



Équiterre

Mémoire sur le premier projet de Schéma d'aménagement et de développement durable (SADD) et le Plan de déplacements durables (PDD)

Présenté à la Ville de Gatineau
par le Groupe d'action d'Équiterre en Outaouais (GAÉO)

le 18 mars 2013

Remerciements

RECHERCHE ET RÉDACTION

Diane Vermette – Conseillère

Réal Lalande – Vice-président, GAÉO

COORDINATION

Julie Martineau – Présidente, GAÉO

Alizée Cauchon – Conseillère, mobilisation citoyenne, Équiterre

1. AVANT-PROPOS	3
Présentation	3
Pertinence de l'intervention	3
2. CONTRIBUTION DE LA COMMUNAUTE	5
3. REDUCTION DES GAZ A EFFET DE SERRE	6
4. REDUCTION DE LA DEPENDANCE AU PETROLE	7
5. INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS ECOLOGIQUES	7
6. DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT ACTIF	8
7. ELECTRIFICATION DES TRANSPORTS	10
8. AUGMENTATION DE LA DENSITE URBAINE	10
9. NOTION D'ECO-QUARTIER	11
10. PROTECTION DES MILIEUX NATURELS	12
11. IMPACT ECOLOGIQUE DE L'AGRICULTURE	12
12. CONCLUSION	13

1. Avant-propos

Présentation

Équiterre s'est donné pour mission de contribuer à bâtir un mouvement de société en incitant citoyens, organisations et gouvernements à faire des choix écologiques, équitables et solidaires.

Par son action, Équiterre veut porter l'attention sur les aspects fondamentaux de la vie. Manger, se transporter, habiter, jardiner et consommer: des besoins vitaux, mais aussi des moyens à la portée de chacun pour agir de façon responsable et changer le monde un geste à la fois.

Le Groupe d'action d'Équiterre en Outaouais (GAÉO) est un regroupement de citoyens bénévoles de la région de l'Outaouais qui vise à renforcer la présence d'Équiterre dans la région en soutenant les objectifs de son plan stratégique tout en ciblant les enjeux propres à l'Outaouais et en répondant aux besoins locaux.

Les objectifs du groupe sont :

- i) Assurer le rayonnement d'Équiterre sur l'ensemble du territoire de l'Outaouais et renforcer son action tant auprès des décideurs que des organisations communautaires et de l'ensemble de la population; trois axes d'intervention: réduction des GES, transports collectifs et actifs, agriculture locale et biologique.
- ii) Donner aux membres actifs une structure leur permettant d'avoir plus de latitude, d'initiative, d'autonomie et de défis dans l'action communautaire; leur fournir un point de rassemblement et en augmenter le nombre.

Pertinence de l'intervention

Dès l'annonce de la révision du schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau à l'automne 2010, le Groupe d'action d'Équiterre en Outaouais (GAÉO) décidait de suivre le processus tout d'abord à titre de membre de la Commission consultative sur l'environnement et le développement durable (CCEDD) et par la suite comme participant aux trois consultations publiques tenues depuis l'automne 2011. L'importance des enjeux qui sont au cœur de la mission d'Équiterre et l'impact à long terme des décisions qui seraient prises sur le développement de la Ville de Gatineau et le bien-être d'au moins trois générations de citoyens nous a amené à souhaiter déposer un mémoire auprès des autorités de la Ville de Gatineau en vue des audiences publiques de la fin mars 2013.

Nous soumettons donc un certain nombre de commentaires et recommandations avec la volonté de contribuer à l'éveil d'une plus grande conscience écologique, solidaire et équitable sur le territoire de la Ville de Gatineau et à la réflexion devant mener à la finalisation du processus de révision du schéma d'aménagement. C'est notre objectif. Au terme de ce processus, nous espérons pouvoir nous associer à un nouveau schéma d'aménagement porteur de changements profonds dans la façon dont nous occuperons le territoire de Gatineau dans les 40 prochaines années. Et nous souhaitons qu'à l'aube de 2051, nos enfants et nos petits enfants seront fiers de ce schéma et du courage qu'il nous aura fallu à tous pour enclencher ces changements.

Ces commentaires et recommandations sont le fruit d'une réflexion que poursuit le GAÉO depuis plus de deux ans, de concert avec plusieurs organismes communautaires voués à la cause de l'environnement et du développement durable sur le territoire de Gatineau. Les enjeux que nous avons choisi de retenir dans la préparation de ce mémoire sont également, dans plusieurs cas, ceux que ces organismes ont retenus en totalité ou en partie. Cette réflexion nous amène aujourd'hui à un certain nombre de conclusions quant à des décisions que nous jugeons incontournables si la Ville de Gatineau et nous tous, citoyens et citoyennes, souhaitons prendre le tournant d'un développement durable de notre territoire et de notre qualité de vie dans le respect de notre environnement.

Notre mémoire portera sur les dix thèmes suivants:

- la contribution de la communauté à la révision du schéma d'aménagement
- les cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES)
- la réduction de la dépendance au pétrole
- la hausse des investissements dans les transports collectifs et actifs
- la priorité au développement du transport actif
- l'accélération de l'électrification des transports collectifs et des flottes de véhicules publics
- l'augmentation de la densité urbaine
- la clarification du concept d'éco-quartier
- la protection des milieux naturels
- la réduction de l'impact écologique de l'agriculture et de l'alimentation

Nous ne prétendons pas couvrir toutes les dimensions de ces enjeux ; nous avons choisi de retenir celles qui nous semblaient avoir le plus grand impact compte tenu de l'objectif poursuivi.

2. Contribution de la communauté

Dans le chapitre 1, le premier projet de schéma d'aménagement et de développement durable (SADD) souligne très brièvement la tenue de consultations publiques sans indiquer l'ampleur et surtout les principaux résultats de cette consultation. Sans ce contexte qui a exercé une ponction importante sur les ressources disponibles, tant humaines que financières, il est difficile d'apprécier dans quelle mesure la communauté gatinoise a pu dans les faits contribuer au processus de révision du schéma d'aménagement de sa ville. Il existe certes un rapport spécifique sur le sujet, mais nous considérons très important d'en rappeler les grandes lignes dans la version révisée du projet de schéma.

Nous recommandons donc que le prochain projet inclue un paragraphe à la section 1.3 pour préciser la contribution de la communauté au processus, à ce jour.

Lors des trois consultations publiques, nous avons pu constater qu'il n'y avait pas unanimité, voire même consensus, sur la nature et l'importance des changements qui devraient être apportés dans le projet final de schéma d'aménagement. Les divergences de vues selon les groupes d'intérêts en présence sont prévisibles et compréhensibles surtout dans un contexte comme celui de la révision d'un schéma d'aménagement. Nous sommes également conscients que le projet retenu sera davantage le résultat d'un compromis optimal que d'une solution optimale. Mais il y a encore un long chemin avant d'arriver à ce compromis optimal des forces en présence. La Ville de Gatineau a fait le choix d'arbitrer elle-même ces divergences de vues ce qui a eu pour effet de polariser les prises de position et d'opposer des objectifs de développement économique et de protection de l'environnement. Nous avons la conviction que dans un contexte de développement durable, le deux vont de pair. Ils sont indissociables. Les divers groupes d'intérêts doivent se parler pour mieux se comprendre.

Nous recommandons donc qu'en vue de la quatrième et dernière ronde de consultations, la Ville de Gatineau organise et anime une rencontre de travail entre des représentants du secteur privé et des représentants de groupes environnementaux présents sur le territoire de Gatineau pour discuter du deuxième projet à venir.

L'objectif ne serait pas l'obtention d'un consensus mais une meilleure compréhension des positions respectives.

3. Réduction des gaz à effet de serre

Dans la présentation du SADD et du Plan de Déplacements Durables (PDD), la Ville de Gatineau indique clairement que la réduction des GES représente un des thèmes transversaux retenus pour l'élaboration de son PDD de même qu'un objectif transversal de son SADD.

Elle se fixe un objectif de **réduction de 18 %** en 2020 pour l'ensemble des émissions de GES sur son territoire, par rapport au niveau de 2009, et propose de maintenir ce bilan en 2051. Elle élabore également des indicateurs qu'elle pourra utiliser pour suivre les progrès obtenus dans les différents secteurs de l'amélioration des transports publics, de la construction résidentielle ou du recyclage des matières résiduelles et parvenir à une telle réduction. L'objectif proposé par la Ville représente une réduction de 431 kt éq. CO₂ entre 2009 et 2020. La Ville indique également que puisque la population continuera d'augmenter, il sera possible de réduire le taux d'émission de GES par habitant de 9,35 tonnes éq. CO₂ en 2009 à 6,9 tonnes éq. CO₂ en 2020, et à 5,7 tonnes éq. CO₂ en 2051.

Bien que la cible globale de 18 % en 2020 soit conforme à celle fixée par le Gouvernement du Québec, le GAÉO considère important et réaliste de viser un objectif plus ambitieux pour cette période et surtout de continuer à accroître l'effort entre 2020 et 2051. Nous croyons également que des objectifs de réduction des taux d'émission de GES par habitant doivent être nettement plus ambitieux pour permettre de réduire de façon significative l'empreinte écologique de la Ville dans l'Outaouais, de contribuer à la préservation de l'environnement et de lutter contre la tendance actuelle au réchauffement de la planète.

La Ville de Gatineau a franchi une étape importante en dressant un inventaire des émissions corporatives de GES et en élaborant un plan d'action en vue d'une réduction de ces émissions. Mais il n'y a toujours pas de stratégie et de plan d'action en vue de la réduction des GES des collectivités du territoire. Ni la première version du SADD ni le PDD ne font référence à l'importance de ces outils dans la lutte contre les changements climatiques. Qui plus est, le contexte transfrontalier de Gatineau fait en sorte qu'aucune action significative ne

peut être entreprise à ce chapitre sans une étroite collaboration avec la Ville d'Ottawa et la Commission de la capitale nationale (CCN).

Nous recommandons donc que la prochaine version révisée du SADD inclue les mesures suivantes en référence à l'année 2009: (i) de fixer à 25 % la cible globale de réduction des GES pour 2020; (ii) d'évaluer la possibilité de fixer une cible de 50 % pour l'horizon 2030 ; (iii) d'élaborer des scénarios d'évolution de l'effort global corporatif et citoyen pour les horizons 2040 et 2050; et enfin (iv) d'accroître les réductions de CO₂ pour 2020 et les années subséquentes sur une base globale et par habitant. Nous recommandons également qu'elle définisse la collaboration régionale comme condition critique à l'atteinte d'objectifs plus ambitieux que ceux prévus dans la première version du SADD.

4. Réduction de la dépendance au pétrole

Une réduction plus rapide des émissions de GES dans la région devrait aller de pair avec des efforts pour adopter des objectifs de **réduction de la dépendance au pétrole** à des fins énergétiques. Ces objectifs devraient, à notre avis, être définis dans le contexte de l'élaboration d'une politique municipale visant la réduction de la dépendance au pétrole.

Nous recommandons donc que la prochaine version du SADD affirme l'intention de la Ville de Gatineau d'élaborer une telle politique qui inclurait des cibles de réduction de dépendance au pétrole de 30 % d'ici 2020, 60 % d'ici 2030, en cherchant à atteindre des niveaux plus élevés pour 2040 et 2050.

5. Investissement dans les transports écologiques

Pour permettre une réduction plus rapide des GES que celle proposée, il faudra envisager une hausse plus rapide des investissements dans les transports écologiques (collectifs et actifs) et dans les infrastructures municipales devant favoriser une plus grande utilisation d'un « Cocktail transport » efficace par l'ensemble des citoyens de Gatineau.

Pour y parvenir, nous proposons d'utiliser une approche hiérarchisée reconnue utilisant les trois stratégies « Éviter – Transférer – Améliorer » (Avoid – Shift – Improve (ASI). Cette approche fut entre autre présentée en mai 2011 dans une monographie préparée conjointement par Équiterre et Vivre en Ville, intitulée : « Changer de direction – Pour un Québec libéré du pétrole en 2030 – Chantier en aménagement du territoire et transport des personnes¹ ».

La première de ces trois stratégies nous amènerait à réduire de 20 % d'ici 2020 le kilométrage annuel parcouru en auto individuelle en limitant le nombre et la longueur des déplacements. La seconde stratégie favoriserait le transfert modal vers les modes de transport non motorisés et vers le transport en commun. Et la troisième viserait à rendre plus efficaces sur le plan énergétique les transports collectifs et individuels.

Dans ce contexte, le GAÉO soutient la création d'une **Commission municipale du transport durable** responsable d'effectuer le suivi et la mise en œuvre du PDD une fois ce dernier adopté, de même que la mise en place d'un **Comité municipal sur le transport actif** responsable de la marche et du vélo. Nous recommandons que l'intention de créer ces deux instances telle que proposée dans la stratégie du transport actif du PDD soit retenue également dans la version révisée du projet de schéma.

Il nous semble important de souligner que le silence du SADD en ce qui a trait à l'évolution du secteur des transports entre 2020 et 2051 est problématique d'autant que les investissements nécessaires doivent être planifiés sur une très longue période. Le SADD devrait au minimum donner une indication des grandes orientations d'ici 2051, y inclus la planification de nouvelles lignes structurantes de transport commun.

6. Développement du transport actif

Des objectifs plus élevés de réduction des GES et l'adoption d'une politique de réduction de la dépendance au pétrole demanderont des modifications beaucoup plus rapides dans les plans de mise en place de nouvelles infrastructures pour les transports collectifs et actifs.

¹ Disponible à : <http://equiterre.org/publication/changer-de-direction-chantier-en-amenagement-du-territoire-et-transport-des-personnes-20>

Il faudrait cependant accorder la priorité à l'amélioration des conditions de pratique des déplacements actifs. Il faudrait ainsi prévoir tous les aménagements envisagés selon l'ordre de priorité suivant: répondre d'abord aux besoins des piétons, prévoir ensuite les aménagements favorisant une plus grande utilisation du vélo, favoriser les mesures qui encourageront un transfert modal vers le transport collectif, et considérer en dernier lieu les aménagements permettant de maintenir ou de réduire le besoin au recours à l'automobile individuelle.

Dans son PDD, la Ville de Gatineau est comparée à la Ville de Sherbrooke où les modes actifs (piéton et vélo) représentent 11 % des déplacements sur une période de 24 heures et de Québec avec une part modale de 15 % comparativement à 9.6 % pour la ville de Gatineau. Nous avons déjà souligné que la localisation particulière de la Ville de Gatineau au sein de la région de la capitale nationale et face à la Ville d'Ottawa constitue de fait un système organique dont on ne peut dissocier les éléments. C'est vrai pour les GES, c'est aussi vrai pour le système de transports. La situation de Gatineau ne peut en aucun cas être comparée à celle de Sherbrooke ou de Québec. Les efforts de Gatineau devraient être comparés et ajustés dans tous les cas possibles aux nombreuses initiatives adoptées par la ville d'Ottawa et la CCN. Le Gouvernement du Québec devrait reconnaître cette particularité et appuyer des stratégies adaptées. Il convient de noter ici que le Gouvernement du Québec a déjà reconnu l'impact de la localisation de Gatineau dans d'autres secteurs tels que celui de la santé et permis aux instances régionales d'adapter leurs stratégies régionales en fonction de cette réalité.

Nous recommandons que la version révisée du projet de SADD mentionne l'intention de la Ville de Gatineau d'étudier la possibilité d'augmenter les cibles de transfert modal vers le transport actif de façon à atteindre la parité avec les cibles prévues par la Ville d'Ottawa. À titre d'exemple : l'objectif de la part modale du vélo à Ottawa pour 2020 semble être fixé à 8 % alors que la ville de Gatineau ne prévoit qu'un niveau de 3 % pour 2031. Plus globalement, nous recommandons que le SADD souligne l'importance d'une étroite collaboration et d'un arrimage des stratégies de transports collectifs et actifs là où il est possible et dans l'intérêt de la Ville de Gatineau de le faire.

7. Électrification des transports

Le Gouvernement du Québec, dans son plan d'action sur les véhicules électriques, vise déjà à ce que **95 %** des déplacements sur le réseau québécois de transport collectif recourent à l'électricité d'ici 2030.²

La Ville de Gatineau devrait donc envisager une transition la plus rapide possible de sa flotte de véhicules de service. De même la Société de transport de l'Outaouais (STO) devrait considérer une conversion de ses véhicules vers une électrification graduelle de sa flotte d'autobus et d'autres véhicules.

Nous recommandons que la version révisée du projet de schéma comprenne l'élaboration d'une stratégie de transition visant l'accélération de l'électrification du transport collectif et des flottes de véhicules publics.

8. Augmentation de la densité urbaine

Pour favoriser un changement des mentalités des citoyens au profit de modes de transport alternatifs à l'automobile, l'aménagement du territoire doit faire l'objet de politiques visant à accroître la mixité des usages et à assurer un développement plus compact en **augmentant lorsque possible la densité** afin de réduire les distances entre les activités quotidiennes.

Nous souhaitons ici insister sur une approche de densification humaine et en harmonie avec le milieu. Ces quartiers doivent d'abord inciter à la marche et à la pratique du vélo dans sa forme utilitaire. C'est dans cette direction que semble se diriger la proposition du scénario préférentiel retenu par la Ville de Gatineau dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement.

Le GAÉO considère cependant qu'une application beaucoup plus rigoureuse de cette densification est indispensable pour qu'il y ait arrimage avec le déploiement des réseaux de transports collectifs et actifs. Dans ce contexte, nous considérons un effort de densification de 24 à 28 logements par hectare pour l'ensemble

² Disponible à : <http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/pdf/plan-action.pdf>

de la Ville insuffisant et incompatible avec des objectifs de développement durable dans un horizon de près de 40 ans. Si la Ville de Gatineau souhaite se doter, à long terme, d'un système de transport collectif rentable sur l'ensemble du territoire, l'effort de densification devra atteindre 40 logements à l'hectare à la fin de la période couverte par le SADD. Compte tenu de la spécificité du centre-ville et des objectifs de revitalisation qui lui sont propres, nous considérons également que la cible de densification de ce secteur devrait être distincte de celle du Plateau.

En conséquence, nous recommandons d'augmenter les cibles de densité proposées dans le SADD en prévoyant une urbanisation et densification en priorité dans les centralités secondaires et dans les corridors soutenus par le transport en commun rapide et à haute fréquence (réseau structurant). Nous recommandons également que 75% du parc d'habitation s'inscrive dans la catégorie « structure urbaine », i.e. dans les corridors de transport en commun, ce qui signifierait des cœurs de quartier mixtes, denses et favorisant la circulation intra quartier à pied, très bien desservis par le transport en commun. . Nous avons la conviction que le périmètre urbain s'en trouvant resserrer, la ville serait consolidée autour de pôles de service de proximité qui offriraient un plus grand potentiel de densification en augmentant la qualité de vie de ses habitants.

9. Notion d'éco-quartier

Le premier projet de schéma introduit plusieurs concepts qui sont déjà au stade d'expérimentation dans de nombreuses villes du monde y compris au Canada. C'est le cas, entre autres, du concept de « village urbain » et « d'éco-quartier ». Nous sommes inquiets du risque que ces concepts soient récupérés à des fins politiques et/ou commerciales. L'écologie devient tendance... le concept une coquille presque vide.

Nous recommandons donc que la version révisée du projet définisse l'éco-quartier selon les critères mesurables disponibles actuellement au programme LEED ND (Leadership in Energy and Environmental Design for Neighborhood Development)³. Les critères du programme LEED ND sont, à notre connaissance, les plus complets en ce moment pour l'évaluation du développement de quartier écologique et ils pourraient permettre à la ville d'évaluer les propositions reçues des constructeurs à partir de critères mesurables et de

³ Disponible à : http://www.nrdc.org/cities/smartgrowth/files/citizens_guide_LEED-ND.pdf

proposer des améliorations aux projets présentés de même que de concevoir des améliorations dans les quartiers existants. Les éco-quartiers pourraient ainsi devenir la norme pour les nouveaux développements.

Nous recommandons également que lors de travaux de réaménagement majeurs dans les quartiers existants, la version révisée du schéma prévoit une étude systématique de la faisabilité de transformer les quartiers existants en éco-quartiers.

10. Protection des milieux naturels

Bien que le SADD soit relativement clair quant à l'importance de protéger les milieux naturels, nous considérons qu'il introduit une trop grande « flexibilité » dans l'application des principes. De plus, nous craignons que les milieux naturels situés dans les zones à l'extérieur des corridors verts et des éco-territoires soient oubliés et par conséquent exposés à un développement potentiellement anarchique. Nous jugeons donc important qu'une version révisée resserre le cadre de mise en œuvre des mesures de protection des milieux naturels.

Nous recommandons donc qu'une prochaine version du schéma prévoit une révision du plan de gestion des milieux naturels en concertation avec les organismes du milieu afin d'assurer une conservation accrue et adaptée de ceux-ci. Nous recommandons également qu'il stipule la nécessité de resserrer et d'accroître les mesures de protection relatives aux éco-territoires et aux corridors verts afin d'en assurer la pérennité. Enfin, nous recommandons que le projet révisé dresse une liste des milieux d'intérêt se trouvant à l'extérieur des corridors verts et éco-territoires et définisse les conditions permettant d'assurer leur protection

11. Impact écologique de l'agriculture

Pour réduire de façon significative l'empreinte écologique de la Ville dans l'Outaouais, il faudrait également chercher à réduire l'impact environnemental de l'agriculture et de l'alimentation de la population de la Ville.

Il sera possible de réduire cette empreinte en appuyant des initiatives locales tant au niveau réglementaire que dans la mise en place d'infrastructures de support et de petits programmes de financement. Nous considérons que les domaines suivants devraient être privilégiés:

- l'achat de produits locaux
- la promotion de produits biologiques
- la réduction de l'utilisation des pesticides de synthèse
- le soutien à l'agriculture urbaine
- la fourniture aux hôpitaux et aux écoles de la région de produits locaux biologiques.

Le GAÉO soutient également l'élargissement du mandat actuel de la **Commission municipale de l'agriculture** afin de lui permettre de traiter des questions reliées à l'agriculture urbaine et de permettre d'atteindre un consensus quant à une vision de l'agriculture et de son interface avec la vie urbaine sur le territoire de Gatineau.

12. Conclusion

Nous sommes conscients de l'ambition de ce Mémoire et des coûts qu'elle pourrait engendrer. Mais nous jugeons cette ambition indispensable au développement harmonieux et durable de notre ville pour nous, citoyens et citoyennes, mais également pour nos enfants et nos petits enfants. Nous sommes conscients que la Ville ne peut à elle seule réaliser cette ambition. Elle ne peut le faire sans le soutien du Gouvernement du Québec, des instances régionales et de ses voisines municipales. Elle ne peut le faire sans le soutien de ses citoyens et des organismes du milieu.

Collectivement et sous le leadership de la Ville de Gatineau, nous avons réussi au cours des deux dernières années à changer profondément nos modes de pensée, nos comportements et nos habitudes de vie en ce qui a trait à la gestion des matières résiduelles. Il y a à peine quatre ans, peu de gens croyaient ces changements possibles.

Ces changements sont également possibles en ce qui a trait, entre autres, à l'habitation et au transport. Ils constituent un défi à notre capacité d'innovation mais **un geste à la fois** et de manière collective nous pouvons le relever.