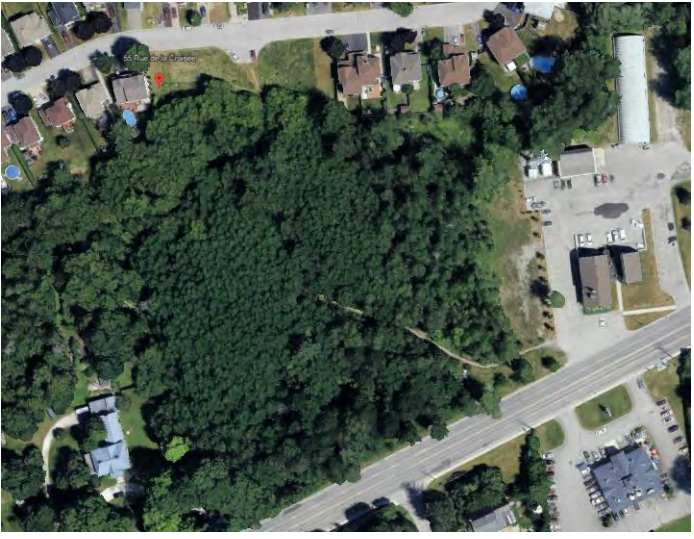


Autoriser un projet résidentiel intégré		
Adresse	585, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d'Aylmer	
Zone	Ha-14-103	
Secteur	Aylmer	
District	Deschênes (3)	
Conseiller/Conseillère	Caroline Murray	
Année de construction	N/A	
Classe d'usage	Habitation (h)	
Structure de bâtiment	Isolée	
Nombre de logements	88	
Nombre d'étages	2 étages	
Toiture (revêtement)	Membrane élastomère et bardeau d'asphalte	
Revêtement(s) extérieur(s)	Briques et métal	
Liste patrimoine bâti	Non	
Valeur patrimoniale	N/A	
État de vétusté	N/A	
Évaluation municipale	Terrain : 525 700 \$	
Règlements concernés	Effets de la demande	Recommandation SUDD
Plan d'implantation et d'intégration architecturale numéro 505-2005  Projets résidentiels intégrés et projets mixtes intégrés  Secteurs d'insertion villageoise, champêtre et commerciale	Autoriser la construction d'un projet résidentiel intégré de 8 bâtiments totalisant 88 logements.	Non recommandé

Contexte
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une demande visant à autoriser la réalisation d'un projet résidentiel intégré de 88 logements a été formulée pour la propriété située aux 585 à 613, chemin d'Aylmer.</li> <li>• La propriété visée par le projet est composée de quatre lots (114 897 et 3 116 751, 3 114 896 et 3 114 919) du cadastre du Québec, entourée au nord par la rue de la Croisée et au sud par le chemin d'Aylmer. L'accès à la propriété se fait actuellement par l'impasse du Tertre.</li> <li>• Au nord, le projet fera face à un milieu d'insertion composé en grande majorité de maisons unifamiliales en structure isolée et jumelée, de gabarit d'un et deux étages. Le projet prévoit de retrancher, des deux lots qui donnent sur la rue de la Croisée, deux parcelles de terrain afin de les morceler en huit lots qui serviront à construire huit nouvelles habitations unifamiliales contiguës. Cette option est privilégiée par le Service de l'urbanisme et du développement durable (SUDD) pour créer une harmonie avec le milieu déjà bâti sur la rue de la Croisée.</li> <li>• En outre, le projet prévoit de céder à la Ville :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Une parcelle de terrain donnant sur le chemin d'Aylmer d'une profondeur minimale de 7,5 m afin d'élargir l'emprise publique du chemin d'Aylmer pour les besoins futurs du lien de transport en commun structurant.</li> <li>○ Un passage piéton prévu à l'est du terrain de l'impasse du Tertre reliant la rue de la Croisée au chemin d'Aylmer.</li> </ul> </li> <li>• Le projet prévoit également la rétrocession, par la Ville, du lot 3 116 542 constituant la trame de rue de l'impasse du Tertre et anciennement cédé à la Ville par l'acte de cession numéro 381 641 en février 2000.</li> <li>• Une première demande de projet résidentiel intégré a été présentée au Comité consultatif d'urbanisme (CCU) du 23 octobre 2023. Une recommandation défavorable a été émise par le Comité, et ce, principalement en raison de l'opposition des citoyens du secteur à un accès véhiculaire à partir de la rue de la Croisée. Cette version non recommandée proposait un projet résidentiel de sept bâtiments isolés de 11 et 14 logements par bâtiment pour un total de 89 logements, d'un gabarit de deux étages et l'accès au projet proposé était à partir de la rue de la Croisée.</li> <li>• Par la suite, la personne requérante a soumis une nouvelle proposition de 88 logements avec un accès véhiculaire au développement exclusivement à partir du chemin d'Aylmer.</li> </ul>

#### L'architecture des bâtiments proposée et l'aménagement du terrain de la nouvelle variante :

- Le projet propose huit bâtiments isolés de 8, 11, et 14 logements par bâtiment, d'un gabarit de deux étages avec sous-sol, coiffés d'un toit plat. Le projet reprend le traitement des façades du milieu d'insertion (Phase 1A du projet de développement de la rue de la Croisée). Les bâtiments se distinguent par des murs pignons couverts sur une petite partie par une toiture en rappel de la typologie unifamiliale avec toiture à deux versants qui caractérise le milieu. L'architecture des bâtiments proposés est contemporaine, avec une fenestration abondante associée au jeu de volume des balcons (en saillie et en retrait) sur les façades, ce qui contribue à créer des façades dynamiques et riches en détails. Les matériaux de revêtement extérieur (maçonnerie, panneau métallique, panneau de fibrociment) sont proposés sous une nuance de teintes dans le gris et la couleur brique permettant une intégration du projet dans le milieu d'insertion.

#### Implantation et aménagements du projet :

- L'accès au projet se fera exclusivement par le chemin d'Aylmer. Les bâtiments seront localisés au pourtour de l'allée de circulation qui forme une boucle centrale autour de laquelle sont aménagés, de part et d'autre, un espace de stationnement et des aires d'agrément parsemées d'arbres et de végétaux.
- Une série de trottoirs est prévue afin de sécuriser les déplacements des piétons pour joindre les espaces publics et les différents points de service sur le terrain (enclos à matières résiduelles, supports à vélos, stationnement... etc.). Un lien piéton est également prévu entre le projet et le passage piéton prévu à l'est du projet, ce qui permettra de relier le projet au réseau de transport actif existant sur le chemin d'Aylmer.
- Le projet intégré proposé est assujéti au Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale numéro 505-2005 (relatifs aux projets résidentiels intégrés et projets mixtes intégrés et aux dispositions visant le secteur d'insertion champêtre le long du chemin d'Aylmer). Néanmoins, les opérations cadastrales de la soustraction des parcelles et la construction des huit bâtiments unifamiliaux contigus sur la rue du Croisée, ainsi que la cession de parcelles de terrain pour les emprises publiques ne sont pas assujétiées au Règlement relatif aux PIIA.

#### Études déposées en appui de la demande :

- Une étude de caractérisation écologique a été déposée dans le cadre du projet qui confirme qu'aucun cours d'eau ni milieu humide ne sont localisés sur le terrain et qu'aucun boisé d'intérêt n'est situé sur le site. Le projet prévoit l'abattage d'arbres et se développera sur une superficie boisée de 14 769 m<sup>2</sup>. Toutefois, son implantation implique l'abattage de 646 arbres, et prévoit la conservation de 1351 m<sup>2</sup> de boisé et la plantation de 79 nouveaux arbres, dont 55 conifères et 24 feuillus.
- Du point de vue sécurité et mobilité, les professionnels du requérant et le Service de la mobilité de la Ville ne sont pas favorables à ce nouveau scénario d'accès au projet à partir du chemin d'Aylmer, **notamment en raison de la hiérarchie routière du chemin d'Aylmer et du fort débit de circulation existant sur cette rue, en plus du risque de manœuvres de détour et virage en U anticipés pour ce scénario.**
- Le Service de la mobilité de la Ville a donc demandé au requérant de fournir une nouvelle note technique avec les deux scénarios d'accès au projet et de présenter des mesures de mitigation pour chacune des options. Le tableau à l'annexe 7 présente les avantages et les inconvénients des deux scénarios d'accès au projet, soit à partir de la rue de la Croisée, soit à partir du chemin d'Aylmer. Dans le cas de l'accès par le chemin d'Aylmer, deux options de configurations temporaires sont illustrées (en attendant le réseau de transport collectif structurant).
- Les professionnels chargés d'établir la note technique sont d'avis que, selon l'analyse comparative, **le scénario d'accès au projet à partir de la rue de la Croisée est plus favorable en termes de sécurité et de fonctionnalité d'aménagement puisque, dans le cas de l'accès par le chemin d'Aylmer, seuls les virages à droite seront permis. De plus, si une ligne de tramway est construite sur le chemin d'Aylmer, celle-ci sera aménagée au centre de l'emprise et les seuls virages à gauche possibles seront aux intersections gérées par des feux de circulation.**
- Le Service de la mobilité de la Ville est aussi d'avis que l'accès au projet est plus sécuritaire à partir de la rue de la Croisée et **que le débit qui sera rajouté aura peu d'impact sur le débit de la circulation actuellement présent sur la rue collectrice de la Croisée.** Le Service de la mobilité propose également **des mesures de mitigation à mettre en place par la Ville, à savoir, la mise en place de 3 à 4 dos d'âne allongés sur la rue de la Croisée, combinée avec le retrait du stationnement sur un côté de la rue pour atténuer la vitesse.**
- Un plan de desserte a été déposé dans le cadre du projet et, selon le Service des infrastructures et des projets, un bouclage d'une conduite d'aqueduc existante se trouvant sur l'impasse du Tertre est obligatoire, et ce, **afin de permettre au réseau d'aqueduc d'acheminer le débit requis pour assurer la protection incendie de l'école primaire 037, qui doit ouvrir ses portes en septembre 2024.** Les travaux du bouclage de cette conduite devront être réalisés par le requérant dans le cadre du développement de ce projet, et ce, selon une entente relative aux travaux municipaux à approuver par le conseil après

l'approbation du PIIA de ce projet. Les travaux de bouclage devront, par la suite, être raccordés sur le terrain du nouveau poste de police approuvé sur le terrain voisin situé au 625, chemin d'Aylmer.

**Éléments importants à prendre en considération dans la prise de décision :**

	<b>Scénario #1</b>	<b>Scénario #2</b>
Localisation de l'accès	À partir de la rue de la Croisée	À partir du chemin d'Aylmer
Forces	L'ajout du flux de circulation sur le chemin d'Aylmer est géré par des feux de circulation à l'intersection du chemin d'Aylmer et la rue du Golf, ce qui permet les virages à gauche et maintient la sécurité des nouveaux déplacements.	Le projet n'aura aucun impact sur la circulation véhiculaire sur la rue du Golf.
Enjeux	Des mesures de mitigations devront être installées et le retrait du stationnement sur un côté de la rue du Golf sera nécessaire pour atténuer la vitesse.	L'ajout d'un accès véhiculaire sur le chemin d'Aylmer vient augmenter les risques de conflits. Les automobilistes ne pourront plus faire des virages à gauche et devront faire un virage en U s'ils veulent se rendre vers le secteur de Hull ou entrer dans le projet en provenance de l'Ouest.
Recommandation du Sudd	<b>Recommandé</b>	<b>Non recommandé</b>
Recommandation du CCU	<b>Non Recommandé</b>	À venir
Enjeu de l'école 037	Une entente relative aux travaux municipaux doit être approuvée par le conseil pour entamer les travaux de raccordement de la conduite d'aqueduc. <b>Aucun permis de construire ne peut être délivré pour ce projet résidentiel intégré avant que ces travaux ne soient réalisés.</b>	
Échéancier d'approbation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soumission du PIIA pour décision au conseil - <b>14 mai 2024</b></li> <li>- Protocole d'ententes à approuver par le conseil – <b>11 juin 2024</b></li> <li>- Début des travaux Infrastructures – <b>fin juin 2024</b></li> <li>- Réception des travaux – <b>fin août 2024</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soumission du PIIA pour décision au conseil - <b>16 avril 2024</b></li> <li>- Protocole d'ententes à approuver par le conseil – <b>14 mai 2024</b></li> <li>- Début des travaux Infrastructures – <b>début juin 2024</b></li> <li>- Réception des travaux – <b>début août 2024</b></li> </ul>

**PIIA – Autoriser un projet résidentiel intégré – 585, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d’Aylmer – District électoral de Deschênes (3) – Caroline Murray**

**CONSIDÉRANT QU’**une demande d’approbation d’un projet d’ensemble résidentiel visant la construction d’un projet résidentiel intégré a été formulée pour la propriété située aux 585 à 613, chemin d’Aylmer;

**CONSIDÉRANT QUE** le projet vise la construction de huit bâtiments résidentiels de deux étages totalisant 88 logements;

**CONSIDÉRANT QUE** le projet implique la cession d’un passage piéton prévu à l’est du terrain de l’impasse du Tertre, reliant la rue de Croisée et le chemin d’Aylmer, et d’une parcelle de terrain localisée au niveau de l’emprise du chemin d’Aylmer en raison du tracé projeté du projet de transport en commun;

**CONSIDÉRANT QUE** le projet prévoit la rétrocession, par la Ville, du lot 3 116 542 du Cadastre du Québec constituant la trame de rue de l’impasse du Tertre, anciennement cédé à la Ville par l’acte de cession numéro 381 641 en février 2000;

**CONSIDÉRANT QUE** le projet est assujéti au Règlement relatif aux plans d’implantation et d’intégration architecturale numéro 505-2005 visant les projets résidentiels intégrés et aux dispositions du secteur d’insertion champêtre le long du chemin d’Aylmer, parce qu’une partie du terrain empiète dans ce secteur;

**CONSIDÉRANT QU’**une première version du projet prévoyant un accès par la rue de la Croisée, appuyée par les services municipaux, a été présentée au Comité consultatif d’urbanisme du 23 octobre 2023 et qu’une recommandation défavorable a été émise par ce dernier, principalement en raison de l’accès sur la rue de la Croisée;

**CONSIDÉRANT QU’**une étude de mobilité (CIMA+, 2 août 2023) a été déposée avec la première version du projet qui recommande l’accès sur la rue de la Croisée et qui démontre les impacts limités du projet sur le réseau routier;

**CONSIDÉRANT QU’**à la suite de la recommandation défavorable du Comité consultatif d’urbanisme, le promoteur a rencontré les citoyens du quartier pour ensuite retirer sa demande initiale et déposer la présente version du projet prévoyant un accès sur le chemin d’Aylmer.

**CONSIDÉRANT QU’**une note technique additionnelle à l’étude de mobilité initiale (CIMA+, 12 mars 2024) a été déposée dans le cadre de la présente version du projet où est évaluée la proposition d’un accès sur le chemin d’Aylmer tout en faisant la comparaison des avantages et des inconvénients de cette proposition et celle d’avoir l’accès sur la rue de la Croisée;

**CONSIDÉRANT QUE** du point de vue de sécurité routière et de mobilité, le Service de la mobilité de la Ville et le consultant qui a produit l’étude de mobilité et la note technique additionnelle ne sont pas favorables à un accès à partir du chemin d’Aylmer, notamment en ce qui a trait aux manœuvres d’entrée et sortie en virage à gauche dangereuses sur le chemin d’Aylmer;

**CONSIDÉRANT QUE** le projet de développement déposé ne respecte pas les objectifs et critères d’évaluation du Règlement relatif aux plans d’implantation et d’intégration architecturale numéro 505-2005 concernant la localisation des accès applicables aux projets résidentiels intégrés et au secteur d’insertion champêtre le long du chemin d’Aylmer;

**CONSIDÉRANT QUE** le projet de développement déposé respecte les autres objectifs et critères d’évaluation du Règlement relatif aux plans d’implantation et d’intégration architecturale numéro 505-2005 applicables aux projets résidentiels intégrés et au secteur d’insertion champêtre le long du chemin d’Aylmer;

**Que** le Service de l’urbanisme et du développement durable (SUDD) recommande **de ne pas approuver**, un projet résidentiel intégré de 88 logements au niveau de 585, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d’Aylmer, comme illustré dans l’analyse de projet aux plans :

- Plan d’aménagement proposé – CARDO – 6 mars 2024 – 586, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d’Aylmer;
- Plan de plantation préliminaire – CARDO – 6 mars 2024 – 586, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d’Aylmer ;
- Plan de conservation des arbres – CIMA+ –14 mars 2024 – 586, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d’Aylmer;
- Note technique en mobilité (Tableau comparatif des deux scénarios accès par le chemin d’Aylmer versus accès par la rue de la Croisée) – CIMA+ – 12 mars 2024 – Impasse du Tertre;
- Modèles des habitations multifamiliales de 14 unités proposées – A4 architecture – le 3 octobre 2023 –586, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d’Aylmer.

Advenant l’approbation du projet par le conseil, il est entendu que l’approbation de ce plan d’implantation et d’intégration architecturale est sujette à :

- L'autorisation, par le conseil, de la rétrocession par la Ville de Gatineau du lot 3 116 542 du Cadastre du Québec de l'emprise de l'impasse du Tertre au promoteur et l'approbation de la cession par le promoteur des parcelles correspondant au sentier proposé pour relier la rue de la Croisée au chemin d'Aylmer, ainsi que de la parcelle requise pour l'élargissement de l'emprise du chemin d'Aylmer.

## Table des annexes

Annexe 1 : Plan de localisation et de zonage	7
Annexe 2 : Vue aérienne et Photos du site d'intervention	8
Annexe 3 : Photos du secteur d'insertion	9
Annexe 4 : Plan illustrant la parcelle de l'emprise de l'impasse de Tertre à rétrocéder par la Ville et plan de la variante 1 du projet	10
Annexe 5 : Plan d'aménagement	11
Annexe 6 : Plan de plantation préliminaire	12
Annexe 7 : Plan de conservation des arbres	13
Annexe 8 : Note technique en mobilité (Tableau comparatif des deux scénarios accès par le chemin d'Aylmer versus accès par la rue de la Croisée)	14
Annexe 9 : Modèles des habitations multifamiliales de 14 unités proposées	15
Annexe 10 : Analyse réglementaire	16



**Annexe 2 : Vue aérienne et Photos du site d'intervention**



**Terrain visé vu à partir de la rue de la Croisée**



**Terrain visé vu à partir du chemin d'Aylmer**



**585, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d'Aylmer**

**Annexe 3 : Photos du secteur d'insertion**



Bâtiments unifamiliaux existants localisés sur la rue de la Croisée, au nord du projet



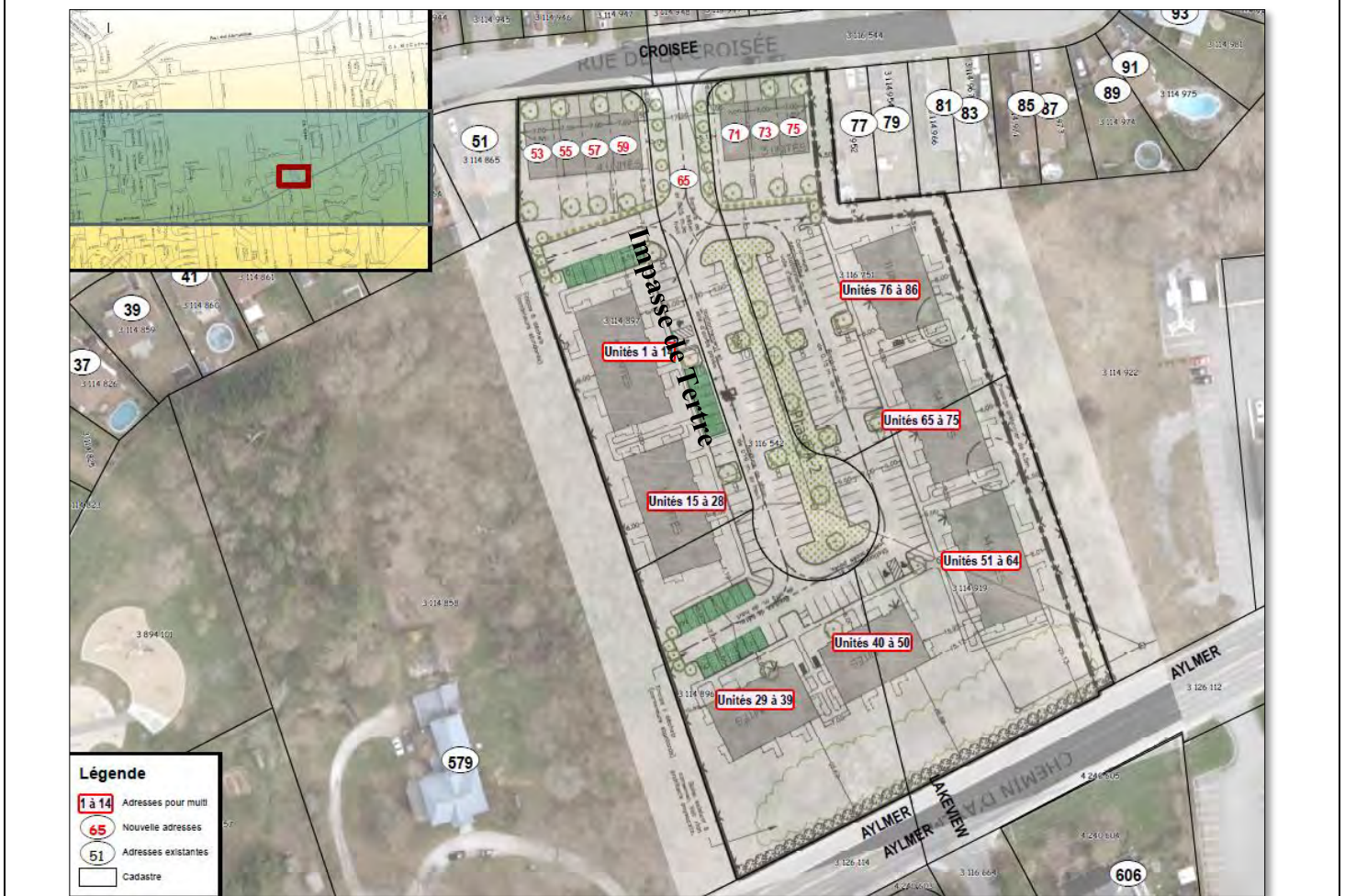
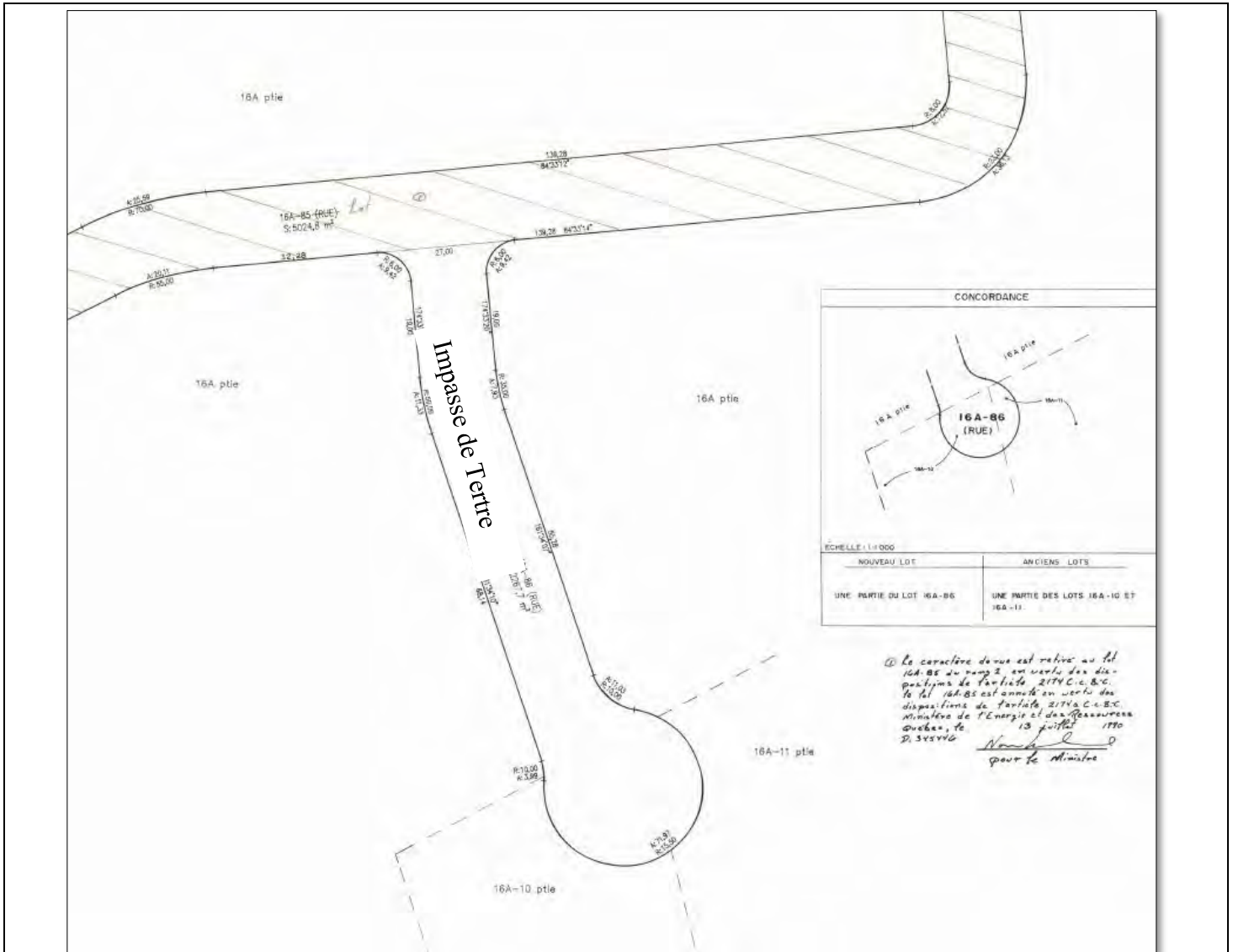
Bâtiments unifamiliaux jumelés existants localisés sur l'impasse du Cadet, à l'ouest du projet



Bâtiments multifamiliaux existants localisés sur le chemin Vanier, à l'est du projet

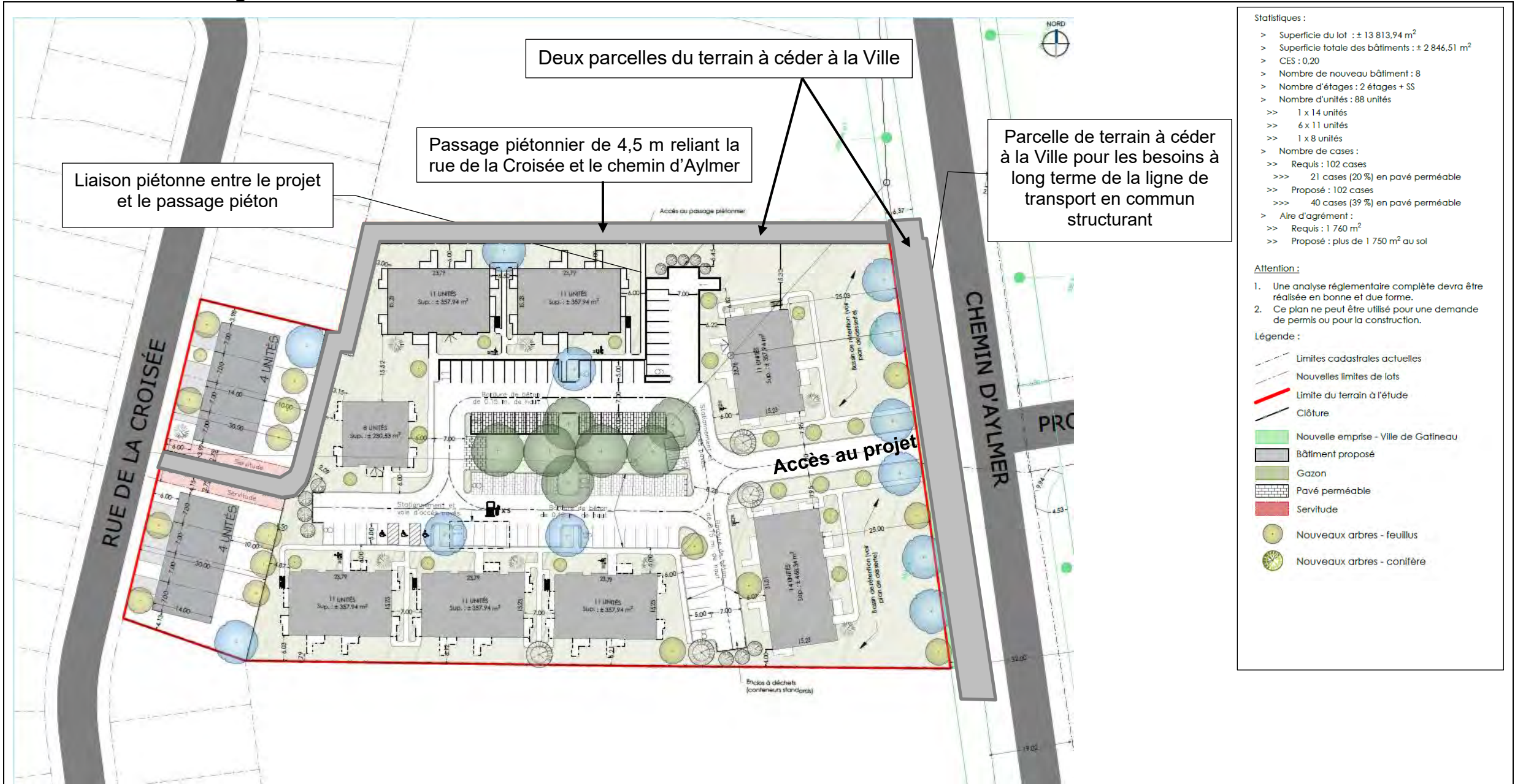
585, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d'Aylmer

**Annexe 4 : Plan illustrant la parcelle de l'emprise de l'impasse de Terre à rétrocéder par la Ville et plan de la variante 1 du projet**



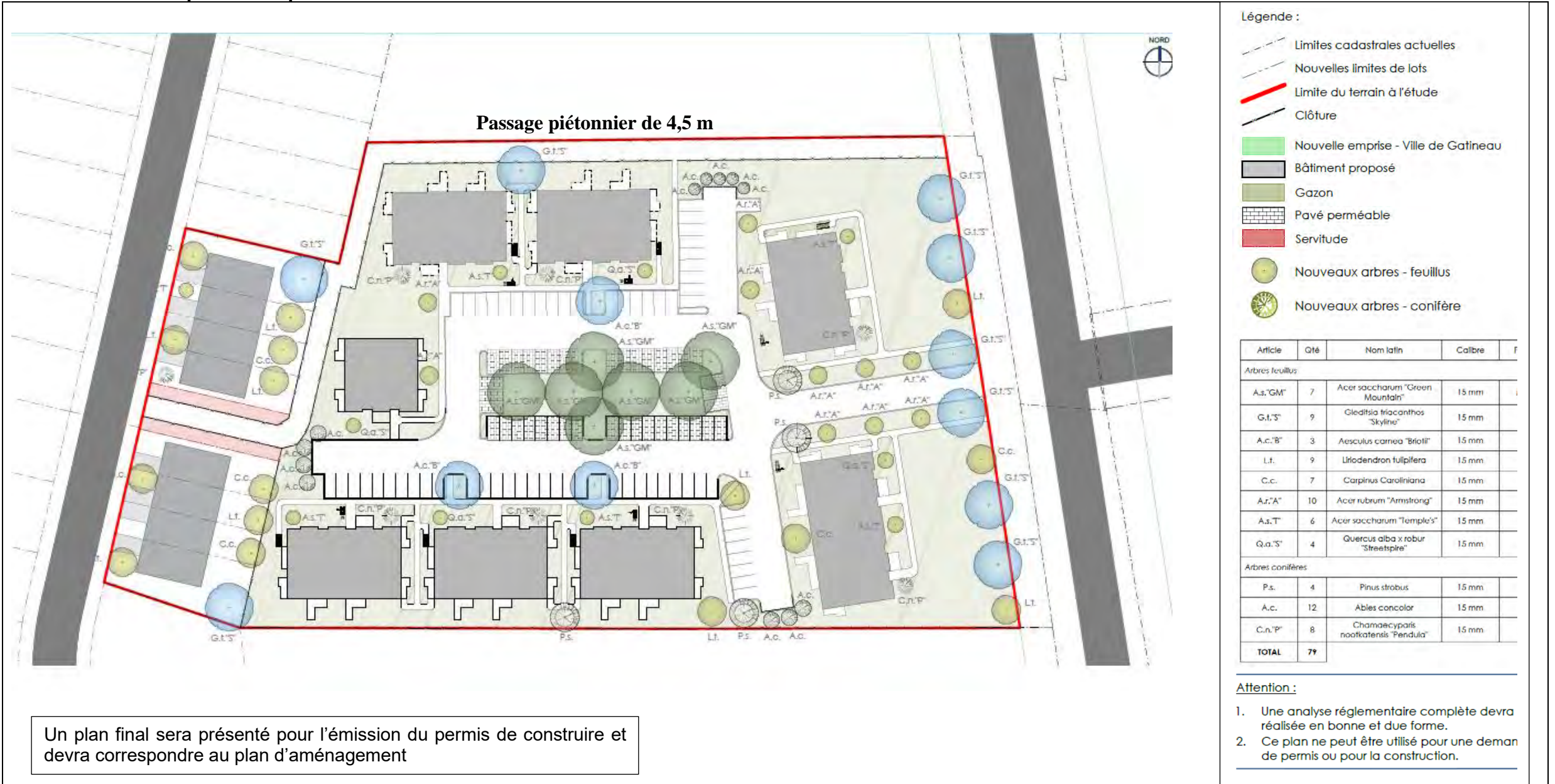
**Roger Bussières, arpenteur géomètre et annoté par le SUDD- 23 août 1989**  
**Plan produit par la section Info territoire du SUDD**  
**Impasse du Tertre**

## Annexe 5 : Plan d'aménagement



Préparé par CARDO le 06 mars 2024 et annoté par le SUDD- 8 mars 2024  
585, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d'Aylmer

## Annexe 6 : Plan de plantation préliminaire



Un plan final sera présenté pour l'émission du permis de construire et devra correspondre au plan d'aménagement

Annexe 7 : Plan de conservation des arbres



**Légende**

- Limite du site à l'étude
- Aire de conservation des arbres (1351 m<sup>2</sup>)
- Limite du boisé

Préparé par CIMA+ - le 14 mars 2024  
585, 589, 593, 597, 601, 605, 609 et 613, chemin d'Aylmer

## Annexe 8 : Note technique en mobilité (Tableau comparatif des deux scénarios accès par le chemin d'Aylmer versus accès par la rue de la Croisée)

Tableau 2.2 : Analyse comparative des scénarios et options

SCÉNARIO 1 : ACCÈS VÉHICULAIRE SUR LA RUE DE LA CROISÉE	SCÉNARIO 2 : ACCÈS VÉHICULAIRE SUR LE CHEMIN D'AYLMER	
	Option A : Ilot déviateur à l'accès	Option B : Terre-plein central sur le chemin d'Aylmer
		
<p><b>Avantages :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Respect de la logique d'attribution hiérarchique des rues : utilisation de la rue locale pour l'accès à la propriété sans affecter la vocation de transit du chemin d'Aylmer;</li> <li>Pas de travaux requis sur le chemin d'Aylmer;</li> <li>Situation optimale pour préserver la sécurité, la fluidité et la progression des véhicules sur le chemin d'Aylmer;</li> <li>Aucun détour sur diverses rues locales occasionné pour l'entrée ou la sortie au projet pour les futurs résidents;</li> <li>Aucun potentiel de réalisation de manœuvres illégales, par rapport aux deux options du scénario 2;</li> <li>Absence de conflits avec les modes actifs sur le chemin d'Aylmer, lorsque les réseaux (trottoir/liens cyclables) y seront aménagés du côté nord.</li> </ul>	<p><b>Avantages :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Limitation des désagréments par rapport à l'option B : travaux seulement au niveau de l'accès et préservation de la configuration du chemin d'Aylmer;</li> <li>Préservation temporaire des manœuvres depuis et vers la promenade Lakeview.</li> </ul>	<p><b>Avantages :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Configuration de l'accès pouvant demeurer intégrée lors de la venue du mode structurant, par rapport à l'option A.</li> </ul>
<p><b>Inconvénients :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation des débits véhiculaires et actifs sur la rue de la Croisée, qui n'est pas munie d'infrastructures pour modes actifs ou de mesures de modération de la circulation;</li> <li>Allongement potentiel de la zone d'interdiction de stationnement du côté sud de la rue de la Croisée, afin de libérer le corridor visuel des automobilistes.</li> </ul>	<p><b>Inconvénients :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Discordance entre l'aménagement et l'attribution hiérarchique de la route (accès à la propriété directement sur un lien artériel);</li> <li>Création d'un point de conflit véhiculaire évitable sur le réseau artériel, qui touchera également les usagers des modes actifs lorsque les liens seront aménagés;</li> <li>Configuration de l'accès à revoir suivant la venue du mode structurant (suppression de l'ilot déviateur et revue des rayons);</li> <li>Exécution prévisible de manœuvres illégales et potentiel dissuasif inférieur à l'option B : difficulté prévisible quant au respect de l'interdiction de virage à gauche. Surveillance policière accrue souhaitable;</li> <li>Création de détours pour l'entrée ou la sortie au projet;</li> <li>Risque de manœuvres de virage à gauche interdites à partir du chemin d'Aylmer même si la géométrie présente un accès à angle.</li> </ul>	<p><b>Inconvénients :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Discordance entre l'aménagement et l'attribution hiérarchique de la route (accès à la propriété directement sur un lien artériel);</li> <li>Création d'un point de conflit véhiculaire évitable sur le réseau artériel, qui touchera également les usagers des modes actifs lorsque les liens seront aménagés;</li> <li>Travaux sur le domaine public : élargissement du chemin d'Aylmer pour l'implantation de la médiane (<math>\pm 1,2</math> m);</li> <li>Travaux majeurs pour une solution temporaire, qui ne permet pas d'éliminer complètement la délinquance;</li> <li>Exécution prévisible de manœuvres illégales, mais potentiel dissuasif supérieur à l'option A;</li> <li>Imposition des contraintes d'accès véhiculaire à la promenade Lakeview bien avant la venue du mode structurant;</li> <li>Création de détours pour l'entrée ou la sortie au projet;</li> <li>Risque de manœuvres en U interdites sur le chemin d'Aylmer pour rejoindre l'accès.</li> </ul>

### 3. Conclusion

La réalisation de cette note technique fait suite aux demandes municipales d'effectuer une analyse comparative en mobilité entre le scénario d'aménagement d'un accès véhiculaire sur la rue de la Croisée, et celui d'aménager l'accès sur le chemin d'Aylmer, pour la desserte du projet de l'Impasse du Tertre. Les faits saillants des analyses sont les suivants :

- + Le projet totalisant 96 résidences générera des débits véhiculaires de l'ordre de 32 à 34 véh./h aux heures de pointe du réseau routier en semaine;
- + La venue d'un mode de transport collectif structurant sur le chemin d'Aylmer impliquera des limitations quant aux mouvements véhiculaires possibles depuis et vers plusieurs accès et intersections riveraines, notamment sur la section face à l'Impasse du Tertre;
- + L'analyse comparative des scénarios montre qu'en termes de sécurité et de fonctionnalité, l'aménagement de l'accès sur la rue de la Croisée comporte de nombreux avantages non négligeables. Dans l'éventualité où la Ville de Gatineau déciderait d'aménager l'accès sur le chemin d'Aylmer, deux options sont dessinées, mais celles-ci comportent chacune leur lot d'enjeux et de risques. Notre équipe, ainsi que celle du SUDD, sont d'avis que l'accès à l'Impasse du Tertre devrait être aménagé sur la rue de la Croisée;
- + L'accès par modes actifs à l'intersection Vanier / Aylmer, qui semble déjà faire l'objet d'une forte demande, sera accentuée par la venue de l'Impasse du Tertre, rendant pertinente la mise en place d'aménagements dédiés, qui devront toutefois assurer une cohérence avec les projets futurs d'aménagement de modes actifs considérés par la Ville sur le chemin d'Aylmer.