaire.

6.5.2 Interventions

<u>Rivière des Outaouais</u>

Les rives québécoise et ontarienne ont fait l'objet d'un vaste programme de stabilisation des berges par Hydro-Québec.

La longueur du chenal entre Carillon et Hull est de 113 km. Les berges totalisent 164 km du côté ontarien, soit 1,4 km de rive par km de chenal. Du côté québécois, les 320 km de rives font passer cette proportion à 2,8 km de rive par km de chenal, ce qui témoigne bien de sa sinuosité.

Le programme de stabilisation a été complété en Ontario en 1995 et en 1998 au Québéc. De Carillon au confluent de la rivière Gatineau, 71,2 km de rives furent stabilisés grâce au programme d'Hydro-Québec. Ajoutés aux interventions privées (29,1 km), 100,3 km de rives ont été stabilisés contre 114 km du côté ontarien.

Autres rivières

Les rivières de la région ont servi au transport du bois pendant de nombreuses années et leurs rives en ont subi les contrecoups. Toutefois, aucune évaluation de leur dégradation n'a été dressée depuis. Dans la perspective d'une utilisation accrue par la navigation de plaisance, la Communauté invite donc le ministère de l'Environnement à dresser un tel constat sur les entités navigables des rivières Gatineau et Du Lièvre.

Par ailleurs, le ministère des Transports, suite aux certificats émis par le ministère de l'Environnement, a réalisé des travaux de stabilisation des rives sur le côté est de la rivière Gatineau pour assurer une plus grande sécurité à la route provinciale 307.

6.5.3 Protection des rives

Malgré la volonté indiscutable de la Communauté de promouvoir le développement d'usages destinés au public sur ses rives, elle tient à assurer la protection de leur intégrité environnementale.

Ces mesures sont décrites au Document complémentaire au chapitre 1 - Protection de la bande riveraine.

6.6 Programmes

Des programmes de reboisement et d'embellissement des corridors routiers qui passent dans les couloirs fluviaux seront mis sur pied de concert avec les villes, les ministères des Transports, des Forêts, Environnement, Affaires municipales et certains groupes régionaux. Pour encourager le reboisement, la Communauté envisage, lorsque ces programmes seront institués, de les intégrer au plan d'action du schéma d'aménagement.

7. INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS INTERMUNICIPAUX

7.1 Réseaux majeurs

Les réseaux majeurs d'infrastructure d'énergie et de communication constituent des éléments essentiels pour le développement des activités économiques et urbaines de la C.U.O. Ils sont tout particulièrement importants dans un contexte frontalier, dans la mesure où les différents pôles d'emploi doivent être compétitifs par rapport à ceux de la R.O.C. et où les propriétés destinées au développement doivent être bien desservies. Les entreprises responsables de ces services publics obéissent aux règles de la demande qui sont plus ou moins synchronisées avec le développement régional. À cet effet le schéma, en présentant le contexte de chacun des réseaux majeurs encourage la mise en place d'un mécanisme permanent de communication auprès des intervenants pour assurer une meilleure coordination des divers services en fonction de la planification de l'ensemble du territoire de la Communauté.

La planche no 7 présente l'ensemble des principaux réseaux de transport d'énergie et d'information.

7.1.1 Électricité

7.1.1.1 Postes de répartition et centrales électriques

La distribution de l'électricité auprès de la population par la Société Hydro-Québec se fait par l'entreprise de huit (8) postes de répartition de 120-25 kilovolts, soit :

. À Aylmer, le poste Glenwood;
. À Hull, les postes Val-Tétreault et Gamelin;
. À Gatineau, les postes Limbour, Touraine, Gatineau et Templeton;
. À Buckingham, le poste Buckingham.

En outre, on retrouve sur le territoire de la C.U.O. des postes de répartition qui assurent uniquement le transport d'énergie électrique aux postes ci-haut, soit:

. Poste Lucerne à Aylmer (120 kilovolts);
. Poste Vignant (315-120 kilovolts) et Farmer (120 kilovolts) à Gatineau.

Dans le cadre de son plan triennal, Hydro-Québec prévoit à court terme des projets d'agrandissement pour les postes Touraine et Buckingham et la réfection complète de l'actuel poste Farmers. Ces projets visent à assurer une meilleure desserte, de même

qu'à répondre à la demande grandissante à l'est de la rivière Gatineau, particulièrement à Gatineau et Masson-Angers.

La Société d'État admet être en mesure de posséder suffisamment d'énergie pour satisfaire le développement des activités économiques et urbaines à moyen et long terme. Sa difficulté réside plutôt dans la distribution de cette énergie sur le territoire de l'Outaouais. À l'est de la rivière Gatineau, les postes de distribution atteignent presque leur pleine capacité. Et pour répondre aux demandes futures établies selon la répartition et la planification des activités urbaines, Hydro-Québec, outre les projets mentionnés précédemment, étudie présentement la possibilité de reconstruire vers l'an 2 000 le poste Gatineau passablement désuet. Situé près du centre-ville, ce poste de 120-25 kilowatts aurait une capacité de 130 mégawatts.

Concernant les centrales hydroélectriques, elles sont de faible capacité et limitées au niveau local. Il s'agit notamment des centrales hydroélectriques suivantes :

- Centrale des Rapides Farmers sur la rivière Gatineau;
- Centrale Hull 2 sur la rivière Outaouais;
- Dufferin sur la rivière du Lièvre;
- Rhéaume sur la rivière du Lièvre ;
- Masson sur la rivière du Lièvre;
- Cascade énergie sur la rivière du Lièvre.

Les quatre (4) dernières centrales sont privées. Les centrales Dufferin, Rhéaume et Masson sont destinées à l'alimentation de l'usine de pâte et papier Maclaren située à Masson-Angers et la centrale Cascade sert d'alimentation aux industries chimiques (« Albright and Wilson » et « Sterling ») à Buckingham.

Précisons que l'on retrouve également sur la rivière du Lièvre une centrale désaffectée du nom de Upper Falls, à Buckingham. Les autorités de cette municipalité étudient présentement la possibilité de l'intégrer à une politique de développement récréo-touristique.

7.1.1.2 Projets envisagés par Hydro-Québec

Hydro-Québec envisage de réaliser d'ici 2001 les projets suivants :

- La construction d'une ligne à 230 KV d'environ 20 km entre la ligne existante à 315 KV Chénier-Vignan et la ligne à 230 KV reliant les postes Hawthorne en Ontario et Beauharnois-ouest au Québec (cette ligne permettra de créer une boucle avec l'Outaouais soit par le centrale de

Beauharnois ou par le réseau de l'Ontario);

- la construction d'une ligne biterne à 315 KV d'une longueur d'environ 130 km entre les postes Grand-Brûlé (MRC des Laurentides) et Vignan (CUO) (cette nouvelle ligne permettra de créer une boucle permanente entre les postes Chénier, Grand-Brulé et Vignan);

- la construction du poste de transformation Outaouais à 315-230 KV dans la municipalité de l'Ange-Gardien et le raccordement de ce nouveau poste à la ligne 315 KV Chénier-Vignan par deux (2) lignes biternes à 315 KV.

7.1.2 Gaz naturel

7.1.2.1 Nature des activités

Gazifère Inc. est un distributeur de gaz naturel au sens de l'article 2 de la Loi sur la Régie du gaz naturel, c'est-à-dire «une personne ou une société qui est titulaire d'un droit exclusif de distribution ou qui exerce ce droit à titre de locataire, fidéicommissaire, liquidateur ou syndic». En contrepartie de ce droit exclusif, Gazifère est soumis à la réglementation de la Régie du gaz naturel. En 1997, cette Régie sera remplacée par la régie de l'énergie, qui aura aussi autorité sur la tarification. Les opérations de Gazifère sont aussi partiellement soumises à la surveillance de la Régie du bâtiment.

Il y a seulement deux distributeurs de gaz naturel au Québec : Gazifère Inc. et la Société en commandite Gaz métropolitain, et les premières livraisons dans l'Outaouais remontent à 1959.

La franchise de Gazifère couvre les circonscriptions électorales de Pontiac, Gatineau, Hull et Papineau dans l'Ouest du Québec. Le territoire desservi couvre les cinq villes de la C.U.O.

Gazifère est une filiale de Interprovincial Pipe Line System Inc. (IPL) qui opère le plus long pipeline pétrolier au monde. Elle est aussi une société affiliée à The Consumers Gas Company Limited (Consumers Gas), une filiale à 85% de IPL et un important distributeur de gaz naturel desservant au-delà de 1,2 millions de clients dans le sud et l'est de l'Ontario.

7.1.2.2 Approvisionnement gazier

Gazifère s'approvisionne entièrement chez Consumers Gas. Le gaz naturel est

transporté de l'Ouest canadien par TransCanada Pipelines Limited à son poste de livraison d'Ottawa. De là, le gaz est acheminé par Consumers Gas à Niagara Gas Transmission Limited (Niagara Gas), au parc Rockliffe à Ottawa et sur la rue Innes à Goucester. Le gaz est ensuite acheminé par Niagara Gas à Gazifère jusqu'à des postes de livraison situés sur la rue Jacques-Cartier et la route 148 (à l'est du boulevard de l'aéroport) à Gatineau. Consumers Gas offre aussi à Gazifère un service d'équilibrage des pointes.

Le réseau de distribution de Gazifère est composé de 475 km de conduites principales desservant près de 16 500 clients résidentiels, 2100 clients commerciaux et 12 clients industriels.

7.1.2.3 Expansion du réseau vers Masson-Angers et Buckingham

Gazifère a obtenu en janvier 1997 l'autorisation de la Régie du gaz naturel pour un important projet d'expansion de son réseau de distribution vers Masson-Angers et Buckingham. Le projet évalué à 12 millions $ a constitué à l'installation d'environ 86 kilomètres de conduites principales depuis 1997. Cette nouvelle installation permet la distribution du gaz naturel à près de 2 400 résidences et 600 commerces. De plus, le gaz naturel devient disponible dans la grande majorité des nouveaux projets domiciliaires. Au niveau industriel, Gazifère a déjà conclu une entente avec les industries James Maclaren à Masson-Angers, les produits chimiques Sterling et Albright & Wilson de Buckingham. Naturellement, Gazifère continuera à étendre son réseau en fonction de la demande. La planche no 7 expose le réseau de distribution de gaz sur le territoire de la C.U.O.

7.1.3 Télécommunications

7.1.3.1 Contexte

Anciennement subdivisée par produit tel que la téléphonie, le câble, le sans-fil etc., l'industrie des télécommunications se fusionne à grande vitesse de telle façon qu'il n'y aura plus bientôt en ce domaine que des firmes concurrentes capables d'offrir le contenu et son transport. La réglementation du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (C.R.T.C.) ne fait plus que retarder un mouvement considéré comme inéluctable.

Cette transformation majeure et mondiale est due à l'avènement des nouvelles technologies de l'information qui amalgament les anciens "produits" séparés que représentent la voix, l'image et les données tout en leur ajoutant l'animation. C'est l'avènement du *multimédia* ou des *services commutés à très large bande*.

Ce mariage des technologies aux frontières de l'informatique et des télécommunications, dont les avantages économiques sont évidents dans le contexte de la mondialisation des marchés, se heurte à de nombreuses difficultés mais représente une direction inéluctable dont même les stades intermédiaires de réalisation sont intéressants.

La division profonde entre les industries de la téléphonie (riches) et de la câblodistribution (avantagées par la réglementation) les empêchent de mettre leurs avantages en commun sans envisager la disparition des câblodistributeurs qui ne veulent pas disparaître.

Dans la C.U.O., Bell se retrouve face à Laurentien Câble TV (du groupe CFCF Câble TV) et bien qu'invités directement à mettre en commun la *commutation* de la téléphonie (qui permet l'interaction entre abonnés) et la *grande largeur de bande* de la câblodistribution (qui permet le passage au multimédia) au sein d'un projet pilote régional, ces acteurs, repliés dans leurs associations sectorielles respectives, ont préféré attendre des aménagements réglementaires à venir au C.R.T.C..

Avec des taux de pénétration de près de 100% tant au niveau du câble que du téléphone dans la C.U.O. les deux compagnies ont atteint une relative saturation de leur marché. Leurs perspectives de développement passent par la zone grise de la réglementation du C.R.T.C. soit les nouveaux services interactifs et multimédia à valeur ajoutée tels que la vidéo à demande, la boîte téléphonique destinée à l'information et aux réservations, etc.

De nombreux réseaux privés aux caractéristiques sectorielles et limitées existent déjà. Mentionnons ceux des commissions scolaires, de l'université du Québec, d'Avenor etc. Un seul a un point d'origine et de destination régionale et c'est celui de la C.U.O. qui relie les sièges sociaux des villes et de la C.U.O., les usines et les bureaux d'évaluation de la C.U.O..

Rappelons simplement la venue récente en région, la firme Vidéotron Télécom. Des fibres optiques de haute capacité (48 fibres T3) relient maintenant Hull et Montréal par le territoire de l'Outaouais et assurent une desserte potentielle énorme tout le long de la voie ferrée du CP.

7.1.3.2 Une perspective régionale de l'autoroute de l'information

La réforme de la fonction publique du gouvernement fédéral combinée aux compressions budgétaires annuelles met la région de l'Outaouais devant des perspectives sombres à moins d'une importante diversification de nos activités

économiques.

De façon globale, le gouvernement fédéral a adopté une stratégie de services à la population et d'appel d'offres aux fournisseurs fondée sur les télécommunications. Non seulement l'emploi direct se tarit dans la fonction publique mais les fournisseurs privés peuvent venir de partout au pays.

Cette menace suffisamment précise a conduit la région à faire des nouvelles technologies de l'information un des créneaux les plus importants de l'opération de diversification économique de la C.U.O. L'autoroute de l'Information...nous y serions producteurs plutôt que consommateurs.

Pour ce faire, le conseil de la C.U.O. a doté sa Société de diversification économique d'une structure de coordination régionale du dossier de l'autoroute de l'information, a "régionalisé" la portée d'un projet structurant originalement parrainé par la ville de Hull, soit Hiérapolis et supporté officiellement l'Institut national du multimédia (INM), un projet majeur privé de la société Digital et ses partenaires.

Le projet Hiérapolis qui a pris fin en 1998, a pris la forme d'un regroupement des institutions régionales et permis à la région de se doter d'une architecture d'infrastructure conforme à ses ambitions. Cette stratégie a favorisé l'émergence d'initiatives dans tous les milieux, la participation active de l'entreprise privée et du secteur public pour le développement des outils reliés à l'autoroute de l'information (Communication internet, Système d'information d'aide à la décision géomatique).

7.1.3.3 Éducation: Un produit de la concertation régionale

Le secteur de l'éducation est très avancé au plan de la concertation régionale et les efforts ont donné naissance en 1995 à la création d'une société à but non-lucratif incorporée au Québec sous le nom de *Inforoute Québec-Outaouais*.

Les membres en sont L'Université du Québec à Hull, le Collège de l'Outaouais, le CÉGEP Heritage, les commissions scolaires des Portages-de-l'Outaouais, des Draveurs, des Hauts-Bois de l'Outaouais et Western Québec.

Ayant pour mission la promotion et le développement du réseau scolaire de l'Outaouais, *Inforoute Québec-Outaouais* s'engage autour de trois types d'activités soit:

1) les produits d'apprentissage destinés respectivement à l'élève et au professeur ;

2) la R&D sur les autoroutes de l'Information dans un contexte d'enseignement, l'utilisation des outils, leurs rôles, et les bases de données réparties ;

3) la fonction conseil en collaboration avec le conseil privé dans le milieu de l'enseignement et l'entreprise privée tant au niveau national qu'international.

L'attitude de ce groupe envers l'entreprise privée en est une qui favorise l'impartition. De plus, il entend à être dynamique quant à la formation professionnelle et fournir à cette industrie un personnel compétent et rompu aux nouvelles technologies de l'information.

Parallèlement à ce vaste accord régional, un regroupement de quelques commissions scolaires et d'une firme privée a conduit à la mise sur pied du *Centre de développement de technologies éducatives inc.*, lequel réalise des systèmes de soutien à la performance de l'étudiant. Ces outils intègrent les toutes dernières innovations technologiques de l'information et de la communication.

7.1.3.4 Réseau inter-institutionnel Outaouais (RIIO)

Les institutions québécoises en région seront participantes à un réseau à large bande, le RIIO, destiné à relier les diverses *fenêtres* sectorielles auxquelles elles participent déjà au sein d'un comité en mettant en commun l'expertise de leurs activités courantes.

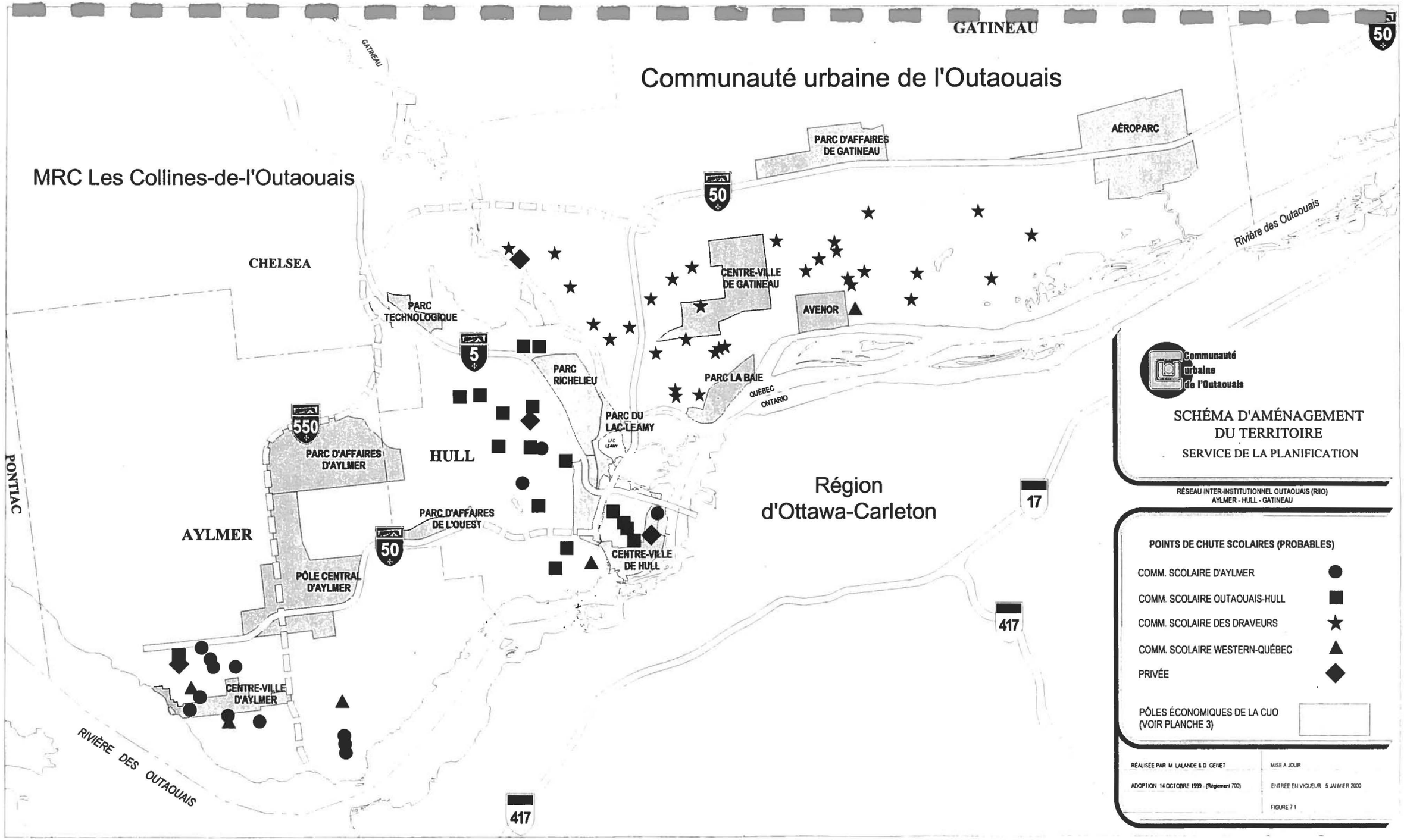
Bien que le secteur municipal ait démarré le projet et en assure 40% du financement, plusieurs fenêtres de l'inforoute régionale, telles que la Santé, l'Éducation et la Culture trouvent leur leadership hors du milieu municipal ou en conjonction avec celui-ci.
À titre de guide aux nombreuses compagnies qui ne manqueront pas d'être intéressées au transport des services RIIO, les figures 7.1 et 7.2 comprennent les 19 sites originaux du réseau auxquels la Communauté a rajouté les écoles des commissions scolaires en tant que points de chute probables de l'éventuel réseau régional. De plus ces figures contiennent les espaces économiques régionaux (Voir aussi la planche no 7 pour lesquels la Communauté souhaite les plus hauts niveaux de desserte possibles en matière de télécommunications.

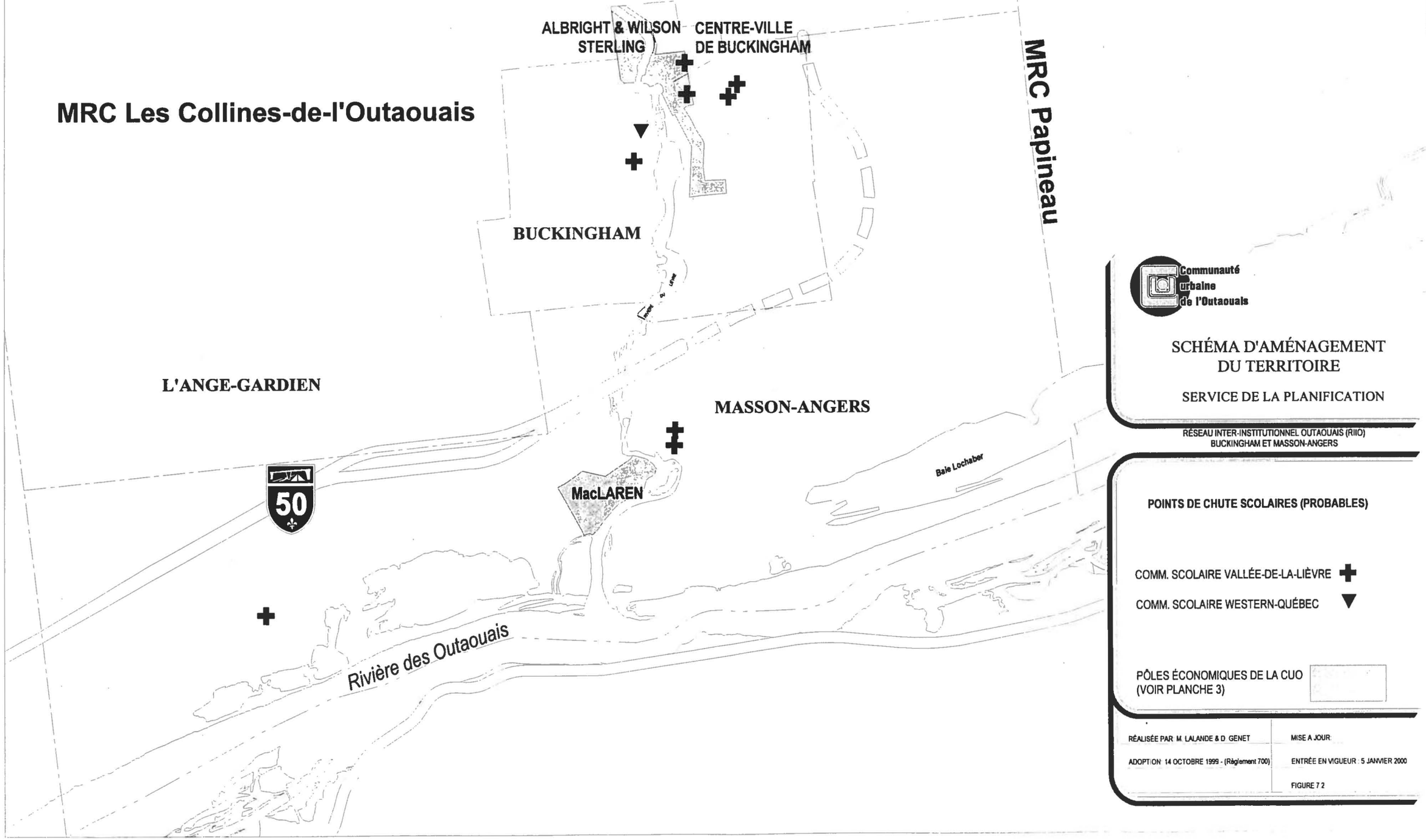
7.2 Utilité publique

En vertu de sa loi constitutive, la Communauté a compétence sur la construction des usines et ouvrages relatifs au traitement de l'eau potable et à l'épuration et en assure la gestion. Toutefois, les plans des infrastructures d'aqueduc et d'égout municipaux

doivent recevoir l'approbation de la Communauté comme étant d'incidence locale uniquement.

En outre, la Loi sur la Communauté indique que celle-ci peut établir, posséder et exploiter des centres d'élimination des déchets, sur son territoire ou à l'extérieur, en réglementer l'utilisation et vendre l'énergie produite.


GATINEAU
Communauté urbaine de l'Outaouais
MRC Les Collines-de-l'Outaouais
CHELSEA
PARC TECHNOLOGIQUE
PARC D'AFFAIRES DE GATINEAU
AÉROPARC
CENTRE-VILLE DE GATINEAU
AVENOR
Rivière des Outaouais
PARC RICHELIEU
PARC LA BAIE
QUÉBEC
ONTARIO
PARC DU LAC-LEAMY
LAC LEAMY
HULL
PARC D'AFFAIRES D'AYLMER
PARC D'AFFAIRES DE L'OUEST
AYLMER
PÔLE CENTRAL D'AYLMER
CENTRE-VILLE DE HULL
CENTRE-VILLE D'AYLMER
PONTIAC
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
Région d'Ottawa-Carleton
50
5
550
17
417
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
RÉSEAU INTER-INSTITUTIONNEL OUTAOUAIS (RIIO)
AYLMER - HULL - GATINEAU
POINTS DE CHUTE SCOLAIRES (PROBABLES)
COMM. SCOLAIRE D'AYLMER
COMM. SCOLAIRE OUTAOUAIS-HULL
COMM. SCOLAIRE DES DRAVEURS
COMM. SCOLAIRE WESTERN-QUÉBEC
PRIVÉE
PÔLES ÉCONOMIQUES DE LA CUO (VOIR PLANCHE 3)
RÉALISÉE PAR M. LALANDE & D. GENET
ADOPTION 14 OCTOBRE 1999 (Règlement 700)
MISE À JOUR
ENTRÉE EN VIGUEUR 5 JANVIER 2000
FIGURE 7.1


MRC Les Collines-de-l'Outaouais
ALBRIGHT & WILSON
STERLING
CENTRE-VILLE
DE BUCKINGHAM
MRC Papineau
BUCKINGHAM
L'ANGE-GARDIEN
MASSON-ANGERS
MacLAREN
Baie Lochaber
50
Rivière des Outaouais
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
RÉSEAU INTER-INSTITUTIONNEL OUTAOUAIS (RIIO)
BUCKINGHAM ET MASSON-ANGERS
POINTS DE CHUTE SCOLAIRES (PROBABLES)
COMM. SCOLAIRE VALLÉE-DE-LA-LIÈVRE
COMM. SCOLAIRE WESTERN-QUÉBEC
PÔLES ÉCONOMIQUES DE LA CUO
(VOIR PLANCHE 3)
RÉALISÉE PAR M. LALANDE & D. GENET
ADOPTION 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)
MISE A JOUR
ENTRÉE EN VIGUEUR : 5 JANVIER 2000
FIGURE 7.2

7.2.1 Eau potable

La Communauté est responsable de la production de l'eau potable pour alimenter les secteurs urbanisés de son territoire. Les dépenses sont réparties entre les municipalités en proportion du volume des eaux utilisées par chacune d'elles.

7.2.1.1 Traitement d'eau

La Communauté possède quatre (4) usines de traitement d'eau potable situées à Aylmer, Buckingham, Gatineau et Hull. L'activité de ces quatre (4) usines requiert un personnel de dix-neuf (19) employés et relève du Service de l'environnement de la Communauté. L'usine à Hull alimente la ville de Hull, ainsi que le secteur est de la ville d'Aylmer. L'usine à Buckingham alimente la ville de Buckingham et celle de Masson-Angers.

Figure 7.3
USINES DE TRAITEMENT D'EAU
PRODUCTION 1998

	AYLMER	BUCKINGHAM	GATINEAU	HULL
Capacité de production m^3/jour	37 669	18 835	108 000	83 710
Production moyenne – 1998 m^3/jour	15 604	13 143	43 215	46 508
Production totale – 1998 m^3/an	5 695 326	4 797 296	15 773 314	16 975 346
Consommation per capita – 1998 - litres/jour	531	590	411	534
Population équivalente (réelle et itinérante)	29 400	22 273	105 234	87 109

7.2.1.2 Conduites intermunicipales

La Communauté est responsable de l'opération et de l'entretien des conduites dites intermunicipales. Elles sont situées sous le pont Lady Aberdeen entre Hull et Gatineau et sous le pont Brady à Buckingham. La C.U.O. assure également l'opération et l'entretien de quatre débitmètres et de quatre stations de chloration sur son territoire.

7.2.2 Assainissement des eaux

7.2.2.1 Intercepteur et collecteurs d'égout

Le réseau d'égout de la Communauté est composé principalement des collecteurs et de l'intercepteur régional qui aboutit à l'usine d'épuration.

Le réseau de collecte est composé de sept (7) collecteurs d'une longueur totale de 21 km et d'un intercepteur d'une longueur d'environ 25 km, longeant les berges de la rivière des Outaouais depuis Aylmer jusqu'à l'ancien village de Templeton dans la ville de Gatineau. Le diamètre de l'intercepteur à l'arrivée est de 3,05 mètres pour un débit maximal de 11,89 mètres^3 à la seconde. La superficie du territoire urbanisé ou urbanisable, pouvant être desservi par l'intercepteur, est de 15 378 hectares, soit une population théorique de 700 000 personnes.

7.2.2.2 Usine d'épuration

L'usine d'épuration de la Communauté est située sur la berge de la rivière des Outaouais à Gatineau, où se déverse l'effluent. Elle occupe un site de 55 hectares et suite à son agrandissement entrepris en septembre 1998, elle pourra desservir une population équivalente (résidentielle et itinérante) de 250 000 personnes. Il est à noter cependant que l'usine d'épuration est conçue pour accepter, en période de pointe journalière, jusqu'à deux fois le débit moyen journalier en temps sec pour lequel elle a été conçue.[1]

Les villes de Buckingham et de Masson-Angers épurent leurs eaux usées à l'aide de quatre (4) étangs aérés facultatifs d'un volume utile total de 199 502 m^3 et d'une profondeur liquide de 3,5 m construits à Masson-Angers sur le chemin du Quai. Le système d'épuration est conçu pour une population de 16 992 personnes et un débit moyen de 13 300 m^3/jour. Cette usine est opérée par l'entreprise privée, sous la juridiction de la Régie de la Basse-Lièvre.

7.2.2.3 Usine de granulation

Les boues résultant de l'épuration des eaux usées à l'usine d'épuration régionale sont recyclées à l'usine de granulation. Le procédé SWISS-COMBI assèche et concentre les boues sous forme de granules servant à la fabrication d'engrais agricole. L'usine a fabriqué en 1996, 3 200 tonnes métriques de granules, ce qui constitue environ 78% de la capacité pour laquelle elle a été conçue.

---

1 Les terrains de l'usine d'épuration pourraient potentiellement recevoir d'autres installations de traitement en valorisation de résidus.

7.2.3 Gestion des déchets

La C.U.O. a adopté en 1992 une politique dont l'objectif principal est de réduire la masse des déchets solides produits de 50% grâce à des programmes incitatifs de réutilisation, de recyclage et de compostage.

Les moyens retenus sont les suivants :

a) Extension et harmonisation des différents programmes de collecte sélective sur le territoire des 5 villes incluant les immeubles à logements multiples de même que les industries et les commerces;

b) Augmentation progressive des types d'articles à recycler;

c) Implantation de collectes spéciales en vue de récupérer les résidus de jardin, les déchets domestiques dangereux et les déchets encombrants;

d) Accélération de la distribution de composteurs domestiques;

e) Implantation d'un ou de plusieurs centres de compostage régionaux pour les feuilles, l'herbe et les branches d'arbres;

f) Valorisation agricole des boues provenant de l'usine d'épuration (5 millions $ déjà investis);

7.2.3.1 Recyclage

En avril 1990 la Communauté mettait sur pied un programme de recyclage des déchets résidentiels afin de réduire le tonnage des déchets solides dirigés vers un lieu d'enfouissement sanitaire. Ce programme dessert principalement des unités résidentielles et couvre les municipalités d'Aylmer, Hull, Gatineau, Masson-Angers et Buckingham. À la fin de l'année 1996, il y avait 80 963 unités couvertes dans les cinq villes, représentant une population de 217 609 citoyens.

L'efficacité du programme s'est améliorée d'année en année pour atteindre un total de 9 800 tonnes métriques de matières recyclées pour l'année 1996 seulement, représentant environ 10% du volume total de déchets résidentiels.

7.2.3.2 Centre de recyclage et de transbordement

La Communauté possède depuis 1991 un centre de récupération et de mise en ballots des déchets municipaux situé à Hull. Ce centre est constitué d'une aire de réception capable de recevoir tous les déchets résidentiels, commerciaux, institutionnels et industriels produits dans les municipalités de Aylmer, Hull, Gatineau, Masson-Angers et Buckingham.

En 1996, le CRMB s'est doté d'une nouvelle mission, soit celle de point de réception des résidus domestiques dangereux. Ce service est offert gratuitement aux résidants des villes membres de la CUO, les samedis, de mai à octobre.

Le 1er juillet 1998, le CRMB fut significativement modifié. Les déchets ne sont plus compressés en ballots mais plutôt directement transbordés, dans des camions semi-remorques fermés, au lieu d'enfouissement sanitaire de la Régie intermunicipale Argenteuil Deux-Montagnes, situé à Mirabel – un parcours d'une distance d'environ 130 km. Cette transformation a rendu nécessaire de changer le nom du centre à CRT - Centre de Recyclage et de Transbordement.

Actuellement, le CRT a à sa disposition quatre grands espaces de travail :

- Une portion du plancher de déversement, d'une superficie d'environ 750 m^2, qui est affectée à la réception de la collecte sélective et au centre de tri ;
- L'autre portion du plancher de déversement, d'une superficie d'environ 1 300 m^2, qui est affectée à la réception des ordures ménagères et à leur transbordement ;
- Le plancher de fabrication de ballots, d'une superficie de 1 814 m^2, qui est actuellement inutilisé, en attendant la vente des presses à ballots.
- Une aire de réception extérieure pour les résidus domestiques dangereux.

7.2.3.3 Lieu d'enfouissement sanitaire

La Communauté possède un lieu d'enfouissement sanitaire régional actuellement en réhabilitation sur le chemin Cook à Aylmer. Ce site desservait les municipalités d'Aylmer, Hull, Gatineau, Masson, l'Ange-Gardien, Val-des-Monts, Hull-Ouest, La Pêche et Pontiac, soit une population totale en 1990 d'environ 195 000 personnes.

Les dépenses encourues pour l'enfouissement des déchets solides, incluant les coûts d'opération et le service de la dette, sont réparties entre les municipalités au prorata du tonnage déposé. Jusqu'à sa fermeture en 1991, les villes membres de la C.U.O. et

celles de la MRC les-Collines-de-l'Outaouais ont enfoui près de 1 500 000 tonnes de déchets solides. La Communauté y opère un système de collecte de biogaz et un système de collecte et de traitement des eaux de lixiviation. Ce système consiste en deux étangs aérés avec un temps de rétention totale d'environ 70 jours. Depuis octobre 1997, une nouvelle usine de traitement, construite à près de 5 millions de dollars par la C.U.O. est en opération pour traiter efficacement les eaux de lixiviation dont les caractéristiques changeront avec les années.[2]

7.3 Équipements institutionnels

Sur le territoire de la Communauté se retrouvent des équipements institutionnels qui possèdent de par leurs caractéristiques particulières, un rayonnement ou une aire d'attraction qui dépasse les frontières de la région de l'Outaouais.

En rapport à la problématique sur le développement économique et devant la nécessité pour la C.U.O. de se lancer dans la voie de la diversification de son économie (voir chapitre 1), le schéma identifie et reconnaît que ces institutions sont de nature à supporter cette nouvelle direction tant par la recherche et le développement de nouvelles expertises que par leur possibilité d'instaurer de nouveaux produits.

Ce faisant, elles sont susceptibles de favoriser l'émergence d'une synergie auprès de diverses entreprises et organisations publiques, notamment dans les secteurs de l'économie pour laquelle la Communauté présente un potentiel élevé (l'environnement, la santé, les technologies de l'information, la culture et le tourisme).

La C.U.O., en accordant une attention particulière aux institutions ci-après, appuiera dans le cadre de ses exercices de planification régionale et dans une mission de partenariat, le développement de leurs programmes respectifs.

7.3.1 Institutions d'enseignement

7.3.1.1 Université du Québec à Hull (U.Q.A.H.)

L'Université du Québec à Hull, qui dessert une clientèle d'un peu plus de 7 800 étudiants à temps plein et à temps partiel, offre ses différents services administratifs et académiques à l'intérieur de deux (2) pavillons situés à Hull, soit Lucien-Brault sur la rue Saint-Jean-Bosco et Alexandre-Taché sur la rue du même nom.

Essentiellement la mission de l'U.Q.A.H. consiste en la formation supérieure de la

---

2 Il convient également de noter que les propriétés de la Communauté adjacentes au site d'enfouissement sanitaire, pourraient être appelées à accueillir des activités et opérations de gestion des matières résiduelles.

population, l'avancement des connaissances et en son implication au développement du milieu sur les plans culturel, social et économique. Pour y arriver, l'université compte prendre part aux grands débats à l'intérieur des réseaux universitaires canadiens et internationaux de l'enseignement et de la recherche.

Par ailleurs, l'institution n'est pas à l'abri de la crise des finances publiques qui sévit présentement et se doit de composer dans un environnement transfrontalier où elle doit cohabiter avec deux grandes universités ontariennes (Ottawa et Carleton). Et pour pouvoir attirer davantage d'étudiants canadiens et étrangers, s'affirmer et s'offrir une plus grande visibilité, l'Université, sans dévoiler son programme stratégique, compte investir beaucoup d'efforts pour développer des pôles d'expertise reliés aux particularités régionales, notamment par le développement de programmes de recherche et d'études avancées (2e et 3e cycle). Aussi, elle désire répondre à des besoins plus généraux de formation en dehors des champs de spécialisation.

Suivant cette perspective d'avenir, l'U.Q.A.H. a pour ambition de devenir un des leaders du développement régional. Comme premier jalon pour l'atteinte de cette ambition, celle-ci a créé une table de concertation avec les différents partenaires de l'éducation de l'Outaouais pour piloter la création de matériel pédagogique en français pour l'autoroute de l'information. De plus, elle a conclu une entente avec le Collège de l'Outaouais pour améliorer l'arrimage entre la formation collégiale et universitaire.

Les orientations de l'U.Q.A.H. rejoignent les préoccupations de la C.U.O. particulièrement dans les domaines de la diversification économique et du développement de la main-d'oeuvre. En ce sens, elle constitue un des supports importants au développement économique de la Communauté.

7.3.1.2 Université nationale autonome de Mexico (U.N.A.M.)

L'Université nationale autonome de Mexico desservant plus de 265 000 étudiants au Mexique, s'est nouvellement implantée à Hull. Fondée en 1551 à Mexico, l'U.N.A.M. a implanté à San-Antonio, dans l'État du Texas aux Etats-Unis une école d'extension en 1944 et a diffusé ses premiers programmes à l'automne 1995 dans son école d'extension au Canada.

L'institution est maintenant installée en permanence au centre-ville de Hull, à l'intersection des rues du Portage et Saint-Jacques.

Le programme de développement de l'U.N.A.M. en territoire québécois comporte essentiellement deux (2) phases. Dans un premier temps, il s'agit d'offrir l'enseignement de la langue espagnole dans des disciplines spécialisées et de

développer des programmes axés sur l'histoire, l'anthropologie et les lettres. Dans un deuxième temps, l'Université intégrera et développera de nouveaux programmes dans des secteurs spécifiques et selon les besoins de la population tant aux niveaux national qu'international. Les secteurs potentiels sont toujours à l'étude, mais l'université vise l'apprentissage de la langue vue comme une alliance stratégique et les technologies supérieures.

Pour développer et élargir ses affaires internationales, l'U.N.A.M. s'appuie sur les trois (3) pôles universitaires (Mexico, San-Antonio et Hull) de manière à établir et susciter l'intérêt pour la culture mexicaine et la langue espagnole. Ce faisant, la dynamique politique, économique et culturelle attribuable à la capitale fédérale constitue un avantage important pour permettre à l'institution son envol en territoire québécois et lui donner la visibilité dont elle a besoin sur le plan national et international.

Bien que l'implantation de l'U.N.A.M. soit toute récente, ses possibilités de rayonnement et ses ambitions académiques et universitaires font qu'elle est appelée à jouer très prochainement un rôle de support dans la diversification économique, en développant notamment des expertises reconnues mondialement.

7.3.1.3 Collège de l'Outaouais

Le Collège de l'Outaouais possède deux (2) pavillons soit, Gabrielle Roy, situé sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes à Hull et Félix-Leclerc situé sur le boulevard de la Gappe, dans le centre-ville de Gatineau. La formation qui y est offerte se démarque de celle du niveau universitaire par son enseignement de nature générale et technique. De par cette caractéristique le Collège de l'Outaouais désire s'impliquer davantage dans le développement de la région :

- En contribuant au développement des entreprises et des autres organisations.
- En contribuant au perfectionnement de la main-d'oeuvre.
- En offrant aux entreprises, organismes et groupes socio-économiques des activités de formation spécifiques à leurs besoins.
- En soutenant une démarche de relation d'affaires et de partenariat avec les organismes et les groupes concernés.

Pour permettre de rencontrer les objectifs de développement de l'enseignement collégial dans la région et répondre aux besoins de la clientèle étudiante, le Collège de l'Outaouais a dû agrandir son pavillon Félix-Leclerc en 1994, dont les travaux furent

complétés à la fin de l'été 1995. Celui-ci peut maintenant accueillir 3 000 étudiants sur une capacité totale de 6 000 pour les deux pavillons.

Parallèlement à ce projet, l'institution compte mettre en place de nouveaux programmes techniques, particulièrement dans les secteurs de l'ingénierie (génie civil, mécanique du bâtiment), de la santé (réadaptation, inhalothérapie, anesthésie et radiodiagnostic), du graphisme, tourisme, foresterie, agriculture et de la muséologie.

Une des premières interventions concrètes de son implication pour positionner la région par rapport à l'ensemble du Québec et ainsi contribuer à son développement, est sa participation auprès de l'U.Q.A.H. et d'autres partenaires régionaux de l'enseignement pour la création de matériel pédagogique en français relié à l'autoroute de l'information. Le Collège de l'Outaouais s'associe également avec cette université pour établir les niveaux de connaissance entre les formations universitaires et collégiales.

7.3.1.4 Collège Héritage

Le collège Héritage (Heritage College) fut construit en 1994, sur le boulevard Cité-des-Jeunes à Hull et offre depuis, différents programmes de formation destinés à une clientèle anglophone de la région. Le contenu de ces programmes demeurent sensiblement le même que ceux offerts par le collège de l'Outaouais.

Institué depuis plus de 5 ans, le collège Héritage a réalisé son plan stratégique de développement afin de développer son rayonnement et sa visibilité comme partenaire dans le développement économique de la région. Pour ce faire, cette institution, en partenariat avec le collège de l'Outaouais, envisage de mettre sur pied divers moyens tels que les concours d'entrepreneurship , le développement de la formation sur mesure et aux fonctionnaires du gouvernement fédéral, etc.

7.3.1.5 Le Petit Séminaire de Québec

Le Petit Séminaire de Québec, campus Outaouais, est situé dans l'édifice Tessier, situé sur la Promenade du Portage à Hull. En opération depuis août 1996, cette institution est un établissement d'enseignement collégial privé offrant le programme de Baccalauréat international (BI) en sciences de la nature et en sciences humaines. Le Petit Séminaire de Québec, fut fondé en 1668. Il s'agit de la plus vieille institution d'enseignement francophone en Amérique du nord.

La mission du campus Outaouais est double. D'abord, fournir, par un enseignement de très grande qualité, les outils nécessaires à l'étudiant afin de bien le préparer aux

études universitaires. Deuxièmement, de former un citoyen engagé envers sa collectivité en le sensibilisant à l'importance de l'action communautaire.

7.3.2 Maison de la Culture

La Maison de la Culture est située sur le boulevard de la Gappe, au centre-ville de Gatineau. Elle est composée de la salle de spectacles moderne Odyssée, seule salle de spectacle professionnelle en Outaouais d'une capacité de 652 sièges ainsi que du centre d'exposition Art-Image. Ces équipements sont respectivement destinés à la diffusion de spectacles professionnels dans les arts de la scène (théâtre, musique, humour, danse) et à la présentation d'expositions d'artistes professionnels en arts visuels contemporains. La Maison de la culture abrite également la bibliothèque Bowater, laquelle relève du Service des loisirs et de la culture de la ville de Gatineau.

Ouverte en février 1992, la Maison de la Culture a acquis une expertise dans la gestion d'équipements culturels qui fait l'envie de plusieurs organismes impliqués dans cette industrie. De plus, en diffusant des produits culturels, dont plusieurs du Québec et de l'Outaouais, elle engendre des retombées économiques, qui autrement profiteraient à l'extérieur de la région (fournisseurs, publicistes, restaurateurs, producteurs, agences, etc...).

Le gouvernement du Québec est sur le point de modifier la Loi sur la Communauté urbaine de l'Outaouais afin d'inclure les équipements culturels comme nouvelle compétence. Ce faisant, la Maison de la Culture deviendra le Centre régional de danse, de musique et d'histoire et fera l'objet d'un projet d'expansion évalué à 7.4 millions $ prévu prochainement, dont 75 % sera financé par le gouvernement du Québec. L'agrandissement du bâtiment permettra de regrouper en un même endroit le Centre régional d'archives de l'Outaouais, un centre d'interprétation du patrimoine régional ainsi que les locaux répondant aux besoins d'organismes culturels régionaux, tels que l'École de musique, l'Académie de danse, la Société d'histoire de l'Outaouais et le Salon du livre de l'Outaouais. Par ailleurs, l'ajout de quelques 200 sièges à la salle de spectacle actuelle prévu dans le cadre de ce projet est tributaire d'une participation de l'entreprise privée quant au financement.

La Maison de la Culture, qui deviendra le Centre régional de danse, de musique et d'histoire, constitue un outil de diversification économique qui contribue au renforcement du pôle multifonctionnel de Gatineau.

7.3.3 Musée canadien des civilisations

Le Musée canadien des civilisations (M.C.C.) est situé sur le côté sud de la rue Laurier, près du pont Alexandra dans le centre-ville de Hull. Au-delà de son image traditionnelle de collectionneur, de documentaliste, de conservateur, d'exposant et d'interprète, le M.C.C. s'est lancé en 1994 dans la voie de l'autoroute de l'information en mettant sur pied son service de diffusion de l'information multimédia, le "World-Wide-Web", sur le réseau Internet. Ceci permet aux utilisateurs du réseau Internet au Canada et à l'étranger d'avoir accès dans les deux (2) langues officielles à des différentes informations relatives au Musée (services, expositions en montre, programmes, collections et matériel éducatif).

Cette initiative pour la création d'un village global des communications constitue la première étape d'un plan à long terme, comprenant plusieurs phases dans le but de créer un "Musée sans mur". La prochaine étape sera de développer des "visites virtuelles" au M.C.C. à partir de différents endroits dans le monde. Ceci permettra d'offrir aux utilisateurs d'Internet des visites guidées aux expositions en montre dans les salles ou galeries. Le développement des technologies permettra de regarder les objets d'art ou les artefacts de collection en trois (3) dimensions à partir d'un terminal ou même d'un téléviseur.

Pour réaliser cette vision futuriste, le M.C.C. s'est associé à Digital Equipment of Canada Ltd., dont une équipe occupe une partie des installations du Musée. Celle-ci fournit l'expertise technique et administrative nécessaire pour mettre en oeuvre cette approche innovatrice d'accès à l'information. Cette alliance stratégique est d'une durée de cinq (5) ans, soit pour la période 1994 - 1999.

Le projet du Musée canadien des civilisations et l'alliance stratégique avec Digital Equipment favorisent le développement de nouvelles technologies de l'information et de nouveaux services Internet aux entreprises ou organismes publics de l'Outaouais (architecture commerciale, sélection et formatage de l'information, gestion d'installations et de système, intégration de système pour l'infrastructure et la sécurité de la technologie et programmes de formation spécialisés). Ce faisant, le M.C.C. offre à la C.U.O. une opportunité appréciable pour attirer sur son territoire de nouvelles activités économiques recherchant des services hautement spécialisés.

7.3.4 Musée canadien de la nature

En 1995, le Musée canadien de la nature a acquis une partie du terrain de l'ancienne usine de Northern Télécom dans le pôle technologique et d'affaires d'Aylmer, soit une superficie de 17.2 hectares. Au début de l'année 1996, le musée a entrepris la

construction sur ce terrain d'un bâtiment d'une superficie de plancher de 3 250 mètres carrés (35 000 pieds carrés) évalué 39 millions de dollars. En février 1997, ce nouveau bâtiment a accueilli près de 250 employés provenant d'une douzaine d'édifices de la région d'Ottawa, notamment tout le personnel administratif, des laboratoires et d'entrepôt.

Dorénavant, c'est dans ce nouvel édifice moderne que se fera la recherche et la collection de plantes, d'animaux, de fossiles et de minéraux qui font partie du patrimoine naturel du Canada. Présentement, le musée possède vingt (20) grandes collections, qui totalisent plus de dix (10) millions de spécimens. Celles-ci se classent parmi les plus belles du monde et constituent la source d'information la plus complète au Canada sur le monde naturel. Les expositions et le service d'accueil demeurent dans le vieux musée à Ottawa, soit à l'édifice Victoria, classé monument national.

Ce nouveau musée, desservi par le réseau d'égout et d'aqueduc, est fortement axé sur la recherche. De par cette activité, il constitue un élément important pour encourager les effets d'entraînement à l'intérieur du pôle technologique et d'affaires d'Aylmer, et de surcroît, favoriser l'essor de cet espace économique régional.

7.3.5 Archives nationales au Canada

La construction de l'édifice des Archives nationales du Canada au centre-ville de Gatineau (pôle multifonctionnel no 302) est maintenant complétée. L'ouverture officielle a eu lieu en juin 1997.

Situé à 12 kilomètres de l'administration centrale à Ottawa, la nouvelle structure s'étend sur une superficie totale de 2 973 mètres carrés (32 000 mètres carrés). L'édifice est destiné à préserver les documents publics et privés d'importance nationale de différents types : documents en papier et électroniques, photographies, films, vidéos, enregistrements sonores ou autres. De plus, les activités et équipements de préservations à l'intérieur de l'édifice permettent la conservation préventive, la restauration et la reproduction de documents en vue de protéger les originaux.

L'immeuble dispose des laboratoires de conservation à la fine pointe de la technologie et quarante-huit (48) chambres fortes. Ce bâtiment d'importance majeure associé à la desserte récente du pôle multifonctionnel de Gatineau par la fibre optique (Vidéotron Télécom ltée) sont des éléments favorables pour le développement de nouvelles technologies de conservations d'informations électroniques ainsi que toute une série de services à valeur ajoutée facilitant la recherche électronique des Archives.

7.3.6 Centres hospitaliers (C.H.V.O. et C.H.B.)

La Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais a mis en place au milieu des année 1980 un plan de rapatriement pour la clientèle outaouaise qui se fait soigner en Ontario. Les résultats obtenus en 1994 sont concluants; le taux d'hospitalisation des résidants de l'Outaouais en Ontario est passé en 10 ans de 40% à 18,5 %. Cette amélioration a un impact sur les finances de l'État québécois et sur l'activité professionnelle en Outaouais.

Les hôpitaux particulièrement visés dans cette offensive sont le Centre hospitalier des Vallées de l'Outaouais comprenant les pavillons de Gatineau situé sur le boulevard de l'Hôpital à Gatineau, et de Hull situé sur la rue Lionel-Émond, à Hull. Dans une moindre mesure le programme a également touché le Centre hospitalier de Buckingham.

La Régie régionale entreprendra au cours des prochaines années d'autres démarches en vue d'augmenter davantage au profit du territoire québécois la proportion des soins dispensés en matière de santé physique, de santé mentale et de réadaptation. Cette offensive s'inscrit dans une seconde phase et devrait apporter au gouvernement du Québec des économies substantielles, particulièrement en cette période où le ministère de la Santé et des Services sociaux s'est engagé dans une réforme en profondeur du système de santé dans tout le territoire québécois

Pour relever ce défi, les centres hospitaliers désignés seront appelés à s'ajuster vers des services dits de courte durée. Quant aux services de longue durée, ils seront réorientés vers des centres existants (Hôpital Pierre-Janet) et des nouvelles immobilisations. En conséquence, la Régie régionale s'engage à mobiliser en région les expertises professionnelles et les talents des principaux acteurs du réseau hospitalier québécois, ainsi qu'à procéder à des investissements importants à compter de 1998. La C.U.O. reconnaît que l'expertise qui sera développée à l'intérieur des deux (2) centres hospitaliers apportera une contribution appréciable au processus de diversification de son territoire et de l'Outaouais, particulièrement dans le domaine de la santé.

7.4 Planification des infrastructures et équipements régionaux

La Communauté urbaine de l'Outaouais étudiera pour la prochaine génération de schéma d'aménagement, l'évolution du développement urbain afin de déterminer, s'il y a lieu, des besoins futurs en infrastructures et équipements. Il peut s'agir de la

distribution d'énergie (électricité, gaz), de la télécommunication, de la production et distribution d'eau potable, de l'intercepteur régional, de l'usine d'épuration, des institutions d'enseignements, des centres médicaux, etc.

Par ailleurs, au chapitre des infrastructures de service, la Communauté pourrait s'inspirer du projet de concertation sur la planification des infrastructures, actuellement en cours dans la région de Montréal qui est une initiative du « Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines » (C.E.R.I.U.). En collaboration avec les municipalités, les distributeurs de services (Hydro-Québec, Gaz Métropolitain, Bell Canada, Vidéotron, ministère des Transports) le C.E.R.I.U. a pour mandat de produire un guide regroupant les modalités et les critères de planification des infrastructures de service pour la région montréalaise.

En Outaouais, des discussions ont eu lieu relativement aux différents projets des partenaires régionaux (municipalités, C.U.O., Hydro-Québec, Bell Canada et ministère des Transports). La Communauté désire poursuivre ces échanges afin de donner lieu à un projet similaire à la région de Montréal. Une telle initiative permettra d'inclure dans le cadre d'une modification éventuelle ou dans la prochaine génération de schéma, un plan d'action pour les différents types d'infrastructure.

Pour la mise en œuvre de la planification des infrastructures et équipements publics au cours de la prochaine période triennale, un plan d'action accompagne le présent schéma d'aménagement. Celui-ci comprend trois volets :

- Infrastructures et équipements régionaux de la C.U.O. ;
- Infrastructures de transport : programmation des maîtres d'œuvre ;
- Sentiers récréatifs : Réseau de la Capitale.

8. LES CONTRAINTES PARTICULIÈRES DE L'OCCUPATION DU SOL

Aux responsabilités traditionnelles de la planification régionale en matière de contrainte d'occupation du sol, soit la protection des rives, du littoral et des plaines d'inondation, la prévention de la construction en zone géotechniquement instable ainsi que l'identification des lieux d'élimination des déchets, se sont ajoutées, en 1993, celle de préserver un milieu sonore adéquat en bordure des grands axes routiers et, si désiré, celle de prescrire des zones tampons ou à développement plus restreint en marge de terrains où se pratiquent des usages propices aux accidents ou fortement nuisibles pour la population.

Considérant la nette prédominance du développement résidentiel sur l'ensemble du territoire des villes-membres de la Communauté, le besoin persistant en infrastructures routières importantes, donc assujetties au processus d'évaluation des impacts sur l'environnement, et la volonté grandissante de diversifier l'économie régionale, la Communauté estime qu'il est à la fois nécessaire et opportun de profiter pleinement de ce créneau de planification. Ceci se traduit par la création de plusieurs parcs industriels où il reste amplement d'espace disponible pour l'implantation d'une multitude d'usages industriels, incluant les industries chimique, pétrochimique, pharmaceutique ou biomédicale, ainsi que celle reliée au traitement des déchets et des matières contaminées,

8.1 Les zones d'inondation

Un document cartographique préparé par le ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec identifie les limites des zones d'inondation à récurrence vingtenaire et centenaire, ainsi que la ligne des hautes eaux. À l'intérieur de ces deux zones, depuis le 23 juin 1977, l'urbanisation est fortement réglementée, conformément à la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec. Cette politique interdit à toutes fins pratiques tout nouveau développement à l'intérieur de la zone d'inondation à récurrence vingtenaire.

Comme le ministre de l'Environnement du Québec a le pouvoir de forcer une municipalité de changer sa réglementation pour la rendre conforme aux exigences minimales de la politique provinciale, force est d'admettre que la marge de manoeuvre municipale est assez mince dans le domaine.

Cependant, l'implantation de ces mesures dans l'Outaouais fut lente et éparse, au point où plusieurs réseaux de services (égout et aqueduc) furent dûment approuvés par le ministère de l'Environnement du Québec à des dates postérieures au 23 juin 1977. Les propriétaires de lots en bordure de ces réseaux sont en droit de s'attendre

à ce que leur propriété soit développable. De plus, certaines villes ont une taxe spéciale visant les terrains vacants desservis, ce qui punit doublement ces propriétaires.

Dans le but de résoudre le problème des terrains vacants situés en bordure des rues majoritairement développées dans la zone inondable 0-20 ans, la Communauté urbaine entreprendra, suite à l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé, les démarches nécessaires auprès du gouvernement du Québec pour obtenir si requises les dérogations pour les propriétés dérogatoires situées, entre autres, aux endroits suivants :

1) Aylmer :
   - chemin Fraser;
   - secteur des rues James et Pigrim;
   - secteur de la Marina d'Aylmer.

2) Gatineau :
   - rue Hurtubise, entre les rues Montcalm et Campeau.

3) Masson-Angers :
   - rue du Ruisseau (secteur Angers);
   - chemin du Quai (secteur Masson);
   - chemin de la Pointe (secteur Masson);
   - chemin du Fer-à-Cheval (secteur Masson)
   - rue Murray (secteur Masson);
   - rue Larabie (secteur Masson).

Dans le domaine de l'aménagement des rives, la Communauté recommande que les villes incorporent les normes et, si possible, les croquis publiés en 1985 par le ministère de l'Environnement dans le document intitulé « Guide technique pour le nettoyage des rives et du lit des plans d'eau, » dans le cadre du programme Berges Neuves.

8.2 Zones géotechniquement instables

La planche no 6 montre une délimitation de la zone sujette aux mouvements de masse sur le territoire de la Communauté. Cette zone est divisée en sous-zones qui sont réalisées à partir de relevés effectués de 1978 à 1981 par le ministère de l'Environnement et de la Faune. Ces sous-zones sont également illustrées sur des plans à l'échelle de 1:20 000 préparés par la Communauté pour chacune des municipalités. Ces derniers plans numérotés SA-03-87-MM, constituent la référence officielle.

Ces sous-zones s'échelonnent le long de cinq (5) axes principaux :

- le corridor Philémon Wright;
- le long de l'escarpement Eardley jusqu'à la limite ouest de la Communauté;
- le long des rives de la rivière de la Gatineau, au centre du territoire de la Communauté;
- le long des rives de la rivière du Lièvre, à l'est;
- entre l'embouchure de la rivière de la Gatineau et la limite est du territoire de la Communauté.

Cette cartographie des zones sensibles est élaborée dans le but de protéger les biens et les personnes des risques de glissements de terrain.

Il y a deux (2) sortes de glissements :

- Les glissements affectant les dépôts meubles tels que le décrochement, le glissement rotationel et les coulées argileuses dont la récurrence a été établie en moyenne à toutes les 2,4 années sur l'ensemble du territoire québécois;
- le glissement rocheux ou éboulement qui affecte surtout l'escarpement d'Eardley. Ceci provient surtout de l'action érosive du réseau de drainage.

Les limites de ces zones englobent l'ensemble des endroits comportant des risques de glissements de terrain et qui sont divisés en quatre catégories :

. Zones à risque élevé (ZRE), en rouge où toute construction est interdite;
. zones à risque moyen (ZRM), en orange;
. zones à risque faible (ZRF), en jaune;
. zones à risque hypothétique (ZRH), contournées en vert par l'intérieur.

Pour toute construction et tous travaux de terrassement dans la zone à risque moyen (ZRM), à l'exception des constructions agricoles, la demande d'approbation doit être accompagnée d'un rapport d'ingénieur portant sur les caractéristiques des matériaux utilisés : classification des sols, capacité portante, résistance au cisaillement, tassements différentiels, degré de compactions, potentiel d'érosion et les recommandations sur les travaux à effectuer pour obtenir la stabilité désirée. Les personnes ayant élaboré ce rapport doivent le conduire à bon terme et faire le suivi de ces travaux.

Le rapport d'ingénieur doit comprendre les éléments mentionnés à l'article 4.2.4.1 – zone à risque moyen - du document complémentaire.

À titre préventif, on doit éviter de surcharger au sommet ou d'excaver à la base d'un talus, de concentrer l'eau vers celui-ci ou d'intervenir de façon à diminuer la résistance au cisaillement ou à accroître les contraintes au niveau d'un talus argileux. Les opérations d'excavation, de fonçage de pieux devront être menées avec précaution partout où la présence d'argile sensible est relevée.

Dans les zones à risque faible ou hypothétique, (ZRF ou ZRH), la responsabilité des travaux incombe totalement au requérant qui doit signer un formulaire de "décharge" à cet effet.

8.3 Les sites GERLED

Le Groupe d'Étude et de Restauration des Lieux d'Élimination des Déchets, ou GERLED, a procédé durant les années 1980 à un inventaire complet des lieux désaffectés d'élimination des déchets. La réutilisation et la réhabilitation des sites Gerled nécessitent une étude d'impact afin d'évaluer les risques pour la santé. De plus, en vertu de l'article 65 de la Loi sur la qualité de l'environnement, toute construction sur un tel site doit préalablement être autorisée par le ministre de l'Environnement du Québec.

Le premier inventaire GERLED fut publié en 1984, puis mis à jour jusqu'en 1991 pour tenir compte de certains travaux de correction. Les sites étaient classés selon les catégories suivantes:

catégorie	description
I	Lieux représentant actuellement un potentiel de risque pour la santé publique et/ou un potentiel de risque élevé pour l'environnement
II	Lieux représentant actuellement un faible potentiel de risque pour la santé publique et/ou un potentiel de risque moyen pour l'environnement
III	Lieux représentant actuellement un faible potentiel de risque pour l'environnement mais aucun risque pour la santé publique
IIIR	Lieu restauré dont une partie des déchets, résidus, sols ou matières dangereuses demeure en place et fait l'objet d'un suivi
terminé-déclassé	Lieu où, après intervention, il est jugé que les risques de contamination directs ou indirects sont négligeables

Toutefois, en 1997 des ajustements à l'inventaire Gerled ont été apportés par le ministre de l'Environnement. Le site 07-16 (catégorie III) situé sur la propriété de Bowater a ainsi été retiré de l'inventaire. Les sites maintenus et identifiés dans l'inventaire GERLED sont :

Site 07-01 (catégorie I - restauré) : lieu d'élimination des boues de phosphates «Albright and Wilson» (Buckingham)
Site 07-08 (catégorie II) : ancien dépotoir «La Baie» (Gatineau)
Site 07-09 (catégorie II) : dépotoir Florian Thibault (Gatineau)

La planche no 6 identifie ces différents sites.

Afin de limiter l'impact de la contamination possible par les lixiviats ou les biogaz ainsi que celui de la faible capacité portante des déchets, la Communauté fixe des bornes définies ci-après en vue d'une réhabilitation éventuelle de ces trois (3) sites ci-haut.

1°.- Au strict minimum, dans le cas d'un usage public à ciel ouvert, recouvrement du site par une couche de terre propre d'au moins 60 centimètres de hauteur et nivellement du site avec une pente en surface entre 2% et 30% afin d'assurer un drainage superficiel efficace.

2°.- Si un bâtiment est prévu, une quantité suffisante de déchets doit être extraite pour permettre l'implantation d'un horizon de remblai compacté et propre, d'une capacité portante suffisante pour supporter les fondations prévues, et tout déchet restant, s'il y a lieu, doit être isolé par un géotextile et une membrane imperméable.

3°.- Si le lixiviat des déchets n'est pas conforme aux normes de l'article 30 du Règlement sur les déchets solides (R.R.Q., c.Q-2, r.3.2), ou, selon le cas, aux normes de rejet du règlement 359 de la CUO, le prétraitement devra se faire sur place et le rejet du lixiviat dans un réseau hydrographique ou d'égout.

4°.- Ventilation de tout biogaz détecté.

5°.- Extraction ou traitement des sols et des eaux souterraines contaminés conformément aux normes de la section 8.3.

La réglementation municipale devra également prévoir, comme condition initiale à l'émission d'un permis de construction ou du certificat de conformité du greffier qui est prévu dans la procédure d'autorisation provinciale, le dépôt des études de caractérisation des sols, eaux souterraines, lixiviats, biogaz ou déchets, au besoin, et des lettres de mandat des ingénieurs-conseils attestant qu'ils ont été dûment mandatés, afin d'effectuer la réhabilitation des sites en question. Au niveau municipal, la fin de ces travaux devrait être également sanctionnée au moyen d'un certificat de l'ingénieur-conseil mandaté attestant qu'il a surveillé ces travaux et que ceux-ci se sont déroulés conformément aux plans approuvés et sont maintenant terminés.

8.4 Terrains contaminés

En 1998, le ministère de l'Environnement du Québec publiait sa nouvelle « Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés ». Bien que cette politique ne constitue pas une norme réglementaire, la Communauté reconnaît le bien-fondé de son application.

Par ailleurs, soucieux des responsabilités civiles de l'application de cette politique, le ministère, en 1994, cessait d'émettre tout avis de compatibilité, préférant plutôt laisser libre cours aux consultants de juger l'étendue des interventions nécessaires.
Par conséquent, il est important que les municipalités disposent de la réglementation nécessaire pour s'assurer de la caractérisation et, au besoin, de la réhabilitation d'un terrain où une contamination des sols ou de l'eau souterraine est connue ou soupçonnée.

Le schéma d'aménagement ne reprendra pas systématiquement la liste des usages susceptibles de contaminer un terrain, ainsi que les listes de critères de niveaux de contamination, qui sont publiées dans la politique provinciale. Néanmoins, avant d'obtenir un permis de construction, si la demande vise un terrain où une contamination est connue ou soupçonnée, une caractérisation du sol et de l'eau

souterraine doit être fournie à la municipalité, à l'appui de la demande de permis. De plus, si les niveaux de contamination détectés s'avèrent suffisamment élevés pour nécessiter une intervention, au sens de la Politique de réhabilitation des terrains contaminés, l'ingénieur-conseil mandaté d'effectuer l'étude de caractérisation devra également fournir un devis de réhabilitation et attester que ces travaux, une fois effectués, rendront le site compatible avec la construction de l'usage souhaité, en vertu de la Politique de réhabilitation des terrains contaminés. Enfin, l'ingénieur-conseil, à la fin des travaux, devra fournir à la municipalité une attestation à l'effet qu'il a surveillé les travaux, que ceux-ci sont conformes au devis soumis et qu'ils sont effectivement terminés.

Outre les sites de l'inventaire GERLED mentionnés à la section 8.3, le schéma d'aménagement identifie les sites contaminés connus. Il s'agit plus spécifiquement :

- De l'ancien site d'enfouissement sanitaire de la C.U.O. situé sur le chemin Cook à Aylmer;

- Du site situé sur la propriété de « Bowater » sur le boulevard Maloney à Gatineau;

- D'une propriété située sur le boulevard Saint-René appartenant à la ville de Gatineau;

- D'une propriété située sur le chemin de Chambord, à l'est du boulevard Labrosse à Gatineau et appartenant à une compagnie à numéro no 149 715 Canada inc.;

La localisation des sites ci-mentionnés apparaît à la planche no 6 sur « les zones de contraintes de l'environnement ».

8.5 Développement résidentiel en bordure du réseau routier

La figure 4.6 illustre la localisation des autoroutes et des artères urbaines apparentées au réseau supérieur sur le territoire de la Communauté.

La Communauté juge que ces différents réseaux routiers, considérant la circulation subie et la vitesse permise, peuvent produire, à proximité, des niveaux de bruit capables de perturber le milieu sonore au point où le développement résidentiel y devienne indésirable.

Par conséquent, la C.U.O. encourage les municipalités à prévoir dans la réglementation des mesures de mitigation, afin de s'assurer que le milieu sonore d'une résidence à

proximité d'une autoroute ou d'une artère urbaine demeure respectable (voir sous-section 2.3.1 du document complémentaire).

8.6 Zones de contraintes anthropiques

Plusieurs industries peuvent présenter un potentiel, si faible soit-il, d'accidents industriels majeurs qui impliquent des pertes de vie humaine. Certains de ces accidents, tel celui de Bhopal, en Inde, ont même marqué l'histoire par leur gravité.

Cependant, seul le transport de matières dangereuses est réglementé par le gouvernement fédéral. Quant au gouvernement provincial, s'il est vrai que sa réglementation adoptée sous l'empire de la Loi sur la qualité de l'environnement touche plusieurs usages, il n'en demeure pas moins que rien ne force actuellement une municipalité à adopter des normes de localisation qui y sont réciproques.

Afin d'associer le plus possible la volonté du développement industriel sur le territoire de la Communauté, le maintien du développement résidentiel et le bien-être de la population, les contraintes suivantes doivent être mises en application:

8.6.1 Usages à localisation normée

Les usages suivants sont tous touchés d'une quelconque norme de localisation à la réglementation provinciale adoptée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement:

- carrière et sablière;
- dépôt extérieur de pneus hors d'usage;
- terrain d'enfouissement de déchets de fabrique de pâtes et papiers;
- centre de transfert ou d'entreposage de déchets dangereux;
- lieu d'enfouissement sanitaire;
- incinérateur à déchets solides;
- tout système de récupération des matières et produits contenus dans les déchets solides;
- usine de compostage de déchets solides;
- dépôt de matériaux secs;
- établissement de production animale;
- usine de béton bitumineux.

8.6.2 Accidents industriels majeurs

Le Conseil canadien des accidents industriels majeurs (CCAIM), organisme à but non lucratif qui oeuvre dans le domaine de la sensibilisation des trois paliers de gouvernement aux conséquences d'accidents industriels majeurs, a adopté la ligne de pensée suivante :

- Toute aire, autour d'une industrie, où le risque individuel de mortalité annuel est supérieur à 10^{-4}, ne devrait être affecté d'aucun usage: soit il fait partie de la propriété même de l'usine, soit il est affectée d'un usage «zone tampon»;

- Toute aire, autour d'une industrie, où le risque individuel de mortalité annuel est compris entre 10^{-4}, et 10^{-6}, ne devrait être affecté que d'usages à faible densité (résidences isolées, parcs, restaurants, etc.) pour en faciliter l'évacuation;

- Aucune restriction d'usage ne s'appliquerait à partir du point où le risque individuel de mortalité annuel devient inférieur à 10^{-6}.

À l'appui des municipalités désireuses de planifier le territoire en fonction des risques industriels, le CCAIM a également publié deux documents de référence, soit **Listes de substances dangereuses** et **Évaluation des risques que posent les substances dangereuses: Mini-guide à l'intention des municipalités et de l'industrie**. Ces deux (2) publications définissent des listes de produits à surveiller, ainsi qu'une quantité limite à partir de laquelle une analyse de risque serait requise, ainsi que des zones anthropiques «types», pour des usages simples et dépourvus de possibilité de réactions en chaîne, en cas d'accident.

La Communauté juge primordial que le développement industriel et résidentiel soient conjointement et réciproquement protégés. Par conséquent, la réglementation municipale pourra comprendre les dispositions suivantes:

- pour toute substance définie dans les listes 1 et 2 du CCAIM, ainsi que les substances infectieuses, définies à la liste 3, où la quantité entreposée serait supérieure au seuil de sécurité proposé par le CCAIM, une analyse de risque individuel de mortalité annuel devrait être produite par le promoteur - le risque individuel y serait cartographié;

- si la municipalité désire permettre l'utilisation des zones anthropiques définies au «Mini-guide» du CCAIM, il lui est loisible de l'inclure à sa réglementation, aux conditions qu'elle fixe :

. Toute aire où le risque individuel est supérieur à 10^{-4} doit être dépourvu de tout usage, selon le mécanisme de contrôle que la municipalité fixe;

. toute aire où le risque individuel est compris entre 10^{-4} et 10^{-6} doit être dépourvu d'hôpitaux, d'institutions écolières, de résidences à moyenne ou haute densité, d'hôtellerie, de centres de détention ou de tout usage similaire qui est constamment et fortement occupé ou, pour diverses raisons, représente des problématiques d'évacuation particulières.

Ces mesures sont bilatérales, c'est-à-dire que l'industrie qui désire s'implanter à proximité d'un milieu construit doit prévoir des mesures de sécurité telles que son implantation serait conforme aux normes précitées, tout autant qu'un développement résidentiel ou institutionnel proposé à proximité d'une industrie à risque devra être refusé, quel que soit le zonage du terrain, si son implantation n'est pas conforme aux normes précitées.

8.6.3 Problématique particulière du bruit et des odeurs

Le bruit et les odeurs émises par des «sources fixes» demeure le dernier volet de nuisance qui peut assombrir la relation entre une industrie et ses voisins résidentiels.

Cependant, leur réglementation est beaucoup plus complexe, leur mesure est délicate et, ultimement, la perception populaire du phénomène est éminemment subjective.

En matière de bruit, il n'est pas de l'avis de la Communauté qu'un usage particulièrement bruyant doive faire l'objet d'une protection de la part du schéma, mais plutôt que la municipalité doit veiller à sa réduction à la source par le biais de sa réglementation sur les nuisances publiques. Dans ce domaine, qui est normé internationalement depuis plus de 20 ans, la Communauté recommande aux villes-membres d'adopter des dispositions conformes aux propositions du standard international ISO/R 1996-1971.

En matière d'odeur, précisons que l'émission d'odeurs de certains usages sont touchés par le Règlement sur la qualité de l'atmosphère (c.Q-2, r.20):

- usine de produits d'aliments frits;
- usine de torréfaction du café;
- fumoir à viande d'une capacité supérieure à 250 kilogrammes de viande par semaine;
- brasserie;
- distillerie;
- usine de recyclage de caoutchouc;
- usine de saturation à l'asphalte.

Et il n'est donc pas de la juridiction des municipalités de réglementer dans ces cas-là. Il est cependant certes loisible à une municipalité de qualifier une émission d'odeurs nauséabondes de nuisance publique, mais la mesure et la qualification de cette émission demeure problématique, car aucune norme de mesure n'est présentement en vigueur, contrairement au domaine du bruit.

8.6.4 Correction de problèmes environnementaux

La C.U.O. n'autorisera pas de surdimensionnement d'infrastructures pour régler des problèmes environnementaux dans des secteurs contaminés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. De plus, la Communauté élaborera des hypothèses de financement des interventions conjointement avec les municipalités concernées.

9. LE TERRITOIRE D'INTÉRÊT PARTICULIER

Le schéma d'aménagement reconnaît, conformément au paragraphe 6 de l'article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, des territoires d'intérêts particuliers. Ces derniers sont désignés pour assurer la protection des lieux en raison des caractéristiques particulières sur le plan historique, culturel ou faunique.

9.1 Les sites d'intérêt patrimonial et les bâtiments classés et reconnus

Aylmer

Vieux Aylmer (rue Principale)

Cette zone fait partie du pôle commerce/tourisme de la ville d'Aylmer. Un peu plus à l'ouest, il y a la marina. Avec cette infrastructure, le territoire est un des sentiers récréo-touristiques de la C.U.O. (voir figure no 6.5 au chapitre 6 - Couloirs fluviaux, unités de paysage et circuits Aylmer-Hull-Gatineau).

On retrouve une concentration de bâtiments d'intérêt patrimonial[1] qui nous permet d'inclure le Vieux Aylmer dans le schéma à titre d'intérêt particulier afin de maintenir et de préserver ce potentiel régional pour les années à venir. Le plan d'urbanisme de la ville d'Aylmer aura avantage à respecter cette volonté régionale.

Hull

Kent-Aubry-Wright/Front-Taylor-Wright

La ville de Hull a déjà entrepris plusieurs démarches en vue de protéger son patrimoine, dont la désignation de deux (2) sites du patrimoine soit, Kent-Aubry-Wright et Front-Taylor-Wright. De par cette volonté, le schéma reconnaît pour ces deux arrondissements, des territoires d'intérêt particulier.

Gatineau

Pointe-Gatineau/Collège Saint-Alexandre/Park-Poplar-Maple

Les rues Jacques-Cartier et Saint-Jean-Baptiste avec la présence du parc de La Baie, forment un pôle commerce-tourisme et un circuit récréo-touristique de la C.U.O. (voir figure no 6.5 au chapitre 6 - Couloirs fluviaux, unités de paysage et circuits Aylmer-Hull-Gatineau).

«Les rues Jacques-Cartier et Saint-Jean-Baptiste ont une concentration

---

1 CRO, Schéma d'aménagement révisé, Hull, 1988.

> remarquable de bâtiments d'intérêt patrimonial au plan de la disposition répétitive des mêmes types architecturaux. Cette dernière caractéristique fait de ce noyau un ensemble exceptionnel sur le territoire de la ville de Gatineau».[2]

Il est impératif d'insérer le secteur des rues Jacques-Cartier et Saint-Jean-Baptiste dans le schéma pour maintenir et préserver cette richesse patrimoniale pour les générations futures. En adoptant en 1996 un règlement constituant ce secteur en site du patrimoine, tout comme les secteurs Collège Saint-Alexandre et Park-Poplar-Maple spécifiés en annexe II, la ville de Gatineau adhère à cette volonté régionale. Le plan d'urbanisme de la municipalité aura avantage à refléter cette réalité.

De plus, les villes d'Aylmer, de Hull et de Gatineau auraient avantage de concevoir et d'approuver respectivement un «Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.)» pour les secteurs ci-haut mentionnés et les secteurs jugés d'intérêt historique ou architectural (voir annexe 2). Aussi, il serait souhaitable qu'elles instaurent pour chacun des secteurs un «Plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)». Ces deux outils d'urbanisme permettent aux villes d'agir concrètement pour conserver l'intégrité du milieu urbain désigné et mettre en valeur le potentiel patrimonial de leur territoire.

Bâtiments classés et reconnus

Alors qu'une municipalité «cite» ou «constitue» certains éléments patrimoniaux, rappelons que le ministère de la Culture et des Communications du Québec «classe» ou «reconnaît».

Municipalité	**Classé (1)**	**Reconnu (2)**
Aylmer	Auberge Symmes (avec aire de 500 pieds)	Maison Farley Maison Mc Gooey
Hull	Maison Scott Fairview (100 boul. Gamelin)	Maison Riverview (430-432 boul. Alexandre Taché) Maison Wright-Scott (28 boul. Alexandre Taché)

(1) le classement souligne une valeur patrimoniale élevée et non altérée. Les

---

2 Ethnotech, Critères de protection et de mise en valeur du patrimoine de la ville de Gatineau - version finale, Sillery, 1995,

interventions sont puristes et subventionnées par le ministère.

(2) la reconnaissance souligne une valeur patrimoniale élevée mais altérée. Les interventions sont soumises à des règles moins sévères d'authenticité mais en contrepartie, elles ne peuvent bénéficier de subvention du ministère.

Outre les bâtiments classés ou reconnus ci-mentionnés, la ministre de la Culture et des Communications, Madame Agnès Maltais, annonçait dans une lettre en date du 23 décembre 1998 adressée au président de la C.U.O. son intention de classer une partie du site historique de la compagnie E. B. Eddy situé sur le boulevard Alexandre-Taché à Hull. Dans son « avis de d'intention de classement d'un bien culturel » elle spécifiait comme motif : « Le site E.B. Eddy est le plus important de l'histoire économiqe de l'Outaouais. C'est aussi à cet endroit qu'a été construit le premier glissoir de l'histoire du commerce du bois au Canada. À cet égard, il représente une page importante de notre histoire technologique. Enfin, le fondateur de l'entreprise, Ezra Butler Eddy peut être considéré comme l'un des grands entrepreneurs industriels du siècle dernier ».

Cet avis est nécessaire avant de procéder au classement d'un bien culturel. Il est valide pour une période maximale d'un an et a pour effet de protéger ce bien comme s'il était déjà classé.

Le statut de l'édifice historique E. B. Eddy sera connu vers la fin de l'année 1999 et le schéma d'aménagement sera ultérieurement modifié pour tenir compte de la décision de la ministre de la Culture et des Communications à cet égard.

Par ailleurs et pour éviter de possibles retraits des listes des paliers supérieurs, les éléments classés et reconnus par les gouvernements provincial et fédéral font partie intégrante des priorités régionales. Ces éléments patrimoniaux de qualité supérieure reçoivent donc une protection supplémentaire contre la démolition. Leur démolition requiert au préalable un amendement au schéma d'aménagement.

On trouvera également deux listes, dont une sur le classement fédéral de ses édifices et l'autre sur les secteurs et bâtiments d'intérêt régional en annexe 2.

9.2 Le site archéologique du parc du Lac Leamy à Hull

Le site archéologique se situe dans la partie nord-est du parc du Lac Leamy. Cette zone, voisine du pôle commercial et touristique de Hull, est intégrée à un circuit récréo-touristique où on retrouve le Casino de Hull (voir figure no 6.5 au chapitre 6 - Couloirs fluviaux, unités de paysage et circuits Aylmer-Hull-Gatineau).

«Les recherches menées depuis 1993 par la Société d'histoire de l'Outaouais puis la Commission de la Capitale Nationale ne cessent de confirmer la grande richesse du patrimoine archéologique du parc du Lac Leamy».[3] Cette zone a un patrimoine naturel d'un grand potentiel archéologique en milieu urbain, ce qui permet au schéma de l'inclure en tant que territoire régional d'intérêt archéologique. Le prochain plan d'urbanisme de la ville de Hull aurait avantage à respecter les dispositions du schéma à cet égard et mettre en valeur ce territoire en concevant et en adoptant un «Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.)» pour ce secteur du parc du Lac Leamy.

9.3 Aire de protection de la faune

9.3.1 Site ornithologique du parc du Lac Leamy à Hull

On retrouve l'aire de protection ornithologique dans la partie nord-ouest du parc du Lac Leamy. Cette zone fait partie du pôle commercial et touristique de Hull et est incorporée au même pôle récréo-touristique que le Casino de Hull (voir figure no 6.5 au chapitre 6 - Couloirs fluviaux, unités de paysage et circuits Aylmer-Hull-Gatineau).

> «Selon le Club des ornithologues de l'Outaouais, ce site remarquable a le potentiel de devenir un sanctuaire d'oiseaux étant donné que l'on y retrouve 174 espèces d'oiseaux. La zone ornithologique du parc du Lac Leamy est considérée comme l'un des 13 endroits à ne pas manquer parmi les 83 sites au Québec[4],.»

Ce territoire est d'un intérêt faunique particulier dans la région. La richesse ornithologique de ce secteur en milieu urbain confirme son intégration au présent schéma comme territoire régional d'intérêt faunique. La ville de Hull, pour des fins de préservation de cette richesse aurait avantage à souscrire à la volonté régionale dans son prochain plan d'urbanisme en préservant et en valorisant ce territoire par un «programme particulier d'urbanisme (P.P.U.)».

9.3.2 Site de concentration d'oiseaux aquatiques : Secteur de Queen's Park à Aylmer

Le secteur Queen's Park, en bordure de la rivière des Outaouais, au sud-ouest du territoire d'Aylmer, est identifié par le ministère de l'Environnement comme site exceptionnel de concentration d'oiseaux aquatiques (voir planche no 2 sur les grandes affectations du sol).

---

3 La Société d'histoire de l'Outaouais, Programme de recherches archéologiques dans le parc du Lac Leamy, Hull, 1995, p.2.

4 Club des ornithologues de l'Outaouais, Projet de création d'un sanctuaire d'oiseaux au parc du Lac Leamy, Hull, 1991.

Le schéma d'aménagement reprend à cet effet l'habitat faunique no 02-07-312-89 du M.E.Q. et de ce fait, la ville d'Aylmer devra apporter une attention toute particulière à l'amélioration des rives et du littoral, ainsi qu'au développement du secteur Queen's Park, notamment dans le cadre du plan d'urbanisme et du règlement de zonage.

9.4 Chemin d'Aylmer

Le schéma d'aménagement reconnaît l'importance de maintenir le caractère patrimonial du chemin d'Aylmer entre le pont Champlain et le boulevard Wilfrid-Lavigne. Pour ce faire, il y a lieu pour la ville d'Aylmer, dans le cadre de ses outils de planification, de respecter les objectifs suivants :

- Protéger les éléments naturels du chemin d'Aylmer de même que prévoir et encourager la plantation d'arbres lors de son élargissement;

- Améliorer les aménagements dans le corridor «urbain»;

BIBLIOGRAPHIE

Club des ornithologues de l'Outaouais. Projet de création d'un sanctuaire d'oiseaux au parc du Lac Leamy. Hull, 1991.

Collège de l'Outaouais. Service de perfectionnement et formation sur mesure : Une action concrète. Hull, 1995. 19 pages.

Collège de l'Outaouais. Plan de développement des programmes d'enseignement du Collège de l'Outaouais. /Hull/, 1992. 54 pages.

Comité Outaouais. L'Outaouais et son avenir économique : Plan de diversification économique. Hull, 1992. 54 pages.

Comité Outaouais. L'Outaouais et son avenir économique. Hull, 1992. 58 pages.

Commission de la Capitale nationale. Le parc du Lac Leamy - Plan sectoriel . Ottawa, division de la planification, 1997. 113 pages.

Commission de la Capitale nationale. Plan directeur du Parc de la Gatineau. Ottawa, 1990. 137 pages.

Commission de la Capitale nationale. Réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la Capitale nationale : développement stratégique. Ottawa, 1994. 166 pages.

Commission de la Capitale nationale. Seuil du Parc de la Gatineau : Plan sectoriel. Ottawa, 1992. 148 pages.

Communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.). Schéma d'aménagement révisé. s.l., 1988. 167 pages.

Communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.). Document complémentaire portant sur les normes minimales. s.l., 1988. 61 pages.

Communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.). Plans officiels faisant partie intégrante du schéma d'aménagement révisé. s.l. 1988.

Communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.). Schéma d'aménagement révisé : Les grandes affectations du sol. 1:20,000. Hull, Service de la planification, 1993. 88cm X 234 cm. noir et blanc.

Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.). Analyse comparative des valeurs de propriétés résidentielles unifamiliales et mise en chantier des différentes unités de logements sur le territoire de la C.U.O. (1988 - 1992). s.l., 1994. 45 pages.

Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.). Analyse de la capacité de développement résidentiel des villes de la C.U.O.. s.l., 1995. 23 pages.

Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.). Le périmètre d'urbanisation : Éléments de structuration urbaine; révision du schéma d'aménagement de la C.U.O. (version 2). s.l., 1994. 10 pages.

Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.). Structuration urbaine : Zones d'aménagement prioritaire (document de présentation). s.l. 1994. 13 pages.

Communauté urbaine de l'Outaouais. La mise en valeur des couloirs fluviaux de la région de l'Outaouais (version 9). s.l., 1995. 8 pages.

Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.). Éléments de problématique. s.l., 1994. 111 pages.

Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.). Synthèse du document sur la problématique. s.l. 1994. 30 pages.

Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.). Vision, grandes orientations et objectifs du schéma d'aménagement. s.l., 1994. 11 pages.

Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.). Document sur la nature de la révision du schéma d'aménagement : Réalisé en conformité à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (article 56.1). s.l., 1993. 14 pages.

Conseil régional de développement de l'Outaouais (C.R.D.O.). Planification stratégique régionale de l'Outaouais : Proposition régionale d'entente-cadre. Hull, 1993. 8 pages.

Conseil régional de développement de l'Outaouais (C.R.D.O.). Planification stratégique régionale de l'Outaouais : La démarche de planification stratégique régionale de l'Outaouais. s.l., 1993. 64 pages.

Delcan et Roche. Étude des ponts interprovinciaux dans la Région de la Capitale nationale - Phase 2 : Synthèse, conclusions et recommandations. s.l. 1994.

Deluc. Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun - Les scénarios de développement et structuration des données socio-économiques. /Ottawa/, 1993. 32 pages.

Deluc. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun : Rapport final. s.l., 1994. 65 pages.

Ethnotech. Critères de protection et de mise en valeur du patrimoine de la ville de Gatineau - version finale. s.l., 1995. 123 pages.

Gagné, Pierrette et Lefèvre, Michel. L'Atlas industriel du Québec. /Montréal/, Édition Publi-Relais, /1993/. 351 pages.

Gouvernement du Québec, Guide technique pour le nettoyage des rives et du lit des plans d'eau. s.l., ministère de l'Environnement, 1985.

Gouvernement du Québec. Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, décret no 106-96./Québec/, Gouvernement du Québec, 1996. 16 pages.

La Société d'histoire de l'Outaouais. Connaissance du patrimoine historique de l'Outaouais : les recherches archéologiques de 1994 dans le parc du Lac Leamy. Hull, 1994. 98 pages.

Maison de la culture de Gatineau. Grands prix d'excellence de la P.M.E. 1994 de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Outaouais. Gatineau, 1994. 22 pages.

Materazzi, Franco, en collaboration avec Corporate research et le Groupe Nordicité. Étude d'organisation de l'espace économique de la C.U.O.. s.l., 1994. 204 pages.

Ministère des Affaires municipales (M.A.M.). Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : La protection du territoire et des activités agricoles (document complémentaire) /Québec/Gouvernement du Québec, /1997/. 29 pages.

Ministère des Affaires municipales (M.A.M.). Les orientations du gouvernement du Québec en matière d'aménagement : Pour un aménagement concerté du territoire. /Québec/, Gouvernement du Québec, /1994/. 89 pages.

Ministère des Affaires municipales (M.A.M.). Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : Pour un aménagement concerté du territoire (document complémentaire)./Québec/, Gouvernement du Québec, /1997/. 32 pages.

Ministère des Affaires municipales (M.A.M.). Structure, terminologie et cartographie des schémas d'aménagement : Document de réflexion. s.l., Gouvernement du Québec, /1994/. 133 pages.

Ministère des Affaires municipales (M.A.M.). Élaboration d'un programme de travail en vue de la révision des schémas d'aménagement : Guide à l'intention des M.R.C. et des Communautés urbaines. s.l., Gouvernement du Québec, 1993. 35 pages.

Ministère des Transports. Plan de transport de l'Outaouais (07) : Scénarios d'intervention. /Montréal/, Gouvernement du Québec, 1994. 141 pages.

Ministère des transports. Plan de transport de l'Outaouais (07) : Problématique, orientations et objectifs. s.l. 1994. 210 pages.

Ministère des Transports. Plan de transport 1996-2011 : Une vision d'avenir. s.l., Direction

générale de l'Ouest, 1996. 140 pages.

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (M.R.O.C.). Plan directeur de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (Volume 1 : texte). s.l., 1994.

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (M.R.O.C.). Plan directeur de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (Volume 2 : Annexes). s.l., 1994.

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Plan directeur (ébauche) : volumes 1 et 2. Ottawa, Service de l'Urbanisme, 1997.

Musée canadien des civilisations. Le patrimoine canadien sur le réseau Internet grâce à l'alliance de Digital et du Musée canadien des civilisations (Communiqué de presse). Hull, 1995.

Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais (R.R.S.S.S.O.). Plan stratégique régional de la transformation du système : 1995 - 1998. Hull, 1995. 67 pages.

Region of Ottawa-Carleton. (R.O.C.). Official Plan (no 6-58). Ottawa, 1997. 160 pages.

Regional Municipality of Ottawa-Carleton. (R.M.O.C.). Transportation master plan (no 19-58). 1997.

Regional Municipality of Ottawa-Carleton. 1995 Projections for Ottawa-Carleton : Prospects for population, Housing, Jobs and Urban Land, 1991 to 2021 (Draft for discussion). Ottawa, 1995. 30 pages.

Transurb et Delcan. Étude de trains de banlieue interprovinciaux : Sommaire exécutif. Montréal, 1994. 8 pages.

Transurb et Delcan. Étude de trains de banlieue interprovinciaux. Montréal, 1994. 82 pages.

Université du Québec à Hull (U.Q.A.H.). Mémoire présenté par la direction de l'Université du Québec à Hull pour les états généraux sur l'éducation. s.l., 1995. 22 pages.

ANNEXE 1

TABLEAU CONTENANT LES COMPOSANTES DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT SELON LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME (art. 5,6,7)

Contenu obligatoire	Contenu facultatif	Document complémentaire	Documents d'accompagnement
- Les grandes orientations de l'aménagement du territoire.	- L'identification de toute zone, principalement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, susceptible de faire l'objet d'un aménagement prioritaire, incluant la priorité entre les différentes zones, les affectations du sol et la densité d'occupation.	<u>Éléments obligatoires</u> - Règles minimales obligeant les municipalités à : A) Adopter des dispositions réglementaires (zonage et lotissement) en vertu du paragraphe 16° ou 17° du deuxième alinéa de l'article 113 ou du paragraphe 3° ou 4° de l'article 115.	<u>Éléments obligatoires</u> - Document présentant les coûts approximatifs des équipements et infrastructures intermunicipaux proposés :
- Les grandes affectations du territoire pour les différentes parties de celui-ci.	- La densité approximative d'occupation pour toutes autres parties du territoire de la Communauté urbaine.	B) Adopter des dispositions réglementaires compte tenu de la présence d'une contrainte majeure causée par un équipement ou une infrastructure de transport (en référence à l'article 113, 2° alinéa, paragraphe 16.1 et à l'article 115, 2° alinéa, paragraphe 4.1).	- Plan d'action . étapes de mise en oeuvre . mandataires impliqués . moyens prévus pour la coordination des actions . échéance prévue pour chaque étape de mise en oeuvre des infrastructures et équipements projetés (pour les zones d'aménagement prioritaire)

Contenu obligatoire	Contenu facultatif	Document complémentaire	Documents d'accompagnement
- Les secteurs soumis à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique (inondation, érosion, glissement de terrain ou autre cataclysme) ou de protection environnementale (rives, littorale et plaines inondables).	- Les affectations du sol qui présentent un intérêt pour la Communauté urbaine (à l'intérieur du périmètre d'urbanisation excluant les zones d'aménagement prioritaire).	C) Prévoir dans les dispositions réglementaires des règles au moins aussi contraignantes que celles établies dans le document complémentaire.	- Document précisant les modalités et les conclusions de la consultation.
- Les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, constitue des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être en général.	- Les immeubles, autres que les voies de circulation dont la présence actuelle ou projetée constitue une contrainte majeure pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être en général.	**<u>Éléments facultatifs</u>** - Disposition réglementaire obligeant les municipalités à adopter le règlement prévu à l'article 116. - Règles minimales, outre pour les voies de circulation, obligeant les municipalités à adopter des dispositions réglementaires relatives aux contraintes majeures (art. 113, paragraphe 16.1 et article 115 paragraphe 4.1).	
- Les parties du territoire présentant pour la Communauté urbaine un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique.	- La description de l'organisation du transport maritime et aérien (la nature et la localisation de ces équipements et infrastructures sont déjà obligatoires).	- Règles générales sur le zonage, le lotissement et la construction.	

Contenu obligatoire	Contenu facultatif	Document complémentaire	Documents d'accompagnement
- La description et la planification de l'organisation du transport terrestre soit : A) Indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants et leurs localisations. B) Indiquer les principales améliorations devant être apportées aux infrastructures et aux équipements visés en A. C) Indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants ainsi que l'endroit approximatif de leur localisation.	- Les propositions intermunicipales d'aménagement émanant d'un groupe de municipalité. - Les parties du territoire qui sont soustraient à la recherche ou l'exploitation minière (selon la Loi sur les mines).		
- La nature des infrastructures et des équipements importants autres que transport terrestre. - La nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements importants autre que transport terrestre et l'endroit approximatif de leur localisation.			

ANNEXE 2

LE CLASSEMENT FÉDÉRAL DE SES ÉDIFICES

Le «Bureau d'examen des édifices fédéraux à valeur patrimoniale» prévoit que tous les édifices de plus de 40 ans et sur lesquels des travaux sont prévus, doivent faire l'objet d'un examen en vue d'en déterminer la valeur patrimoniale. Si une valeur patrimoniale est reconnue à l'édifice, ce dernier est «classé» ou «reconnu». Bien qu'identique à la terminologie du Québec, les mots n'ont pas ici le même sens et il faut se rappeler que le palier fédéral agit ici sur ses propriétés.

MUNICIPALITÉ	CLASSÉ (1)	RECONNU (2)
HULL		Digesteur Usine E.B. Eddy, rue Laurier. Maison Charron Parc Jacques-Cartier, rue Laurier. Ferme Columbia 376 boul. St-Joseph.
AYLMER		Maison McConnell Chemin d'Aylmer

Par ailleurs, pour éviter de possibles retraits des listes des paliers supérieurs, les éléments classés et reconnus par les gouvernements provincial et fédéral font partie intégrante des priorités régionales. Ces éléments patrimoniaux de qualité supérieure reçoivent donc une protection supplémentaire contre la démolition. Leur démolition requiert au préalable un amendement au schéma d'aménagement.

(1) «classé» implique que le ministère-propriétaire a l'obligation de conserver le bâtiment.

(2) «reconnu» implique le ministère-propriétaire est encouragé à conserver le bâtiment.

LE CLASSEMENT RÉGIONAL (secteurs d'intérêt régional)

La Communauté joint à la liste des sites à protéger par l'action du palier municipal local, des principes d'intervention. Ces derniers, sans être exhaustifs, soulignent la priorité à laquelle devraient s'attacher les mesures municipales. À la suite de l'insertion du classement régional dans le plan d'urbanisme municipal, le classement deviendra municipal et régional. Une démolition impliquera toutefois un amendement au plan d'urbanisme de la municipalité.

Liste des secteurs d'intérêt régional

Secteurs d'intérêt régional	Particularités	Principe d'intervention
Hull		
Usines E.B. Eddy (boul. Taché - Chutes Chaudières)	Site naturel et historique de grande valeur. Présence de bâtiments industriels caractéristiques	Protection du site naturel et des bâtiments industriels. Mise en valeur du site et améliorations de l'accessibilité au grand public.
Promenade du Portage (entre les rues Eddy et Hôtel-de-Ville)	Alignement de bâtiments commerciaux de style relativement homogène	Protection de la volumétrie, des ouvertures, du revêtement extérieur et des marges de recul.
Rues Champlain et Notre-Dame (entre les rues Victoria et St-Laurent)	Ancien secteur résidentiel composé de bâtiments en briques datant du début XXe siècle	Protection des bâtiments anciens (volumétrie, ouvertures, revêtement extérieur, marges de recul); Nouvelles constructions : contrôle de la volumétrie, des ouvertures, du revêtement extérieur, des marges de recul et de la densité.

Secteur rue Aubry (de Promenade du Portage à rue Laval)	Ensemble composé de bâtiments de brique datant du début du siècle	Protection des bâtiments existants (volumétrie, ouvertures, toitures, revêtement extérieur).
Secteur rue Front partie sud (entre boul. Taché et rue Wright)	Ensemble varié de résidences cossues adjacent au ruisseau de la Brasserie	Protection des bâtiments anciens (volumétrie, ouvertures, marges de recul); Nouvelles constructions : contrôle de la densité et des usages.

Gatineau

Collège Saint-Alexandre de la Gatineau (rue Principale)	Témoin important des édifices scolaires du début du siècle incluant l'ancienne habitation d'Alonzo-Wright.	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur, des ouvertures et de l'ornementation.
Rues Jacques-Cartier et Saint-Jean-Baptiste	Sur un site exceptionnel, un alignement homogène au confluent des rivières Outaouais et Gatineau.	Protection de la volumétrie, des marges de recul et la densité.
Avenue Park et rues Poplar et Maple	Ensemble urbain unique composé de maisons construites pour les cadres dirigeants de la C.I.P. en 1926. Excellent état de conservation.	Protection des bâtiments et des aménagements extérieurs existants.

LE CLASSEMENT RÉGIONAL (BÂTIMENTS D'INTÉRÊTS RÉGIONAL)

La Communauté joint à la liste des bâtiments à protéger par l'action du palier municipal local, des principes d'intervention. Ces derniers, sans être exhaustifs, soulignent la priorité à laquelle devraient s'attacher les mesures municipales. À la suite de l'insertion du classement régional dans le plan d'urbanisme municipal, le classement deviendra municipal et régional. Une démolition toutefois impliquera un amendement au plan d'urbanisme de la municipalité.

BATIMENTS D'INTÉRÊT RÉGIONAL	PARTICULARITÉS	PRINCIPE D'INTERVENTION
BUCKINGHAM		
Château d'eau (en bordure de la rivière du Lièvre et de la route 309)	Une des plus anciennes centrales hydroélectriques au Québec	Protection de la volumétrie et des détails architecturaux du bâtiment (patrimoine industriel).
Maison Kenny (rue Principale en bordure de la rivière du Lièvre)	Bâtiment intéressant de par son architecture et son implantation	Protection des détails architecturaux du bâtiment, particulièrement l'ornementation et le revêtement extérieur.
Église St-Grégoire de Nazianze	Architecture intéressante. Implantation originale parallèle à la rue	Protection des détails architecturaux du bâtiment, du parc situé face à l'église et contrôle des usages environnants.
HULL		
Caserne de pompiers 239 rue Champlain	Une des plus anciennes casernes de Hull (1911)	Protection du séchoir à boyaux, du revêtement extérieur et des ouvertures.
Hull Iron and Steel Foundry 205, rue Montcalm (Usine et bâtiment administratif)	Exemples significatifs des bâtiments industriels du début du siècle	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur et des ouvertures.

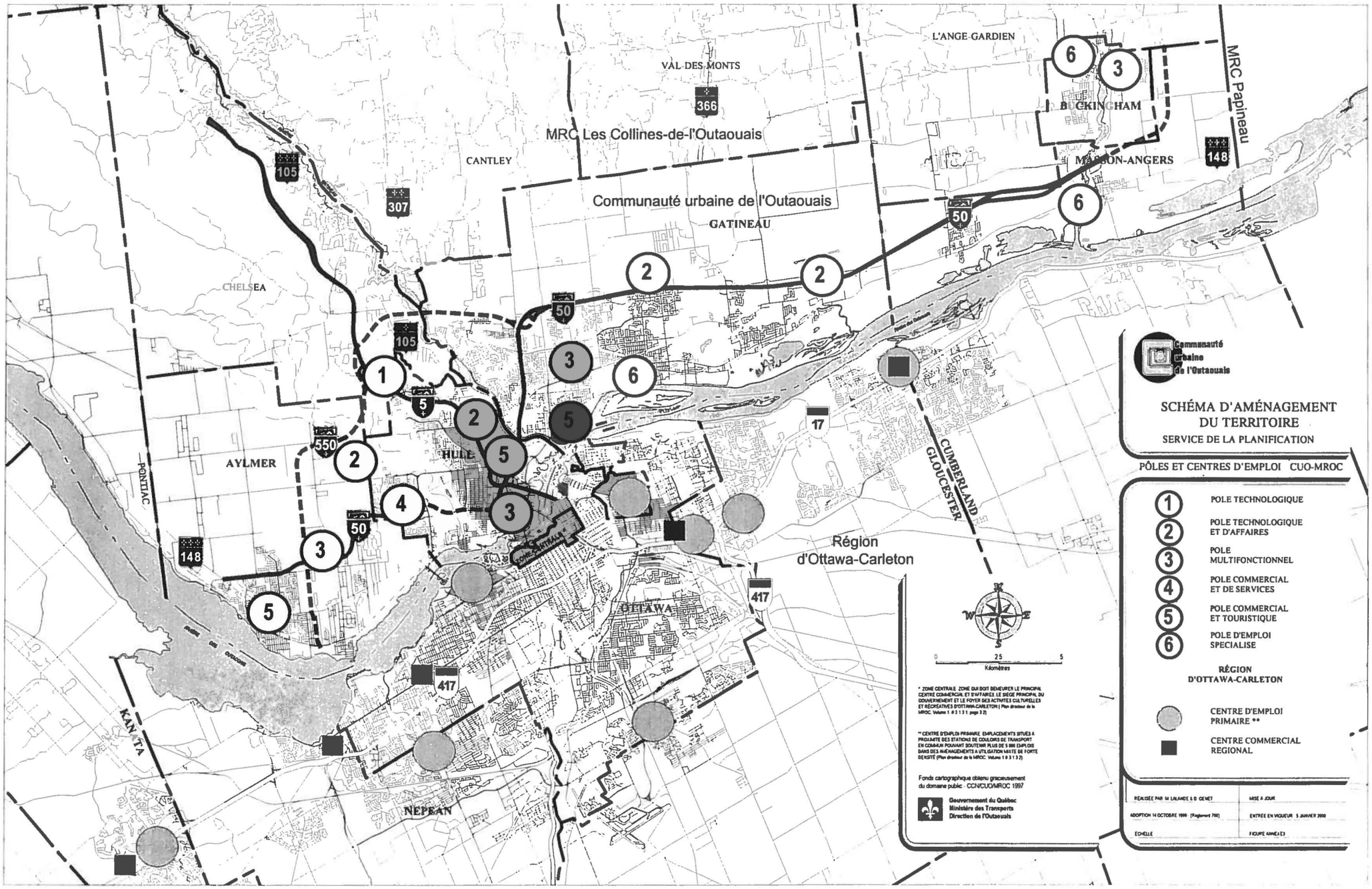
Bureau Gilmour and Hughson Parc Jacques-Cartier	Bâtiment industriel en pierre, témoin important de l'industrie du bois	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur et des ouvertures.
Manège militaire Boul. Taché	Bâtiment militaire, unique dans la région (1938)	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur et des ouvertures.
Banque de Montréal 40 Promenade du Portage		

GATINEAU

Centrale hydroélectrique des rapides Farmers	Témoin des bâtiments industriels d'avant-guerre (1927)	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur et des ouvertures.
Ancienne forge Paiement rue Notre-Dame	Résidence-forge, intégration unique	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur et des ouvertures.
Maison Patrick Chemin des Terres	Une des rares résidences de pierre de Gatineau	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur et des ouvertures.
Église Ste-Rose de Lima Boulevard Lorrain	Revêtement de briques	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur, de ouvertures et de l'ornementation.
Pont Lady-Aberdeen	Structure métallique (1932)	Protection de la structure
Église Saint-François-de-Sales (rue Jacques-Cartier)	Revêtement de pierre	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur, des ouvertures et de l'ornementation.

Ancien édifice administratif de la C.I.P. et ancien entrepôt (rue Main).	Revêtement de brique (1926)	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur, des ouvertures et de l'ornementation.
Église de Quinville (chemin Saint-Colomban)	Style georgien	Protection de la volumétrie, du revêtement extérieur, des ouvertures et de l'ornementation.

ANNEXE 3


L'ANGE GARDIEN
VAL-DES-MONTS
MRC Les Collines-de-l'Outaouais
CANTLEY
Communauté urbaine de l'Outaouais
GATINEAU
BUCKINGHAM
MASSON-ANGERS
MRC Papineau
CHELSEA
AYLMER
HULL
OTTAWA
Région d'Ottawa-Carleton
CUMBERLAND
GLOUCESTER
KANATA
NEPEAN
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
PÔLES ET CENTRES D'EMPLOI CUO-MROC
1 POLE TECHNOLOGIQUE
2 POLE TECHNOLOGIQUE ET D'AFFAIRES
3 POLE MULTIFONCTIONNEL
4 POLE COMMERCIAL ET DE SERVICES
5 POLE COMMERCIAL ET TOURISTIQUE
6 POLE D'EMPLOI SPECIALISE
RÉGION D'OTTAWA-CARLETON
CENTRE D'EMPLOI PRIMAIRE **
CENTRE COMMERCIAL REGIONAL
Kilomètres
* ZONE CENTRALE ZONE QUI DOIT DEMEURER LE PRINCIPAL CENTRE COMMERCIAL ET D'AFFAIRES, LE SIÈGE PRINCIPAL DU GOUVERNEMENT ET LE FOYER DES ACTIVITÉS CULTURELLES ET RÉCRÉATIVES D'OTTAWA-CARLETON (Plan d'aménagement de la MROC, Volume 1 # 3 1 3 1, page 3 2)
** CENTRE D'EMPLOI PRIMAIRE EMPLACEMENTS SITUÉS À PROXIMITÉ DES STATIONS DE CORRIDORS DE TRANSPORT EN COMMUN POUVANT SOUTENIR PLUS DE 5 000 EMPLOIS DANS DES AMÉNAGEMENTS À UTILISATION MIXTE DE FORTE DENSITÉ (Plan d'aménagement de la MROC, Volume 1 # 3 1 3 2)
Fonds cartographique obtenu gracieusement du domaine public - CCN/CUO/MROC 1997
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Outaouais
RÉALISÉE PAR M LALANDE & D GENET
MISE À JOUR
ADOPTION 14 OCTOBRE 1999 (Règlement 700)
ENTRÉE EN VIGUEUR 5 JANVIER 2000
ÉCHELLE
FIGURE ANNEXE 3

II - DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

14 octobre 1999

1. PROTECTION DE LA BANDE RIVERAINE

Sans restreindre l'application des dispositions relatives à la zone d'inondation, les prescriptions suivantes s'appliquent aux interventions en bordure des lacs et cours d'eau (voir Texte du schéma à la section 6.5).

1.1 Définitions

Accès public: Toute forme d'accès en bordure des lacs et cours d'eau du domaine privé ou du domaine public, ouvert à la population ou à une partie de la population, avec ou sans frais d'entrée, et aménagé de façon à permettre l'usage d'un lac ou cours d'eau à des fins récréatives et de détente.

Fenêtre verte: Ouverture créée à travers un écran de verdure par émondage ou élagage des arbres et arbustes.

Ligne naturelle des hautes eaux: La ligne des hautes eaux est la ligne qui sert à délimiter le littoral et la rive des lacs et cours d'eau.

Cette ligne des hautes eaux se situe à la ligne naturelle des hautes eaux, c'est-à-dire :

a) à l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres, ou

s'il n'y a pas de plantes aquatiques, à l'endroit où les plantes terrestres s'arrêtent en direction du plan d'eau.

Les plantes considérées comme aquatiques sont toutes les plantes hydrophytes incluant les plantes submergées, les plantes à feuilles flottantes, les plantes émergentes et les plantes herbacées et ligneuses émergées caractéristiques des marais et marécages ouverts sur des plans d'eau.

b) dans le cas où il y a un ouvrage de retenue des eaux, à la cote maximale d'exploitation de l'ouvrage hydraulique pour la partie du plan d'eau situé en amont ;

c) dans le cas où il y a un mur de soutènement légalement érigé, à compter du haut de l'ouvrage ;

À défaut de pouvoir déterminer, la ligne des hautes eaux à partir des critères précédents, celle-ci peut être localisée comme suit :

d) si l'information est disponible, à la limite des inondations de récurrence de 2 ans, laquelle est considérée équivalente à la ligne établie selon les critères botaniques définis précédemment au point a).

Lit: La partie d'un lac ou cours d'eau que les eaux recouvrent habituellement.

Littoral: La partie du lit d'un lac ou cours d'eau qui s'étend à partir de la ligne naturelle des hautes eaux vers le centre du plan d'eau.

Milieu agricole: Pour les fins de la présente section traitant des interventions en bordure des lacs et cours d'eau, "milieu agricole" désigne le territoire situé dans la zone agricole établie conformément à la Loi sur la protection du territoire agricole, à l'exception des secteurs de villégiature ou d'urbanisation bénéficiant d'autorisations, de droits acquis ou de privilèges en vertu de cette loi et des terres sur lesquelles la repousse en broussaille empêche l'utilisation d'une charrue conventionnelle sans intervention préalable.

Rive: La rive est une bande de terre qui borde les lacs et cours d'eau qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne naturelle des hautes eaux. La profondeur de la rive à protéger se mesure horizontalement :

La rive a un minimum de 10 mètres :

- lorsque la pente est inférieure à 30%, ou ;
- lorsque la pente est supérieure à 30% et présente un talus de moins de 5 mètres de hauteur.

La rive a un minimum de 15 mètres :

- lorsque la pente est continue et supérieure à 30%, ou ;
- lorsque la pente est supérieure à 30% et présente un talus de plus de 5 mètres de hauteur.

D'autre part, dans le cadre de l'application de la Loi sur les forêts et du Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public, des mesures particulières de protection sont prévues pour la rive.

1.2 Marges de recul pour les bâtiments

Sur un lot non desservi par les services d'aqueduc et d'égouts, aucun bâtiment principal ou secondaire ne peut être érigé à une distance de moins de 30 mètres de la

ligne naturelle des hautes eaux. Toutefois dans le cas de secteurs déjà partiellement développés ou lorsque la topographie ou la configuration du lotissement existant ne permettent pas de respecter cette règle, les règlements municipaux pourront prévoir des marges moindres. Celles-ci ne devront cependant jamais être inférieures à 15 mètres.

Sur un lot adjacent à une voie de circulation sur laquelle les services d'aqueduc et d'égouts sont déjà installés ou font l'objet d'un règlement déjà en vigueur décrétant leur installation, aucun bâtiment principal ou secondaire ne peut être érigé à une distance de moins de 15 mètres de la ligne naturelle des hautes eaux.

1.3 Protection de la rive et du littoral

1.3.1 Application

Les dispositions qui suivent s'appliquent pour tous travaux ayant pour effets de détruire ou de modifier la couverture végétale des rives des lacs et cours d'eau et à tout projet d'aménagement des rives et du littoral.

Elles s'appliquent également pour la modification et la réparation d'ouvrages existants sur les rives et le littoral, ainsi que pour toute utilisation ou occupation des rives et du littoral des lacs et cours d'eau.

1.3.2 Généralités

a) Sur les terres privées, toute personne désirant faire un aménagement ou désirant ériger, modifier ou réparer un ouvrage quelconque sur les rives et le littoral des lacs et cours d'eau ou qui désire utiliser ou occuper les rives et le littoral **doit demander un permis à cette fin à l'inspecteur municipal**, sauf dans les cas où les travaux se limitent à rétablir la couverture végétale sans avoir recours à l'excavation, au dragage, au nivellement, au remblayage ou autres travaux du même genre.

b) Les aménagements et ouvrages sur la rive ou le littoral doivent être conçus et réalisés de façon à respecter ou à rétablir l'état et l'aspect naturel des lieux et de façon à ne pas nuire à l'écoulement naturel des eaux ni créer de foyer d'érosion.

c) L'obtention du permis mentionné en a) ne relève pas le titulaire de son obligation d'obtenir tout autre permis qui serait exigible en vertu de toutes autres lois ou règlements du Québec telle la Loi sur le Régime des eaux (L.R.Q. C.-R-13).

d) Les équipements destinés au public (Marinas, rampe de mise à l'eau, quais publics, etc.) peuvent faire l'objet d'une dérogation aux points 1.3.3 et 1.3.4.

1.3.3 Protection de la couverture végétale et stabilisation de la rive

a) La végétation naturelle des rives doit être conservée de façon à ralentir l'écoulement des eaux de surface, permettre l'absorption des éléments nutritifs et protéger la beauté du paysage.

b) Lorsque la pente est inférieure à 30% une seule ouverture d'une largeur maximale de 5 mètres peut être aménagée sur la pleine profondeur de la rive pour permettre l'accès au lac ou cours d'eau.

Le tracé de l'ouverture doit faire un angle horizontal maximal de 60^0 avec la ligne du rivage et le sol doit être stabilisé par des plantes herbacées immédiatement après la coupe des arbres et des arbustes.

c) Lorsque la pente est supérieure à 30%, une seule fenêtre verte (voir définition art. 1.1) d'une largeur maximale de 5 mètres peut être dégagée par l'émondage des arbres et des arbustes pour donner une vue sur le lac ou le cours d'eau.

Un sentier peut aussi être aménagé ou un escalier construit pour donner un accès physique au lac ou cours d'eau, mais de façon à ne pas créer de problèmes d'érosion.

d) Tout sentier aménagé le long de la rive d'un lac ou cours d'eau doit l'être de façon à ne pas détruire la végétation naturelle et à prévenir l'érosion.

e) Nonobstant la sous-section 1.3.2 et lorsque la pente, la nature du sol et les conditions le permettent, les rives décapées ou dégradées doivent être stabilisées exclusivement par des plantes pionnières et des plantes typiques des rives des lacs et cours d'eau de façon à stopper l'érosion et à rétablir le caractère naturel.

Lorsque la pente, la nature du sol et les conditions ne permettent pas la stabilisation par des plantes pionnières et des plantes typiques des rives des lacs et cours d'eau, les rives décapées ou dégradées peuvent être stabilisées partiellement ou totalement par des perrés, gabions ou murs de soutènement mais en accordant priorité à la technique la plus susceptible de rétablir le caractère naturel de la rive.

f) Nonobstant toutes les autres dispositions du présent article, les cas spécifiques suivants sont régis par le décret 106-96 : **"Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables"**, publié dans la Gazette officielle du Québec le 24 janvier 1996.

En milieu agricole, sur la bande riveraine de 3 mètres, tous les travaux et ouvrages qui portent le sol à nu sont prohibés à l'exception des travaux énumérés dans le décret 106-96, lesquels travaux doivent être accompagnés de mesures de renaturalisation.

En milieu forestier privé, sur la bande riveraine de 10 mètres, le prélèvement de la matière ligneuse est autorisé jusqu'à concurrence de 50% des tiges de 10cm et plus à condition de conserver 50% du couvert forestier. Sont également permis les travaux énumérés dans le décret 106-96, lesquels travaux doivent être accompagnés de mesures de renaturalisation.

1.3.4 Occupation du littoral

Afin de ne pas modifier ou occuper le littoral des lacs et cours d'eau d'une façon qui en altérerait l'état et l'aspect naturel, seuls sont permis :

a) les quais, abris ou débarcadères sur pilotis, sur pieux ou encoffrements ou fabriqués de plate-formes flottantes ;

b) l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts ;

c) les équipements nécessaires à l'aquaculture ;

d) les prises d'eau ;

e) l'empiétement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés dans la rive ;

f) les travaux de nettoyage et d'entretien, sans déblaiements, à réaliser par les municipalités et la Communauté urbaine dans les cours d'eau selon les pouvoirs et devoirs qui leur sont conférés par la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19) et la Loi sur la Communauté urbaine de l'Outaouais (L.R.Q., c. C-37.1);

g) les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour fins d'accès public, dûment

soumis à une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.Q-2), la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c-C6.1), la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c.R-13) ou toute autre loi.

1.3.5 Dépôt de neige

Les rives et le littoral des lacs et cours d'eau ne peuvent être utilisés pour y déposer la neige.

2. CONTROLE DES ZONES DE CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

2.1 Dispositions relatives à la zone d'inondation

2.1.1 Définitions

Zone d'inondation : Est considérée zone d'inondation, toute cette partie du territoire située en deça de la ligne de récurrence de 100 ans et désignée officiellement par le ministère de l'Environnement du Québec le 15 octobre 1979. Pour une partie du territoire, cette zone est illustrée sur une série de plans à l'échelle de 1: 10,000, portant les numéros suivants :

31G-05-100-0401
31G-05-100-0302
31G-05-100
31G-05-101
31G-12-102
31G-12-103
31G-12-104
31G-11-100-0101

Les plans constituent la référence officielle pour l'application des dispositions du présent règlement se rapportant aux cotes de récurrence de 20 ans et 100 ans. Pour le reste du territoire et pour la cote de récurrence annuelle (LHE), la référence officielle est donnée par les tableaux annexés au présent règlement (annexe I)

Le ministère de l'Environnement a entrepris en 1999 son programme de détermination des cotes de crues de récurrence de 20 ans et de 100 ans pour les territoires non encore couvert par la cartographie des zones inondables. Sur le territoire de la C.U.O., les rivières Outaouais et du Lièvre, pour les secteurs non définis dans les villes d'Aylmer, de Hull, de Gatineau, de Buckingham et de Masson-Angers, comptent parmi les piorités du ministère pour la détermination des cotes de crues.

Lorsque les nouvelles cartes seront complétées, la Communauté urbaine de l'Outaouais modifiera le schéma d'aménagement révisé afin de les intégrer comme référence officielle.

Sous-zone "A": La sous-zone "A" correspond à cette partie de la zone inondable qui se trouve en deça de la cote de récurrence de 20 ans.

Sous-zone "B": La sous-zone "B" correspond à cette partie de la zone inondable, dont la cote d'élévation varie entre la cote de récurrence de vingt (20) ans et celle de cent (100) ans. La planche no 6 illustre sommairement la sous-zone « B »

2.1.2 Normes applicables aux bâtiments autorisés dans la zone d'inondation

Les constructions autorisées dans la zone d'inondation, à l'exception des constructions ou ouvrages réalisés pour des fins agricoles, doivent respecter les normes d'immunisation suivantes :

1° Aucune ouverture (fenêtre, soupirail, porte, accès à un garage, etc.) ne doit être située plus bas que la cote de récurrence de 100 ans.

2° Le plancher du sous-sol doit être situé au-dessus de la cote de récurrence annuelle (soit la ligne naturelle des hautes eaux, sans inondation) et le plancher du rez-de-chaussée ne doit pas être situé plus bas que la cote de récurrence de 100 ans.

3° Aucune fondation en bloc de béton (ou son équivalent) ne peut être atteinte par la crue de récurrence de cent (100) ans.

4° Le drain d'évacuation doit être muni d'un clapet anti-retour.

5° Le remblayage doit se limiter à la protection de l'ouvrage aménagé et ne pas s'appliquer à l'ensemble du terrain sur lequel il est prévu. De plus, la construction de structures ou de parties de structures située sous la cote de récurrence de 100 ans devra avoir été approuvée par un ingénieur, notamment au sujet de :

- l'imperméabilisation ;
- la stabilité des structures ;
- l'armature nécessaire ;
- la capacité de pompage pour évacuer les eaux d'infiltration ;
- la résistance du béton à la compression et à la tension.

2.1.3 Dispositions applicables à la sous-zone "A" (0-20 ans) *

a) Seuls sont autorisés dans cette zone les structures ou ouvrages réalisés pour des fins agricoles, mais autres que la résidence de l'agriculteur, et les bâtiments à aires ouvertes utilisés à des fins récréatives. Les constructions, structures ou ouvrages réalisés pour des fins publiques ou parapubliques dans le cadre du développement des aires récréo-touristiques ou d'utilisation publique pourront être autorisés en conformité avec les procédures de dérogation ou de radiation définies dans le cadre de la Convention Canada-Québec relatives à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation.

b) Aucun permis de construction pour un nouveau bâtiment principal autre que ceux prévus à l'alinéa a) ne pourra être émis à moins que le lot ne soit adjacent à une voie de circulation sur laquelle les services d'aqueduc et d'égout étaient déjà en place ou faisaient l'objet d'un règlement en vigueur en date du 23 juin 1977. La reconstruction d'une structure ou partie de structure existant avant le 23 juin 1977 est également permise aux conditions d'implantation initiales, mais la reconstruction doit respecter les normes d'immunisation en vigueur.

c) Nonobstant les dispositions du paragraphe b), est autorisée la construction de nouveaux bâtiments situés sur un lot adjacent à une voie de circulation, sur laquelle existe un réseau d'aqueduc ou d'égout au 23 juin 1977, le tout sujet à la procédure de dérogation de l'entente Canada-Québec sur les plaines d'inondation.

d) Les installations de captage d'eau potable (puits) doivent être protégées des inondations.

e) Aucune nouvelle voie de circulation publique ou privée n'est permise à moins d'avoir fait l'objet d'une dérogation autorisée dans le cadre de la convention Canada-Québec.

f) Aucun nouvel égout sanitaire ni aucun réseau d'aqueduc n'est autorisé sauf les conduites ne comportant aucune entrée de service et les stations de pompage d'égouts.

g) La réfection d'un égout sanitaire existant est autorisée; les travaux doivent être réalisés de manière à empêcher tout refoulement.

---

* Les dispositions de la Convention Canada-Québec s'appliquent dans le cadre du présent document complémentaire.

h) Tous les travaux de déblai ou de remblai sont interdits sauf pour les travaux réalisés à des fins agricoles et pour l'immunisation des résidences ou établissements existants avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement. En outre, la surélévation de terrains ne peut en aucun cas impliquer leur radiation de la zone inondable.

i) Nonobstant le paragraphe h) dans le cas des secteurs non immédiatement adjacents à la berge et enclavés à l'intérieur d'une zone bâtie, des ouvrages de protection contre les inondations entrepris par les gouvernements ou les organismes sous leur compétence et les ouvrages particuliers de protection contre les inondations pour les propriétés publiques, industrielles et commerciales existantes au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement pourront être réalisés. Ces travaux seront entrepris sur la recommandation et sous la surveillance d'un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec et seront conçus de façon à protéger contre les risques d'inondation pour une crue de récurrence de cent (100) ans. Ils devront préalablement faire l'objet d'une dérogation conformément à la Convention Canada-Québec relative à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation. Suite à la réalisation de ces travaux, ces territoires ainsi protégés devront faire l'objet d'une radiation de la cartographie sur les zones inondables.

2.1.4 Dispositions applicables à la sous-zone B (20-100 ans) *

a) La construction est autorisée dans la sous-zone B à la condition que soient respectées les normes d'immunisation de l'article 2.1.2.

b) La reconstruction d'une structure ou partie de structure existant avant le 23 juin 1977 et détruite par une catastrophe autre que l'inondation est permise aux conditions d'implantation initiales. Toutefois, les normes d'immunisation de l'article 2.1.2 doivent s'appliquer à la nouvelle structure.

c) La construction de réseaux d'aqueduc et d'égout est permise; les nouveaux réseaux d'égout et la réfection des réseaux d'égout existants doivent être réalisés de manière à empêcher le refoulement.

d) Les voies de circulation autres que les chemins de ferme doivent être construites au-dessus de la cote de récurrence de 100 ans.

---

* Les dispositions de la Convention Canada-Québec s'appliquent dans le cadre du présent document complémentaire.

e) Les installations septiques doivent se conformer au règlement provincial sur l'évacuation et le traitement des eaux usées pour les résidences isolées (Q2-R8)

f) Les puits doivent être construits de façon à éviter les dangers de contamination et de submersion.

g) Les travaux de déblai et de remblai sont autorisés sous réserve des dispositions du chapitre 1 du document complémentaire.

2.2 Normes relatives aux zones de mouvements de masse

Définition : Les zones sujettes aux mouvements de masse sont définies sur des plans à l'échelle 1 :20,000 préparés par la C.U.O. numérotés SA-03-87-MM et font partie intégrante du schéma d'aménagement. Elles sont de plus illustrées à la planche no 6.

2.2.1 Dispositions spécifiques aux zones à risque élevé (ZRE)

Toute construction est prohibée dans les zones à risque élevé (ZRE).

2.2.2 Dispositions spécifiques aux zones à risque moyen (ZRM)

La construction peut être autorisée dans les zones à risque moyen à la condition qu'une étude effectuée, aux frais de la municipalité, par un ingénieur démontre l'aptitude du terrain à recevoir l'aménagement proposé sans aucun danger pour la sécurité des personnes et des biens (voir section 8.2 et document complémentaire, article 4.2.4.1). Cependant, en zone agricole, les constructions agricoles autres que la résidence sont exemptées de cette exigence.

2.2.3 Dispositions spécifiques aux zones à risque faible (ZRF)

Les permis de construction peuvent être émis dans ces zones. Toutefois, les municipalités devront dans le cadre de leur réglementation d'urbanisme limiter le développement de ces zones à l'usage résidentiel de faible densité, où les bâtiments ne doivent pas excéder deux (2) étages.

2.2.4 Mise à jour des plans locaux de mouvements de masse

Les municipalités doivent reporter sur les plans qui leur sont transmis tous les glissements ayant lieu en dehors des zones désignées. Dans ce cas, l'aire comprise à une distance minimale de 250 mètres de la ligne de rupture devient ZRM et l'aire sinistrée ZRE.

2.3 Implantation le long du réseau routier supérieur et du chemin de fer Canadien Pacifique

2.3.1 Réseau routier supérieur

Les dispositions suivantes sont applicables aux corridors du réseau routier supérieur mentionnés à la sous-section 4.5.1 et exposées à la figure 4.6. En bordure des routes et autoroutes désignées, le niveau sonore ne doit pas excéder 55 dBa, Leg (24 h), pour toute zone occupée par les usages résidentiels, institutionnels ou récréatifs. Les distances mesurées à partir du centre de l'emprise, correspondant à ce niveau sonore sont celles établies dans le **« Guide d'évaluation des niveaux sonores en bordure des voies de circulation routière »** du ministère des Transports.[1]

Les marges prescrites dans le guide peuvent toutefois être réduites lorsque la zone sensible fait l'objet de protection sonore. Les techniques d'aménagement et de réduction de la pollution sonore sont suggéré dans le guide **« Combattre le bruit de la circulation routière »** du ministère des Transports.

2.3.2 Chemin de fer

Le long des chemins de fer, tout nouveau bâtiment principal destiné à l'usage résidentiel et institutionnel devra être construit à un minimum de 45 mètres du centre de l'emprise.

2.4 Dispositions applicables aux sites d'élimination des déchets

Sur tous les sites d'enfouissement identifiés à la planche no 6, tout changement d'usage du site doit être précédé d'une demande d'avis au ministère de l'Environnement. La réalisation de l'usage projeté est conditionnelle au contenu de l'avis du M.E.Q.

2.5 Directive relative à la détermination des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole.

Afin d'assurer une cohabitation harmonieuse des utilisations agricoles et non-agricoles en zone agricole et à l'interface de la zone agricole et des secteurs anciens, le ministère de l'Environnement a publié le 2 mars 1998 la « Directive relative à la détermination des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole ». Celle-ci est conforme aux orientations

[1] Gouvernement du Québec, Planification des transports et révision des schémas d'aménagement, /Québec/, Ministère des Transports.

gouvernementales en matière d'aménagement (voir bibliographie au schéma d'aménagement). Cette directive, qui comporte des normes sur les distances séparatrices relatives aux activités agricoles, est incluse en annexe pour faire partie intégrante du document complémentaire.

3. RÈGLES RELATIVES AU LOTISSEMENT

3.1 Normes de superficie et de largeur applicables sur le territoire de la C.U.O.

Les lots destinés à la construction d'habitations unifamiliales isolées doivent avoir une superficie minimale de 3 700 m^2 et une largeur minimale de 45 mètres lorsqu'ils ne sont pas desservis par des services publics ou privés d'aqueduc et d'égout, à l'exception des usages publics et récréatifs.

Nonobstant le paragraphe précédent, tout lot situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation doit avoir une superficie minimale de 3 700 mètres carrés et une largeur minimale de 45 mètres, à l'exception des usages publics et récréatifs.

Malgré les présentes normes, les terrains desservis par les réseaux d'égout et d'aqueduc situés dans la zone blanche de la ville de Gatineau (aire d'affectation rurale au nord de l'autoroute 50 et à l'ouest du boulevard Lorrain-voir planche no 2) pourront être de dimension moindre, sans toutefois être inférieure à 20 mètres de largeur et 40 mètres de profondeur moyenne.

Dans l'aire d'affectation rurale et récréative, la superficie minimale du lot pour toute construction est établie à 1.2 hectare et la largeur minimale du lot à 45 mètres.

Sauf exception spécifiquement mentionnée au Schéma d'aménagement, les lots avec services (aqueduc et égout) à l'intérieur du périmètre d'urbanisation seront régis par la réglementation municipale.

3.2 La demande de permis de lotissement

Toute demande de permis de lotissement doit être accompagnée des documents suivants :

a) des copies du plan préparé par un arpenteur-géomètre ;

b) les plans de la ou des installations septiques conformes aux prescriptions du règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées lorsque le terrain visé n'est pas desservi par le réseau d'égout ;

c) dans le cas d'un lotissement situé en zone inondable, les plans préparés par l'arpenteur-géomètre devront indiquer les cotes d'élévation et les lignes de dénivellation des lots à des intervalles d'au plus deux (2) mètres ;

d) dans le cas d'un lotissement situé en zone à risque moyen de mouvements de masse (ZRM), une attestation d'un ingénieur démontrant que le terrain est apte à recevoir l'aménagement proposé, compte tenu de ses caractéristiques pédologiques, hydrologiques et géologiques ;

e) dans le cas d'un lotissement touchant en tout ou en partie un site d'enfouissement des déchets, la demande doit être accompagnée d'un avis favorable à un changement d'usage émis en ce sens par le ministère de l'Environnement (Voir articles 2.4 et 4.2.6 du document complémentaire).

3.3 Planification des quartiers résidentiels en fonction de leur desserte par le transport en commun

L'implantation d'un nouveau quartier ou d'une partie nouvelle d'un quartier existant doit tenir compte des possibilités de raccordement au réseau de transport collectif. L'intégration des conditions favorables à la desserte des nouveaux développements résidentiels doit se faire pendant le processus de planification du projet.

Les mesures qui suivent sont suggérées comme critères d'approbation de tout projet d'ensemble et pour le plan d'urbanisme des villes de la Communauté.

Ces mesures sont extraites de la brochure intitulée « Les transports collectifs dans les quartiers résidentiels / Principes et techniques d'aménagement» :

<u>Ordonnancement du développement</u>

Analyser les possibilités d'intégration des futurs développements des quartiers au programme d'expansion du système des transports de la S.T.O.

La première phase d'un développement doit être la partie la plus près du réseau existant de transport en commun.

À moins de la planification d'usages autres que résidentiels, mettre en valeur les deux côtés de la rue au cours d'une même phase de développement.

<u>Densité d'occupation du sol et types d'activité</u>

Implanter les centres d'activités, les équipements communautaires, les commerces et les plus hautes densités à proximité des corridors importants de transport en commun.

Implanter les utilisations de plus faible densité, les parcs et les écoles primaires à l'arrière-plan des corridors de transport.

Hiérarchie routière

Planifier la hiérarchisation de la trame routière de façon à ce que les rues destinées à recevoir les parcours d'autobus soient des collectrices urbaines ou des artères urbaines.

Les collectrices urbaines ont pour rôle d'absorber les mouvements de circulation et de fournir les accès aux propriétés dans une proportion de moitié-moitié. Leur débit de circulation va de 1 000 à 12 000 véhicules par jour. Elles permettent une vitesse de 30 à 70 km/h. Elles accueillent tous les types de véhicules et se raccordent habituellement aux locales et aux artères.

Les artères urbaines ont pour rôle d'absorber les mouvements de circulation sans avoir à fournir d'accès aux propriétés. Leur débit de circulation va de 5 000 à 30 000 véhicules par jour. Elles permettent une vitesse de 40 à 90 km/h. Elles accueillent tous les types de véhicules et se raccordent habituellement aux collectrices et aux autoroutes.

Distances de marche et couloirs piétonniers

Un espacement optimal des collectrices urbaines de 600 m pour permettre des distances raisonnables de marche.

Dans les développements de forte et de moyenne densité, la distance de marche visée pour atteindre l'arrêt d'autobus est inférieure à 400 m.

Dans les développements de faible densité, la distance de marche visée est d'un maximum de 500 m.

Prévoir aux premières phases de la planification du développement la localisation des passages piétonniers qui assureront le respect des temps de marche optimaux.

Conception des collectrices et des artères urbaines

Favoriser la continuité des collectrices et artères de façon à offrir un lien direct d'un quartier à l'autre.

Prévoir des trottoirs qui permettent d'accéder à l'arrêt de façon sécuritaire.

Localiser les arrêts d'autobus en aval des intersections et contribuer ainsi à l'augmentation de la performance générale du réseau routier en rendant disponible la

voie de droite autrement obstruée par l'autobus.

L'espacement optimal des arrêts sur une collectrice ou une artère urbaine est de 200 m.

Une route destinée à recevoir le transport en commun ne peut avoir une chaussée dont la largeur est inférieure à 9 m et dont la pente est supérieure à 5%.

3.4 Gestion des corridors du réseau routier supérieur

Le ministère des transports, en collaboration avec le comité technique représentant les municipalités et la C.U.O., élaborera pour la prochaine génération de schéma d'aménagement une politique de gestion des corridors routiers s'appliquant au réseau routier supérieur. Cette politique aura pour objectif de limiter les accès le long du réseau routier désigné afin d'améliorer la circulation routière, d'assurer une plus grande sécurité aux usagers et de minimiser les coûts de construction des nouvelles voies.

En absence d'une politique de gestion des corridors routiers, la C.U.O. demande aux municipalités de consulter le bureau régional du ministère des Transports du Québec, pour tout projet risquant d'affecter la circulation et la sécurité du réseau routier supérieur. Il peut s'agir notamment des interventions suivantes :

- localisation des usages qui s'avéreront d'importants générateurs de circulation pour le réseau routier supérieur (ex: écoles, hôpitaux, centres commerciaux, etc.);

- raccordement du réseau routier local au réseau routier supérieur ;

- émission d'un permis de lotissement ou de construction concernant l'aménagement d'un stationnement commercial avec accès direct ou indirect (250 m) au réseau routier supérieur;

- émission d'un permis de lotissement pour tout projet à l'intérieur d'une bande de 250 m de l'emprise du réseau supérieur ;

- approbation d'un plan d'ensemble sur un terrain contigu à l'emprise du réseau supérieur, même lorsque les deux espaces sont séparés par un parc linéaire;

- émission d'un permis autorisant l'affichage commercial et dont le projet est visible et destiné aux usagers du réseau routier supérieur ;

- tout usage et toute construction, y compris les modifications d'usages et de

constructions, dont l'accès est prévu se réaliser à partir du réseau supérieur.

3.5 Design et implantation des sentiers récréatifs

Tableau sur les normes de design et d'implantation

Critères	Anneau conceptuel	Normes minimales
Localisation	Coeur de la capitale	En site propre
	Urbain / suburbain	En site propre
	Régional-rural / naturel	En chaussée partagée et bande cyclable
Dégagement horizontal	Coeur de la capitale	4 m de chaussée en site propre
	Urbain / suburbain	3 m de chaussée en site propre
	Régional-rural / naturel	2.5 m de chaussée partagée 3 m de chaussée en site propre
Dégagement latéral	Tous	1 m de part et d'autre de la chaussée
Dégagement vertical	Tous	3 m
Largeur d'emprise	Tous	Dégagement horizontal + latéral Plus si cohabitation avec sentier équestre, plan d'eau, marais ou zone d'érosion
Structure	Tous	Capacité portante suffisante à un véhicule d'entretien
Revêtement	Coeur de la capitale	Surface dure
	Urbain / suburbain	Surface dure ou semi-dure
	Régional-rural / naturel	
% de pente	Tous	But: accès universel Présence de paliers
Ligne de centre	Coeur de la capitale	Continue
	Urbain / suburbain	
	Régional-rural / naturel	Continue lorsqu'en site propre

Distance de vision	Tous	But: rendre les obstacles visibles
Éclairage	Coeur de la capitale	Selon le besoin
	Urbain / suburbain	Ponctuel selon le besoin
	Régional-rural / naturel	Non-éclairé
Halte repos	Coeur de la capitale	1 / km au minimum ou selon les points d'intérêt du parcours
	Urbain / suburbain	Selon les points d'intérêt du parcours
	Régional-rural / naturel	Au besoin

Tiré, pour l'essentiel, du rapport: « Réseau intégré de sentiers récréatifs pour la Région de la Capitale nationale-Développement stratégique, Collectif de municipalités locales et régionales, juin 1994 ».

3.6 Protection des corridors publics

Dès qu'un corridor de transport devient public ses caractères "continu" et "public" doivent être protégés. En conséquence:

- aucun permis de lotissement ne peut être émis sur un corridor de propriété publique sauf dans le cas d'une relocalisation partielle;

- la relocalisation partielle d'un corridor de propriété publique nécessite un amendement au plan d'urbanisme et au plan de zonage;

- la relocalisation partielle d'un corridor de propriété publique ne doit en rien nuire à la vocation prévue et au caractère continu du corridor;

- la relocalisation partielle d'un corridor de propriété publique doit comprendre la restitution d'une largeur et d'une superficie égale de terrain.

Voir texte du schéma d'aménagement révisé, article 4.6.1 pour la liste des corridors publics existants.

4. RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION

4.1 Les normes

Les normes relatives à la construction doivent respecter au minimum les dispositions du Code national du bâtiment et ses amendements.

4.2 Les conditions de l'émission du permis

4.2.1 Conditions générales

Un permis de construction sera émis pour tout projet conforme en tous points aux règlements en vigueur et qui respecte les conditions suivantes :

1° Que le terrain sur lequel doit être érigée chaque construction projetée, y compris ses dépendances, forme un ou plusieurs lots distincts sur les plans officiels du cadastre, sauf dans les cas de construction d'une dépendance à un bâtiment existant, dans le cas de réparation ou de restauration d'un bâtiment existant ou d'une de ses dépendances, lorsque ces travaux n'entraînent pas une nouvelle utilisation du sol;

2° que les services d'aqueduc et d'égouts ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la loi soient établis sur la rue en bordure de laquelle la construction est projetée ou que le règlement décrétant leur installation soit en vigueur;

3° que dans le cas où les services d'aqueduc et d'égouts ne sont pas établis sur la rue en bordure de laquelle une construction est projetée, où le règlement décrétant leur installation n'est pas en vigueur, les projets d'alimentation en eau potable et d'épuration des eaux usées de la construction à être érigée sur le terrain soient conformes à la Loi sur la qualité de l'environnement et aux règlements édictés sous son empire;

4° que le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée soit adjacent à une rue publique ou à une rue privée conforme aux exigences du règlement de lotissement de la municipalité.

4.2.2 Conditions particulières à la zone agricole

Nonobstant les dispositions de l'article 4.2.1, les permis de construction en zone agricole sont émis aux conditions suivantes :

a) Les utilisations agricoles

En ce qui a trait aux résidences et bâtiments agricoles, le permis doit être émis sur requête de l'agriculteur aux conditions suivantes :

- Présentation d'un plan détaillé de la construction projetée;

- conformité aux dispositions du règlement concernant les marges de dégagement vis-à-vis les cours et les plans d'eau de même que vis-à-vis les routes régionales;

- conformité aux dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement concernant les bâtiments et les exploitations agricoles et aux règlements édictés sous son empire;

- conformité à la Directive relative à la détermination des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricoles spécifiée à la section 3.7

b) Les utilisation autres qu'agricoles

Pour toute construction ou aménagement à être érigé en vertu d'un droit, d'un privilège ou d'une autorisation conférés en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles le permis pourra être émis aux conditions suivantes :

- Dépôt d'un plan d'arpentage accompagné d'une description technique de la superficie maximale à être utilisée, préparé par un arpenteur-géomètre;

- respect des conditions énumérées en a) pour les utilisation agricoles.

Dans le cas d'autorisation par la Commission de protection du territoire agricole à des fins d'aliénation et de lotissement, l'émission du permis est sujette aux mêmes conditions que celles qui prévalent à l'extérieur de la zone agricole.

4.2.3 Conditions particulières à la zone d'inondation

Sans restreindre la généralité des conditions énoncées à l'article 4.2.1, un permis pourra être émis dans la zone d'inondation aux conditions additionnelles suivantes :

1° Que la construction projetée soit en tous points conforme aux normes d'immunisation prescrites (article 2.1.2);

2° que le propriétaire signe une déclaration à l'effet :

a) qu'il a été avisé du danger d'inondation et,

b) qu'il a pris connaissance de la réglementation pertinente et qu'il entend s'y soumettre;

c) qu'il renonce à faire quelque réclamation que ce soit auprès des autorités municipales, régionales ou provinciales advenant des dommages causés par une inondation à la condition que les eaux n'aient pas dépassé la cote de récurrence de cent (100) ans; et

d) qu'il s'engage à informer tout acheteur éventuel de la propriété du contenu de cette déclaration.

3° que la renonciation visée au paragraphe c) ci-dessus fasse l'objet d'une servitude cédée à la municipalité pour la somme de un (1) dollar et enregistrée aux frais du propriétaire.

4.2.4 Conditions particulières aux zones de mouvements de masse

Les zones de mouvements de masse sont illustrées pour les fins d'application des règlements sur la planche no 6 ainsi que sur les plans dérivés SA-03-87MM spécifiques à chaque municipalité.

4.2.4.1 Zone à risque moyen

Sans restreindre la généralité des conditions énumérées à l'article 4.2.1, un permis de construction pourra être émis dans la zone à risque moyen de mouvements de masse (ZRM) à condition que le requérant présente avec sa demande de permis un rapport détaillé comprenant les éléments suivants :

a) un plan montrant l'emplacement du site faisant l'objet de la demande et son voisinage;

b) un plan détaillé montrant :

i) les limites et la superficie de la propriété concernée;

ii) les limites et les dimensions de la partie de la propriété devant faire l'objet d'un lotissement ou d'une construction;

iii) l'utilisation du sol sur le reste de la propriété et les propriétés voisines.

c) une carte à une échelle approuvée par la municipalité montrant les courbes de niveau à un intervalle ou selon toute méthode acceptée;

d) une attestation d'un ingénieur démontrant à la satisfaction de la municipalité que le terrain est apte à recevoir l'aménagement proposé, compte tenu de ses caractéristiques pédologiques, hydrologiques et géologiques;

e) dans le cas où les projets comportent des travaux de terrassement, un rapport de l'ingénieur portant sur les matériaux devant être utilisés pour ces travaux;

i) Classification des sols;
ii) capacité portante en relation avec l'aménagement proposé;
iii) tassement différentiel, résistance au cisaillement;
iv) degré de compaction;
v) recommandation sur la méthode de travail pour obtenir la stabilité désirée.

Ces travaux devront être supervisés par les personnes ayant effectué les études et celles-ci devront attester que leurs recommandations ont été suivies;

f) une attestation des qualifications des personnes ayant effectué les études, rapport et plans;

g) toute autre information jugée nécessaire par la municipalité concernée.

4.2.4.2 Zones à risque faible et hypothétique

Dans les zones à risque faible et hypothétique (ZRF et ZRH) l'émission de permis de construction est autorisée. Dans les zones à risque faible, le développement est limité à l'usage résidentiel de faible densité, à l'intérieur duquel la hauteur des bâtiments ne doit pas excéder deux (2) étages.

4.2.5 Condition particulière à la conversion des chalets

Sans restreindre la généralité des conditions énumérées à l'article 4.2.1, un permis pourra être émis pour la conversion d'un chalet en résidence permanente ou un certificat d'occupation requis en vertu de l'article 119 de la L.A.U. à la condition que la construction soit desservie par le réseau d'égout et d'aqueduc ou relié à un système de traitement des eaux usées conforme au règlement provincial sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (Q2-R8).

4.2.6 Condition particulière aux sites d'élimination des déchets

L'émission d'un permis de construction est conditionnelle à un avis favorable à un changement d'usage du terrain, émis en ce sens par le ministère de l'Environnement (voir art. 3.2 e).

5. RÈGLES RELATIVES À CERTAINS USAGES

5.1 Maisons mobiles

L'usage maison mobile est considéré au même titre que les autres formes d'habitation aux fins du lotissement. Son implantation se fait dans des parcs prévus à cet effet par la municipalité et qui comprennent au moins 25 emplacements.

5.2 Extraction

Toutes les opérations d'exploitation et de réaménagement du site doivent se conformer au règlement concernant les carrières et sablières du ministère de l'Environnement.

ANNEXE 1

Tableau des cotes de récurrence

ANNEXE I

TABLEAU DES COTES DE RECURRENCE

RIVIERE DES OUTAOUAIS

POINTS DE REFERENCE *	COTES DE RECURRENCE METRES		
	100 ANS	20 ANS	LHE
OO 30,0	60,57	60,24	59,50
OO 27,0	60,55	60,22	59,48
OO 18,0	60,49	60,18	59,46
OO 12,0	60,44	60,13	59,44
OO 11,0	57,50	57,00	56,50
OE 2,0	45,72	44,98	43,28
OE 4,0	45,65	44,90	43,22
OE 6,0	45,57	44,82	43,15
OE 8,0	45,50	44,74	43,08
OE 10,0	45,42	44,67	43,00
OE 12,0	45,34	44,59	42,93
OE 14,0	45,26	44,51	42,86
OE 14,9	45,23	44,47	42,82
OE 25,0	44,82	44,05	42,45
OE 29,0	44,71	43,99	42,91

OO ET OE signifient Rivière des Outaouais, secteur ouest et est, et le numéro correspond au kilométrage à partir du point OO qui est situé au pont MacDonald-Cartier.

RIVIERE GATINEAU

POINTS DE REFERENCE *	COTES DE RECURRENCE METRES		
	100 ANS	20 ANS	LHE
OE 2,0	45,72	44,98	43,28
G 2,0	46,05	45,17	43,64
G 4,0	46,37	45,37	43,82
G 6,0	46,71	45,58	44,05
G 9,0	70,10	69,50	68,30
G 10,0	70,60	69,70	68,30
G 10,5	97,90	97,80	97,60
G 12,0	97,90	97,80	97,60
G 14,0	97,90	97,80	97,60
G 16,0	97,90	97,80	97,60
G 18,0	98,50	98,10	97,70
G 20,0	98,90	98,40	97,80
G 22,0	99,50	99,00	98,00
G 24,0	100,90	100,10	98,50
G 26,0	101,40	100,50	98,90
G 28,0	101,90	100,90	99,20
G 30,0	102,40	101,30	99,60
G 32,0	103,50	102,00	99,90
G 34,0	104,00	102,40	100,00
G 36,0	104,20	102,60	100,10
G 38,0	104,50	102,80	100,30
G 40,0	104,80	102,90	100,40
G 42,0	104,90	103,10	100,50
G 44,0	105,30	103,40	100,60
G 46,0	105,50	103,50	100,70
G 48,0	105,60	103,60	100,80
G 49,0	105,70	103,70	100,90

G signifie Rivière Gatineau et le chiffre correspond au kilométrage mesuré à partir de l' embouchure (point OE2)

* Les points de référence sont indiqués sur le plan SPSA-401-80 annexé.

ANNEXE 2

« Arrêté du ministère de l'Environnement et de la Faune
en date du 2 mars 1998 »

et

« Directive relative à la détermination des distances séparatrices
relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole »

A.M., 1998

Arrêté du ministre de l'Environnement et de la Faune en date du 2 mars 1998

Loi modifiant la Loi sur la protection du territoire agricole et d'autres dispositions législatives afin de favoriser la protection des activités agricoles (1996, c. 26)

CONCERNANT la Directive relative à la détermination des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole

ATTENDU QUE la Loi modifiant la Loi sur la protection du territoire agricole et d'autres dispositions législatives afin de favoriser la protection des activités agricoles (1996, c. 26) a été mise en vigueur le 20 juin 1997;

ATTENDU QUE l'article 79.17 édicté par l'article 47 de cette loi modificatrice prévoit une immunité de poursuite à l'égard des odeurs qui résultent d'activités agricoles, en zone agricole, dans la mesure où ces activités sont exercées conformément aux normes réglementaires municipales adoptées en vertu du troisième alinéa de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1);

ATTENDU QUE les normes réglementaires municipales doivent être conformes aux schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté, eux-mêmes conformes aux orientations gouvernementales d'aménagement du territoire;

ATTENDU QUE de telles orientations gouvernementales ont été adoptées par le gouvernement en juin 1997 et publiées dans le document intitulé: « Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement — La protection du territoire et des activités agricoles — document complémentaire, juin 1997 »;

ATTENDU QUE ces orientations gouvernementales font référence aux normes contenues dans la Directive actuelle relativement aux vents dominants d'été;

ATTENDU QU'en raison de cette référence, il y a lieu de maintenir les normes actuelles relatives aux vents dominants d'été aux fins de l'application des orientations gouvernementales par les municipalités régionales de comté et les municipalités;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 87 de cette loi modificatrice, jusqu'à l'entrée en vigueur d'une réglementation portant sur les odeurs adoptée par une municipalité, l'immunité de poursuite vaut également à l'égard des odeurs provenant d'activités agricoles exercées en zone agricole sur le territoire de cette municipalité, si ces activités sont exercées conformément aux normes prévues dans la Directive relative à la protection contre la pollution de l'air provenant des établissements de production animale, élaborée par le ministre de l'Environnement et de la Faune et publiée à la *Gazette officielle du Québec*;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 88 de la loi modificatrice, jusqu'à l'entrée en vigueur d'une réglementation portant sur les odeurs adoptée par une municipalité, les normes de distances qu'une municipalité doit appliquer pour délivrer un permis de construction pour un bâtiment autre qu'agricole sont, en faisant les adaptations nécessaires, celles de ladite directive;

ATTENDU QUE la Directive relative à la protection contre la pollution de l'air provenant des établissements de production animale a été publiée dans la *Gazette officielle du Québec* du 25 septembre 1996;

ATTENDU QUE cette directive comporte des paramètres pour la détermination des distances séparatrices relatifs à la gestion des odeurs en milieu agricole différents de ceux du document d'orientations gouvernementales;

ATTENDU QU'il apparaît opportun d'harmoniser la directive actuelle avec les orientations gouvernementales au regard de la détermination de ces distances séparatrices;

ATTENDU QUE l'article 87 de cette loi modificatrice prévoit que toute modification apportée à la directive par le ministre de l'Environnement et de la Faune doit être publiée dans la *Gazette officielle du Québec*;

EN CONSÉQUENCE, le ministre de l'Environnement et de la Faune publie une nouvelle directive dont le texte apparaît ci-après.

Québec, le 2 mars 1998

Le ministre de l'Environnement et de la Faune,
PAUL BÉGIN

Directive relative à la détermination des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole

1. OBJET

Les dispositions suivantes ne s'intéressent qu'aux inconvénients relatifs aux odeurs dues aux pratiques agricoles et l'ensemble des paramètres proposés ne touche pas aux aspects reliés au contrôle de la pollution. Ces dispositions n'ont pas pour effet de soustraire les producteurs et productrices agricoles à l'obligation de respecter les normes environnementales contenues dans les

réglementations spécifiques du ministère de l'Environnement et de la Faune. Elles ne visent qu'à établir de façon optimale un procédé opportun pour déterminer des distances séparatrices propices à favoriser une cohabitation harmonieuse en milieu rural.

De plus, ces dispositions servent de guide aux fins de la délivrance d'un certificat d'autorisation par le ministre de l'Environnement et de la Faune et ce, relativement à la question des odeurs. Toutefois, l'annexe G ne sert qu'à l'application des orientations gouvernementales par les municipalités régionales de comté et les municipalités.

2. DÉFINITIONS

Maison d'habitation

Une maison d'habitation, un gîte à la ferme, d'une superficie d'au moins 21 m² qui n'appartient pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause ou à un actionnaire ou dirigeant d'une personne morale qui est propriétaire ou exploitant de ces installations ou qui ne sert pas au logement d'un ou plusieurs de ses employés.

Immeuble protégé

a) un commerce ou un centre récréatif de loisir, de sport ou de culture;

b) un parc municipal;

c) une plage publique ou une marina;

d) le terrain d'un établissement d'enseignement ou d'un établissement au sens de la Loi sur la santé et les services sociaux (L.R.Q., c. S-4.2);

e) un établissement de camping;

f) les bâtiments sur une base de plein air ou d'un centre d'interprétation de la nature;

g) le chalet d'un centre de ski ou d'un club de golf;

h) un temple religieux;

i) un théâtre d'été;

j) un bâtiment d'hôtellerie, un centre de vacances ou une auberge de jeunesse au sens du Règlement sur les établissements touristiques;

k) un vignoble ou un établissement de restauration détenteur de permis d'exploitation à l'année.

Les pistes cyclables qui ne sont pas comprises dans un parc municipal ne sont pas considérées comme un immeuble protégé.

Périmètre d'urbanisation d'une municipalité

La limite prévue de l'extension future de l'habitat de type urbain dans une municipalité, déterminée par le schéma d'aménagement applicable dans cette municipalité ainsi que toute limite nouvelle de cette extension déterminée par cette modification du schéma d'aménagement à l'exception de toute partie de cette extension qui serait comprise dans une zone agricole.

Aire d'alimentation extérieure

Une aire à l'extérieur d'un bâtiment où sont gardés périodiquement ou de manière continue, des animaux et où ils sont nourris au moyen d'aliments provenant uniquement de l'extérieur de cette aire.

Marina

Site désigné comme tel sur un plan de zonage municipal ou par le schéma d'aménagement d'une municipalité régionale de comté.

Camping

Site désigné comme tel sur un plan de zonage municipal ou par le schéma d'aménagement d'une municipalité régionale de comté.

Chemin public

Une voie destinée à la circulation des véhicules automobiles et entretenue par une municipalité ou par le ministère des Transports ou une voie cyclable (piste cyclable, bande cyclable, voie partagée).

Gestion solide

Un mode de gestion réservé au fumier constitué d'excréments d'animaux et de litière; il est entreposé sous forme solide et est manutentionné à l'aide d'un chargeur.

Gestion liquide

Un mode de gestion réservé au lisier constitué principalement des excréments d'animaux parfois mélangés à de la litière et à une quantité d'eau de lavage; il se présente sous forme liquide et est manutentionné par pompage.

Installation d'élevage

Un bâtiment d'élevage ou une aire d'alimentation dans lesquels sont gardés des animaux et un ouvrage ou une installation de stockage des engrais de ferme ou un ensemble de plusieurs de ces installations lorsque cha-

que installation n'est pas séparée d'une installation voisine de plus de 150 mètres et qu'elle est partie d'une même exploitation.

3. DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES AUX INSTALLATIONS D'ÉLEVAGE

Les distances séparatrices relatives aux installations d'élevage sont obtenues par des formules qui conjuguent sept (7) paramètres en regard de la catégorie d'unité de voisinage considérée.

Ces paramètres sont les suivants:

Le paramètre A est le nombre d'unités animales.

On l'établit à l'aide du tableau de l'annexe A qui permet son calcul.

Le paramètre B est celui des distances de base.

Ce tableau est à l'annexe B. Selon la valeur calculée pour le paramètre A, on y choisit la distance de base correspondante.

Le paramètre C est celui de la charge d'odeur.

Le tableau de l'annexe C présente ce potentiel d'odeur selon le groupe ou la catégorie d'animaux concernés.

Le paramètre D correspond au type de fumier.

Ce tableau est à l'annexe D.

Le paramètre E est celui du type de projet.

Selon qu'il s'agit d'établir un nouvel établissement ou d'agrandir une entreprise déjà existante le tableau de l'annexe E présente les valeurs à utiliser. On constatera qu'un accroissement de 300 unités et plus est assimilé à un nouveau projet.

Le paramètre F est le facteur d'atténuation.

Ce paramètre tient compte de l'effet atténuant de la technologie utilisée. L'annexe F indique quelques valeurs. Mais au fur et à mesure que de nouveaux modes de gestion systémiques, de nouveaux équipements ou nouvelles techniques seront validés, il y aura lieu que leur accréditation précise le facteur d'atténuation qui lui est reconnu; ces valeurs pourront enrichir le tableau. Le fait d'accorder beaucoup d'importance à ce facteur sera un puissant incitatif à l'utilisation des innovations disponibles.

Le paramètre G est le facteur d'usage.

Il est fonction du type d'unité de voisinage considéré. Pour établir la distance séparatrice dans un cas donné, on multiplie entre eux les paramètres B, C, D, E, F et G dont la valeur varie ainsi:

— pour un **immeuble protégé**, on obtient la distance séparatrice en multipliant l'ensemble des paramètres entre eux avec **G = 1,0**;

— pour une **maison d'habitation, G = 0,5**;

— pour un **périmètre d'urbanisation, G = 1,5**;

— pour un **chemin public, G = 0,1**, mais les installations doivent dans tous les cas tenir compte d'une distance minimale de six (6) mètres d'une ligne de lot.

4. DROITS ACQUIS

Le paramètre E portant sur le type de projet, reconnaît un droit acquis relatif à l'expansion des petites entreprises agricoles existantes. En certaines autres circonstances, il convient d'admettre d'autres droits acquis quant aux distances séparatrices pour des cas comme ceux qui suivent. Pour les établissements de 100 unités animales et moins, le remplacement du type d'élevage est permis à condition de maintenir le même nombre d'unités animales et de reconduire une même gestion des effluents d'élevage ou une gestion plus favorable en regard des inconvénients associés aux odeurs alors que pour les autres établissements, le remplacement du type d'élevage n'est possible qu'en respectant les paramètres de calcul des distances séparatrices. Un droit acquis est aussi reconnu pour la reconstruction en cas de sinistre ou pour la réfection de bâtiments d'élevage dans le même esprit que pour le cas précédent.

5. DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES AUX LIEUX D'ENTREPOSAGE DES ENGRAIS DE FERME SITUÉS À PLUS DE 150 MÈTRES D'UNE INSTALLATION D'ÉLEVAGE

Dans les situations où des engrais de ferme sont entreposés à l'extérieur de l'exploitation animale, des distances séparatrices doivent être respectées. Elles sont établies en considérant qu'une unité animale nécessite une capacité d'entreposage de 20 m³. Pour trouver la valeur du paramètre A, chaque capacité de réservoir de 1000 m³ correspond donc à 50 unités animales. L'équivalence faite, on peut trouver la valeur de B correspondante puis la formule B x C x D x E x F x G s'applique. Le tableau suivant illustre des cas où C, D, E et F valent 1, seul le paramètre G variant selon l'unité de voisinage dont il s'agit.

Distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des lisiers[1] situés à plus de 150 mètres d'une installation d'élevage

Capacité[2] d'entreposage	Distances séparatrices (m)			
(m³)	Maison d'habitation	Immeuble protégé	Périmètre d'urbanisation	Chemin public
1 000	148	295	443	30
2 000	184	367	550	37
3 000	208	416	624	42
4 000	228	456	684	46
5 000	245	489	734	49
6 000	259	517	776	52
7 000	272	543	815	54
8 000	283	566	849	57
9 000	294	588	882	59
10 000	304	607	911	61

[1] Pour les fumiers, multiplier les distances ci-dessus par 0,8.
[2] Pour d'autres capacités d'entreposage, faire les calculs nécessaires en utilisant une règle de proportionnalité ou les données du paramètre A.

6. DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES À L'ÉPANDAGE DES ENGRAIS DE FERME

L'épandage des engrais de ferme doit être fait en tenant compte des distances séparatrices apparaissant au tableau qui suit:

Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme[3]

			Distance requise de toute maison d'habitation, d'un périmètre d'urbanisation ou d'un immeuble protégé (m)	
Type	Mode d'épandage		15 juin au 15 août	Autres temps
LISIER		gicleur	300	300
		lance (canon)	300	300
	aéroaspersion	citerne lisier laissé en surface plus de 24 h	75	25
		citerne lisier incorporé en moins de 24 h	25	X
	aspersion	par rampe	25	X
		par pendillard	X	X
	incorporation simultanée		X	X
FUMIER	frais, laissé en surface plus de 24 h		75	X
	frais, incorporé en moins 24 h.		X	X
	compost désodorisé		X	X

[1] X = Épandage permis jusqu'aux limites du champ.

Le tableau ci-dessus ne s'applique pas dans le cas de périmètres d'urbanisation non habités. Dans ce cas, l'épandage est permis jusqu'aux limites du champ.

7. PRINCIPE DE RÉCIPROCITÉ

Les distances séparatrices à respecter valent dans les deux sens: c'est le principe de la réciprocité. S'il y a un usage agricole voisin et préexistant au moment où on désire établir un usage non agricole en zone blanche contiguë à la zone verte, la distance à respecter est la même que si on avait été dans la situation inverse, c'est à dire celle qu'il aurait été nécessaire de préserver si l'usage non agricole voisin avait préexisté à l'implantation de l'usage agricole en question. Il est toutefois entendu que l'article 79.2, qui a été introduit dans la Loi sur la protection du territoire agricole par la Loi modifiant la Loi sur la protection du territoire agricole et d'autres dispositions législatives afin de favoriser la protection des activités agricoles, peut être utilisé par une municipalité.

Afin de maintenir un certain potentiel de développement aux entreprises de production animale, il convient de fixer en zone verte un seuil de 367 mètres (valeur du paramètre B pour 100 unités animales) qui serait la distance à l'intérieur de laquelle un immeuble protégé ne pourrait pas s'implanter. Les ajustements seraient à faire pour une maison d'habitation (184 m), un périmètre urbain (550m) et un chemin public (37m).

8. DÉROGATIONS AUX DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES AUX INSTALLATIONS D'ÉLEVAGE ET AUX LIEUX D'ENTREPOSAGE DES ENGRAIS DE FERME

Les distances prescrites à l'égard des installations d'élevage et des lieux d'entreposage des engrais de ferme en vertu des dispositions des présente directive peuvent être écartées si une servitude est dûment constituée et inscrite au registre foncier contre le lot de chaque propriétaire avoisinant qui, par cette servitude, consent à ce

qu'une distance inférieure à celle prévue dans la présente directive soit respectée et renonce aux recours qu'il aurait pu autrement exercer si une telle norme de distance n'avait pas été respectée, le tout, en faveur du lot où se situe l'installation d'élevage ou le lieu d'entreposage des engrais de ferme.

9. La présente directive remplace la Directive relative à la protection contre la pollution de l'air provenant des établissements de production animale publiée à la *Gazette officielle du Québec* du 25 septembre 1996 et modifiée par un arrêté ministériel publié à la *Gazette officielle du Québec* du 5 novembre 1997.

10. La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

ANNEXE A

NOMBRE D'UNITÉS ANIMALES (PARAMÈTRE A)[1]

Groupe ou catégorie d'animaux	Nombre d'animaux équivalent à une unité animale
Vache ou taure, taureau; cheval	1
Veau ou génisse de 225 à 500 kilogrammes	2
Veau de moins de 225 kilogrammes	5
Porc d'élevage d'un poids de 20 à 100 kilogrammes chacun	5
Truies et porcelets non sevrés dans l'année	4
Porcelets d'un poids inférieur à 20 kilogrammes	25
Poules pondeuses ou coqs	125
Poulets à griller ou à rôtir	250
Poulettes en croissance	250
Dindes de plus de 13 kilogrammes	50
Dindes de 8,5 à 10 kilogrammes	75
Dindes de 5 à 5,5 kilogrammes	100
Visons femelles (on ne calcule pas les mâles et les petits)	100
Renards femelles (on ne calcule pas les mâles et les petits)	40
Brebis et agneaux de l'année	4
Chèvres et les chevreaux de l'année	6
Lapins femelles (on ne calcule pas les mâles et les petits)	40
Cailles	1 500
Faisans	300

[1]* Ce tableau n'est présenté qu'à titre indicatif, un tableau complet devra être réalisé en réduisant les écarts entre les catégories; la base de calcul demeurant 500 kg par unité animale.
Lorsqu'un poids est indiqué à la présente annexe, il s'agit du poids de l'animal à la fin de la période d'élevage. Pour toutes autres espèces d'animaux, un poids vif de 500 kg équivaut à une unité animale.

ANNEXE B

DISTANCES DE BASE (PARAMÈTRE B) [2]

Nombre total d'unités animales	Distance (m)	Nombre total d'unités animales	Distance (m)	Nombre total d'unités animales	Distance (m)
10	178	300	517	880	725
20	221	320	528	900	730
30	251	340	538	950	743
40	275	360	548	1000	755
50	295	380	557	1050	767
60	312	400	566	1100	778
70	328	420	575	1150	789
80	342	440	583	1200	799
90	355	460	592	1250	810
100	367	480	600	1300	820
110	378	500	607	1350	829
120	388	520	615	1400	839
130	398	540	622	1450	848
140	407	560	629	1500	857

Nombre total d'unités animales	Distance (m)	Nombre total d'unités animales	Distance (m)	Nombre total d'unités animales	Distance (m)
150	416	580	636	1550	866
160	425	600	643	1600	875
170	433	620	650	1650	883
180	441	640	656	1700	892
190	448	660	663	1750	900
200	456	680	669	1800	908
210	463	700	675	1850	916
220	469	720	681	1900	923
230	476	740	687	1950	931
240	482	760	693	2000	938
250	489	780	698	2100	953
260	495	800	704	2200	967
270	501	820	709	2300	980
280	506	840	715	2400	994
290	512	860	720	2500	1006

[2] Source: Adapté de l'Association des ingénieurs allemands VDI 3471

ANNEXE C

CHARGE D'ODEUR PAR ANIMAL (PARAMÈTRE C) [3]

Groupe ou catégorie d'animaux	Paramètre C
Bovin de boucherie	
— dans un bâtiment fermé	0,7
— sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Bovins laitiers	0,7
Canards	0,7
Chevaux	0,7
Chèvres	0,7
Dindons	
— dans un bâtiment fermé	0,7
— sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Lapins	0,8
Moutons	0,7
Porcs	1,0
Poules	
— poules pondeuses en cage	0,8
— poules pour la reproduction	0,8
— poules à griller / gros poulets	0,7
— poulettes	0,7
Renards	1,1
Veaux lourds	
— veaux de lait	1,0
— veaux de grain	0,8
Visons	1,1

[3] Pour les autres espèces animales, utiliser le paramètre C = 0,8

ANNEXE D

TYPE DE FUMIER (PARAMÈTRE D)

Mode de gestion des engrais de ferme	Paramètre D
Gestion solide	
Bovins de boucherie et laitiers, chevaux, moutons et chèvres	0,6
Autres groupes ou catégories d'animaux	0,8
Gestion liquide	
Bovins de boucherie et laitiers	0,8
Autres groupes et catégories d'animaux	1,0

ANNEXE E

TYPE DE PROJET (PARAMÈTRE E)

[nouveau projet ou augmentation du nombre d'unités animales]

Augmentation [4] jusqu'à ... (u.a.)	Paramètre E	Augmentation jusqu'à ... (u.a.)	Paramètre E
10 ou moins	0,50	181-185	0,76
11-20	0,51	186-190	0,77
21-30	0,52	191-195	0,78
31-40	0,53	196-200	0,79

Augmentation [4] jusqu'à ... (u.a.)	Paramètre E	Augmentation jusqu'à ... (u.a.)	Paramètre E
41-50	0,54	201-205	0,80
51-60	0,55	206-210	0,81
61-70	0,56	211-215	0,82
71-80	0,57	216-220	0,83
81 90	0,58	221-225	0,84
91-100	0,59	226-230	0,85
101-105	0,60	231-235	0,86
106-110	0,61	236-240	0,87
111-115	0,62	241-245	0,88
116-120	0,63	246-250	0,89
121-125	0,64	251-255	0,90
126-130	0,65	256-260	0,91
131-135	0,66	261-265	0,92
136-140	0,67	266-270	0,93
141-145	0,68	271-275	0,94
146-150	0,69	276-280	0,95
151-155	0,70	281-285	0,96
156-160	0,71	286-290	0,97
161-165	0,72	291-295	0,98
166-170	0,73	296-300	0,99
171-175	0,74	300 et plus ou	1,00
176-180	0,75	nouveaux projets	1,00

[4] À considérer selon le nombre total d'animaux auquel on veut porter le troupeau, qu'il y ait ou non agrandissement ou construction de bâtiment. Pour tout projet conduisant à un total de 300 unités animales et plus ainsi que pour tout projet nouveau, le paramètre E = 1.

ANNEXE F

FACTEUR D'ATTÉNUATION (PARAMÈTRE F)

$F = F_1 \times F_2 \times F_3$

Technologie	Paramètre F
Toiture sur lieu d'entreposage	F_1
— absente	1,0
— rigide permanente	0,7
— temporaire (couche de tourbe, couche de plastique)	0,9
Ventilation	F_2
— naturelle et forcée avec multiples sorties d'air	1,0
— forcée avec sorties d'air regroupées et sorties de l'air au-dessus du toit	0,9
— forcée avec sorties d'air regroupées et traitement de l'air avec laveurs d'air ou filtres biologiques	0,8
Autres technologies	F_3
— les nouvelles technologies peuvent être utilisées pour réduire les distances lorsque leur efficacité est éprouvée	facteur à déterminer lors de l'accréditation

Note: Les définitions que l'on retrouve dans le « Règlement relatif à la prévention de la pollution des eaux par les établissements de production animale », tel que publié à la *Gazette officielle du Québec* le 10 juin 1981, s'appliquent, en les adaptant, à la présente annexe.

5. Dans l'application des normes de localisation prévues à la présente annexe, un projet qui excède la limite maximale d'unités animales visée à cette annexe doit être considéré comme un nouvel établissement de production animale.

6. « Nombre total »: la quantité d'animaux contenue dans l'ensemble des bâtiments ou des cours d'exercice d'un établissement de production animale situés chacun à moins de 150 mètres de l'autre et qui appartient directement ou indirectement au même propriétaire ou qui utilise un système commun de gestion des fumiers, y compris les animaux qu'on prévoit ajouter dans le cadre d'une demande de certificat d'autorisation. Lorsqu'on élève ou projette d'élever deux ou plusieurs types d'animaux dans un même établissement de production animale, on a recours aux normes de localisation qui régissent le type d'élevage qui comporte le plus grand nombre d'unités animales sous réserve que ces normes ne peuvent être intérieures à celles qui s'appliqueraient si le nombre d'unités animales était pris séparément pour chaque espèce. Pour déterminer les normes de localisation qui s'appliquent, on additionne le nombre total d'unités animales de l'établissement de production animale et on applique le total ainsi obtenu au type d'élevage majoritaire en nombre d'unités animales.

7. « Agglomération »:

i. un groupe d'au moins 5 habitations

1. dont aucune n'est habitée par un producteur agricole;
2. qui sont situées à l'intérieur d'un diamètre de 150 mètres; et
3. qui sont placées n'importe où au Québec, ailleurs que dans une zone agricole décrétée en vertu des articles 47 à 53 de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1); ou

ii. un groupe d'au moins 3 habitations

1. dont aucune n'est habitée par un producteur agricole;
2. qui sont situées à l'intérieur d'un diamètre de 300 mètres;
3. qui sont situées à l'extérieur d'une zone agricole décrétée en vertu des articles 47 à 53 de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1);
4. qui sont toutes situées à l'intérieur des limites territoriales d'une municipalité de village, de ville ou de cité; et
5. dont au moins une est placée à moins de 300 mètres d'une autre habitation qui n'est pas elle-même habitée par un producteur agricole, mais qui est située également à l'intérieur des limites territoriales d'une municipalité de village, de ville ou de cité.

8. « immeuble protégé »: un parc municipal, un terrain de camping, un restaurant pourvu d'au moins 20 sièges ou un établissement hôtelier détenteur d'un permis délivré en vertu de la Loi sur l'hôtellerie (L.R.Q., c. H-3), une base de plein air, une colonie de vacances, une plage publique, une institution d'enseignement, un temple religieux ou un établissement visé par la Loi des services de santé et des services sociaux (L.R.Q., c. S-5), ou un immeuble à appartement de cinq logements ou plus.

9. « Zone municipale »: limite de toute municipalité de ville, de cité et de village et de tout territoire zoné à des fins résidentielles, commerciales ou mixtes (résidentielles — commerciales) par une municipalité de paroisse, de canton, de cantons-unis ou par une municipalité sans désignation, à l'exception des terrains dans ces limites situés en zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

10. « exposé »: qui est situé à l'intérieur de l'aire formée par 2 lignes droites parallèles imaginaires prenant naissance à 100 mètres des extrémités d'un établissement de production animale et prolongées à l'infini dans la direction prise par un vent dominant d'été, soit un vent soufflant plus de 25 % du temps dans une direction durant les mois de juin, juillet et août réunis, tel qu'évalué à la station météorologique la plus représentative de l'emplacement d'un établissement de production animale.

29557

III- PLAN D'ACTION

A) Infrastructures et équipements régionaux :
Communauté urbaine de l'Outaouais

B) Réseaux routier et de transport en commun :
Programmation des maîtres d'œuvre

C) Sentiers récréatifs :
Réseau de la Capitale nationale

14 octobre 1999

Infrastructures et équipements régionaux

-Communauté urbaine de l'Outaouais-

PROJET	COMPLÉTÉ	COÛT TOTAL	% RÉALISÉ
Eau potable			
Rénovation de l'usine d'eau potable à Hull	juillet 1998	10 420 700.00 $	100%
Station de Chloration : Aylmer et Hull	février 2002	80 000.00 $	0%
Agrandissement de l'usine d'eau potable à Gatineau	Juin 1997	12 500 000.00 $	100%
Élimination, récupération et recyclage des déchets			
Plan de gestion intégrée des déchets	mars 2000	100 000.00 $	25%
Centre de transbordement au Centre régional de mise en ballot	avril 1998	3 000 000.00 $	100%
Centre de compostage	octobre 2002	4 500 000.00 $	0%
Lieu d'enfouissement sanitaire : site Cook			
Traitement des eaux de lixiviation	octobre 1997	4 700 000.00 $	100%
Réduction de l'apport d'eau	décembre 1999	778 000.00 $	48%
Assainissement des eaux			
Agrandissement de l'usine d'épuration des eaux à Gatineau	mars 2000	13 500 000.00 $	66%
Agrandissement de l'usine de granulation des boues	février 2002	10 600 000.00 $	0%
Désinfection de l'effluent de l'usine d'épuration des eaux	juin 2006	4 900 000.00 $	0%
Total des travaux		**65 077 700.00 $**	

Infrastructure de transport : Programmation des maîtres d'oeuvre

Travaux d'infrastructures	Maître d'oeuvre	Coût en million
Aylmer		
Pont Champlain : Reconstruction du pont Champlain (3 voies)	C.C.N.	24
Aylmer/Hull		
Chemin Pink : Réhabilitation jusqu'au chemin Klock (4 km)* [1]	M.T.Q.	4
Chemin Pink : Réhabilitation à l'ouest du chemin de la Montagne nord (1km)* [1]	M.T.Q.	2
Aylmer/Hull (est-ouest du réseau supérieur)		
Autoroute de l'Outaouais: Construction de la voie de service entre Lac des Fées et boul. Saint Joseph (1.1 km) [1]	M.T.Q.	2
Autoroute de l'Outaouais : Construction de la voie de service entre boul. Saint Joseph et Lac des Fées (1.1) [1]	M.T.Q.	2
Autoroute de l'Outaouais : Const. des voies de serv. et du viaduc entre les boul. St-Joseph et St-Laurent (0.7 km) [1]	M.T.Q.	4
Hull		
Boulevard des Hautes-Plaines : Construction à 4 voies entre la rue de l'Arche et Saint-Joseph	Ville de Hull	2
Boulevard de la Carrière : Construction à 4 voies entre Jean-Proulx et Saint-Joseph	Ville de Hull	3
Boulevard de la Carrière : Construction à 4 voies entre Montclair et Saint-Laurent (1 km)	Ville de Hull	3
Boulevard de la Cité-des-Jeunes : Élargissement à 4 voies entre Saint-Raymond et Thérien	M.T.Q.	1
Boulevard de la Carrière : Construction à 4 voies entre Montcalm et Alexandre Taché (0,8 km)	M.T.Q.	2
Gatineau/Chelsea		
Élargissement du pont Alonzo-Wright et de ses approches (0.5 km) *	M.T.Q.	5
Gatineau		
Boulevard de La Vérendrye : Construction de 2 voies entre l'autoroute 50 et la route 307 (2.4 km) [1]	M.T.Q.	3
Boulevard de La Vérendrye : Élargissement à 4 voies entre Gréber et Paiement (2.2 km) * [1]	M.T.Q.	1
Boulevard de La Vérendrye : Élargissement à 4 voies entre Paiement et Guindon (0.8 km) * [1]	M.T.Q.	1
Route 307 : Élargissement à 4 voies sur une distance de 450 mètres à partir de la rue Robert	M.T.Q.	0.5
Buckingham/Masson-Angers		
Autoroute 50 : Construction entre la route 309 et chemin Findlay (3.2 km)	M.T.Q.	2
Autoroute 50 : Construction entre les chemins Findlay et Doherty (5.4 km)	M.T.Q.	4
Route 309: Raccordement de la route 309 au chemin Doherty (4 km)	M.T.Q.	2
Total des coûts		**67.5**

*** Le projet n'est pas inclus dans le plan triennal du ministère des Transports. La Communauté urbaine de l'Outaouais exigera des modifications audit plan du M.T.Q. de manière à l'intégrer aux priorités régionales telles qu'énoncées au chapitre 4.**

NOTES :

1. Le projet est inclus dans l'entente C.C.N.-Québec.

Sentiers récréatifs : Réseau de la Capitale Nationale
Programmation des maîtres d'oeuvre

(Voir planche « plan d'action »)

	Construits (km)	Planifiés (horizon)					Total (km)
		Court terme 0-5 ans (km)	Maître d'oeuvre	Coûts estimés $	Moyen terme (km)	Long terme (km)	
AYLMER	**20,1**	**7,5**	**Ville**	**?**	**4,5**	**19,3**	**51,4**
1.1 Des Voyageurs	12,1					**2,6**	**14,7**
1.1 a	5,5						5,5
1.1 b	6,6						6,6
1.1 c						2,6	2,6
1.2 Champlain					**3,5**		**3,5**
1.3 Boul. et autoroute Outaouais	**8,0**						**8,0**
1.3 a	2,0						2,0
1.3 b	6,0						6,0
1.4 Deschênes						**6,0**	**6,0**
1.5 Cook-Pink		**7,5**	**Ville**	**?**			**8,5**
1.5a		7,5	Ville	?			7,5
1.5b					1,0		1,0
1.6 De la Montagne						**7,2**	**7,2**
1.7 Aylmer rural						**3,5**	**3,5**
HULL	**39,3**	**0,3**	**Ville**	**50,000 $**	**3,0**	**14,0**	**56,6**
2.1 Des Voyageurs	**8,4**				**1,1**	**1,2**	**10,7**
2.1 a	1,4						1,4
2.1 b	0,5					0,3	0,8
2.1 c	1,6						1,6
2.1 d					1,1		1,1
2.1 e	1,2						1,2
2.1 f	0,6				0,9		1,5
2.1 g	3,1						3,1
2.2 Des Pionniers	**1,5**					**1,4**	**2,9**
2.2 a	1,5						1,5
2.2 b						1,4	1,4
2.3 Lac Leamy	**4,2**				**0,9**		**5,1**
2.3 a	2,4						2,4
2.3 b	0,9						0,9
2.3 c	0,9						0,9
2.3 d					0,9		0,9
2.4 Ruisseau Leamy	**5,5**						**5,5**
2.6 De la Montagne						**3,0**	**3,0**
2.7 Ferme Moore						**2,3**	**2,3**
2.8 De la Brasserie	**3,0**	**0,3**	**Ville**	**50,000 $**	**1,0**		**4,3**
2.8 a	0,4	0,3	Ville	50,000 $			0,7
2.8 b	1,6						1,6
2.8 c	1,0				1,0		2,0
2.9 Cité-des-Jeunes	**3,4**					**5,2**	**8,6**
2.9 a						1,1	1,1
2.9 b	2,6						2,6
2.9 c	0,4					3,0	3,4
2.9 d	0,4					1,1	1,5

	Construits (km)	Planifiés (horizon)					Total (km)
		Court terme 0-5 ans (km)	Maître d'oeuvre	Coûts estimés $	Moyen terme (km)	Long terme (km)	
2.10 Parc-de-la-Gatineau	**7,7**						**7,7**
2.10 a	7,3						7,3
2.10 b	0,4						0,4
2.11 Rivière Gatineau	**4,1**					**0,9**	**5,0**
2.12 De l'Ile	**1,5**						**1,5**
GATINEAU	**5,2**	**18,9**	**Ville**	**?**	**11,7**	**50,7**	**86,5**
3.1 Des Draveurs / R. Outaouais		**6,6**	**Ville**	**?**	**3,0**	**6,2**	**15,8**
3.1 a		3,0	Ville	?			3,0
3.1 b		3,6	Ville				3,6
3.1 c					3,0		3,0
3.1 d						6,2	6,2
3.2 Rivière Gatineau		**9,5**	**Ville**	**?**			**9,5**
3.3 Lac Beauchamp					**4,0**	**6,5**	**10,5**
3.3 a					2,0		2,0
3.3 b					2,0		2,0
3.3 c						5,0	5,0
3.3 d						1,5	1,5
3.4 De la Vérendrye	**5,2**	**2,8**	**Ville**	**?**	**2,7**	**0,0**	**10,7**
3.4 a		2,8	Ville	?			2,8
3.4 b	5,2						5,2
3.4 c					2,7		2,7
3.5 Ch. De Buckingham						**2,5**	**2,5**
3.6 Rivière Blanche					**2,0**	**5,5**	**7,5**
3.6 a					2,0		2,0
3.6 b						5,5	5,5
3.7 Paiement						**8,5**	**8,5**
3.7 a						2,5	2,5
3.7 b						1,5	1,5
3.7 c						4,5	4,5
3.13 Gatineau rural						**21,5**	**21,5**
MASSON-ANGERS	**0,0**	**8,4**	**Ville**	**1 080 000 $**	**0,0**	**37,4**	**45,8**
4.1 Promenade riveraine						**9,6**	**9,6**
4.2 Quai de Masson		**5,8**	**Ville**	**580 000 $**		**5,3**	**11,1**
4.2 a		2,0	Ville	200 000 $			2,0
4.2 b		3,8	Ville	380 000 $			3,8
4.2 c						5,3	5,3
4.3 Corridor du Lièvre	**2,6**	**Ville**	**500,000 $**			**2,0**	**4,6**
4.3 a (est)		2,6	Ville	500 000 $			2,6
4.3 b (ouest)						2,0	2,0
4.4 Ch. De Buckingham						**20,5**	**20,5**
4.5 a						2,2	2,2
4.5 b						6,9	6,9
4.5 c						4,2	4,2
4.5 d						2,8	2,8
4.5 e						4,4	4,4

	Construits (km)	Planifiés (horizon)					Total (km)
		Court terme 0-5 ans (km)	Maître d'oeuvre	Coûts estimés $	Moyen terme (km)	Long terme (km)	
Buckingham	**5,4**	**3,8**	**Ville**	**457 500 $**	**0,0**	**1,2**	**10,4**
5.1 Réseau interne	**1,25**	**0,0**					**1,25**
5.1 a R .W. Scullion	0,24						0,24
5.1 b Château d'eau	0,26						0,26
5.1 c Falls	0,30						0,30
5,1 d Passe à billes	0,45						0,45
5.2 Réseau externe	**2,7**	**0,3**	**Ville**	**95 000 $**			**3,0**
5.2 a Voie ferrée	1,00						1,00
5.2 b Maclaren	0,37						0,37
5.2 c Cité des Jeunes	0,63						0,63
5,2 d Plaine de la Cité		0,30	Ville	95 000 $			0,30
5.2 e Dollard	0,52						0,52
5,2 f Lépine	0,18						0,18
5.3 Corridor du Lièvre	**1,5**	**3,5**	**Ville**	**362 500 $**			**5,0**
5.3 a Route 309	1,5						1,5
5.3 b Rue Georges		3,5	Ville	362 500 $			3,5
5.13 Lien régional						**1,2**	**1,2**
TOTAL C.U.O.	**70,0**	**38,9**		**1 587 500 $**	**19,2**	**122,6**	**250,7**

IV - Rapport de la consultation sur le schéma d'aménagement de la C.U.O.

(conformément au 2ième paragraphe de l'article 7 de la L.A.U.

Note : Les avis des municipalités et autres organismes sont disponibles sur demande au Secrétariat de la Communauté urbaine de l'Outaouais

Avis public

Le 5 juin 1997, le Conseil de la Communauté urbaine de l'Outaouais adoptait, (résolution no 97-454), conformément à l'article 56.6 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le deuxième projet de schéma d'aménagement pour la consultation publique. Par la même occasion, il créait une commission spéciale et adoptait un calendrier pour les séances de consultation dans chacune des municipalités. Celles-ci ont eu lieu comme prévu, à compter de 19h00 aux dates et endroits suivants :

- 2 septembre 1997 à la ville de Masson-Angers ;
- 3 septembre 1997 à la ville de Buckingham ;
- 9 septembre 1997 à la ville de Gatineau ;
- 10 septembre 1997 à la ville de Hull ;
- 15 septembre 1997 à la ville d'Aylmer.

En vertu de l'article 56.11 de la L.A.U., le secrétaire de la C.U.O. publiait dans deux hebdomadaires régionaux, soit le « Bulletin de Buckingham » (28 juillet 1997) et le «Weekend Outaouais » (2 août 1998), un avis de la date, de l'heure, du lieu et de l'objet des assemblées publiques de consultation. Cet avis comprenait également un résumé du second projet de schéma d'aménagement. Ce document fut aussi affiché au siège social de la C.U.O. et dans chacune des villes constituantes. Une copie de l'avis public est jointe au présent rapport.

Consultation sur le 2e projet

. Séances de consultation publique

Pour entreprendre les séances de consultation publique, le Service de la planification avait préparé un plan de présentation, qui a été suivi par la Commission spéciale. Une copie dudit plan accompagnée de la lettre du président sont jointes en annexe.

Pour chacune des séances, avait lieu une période de questions du public, notamment après l'introduction générale du président et la présentation du deuxième projet par les fonctionnaires du Service de la planification. Au cours de ces séances, aucun mémoire n'a été déposé à la Commission spéciale.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS

Avis public

Avis est donné par le soussigné que le 2e projet de schéma d'aménagement révisé de la Communauté urbaine de l'Outaouais sera soumis à la consultation publique, conformément à l'article 56.8 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Il a été résolu par le Conseil de la Communauté urbaine de l'Outaouais de tenir les séances de consultation aux dates et aux endroits suivants, à compter de 19h00.

Mardi, le 2 septembre 1997 :	Ville de Masson-Angers Hôtel de Ville Salle du Conseil 57, Chemin de Montréal Masson-Angers (Québec)
Mercredi, le 3 septembre 1997 :	Ville de Buckingham Hôtel de Ville Salle du Conseil 515, rue Charles Buckingham (Québec)
Mardi, le 9 septembre 1997	Ville de Gatineau Hôtel de Ville Salle du Conseil 144, boul. de l'Hôpital Gatineau (Québec)
Mercredi, le 10 septembre 1997	Ville de Hull Maison du Citoyen Salle de la Terrasse 25, rue Laurier Hull (Québec)
Lundi, le 15 septembre 1997	Ville d'Aylmer Hôtel de Ville Salle du Conseil 115, rue Principale Aylmer (Québec)

La Commission chargée de tenir les audiences publiques, en vertu de l'article 56.9 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, expliquera le 2e projet de schéma d'aménagement révisé et entendra les personnes et organismes qui désirent exprimer leur opinion sur le contenu du document. Par ailleurs, tout commentaire, observation ou critique de ce document peut également être envoyé au bureau du Secrétaire de la C.U.O., 25, rue Laurier, suite 500, Hull, Québec, J8X 4C8. Une copie de ce 2e projet peut être consultée au bureau du Greffier de chaque municipalité membre et au bureau du Service du secrétariat de la C.U.O. La version abrégée est également disponible sur le site Web de la Communauté à l'adresse http ://www.cuo.qc.ca.

Pour toute information supplémentaire sur le contenu de ce 2e projet de schéma d'aménagement, veuillez communiquer avec le Service de la planification de la Communauté urbaine de l'Outaouais au numéro (819) 770-1380.

Mot du président de la Commission de l'aménagement (M. Luc Montreuil, maire de Masson-Angers)

À titre de président et au nom des membres de la Commission de l'aménagement, j'ai le plaisir de présenter à la population résidante le 2e projet de schéma d'aménagement révisé. Le résumé de ce projet que nous vous décrivons ci-après est préparé par le Service de la planification. Il relève les principaux éléments du document de planification régionale.

Ce dernier est le fruit de cinq (5) années d'efforts, de discussions et de débats soutenus. Il contient un cadre de politiques et de principes de développement et d'aménagement du territoire que nous jugeons essentiel pour relever de nouveaux défis en matière de diversification économique, de transport et communication, d'environnement et de protection du patrimoine historique et culturel.

La présente période de consultation publique est l'occasion pour les citoyennes et citoyens de s'associer au processus de planification régionale. Les suggestions et commentaires

reçus, ainsi que les avis des municipalités permettront à la Commission de l'aménagement de poursuivre son travail sur la révision afin de soumettre au Conseil en octobre prochain, une version finale qui rejoint les préoccupations de la collectivité tout en répondant aux nouvelles réalités du milieu.

Structure et fonctions de la C.U.O.

La Communauté urbaine de l'Outaouais, issue de l'ancienne Communauté régionale de l'Outaouais, a été créée le premier janvier 1991 suite aux modifications apportées à la Loi sur la C.U.O. par le gouvernement du Québec. Le territoire de la Communauté dominé par les fonctions urbaines regroupe cinq (5) villes, soit Masson-Angers, Buckingham, Gatìneau, Hull et Aylmer. Sa superficie totale est établie à 34,759 hectares (347.59 km^2).

En vertu de sa Loi constituante, la Communauté exerce à l'échelle régionale les compétences suivantes : assainissement des eaux, alimentation en eau potable, récupération et recyclage des déchets, élimination des déchets, promotion économique, évaluation foncière et aménagement du territoire.

Le Conseil de la C.U.O. est composé de onze (11) membres, soit un président (maire de la ville d'Aylmer), des maires des villes de Masson-Angers, Buckingham, Gatineau et Hull ainsi que d'un conseiller de chaque municipalité membre, à l'exception de la ville d'Aylmer qui est représentée par deux (2) conseillers, compte tenu de la nomination du maire d'Aylmer au poste de président.

Résumé du schéma d'aménagement

- **Qu'est-ce qu'un schéma d'aménagement ?**

Le schéma d'aménagement révisé est un document comprenant un ensemble de textes, de normes, de graphiques et de cartes donnant une représentation formelle du processus de planification du territoire. Son contenu, déterminé par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, est constitué d'éléments obligatoires et facultatifs. C'est l'outil de planification régionale indispensable pour engager l'avenir vers le nouveau développement de la Communauté.

- **Enjeux du schéma**

Le deuxième projet de schéma d'aménagement traduit les préoccupations régionales exprimées par les municipalités et les autres organismes impliqués tels que la Société de Transport de l'Outaouais, la Commission de la Capitale nationale et le Conseil régional des loisirs de l'Outaouais. Il représente également la volonté du Conseil d'adopter les politiques d'aménagement du territoire et de développement régional selon les nouveaux besoins et défis de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Ces derniers sont exprimés en terme d'enjeux, tels qu'énoncés dans le document sur la nature de la révision adopté par le Conseil, en vertu de l'article 56.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, en décembre 1993.

Les enjeux du schéma d'aménagement sont :

- Diversifier l'économie régionale ; la C.U.O. doit s'orienter vers une plus grande autonomie régionale en termes d'emplois et d'activités économiques. La Communauté devra être en mesure d'affronter les nouvelles réalités politiques et économiques canadiennes et québécoises. Pour y parvenir, elle devra affirmer sa position sur l'échiquier régional en tirant avantage de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton pour développer une structure économique complémentaire.

- Définir un nouveau cadre de planification en transport ; dans un contexte régional, il est impératif d'intégrer les plans de transport en commun et du réseau routier dans une stratégie commune d'aménagement et de développement du territoire.

- Harmoniser les composantes du milieu de vie avec les valeurs économiques, sociales et environnementales ; la contribution du schéma à cet égard est d'assurer une meilleure gestion du développement urbain et des composantes de l'environnement, ainsi qu'une protection des milieux sensibles.

- Faire reconnaître et promouvoir une identité sociale et culturelle distincte dans son espace économique transfrontalier ; la Communauté entend préserver une identité régionale québécoise en développant une double alliance stratégique avec la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, soit économique et culturelle.

- **Vision et orientations**

Pour répondre aux préoccupations régionales, le 2e projet de schéma d'aménagement établit une vision d'avenir pour un horizon à long terme :

> **Une région qui assume ses responsabilités de centre de services moderne et pro-actif pour l'Outaouais en développant une dynamique économique, sociale et culturelle autonome dans un contexte transfrontalier, de manière à garantir à ses citoyens un environnement et des conditions nécessaires à leur plein épanouissement, sans compromettre le potentiel de développement des générations futures.**

Cette vision se traduit par six (6) orientations d'aménagement et de développement, lesquelles représentent le fil conducteur que la Communauté prendra pour la prochaine période de planification quinquennale :

1. Rendre le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais concurrentiel eu égard à sa capacité économique par rapport à la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton par la mise en place d'une structure spatiale de développement basée sur une synergie et la complémentarité des pôles économiques structurants.

2. Favoriser la diversification économique sur le territoire de la C.U.O.

3. Garantir à la population résidante un milieu de vie d'excellente qualité, favorable à son plein épanouissement comme collectivité.

4. Assurer le développement d'une forme urbaine qui contribue à la rentabilisation des équipements et des infrastructures et qui respecte les principes du développement viable.

5. Assurer la fluidité des déplacements intra et interrégionaux des personnes et des marchandises.

6. Favoriser l'accroissement et l'épanouissement du tourisme et de la culture tout en reconnaissant la nécessité de développer l'identité culturelle et sociale particulière de l'Outaouais.

Ces orientations sont appuyées et spécifiées par 34 objectifs et 4 sous-objectifs.

- **Organisation du territoire**

La série de travaux complétés en 1994 et 1995 dans la région de l'Outaouais sur le transport, l'organisation des espaces économiques et la capacité de développement résidentiel contient des recommandations intimement liées et qui convergent vers une planification plus soutenue de la forme urbaine pour les bénéfices de la collectivité. En souscrivant à ces recommandations, le 2e projet de schéma établit des politiques, des principes et des critères de développement pour les différentes parties du territoire.

Le périmètre d'urbanisation a été défini pour un horizon à long terme afin d'intégrer le plan d'action du « Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun » de la Société de transport de l'Outaouais et de répondre aux besoins de développement des villes membres. À l'intérieur de ce périmètre, des principes ont été définis pour encadrer les interventions sur le milieu urbain.

- développement urbain avec les services d'égout et d'aqueduc ;

- densification résidentielle et encouragement à la mixité des fonctions urbaines le long des corridors de transport rapide (voies réservées ou en site propre) ;

- déploiement du réseau de câble de fibre optique et développement des infrastructures gazières, électriques et ferroviaires, particulièrement pour la desserte efficace des pôles économiques régionaux ;

- utilisation des terrains vacants sis à l'intérieur de l'aire engagée (ou déjà urbanisée) et définition des aires de consolidation, d'expansion et protégée.

Les aires engagées, de consolidation et d'expansion regroupant les espaces destinés aux activités résidentielles et autres activités complémentaires contiennent des critères d'aménagement afin de répondre aux objectifs de consolidation au tissu urbain, de rentabilisation des équipements et infrastructures, ainsi que de rationalisation du développement du territoire.

Par ailleurs, à dessein de contribuer à l'effort régional de diversification économique, le 2e projet de schéma a positionné à l'intérieur du périmètre d'urbanisation seize (16) pôles économiques, lesquels sont regroupés en cinq (5) catégories soit, « technologique et d'affaires », « multifonctionnel », « commercial et de services », « commercial et touristique » et « d'emploi spécialisé ».

Le 2e projet de schéma contient également des dispositions sur les grandes affectations du sol. Celles-ci en divisant le territoire en différentes aires d'affectation visent à assurer un équilibre entre les fonctions de la C.U.O. et ce, dans le respect des contraintes physiques, de la sensibilité et des ressources du milieu. De plus, il reconnaît le caractère permanent de la zone agricole décrétée par le gouvernement du Québec en 1991. Le comité consultatif agricole (C.C.A.) mis sur pied en février 1997 par la C.U.O. est l'organisme régional responsable de l'analyse de tout projet relatif au territoire et aux activités agricoles. Celui-ci est chargé de faire des recommandations au Conseil. Ce nouveau processus exigé par les récentes modifications à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, constitue dorénavant une étape préalable à toute demande devant être acheminée à la Commission de la protection du territoire agricole.

- **Transport**

Pour favoriser le décloisonnement régional et améliorer les liaisons intra-régionales, le 2e projet de schéma d'aménagement soulève différentes priorités d'intervention en matière de transport en commun et de développement du réseau routier notamment dans le cadre d'une planification à court, moyen et long terme.

Au sujet des priorités à court terme, le 2e projet de schéma insiste sur la réalisation des projets suivants : parachèvement de l'autoroute de l'Outaouais (autoroute 50) entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent à Hull, construction du boulevard De la Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307, incluant l'élargissement du pont Alonzo Wright, réhabilitation du chemin Pink. Les deux (2) premiers projets devront se réaliser concurremment. Enfin, suite à l'élargissement du chemin d'Aylmer, l'ajout d'une troisième voie sur le pont Champlain constitue également une priorité à court terme.

Considérant les faiblesses marquées des liaisons interrégionales, le 2e projet insiste auprès des entités gouvernementales responsables sur la nécessité de poursuivre la construction de l'autoroute 50 jusqu'à Mirabel et d'améliorer les liens régionaux interprovinciaux.

Le développement du réseau de transport en commun rapide constitue un atout indéniable pour supporter les efforts de diversification économique tout en améliorant la qualité du milieu de vie des résidants. À cet effet, la Communauté supporte la réalisation de voies réservées, de parcs de stationnement incitatifs et de terminus telle qu'initiée par la S.T.O. et prévue dans le « plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun ».

- **Développement récréo-touristique**

Le volet développement récréo-touristique constitue au 2e projet de schéma d'aménagement un axe important pour contribuer à l'effort de diversification économique de la C.U.O.

En s'inspirant de la déclaration de Chelsea, entérinée par le président de la C.U.O. et les préfets des M.R.C. de l'Outaouais, le 2e projet définit le concept de l'Outaouais fluvial pour mettre en valeur le potentiel récréo-touristique inclus dans les corridors des rivières des Outaouais, Gatineau, La Blanche et du Lièvre.

Ce concept intègre plusieurs mesures pour favoriser le développement des équipements et produits touristiques. Ces mesures sont décrites sous les rubriques d'entité navigable, lesquelles sont inscrites sous les aspects de l'entité navigable, de couloirs fluviaux, d'unités de paysages et de circuits récréatifs.

- **Environnement**

Le 2e projet de schéma exprime une volonté d'assurer une plus grande gestion de l'environnement. Outre les dispositions sur les zones inondables et géotechniquement instables, il prévoit des politiques de développement des lieux désaffectés d'élimination des

déchets, de développement résidentiel en bordure du réseau routier supérieur et de gestion des terrains contaminés.

Relativement aux contraintes anthropiques, la Communauté demande la collaboration des municipalités membres pour procéder à l'application des politiques et règlements existants à l'égard des usages à localisation normée, des risques d'accidents industriels majeurs ainsi que du bruit et des odeurs émises par des sources fixes de pollution.

Le 2e projet contient également des dispositions au chapitre des grandes affectations du sol et du territoire d'intérêt particulier, visant à assurer la protection des milieux sensibles ou présentant une richesse faunique. Les secteurs visés sont particulièrement situés le long des corridors fluviaux et dans le secteur du Lac Leamy.

- **Document complémentaire et plan d'action**

Pour assurer l'application des règles minimales en matière de construction, de lotissement de sécurité publique, de protection de l'environnement et de développement urbain, le 2e projet de schéma comprend également un document complémentaire.

Il est de plus accompagné d'un plan d'action visant à mettre en place différents équipements et infrastructures d'ici le 31 décembre 2000. Les principaux éléments qui y sont soulevés sont les infrastructures et équipements de la Communauté urbaine de l'Outaouais (usines d'eau potable, usine d'épuration des eaux usées à Gatineau, centres de traitement et de gestion des déchets) et les réseaux routiers et de transport en commun, lesquels sont partagés par les différents paliers de gouvernement.

Prochaines étapes

Suite à la période de consultation sur le 2e projet de schéma d'aménagement, qui se terminera le 7 octobre 1997, la Commission de l'aménagement analysera les avis et commentaires reçus et procédera aux corrections jugées nécessaires afin de tenir compte des préoccupations des citoyens, des municipalités membres et des autres partenaires de la Communauté. La Commission prévoit déposer la version finale du schéma d'aménagement révisé au Conseil le 23 octobre 1997 pour fins d'adoption. Celui-ci sera ensuite acheminé au ministre des Affaires municipales afin de recevoir son approbation au nom du gouvernement du Québec. À cette étape, le Service de la planification envisagera la possibilité de rendre disponible la version finale sur disque compact.

La Communauté espère voir l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement au printemps 1998. Ce dernier constituera l'outil de planification indispensable qui tient compte des nouvelles réalités et préoccupations en matière d'aménagement du territoire et de développement régional.

Membres de la Commission de l'aménagement

Monsieur Luc Montreuil, président de la Commission et maire de la ville de Masson-Angers ;
Monsieur Gilles Lacelle, conseiller de la ville de Buckingham ;
Monsieur Simon Racine, conseiller de la ville de Gatineau ;
Monsieur Roch Cholette, conseiller de la ville de Hull ;
Monsieur Richard Jennings, conseiller de la ville d'Aylmer ;
Monsieur Marc Croteau, président de la C.U.O. et maire de la ville d'Aylmer.

Le Secrétaire,

Jacques Tremblay,
le 21 juillet 1997.

Plan de présentation pour le 2e projet de schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais

1. *(Monsieur Luc Montreuil)* **Mot de bienvenue et présentation des membres de la Commission ainsi que du personnel du Service de la planification par le président.**

2. *(Monsieur Nelson M. Tochon)* **Présentation du contexte général de la révision (préoccupations régionales, nouvelles réalités économiques, 3e génération de schéma) et les enjeux du schéma d'aménagement, soit :**

   a) Diversifier la structure économique de la C.U.O. afin d'augmenter le niveau d'emploi et de maintenir la population sur le territoire ;

   b) Définir un nouveau cadre de planification où le plan intégré de transport intervient comme élément commun au stratégies d'aménagement et de développement ;

   c) Harmoniser les composantes du milieu de vie avec les valeurs économiques, sociales et environnementales (concept du développement viable) ;

   d) Faire reconnaître le territoire de la C.U.O. et promouvoir son identité culturelle distincte dans son espace économique frontalier.

3. *(Monsieur Daniel Le Pape)* **Présentation des principaux éléments du 2e projet en référence aux sept (7) planches annexées au document :**

   a) Planification des transports et Plan d'action (partie III du 2e projet de schéma)

   b) Pôles économiques régionaux (concept de développement)

   c) Périmètre d'urbanisation et les grandes affectations du sol

   d) Priorités d'aménagement du territoire

   e) Zones de contraintes de l'environnement et sites potentiellement contaminés (politique de réhabilitation des sites potentiellement contaminés du gouvernement du Québec)

   f) Développement récréo-touristique et le concept de l'Outaouais Fluvial

   g) Réseaux d'infrastructures

4. *(Monsieur Luc Montreuil)* **Période des questions du public**

   a) Présentation et dépôt des mémoires

   b) Période des questions

5. *(Monsieur Luc Montreuil)* **Étapes à venir**

   a) Fin de la période de consultation le 7 octobre 1997 (pour la population et les partenaires régionaux)

   b) Rédaction d'un rapport sur la consultation publique et analyse par la Commission de l'aménagement des avis

c) Dépôt de la version finale le 23 octobre 1997 au Conseil de la C.U.O. et envoi au ministre des Affaires municipales pour approbation

d) Entrée en vigueur prévue pour avril 1998

6. *(Monsieur Luc Montreuil)* **Remerciements et clôture de la séance de consultation publique**

Daniel Le Pape
Chargé de planification

Le 2 septembre 1997

Mesdames et Messieurs
Bonsoir,

Au nom de la Commission, je vous souhaite la plus cordiale des bienvenues à cette soirée de consultation publique sur le 2ième projet de schéma d'aménagement révisé de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

Permettez-moi, en tout premier lieu, de demander aux élus ainsi que les fonctionnaires qui sont avec nous ce soir, de se présenter.

La révision du schéma d'aménagement est une opération de longue haleine qui a débuté en 1992 et dont les différentes étapes ont été approuvées par le Conseil suite aux recommandations de la Commission de l'aménagement.

La consultation publique en est la plus importante car elle permettra à la Commission de l'aménagement, grâce à vos commentaires, critiques et suggestions, d'apporter des ajustements nécessaires à ce projet de schéma à dessein de soumettre la version finale au Conseil de la C.U.O. en octobre prochain.

Le document que nous vous présentons ce soir, contient un cadre de politiques et de principes de développement et d'aménagement du territoire que nous jugeons essentiel pour relever de nouveaux défis en matière de diversification économique, de transport et communication, d'environnement et de protection du patrimoine historique et culturel.

Je vous remercie bien sincèrement de votre apport et demanderai aux urbanistes de la Communauté de bien vouloir commencer la présentation.

Encore une fois merci.

Luc Montreuil
Président

Procès-verbal de la consultation publique sur le 2e projet de schéma d'aménagement réalisée par la Commission spéciale créée par le Conseil de la C.U.O. (Résolution no 97-454) en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, tenue en la salle du conseil, hôtel-de-ville, 57, chemin de Montréal, Masson-Angers, Québec, le mardi 2 septembre 1997, à 19h00, sous la présidence de monsieur Luc Montreuil, président.

SONT PRÉSENTS :

MM. Luc Montreuil, maire de la ville de Masson-Angers et président
Richard Jennings, conseiller de la ville d'Aylmer

SONT AUSSI PRÉSENTS :

MM. Nelson Tochon, directeur, Service de la planification, C.U.O.
Daniel LePape, chargé de planification, C.U.O.
Gabriel Cormier, conseiller de la ville de Masson-Angers
Marcel Laflamme, conseiller de la ville de Masson-Angers
Armand Lacelle, conseiller de la ville de Masson-Angers
Salah Barj, ingénieur à la S.T.O.
MME Jane Carson-Fex, conseillère de la ville de Masson-Angers
M. Pierre Gosselin, secrétaire adjoint, C.U.O.

SONT ÉGALEMENT PRÉSENTS :

Robert Burk, Michael Burk, Guylaine Bouchard, Pierre Guilbault et Sébastien Blanchette.

1. OUVERTURE DE LA RÉUNION - MOT DU PRÉSIDENT

Le président ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants. Il informe les personnes présentes que les copies du 2e projet de schéma sont disponibles pour fins de distribution.

2. INTRODUCTION AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Le directeur du Service de la planification de la C.U.O., monsieur Nelson Tochon explique la raison d'être du schéma d'aménagement pour les municipalités et même pour les citoyens. Il s'agit d'un document stratégique qui doit se limiter à l'essentiel et traduire les véritables préoccupations régionales. Les municipalités auront à l'appliquer d'une façon plus spécifique en accord avec leurs besoins. Il identifie les quatre grands enjeux du schéma qu'il explique brièvement : la diversification économique, le développement durable, le plan de transport et la mise en contexte de la situation de la C.U.O. par rapport à la M.R.O.C.

3. PRÉSENTATION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Monsieur Daniel LePape expose les grandes lignes du schéma d'aménagement. Pour ce faire, il présente et décrit les politiques et les principes d'aménagement à l'aide de sept (7) planches exposées, lesquelles sont inclues dans le 2e projet de schéma d'aménagement. Plusieurs éléments du projet sont présentés, notamment le plan de transport, les grandes affectations du sol, les contraintes environnementales, le concept du corridor fluvial et les unités de paysage.

Au sujet de la capacité de développement à l'intérieur du périmètre urbain, M. LePape présente les différentes catégories d'aires d'aménagement : aire engagée, aire de consolidation et aire d'expansion. Au sujet de cette dernière, il distingue deux sous-catégories, soit celle présentant des possibilités de développement avant 2011 et celle destinée au développement dans un horizon au-delà de 2011.

4. QUESTIONS ET RÉPONSES AU PUBLIC

- M. Burke : En tant que développeurs, nous souhaitons certains changements et ils semblent se trouver dans le schéma en révision.

- M. LePape : En ce qui concerne le développement à prévoir dans le secteur ouest de la Baie Clément, des ajustements à l'affectation résidentielle pourront être faits conformément aux limites de la propriété de M. Burke.

- M. Burke : Nous vous remettons une demande écrite au sujet de nos propriétés. Nous voulons une réponse claire au sujet de la zone inondable. (cf. Annexe)

- M. Guilbault : Votre carte est-elle fiable pour déterminer la ligne de la zone inondable ?

- M. LePape : Il faudra effectivement revoir ces différentes lignes de récurrence avec les cartes réalisées par des arpenteurs-géomètres.

- Mme Carson-Fex : Le schéma d'aménagement peut-il être encore modifié ?

- M. Tochon : Des modifications au schéma d'aménagement peuvent être demandées jusqu'à la fin de la consultation. En ce qui concerne les municipalités, la Loi prévoit plusieurs autres dispositions.

- M. Laflamme : La municipalité de Masson-Angers avait demandé un dézonage agricole pour réunir les deux agglomérations qui la composent : cette demande a-t-elle été considérée dans le schéma ?

- M. Tochon : La demande de la municipalité de Masson-Angers fait présentement partie du nouveau schéma d'aménagement.

- Mme Bouchard : Les dernières modifications apportées aux sentiers récréatifs ont-elles été enregistrées ?

- M. LePape : Non, elles seront apportées dans la version finale, notamment dans le cadre du plan d'action.

5. CLOTURE DE LA RÉUNION

Le président clôture la séance en remerciant les participants de leur présence 20h00.

Luc Montreuil	Pierre Gosselin
Président	Secrétaire adjoint

Procès-verbal de la consultation publique sur le 2e projet de schéma d'aménagement réalisée par la Commission spéciale créée par le Conseil de la C.U.O. (Résolution no 97-454) en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, tenue en la salle du conseil, hôtel-de-ville, 515, rue Charles, Buckingham, Québec, le mercredi 3 septembre 1997, à 19h00, sous la présidence de monsieur Luc Montreuil, président.

SONT PRÉSENTS :

MM. Luc Montreuil, maire de la ville de Masson-Angers et président
Richard Jennings, conseiller de la ville d'Aylmer
Simon Racine, conseiller de la ville de Gatineau
Gilles Lacelle, conseiller de la ville de Buckingham

SONT ÉGALEMENT PRÉSENTS :

MM. Nelson Tochon, directeur, Service de la planification, C.U.O.
Daniel LePape, chargé de planification, C.U.O.
Marc Chicoine, directeur, Service d'urbanisme, ville de Buckingham
Salah Barj, ingénieur à la S.T.O.
M. Pierre Gosselin, secrétaire adjoint, C.U.O.

Étant donné qu'il n'y a aucun public, la séance est terminée à 19h30.

Luc Montreuil
Président

Pierre Gosselin
Secrétaire adjoint

Procès-verbal de la consultation publique sur le 2e projet de schéma d'aménagement réalisée par la Commission spéciale créée par le Conseil de la C.U.O. (résolution no 97-454) en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, tenue en la salle du conseil, Édifice Pierre-Papin, 144 boulevard de l'Hôpital, Gatineau, Québec, le mardi 9 septembre 1997 à 19h00, sous la présidence de monsieur Luc Montreuil, président.

SONT PRÉSENTS :

MM. Luc Montreuil, maire de la ville de Masson-Angers et président
Richard Jennings, conseiller de la ville d'Aylmer
Simon Racine, conseiller de la ville de Gatineau
Roch Cholette, conseiller de la ville de Hull
Gilles Lacelle, conseiller de la ville de Buckingham
Jean Deschênes, conseiller de la ville de Gatineau
Jacques Forget, conseiller de la ville de Gatineau

SONT AUSSI PRÉSENTS :

MM. Nelson Tochon, directeur, Service de la planification, C.U.O.
Daniel LePape, chargé de planification, C.U.O.
M. Pierre Gosselin, secrétaire adjoint, C.U.O.

SONT ÉGALEMENT PRÉSENTS :

Anh Richez, Roger Lachapelle, Pierre Tanguay, Eric Boutet, Berthe Miron, Suzanne Dagenais, Marie-Claude Martel, Conrad Sigouin, Philippe Charrette, Line Charrette, René Lafrenière, Pierre Marcotte, Alain Lafortune, Jacques Perrier et Jean-Pierre Charrette.

1. OUVERTURE DE LA RÉUNION ET MOT DU PRÉSIDENT

Le président ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants. Les membres de la Commission spéciale et les fonctionnaires sont invités à se présenter. Le président fait un bref historique sur la révision du schéma d'aménagement. Il informe les personnes présentes que les copies du 2e projet de schéma sont disponibles pour fins de distribution.

2. INTRODUCTION AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Le directeur du Service de la planification de la C.U.O., monsieur Nelson Tochon signale que le schéma en révision appartient à une troisième génération. Il s'agit d'un document stratégique, précise-t-il, qui doit se limiter à l'essentiel et traduire les véritables préoccupations régionales. Les municipalités auront à l'appliquer d'une façon plus spécifique en accord avec leurs besoins. Il identifie les quatre grands enjeux du schéma qu'il explique brièvement : la diversification économique, le développement durable, la planification des transports et la promotion et la reconnaissance de son identité culturelle distincte dans un espace économique frontalier.

3. PRÉSENTATION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Monsieur Daniel Le Pape expose les grandes lignes du schéma d'aménagement. Pour ce faire, il présente et décrit les politiques et les principes d'aménagement à l'aide de sept (7) planches exposées, lesquelles sont inclues dans le 2e projet de schéma d'aménagement. Plusieurs éléments du projet sont présentés, notamment la planification des transports, les pôles économiques régionaux, les grandes affectations du sol, les zones d'aménagement prioritaire, les contraintes environnementales, le concept du corridor fluvial et les unités de paysage ainsi que les infrastructures régionales.

Au sujet de la capacité de développement à l'intérieur du périmètre urbain, M. LePape présente les différentes catégories d'aires d'aménagement : aire engagée, aire de consolidation et aire d'expansion. Au sujet de cette dernière, il distingue deux sous-catégories, soit celle présentant des possibilités de développement avant 2011 et celle destinée au développement dans un horizon au-delà de 2011.

4. QUESTIONS ET RÉPONSES AU PUBLIC

- Mme Charette : Dans l'aire d'expansion en jaune serin, que voulez vous dire lorsque vous parlez de projets qui ne peuvent être réalisés ailleurs dans la municipalité ?

- M. Le Pape : Il s'agit d'un secteur qui présente un paysage exceptionnel comme celui du Secteur St-Alexandre. Il doit être préservé dans le cadre des projets de développement présenté par le promoteur intéressé. À cet effet les critères sont :

  1. le secteur doit être desservi par les réseaux d'égout et d'aqueduc;
  2. 20 % de la superficie du projet doit être destiné à des fins récréatives;
  3. le projet ne peut se réaliser dans l'aire de consolidation comprise sur le territoire de la ville de Gatineau.

- M. Lafortune : Qu'est-ce qui empêche la continuation de l'autoroute 50 entre Montréal et l'Outaouais ?

- M. Montreuil : Le ministère des Transports du Québec a déjà produit un rapport dans lequel il indique les étapes qui seront suivies dans le projet. Bien sûr, le schéma présentement en révision priorise l'établissement du lien entre chemin de la Montagne et Saint-Laurent, qui constitue en soi l'autoroute 50. Ce tronçon est appelé l'autoroute de l'Outaouais. Quant à son prolongement vers l'est, l'autoroute pourrait être prise en charge par le secteur privé. En définitive, tout est possible tant que ce n'est pas fini.

- M. Lafortune : Si l'autoroute 417 bifurque vers le sud, l'autoroute 50 ne devrait-elle pas passer par le nord pour assurer un meilleur développement de la région ?

- M. Montreuil : Votre recommandation est enregistrée.

- M. Lacelle : Les pistes cyclables font-elles parties du schéma d'aménagement ?

- M. Le Pape : Le chapitre IV en fait largement état en traitant des sentiers récréatifs. Le lien est-ouest est à compléter et constitue une priorité. Un plan d'action à cet effet sera intégré dans la IIIe partie de la version finale.

- M. Lachapelle : Est-ce que le sentier transcanadien passe sur le territoire de la C.U.O. ? Ne serait-il pas souhaitable de s'y raccorder ?

- M. Tochon : Nous enregistrons votre recommandation.

- M. Perrier : Quelles sont les démarches à suivre pour les propriétaires agricoles suite aux derniers changements apportés à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles?

- M. Montreuil : Un comité consultatif vient d'être formé. La première réunion devrait avoir lieu en octobre prochain. À ce moment, les citoyens seront informés des changements et des procédures à suivre pour faire valoir leurs revendications.

- M. Lafortune : Ne serait-il pas opportun d'impliquer les communautés autochtones dans la mise en valeur du potentiel archéologique dans le Parc du lac Leamy ?

- M. Gosselin : La Communauté Kitigan Zibi de Maniwaki est déjà impliquée dans le projet. Elle considère présentement différentes possibilités en ce qui concerne ses interventions.

6. CLÔTURE DE LA RÉUNION

Le président clôture la séance en remerciant les participants de leur présence. 20h15.

Luc Montreuil	Pierre Gosselin
Président	Secrétaire adjoint

Procès-verbal de la consultation publique sur le 2e projet de schéma d'aménagement réalisée par la Commission spéciale créée par le Conseil de la C.U.O. (résolution no 97-454) en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, tenue en la salle de la Terrasse, Maison du citoyen, 25, rue Laurier, Hull, Québec, le mercredi 10 septembre 1997 à 19h00, sous la présidence de monsieur Luc Montreuil, président.

SONT PRÉSENTS :

MM. Luc Montreuil, maire de la ville de Masson-Angers et président
Richard Jennings, conseiller de la ville d'Aylmer
Simon Racine, conseiller de la ville de Gatineau
Roch Cholette, conseiller de la ville de Hull
Gilles Lacelle, conseiller de la ville de Buckingham
Pierre Chénier, conseiller de la ville de Hull

SONT AUSSI PRÉSENTS :

MM. Nelson Tochon, directeur, Service de la planification, C.U.O.
Daniel LePape, chargé de planification, C.U.O.
Ghislain Couture, représentant du M.T.Q.
Salah Barj, chargé de projet
M. Pierre Gosselin, secrétaire adjoint, C.U.O.

SONT ÉGALEMENT PRÉSENTS :

Pierre Philion, Joanne Martel, André Gagnon, Neale MacMillan, Diane Goulet, Claude Poncin, Michel Prévost, Mario Desbiens, Marie-Jeanne Musiol et Marcel Miner

1. OUVERTURE DE LA RÉUNION ET MOT DU PRÉSIDENT

Le président ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants. Les membres de la Commission spéciale et les fonctionnaires sont invités à se présenter. Par la suite, le président fait un bref historique sur la révision du schéma d'aménagement. Il informe les personnes présentes que les copies du 2e projet de schéma sont disponibles pour fins de distribution.

2. INTRODUCTION AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Le directeur du Service de la planification de la C.U.O., monsieur Nelson Tochon signale que le schéma en révision appartient à une troisième génération. Il identifie les caractéristiques de chacune d'elles en précisant que le schéma actuel porte sur un territoire de dimension métropolitaine. Ce document stratégique doit se limiter à l'essentiel et traduire les véritables préoccupations régionales. Les municipalités auront à l'appliquer d'une façon plus spécifique en accord avec leurs besoins. Il identifie les quatre grands enjeux du schéma d'aménagement de la C.U.O. qu'il explique brièvement : la diversification économique, le développement durable, la planification des transports ainsi que la promotion et la reconnaissance de son identité culturelle distincte dans un espace économique frontalier.

3. PRÉSENTATION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Monsieur Daniel LePape expose les grandes lignes du schéma d'aménagement. Pour ce faire, il présente et décrit les politiques et les principes d'aménagement à l'aide de sept (7) planches exposées, lesquelles sont incluses dans le 2e projet de schéma d'aménagement. Plusieurs éléments du projet sont présentés, notamment la planification des transports, les pôles économiques régionaux, les grandes affectations du sol, les zones d'aménagement prioritaire, les contraintes environnementales, le concept du corridor fluvial et les unités de paysage de même que les infrastructures régionales.

Au sujet de la capacité de développement à l'intérieur du périmètre urbain, M. LePape présente les différentes catégories d'aires d'aménagement : aire engagée, aire de consolidation et aire d'expansion. En rapport à cette dernière, il distingue deux sous-catégories, soit celle présentant des possibilités de développement avant 2011 et celle destinée au développement dans un horizon au-delà de 2011.

4. QUESTIONS ET RÉPONSES AU PUBLIC

- M. Prévost : À titre de président de la Société d'histoire de l'Outaouais, je m'interroge sur le poids réel d'un schéma d'aménagement à la lumière de ce qui est survenu lors de

la destruction de la maison Hammond qui avait été identifiée dans le schéma d'aménagement adopté en 1988 comme étant un édifice patrimonial d'intérêt régional ?

- M. Tochon : Il faut rappeler qu'un schéma d'aménagement est un cadre qui donne des orientations aux municipalités. Un intérêt régional ainsi exprimé vaut dans la mesure où il y a consensus et que ces municipalités l'intègrent à leur plan d'urbanisme. Le schéma d'aménagement est une activité politique avec des responsabilités partagées comme le veut le Législateur et nous devons nous conformer à ses volontés.

- M. Prévost : Par rapport au schéma présentement en vigueur, il faut reconnaître que la place réservée au patrimoine s'avère fort modeste. Des édifices comme le château d'eau devraient y être clairement mentionnés. Néanmoins, il faut se réjouir de la place accordée aux fouilles archéologiques dans le Parc du lac Leamy.

- M. Tochon : L'absence de listes exhaustives dans le projet actuel ne signifie pas que des édifices patrimoniaux comme le château d'eau à Hull ne peuvent pas jouir d'une protection adéquate au niveau des municipalités. En ce qui concerne les fouilles archéologiques dans le Parc du Lac Leamy, je vous remercie de votre support.

- M. Cholette : La ville de Hull a déjà entrepris des démarches pour que le château d'eau ainsi que d'autres édifices patrimoniaux de la ville bénéficient d'une protection particulière. Elle n'a aucune objection à ce qu'ils soient mentionnés dans le schéma présentement en consultation.

- M. Gagnon : À titre de porte-parole de l'Association des résidents et des résidentes du centre-ville de Hull, je condamne la continuation de l'autoroute de l'Outaouais. Une telle autoroute favorisera le déplacement des services vers la périphérie et videra le centre-ville ; elle favorisera l'utilisation de l'automobile et accentuera la pollution ; elle favorisera la déstabilisation du transport en commun, à bicyclette et à pied et créera un milieu de vie moins humain. Sa construction se fera au détriment d'espaces comme le Parc de la Gatineau ou celui du lac des Fées. En vidant le centre-ville, l'autoroute empêchera une meilleure utilisation des ressources déjà en place, ce qui est tout-à-fait contraire aux objectifs du présent schéma. Ainsi, nous recommandons d'abandonner le projet de compléter l'autoroute de l'Outaouais.

- M. Tochon : Il faut nuancer. Le transport en commun a toujours été considéré en priorité. Dans cette perspective, il y a plusieurs opportunités de voies réservées qui sont proposées dans le schéma associées aux parcs de stationnement incitatif. Il en est de même pour les cyclistes avec les sentiers récréatifs ou pour les piétons avec les traverses. La C.U.O. doit prendre une décision en fonction des objectifs globaux. Dans une telle perspective, l'abandon de la construction de l'autoroute des Outaouais semble irréalisable.

- M. Barj : Pour contrebalancer l'axe de circulation nord-sud avec la M.R.O.C., la C.U.O. doit développer l'axe est-ouest afin de rendre possible les communications entre les villes de la région. Il ne faut pas oublier que le réseau routier soutient le transport en commun, le covoiturage et même les déplacements à bicyclette.

- M. Cholette : Si les citoyens de l'Outaouais ne peuvent avoir facilement accès aux services de la région, notamment dans le secteur d'activités commerciales, ils iront à Ottawa.

- M. Poncin : Ne parle-t-on pas aujourd'hui d'autoroutes de l'information pour favoriser le développement économique et celui de l'emploi et non pas d'autoroutes de béton ?

- M. LePape : Un mémoire déposé par un urbaniste de la région à la Commission sur les enjeux du développement de l'inforoute québécoise en 1996 démontre que l'autoroute de l'information aurait un impact limité dans les déplacements reliés à l'emploi en Outaouais. Bien sûr, les études sur le sujet s'avèrent encore très partielles puisque la révolution de l'autoroute de l'information demeure récente.

- M. Couture : Une étude a été faite à l'échelle de la région de la capitale sur le déplacement des résidants : La ville de Hull accueille présentement à tous les jours plus ou moins 20 000 travailleurs. Le design actuel du réseau routier a été conçu dans les années 70 et la population n'a pas cessé de croître. Il faut tenir compte des besoins actuels.

- M. Cholette : La ville de Hull est principalement desservie par les boulevards Taché et Saint-Raymond. Comme ils n'ont pas été prévus pour la circulation actuelle et surtout pour les camions lourds, ces artères vitaux se détériorent très rapidement. Dans un même ordre d'idée, la ville de Hull investit beaucoup pour redynamiser le centre-

ville et en faire un centre d'emploi. Son accès par des voies de communication adéquates s'avère un élément indispensable.

- M. Desbiens : Un centre-ville doit vivre autant le jour que la nuit et ce n'est pas le cas ici. Présentement, les banlieusards veulent profiter du centre-ville à des conditions inacceptables pour ceux qui l'habitent au point que ces derniers doivent le fuir pour retrouver une certaine qualité de vie. Une autoroute ne m'apparaît pas une solution, mais elle semble une solution avec laquelle il faut composer. Dans une telle perspective, il faudra être très attentif pour en limiter les méfaits.

- M. LePape : Le ministère des Transports du Québec propose aux municipalités plusieurs mesures de mitigation pour atténuer les inconvénients des autoroutes : de larges corridors, des murs anti-bruit, des talus, des aménagements paysagers, etc.

- Mme Musiol : De telles mesures de mitigation ne sont pas possibles pour ceux qui vivent au centre-ville. Il serait souhaitable de travailler avec eux pour trouver des solutions qui leur conviennent.

- M. Couture : Le ministère des Transports du Québec étudie présentement différentes façons de compléter l'autoroute de l'Outaouais. Dès qu'une décision sera prise, il se fera un devoir de consulter la population pour connaître ses préoccupations et trouver les solutions les plus appropriées.

- M. Gagnon : À la lumière de l'expérience passée, nous craignons que les résidents du centre-ville ne seront pas consultés.

- M. LePape : Le dernier rapport sur le plan intégré des transports de la région a fait l'objet de nombreuses consultations publiques sans oublier les autres consultations faites au sujet des ponts. Désormais, les consultations se font d'une façon beaucoup plus courante.

- M. Poncin : Le développement domiciliaire ne risque-t-il pas de se faire le long des autoroutes et non pas là où il est prévu dans le schéma ?

- M. LePape : Le développement domiciliaire visé est de haute densité. De plus le long de l'autoroute de l'Outaouais, la présence de pôles multifonctionnels vise la mixité des fonctions urbaines.

- M. MacMillan : Il est question de mettre en place un train de banlieue dans la M.R.O.C. Pourquoi ne pas prévoir la même chose en Outaouais ?

- M. Montreuil : Les dernières études démontrent que le train de banlieue serait une solution trop coûteuse pour l'Outaouais.

- M. Barj : Le viabus permettrait de rencontrer les objectifs visés par le train de banlieue à un coût nettement moindre. Dans une perspective de développement durable, cette approche vise à obtenir un effet optimal grâce à une heureuse combinaison de différentes mesures. À titre d'exemple, le viabus utilisera tant les emprises ferroviaires que les routes pour assurer un déplacement plus rapide des passagers. D'ailleurs, son implantation se fera en plusieurs phases lesquelles seront évaluées et réévaluées avant d'être appliquées.

- M. Miner : Avant d'entreprendre quoi que ce soit, les politiciens et les fonctionnaires ne consultent pas assez les citoyens. À titre d'exemple, la piste cyclable dans le Parc du lac Leamy est inondée au printemps pendant plusieurs semaines. Les cyclistes doivent emprunter la voie réservée du boulevard Fournier avec beaucoup de risque, car les autobus passent très près d'eux.

- M. S. Barj : Il faut préciser que les voies réservées ne sont pas autorisées aux cyclistes pour cette raison. D'une façon parallèle aux sentiers récréatifs, il est prévu d'aménager des sentiers spécifiques pour les cyclistes utilitaires. De la sorte, ils n'auront plus à emprunter les voies réservées.

- M. Miner : Beaucoup de développement touristique pourrait se faire autour du Parc du Lac Leamy, mais la Commission de la capitale nationale met tellement de restrictions qu'il n'est pas possible de profiter d'un tel site au meilleur des intérêts de la région.

- M. Cholette : La Commission de la capitale Nationale impose peut-être trop de restrictions, mais elle apporte une collaboration très positive dans plusieurs projets comme celui des feux du casino, du bal de neige, et du développement du parc du Lac Leamy. La ville de Hull investit beaucoup pour retenir plus longtemps chez-elle les touristes

qui viennent au casino ou au musée canadien des civilisations au point qu'elle est la seule ville au Québec à connaître présentement une croissance des nuitées.

- M. Couture : Le schéma propose trois (3) corridors pour la construction d'un nouveau pont en 2046. A-t-on l'intention de tous les maintenir ?

- M. Racine : L'étude du C.A.C.P.E.T. privilégiait le corridor empruntant l'Ile Kettle, mais ce choix a été refusé par la M.R.O.C.

-M. Couture : Est-ce que la C.U.O. se prononce d'une façon explicite sur la construction d'une troisième voie pour le pont Champlain ?

- M. Tochon : La position de la C.U.O. est clairement inscrite dans le schéma en révision et suite à la décision de la Cour Suprême de l'Ontario sur l'élargissement du pont Champlain, des rencontres sont déjà prévues avec les présidents de la M.R.O.C. et de la C.U.O. pour en arriver à une entente dans ce sens.

- M. Poncin : Est-il possible d'avoir le flux des déplacements entre Aylmer et Gatineau ainsi que ceux entre Aylmer et Ottawa ?

- M. Tochon : Pour de tels renseignements, il faudra venir nous voir à la C.U.O. pendant les heures de bureau.

6. CLOTURE DE LA RÉUNION

Le président clôture la séance en remerciant les participants de leur présence. 21h30.

Luc Montreuil	Pierre Gosselin
Président	Secrétaire adjoint

Procès-verbal de la consultation publique sur le 2e projet de schéma d'aménagement réalisée par la Commission spéciale créée par le Conseil de la C.U.O. (Résolution no 97-454) en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, tenue en la salle du conseil, Place des Pionniers, 115 rue Principale, Aylmer, Québec, le lundi 15 septembre 1997, à 19h00, sous la présidence de monsieur Luc Montreuil, président

SONT PRÉSENTS :

MM. Luc Montreuil, maire de la ville de Masson-Angers et président
Richard Jennings, conseiller de la ville d'Aylmer
Simon Racine, conseiller de la ville de Gatineau
Roch Cholette, conseiller de la ville de Hull
André Levac, conseiller de la ville d'Aylmer

SONT AUSSI PRÉSENTS :

MM. Nelson Tochon, directeur, Service de la planification, C.U.O.
Daniel LePape, chargé de planification, C.U.O.
Salah Barj, ingénieur à la S.T.O.
M. Pierre Gosselin, secrétaire adjoint, C.U.O.

SONT ÉGALEMENT PRÉSENTS :

Barry Moffatt, Serge Ménard, Denis Drolet, Gilbert Gagnon, Charles Munn et J. Aimé Desjardins.

1. OUVERTURE DE LA RÉUNION ET MOT DU PRÉSIDENT

Le président ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants. Les membres de la Commission spéciale et les fonctionnaires sont invités à se présenter. Par la suite, le président fait un bref historique sur la révision du schéma d'aménagement. Il informe les personnes présentes que les copies du 2e projet de schéma sont disponibles pour fins de distribution.

2. INTRODUCTION AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Le directeur du Service de la planification de la C.U.O., monsieur Nelson Tochon signale que la révision du schéma d'aménagement est une obligation légale qui doit être faite à tous les cinq ans afin de s'adapter à l'évolution du monde municipal. Le schéma présentement en révision appartient à une troisième génération. Il identifie les caractéristiques de chacune d'elles en précisant que le schéma actuel porte sur un territoire de dimension métropolitaine. Ce document stratégique doit se limiter à l'essentiel et traduire les véritables préoccupations régionales. Les municipalités auront à l'appliquer d'une façon plus spécifique en accord avec leurs besoins. Il identifie les quatre grands enjeux du schéma d'aménagement de la C.U.O. qu'il explique brièvement : la diversification économique, la gestion de l'urbanisation, la planification des transports ainsi que la promotion et la reconnaissance de son identité culturelle distincte dans un espace économique frontalier.

3. PRÉSENTATION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Monsieur Daniel Le Pape expose les grandes lignes du schéma d'aménagement. Pour ce faire, il présente et décrit les politiques et les principes d'aménagement à l'aide de sept (7) planches exposées, lesquelles sont inclues dans le 2e projet de schéma d'aménagement. Plusieurs éléments du projet sont présentés, notamment la planification des transports, les pôles économiques régionaux, les grandes affectations du sol, les zones d'aménagement prioritaire, les contraintes environnementales, le concept du corridor fluvial et les unités de paysage de même que les infra-structures régionales.

Au sujet des pôles économiques, M. LePape spécifie que seize (16) espaces économiques régionaux ont été retenus, lesquels sont classés dans cinq (5) catégories. Ce concept vise à assurer une position concurrentielle par rapport à la M.R.O.C. avec laquelle la C.U.O. partage le même espace économique.

Concernant la capacité de développement à l'intérieur du périmètre urbain, M. Le Pape présente les différentes catégories d'aires d'aménagement : aire engagée, aire de consolidation et aire d'expansion. Au sujet de cette dernière, il distingue deux sous-catégories, soit celle présentant des possibilités de développement avant 2011 et celle destinée au développement dans un horizon au-delà de 2011.

4. QUESTIONS ET RÉPONSES AU PUBLIC

- M. Desjardins : Quelle est la nature du tronçon à compléter de l'autoroute 50 et quelle est la position de la C.U.O. à ce sujet ?

- M. Montreuil : La décision n'est pas encore prise et elle sera prise par le ministère des Transports du Québec. À ce moment, la C.U.O. fera connaître sa position.

- M. Cholette : La ville de Hull a l'intention d'attendre la décision du M.T.Q. pour prendre position. Néanmoins, elle veut que l'autoroute se rende jusqu'au boulevard Saint-Joseph dès l'an prochain.

- M. Desjardins : Il y a un secteur en brun, entre les chemins Pink et Boucher, où passe l'aqueduc et facilement drainable dans les égouts de McConnell-Laramée, pourquoi attendre son développement après 2011 ?

- M. Tochon : Votre logique se justifie, mais le ministère des Affaires municipales exige une plus grande consolidation urbaine. En ce sens la Commission a dû faire des choix sur les limites du périmètre d'urbanisation et par conséquent, il a été recommandé par cette Commission et statué par le conseil que cette limite dans ce secteur était le Chemin Boucher. Par ailleurs le développement partiellement desservi le long du chemin Klock n'est pas acceptable selon le récent avis du ministre des Affaires municipales. Ce dernier a signifié qu'une telle initiative constitue de l'étalement urbain.

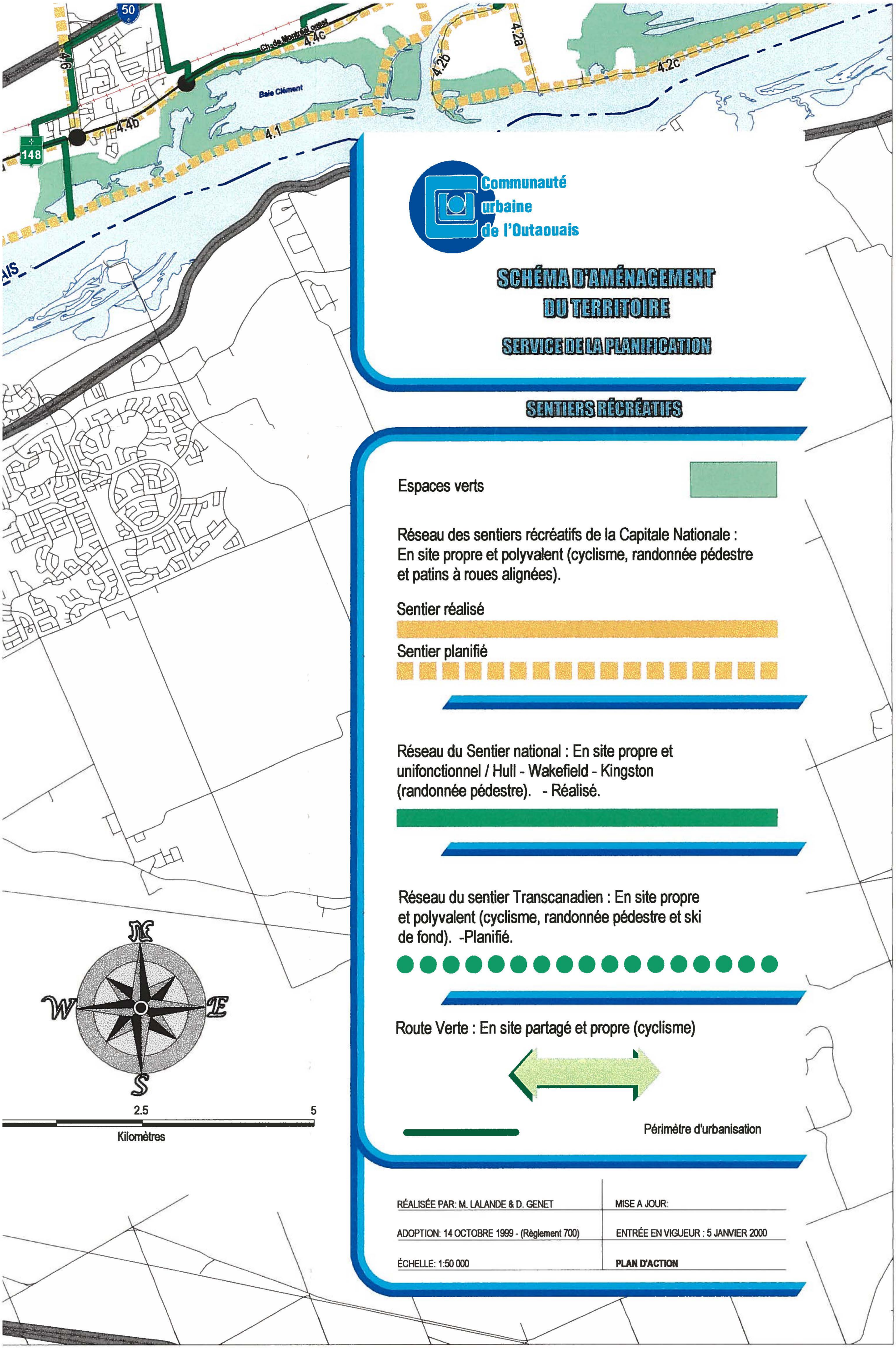
- M. Munn : Étant donné que les infrastructures sont déjà en place dans ce secteur, il ne s'agit pas d'étalement urbain ?

- M. Tochon : Le Conseil de la C.U.O. a justement mandaté le président de la Commission de l'aménagement ainsi que d'autres membres pour faire valoir un tel point de vue auprès des fonctionnaires et du ministre des affaires municipales.

6. CLÔTURE DE LA RÉUNION

Le président clôture la séance en remerciant les participants de leur présence. 20h30.

Luc Montreuil	Pierre Gosselin
Président	Secrétaire adjoint



Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SERVICE DE LA PLANIFICATION

SENTIERS RÉCRÉATIFS

Espaces verts

Réseau des sentiers récréatifs de la Capitale Nationale : En site propre et polyvalent (cyclisme, randonnée pédestre et patins à roues alignées).

Sentier réalisé

Sentier planifié

Réseau du Sentier national : En site propre et unifonctionnel / Hull - Wakefield - Kingston (randonnée pédestre). - Réalisé.

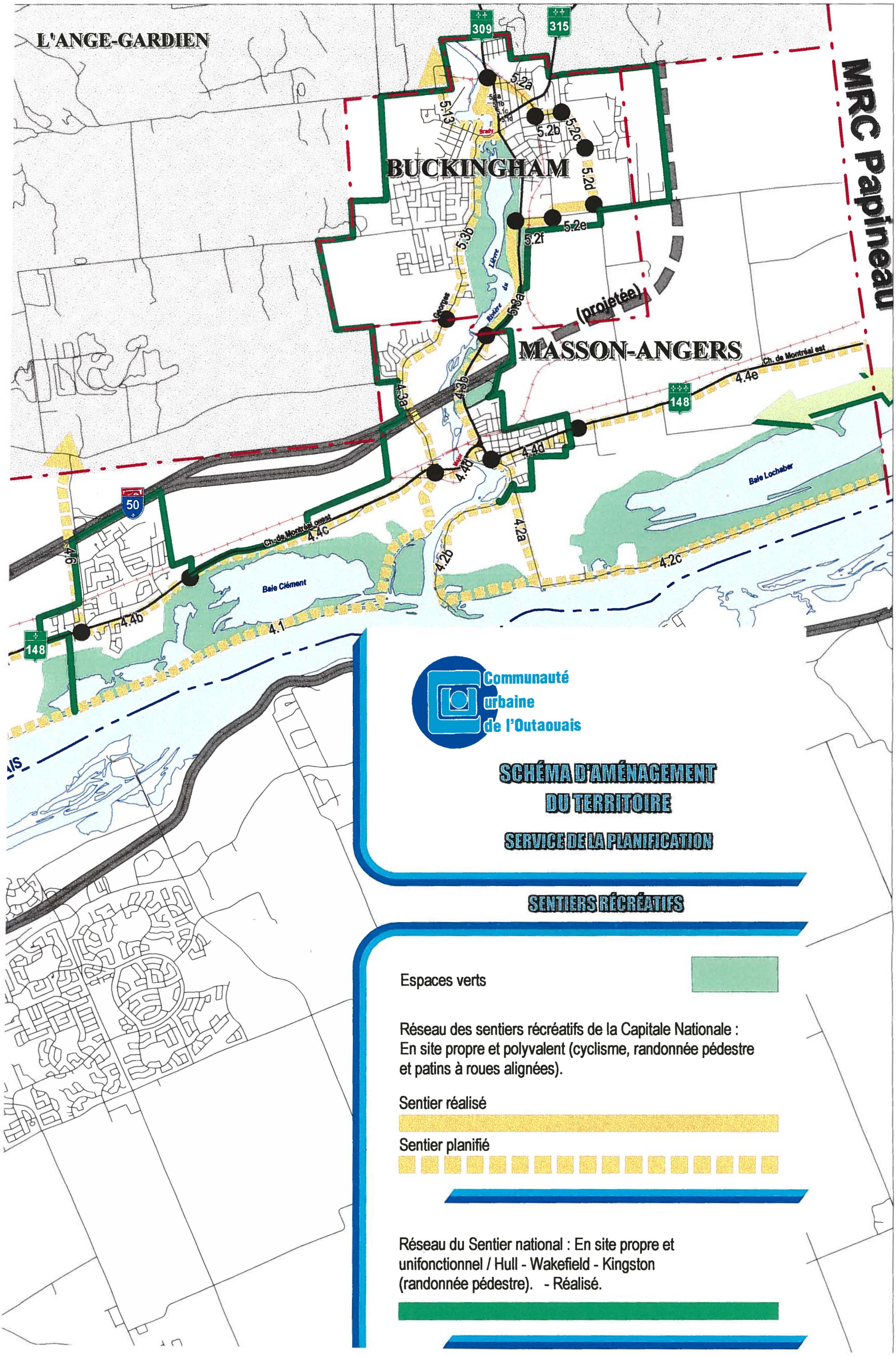
Réseau du sentier Transcanadien : En site propre et polyvalent (cyclisme, randonnée pédestre et ski de fond). -Planifié.

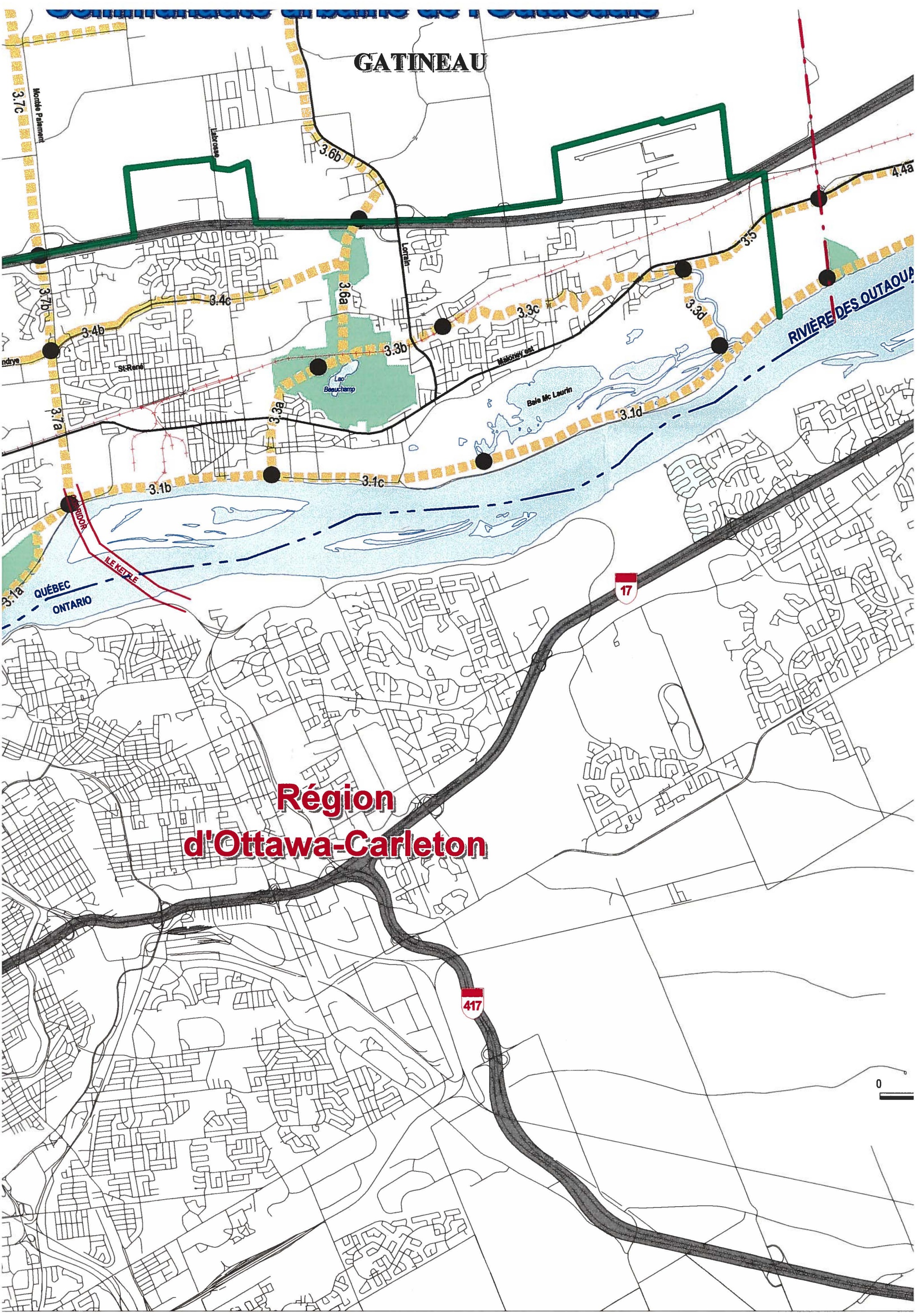
Route Verte : En site partagé et propre (cyclisme)

Périmètre d'urbanisation

RÉALISÉE PAR: M. LALANDE & D. GENET	MISE A JOUR:
ADOPTION: 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)	ENTRÉE EN VIGUEUR : 5 JANVIER 2000
ÉCHELLE: 1:50 000	**PLAN D'ACTION**

148 (carte 1 de 8) DB32
Ligne Grand-Brûlé/Vignan à 315 kV
Boucle outaouaise
Laurentides/Outaouais 6211-09-018


L'ANGE-GARDIEN
309
315
BUCKINGHAM
MRC Papineau
5.2a
5.2b
5.2c
5.2d
5.2e
5.2f
5.3b
5.1a
5.1b
5.1c
5.1d
5.1.3
Brady
Rivière du Lièvre
Rivière Blanche
(projetée)
MASSON-ANGERS
4.3a
4.3b
4.4d
4.4e
148
Ch. de Montréal est
50
4.4c
4.6
Ch. de Montréal ouest
Baie Clément
Baie Lochaber
4.2a
4.2b
4.2c
4.4b
4.1
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
SENTIERS RÉCRÉATIFS
Espaces verts
Réseau des sentiers récréatifs de la Capitale Nationale : En site propre et polyvalent (cyclisme, randonnée pédestre et patins à roues alignées).
Sentier réalisé
Sentier planifié
Réseau du Sentier national : En site propre et unifonctionnel / Hull - Wakefield - Kingston (randonnée pédestre). - Réalisé.


GATINEAU
Montée Paiement
Labrosse
Lorrain
St-René
Lac Beauchamp
Baie Mc Laurin
RIVIÈRE DES OUTAOUA
CORRIDOR
ÎLE KETTLE
QUÉBEC
ONTARIO
3.7c
3.7b
3.7a
3.6b
3.6a
3.4c
3.4b
3.3c
3.3b
3.3a
3.3d
3.5
4.4a
3.1d
3.1c
3.1b
3.1a
17
417
Région
d'Ottawa-Carleton
0

VAL-DES-MONTS

ollines-de-l'Outaouais

366

Communauté urbaine de l'Outaouais

GATINEAU

Montée Paiement

Labrosse

3.6b

Lorrain

3.6a

3.4c

3.7b

3.4b

St-René

3.3b

3.3c

3.3d

Mahoney est

Lac Beauchamp

3.3a

3.7a

Baie Mc Laurin

3.1d

3.1b

3.1c

3.5

4.4a

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

TUDOR

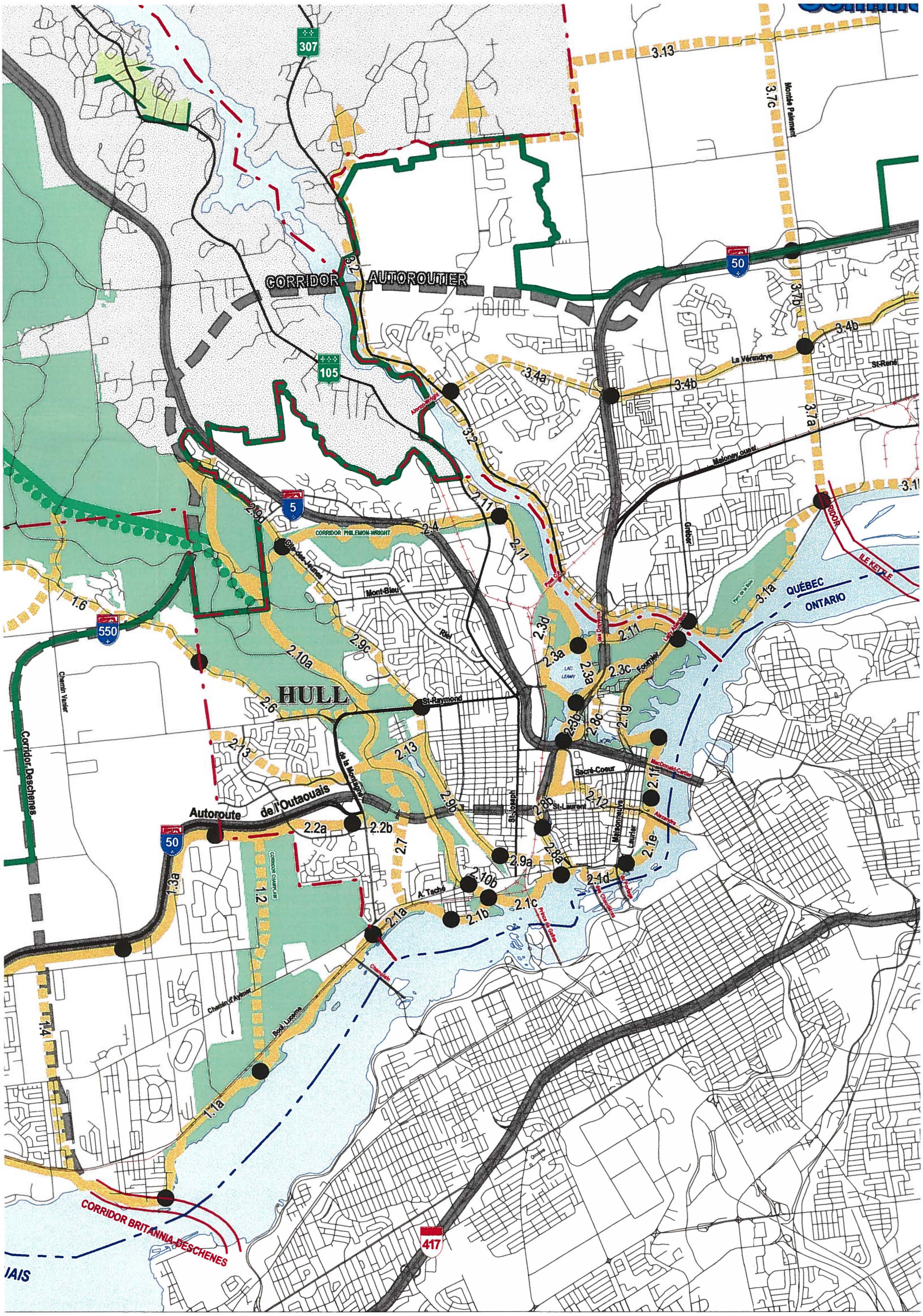
ILE KETTLE

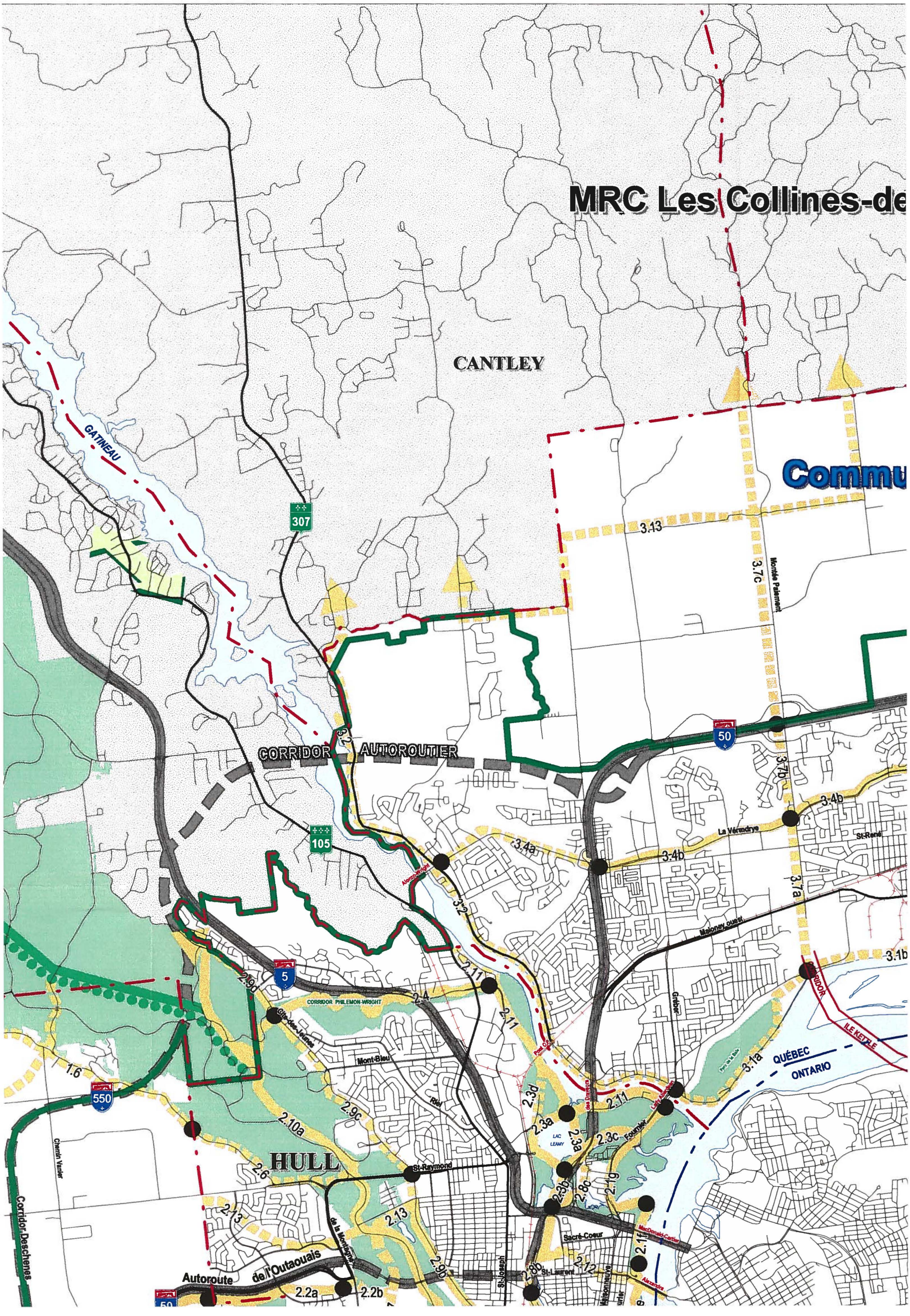
QUÉBEC

ONTARIO

17

Région


307
105
5
50
550
417
CORRIDOR AUTOROUTIER
CORRIDOR PHILEMON-WRIGHT
CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES
HULL
QUÉBEC
ONTARIO
Autoroute de l'Outaouais
Corridor Deschenes
Chemin Vanier
Mont-Bleu
St-Raymond
Sacré-Coeur
St-Laurent
Laurier
Maisonneuve
Gatineau
Montée Paiement
La Vérendrye
St-René
Melonby ouest
Grober
Fournier
MacDonald-Cartier
Alexandra
Ridel
St-Joseph
de la Montagne
Chemin d'Aylmer
Boul. Lucerne
A.-Taché
Champlain
Prince de Galles
Ile Kettle
Lac Leamy
Alonzo Wright
3.13
3.7c
3.7b
3.4b
3.7a
3.4a
3.2
3.1
3.1a
2.11
2.4
2.9d
2.10a
2.9c
2.6
2.13
2.2a
2.2b
2.7
2.9a
2.10b
2.1a
2.1b
2.1c
2.1d
2.1e
2.1f
2.1g
2.8a
2.8b
2.8c
2.9b
2.3a
2.3b
2.3c
2.3d
1.6
1.3a
1.2
1.4
1.1a


MRC Les Collines-de
CANTLEY
Commu
GATINEAU
307
105
5
50
550
3.13
3.7c
Montée Paiement
CORRIDOR AUTOROUTIER
CORRIDOR PHILEMON-WRIGHT
3.7b
3.4b
3.4a
3.7a
3.1b
3.1a
La Vérendrye
St-René
Maloney ouest
Gréber
CORRIDOR
ILE KETTLE
QUÉBEC
ONTARIO
Mont-Bleu
Riel
Pont Québec
Lady Aberdeen
des Draveurs
LAC LEAMY
Fournier
HULL
St-Raymond
Sacré-Coeur
MacDonald-Cartier
Alexandra
St-Joseph
St-Laurent
de la Montagne
Chemin Vanier
Corridor Deschenes
Autoroute de l'Outaouais
Alonzo-Wright
Gte-des-Jeunes
2.9d
2.4
2.11
2.3d
2.3a
2.3c
2.3b
2.8c
2.1g
2.9c
2.10a
2.6
2.13
2.9b
2.8b
2.12
2.2a
2.2b
1.6

RIVIÈRE

GATINEAU

Lac Meech

Parc de la Gatineau

CHELSEA

307

CORRIDOR

AUTOROUTIER

105

1.7

5

2.9d

2.4

CORRIDOR PHILEMON-WRIGHT

Mont-Bleu

1.6

550

2.9c

2.10a

Chemin Cook

Chemin Vanier

HULL

St-Raymond

2.6

2.13

2.13

Chemin Pink

1.5a

Corridor Deschenes

de la Montagne

Autoroute de l'Outaouais

2.9b

PONTIAC

AYLMER

Lac Meech

Parc de la Gatineau

CHELSEA

307

CORRIDOR

105

1.7

5

2.9d

CORRIDOR PHILEMON-WRIGHT

2.4

1.6

Chemin Cook

550

Mont-Bleu

2.9c

2.10a

PONTIAC

Chemin Vanier

HULL

2.6

Chemin Pink

St-Raymond

2.13

1.5a

Corridor Deschenes

AYLMER

de la Montagne

Autoroute de l'Outaouais

50

2.2a

2.2b

2.9b

2.7

Chemin Boucher

1.1c

1.3a

CORRIDOR CHAMPLAIN

1.2

148

Boulevard de l'Outaouais

1.3b

A. Taché

2.1a

1.4

Chemin d'Aylmer

Champlain

Boul. Lucerne

1.1a

1.1b

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES

417



148 (carte 2 de 8) DB32
Ligne Grand-Brûlé/Vignan à 315 kV
Boucle outaouaise
Laurentides/Outaouais 6211-09-018

L'ANGE-GARDIEN

BUCKINGHAM

MRC Papineau

MASSON-ANGERS

S OUTAOUAIS

309

315

148

50

ENCAN LAROSE /GEORGES

148/ GEORGES

Port Brady

Rivière du Lièvre

Georges

Ch. de Montréal ouest

Baie Clément

Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SERVICE DE LA PLANIFICATION

PLANIFICATION DES TRANSPORTS

RÉFECTION DE ROUTE

VOIE RÉSERVÉE

VOIE RÉSERVÉE POTENTIELLE

NOUVELLE ROUTE OU ÉLARGISSEMENT DE ROUTE

NOUVELLE ROUTE OU ÉLARGISSEMENT DE ROUTE AVEC VOIE RÉSERVÉE POTENTIELLE

TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (VIABUS)

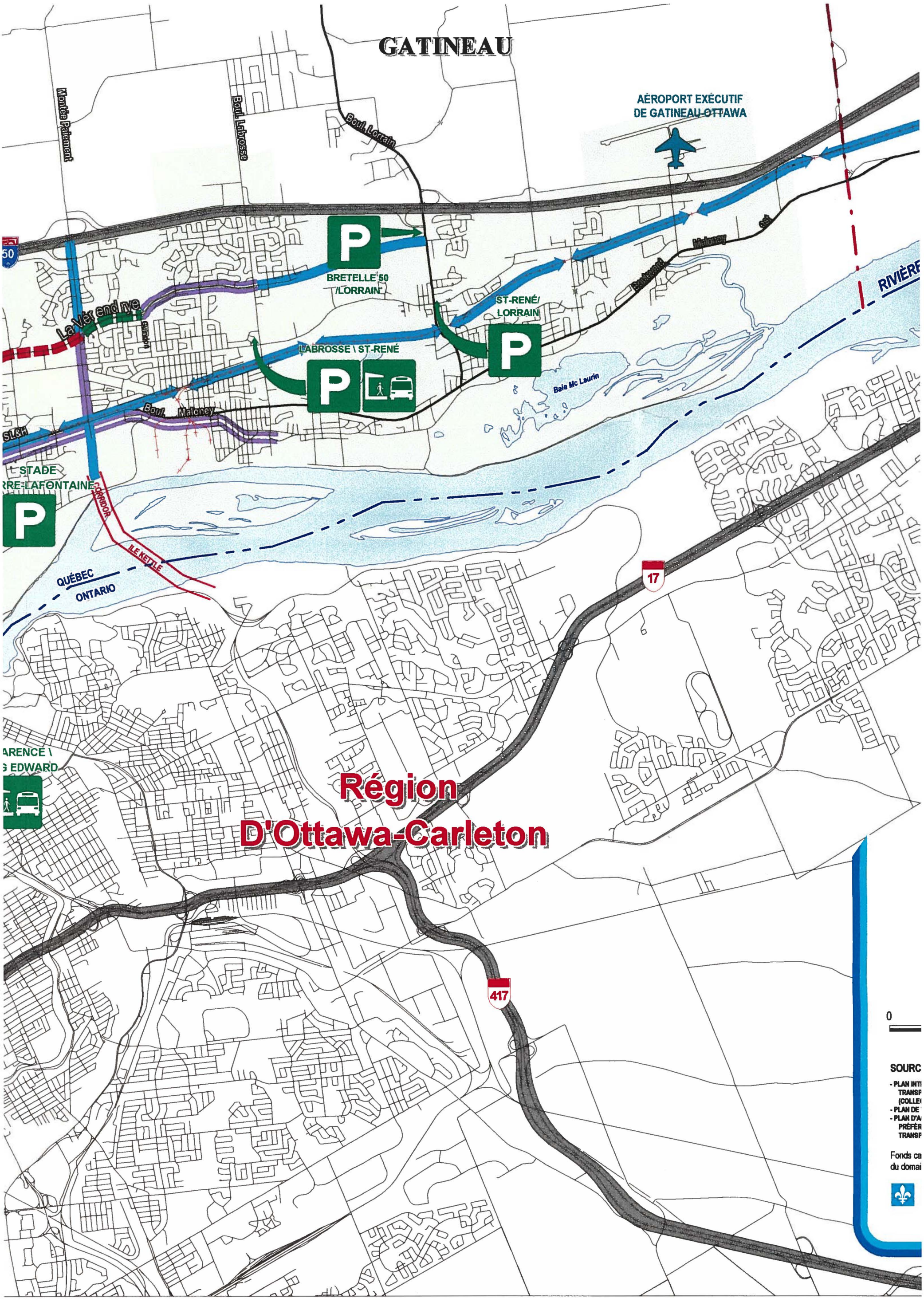
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS

STATIONNEMENT INCITATIF

TERMINUS

ÉCHÉANCIER

RÉALISÉ OU EN VOIE


GATINEAU
Montée Paiement
Boul. Labrosse
Boul. Lorrain
AÉROPORT EXÉCUTIF
DE GATINEAU-OTTAWA
50
BRETELLE 50
/LORRAIN
ST-RENÉ/
LORRAIN
Maloney
RIVIÈRE
La Vérendrye
LABROSSE \ ST-RENÉ
Boul. Maloney
Baie Mc Laurin
STADE
RRE-LAFONTAINE
CORRIDOR
ILE KETTLE
QUÉBEC
ONTARIO
17
ARENCE \
G EDWARD
Région
D'Ottawa-Carleton
417
0
SOURC
- PLAN INTI
TRANSP
(COLLE
- PLAN DE
- PLAN D'A
PRÉFÉR
TRANSP
Fonds ca
du domai

VAL-DES-MONTS

Collines-de-l'Outaouais

366

Communauté urbaine de l'Outaouais

GATINEAU

Montée Paiement

Boul. Labrosse

Boul. Lorrain

AÉROPORT EXÉCUTIF
DE GATINEAU-OTTAWA

P

BRETELLE 50
/LORRAIN

ST-RENÉ/
LORRAIN

Maloney

RIVIÈRE D

La Vérendrye

LABROSSE \ ST-RENÉ

Boul. Maloney

Baie Mc Laurin

STADE
LAFONTAINE

CORRIDOR

ÎLE KETTLE

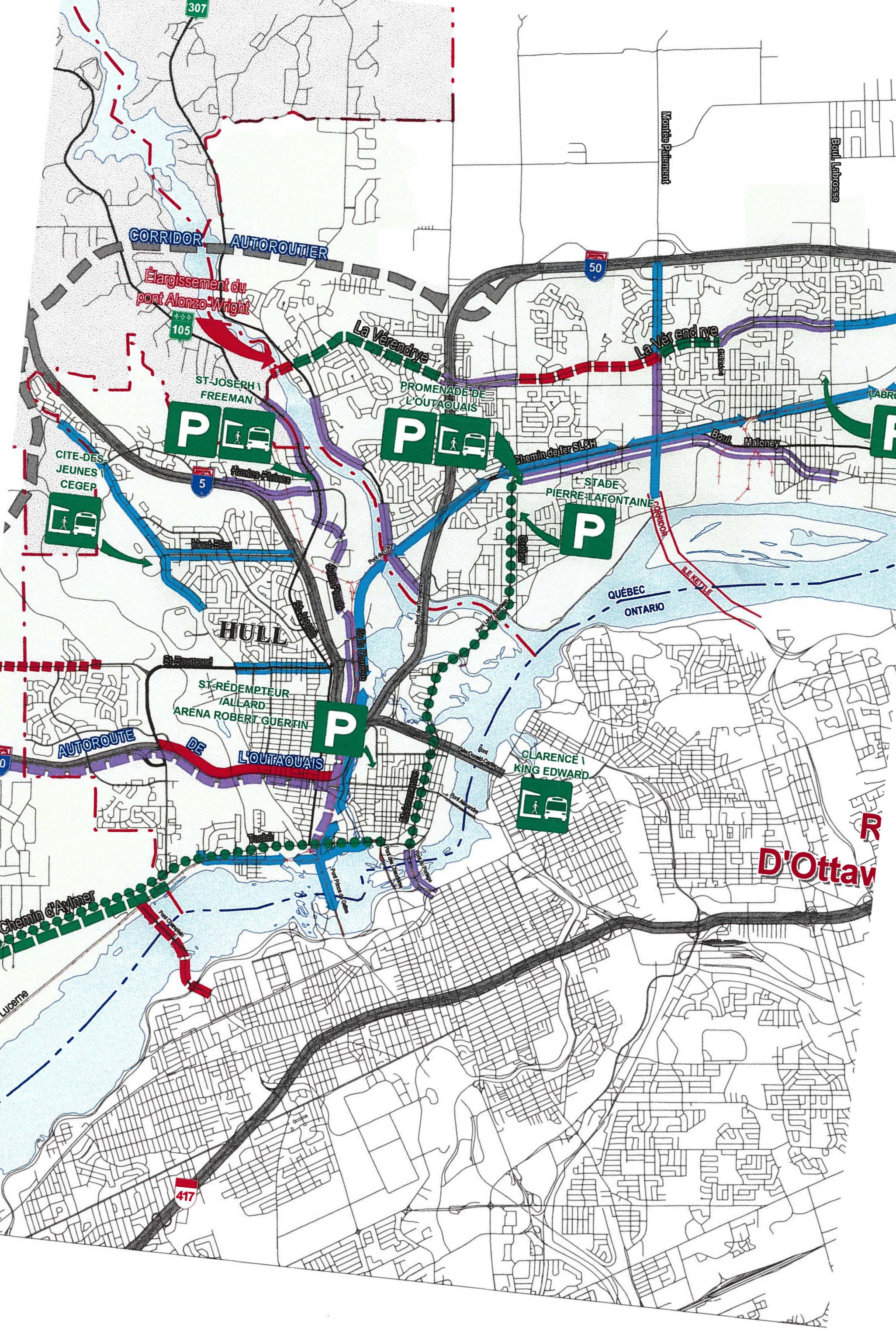
QUÉBEC

ONTARIO

17

NCE \
WARD

Région
D'Ottawa-Carleton


307
CORRIDOR AUTOROUTIER
Élargissement du pont Alonzo-Wright
105
50
Montée Paiement
Boul. Labrosse
La Vérendrye
La Vérendrye
ST-JOSEPH \ FREEMAN
PROMENADE DE L'OUTAOUAIS
Boul. Maloney
Chemin de fer S.L.&H.
CITE-DES-JEUNES \ CEGEP
Hautes-Plaines
5
STADE PIERRE-LAFONTAINE
CORRIDOR
ILE KETTLE
QUÉBEC
ONTARIO
Mont-Bleu
HULL
St-Raymond
ST-RÉDEMPTEUR / ALLARD
ARÉNA ROBERT GUERTIN
AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS
50
CLARENCE \ KING EDWARD
Taché
Chemin d'Aylmer
Lucerne
417

VAL-DES

MRC Les Collines-de-l'Outaou

CANTLEY

Communauté urb

307

Montée Paiement

Boul. Labrosse

50

CORRIDOR AUTOROUTIER

Élargissement du pont Alonzo-Wright

105

La Vérendrye

PROMENADE DE L'OUTAOUAIS

ST-JOSEPH / FREEMAN

Boul. Maloney

Chemin de fer SL&H

STADE PIERRE-LAFONTAINE

CITE-DES-JEUNES / CEGEP

Hautes-Plaines

5

Rue Wellington

Rue Laurier

Pont du CP

Pont des Chaudières

Pont Alexandra

CORRIDOR

ILE KETTLE

QUÉBEC

ONTARIO

HULL

St-Raymond

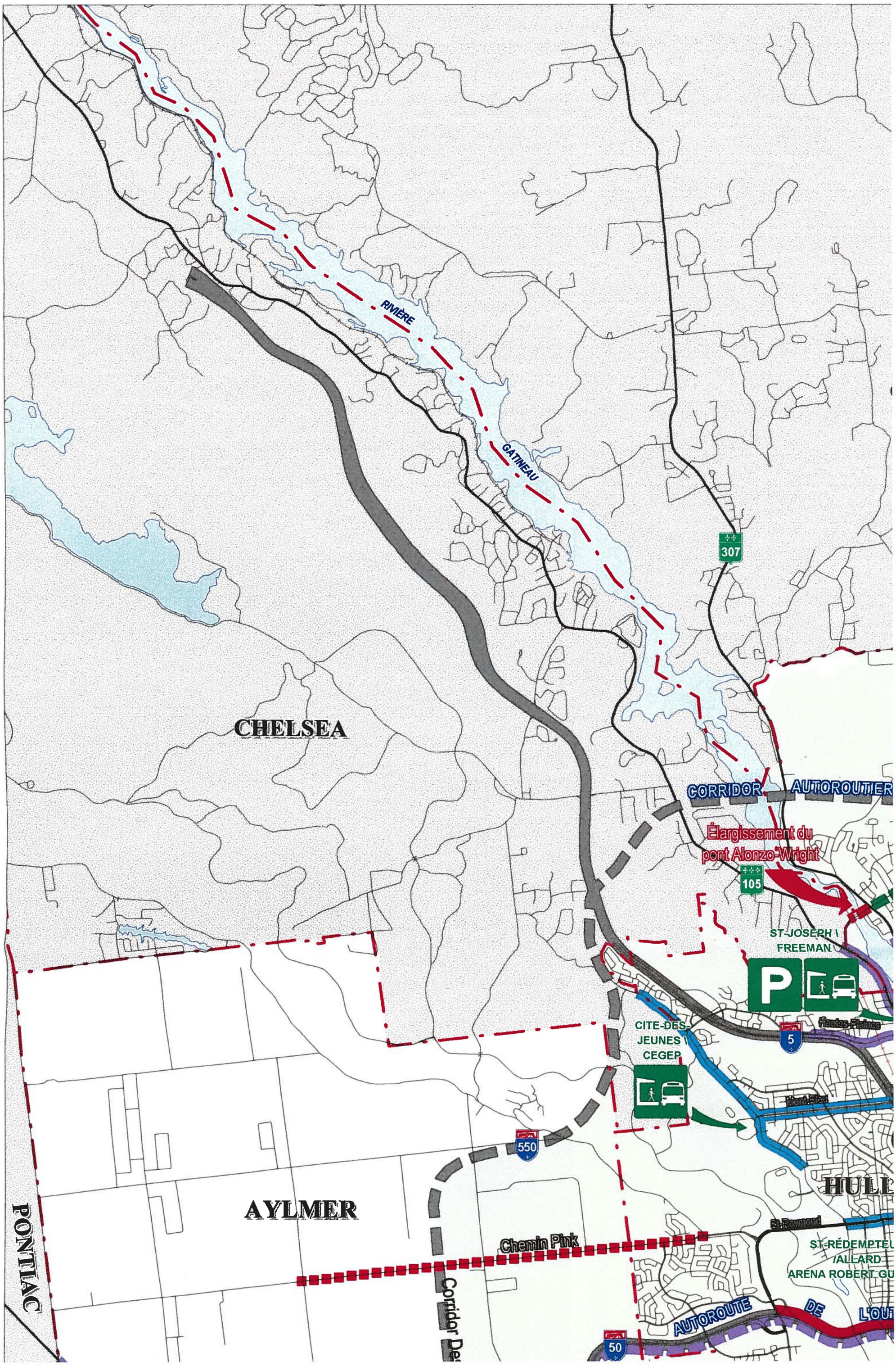
ST-RÉDEMPTEUR / ALLARD ARENA ROBERT GUERTIN

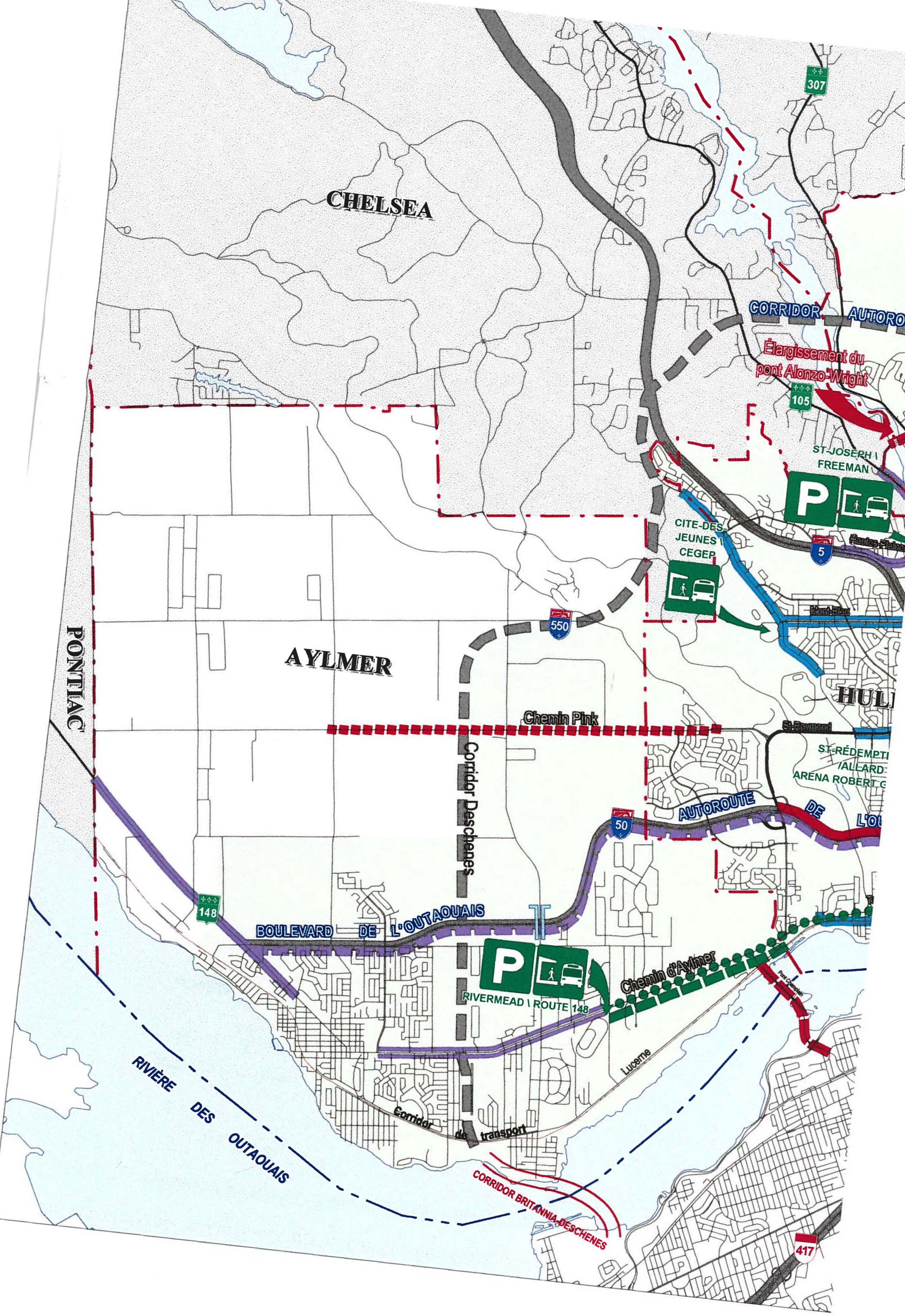
CLARENCE / KING EDWARD

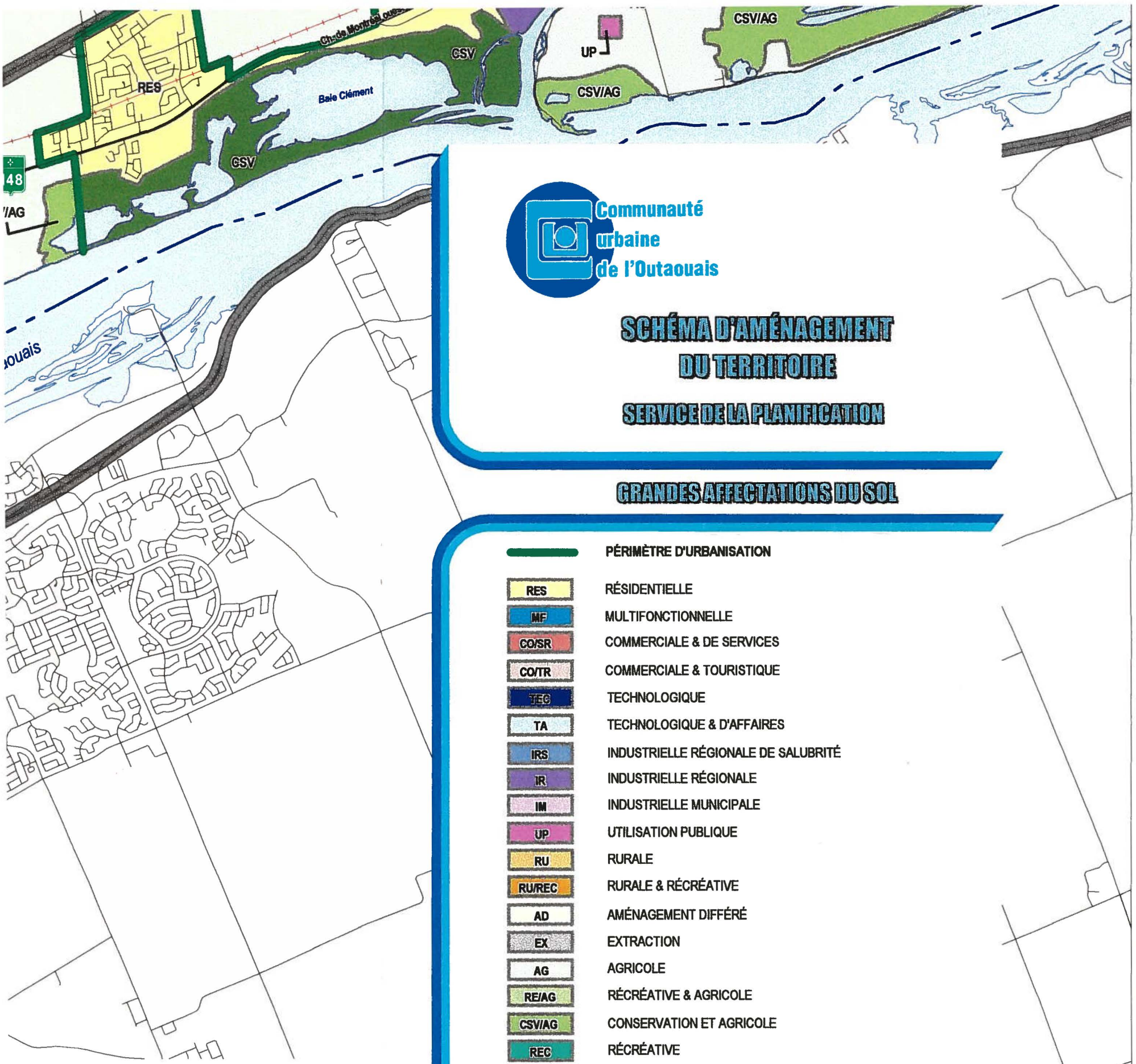
AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS

50

D'Otta


RIVIÈRE
GATINEAU
307
CHELSEA
CORRIDOR AUTOROUTIER
Élargissement du pont Alonzo-Wright
105
ST-JOSEPH \ FREEMAN
P
CITE-DES-JEUNES \ CEGEP
5
550
AYLMER
PONTIAC
Chemin Pink
Corridor
St-Raymond
AUTOROUTE
50


CHELSEA
AYLMER
PONTIAC
307
CORRIDOR AUTORO
Élargissement du pont Alonzo-Wright
105
ST-JOSEPH \ FREEMAN
P
CITE-DES-JEUNES \ CEGEP
5
550
Chemin Pink
Corridor Deschenes
50
AUTOROUTE DE L'OU
148
BOULEVARD DE L'OUTAOUAIS
P
RIVERMEAD \ ROUTE 148
Chemin d'Aylmer
Lucerne
Corridor de transport
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES
417



Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SERVICE DE LA PLANIFICATION

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

	PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
RES	RÉSIDENTIELLE
MF	MULTIFONCTIONNELLE
CO/SR	COMMERCIALE & DE SERVICES
CO/TR	COMMERCIALE & TOURISTIQUE
TEC	TECHNOLOGIQUE
TA	TECHNOLOGIQUE & D'AFFAIRES
IRS	INDUSTRIELLE RÉGIONALE DE SALUBRITÉ
IR	INDUSTRIELLE RÉGIONALE
IM	INDUSTRIELLE MUNICIPALE
UP	UTILISATION PUBLIQUE
RU	RURALE
RU/REC	RURALE & RÉCRÉATIVE
AD	AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ
EX	EXTRACTION
AG	AGRICOLE
RE/AG	RÉCRÉATIVE & AGRICOLE
CSV/AG	CONSERVATION ET AGRICOLE
REC	RÉCRÉATIVE
CSV	CONSERVATION

RESSOURCE FAUNIQUE (V.section 9.3)

RESSOURCE ARCHÉOLOGIQUE (V. section 9.2)

SECTEURS NON-DESSERVIS A L'INTÉRIEUR DU PÉRIMETRE D'URBANISATION

1 CROISSANT KILROY & DES ROCHES
2 PARC CHAMPLAIN
3 SECTEUR LAKEVIEW
4 CHEMIN GRIMES
5 CONRAD VALERA
6 LES ACRES DU PLATEAU

SECTEUR DESSERVI A L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMETRE D'URBANISATION(aqueduc,égout)

A ZONE BLANCHE DE GATINEAU

RÉALISÉE PAR: M. LALANDE & D. GENET

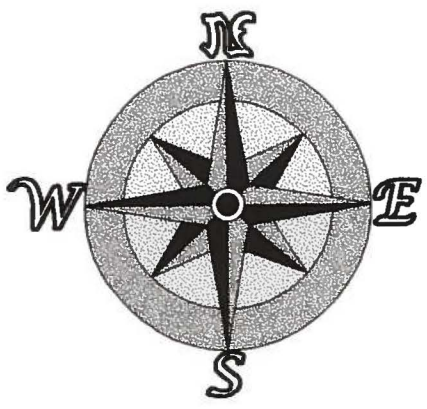
MISE A JOUR:

ADOPTION: 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)

ENTRÉE EN VIGUEUR : 5 JANVIER 2000

ÉCHELLE: 1:50 000

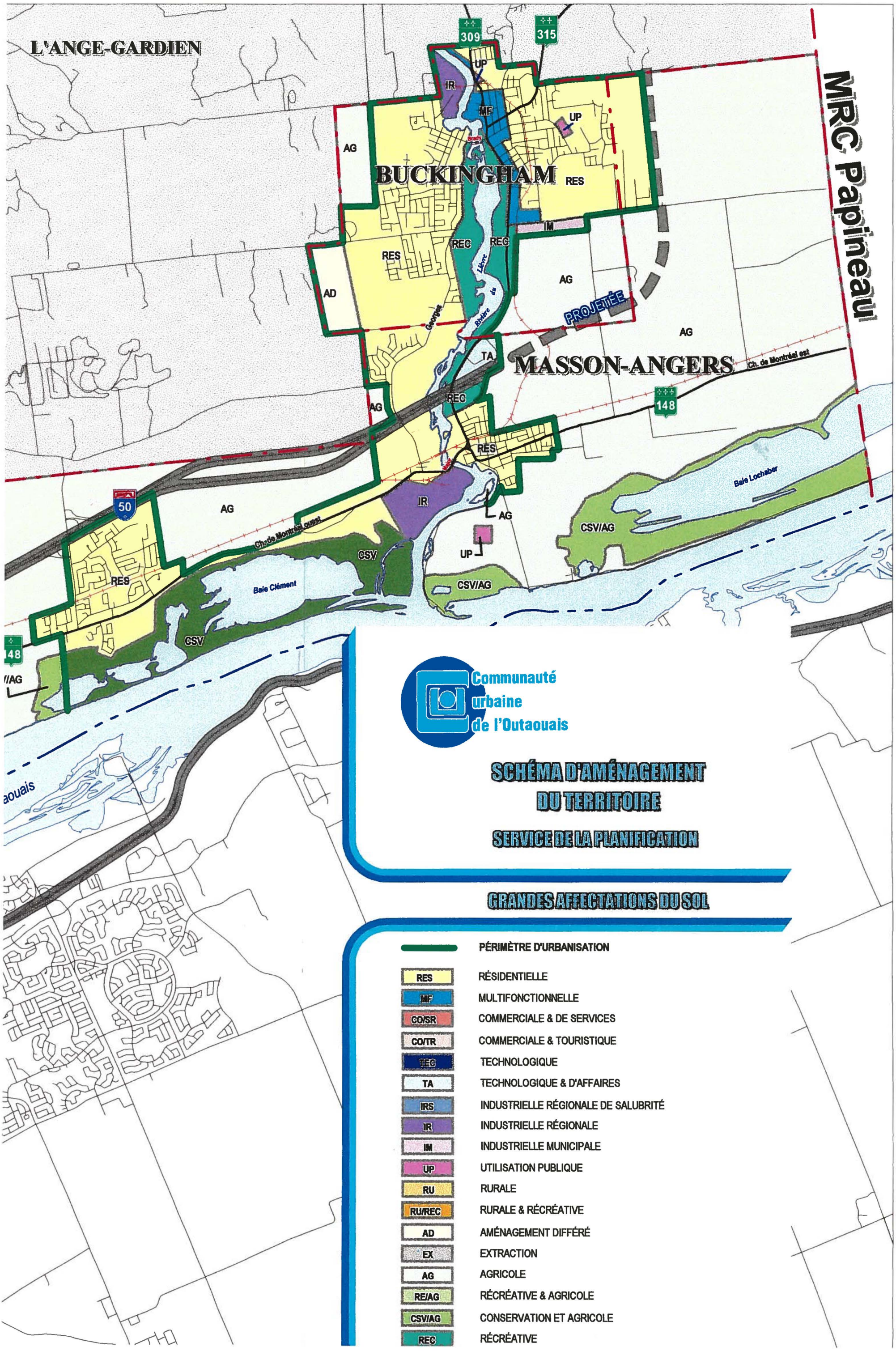
PLANCHE 2



que obtenu gracieusement
: - CCN/CUO/MROC 1997

ment du Québec
des Transports
de l'Outaouais

148 (carte 3 de 8) DB32
Ligne Grand-Brûlé/Vignan à 315 kV
Boucle outaouaise
Laurentides/Outaouais 6211-09-018


L'ANGE-GARDIEN
309
315
UP
IR
MF
UP
AG
BUCKINGHAM
RES
IM
REC
REC
RES
Lièvre
Rivière du
AD
AG
PROJETÉE
Georges
AG
TA
MASSON-ANGERS
Ch. de Montréal est
148
AG
REC
RES
50
AG
IR
AG
Ch. de Montréal ouest
CSV/AG
Baie Lochaber
CSV
UP
RES
Baie Clément
CSV/AG
CSV
148
I/AG
aouais
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
MRC Papineau
GRANDES AFFECTATIONS DU SOL
PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
RES RÉSIDENTIELLE
MF MULTIFONCTIONNELLE
CO/SR COMMERCIALE & DE SERVICES
CO/TR COMMERCIALE & TOURISTIQUE
TEC TECHNOLOGIQUE
TA TECHNOLOGIQUE & D'AFFAIRES
IRS INDUSTRIELLE RÉGIONALE DE SALUBRITÉ
IR INDUSTRIELLE RÉGIONALE
IM INDUSTRIELLE MUNICIPALE
UP UTILISATION PUBLIQUE
RU RURALE
RU/REC RURALE & RÉCRÉATIVE
AD AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ
EX EXTRACTION
AG AGRICOLE
RE/AG RÉCRÉATIVE & AGRICOLE
CSV/AG CONSERVATION ET AGRICOLE
REC RÉCRÉATIVE

GATINEAU

AG

Montée Paiement

Labrosse

A

RU

TA

TA

IRS

50

RES

REC

IM

Lorrain

RES

CSV/AG

CSV

REC

La Vérendrye

St-Raymond

REC

Mahoney est

CSV

Rivière

MF

Baie Mc Laurin

148

REC

Mahoney ouest

IR

REC

REC

UP

REC

CSV

CORRIDOR

ILE KETTLE

QUÉBEC

ONTARIO

COTR

17

Région

d'Ottawa-Carleton

417

0

VAL-DES-MONTS

s Collines-de-l'Outaouais

366

AG

Communauté urbaine de l'Outaouais

AG

Montée Paiement

GATINEAU

Labrosse

A

RU

TA

TA

50

RES

REC

IM

Lorrain

RES

IRS

La Vérendrye

St-René

MF

REC

Maloney est

CSV/AG

CSV

REC

CSV

Rivièr

148

REC

IR

REC

Baie Mc Laurin

REC

UP

CSV

CORRIDOR

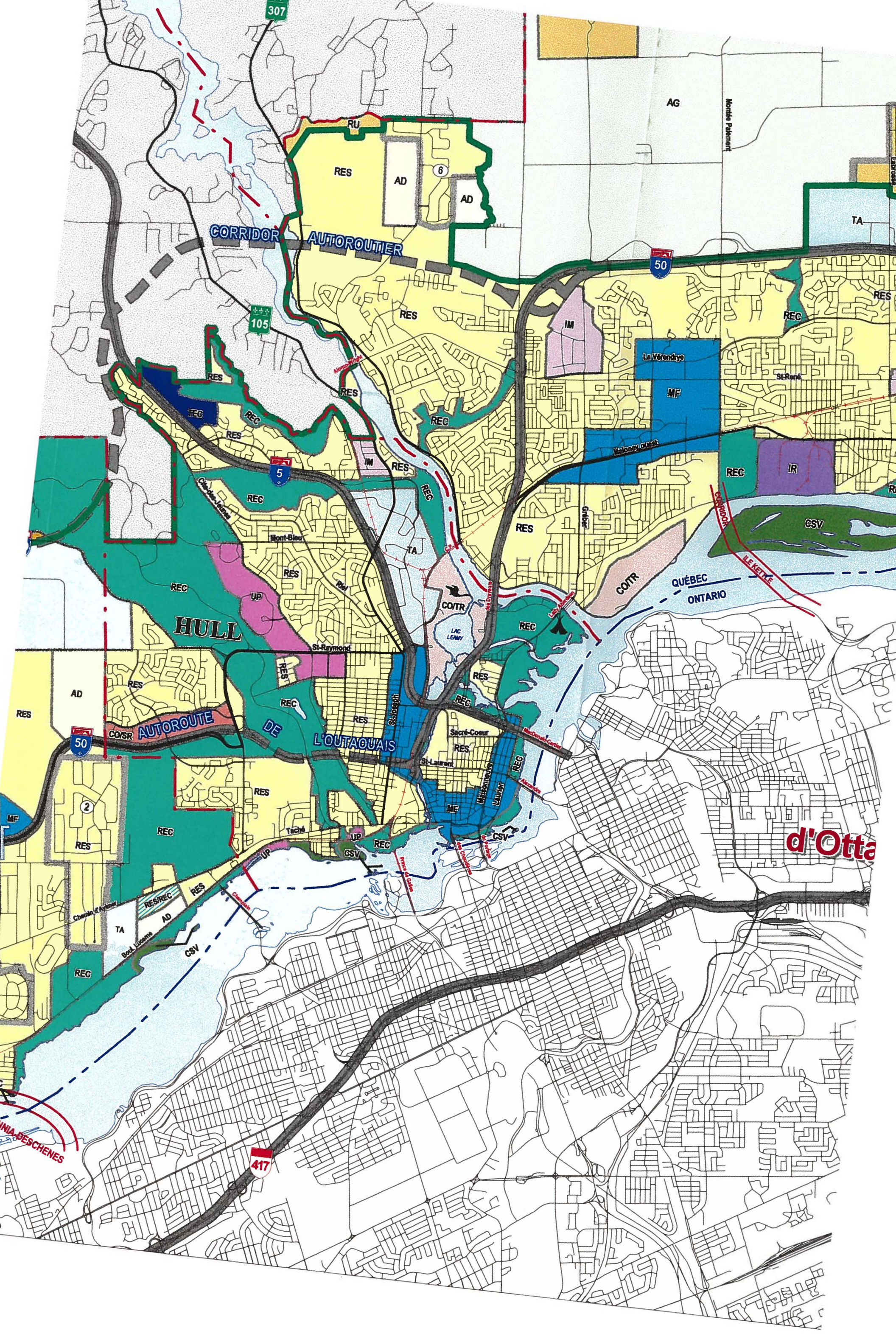
ILE KETTLE

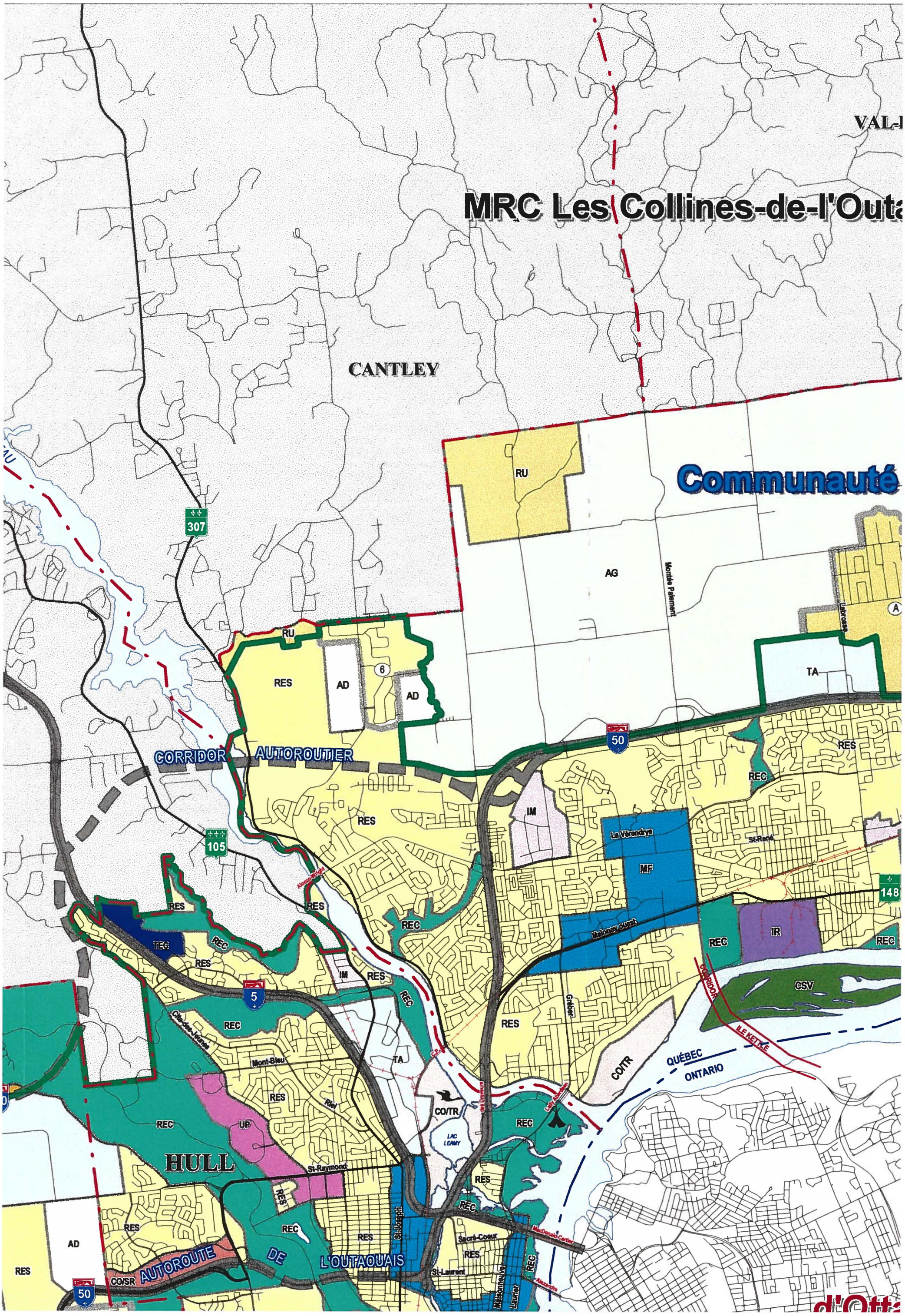
QUÉBEC

ONTARIO

17

Région


307
105
5
50
2
417
RU
RES
AD
6
AG
Montée Paiement
TA
CORRIDOR AUTOROUTIER
IM
La Vérendrye
MF
St-René
REC
IR
CSV
Mont-Bleu
Riel
CO/TR
Lac des Fraises
Lac Deschênes
QUÉBEC
ONTARIO
ILE KETTLE
HULL
St-Raymond
Lac LEMY
St-Joseph
Sacré-Coeur
St-Laurent
Maisonneuve
Laurier
Alexandra
Taché
Prince de Galles
Chemin d'Aylmer
Boul. Lucerne
RES/REC
CO/SR
AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS
ME
UP
Grebel
Gatineau
Chemin Vanier
Chemin des Cascades
Alonzo-Wright
Mont-Jeunes
Rue Lucerne
Rue Lucerne
Rue Lucerne


MRC Les Collines-de-l'Outa
VAL-
CANTLEY
RU
Communauté
307
AG
Montée Paiement
Labrosse
A
RU
RES
AD
6
AD
TA
50
RES
REC
CORRIDOR
AUTOROUTIER
IM
La Vérendrye
St-René
MF
105
148
Alonzo-Wright
RES
REC
TEC
RES
IM
RES
REC
IR
REC
5
Chemin Jeanne
REC
Mont-Bleu
Gréber
CSV
ÎLE KETTLE
RES
TA
CO/TR
QUÉBEC
ONTARIO
Riel
REC
UP
LAC LEAMY
HULL
St-Raymond
RES
REC
RES
AD
RES
REC
RES
St-Joseph
Secré-Coeur
RES
St-Laurent
Laurier
REC
Alexandre
CO/SR
AUTOROUTE
DE
L'OUTAOUAIS
50

RIVIÈRE

GATINEAU

307

CHELSEA

RU

RES

AD

CORRIDOR AUTOROUTIER

105

RES

RES

TEC

REC

RES

IM

5

REC

Chemin Jolicoeur

Mont-Bleu

RES

Riel

REC

UP

HULL

St-Raymond

RES

REC

AG

RE/AG

REC

AG

550

RU

Chemin Cook

RU/REC

TA

Chemin Vanier

RU

Chemin Pink

Corridor Deschênes

EX

IR

1

AD

RES

AD

AG

RU

AD

AYLMER

CO/SR

AUTOROUTE

DE

50

PONTIAC

CHELSEA

HULL

AYLMER

PONTIAC

QUEEN'S PARK

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

BOULEVARD DE L'OUTAOUAIS

AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS

CORRIDOR

CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES

Corridor Deschenes

Chemin Cook

Chemin Pink

Chemin Boucher

Chemin Vanier

Chemin d'Aylmer

Boul. Lucerne

Chemin Riel

Mont-Bleu

St-Raymond

Taché

Chemin Fairway

Chemin Glen

Chemin Scott

AG

RE/AG

RU

RU/REC

REC

RES

RES/REC

AD

TA

EX

IR

MF

UP

CO/TR

CO/SR

CSV

IM

1

2

3

4

5

307

105

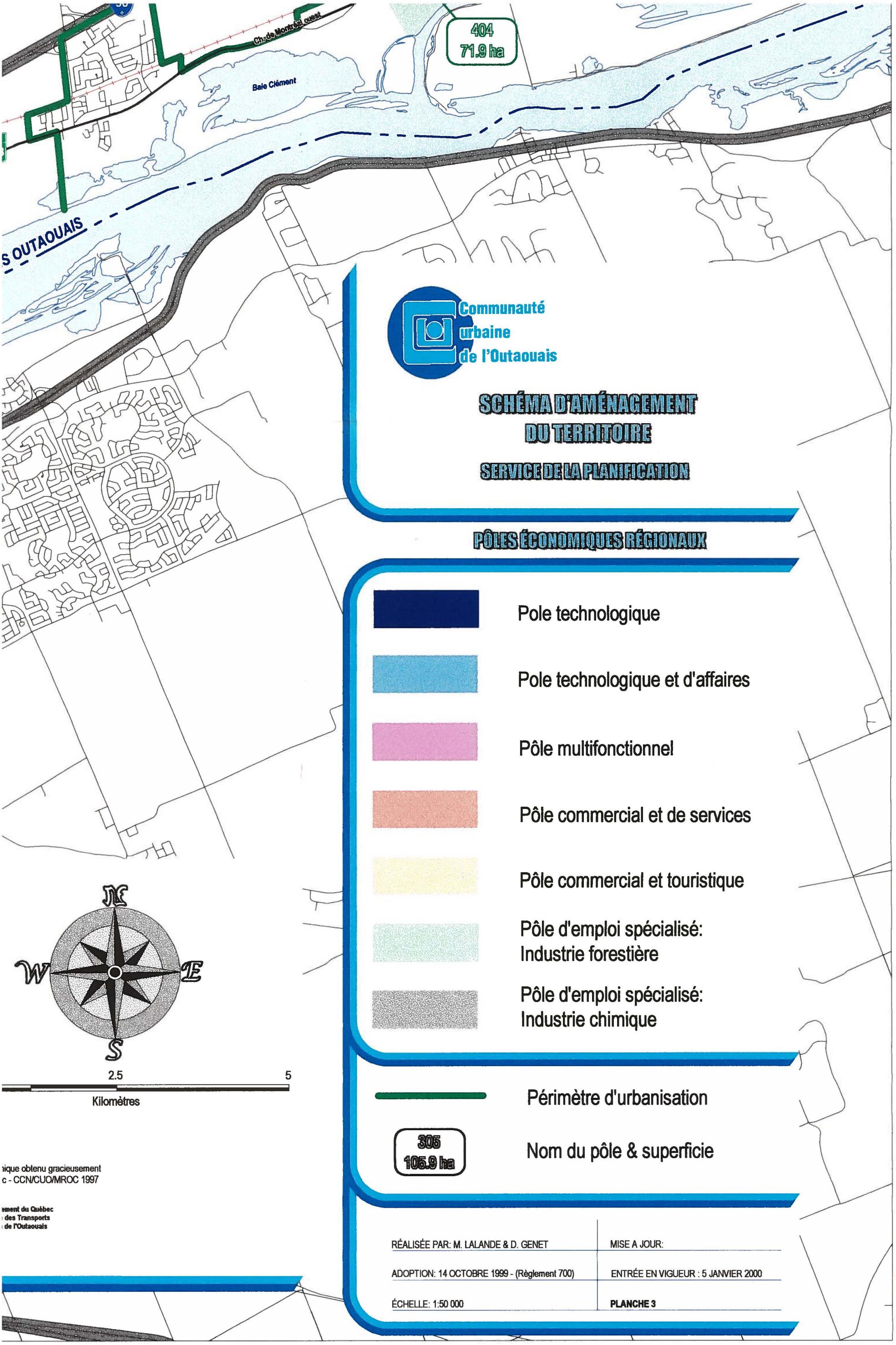
550

50

148

5

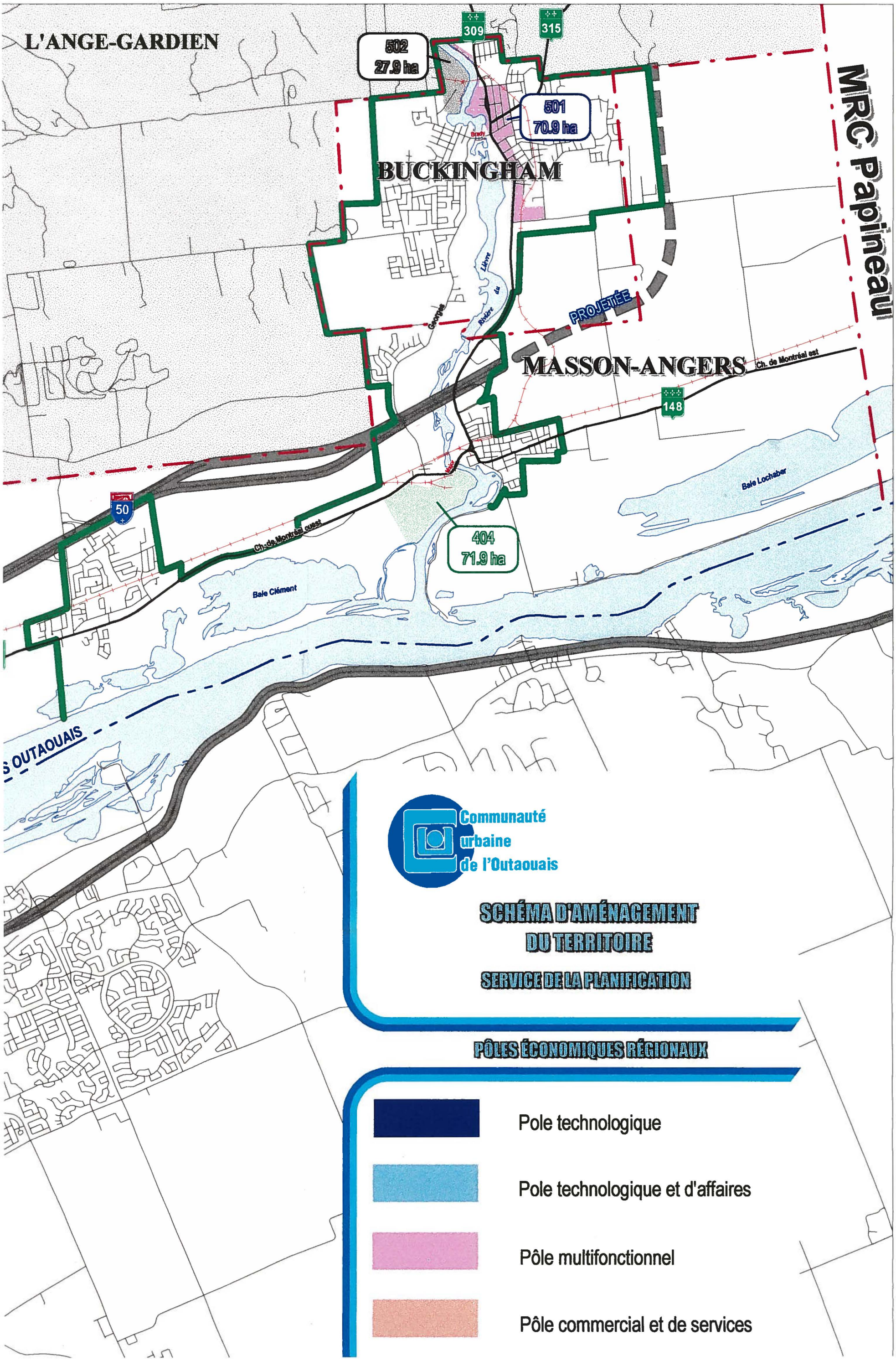
417



ique obtenu gracieusement
c - CCN/CUO/MROC 1997

ement du Québec
des Transports
de l'Outaouais

148 (carte 4 de 8) DB32
Ligne Grand-Brûlé/Vignan à 315 kV
Boucle outaouaise
Laurentides/Outaouais 6211-09-018


L'ANGE-GARDIEN
309
315
502
27.9 ha
501
70.9 ha
BUCKINGHAM
MRC Papineau
PROJETÉE
MASSON-ANGERS
Ch. de Montréal est
148
50
Ch. de Montréal ouest
404
71.9 ha
Baie Clément
Baie Lochaber
S OUTAOUAIS
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
PÔLES ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX
Pole technologique
Pole technologique et d'affaires
Pôle multifonctionnel
Pôle commercial et de services

GATINEAU

303
172.7 ha

304
520.2 ha

305
105.9 ha

148

148

17

417

Lorrain

Maloney est

St-René

Lac Beauchamp

Baie Mc Laurin

RIVIÈRE DES OUT

CORRIDOR

ILE KETTLE

QUÉBEC

ONTARIO

ha

Région
d'Ottawa-Carleton

0

Sources:

Fonds cartographique obte
du domaine public - CCN(

Gouvernement du Q
Ministère des Trans
Direction de l'Outao

VAL-DES-MONTS

lines-de-l'Outaouais

366

Communauté urbaine de l'Outaouais

GATINEAU

Labrosse

303
172.7 ha

Lorrain

304
520.2 ha

148

St-René

Lac Beauchamp

Maloney est

Baie Mc Laurin

305
105.9 ha

CORRIDOR

ILE KETTLE

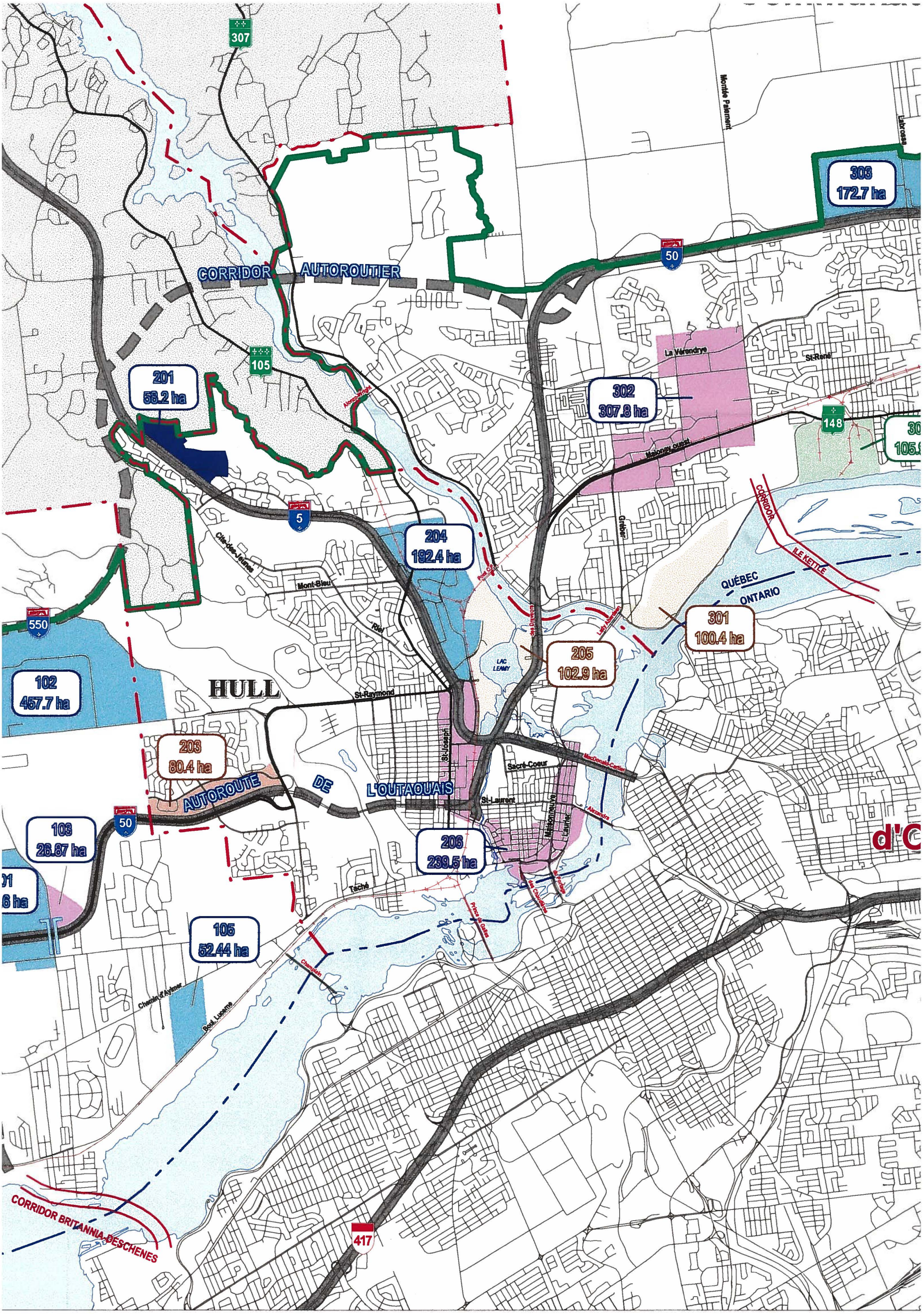
ÉBEC

ONTARIO

17

RIVIÈRE DES OUT

Région
d'Ottawa-Carleton


307
CORRIDOR AUTOROUTIER
105
201
58.2 ha
303
172.7 ha
50
302
307.8 ha
La Vérendrye
St-René
148
Montée Paiement
Labrosse
Alonzo Wright
Mahoney Ouest
5
204
192.4 ha
Cité-des-Jeunes
Mont-Bleu
Riel
Rue Gréber
CORRIDOR
ÎLE KETTLE
QUÉBEC
ONTARIO
550
102
457.7 ha
205
102.9 ha
301
100.4 ha
LAC LEAMY
HULL
St-Raymond
St-Joseph
203
80.4 ha
AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS
Sacré-Coeur
MacDonald-Cartier
St-Laurent
Alexandra
Laurier
206
239.5 ha
103
26.87 ha
Taché
Prince de Galles
105
52.44 ha
Champlain
Chemin d'Aylmer
Boul. Lucerne
CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES
417

MRC Les Collines-de-l'Out

CANTLEY

Communaut

307

105

50

148

5

550

CORRIDOR AUTOROUTIER

AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS

HULL

201
58.2 ha

202
307.8 ha

203
80.4 ha

204
192.4 ha

205
102.9 ha

301
100.4 ha

303
172.7 ha

305
105.9 h

102
457.7 ha

Montée Paiement

Labrosse

La Vérendrye

St-René

Maloney Ouest

Gréber

Cité-des-Jeunes

Mont-Bleu

Riel

St-Raymond

St-Joseph

Sacré-Coeur

St-Laurent

MacDonald-Cartier

Alexandra

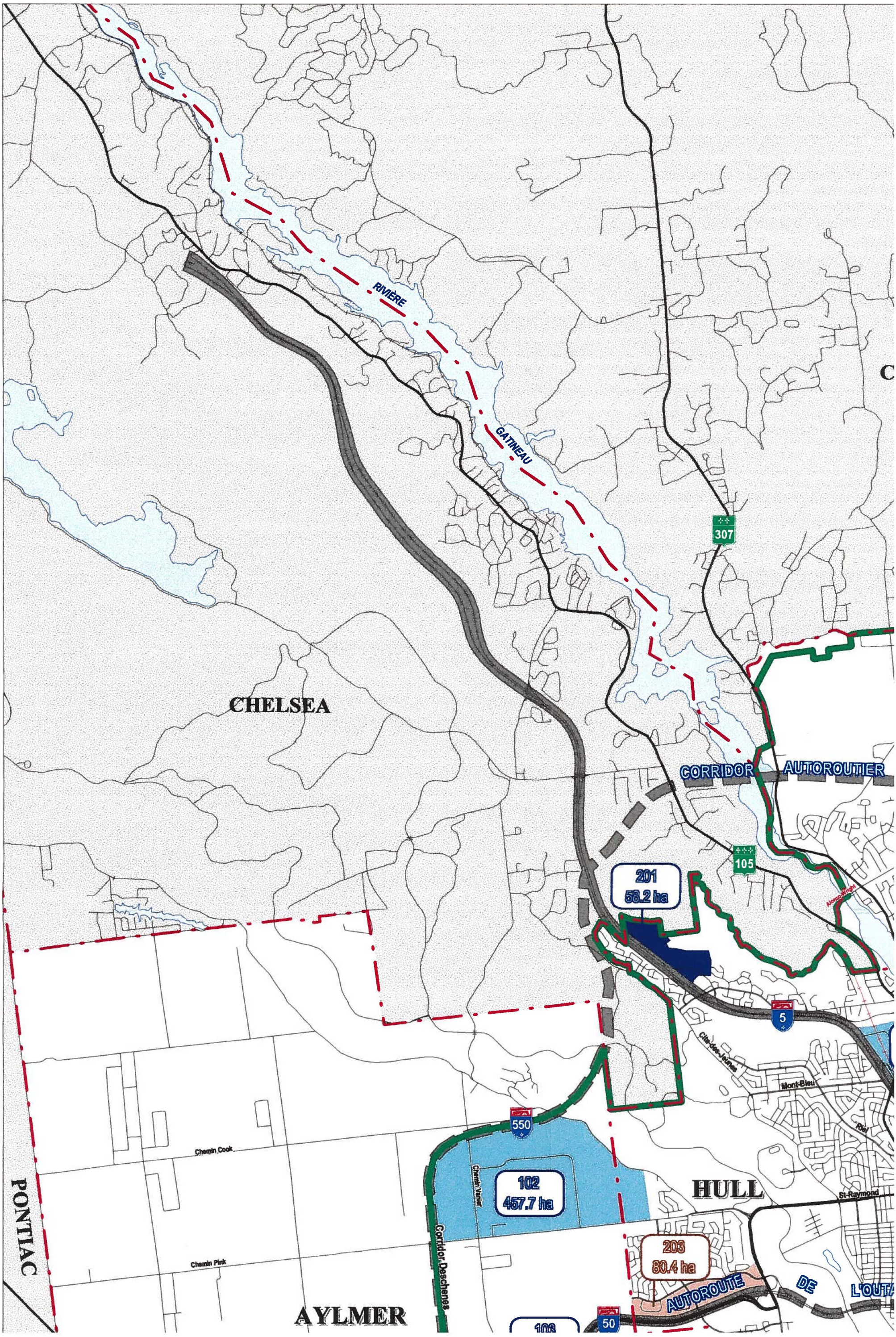
Lady Aberdeen

LAC LEAMY

ILE KETTLE

QUÉBEC

ONTARIO


RIVIÈRE
GATINEAU
307
CORRIDOR AUTOROUTIER
CHELSEA
105
201
58.2 ha
5
Mont-Bleu
550
Chemin Cook
Chemin Vanier
102
457.7 ha
HULL
St-Raymond
203
80.4 ha
AUTOROUTE
DE
Corridor Deschenes
50
AYLMER
PONTIAC
Chemin Pink

CHELSEA

307

CORRIDOR AUTOROUT

201
58.2 ha

105

5

Chemin Cook

550

Chemin Vanier

102
457.7 ha

Mont-Bleu

Riel

HULL

St-Raymond

Corridor Deschenes

Chemin Pink

203
80.4 ha

AUTOROUTE DE L'OUT

AYLMER

Chemin Boucher

50

103
26.87 ha

101
302.6 ha

148

BOULEVARD DE L'OUTAOUAIS

Taché

105
52.44 ha

104
120.5 ha

Chemin d'Aylmer

Boul. Lucerne

Champlain

PONTIAC

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES

417



Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SERVICE DE LA PLANIFICATION

PRIORITÉS D'AMÉNAGEMENT

- Périmètre d'urbanisation
- Aire engagée
- Aire de consolidation (court et moyen terme)
- Aire d'expansion (long terme)
- Zone agricole permanente

2.5 5

Kilomètres

Terrains vacants; sources:

- Ville d'Aylmer, 1998
- Ville de Hull, 1998
- Ville de Gatineau, 1998
- Ville de Masson-Angers, 1998
- Ville de Buckingham, 1998

graphique obtenu gracieusement
public - CCN/CUO/MROC 1997

ivernement du Québec
istère des Transports
ction de l'Outaouais

RÉALISÉE PAR: M. LALANDE & D. GENET	MISE A JOUR:
ADOPTION: 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)	ENTRÉE EN VIGUEUR : 5 JANVIER 2000
ÉCHELLE: 1:50 000	**PLANCHE 4**

148 (carte 5 de 8) DB32
Ligne Grand-Brûlé/Vignan à 315 kV
Boucle outaouaise
Laurentides/Outaouais 6211-09-018

L'ANGE-GARDIEN

BUCKINGHAM

MASSON-ANGERS

MRC Papineau

309

315

148

50

148

PROJETÉE

Brady

Rivière du Lièvre

Georges

Ch. de Montréal ouest

Ch. de Montréal est

Baie Clément

Baie Lochaber

S OUTAOUAIS

Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SERVICE DE LA PLANIFICATION

PRIORITÉS D'AMÉNAGEMENT

Périmètre d'urbanisation

Aire engagée

Aire de consolidation
(court et moyen terme)

Aire d'expansion
(long terme)

Zone agricole

GATINEAU

Montée Paiement

Labrosse

Lorrain

50

La Vérendrye

St-René

Lac Beauchamp

Malonyrest

Baie Mc Laurin

RIVIÈR

148

CORRIDOR

ÎLE KETTLE

QUÉBEC

ONTARIO

17

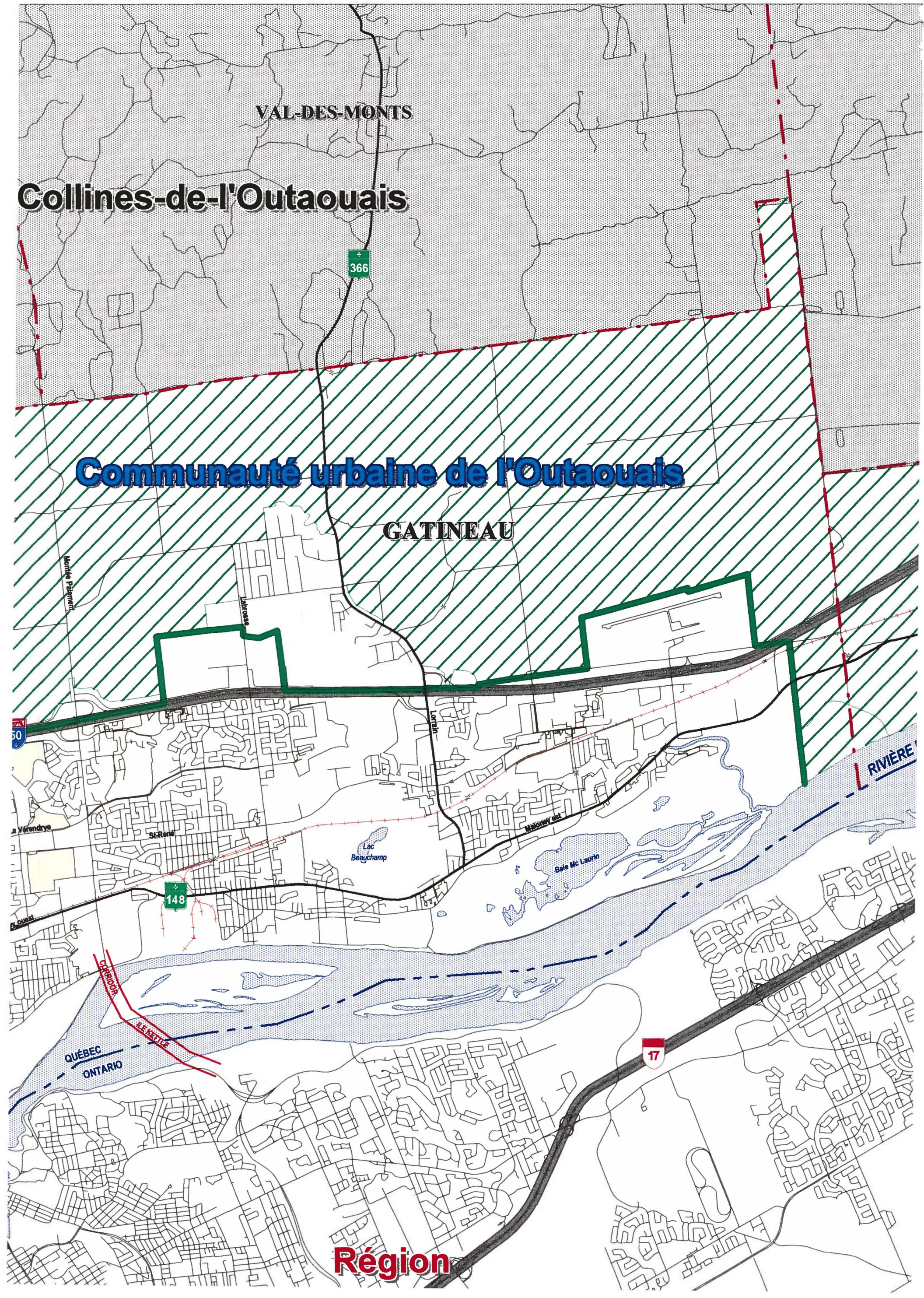
Région d'Ottawa-Carleton

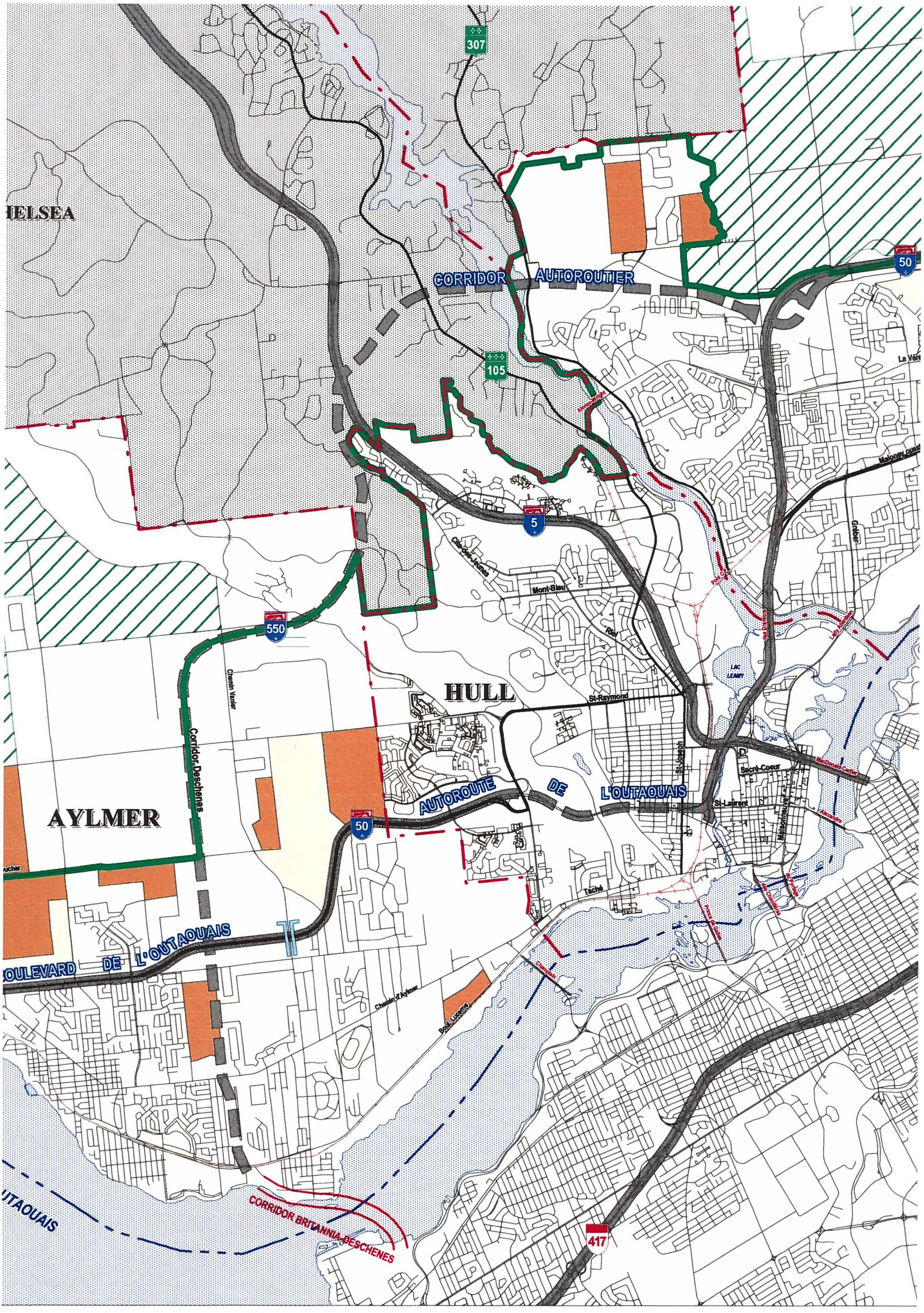
417

0

Source

Fonds
du dom


VAL-DES-MONTS
Collines-de-l'Outaouais
366
Communauté urbaine de l'Outaouais
GATINEAU
Montée Paiement
Labrosse
Lorrain
St-René
Lac
Beauchamp
Baie Mc Laurin
148
CORRIDOR
ILE KETTLE
QUÉBEC
ONTARIO
17
RIVIÈRE
Région


307
CORRIDOR AUTOROUTIER
50
105
5
550
50
417
HULL
AYLMER
AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS
BOULEVARD DE L'OUTAOUAIS
CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES
Corridor Deschenes
Chemin Vanier
Chemin d'Aylmer
Boul. Lucerne
Mont-Bleu
Riel
St-Raymond
St-Joseph
Sacré-Coeur
St-Laurent
Taché
LAC LEAMY
Gréber
Maloney
Alexandra
Macdonald-Cartier
Chemin Mink

MRC Le

CANTLEY

RIVIÈRE

GATINEAU

307

CHELSEA

CORRIDOR AUTOROUTIER

105

5

550

Chemin Vanier

Corridor Deschenes

HULL

AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS

Chemin Old Chelsea

Mont-Bleu

Riel

St-Raymond

St-Joseph

Sacré-Coeur

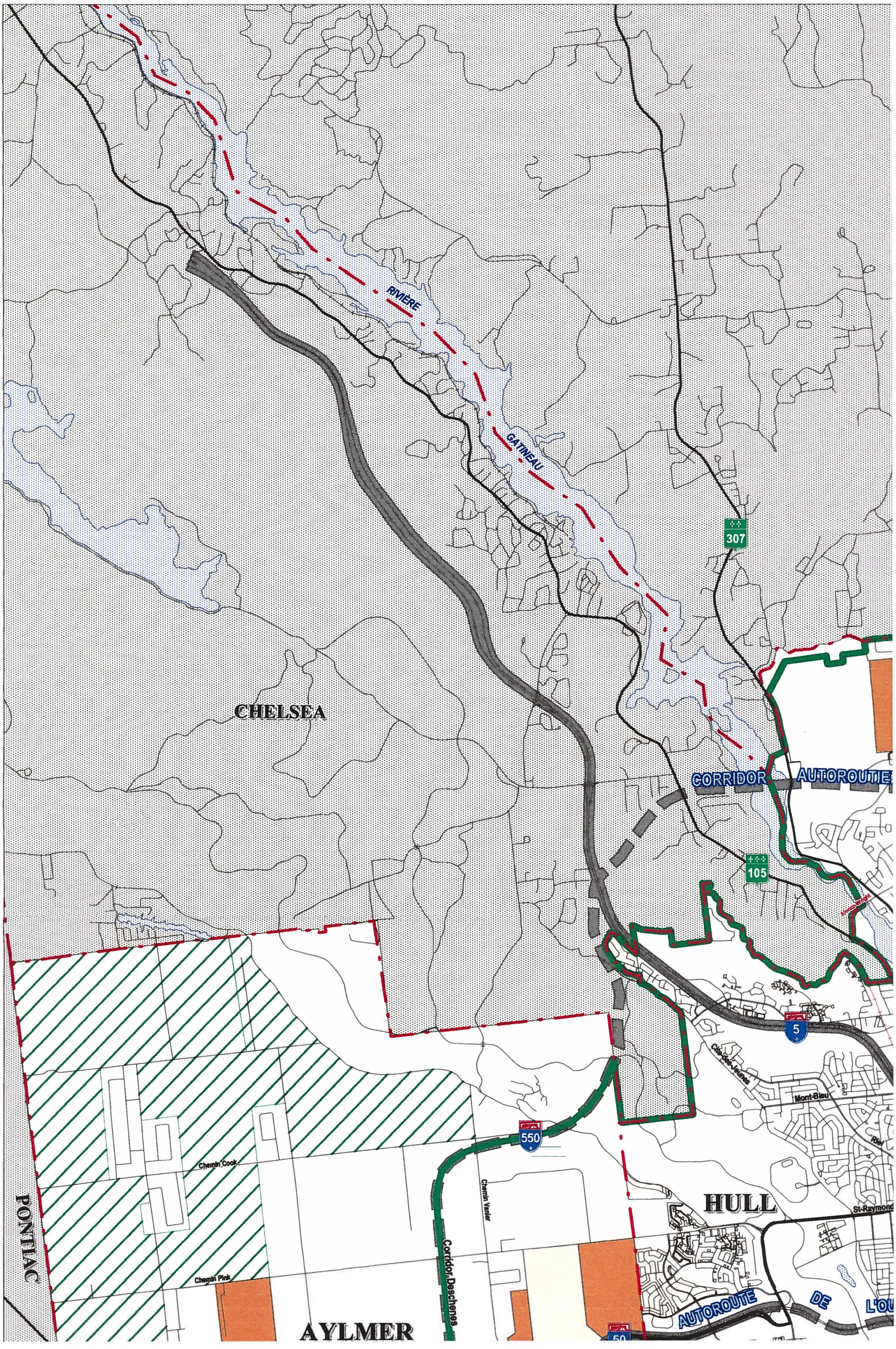
Lac Leamy

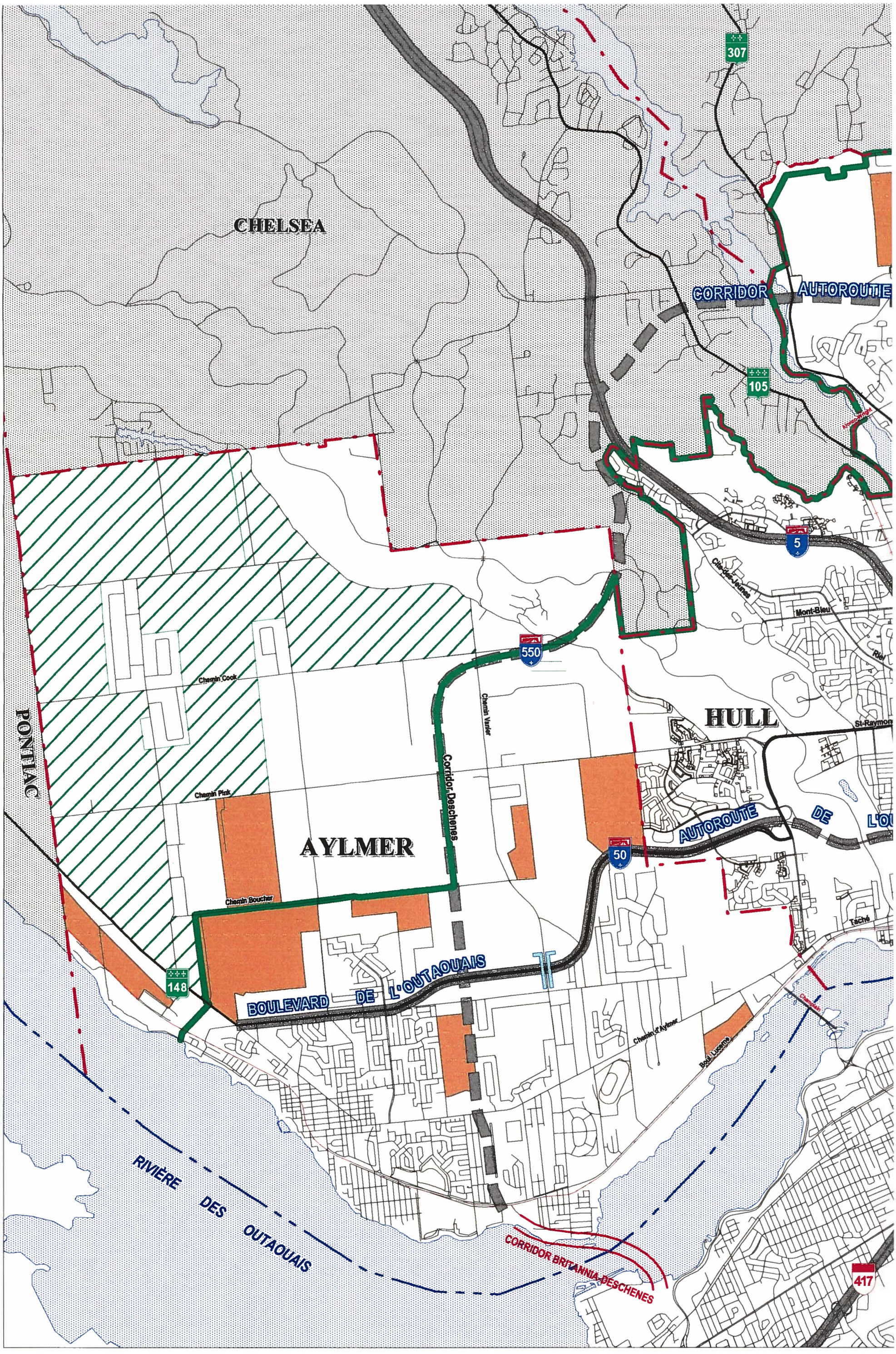
Lady Aberdeen

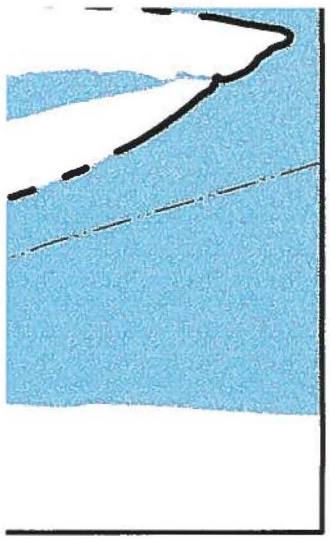
Maloney

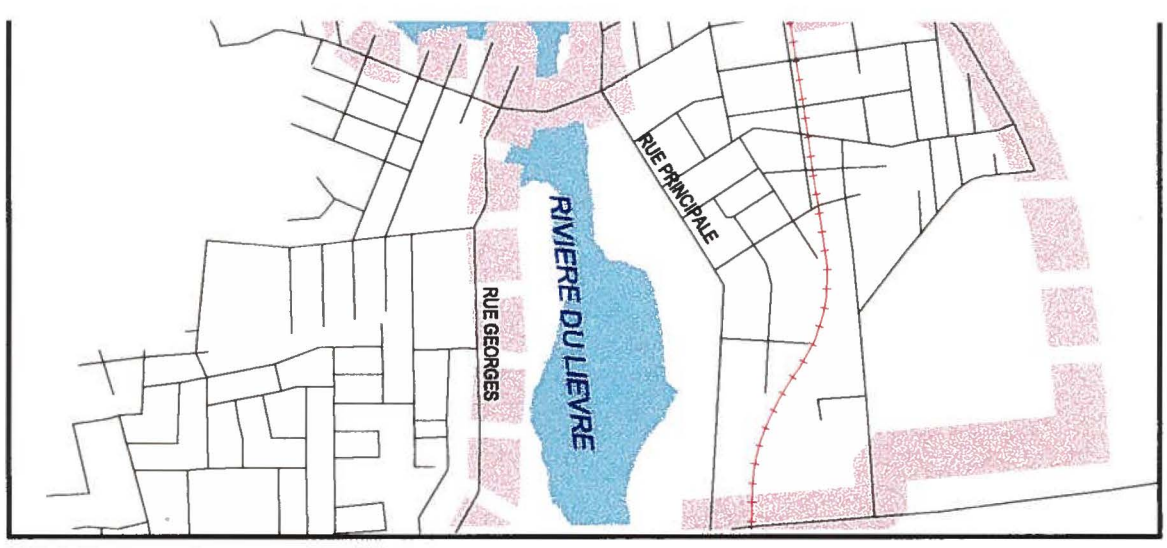
Gréber

Avenue Wright

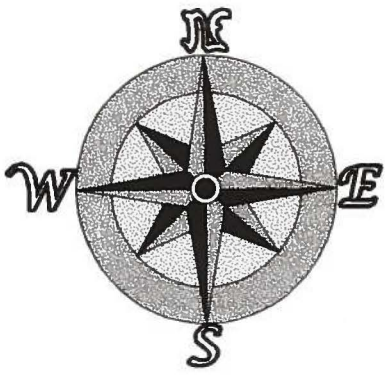

RIVIERE
GATINEAU
307
CHELSEA
CORRIDOR
AUTOROUTIE
105
5
Chemin Cook
Chemin Vanier
Corridor Deschenes
Chemin Pink
PONTIAC
HULL
AYLMER
550
Chemin de la Montagne
Mont-Bleu
St-Raymond
AUTOROUTE
DE


CHELSEA
307
CORRIDOR
AUTOROUTIE
105
5
Chemin Cook
Chemin Vanier
550
HULL
PONTIAC
Corridor Deschenes
Chemin Pink
AUTOROUTE
DE
50
AYLMER
Chemin Boucher
148
BOULEVARD DE L'OUTAOUAIS
Chemin d'Aylmer
Boul. Lucerne
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES
417









Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SERVICE DE LA PLANIFICATION

CENTRES RÉCRÉO-TOURISTIQUES

Nécessite l'établissement d'un plan particulier d'urbanisme par la municipalité sur l'ensemble de l'unité de paysage

LIMITE D'UNITÉ DE PAYSAGE

SITE D'INTÉRÊT PARTICULIER
(Voir chapitre 9)

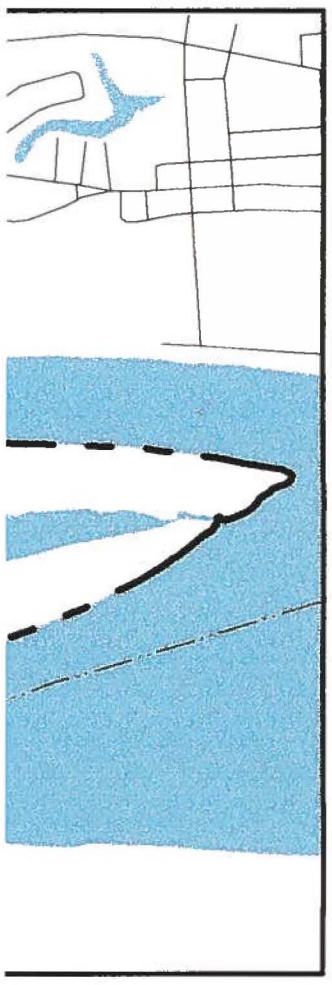
SENTIER RÉCRÉATIF RÉALISÉ
(Voir plan d'action)

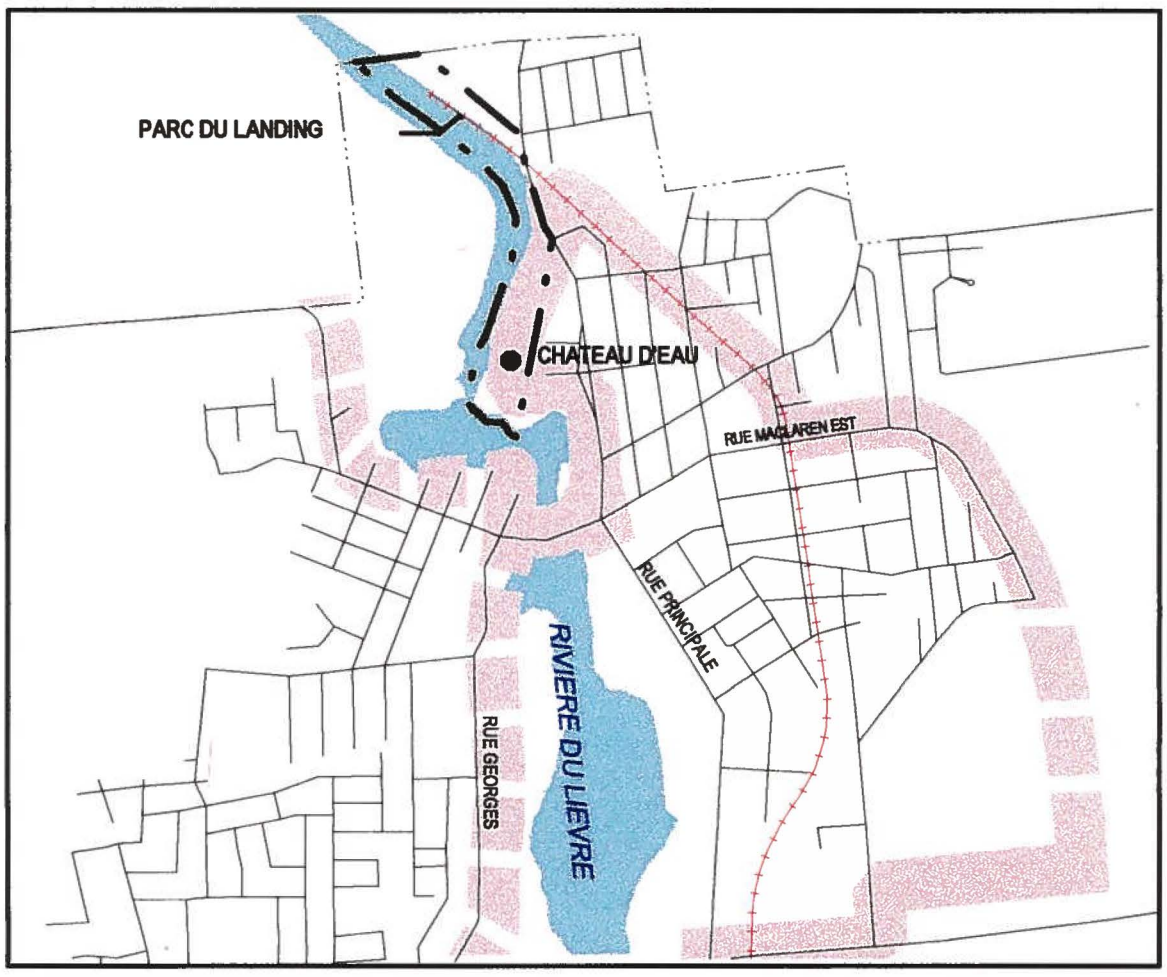
SENTIER RÉCRÉATIF PLANIFIÉ
(Voir plan d'action)

RÉALISÉE PAR: M. LALANDE & D. GENET	MISE À JOUR:
ADOPTION: 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)	ENTRÉE EN VIGUEUR : 5 JANVIER 2000
ÉCHELLE:	PLANCHE 5

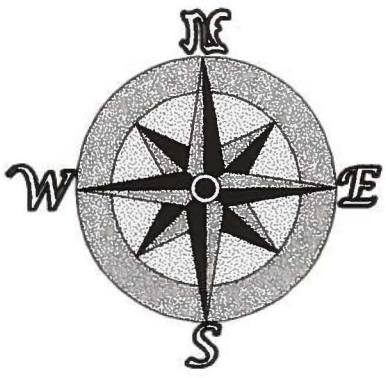
BUCKINGHAM

Parc du Landing









Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

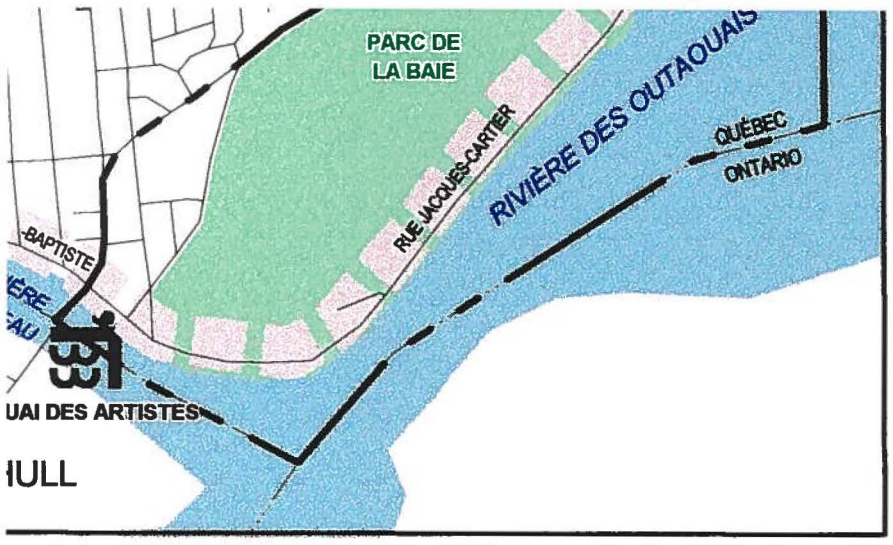
SERVICE DE LA PLANIFICATION

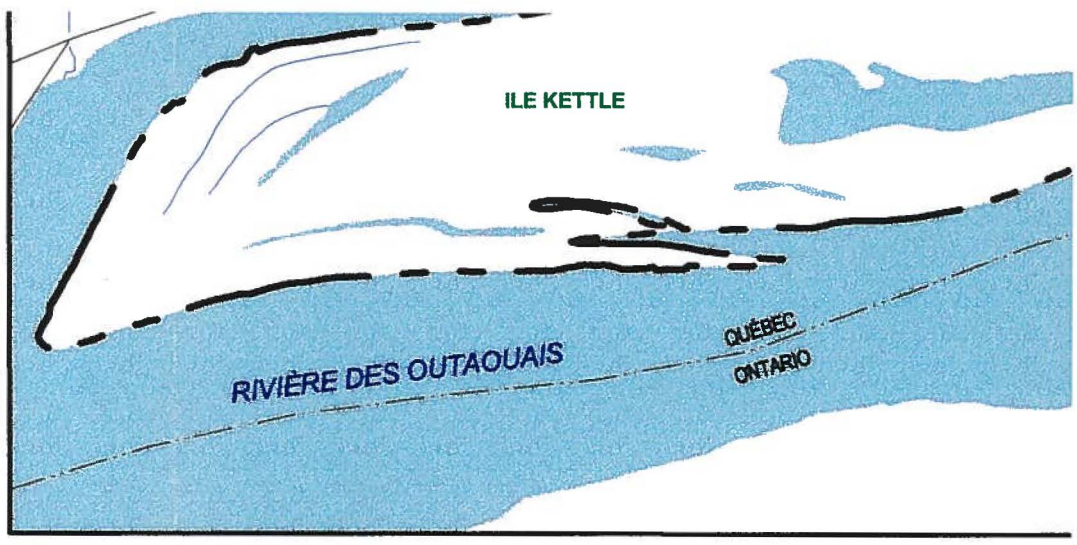
CENTRES RÉCRÉO-TOURISTIQUES

Nécessite l'établissement d'un plan particulier d'urbanisme par la municipalité sur l'ensemble de l'unité de paysage

LIMITE D'UNITÉ DE PAYSAGE

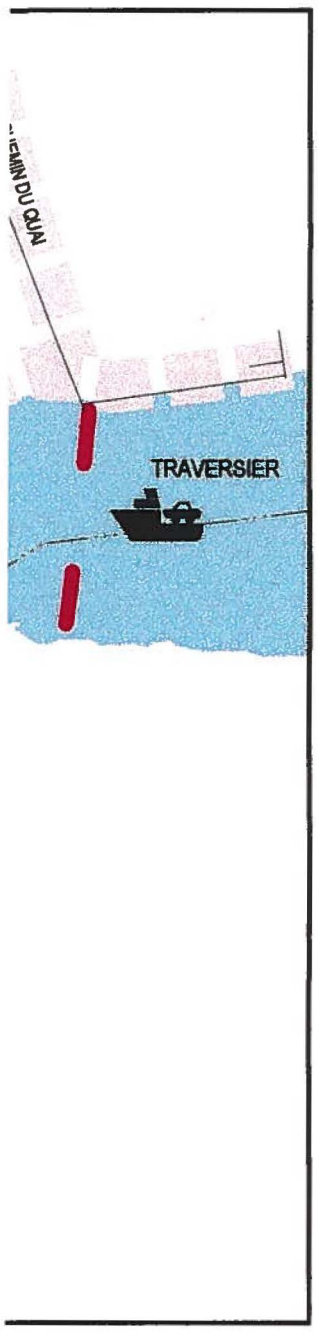
SITE D'INTÉRÊT PARTICULIER
(Voir chapitre 9)

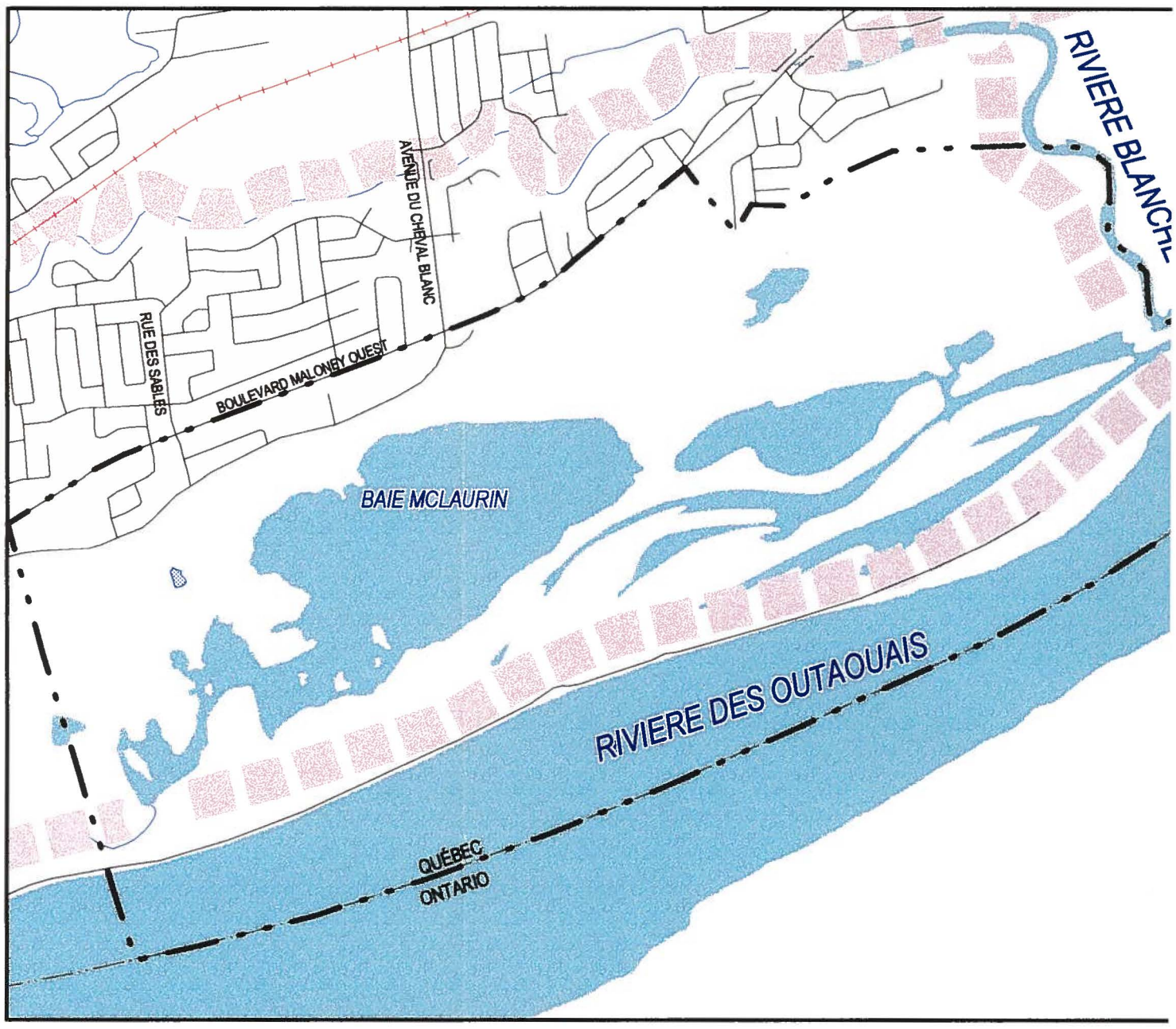




GATINEAU

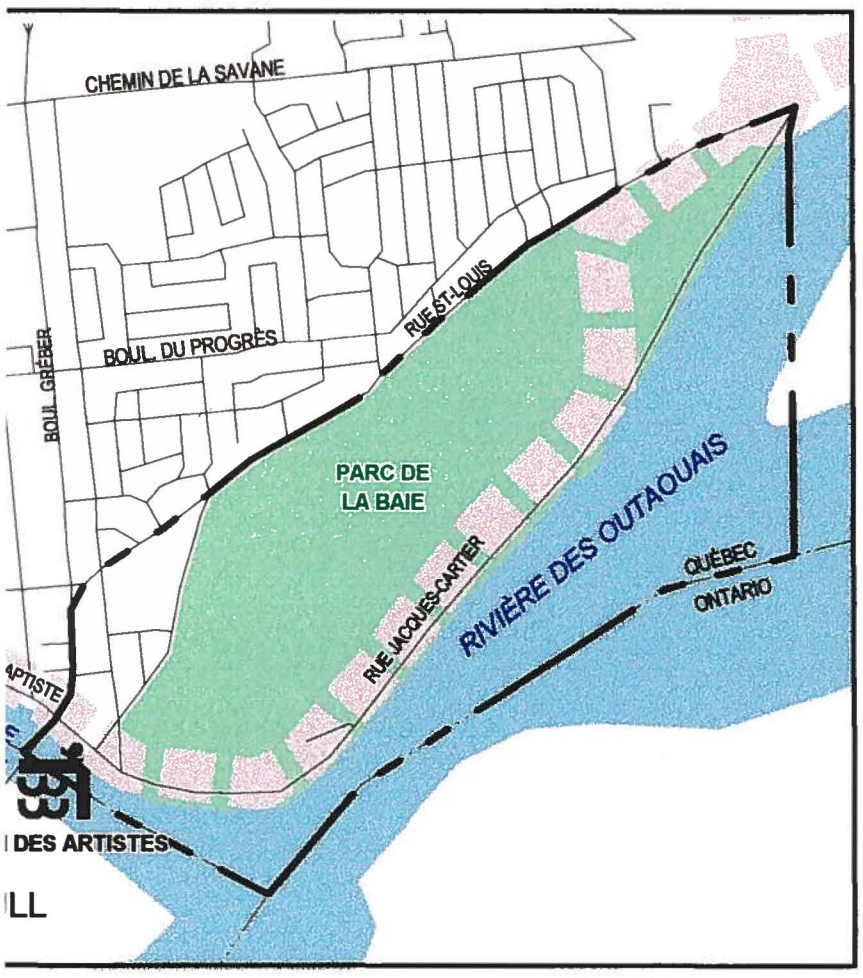
Baie McLaurin





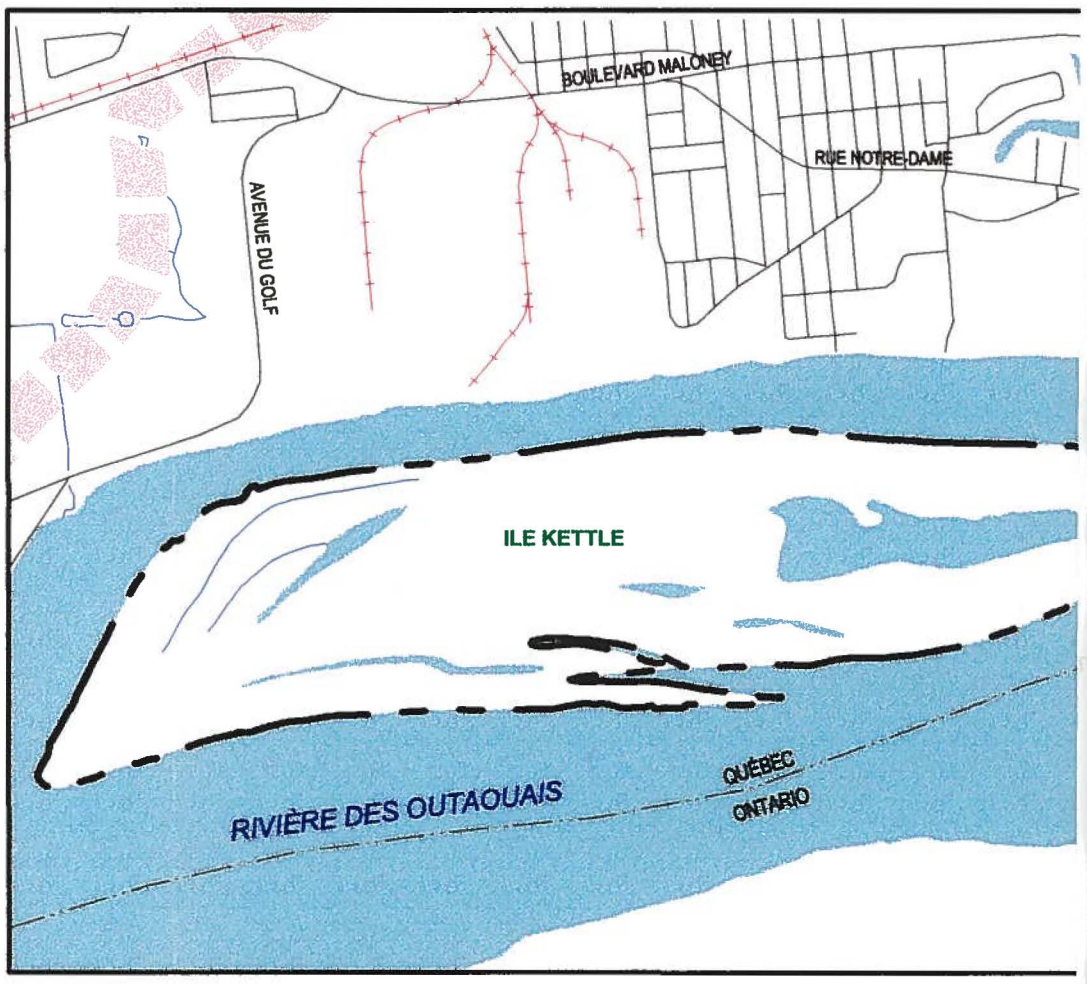
GATINEAU

Parc de La Baie
Quai des artistes



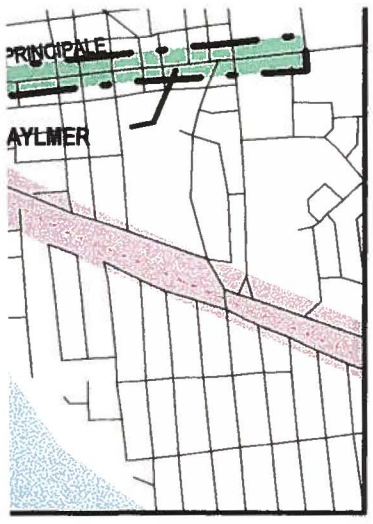
GATINEAU

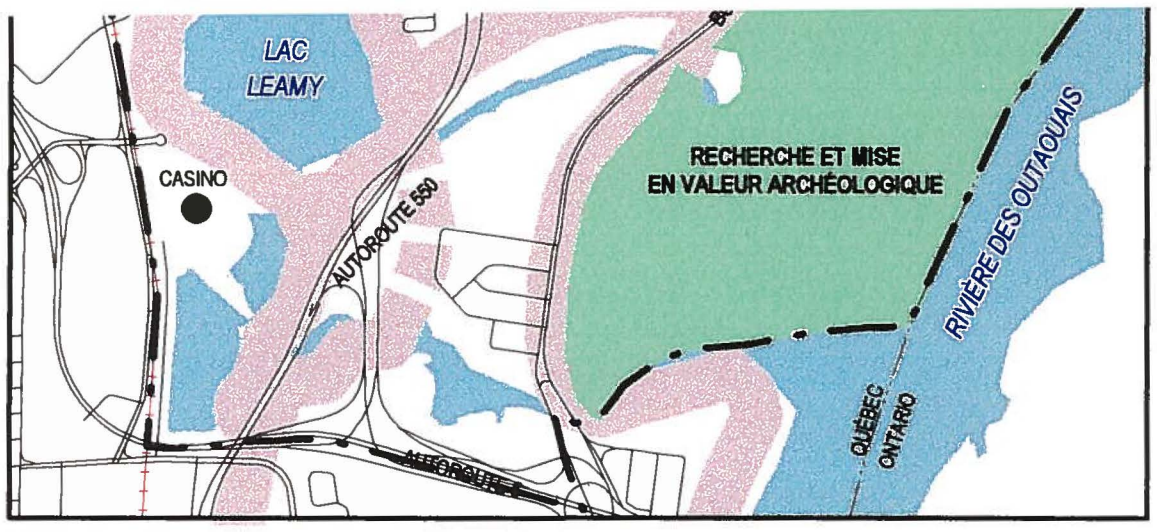
Ile Kettle

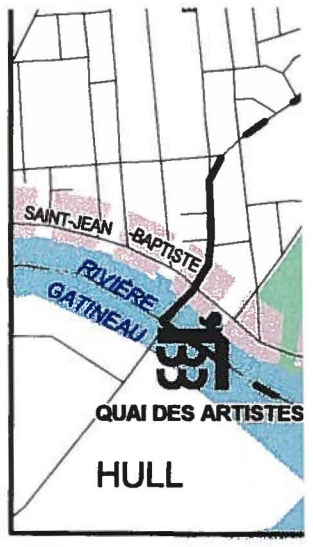


GATINEAU

Baie McLaurin

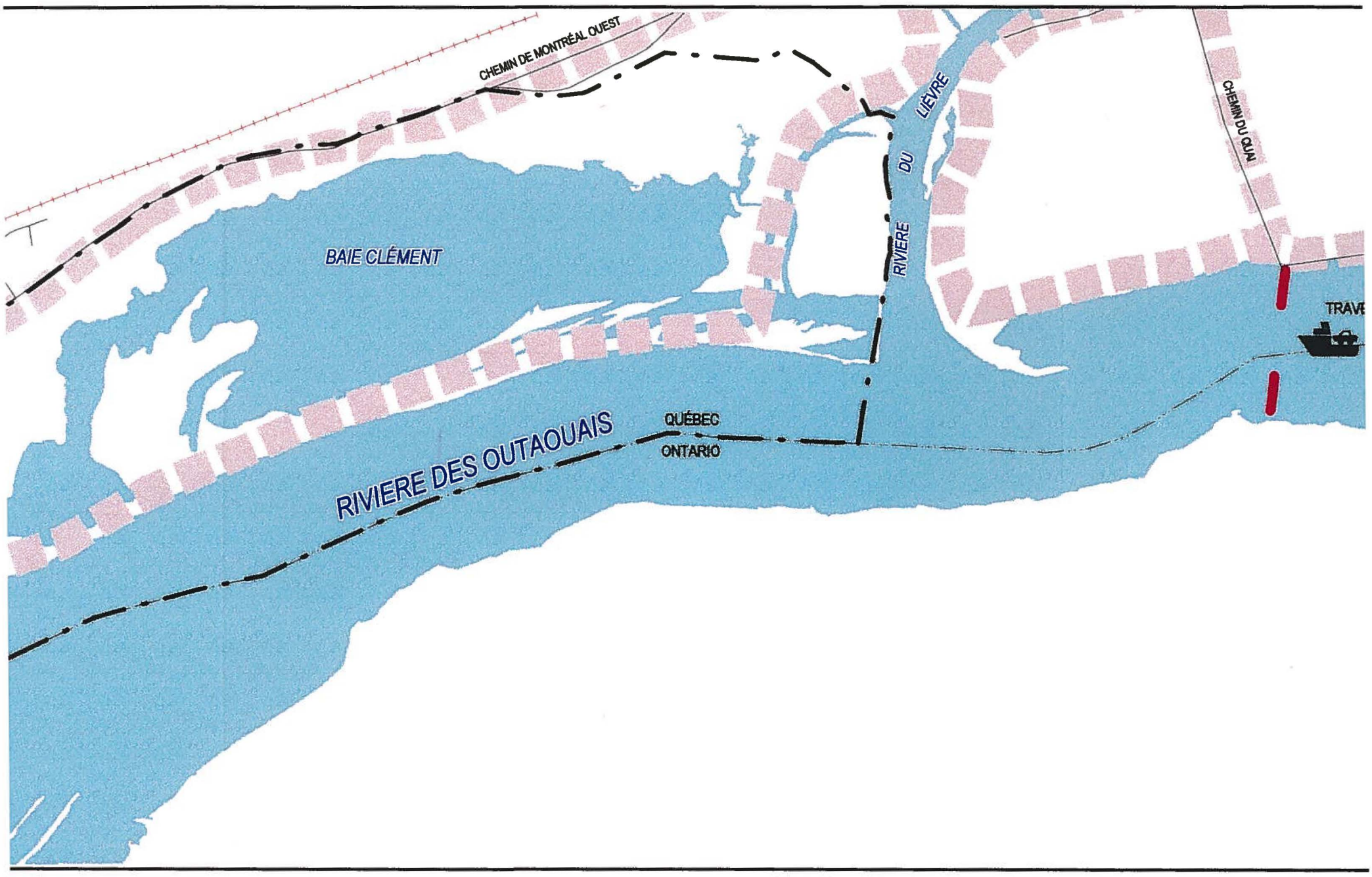






MASSON - ANGERS

Baie Clément



R

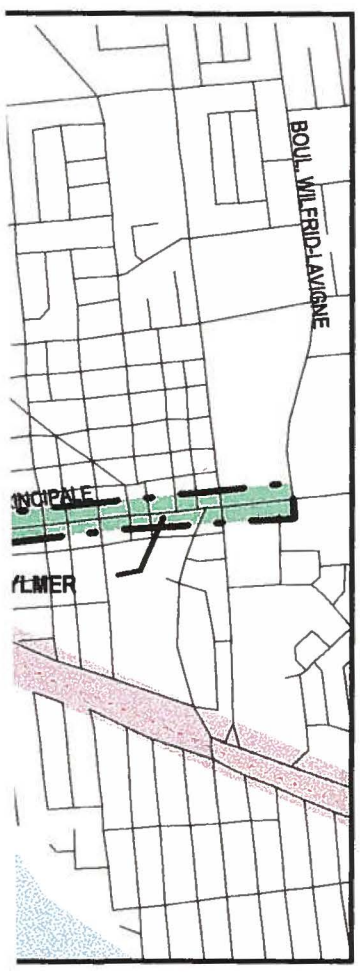
Marina-
dres

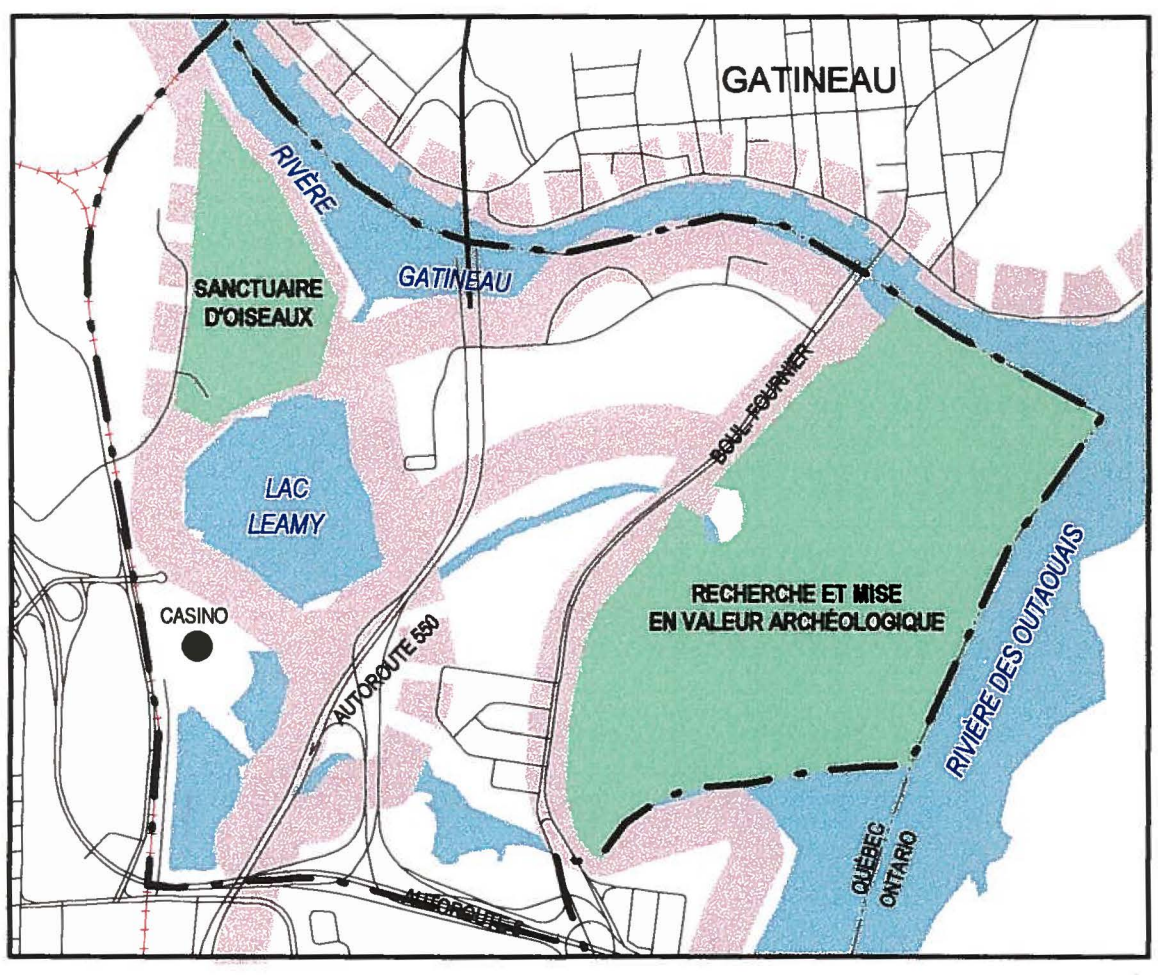
HULL

Lac Leamy

G

(

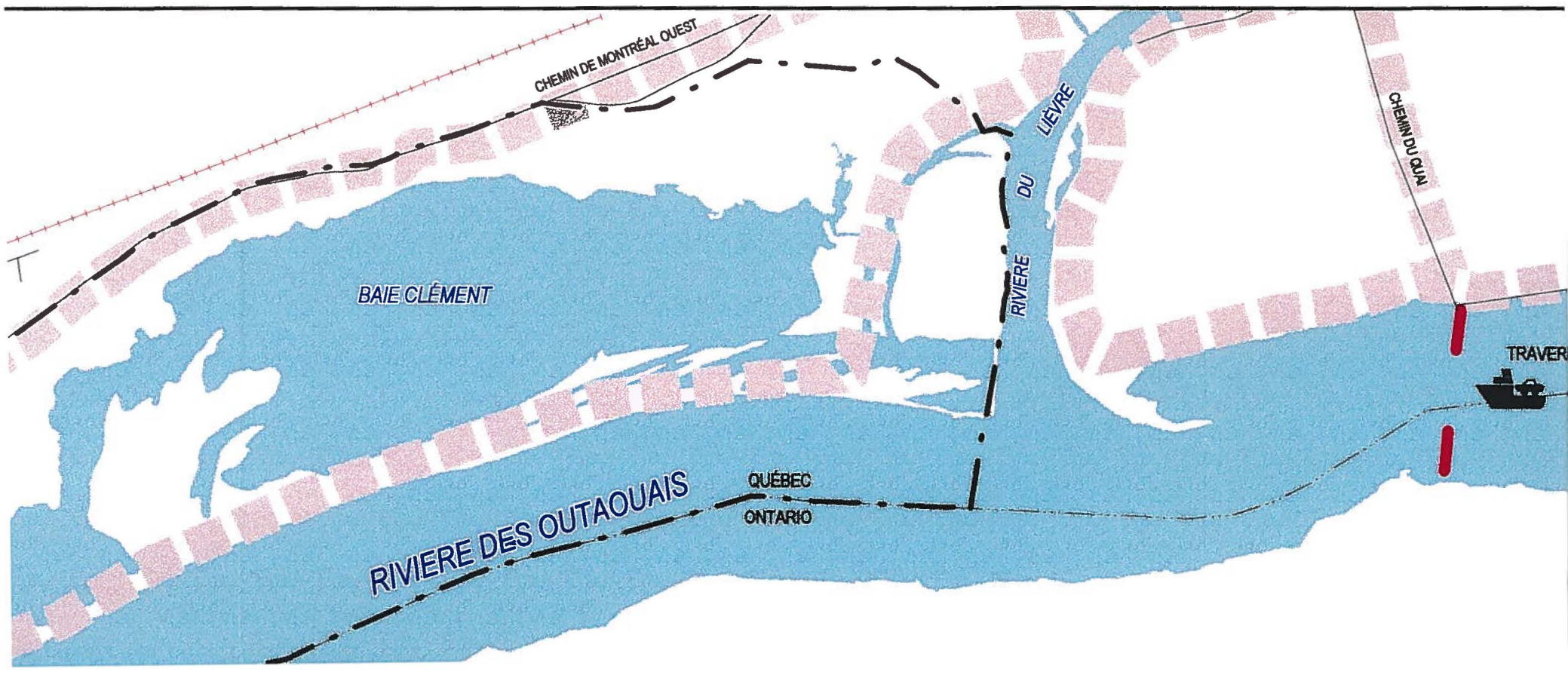


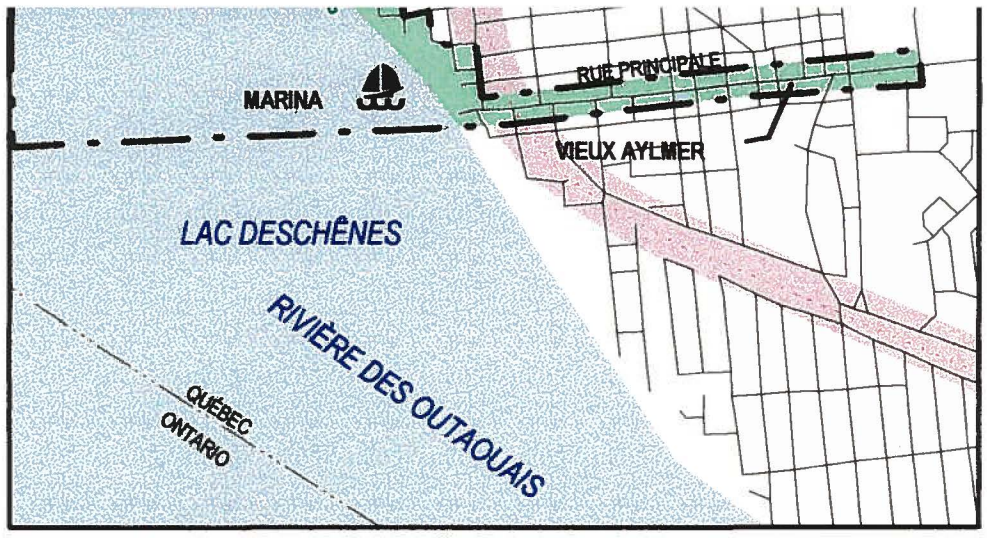


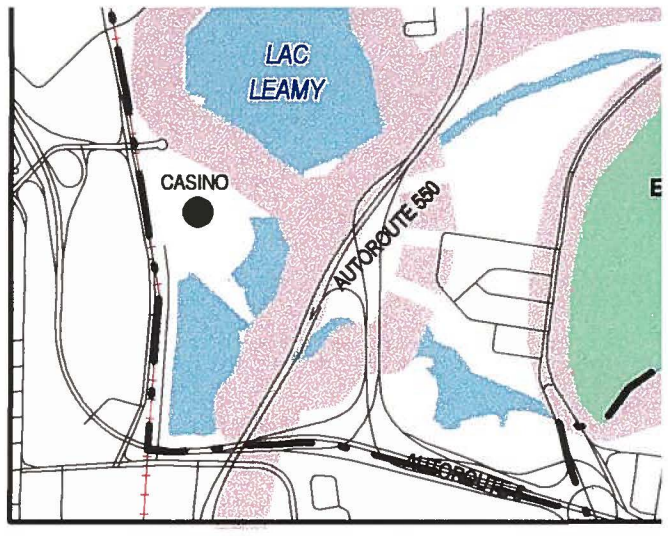


MASSON - ANGERS

Baie Clément

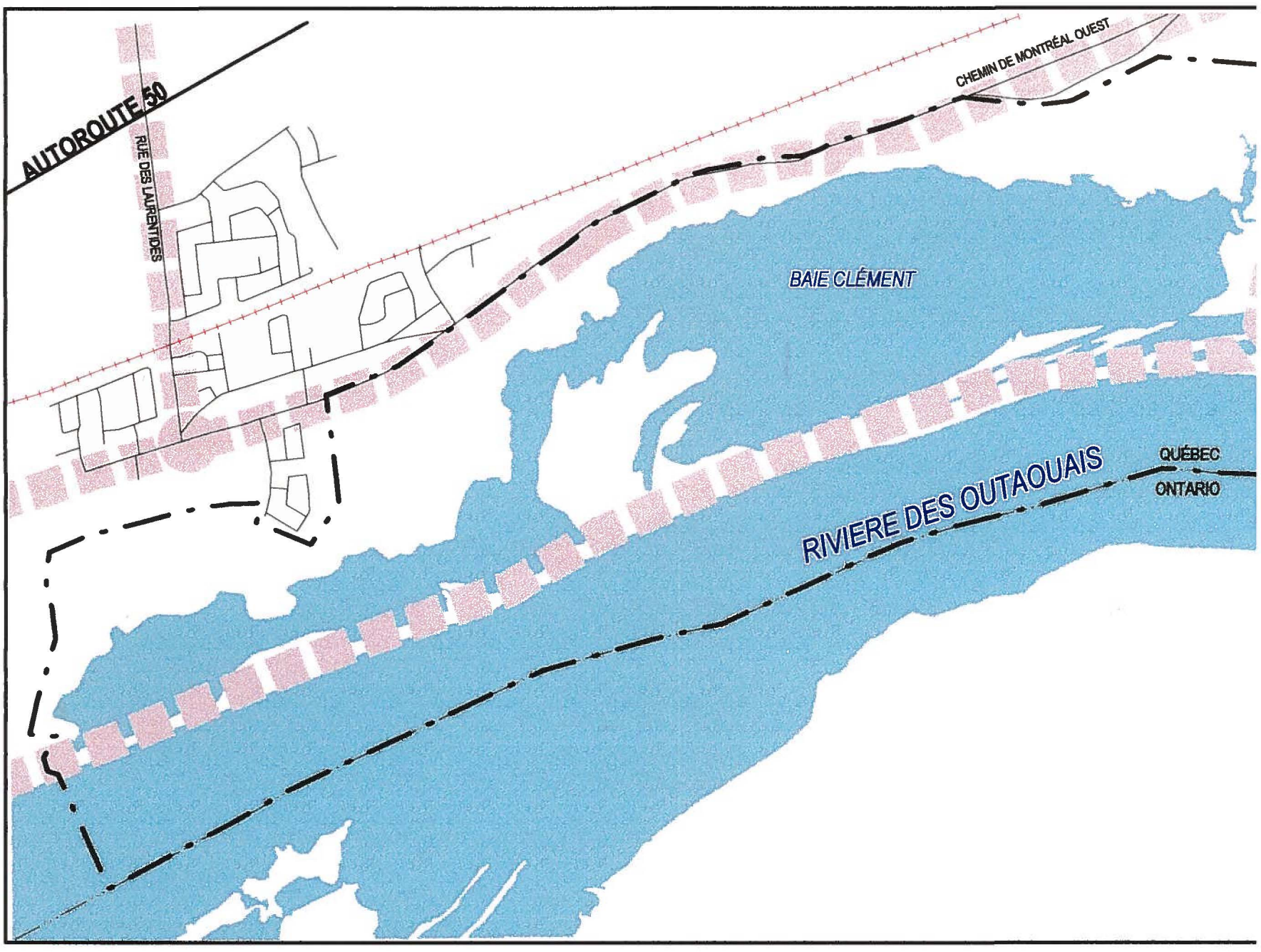






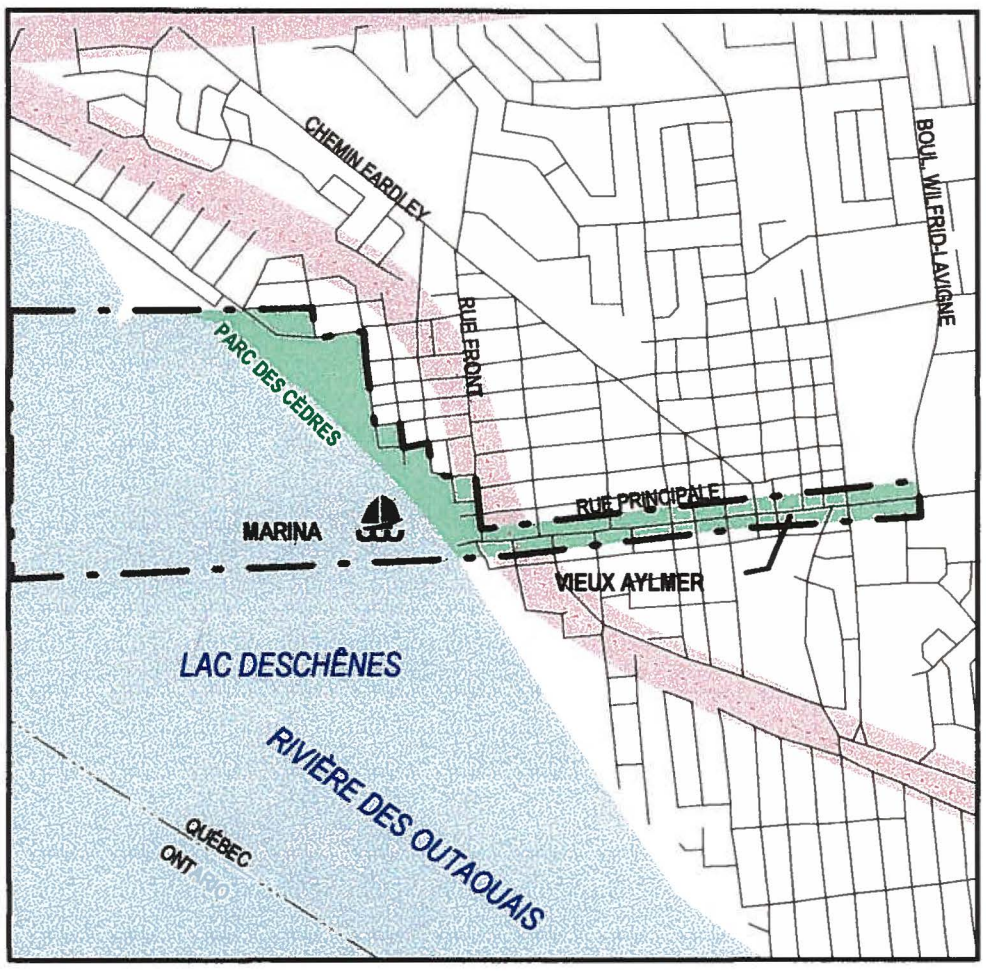
MASSON - ANGERS

Baie Clément



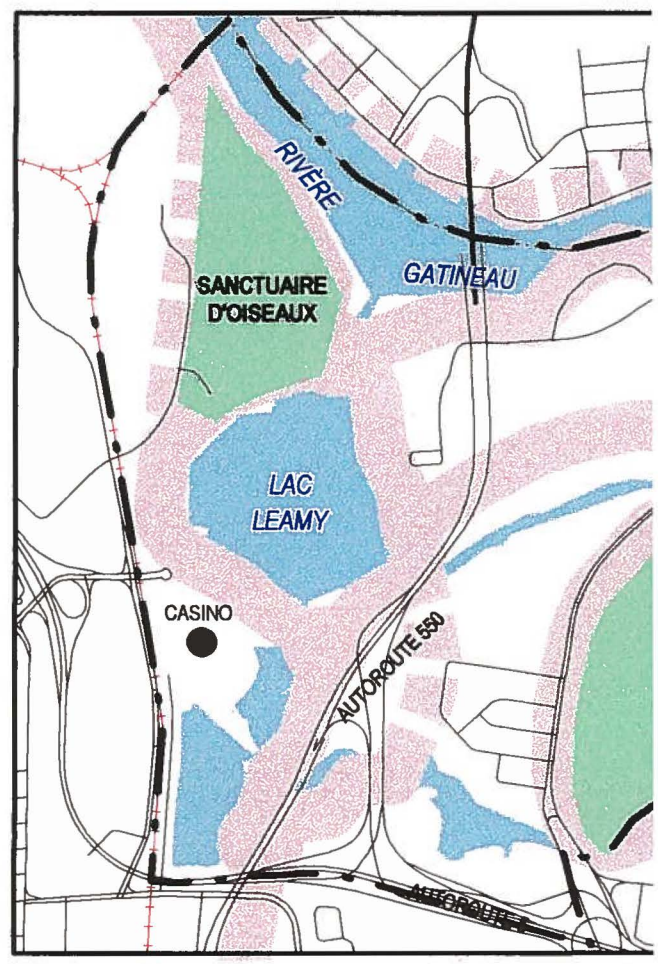
AYLMER

Vieux Aylmer -Marina-
Parc des Cèdres



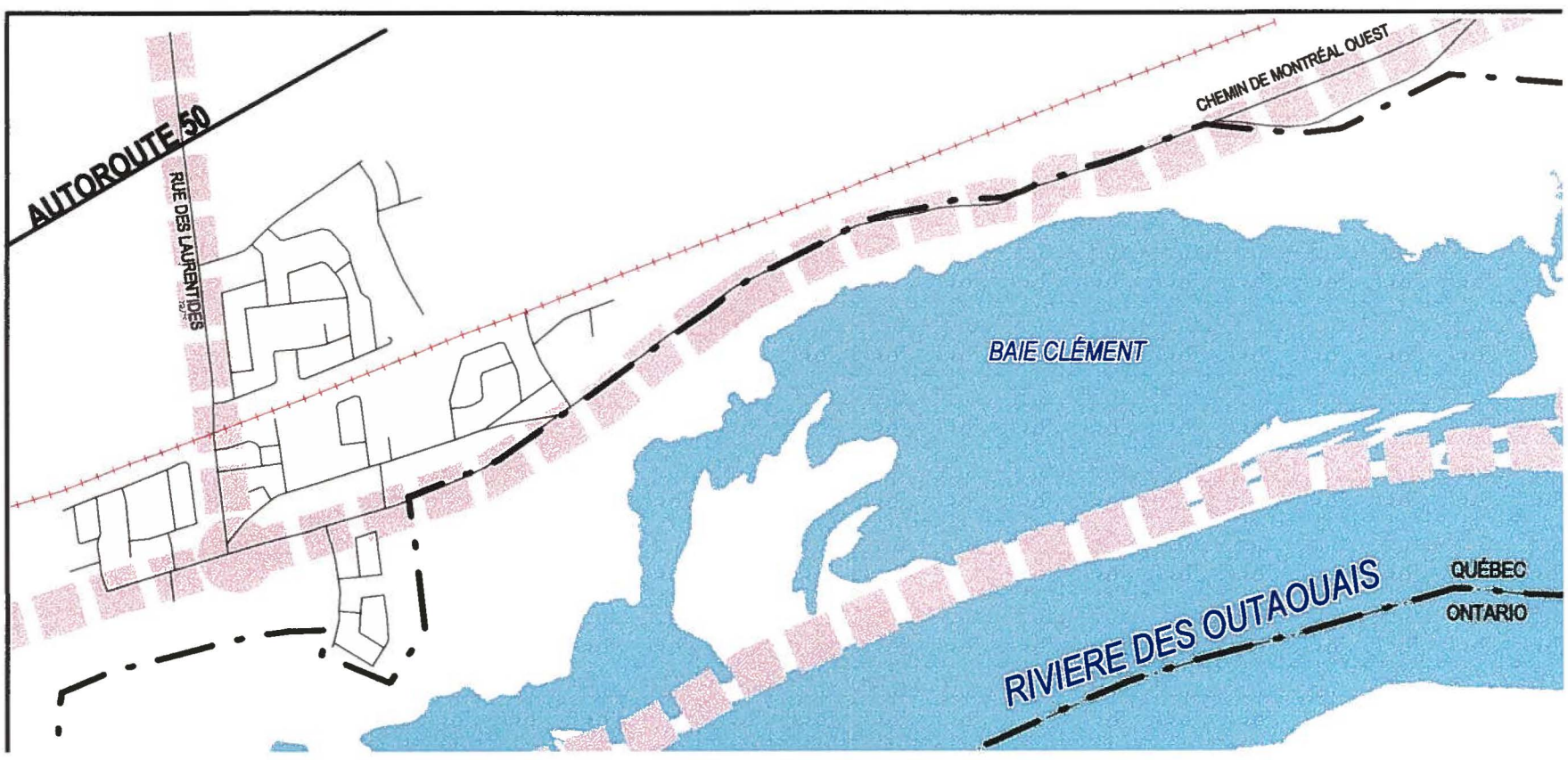
HUL

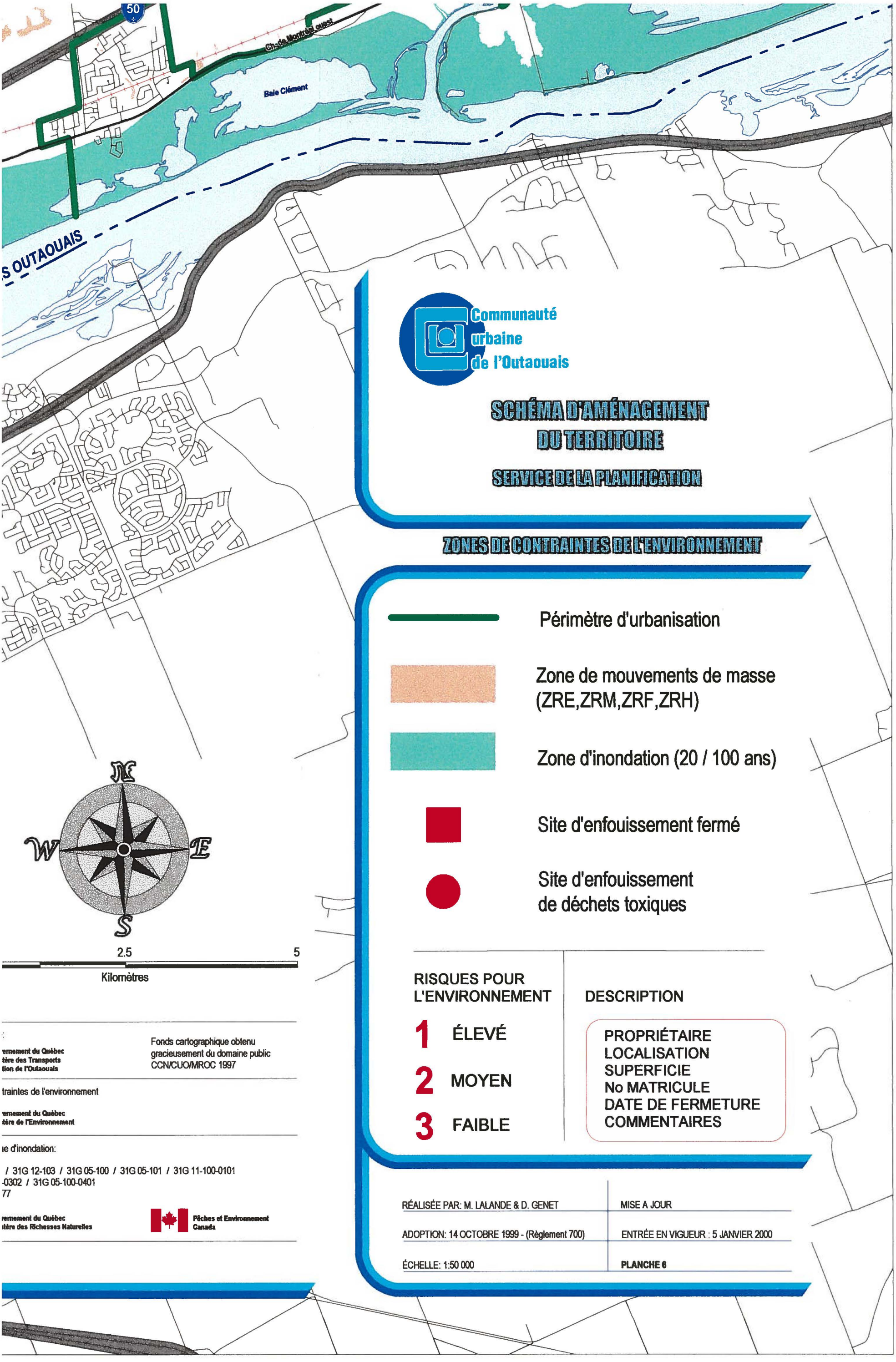
Lac Lear



MASSON - ANGERS

Baie Clément





148 (carte 7 de 8) DB32
Ligne Grand-Brûlé/Vignan à 315 kV
Boucle outaouaise
Laurentides/Outaouais 6211-09-018

L'ANGE-GARDIEN

BUCKINGHAM

MASSON-ANGERS

MRC Papineau

PROJETÉE

OUTAOUAIS

ERCO
RG V LOT 11C
01/01/1985

SITE RESTAURÉ

2

309

315

148

50

Brady

Georgia

Ch. de Montréal est

Ch. de Montréal ouest

Baie Clément

Baie Lochaber

Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SERVICE DE LA PLANIFICATION

ZONES DE CONTRAINTES DE L'ENVIRONNEMENT

Périmètre d'urbanisation

Zone de mouvements de masse (ZRE,ZRM,ZRF,ZRH)

Zone d'inondation (20 / 100 ans)

Site d'enfouissement fermé

N

W

E

GATINEAU

SOCIÉTÉ DE PLACEMENT ET D'HYPOTHÈQUE DE L'OUTAOUAIS
RG III LOT 17A
3 AC./52 AC.
7141 98 8195
01/09/1976

VILLE DE GATINEAU
RG II LOT 14C
2,75 AC.
7339 87 7914
01/01/1976

AVENOR
RG I LOT 19D
BPC

3

FLORIAN THIBAULT
RG V-VI LOTS 528, 538

2

VILLE DE GATINEAU
RG V LOTS 511, 516, 520, 521, 525

ANCIEN DÉPOTOIR LA BAIE

Montée Paiement
Labrosse
Lorrain
Maloney est
Maloney ouest
La Vérendrye
St-René
Lac Beauchamp
Baie Mc Laurin
CORRIDOR
ÎLE KETTLE
QUÉBEC
ONTARIO
RIVIÈ

50
148
17
417

Région d'Ottawa-Carleton

0

Sou

Fon

Zon

Car

31
31
JL

VAL-DES-MONTS

s Collines-de-l'Outaouais

366

Communauté urbaine de l'Outaouais

GATINEAU

SOCIÉTÉ DE PLACEMENT ET D'HYPOTHÈQUE DE L'OUTAOUAIS
RGIII LOT 17A
3 AC./52 AC.
7141 98 8195
01/08/1976

Montée Paiement

Labrosse

Lorrain

50

VILLE DE GATINEAU
RG II LOT 14C
2,75 AC.
7339 87 7914
01/01/1976

La Vérendrye

St-René

Lac Beauchamp

Baie Mc Laurin

Maloney est

148

AVENOR
RG I LOT 19D
BPC

3

Maloney ouest

CORRIDOR

ÎLE KETTLE

FLORIAN THIBAULT
RG V-VI LOTS 528, 538

2

QUÉBEC

ONTARIO

VILLE DE GATINEAU
RG V LOTS 511, 516, 520, 521, 525
ANCIEN DÉPOTOIR LA BAIE

17

RIVIÈ

Région

CORRIDOR AUTOROUTIER

AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS

CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES

HULL

SOCIÉTÉ DE PLACEMENT ET D'HYPOTHÈQUE DE L'OUTAOUAIS
RG III LOT 17A
3 AC./52 AC.
7141 98 8195
01/08/1976

FLORIAN THIBAULT
RG V-VI LOTS 528, 539

VILLE DE GATINEAU
RG V LOTS 511, 516, 520, 521, 525
ANCIEN DÉPOTOIR LA BAIE

AVENOR
RG I LOT 19D
BPC

QUÉBEC
ONTARIO

LAC LEAMY

307
105
5
50
550
417

Montée Paiement
La Vérendrye
St-René
Maloney ouest
Mont-Bleu
St-Raymond
Sacré-Coeur
St-Laurent
Taché
Chemin d'Aylmer
Boul. Lucerne
Rivière des Outaouais
Lady Aberdeen
Pont Champlain
Alexandra
Laurier
Maisonneuve
MacDonald-Cartier
Prince de Galles
Ile Kettle
Corridor
Glebe
St-Joseph
Rideau
Cité-des-Jeunes

MRC Les Collines-de-l'O

CANTLEY

Communau

GATINEAU

307

SOCIÉTÉ DE PLACEMENT ET D'HYPOTHÈQUE DE L'OUTAOUAIS
RGII LOT 17A
3 AC./52 AC.
7141 98 8195
01/08/1978

Montée Paiement

Labrosse

CORRIDOR AUTOROUTIER

50

La Vérendrye

St-René

105

Alonzo-Wright

148

AVENOR
RG I LOT 18D
BPC

3

Maloney ouest

Gréber

CORRIDOR

ÎLE KETTLE

5

Club-des-Jeunes

Mont-Bleu

FLORIAN THIBAULT
RG V-VI LOTS 528, 530

2

2

2

QUÉBEC

ONTARIO

Pont CP

Rivière des Draveurs

Lady Aberdeen

Riel

VILLE DE GATINEAU
RG V LOTS 511, 516, 520, 521, 525

ANCIEN DÉPOTOIR LA BAIE

LAC LEAMY

HULL

St-Raymond

St-Joseph

Sacré-Coeur

MacDonald-Cartier

550

AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS

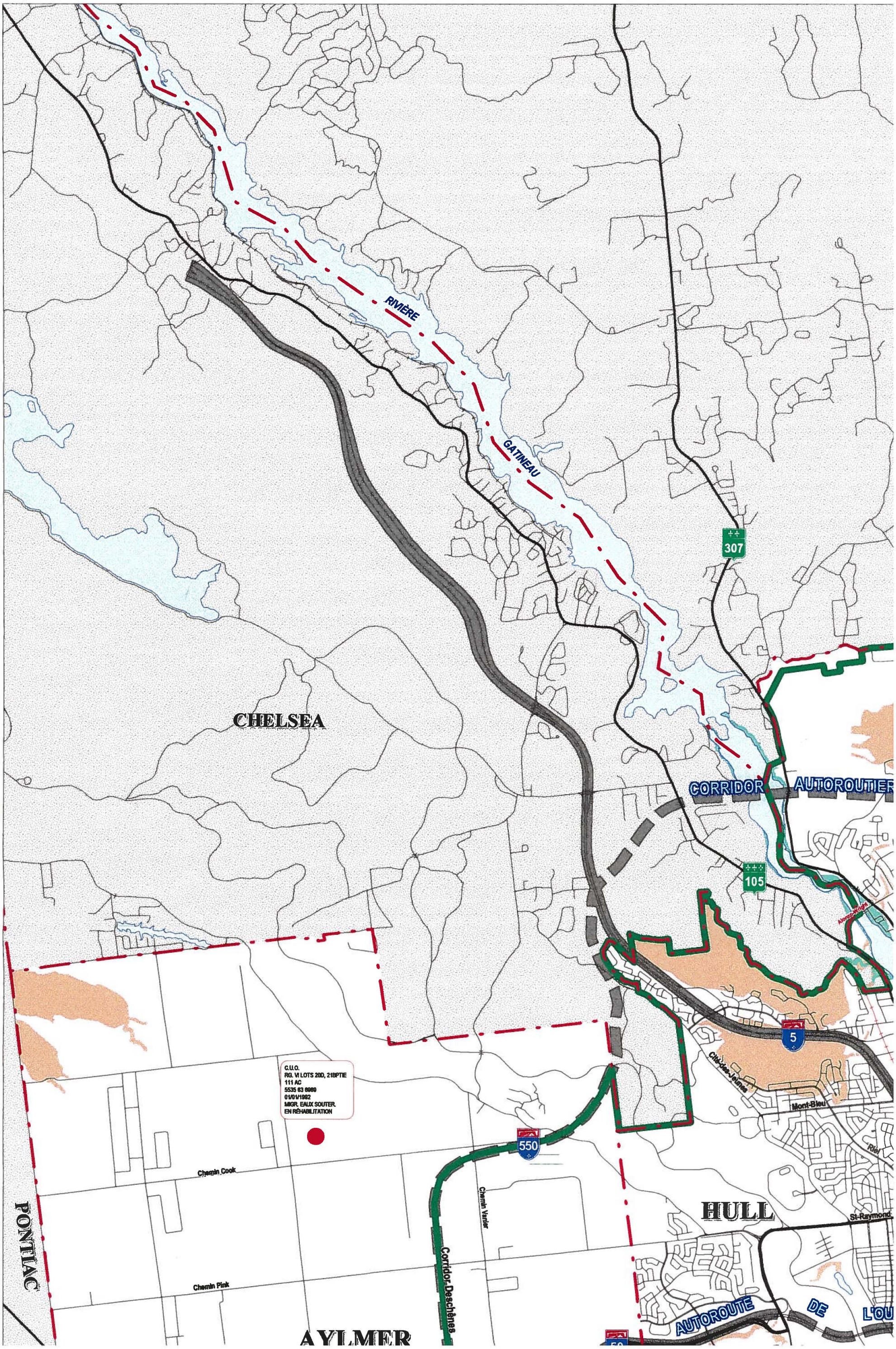
St-Laurent

Montcalm

Laurier

Alexandra

50


RIVIÈRE
GATINEAU
307
CHELSEA
CORRIDOR
AUTOROUTIER
105
5
C.U.O.
RG. VI LOTS 20D, 21BPTIE
111 AC
5535 63 0089
01/01/1982
MIGR. EAUX SOUTER.
EN RÉHABILITATION
550
Chemin Cook
Chemin Vanier
Corridor Deschênes
Chemin Pink
PONTIAC
HULL
AYLMER
Côte-des-Jeunes
Mont-Bleu
St-Raymond
AUTOROUTE
DE
L'OU

CHELSEA

PONTIAC

AYLMER

HULL

C.U.O.
RG. VI LOTS 20D, 21BPTIE
111 AC
5535 63 6980
01/01/1992
MIGR. EAUX SOUTER
EN RÉHABILITATION

Chemin Cook

Chemin Pink

Chemin Boucher

Chemin Vanier

Corridor Deschênes

Cité-des-Jeunes

Mont-Bleu

St-Raymond

Chemin d'Aylmer

Boul. Lucerne

Taché

Champlain

CORRIDOR AUTOROU

AUTOROUTE DE L'OU

BOULEVARD DE L'OUTAOUAIS

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES

307

105

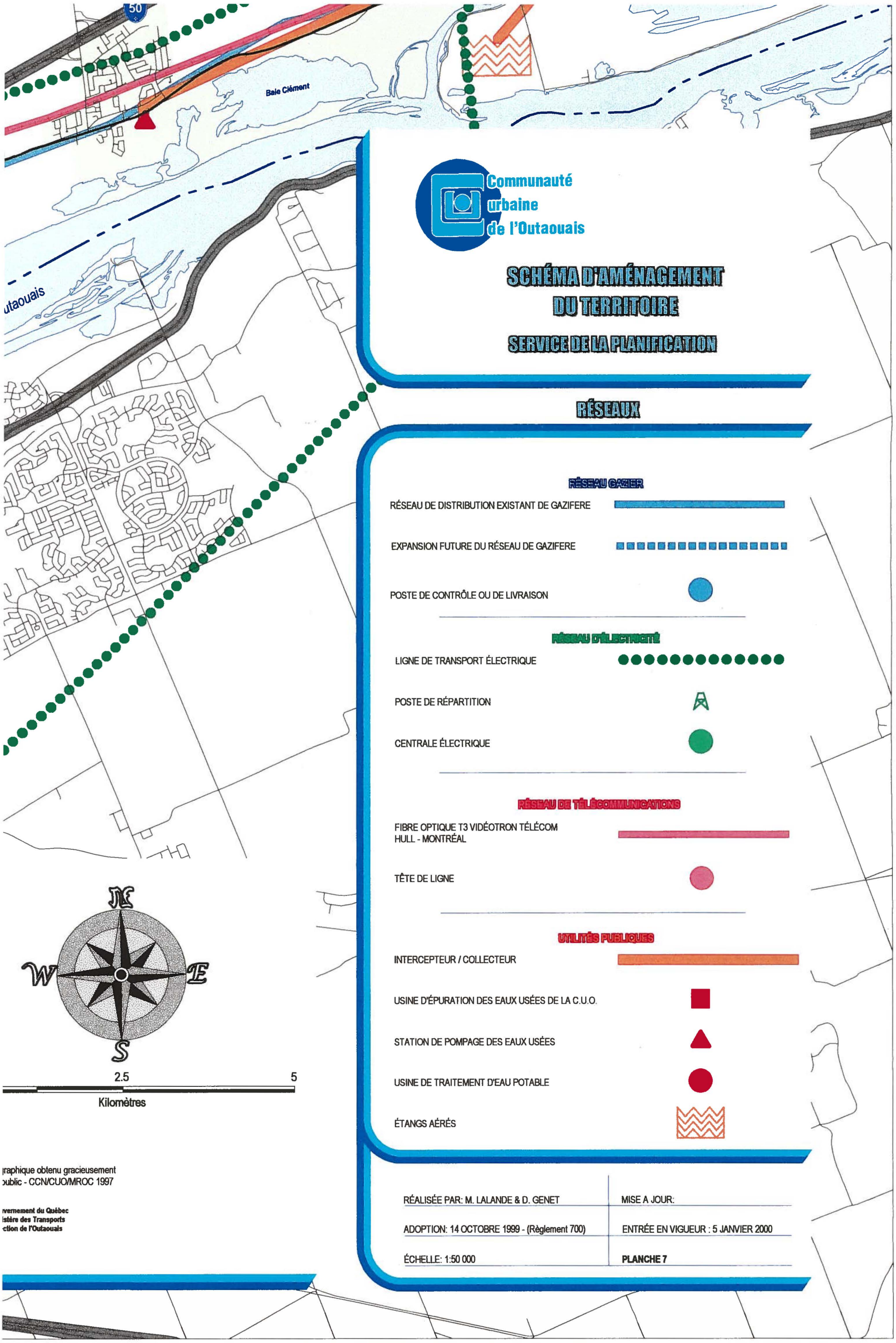
5

550

50

148

417



Communauté urbaine de l'Outaouais

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SERVICE DE LA PLANIFICATION

RÉSEAUX

RÉSEAU GAZIER

RÉSEAU DE DISTRIBUTION EXISTANT DE GAZIFERE

EXPANSION FUTURE DU RÉSEAU DE GAZIFERE

POSTE DE CONTRÔLE OU DE LIVRAISON

RÉSEAU D'ÉLECTRICITÉ

LIGNE DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE

POSTE DE RÉPARTITION

CENTRALE ÉLECTRIQUE

RÉSEAU DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

FIBRE OPTIQUE T3 VIDÉOTRON TÉLÉCOM HULL - MONTRÉAL

TÊTE DE LIGNE

UTILITÉS PUBLIQUES

INTERCEPTEUR / COLLECTEUR

USINE D'ÉPURATION DES EAUX USÉES DE LA C.U.O.

STATION DE POMPAGE DES EAUX USÉES

USINE DE TRAITEMENT D'EAU POTABLE

ÉTANGS AÉRÉS

N
W
E
S

2.5 5

Kilomètres

graphique obtenu gracieusement
ublic - CCN/CUO/MROC 1997

vernement du Québec
istère des Transports
ction de l'Outaouais

RÉALISÉE PAR: M. LALANDE & D. GENET

MISE A JOUR:

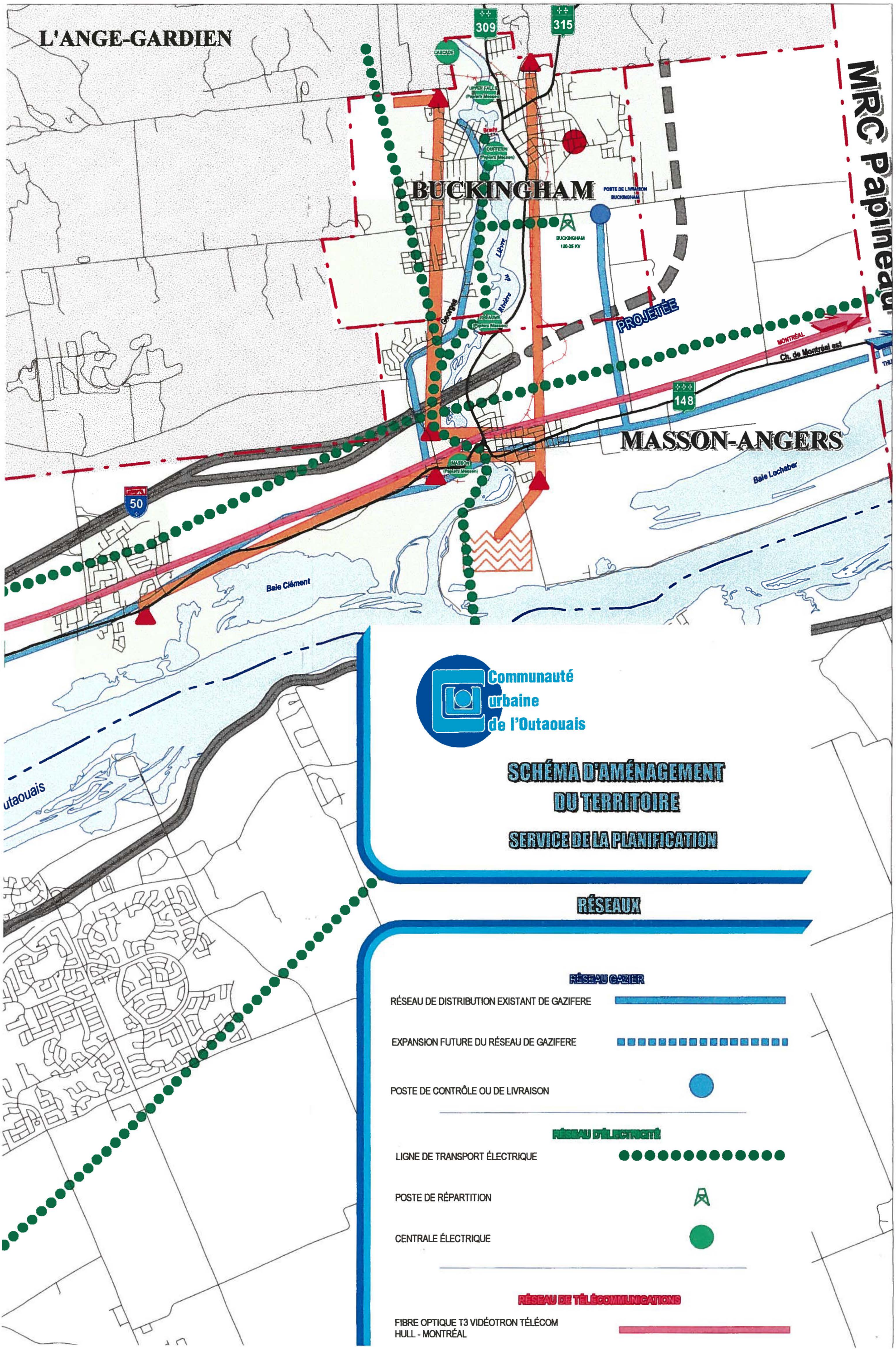
ADOPTION: 14 OCTOBRE 1999 - (Règlement 700)

ENTRÉE EN VIGUEUR : 5 JANVIER 2000

ÉCHELLE: 1:50 000

PLANCHE 7

148 (carte 8 de 8) DB32
Ligne Grand-Brûlé/Vignan à 315 kV
Boucle outaouaise
Laurentides/Outaouais 6211-09-018


L'ANGE-GARDIEN
309
315
CASCADE
BUCKINGHAM
POSTE DE LIVRAISON BUCKINGHAM
BUCKINGHAM 120-25 KV
MRC Papineau
PROJETÉE
MONTRÉAL
Ch. de Montréal est
148
MASSON-ANGERS
Baie Lochaber
50
Baie Clément
utaouais
Communauté urbaine de l'Outaouais
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SERVICE DE LA PLANIFICATION
RÉSEAUX
RÉSEAU GAZIER
RÉSEAU DE DISTRIBUTION EXISTANT DE GAZIFERE
EXPANSION FUTURE DU RÉSEAU DE GAZIFERE
POSTE DE CONTRÔLE OU DE LIVRAISON
RÉSEAU D'ÉLECTRICITÉ
LIGNE DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE
POSTE DE RÉPARTITION
CENTRALE ÉLECTRIQUE
RÉSEAU DE TÉLÉCOMMUNICATIONS
FIBRE OPTIQUE T3 VIDÉOTRON TÉLÉCOM HULL - MONTRÉAL

Région d'Ottawa-Carleton

GATINEAU
Montée Paiement
Labrosse
Lorrain
50
La Vérendrye
St-René
Maloney ouest
Maloney est
148
VIGNAN
TOURAINE
GATINEAU
BOWATER
POSTE DE GATINEAU
TEMPLETON
POSTE DE LIVRAISON GATINEAU
Lac Beauchamp
Baie Mc Laurin
Gabrielle
CORRIDOR
ÎLE KETTLE
POSTE DE LIVRAISON QUÉBEC
QUÉBEC
ONTARIO
Lady Aberdeen
MacDonald-Cartier
Alexandra
17
POSTE DE CONTRÔLE SAINT-LAURENT
417
POSTE DE LIVRAISON D'OTTAWA

VAL-DES-MONTS

C Les Collines-de-l'Outaouais

366

Communauté urbaine de l'Outaouais

GATINEAU

Montée Paiement

Labrosse

Lorrain

50

TEMPLETON
120-25 kV

POSTE DE LIVRAISON
GATINEAU

La Vérendrye

St-René

Maloney est

Lac Beauchene

Baie Mc Laurin

VIGNAN
316-120 kV

GATINEAU
120-25 kV

TOURAINE
120-25 kV

148

Maloney ouest

BOWATER

POSTE DE
GATINEAU

CORRIDOR

ILE KETTLE

Gréber

POSTE DE LIVRAISON
QUÉBEC

QUÉBEC

ONTARIO

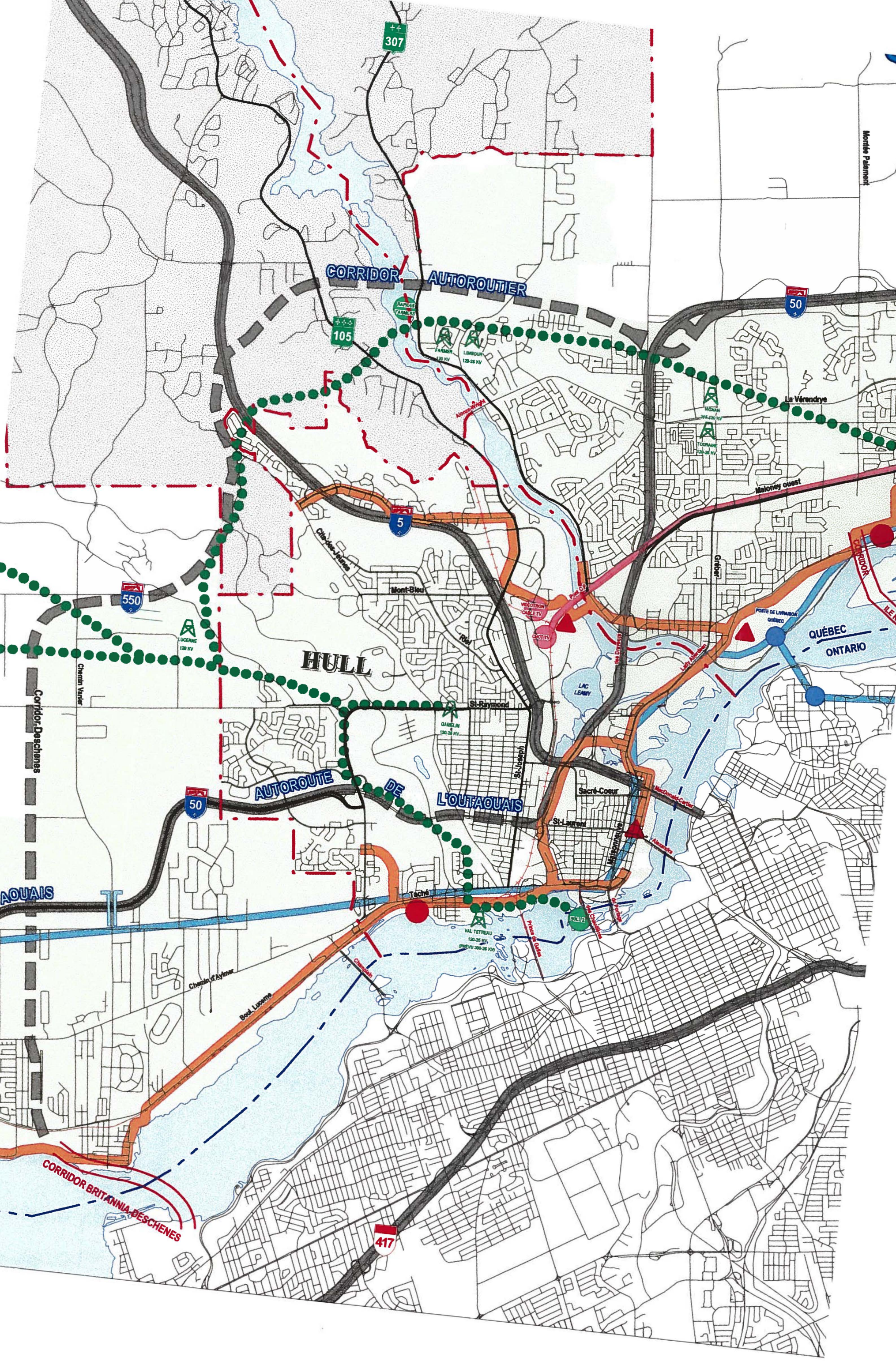
17

Lady Aberdeen

MacDonald-Cartier

Alexandra

Région
d'Ottawa-Carleton


307
CORRIDOR AUTOROUTIER
105
50
5
550
50
417
HULL
AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS
CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES
Montée Paiement
La Vérendrye
Maloney ouest
Mont-Bleu
Riel
St-Raymond
St-Joseph
Sacré-Coeur
St-Laurent
Taché
Gatineau
Chemin Vanier
Corridor-Deschenes
Chemin Le Aylmer
Boul. Lucerne
Chemin Aylmer
QUÉBEC
ONTARIO
LAC LEAMY
RAPIDES FARMERS
FARMER 120 KV
LIMBOUR 120-25 KV
LUCERNE 120 KV
GAMELIN 120-25 KV
VAL TETREAU 120-25 KV, (PREVU 300-25 KV)
TOUPAINE 120-25 KV
VIGNAN 315-120 KV
POSTE DE LIVRAISON QUÉBEC

MRC Les Collines

Com

CANTLEY

RIVIÈRE

GATINEAU

307

105

50

550

5

CORRIDOR AUTOROUTIER

RAPIDES FARMER

FARMER 120 KV

LIMBOUR 120-25 KV

VIGNAN 315-120 KV

TOURAINE 120-25 KV

LUCERNE 120 KV

GAMELIN 120-25 KV

Montée Paiement

La Vérendrye

Maloney ouest

Alonzo-Wright

Cité-des-Jeunes

Mont-Bleu

Riel

Corridor

Gréber

Port C.P.

VIDEOTRON CABLE TV

CHOT TV

Des Draveurs

Lady Aberdeen

POSTE DE LIVRAISON QUÉBEC

QUÉBEC

ONTARIO

LAC LEMMY

HULL

St-Raymond

St-Joseph

Sacré-Coeur

St-Laurent

MacDonald-Cartier

Alexandra

Chemin Vanier

Corridor-Deschenes

AUTOROUTE DE L'OUTAOUAIS

ER

RIVIÈRE

GATINEAU

307

CHELSEA

CORRIDOR AUTOROUTIER

105

FARMER 120 KV

LIMBOUR 120-25 KV

5

QUYON

Chemin Cook

550

LUCERNE 120 KV

HULL

GAMELIN 120-25 KV

PONTIAC

Chemin Pink

Corridor Deschenes

Chemin Vanier

AUTOROUTE DE L'OU

AYLMER

CHELSEA

307

CORRIDOR AUTOROUTE

105

FARMER
120 KV

LIMBOUR
120-25 KV

QUYON

5

Chemin Cook

550

LUCERNE
120 KV

Mont-Bleu

Riel

HULL

PONTIAC

Chemin Pink

Corridor Deschenes

Chemin Vanier

GAMELIN
120-25 KV

AYLMER

AUTOROUTE DE L'OU

50

Chemin Boucher

148

BOULEVARD DE L'OUTAOUAIS

GLENWOOD
120-25 KV

Tache

Chemin d'Aylmer

Boul. Lucerne

Champlain

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

CORRIDOR BRITANNIA-DESCHENES

417