

RAPPORT DU PROCESSUS PARTICIPATIF

SITE DE L'ANCIENNE ZONE FERROVIAIRE

Résultats de l'atelier avec les parties prenantes du 16 novembre 2022 et des ateliers de cocréation du 15 février 2023



Réalisé par :



Présenté à :



3 mars 2023



Équipe de projet

Atelier Urbain

Louis Mazerolle, urbaniste et designer urbain

Francis Laforest, designer urbain

Paula Galeano, designer urbain

Louis-Michel Fournier, urbaniste

Alex Fortin, facilitateur

Ville de Saguenay

Christina Tremblay, urbaniste,
Analyste en aménagement du territoire

Marie-Christine Tremblay, urbaniste,
Chef de division urbanisme et planification

Jade Rousseau, directrice,
Service de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme



TABLE DES MATIÈRES

LA DÉMARCHE	4
1.1 Mise en contexte	5
1.2 Atelier participatif avec les parties prenantes	6
1.3 Ateliers de cocréation avec le grand public	7
LES RÉSULTATS	10
2.1 Synthèse des discussions : parties prenantes	11
2.2 Synthèse des discussions : grand public	14
2.3 Synthèse de la participation libre	18
LES ANNEXES	22
3.1 Atelier avec les parties prenantes (Miro)	23
3.2 Atelier de cocréation (panneaux d'information)	24
3.3 Atelier de cocréation (concepts d'aménagement)	29
3.4 Atelier de cocréation (participation libre)	32

1. LA DÉMARCHE

1.1 Mise en contexte

Le mandat

La Ville de Saguenay a signé une convention d'aide financière en 2019 avec le gouvernement du Québec pour réaliser la décontamination, le réaménagement, la revalorisation et la mise à niveau de terrains situés à l'intérieur du centre-ville de l'arrondissement de Chicoutimi. Par cette aide financière, le gouvernement du Québec a pour volonté de soutenir la Ville dans une perspective de développement économique, notamment par la mise en œuvre de projets de revalorisation des terrains afin de favoriser les investissements et la commercialisation par le rapprochement des activités de recherche, d'innovation et d'entrepreneuriat au sein d'un environnement attractif et de qualité.

En ce sens, la Ville a mandaté l'Atelier Urbain afin de l'accompagner dans la réalisation d'un concept d'aménagement pour l'un des sites retenus dans le cadre de cette aide financière, soit l'ancienne zone ferroviaire dans le centre-ville de Chicoutimi. Le site, d'une superficie approximative de ± 2,6 ha, détient une position stratégique dans le centre-ville. La Ville souhaite un concept pour l'aménagement du site qui se démarque par l'innovation et l'originalité, transformant le site vacant existant en un milieu de vie durable visant une mixité des activités.

La Ville souhaite par le fait même, profiter de l'occasion pour réfléchir au réaménagement du boulevard du Saguenay de manière à désenclaver le site et le Parc de la zone portuaire.

Les étapes

Le mandat de l'Atelier Urbain se divise en plusieurs étapes :

1. Analyse du secteur et du site à l'étude ;
2. Atelier participatif avec les parties prenantes ;
3. Élaboration de trois concepts d'aménagement préliminaires ;
4. Atelier de cocréation avec la population ;
5. Élaboration d'un concept d'aménagement final et d'une stratégie de mise en oeuvre.

Le présent rapport fait état des étapes concernant le processus participatif, soit les étapes 2 et 4. L'atelier participatif avec les parties prenantes a servi à alimenter les réflexions pour l'élaboration des trois concepts d'aménagement préliminaires, et l'atelier de cocréation avec la population a servi à peaufiner et réaliser un concept d'aménagement final.

1.2 Atelier participatif avec les parties prenantes

Informations générales

L'atelier participatif avec les parties prenantes a eu lieu le mercredi 16 novembre 2022 entre 10 h et 12 h sur la plateforme virtuelle Zoom.

Participation

Au total, 10 organisations ont été représentées lors de l'atelier :

- Association des centres-villes de Chicoutimi
- Cégep de Chicoutimi
- CIUSSS du Saguenay-Lac-Saint-Jean
- Gestion immobilière Harvey
- Immeubles Perron
- La web Shop
- Promotion Saguenay
- Timesphere
- Ubisoft
- Université du Québec à Chicoutimi



Objectifs

- S'assurer d'une compréhension commune du projet d'aménagement envisagé sur le site de l'ancienne zone ferroviaire ;
- Déterminer l'identité, les besoins, l'architecture souhaitée et les ambitions pour le projet.

Déroulement

1. Accueil et mot de bienvenue (10 minutes)
2. Présentation (30 minutes)
 - Historique du projet
 - Vision envisagée pour le projet
 - Référents de quartiers urbains exemplaires
3. Activité de collaboration (1 h 10)
 - Présentation
 - Identité
 - Besoins et attentes
 - Architecture
 - Ambition
4. Conclusion (10 minutes)

Analyse des résultats

Lors de l'activité de collaboration, les animateurs de l'Atelier Urbain ont utilisé la plateforme Miro pour faciliter les discussions et prendre des notes. Les questions précises se retrouvent en annexe du présent rapport. Les résultats présentés dans la section 2.1 résument les échanges qui ont eu lieu lors de cette activité de collaboration.

1.3 Ateliers de cocréation avec le grand public

Informations générales

Deux ateliers de cocréation en formule portes ouvertes ont été organisés avec le grand public le mercredi 15 février 2023. Le premier atelier a eu lieu à l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC) entre 11 h et 13 h afin de rejoindre la population étudiante. Le deuxième atelier a eu lieu à la salle Marguerite-Tellier du Centre des arts et de la culture entre 17 h et 20 h.

Participation

- Atelier à l'UQAC : entre 18 et 25 personnes
- Atelier à la salle Marguerite-Tellier : entre 55 et 70 personnes

* Les personnes participantes étaient invitées à s'inscrire à leur arrivée. Toutefois, il est possible que certaines personnes n'aient pas écrit leur nom. Pour cette raison, le taux de participation est estimé.



Objectifs

- S'assurer d'une compréhension commune du projet, du site et de son contexte ;
- Recueillir les réactions vis-à-vis les 3 concepts préliminaires présentés ;
- Identifier les préférences de la population et des clientèles cibles, ainsi que les pistes de bonification pour le concept d'aménagement final.



Atelier de cocréation à l'UQAC



Atelier de cocréation à la salle Marguerite-Tellier

1. Information

2. Concepts d'aménagement

3. Participation libre

Déroulement

La formule portes ouvertes a permis aux personnes intéressées de se présenter à l'heure qui leur convient le mieux et de participer pour la période qu'elles souhaitent. Différents kiosques ont permis aux personnes de déambuler dans la salle :

1. Information : des panneaux étaient imprimés pour permettre aux gens de s'informer sur le projet (historique et échéancier du projet, vision proposée sur le site, résultats des consultations déjà menées).
2. Concepts d'aménagement : Les trois concepts d'aménagement étaient présentés sur les murs. Les gens pouvaient ensuite réagir à ces concepts en discutant aux tables avec les animateurs de l'Atelier Urbain et les autres personnes présentes. Les affiches de ces trois concepts se retrouvent en annexe.
3. Participation libre : pour compléter le parcours, une dernière section permettait aux gens de participer de façon autonome à l'aide d'un dispositif d'interaction et de questions affichées sur des panneaux. Les questions suivantes étaient posées :
 - Pour quelle(s) raison(s) fréquentez-vous le centre-ville de l'arrondissement Chicoutimi ?
 - Est-ce que le projet devrait faire un rappel au passé du secteur ?
 - Est-ce que le projet devrait restreindre la place de la voiture ?
 - Est-ce que le projet devrait intégrer l'art public ?
 - Quels types d'espaces publics souhaitez-vous pour le projet ?
 - Quels matériaux devraient être mis en valeur dans l'architecture du projet ?
 - Est-ce que le site de l'ancienne zone ferroviaire devrait changer de nom ? Si oui, soumettez vos idées !
 - Qu'est-ce qui vous semble le plus approprié pour l'architecture (style, matériaux, gabarit) du projet de l'ancienne zone ferroviaire ? Pourquoi ?
 - Selon vous, nommez l'élément (1) qui devrait être priorisé dans le projet prévu sur l'ancienne zone ferroviaire ?

Analyse des résultats

La section 2.2 comporte une synthèse des résultats de l'ensemble des discussions ayant eu lieu autant à l'UQAC qu'en soirée à la salle Marguerite-Tellier. Les résultats de la question sur les éléments à prioriser sont également considérés dans cette analyse.

La section 2.3 présente quant à elle les résultats des autres questions qui se trouvaient dans la section de participation libre. Les résultats des deux ateliers de cocréation sont combinés, puisqu'il n'y avait pas de distinction entre les résultats. Par ailleurs, l'atelier à l'UQAC n'a pas été fréquenté seulement par la population étudiante, donc il serait impossible d'isoler les résultats.

2. LES RÉSULTATS

2.1 Synthèse des discussions : parties prenantes

Éléments appréciés du centre-ville de Chicoutimi

- Pôle régional de commerces et services
 - Concentration d'entreprises et d'institutions (santé, enseignement).
 - Mixité commerciale (restauration, commerces haut de gamme vs traditionnels).
- Population du secteur
 - Présence d'organismes communautaires
- Potentiel intéressant
 - Potentiel de développement résidentiel
 - Potentiel événementiel au port ou à la Place du citoyen
 - Communauté d'affaires passionnée
- Beauté du paysage
 - Urbanité
 - Rivière Saguenay et relief

Éléments identitaires du centre-ville à considérer pour le projet

- Rappel historique : rappel de l'histoire tout en créant l'avenir ;
- Passé industriel : création d'un lien fort avec la zone portuaire, à l'aide notamment de percées visuelles ;
- Industrie du bois : rappel de l'industrie du bois qui a été à l'origine du développement de la région ;
- Passé ferroviaire : création d'un sentier de transport actif sur l'ancienne emprise ferroviaire ;
- Mobilité : connexion avec le terminus d'éco-mobilité près de l'hôpital pour faire un lien entre le boulevard Talbot et le centre-ville ;
- Cohabitation des classes économiques : offre de services aux gens défavorisés qui vont demeurer au centre-ville ;
- Art urbain : mise en valeur des artistes locaux pour faire rayonner la région et attirer des jeunes ;
- Produits locaux : endroit afin de mettre en valeur des produits locaux ;
- Beauté naturelle : mise en valeur des éléments naturels (rivière, fjord, montagnes) ;
- Hiver : dynamiser la vie du centre-ville pendant l'hiver ;
- Ville de taille moyenne : garder en tête que Chicoutimi n'est pas une grande ville, et mettre en valeur l'identité de la région (froid, grands espaces, nature, motoneige, VTT) ;

Types de logements souhaités

- Mixité : il faut une population mixte (propriétaires et locataires) avec des besoins différents en matière de consommation pour diversifier l'achalandage dans le centre-ville ;
- Jeunes professionnels (25-35) : tranche d'âge permettant de dynamiser le centre-ville et lui donner une personnalité ;
- Retraités (55+) : population qui ne veut plus entretenir une maison et qui a les moyens financiers ;
- Étudiants : présence étudiante qu'on ne sent pas présentement au centre-ville. Des résidences étudiantes permettraient de faire le lien entre le centre-ville et le campus, mais il y a un enjeu au niveau de leur capacité à payer du logement neuf ;
 - CIUSSS : Besoin en logement pour les étudiants en médecine.
- Familles : population plus difficile à attirer au centre-ville puisque les familles vont préférer une maison unifamiliale ;
- Population moins fortunée : il faut considérer leur présence et offrir une certaine qualité de vie pour éviter les désagréments et favoriser la cohabitation ;
 - Petites unités abordables en collaboration avec la Ville (ex. congés de taxes) ;
 - Chambres dans un bâtiment supervisé pour les gens qui sortent d'une situation précaire.

Autres besoins et attentes

- Mobilité : offre alternative et durable pour répondre aux besoins de la population plus jeune qui utilise d'autres moyens de transport : Communauto, transport collectif, vélo libre-service ;
- Offre de stationnement pour les nouveaux résidents : le stationnement souterrain augmente les coûts de construction et affectera donc l'abordabilité ;
- Offre de stationnement pour les clientèles du centre-ville
 - Travailleurs : utilisation importante du véhicule personnel puisqu'il y a facilité à stationner ;
 - Consommateurs : offre de stationnement importante pour ne pas diminuer l'attractivité commerciale ;
 - Clientèle touristique : ouverture à se stationner plus loin ;
 - Clientèle régionale : animation du centre-ville les soirs et fins de semaine par des gens de la région qui viennent en voiture pour magasiner.
- Besoins commerciaux : évaluation des besoins commerciaux à réaliser en tenant compte des commerces existants afin que l'offre soit complémentaire à la rue Racine. L'arrivée de commerces de proximité permettra d'éviter que les nouveaux résidents utilisent leur voiture ;
 - Marché public jumelé à une SAQ.
- Entreprises : espace dédié au démarrage d'entreprises ;
- Vie culturelle : Faire vivre le centre-ville le soir : cinéma, petite salle de spectacle, cours et activités ;
- Autres services : besoin pour des services de santé.

Éléments architecturaux à intégrer au projet

- Quartier signature ;
 - Opportunité de développer à petite échelle quelque chose d'intéressant en s'inspirant de ce qui se fait de mieux ailleurs ;
 - Occasion de développer la carte postale de la Ville, sans que ça ressemble à ce qui se fait dans d'autres villes.
- Matériaux : utilisation de matières naturelles (ex. bois) ;
- Connexions : connexion de la zone ferroviaire avec le reste du centre-ville et lien naturel entre la rue Racine et la zone portuaire ;
- Paysages : réflexion à avoir par rapport à la vue de Chicoutimi-Nord vers le centre-ville.

Ambition pour le quartier dans 15 ans

- Projet phare qui entraîne d'autres projets ;
- Redéfinition de la vision pour l'ensemble du centre-ville ;
- Étincelle pour la redynamisation du centre-ville ;
- Centre-ville dynamique qui retient la population ;
- Projet à l'image de la population et des gens du Saguenay.

2.2 Synthèse des discussions : grand public

Un quartier à échelle humaine avec des bâtiments qui encadrent la rue

Plusieurs personnes consultées souhaitent voir se développer un quartier à échelle humaine, c'est-à-dire avec des bâtiments d'une hauteur en harmonie avec le paysage du centre-ville de Saguenay. Quelques personnes ont précisé qu'il fallait prévoir surtout des bâtiments de moins de 5 étages, permettant ainsi des coûts de construction moins élevés. Les bâtiments en hauteur devraient donc être insérés intelligemment et harmonieusement.

Dans le même ordre d'idées, quelques personnes ont mentionné l'importance d'avoir un front bâti qui encadre les rues pour y créer une expérience agréable, que ce soit l'intersection des rues Racine et Lafontaine, le boulevard Saguenay, la rue du Havre (en prévoyant une marge de recul verdie pour favoriser l'ensoleillement) ou les nouvelles rues qui seront créées au sein du site.

Une architecture signature mettant en valeur le paysage

Selon les personnes consultées, la création du nouveau quartier à cet endroit est l'occasion de faire un quartier qui reflète l'identité du Saguenay urbain. Les couleurs et les matériaux (ex. bois) devraient permettre de mettre en valeur le territoire. Il a été proposé de morceler le site en plusieurs petits lots pour permettre à différents entrepreneurs de développer des projets chacun différent l'un de l'autre.

Plusieurs personnes consultées ont indiqué que les nouveaux bâtiments devraient être réfléchis afin de maximiser les vues du centre-ville vers la zone portuaire et la rivière, notamment dans l'axe de la rue Lafontaine. Il a été précisé de réfléchir aux vues à partir des commerces et de l'escalier dans le haut de la rue Racine. Une personne a également mentionné la vue sur le nouveau quartier à partir de Chicoutimi-Nord. Les bâtiments qui seront construits devraient donc s'insérer harmonieusement dans le paysage de l'ensemble du centre-ville en considération des autres bâtiments phares (hôpital, cathédrale, etc.).



Participation libre lors de l'atelier de cocréation à l'UQAC



Participation libre lors de l'atelier de cocréation à la salle Marguerite-Tellier

Un quartier faisant place aux transports actifs

Selon plusieurs personnes consultées, le nouveau quartier devrait faire une place importante au transport actif (marche et vélo). Pour le favoriser, il a été mentionné qu'il était intéressant de prévoir des percées avec des îlots plus petits. L'idée des rues piétonnes ou partagées semble également appréciée par plusieurs.

Par ailleurs, des mesures d'apaisement de la circulation devraient être prévues sur les axes existants pour sécuriser les déplacements actifs, dont principalement sur le boulevard du Saguenay (dos d'âne, réduction des voies, temps de traverse, carrefours giratoires, etc.). Selon quelques personnes, il faut que les traverses piétonnes entre le quartier et la zone portuaire soient bien réfléchies, et que les accès en véhicule au quartier se fassent le moins possible par le boulevard. En lien avec la proposition de développer l'axe commercial de la rue du Havre, il a été mentionné d'évaluer la possibilité de rendre la rue du Havre à sens unique, en lien avec la rue Racine déjà en partie à sens unique.

Une gestion intelligente du stationnement

Malgré la volonté de favoriser les transports actifs, les besoins en stationnement demeurent. Plusieurs personnes se sont questionnées sur la meilleure façon d'avoir une offre de stationnement bien intégrée. Autant que possible, il faudrait que le stationnement se situe en souterrain, en fonction de ce qui est possible avec la nappe phréatique. Il a été suggéré que l'offre de stationnement souterrain soit réservée aux résidentes et résidents du secteur, alors que l'offre de stationnements de surface pourrait être réservée aux visiteurs et à la clientèle des commerces et services. Le stationnement pourrait même être partagé en fonction des périodes de la journée.

Selon plusieurs personnes consultées, l'autogare doit faire partie de la réflexion. Pour plusieurs, le bâtiment n'est pas visuellement agréable ni sécuritaire. Il pourrait donc soit être camouflé et intégré au projet, permettant une connexion intéressante avec le haut de la rue Racine, ou tout simplement détruit et reconstruit ailleurs sur le site, permettant un développement plus intéressant de l'axe de la rue du Havre.

Un quartier animé qui fait le trait d'union entre le centre-ville et la zone portuaire

Selon plusieurs personnes consultées, attirer des résidents et résidentes au centre-ville permettra de dynamiser le secteur. Il faut aussi que le nouveau quartier prévoie des éléments attractifs pour le reste de la population, que ce soit par l'ajout d'activités sportives ou culturelles. Pour plusieurs, le centre-ville doit demeurer une destination, un lieu de rassemblement, et ce durant toute l'année. Plusieurs idées ont été soulevées lors des ateliers de cocréation :

- Un musée en lien avec le fjord ;
- Une maison culturelle pour les artistes locaux ;
- De petites salles de spectacle ;
- Un marché public mettant en valeur les produits locaux ;
- Des activités sportives et culturelles municipales ;
- Des locaux pour les organismes communautaires.

Puisque la zone portuaire, juste en face du site, est un lieu événementiel important pour le centre-ville, il a été proposé de le connecter aux commerces de la rue Racine, notamment par des espaces publics intéressants. Le nouveau quartier serait ainsi complémentaire à la zone portuaire. Toutefois, selon certaines personnes, il faut faire attention à ne pas développer trop de logements près de ce site, puisqu'il risque de se développer des enjeux de cohabitation compte tenu du bruit des spectacles.

Des espaces publics de qualité rappelant l'histoire du lieu

Pour la plupart des personnes consultées, le nouveau quartier doit prévoir des espaces publics de qualité. Puisque le centre-ville possède déjà de grands espaces de rassemblement (Place du citoyen et zone portuaire), il a été proposé de bien réfléchir aux nouveaux espaces créés. Un espace urbain rassembleur pourrait être créé à proximité de la rue Racine, en lien avec la dynamique commerciale et permettant de faire le lien avec la zone portuaire (par la rue Lafontaine ou un autre axe). Cet espace pourrait être dynamique : *food trucks*, éclairage interactif, parcours, art urbain, terrasses, balançoires, etc.

Les autres nouveaux espaces créés devraient plutôt être conçus pour favoriser l'appropriation citoyenne locale et le sentiment d'appartenance. Ces plus petits espaces, situés notamment au cœur des îlots créés par les bâtiments, seraient verdis et pourraient comprendre par exemple des jardins communautaires. Les toits des bâtiments pourraient aussi devenir des lieux de rassemblement verdis pour les résidentes et résidents.

Selon les personnes consultées, l'histoire (en lien avec le passé ferroviaire) pourrait être rappelée de façon subtile et judicieuse à travers l'aménagement des espaces publics. Un concours pourrait être organisé pour voir comment le rappel historique s'articule.

Une gestion durable du site

Selon les personnes consultées, le site doit être développé selon les principes du développement durable, c'est-à-dire notamment :

- En intégrant du verdissement pour diminuer les îlots de chaleur (plantation d'arbres adaptés au climat ou toits verts) ;
- En réfléchissant aux corridors de vent dans la conception des bâtiments ;
- En considérant les changements climatiques qui provoqueront potentiellement plus d'inondations au cours des prochaines années ;
- En diminuant la place accordée à la voiture ;
- En intégrant la gestion écologique des eaux de pluie ;
- En mettant en commun les services à la population (ex. gestion des déchets).

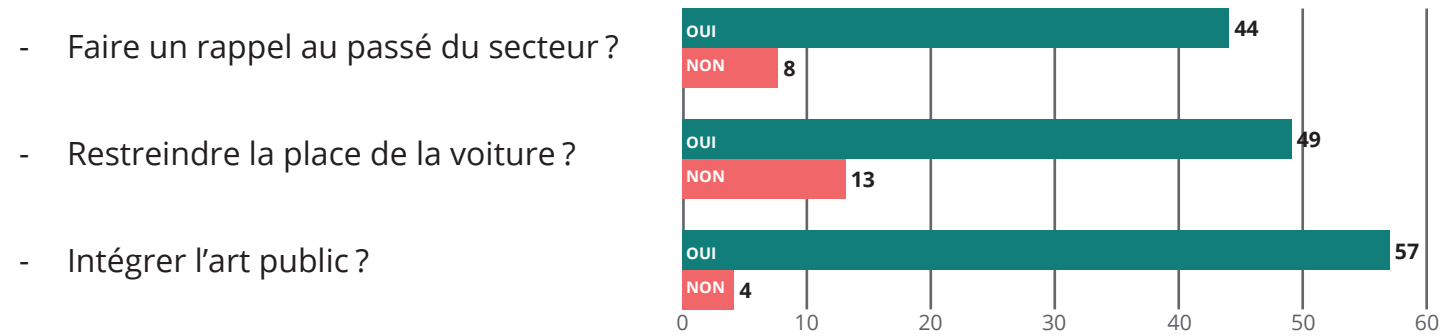
Un projet qui ne fait pas l'unanimité

Lors des ateliers de cocréation, quelques personnes ont souhaité partager leur désaccord avec l'idée d'un projet urbain intégrant du logement dans ce secteur de la ville. Les principales raisons évoquées étaient les suivantes :

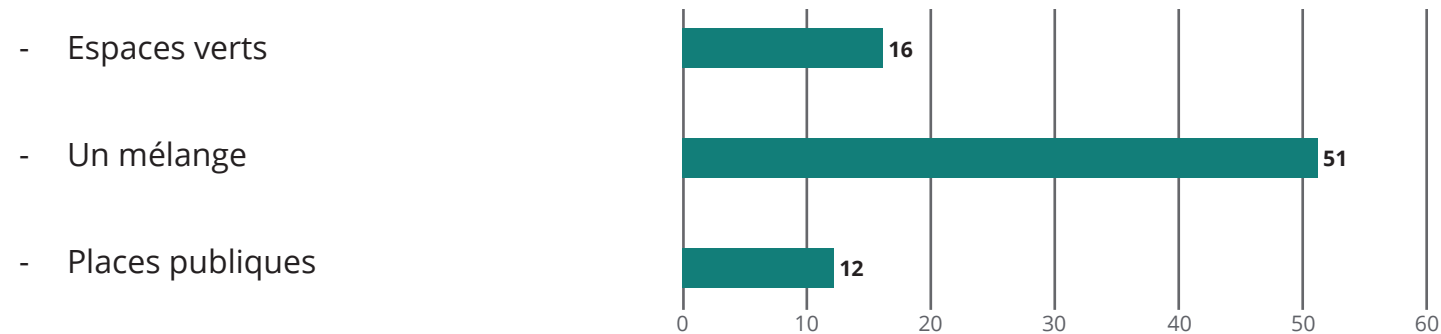
- Le logement pour la population étudiante serait plus approprié à proximité du pôle du cégep et de l'université ;
- Le manque de logements pourrait être comblé de façon plus répartie sur l'ensemble du territoire du centre-ville ;
- La crainte de perdre la vocation événementielle de la zone portuaire pour cause de mauvaise cohabitation avec l'usage résidentiel ;
- Le site pourrait plutôt être utilisé pour de l'événementiel afin d'attirer les gens de toute la région.

2.3 Synthèse de la participation libre

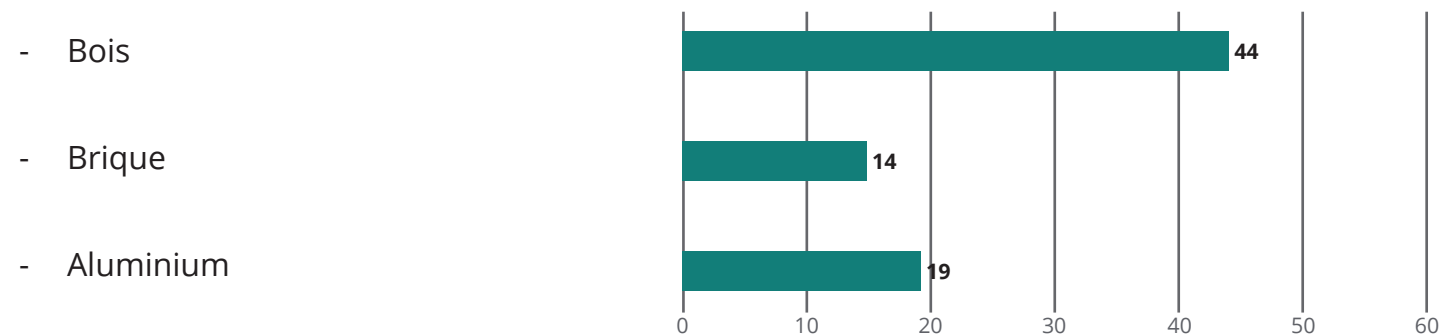
Est-ce que le projet devrait...



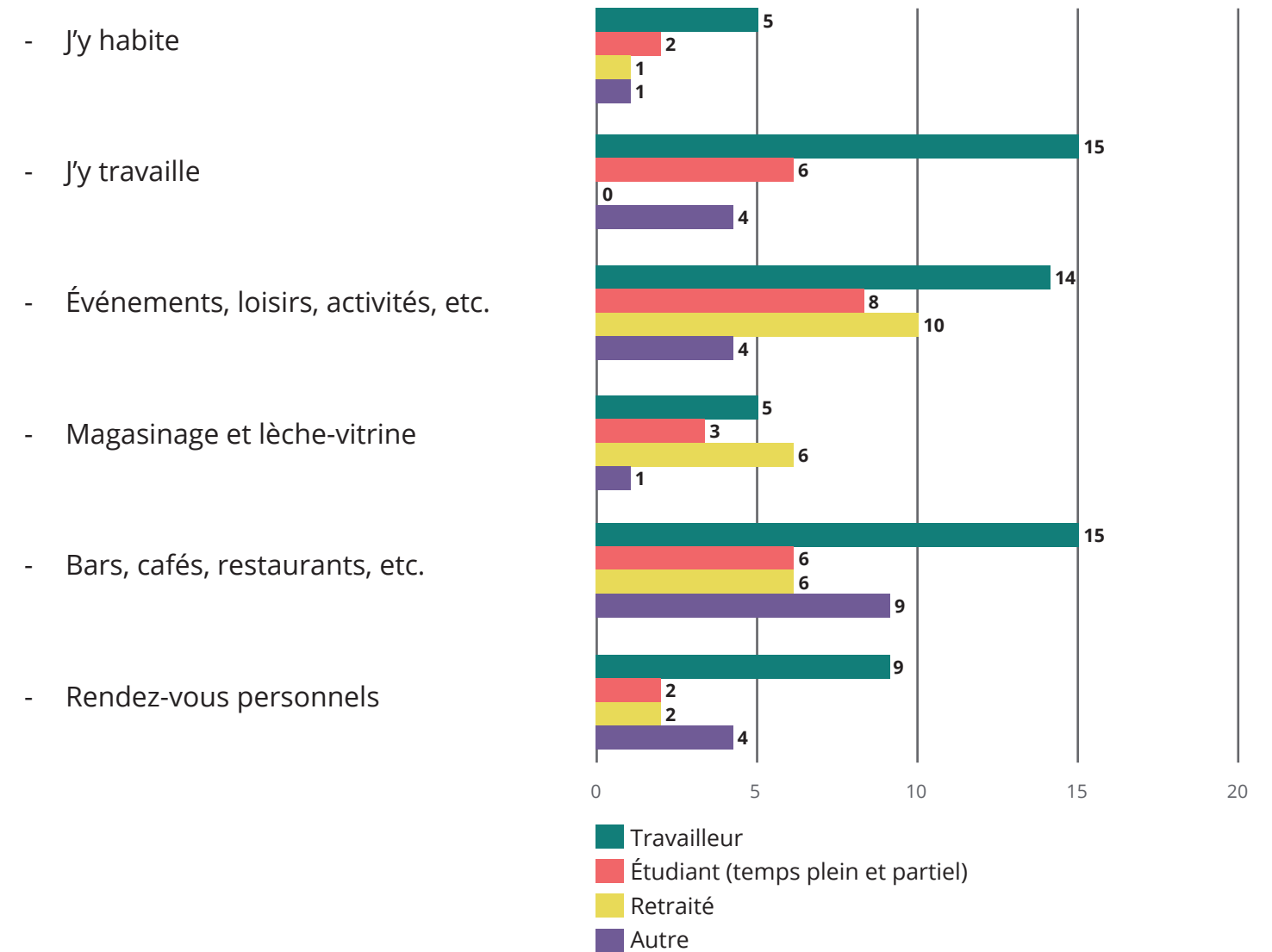
Quels types d'espaces publics souhaitez-vous pour le projet ?



Quels matériaux devraient être mis en valeur dans l'architecture du projet ?



Pour quelle(s) raison(s) fréquentez-vous le centre-ville de l'arrondissement Chicoutimi ?



Est-ce que le site de l'ancienne zone ferroviaire devrait changer de nom ? Si oui, soumettez vos idées !

- On devrait garder le nom pour le patrimoine culturel et l'histoire (2) ;
- Par extension, la terminologie « Vieux Port » s'applique à cette zone ;
- Le quartier du Havre ;
- La nouvelle zone ferroviaire ;
- Le quartier de la gare (2) ;
- La zone Marc-André-Bédard.

Qu'est-ce qui vous semble le plus approprié pour l'architecture (style, matériaux, gabarit) du projet de l'ancienne zone ferroviaire ? Pourquoi ?



Aucun commentaire spécifique



- Bonne visibilité pour les entreprises
- Très lumineux



Aucun commentaire spécifique



- Formes géométriques



- Style cubique et asymétrie
- Grande fenestration
- Moderne / Urbain
- Architecture intemporelle
- Densité de 4 à 5 étages
- Échelle humaine



- Construire à l'aide de matériaux recyclés



- Aménagement hors de l'ordinaire
- Aspect plus naturel et authentique



- Hauteur moyenne
- Familial / Plus d'espace
- Toit en pente
- Intégration de verdissement



- C'est comme la campagne dans la ville



- Bâtiment sur pilotis
- Lignes épurées
- Lien entre le rez-de-chaussée et la rue



- Densité qui favorise les espaces verts, les zones piétonnes et les lieux de rassemblement
- Possibilité d'espaces communautaires intérieurs



- Accès simple
- Rythme et couleur
- 2 à 3 étages / Plus humain
- Toits verts



- Échelle plus humaine
- Possibilité d'un rappel historique
- Monotonie du rythme des façades



- Éviter de bloquer les vues



Aucun commentaire spécifique

Commentaires généraux (ne s'appliquant pas à une image en particulier)

- Aucune image ne répond aux besoins actuels de la population (2) ;
- Construction à basse consommation énergétique ;
- Harmoniser la couleur des bâtiments ;
- Il manque d'exemples de coopératives d'habitation ;
- Matériaux à privilégier : bois et brique ;
- Construire en fonction que ça devienne une zone inondable dans le futur ;
- Mobilier urbain et éclairage sécuritaire ;
- Maximum de 5 à 6 étages ;
- Constructions en continuité avec la trame existante ;
- Construire en prenant en compte les contraintes hivernales (protéger les piétons des intempéries) ;
- Construire en lien avec notre histoire architecturale régionale ;
- Pas de tours immenses ou de blocs monolithes.

3. LES ANNEXES

3.1 Atelier avec les parties prenantes (Miro)

PRÉSENTATION

En un mot, partagez ce que vous préférez du centre-ville de Chicoutimi.



10 minutes

IDENTITÉ

Quel(s) élément(s) identitaire(s) du centre-ville devrait-on prendre en compte pour l'aménagement du site de l'ancienne zone ferroviaire ?

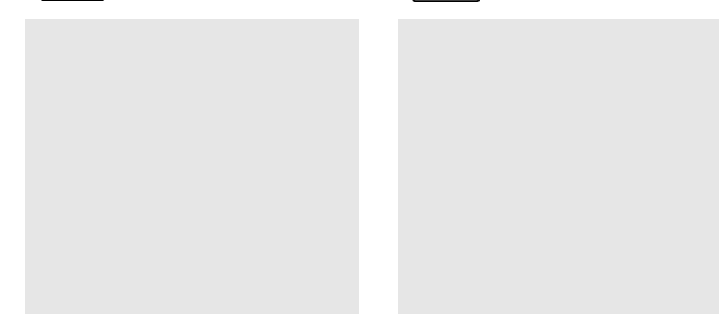


20 minutes

BESOINS ET ATTENTES

Compte tenu de l'emplacement central du site, quels types de logements répondraient le plus aux besoins et aux attentes ?

Quels sont les besoins autres que résidentiels pour le secteur ?



20 minutes

ARCHITECTURE

Indiquez quels sont les éléments qui vous inspirent et qui pourraient être intégrés au projet de développement du site de l'ancienne zone ferroviaire.



20 minutes

AMBITION

Dans 15 ans, que dit-on du nouveau quartier sur le site de l'ancienne zone ferroviaire ?



10 minutes

3.2 Atelier de cocréation (panneaux d'information)

LA ZONE FERROVIAIRE AU FIL DU TEMPS

L'arrivée du train

Le 2 août 1893, après plusieurs années de tergiversations, le train arrive finalement à Chicoutimi. En ce jour, une foule d'environ 2 000 personnes accueille bruyamment un premier convoi de passagers réguliers qui s'arrête pour la première fois au terminus ferroviaire de Chicoutimi. Pour eux, l'arrivée du train représente l'ouverture de la ville sur le monde.

Situé à proximité du quai fédéral, le chemin de fer favorise l'exportation des produits locaux vers les marchés de Québec et de Montréal, tout en permettant aux touristes et aux passagers de voyager jusqu'à Chicoutimi. Jusqu'à la fin des années 1920, une partie de la ligne du chemin de fer longe les berges de la rivière Saguenay.

Dès la fin du 19^e siècle, la zone ferroviaire de Chicoutimi possède tous les éléments essentiels à l'entretien et à la réparation que demande l'utilisation de la locomotive. Nous retrouvons principalement dans les limites de cette gare terminale, un atelier de construction et de réparation (engine house), un château d'eau (water tank), une cour de triage (yard), ainsi qu'un hangar pour l'entreposage (freight shed).

Longeant la rue du Havre (ouverte en 1898), la cour de triage est un regroupement de voies ferrées destinée à l'entreposage, au classement et au regroupement des wagons. Elle se compose de plusieurs voies et d'aiguillages.



(1)

La fin du rail à Chicoutimi

Dans les années 1970, le Canadien National constate une diminution importante de sa clientèle. À Chicoutimi, la gare demeure peu utilisée, voire déserte pendant des mois. Depuis 1982, la compagnie qui opère dorénavant sous le nom de Via Rail n'offre que trois voyages par semaine à Chicoutimi.

Au printemps de 1987, le gouvernement fédéral annonce donc officiellement la disparition des voies ferrées et du transport ferroviaire à l'intérieur de la ville de Chicoutimi. Le démantèlement des voies ferrées prendra moins d'une semaine à être complété.

En peu de temps, l'ancienne zone ferroviaire est totalement débarrassée des rails ainsi que de tous les éléments de la gare de triage.



(2)

De projets en projets

Dans les années 1980 et 1990, la Ville de Chicoutimi projette le réaménagement de la zone portuaire et ferroviaire. Réalisé pour le 150^e anniversaire de la fondation de Chicoutimi (1992), la transformation de l'ancien port de Chicoutimi et la réfection du boulevard du Saguenay s'inscrit alors dans une perspective de revitalisation du centre-ville.

Comme dans le cas de la zone portuaire, l'avenir du site de la zone ferroviaire doit composer avec des visions différentes de requalification des espaces urbains.

Photo 1 : L'arrivée du train à Chicoutimi en 1893 | Source : M. Fernand Bhaïer
Photo 2 : La zone ferroviaire en 1997, quelques décennies avant les travaux de construction du port | Source : Coll. de la Société historique du Saguenay (no. 370)
Source des photos et des textes : Eric Tremblay, historien



LA CONSULTATION PUBLIQUE POUR L'AVENIR DE LA ZONE FERROVIAIRE (2019)

Au printemps 2019, un processus de consultation de la population a été réalisé afin de développer, de manière collaborative, un projet structurant pour le secteur de la zone ferroviaire. Ce processus a été mené par Transfert Environnement et Société.


1. Établir les critères pour l'évaluation des projets
2. Appel de projet et interactions du public
3. Période de bonification de projet

Les consultations en bref


- Une consultation en ligne sur la vision et les usages potentiels de l'espace, sur la plateforme Bâtissons Saguenay, en avril 2019 (1896 répondants);
- 5 rencontres ciblées avec des groupes de parties prenantes et 3 rencontres du comité multipartite comprenant 18 membres;
- La population a partagé ses idées et projets sur la plateforme Web : Ce sont 345 idées et 11 mémoires qui ont été reçus et analysés.

Avis émis par le comité multipartite

- Il serait souhaitable de garder à la vue les besoins de relocalisation d'organismes communautaires et culturels du milieu qui pourraient y être intégrés;
- L'aménagement devrait s'intégrer dans une réflexion urbanistique d'ensemble et devrait être réalisé selon des critères d'urbanisme durable;
- Il serait pertinent de développer le ou les projets dans une perspective de développement durable en utilisant les outils appropriés;
- L'aménagement de la zone ferroviaire doit être objet de beauté et d'harmonie paysagère;
- Il serait pertinent de faire appel à un concours d'architecture afin de saisir l'opportunité de réaliser un projet distinctif, qui se démarque, pour mettre en valeur la zone ferroviaire;
- Dans une optique de sécurité et pour l'établissement d'un lien tangible avec la zone portuaire, le boulevard du Saguenay devrait être réaménagé (traverses piétonnières, passerelle, stationnement sur rue, etc.) ;
- L'aménagement devrait assurer la connexion entre les différents projets du district, faire le lien avec le centre-ville et développer un plan de circulation adéquat.



Pour consulter la plateforme web de consultation et avoir accès à tous les documents déposés
batissons.saguenay.ca/zone-ferroviaire-de-chicoutimi



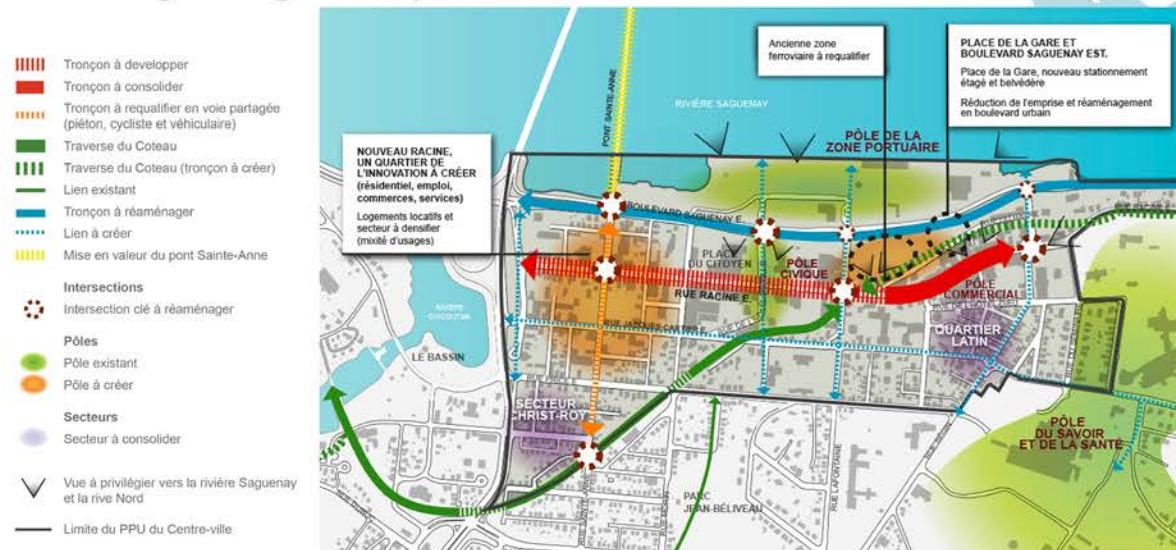
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU CENTRE-VILLE DE CHICOUTIMI

Le PPU du centre-ville de Chicoutimi est un outil de planification adopté par le conseil municipal en 2021 et faisant partie intégrante du plan d'urbanisme de la Ville de Saguenay. Il s'agit d'une planification détaillée qui dresse un portrait du secteur et qui propose une vision de développement pour le centre-ville, accompagné de mesures à mettre en œuvre pour le déploiement et la concrétisation de cette vision.

Les grands enjeux soulevés

- La discontinuité du tissu urbain (alternance de bâtiments et d'espaces vacants et/ou de stationnement) et l'absence de lien en transport actif et collectif entre les différents secteurs, notamment en raison de la forme du boulevard du Saguenay et des fonctions de transit automobile;
- Le manque d'activités urbaines quotidiennes et d'appropriation globale du centre-ville, tant par les employés que par les résidents, combiné à une faible offre commerciale et de logements, résulte en une ambiance urbaine fragmentée et peu attractive;
- Un fort potentiel de mise en valeur par des attraits esthétiques forts, tels que la vue sur la rivière Saguenay, le relief du centre-ville, des espaces publics de qualité (Parc de la zone portuaire et voie ferrée désaffectée) ainsi qu'un patrimoine architectural à remettre en valeur.

Les grands gestes à poser



Le concept d'aménagement

- **Quartier de l'innovation** (portion nord-ouest de la zone d'étude) : Développement d'un quartier des arts et de l'innovation technologique (nouveaux logements et nouveaux espaces de travail), réaménagement du domaine public et réaménagement du terminus;
- **Zone ferroviaire** (terrain vacant de l'ancienne zone ferroviaire) : Nouveau quartier complet et dense à créer qui servira de pivot entre plusieurs éléments du centre-ville (Haut-de-la-Côte, zone portuaire et partie ouest);
- **Boulevard du Saguenay** (réaménagement du boulevard) : Réduction du nombre de voies, amélioration du lien zone portuaire et rue Racine, meilleure intégration des modes de transports actifs et en commun au boulevard.



Pour consulter la version intégrale du PPU en ligne
ville.saguenay.ca/services-aux-citoyens/urbanisme/ppu



ANCIENNE ZONE FERROVIAIRE POURQUOI FAIRE UN PROJET URBAIN ?

Un moyen pour protéger les milieux naturels

Dans son Schéma d'aménagement et de développement, la Ville de Saguenay a adopté une vision stratégique nommée « Saguenay 2035 | L'attractivité naturelle de la vitalité urbaine ». Parmi ses principes directeurs, elle identifie l'attractivité des paysages naturels et la vitalité urbaine. Pour arriver à mettre en œuvre cette vision, la protection et la mise en valeur des milieux naturels devraient passer par la consolidation et l'intensification des quartiers existants.

Le redéveloppement du plus grand site vacant au centre-ville est donc l'opportunité de redynamiser le secteur tout en concentrant une partie importante de la croissance là où les infrastructures sont en place. Un projet urbain dense et compact permettra ainsi de consolider le quartier, plutôt que d'artificialiser davantage de milieux naturels, répondant ainsi à la vision stratégique et aux bonnes pratiques en aménagement urbain.

Étalement



Densification



Densité résidentielle

Rapport entre le nombre de logements d'un quartier et la superficie de celui-ci. La densité donne toutefois peu d'indications sur la forme bâtie.

Compacité

Forme urbaine dense et à échelle humaine favorisant une ville à courte distance. Par exemple, noyaux urbains ou cœurs villageois datant d'avant 1950.

Or, le centre-ville de Chicoutimi a subi au fil des ans les contrecoups d'un étalement urbain important. Malgré une population stable, la ville a vu son espace urbanisé s'étendre d'environ 12 km² entre 2001 et 2019, ce qui représente une augmentation de 10,5 %. Pendant ce temps, peu de projets ont vu le jour dans le secteur du centre-ville.

Au fil des ans, le centre-ville est ainsi devenu essentiellement un centre d'affaires (12 000 - 15 000 emplois) peu habité (moins de 4000 résidents).

Source : Vivre en Ville

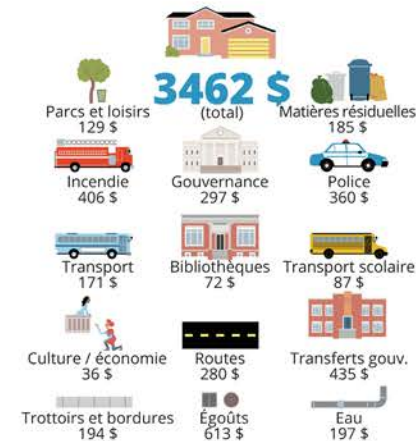
Une forme urbaine collectivement rentable

La collectivité a intérêt à voir le centre-ville se développer, car les milieux urbains sont fiscalement productifs. Un tel quartier urbain, d'une certaine densité (ex. plus de 50 logements par hectare), rapporte plus de revenus pour la collectivité

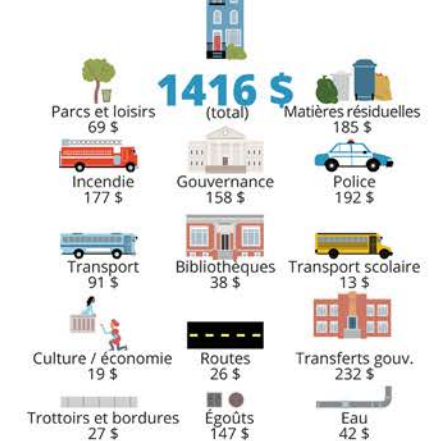
et s'avère moins coûteux que des quartiers suburbains (généralement 10 à 20 logements par hectare) en rentabilisant les infrastructures. La compacité et la densité de ce type de milieux en font le plus rentable. Ainsi, cela permet de contribuer

à des aménagements de qualité et des services à la population, tant pour le secteur que pour l'ensemble du territoire. L'amélioration de la productivité fiscale peut également permettre de maintenir un faible taux de taxation foncière.

Suburbain Coûts collectifs annuels par ménage*



Urbain Coûts collectifs annuels par ménage*



* Basé sur des données de la Municipalité régionale d'Halifax (2013)
 Source : The Cost of Sprawl. Smart Prosperity Institute (traduction libre)



ANCIENNE ZONE FERROVIAIRE LE TERRAIN À L'ÉTUDE

Historique du site

- 1873 : construction du 1^{er} quai au bas de la rue de Salaberry.
- Fin du 19^e siècle : développement de l'industrie à Chicoutimi et arrivée du chemin de fer dont le terminus est le port de Chicoutimi.
- 1928-1937 : essor du port de Chicoutimi et agrandissement par remblai pour y ajouter un quai d'embarquement, une zone d'entreposage de charbon et un terminal pétrolier régional.
- Années 1980 : déménagement des activités portuaires et décontamination de la zone portuaire pour l'aménagement d'un parc.
- 1^{er} mai 1988 : passage du dernier train au centre-ville de Chicoutimi.

Source : Chas. E. Goad Co (1912), Chicoutimi, Qué. / Chas. E. Goad Co. Source : Ville de Saguenay. Source : Ville de Saguenay.

Enjeux à considérer

BIOCLIMATIQUE

- Le site est balayé par des vents dominants ouest-nord-ouest, surtout l'hiver.
- Présence de bâtiments de moyenne hauteur aux abords du site pouvant rabattre le vent au sol et créer des corridors de vent.
- Peu d'ensoleillement sur la rue du Havre compte tenu de la surélévation de ± 10 m de la rue Racine.

Source : windfinder.com

MOBILITÉ ET STATIONNEMENT

- Le circuit 175 de la STS, desservant le corridor d'écocomobilité reliant le centre-ville, la Cité du savoir et de la santé ainsi que l'axe du boulevard Talbot, est situé en bordure du site.
- Le terminus d'autobus de la STS est situé à ± 500 m.
- Le taux d'occupation des stationnements au centre-ville, tant sur rue que hors rue, s'avère inférieur à 50 % (données 2014, 2016 et 2018).
- La clientèle visée pour le centre-ville est moins motorisée et utilise davantage la marche, le vélo, le transport collectif et l'autopartage.

« La densité, les emplois et les services semblent tous être des facteurs clés qui influent sur les taux de navette en voiture. Les taux de navette en voiture les plus bas, et donc l'utilisation la plus élevée des modes de transport alternatifs, surviennent lorsque tous les trois facteurs sont élevés. »
Source : Local Logic (2022). La réduction des taux de navette en voiture : les impacts de la densité de la population, de l'accès aux services et aux emplois. Novembre 2022.

CLIENTÈLE CIBLE

- Jeunes professionnels
- Étudiants
- Entreprises du numérique
- Commerces de proximité (ex. alimentaire)

CLIENTÈLE COMPLÉMENTAIRE

- Jeunes familles
- Jeunes retraités
- Institutions d'enseignement postsecondaire

CONTRAINTES NATURELLES

- Le site est contaminé compte tenu des activités industrielles passées. La Ville procédera à la décontamination avec l'aide financière du Gouvernement du Québec.
- L'aménagement du site devra prendre en considération l'adaptation aux changements climatiques.

INTÉGRATION AUX PAYSAGES NATUREL ET BÂTI

- Le site est visible depuis le parc de la zone portuaire et de Chicoutimi-Nord. L'emplacement fera du projet urbain la carte postale de la ville, d'où l'importance de l'ancrer dans son époque et son contexte culturel et géographique.

atelier urbain

CONCEPT 1 TRAME URBAINE TRADITIONNELLE

Les concepts préliminaires visent à susciter des commentaires. Le concept d'aménagement final, à concevoir à la suite de la démarche collaborative, tiendra compte des intrants de cet exercice.

LE CONCEPT

Le concept « trame urbaine traditionnelle » crée des îlots de formes et de tailles régulières de manière à insérer le projet urbain le plus délicatement possible dans la trame urbaine existante du centre-ville de Chicoutimi. Des îlots orientés nord-sud permettent de former trois nouvelles rues reliant les rues Racine et du Havre au parc de la zone portuaire. Celles-ci sont partagées, priorisant la présence des piétons sans interdire celle des voitures des résidents.

LES BÂTIMENTS

Les têtes d'îlots le long du boulevard du Saguenay, ainsi que la partie le long de la rue Lafontaine, est formé de bâtiments de plus grands gabarits, alors que le cœur du projet est formé de bâtiments de 2 ou 3 étages de type plex. Cela forme deux zones distinctes sur le site : l'une protégeant l'autre du bruit et du vent froid d'hiver. Les cours au centre des îlots sont donc tranquilles. Cela permet également de maximiser l'ensoleillement et le nombre d'unités ayant vue sur le parc et le paysage de la rivière.

LES ESPACES PUBLICS

L'orientation diagonale de la rue du Havre permet de créer deux petits espaces publics côte à côte avec les espaces résiduels des îlots rectangulaires. Ces espaces permettent d'accorder plus d'ensoleillement pour les habitations qui y feront front et transformer le visage de la rue du Havre.

Usages projetés:
habitation
commerce
bureau/enseignement

TRAME DES RUES ET CONNEXIONS

Zone portuaire
Centre-ville

VUES SUR LE PAYSAGE

Zone portuaire
- Maximisation des vues
- Limitation du bruit

Coupe type d'une rue partagée

PARCS ET ESPACES PUBLICS

Zone portuaire
Espaces publics
- Création d'un microclimat agréable

Ambiances

Urbain intense
Urbain tranquille

Considérations (+)

- > Intégration dans la trame urbaine existante.
- > Variété de types de bâtiments et d'habitations.
- > Protection du vent froid d'hiver.
- > Protection du bruit des activités événementielles de la zone portuaire.
- > Maximisation des vues directes sur le paysage.

Considérations (-)

- > Faible superficie de parcs et espaces publics.
- > Forme urbaine moins propice à une architecture unique.

atelier urbain

CONCEPT 2 PLAQUE TOURNANTE



Les concepts préliminaires visent à susciter des commentaires. Le concept d'aménagement final, à concevoir à la suite de la démarche collaborative, tiendra compte des intrants de cet exercice.

LE CONCEPT

Le concept « plaque tournante » s'ancre sur l'histoire du site pour structurer la trame urbaine. Ainsi, le tracé du chemin de fer menant à l'ancienne gare de Chicoutimi, en continuité du sentier de la traverse de coteau, ainsi que celui menant à l'ancienne plaque tournante qui pivotait les locomotives, forment la base d'une structure urbaine formant quatre îlots.

LES BÂTIMENTS

Le concept est formé essentiellement d'immeubles de moyens ou grands gabarits dont la hauteur varie de 3 à 10 étages. Ceux plus hauts longeant le boulevard du Saguenay protègent le reste du site du bruit et du vent froid d'hiver, et maximisent l'ensoleillement et le nombre d'unités ayant vue sur le parc et le paysage de la rivière.

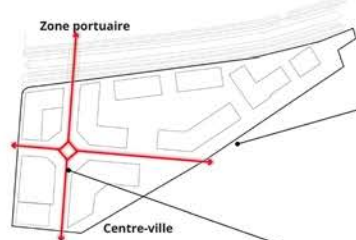
LES ESPACES PUBLICS

Le long de la rue du Havre, un parc linéaire sous forme d'esplanade permet de transformer l'apparence de cette rue. Cela dégage également les façades des nouveaux bâtiments de manière à leur offrir plus d'ensoleillement.

Les deux rues perpendiculaires sont piétonnières et forment à leur rencontre un espace public rappelant l'emplacement de la plaque tournante. Beaucoup plus intime que la place du Citoyen, cet espace sera complémentaire et résolument urbain.

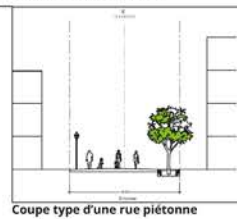
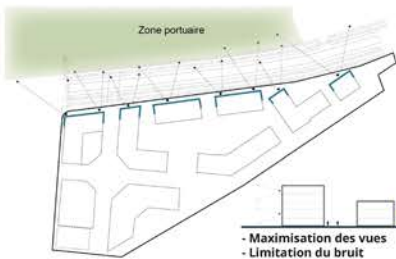


TRAME DES RUES ET CONNEXIONS

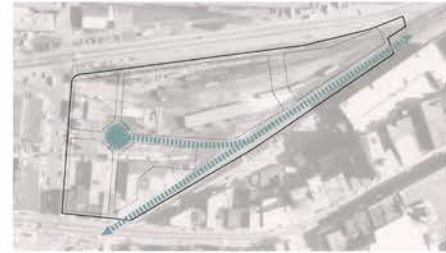


Usages projetés:
habitation
commerce
bureau/enseignement

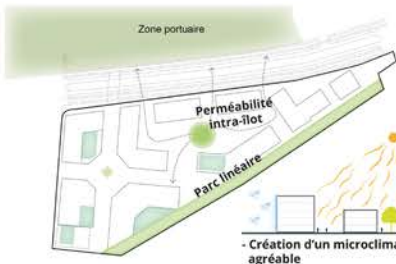
VUES SUR LE PAYSAGE



Rappel de la trame historique



PARCS ET ESPACES PUBLICS



Considérations (+)

- > Rappels historiques.
- > Protection du vent froid d'hiver.
- > Protection du bruit des activités événementielles de la zone portuaire.
- > Transformation de la rue du Havre.
- > Quartier piétonnier.

Considérations (-)

- > Faible perméabilité (connectivité) entre le centre-ville et le Parc de la zone portuaire.
- > Faible superficie de parcs et espaces publics.
- > Îlots de formes et dimensions irrégulières.

CONCEPT 3 IMBRICATION NATUREL-URBAIN



Les concepts préliminaires visent à susciter des commentaires. Le concept d'aménagement final, à concevoir à la suite de la démarche collaborative, tiendra compte des intrants de cet exercice.

LE CONCEPT

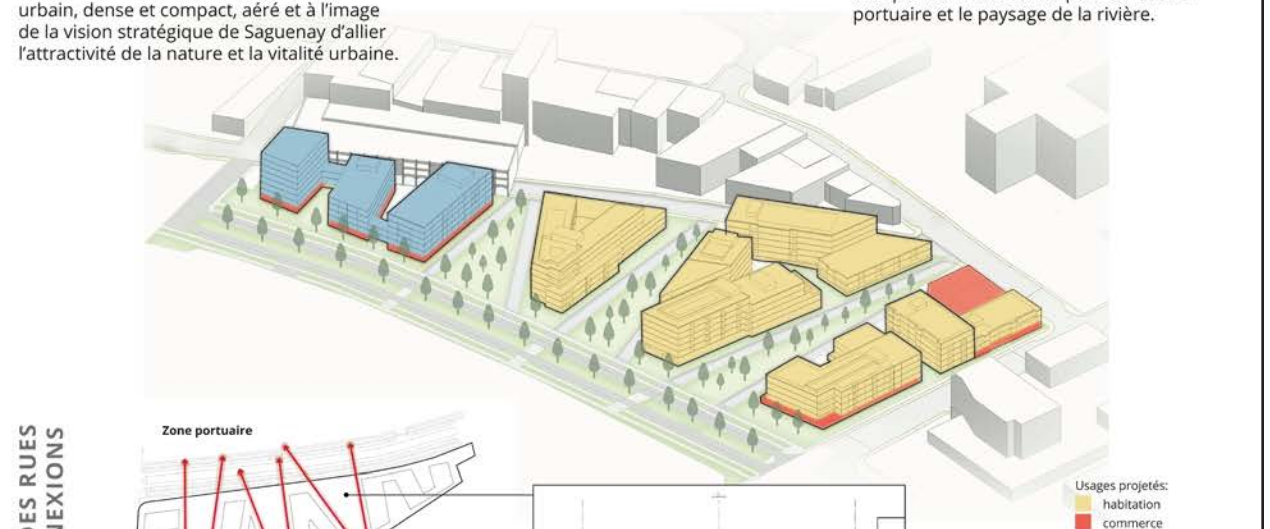
Le concept « imbrication naturel-urbain » vise, à juste titre, à fusionner la trame urbaine du centre-ville avec l'espace vert du parc de la zone portuaire et le paysage naturel de la rivière. Les îlots sont donc formés non pas par des rues, mais par trois espaces publics s'ouvrant vers le boulevard. Ceux-ci permettent de créer un projet urbain, dense et compact, aéré et à l'image de la vision stratégique de Saguenay d'allier l'attractivité de la nature et la vitalité urbaine.

LES BÂTIMENTS

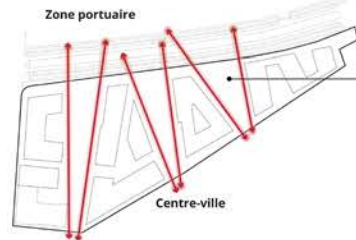
Offrant un grand pourcentage d'espaces verts, le projet compense en densité par des immeubles de moyens ou grands gabarits et de moyenne hauteur (5-6 étages). Leurs formes irrégulières permettent de créer un front bâti unique.

LES ESPACES PUBLICS

Les trois espaces publics ajoutent de nouveaux espaces mettant l'humain au centre dans le quartier. Chacun d'eux peut avoir une vocation distincte: verdissement, aires de jeux, jardin ornamental ou autre. Les ouvertures créées par les espaces publics maximisent les vues (indirectes) des futurs occupants du site vers le parc de la zone portuaire et le paysage de la rivière.

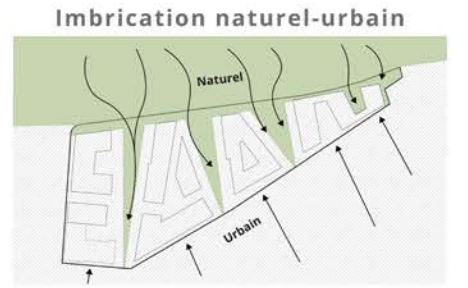
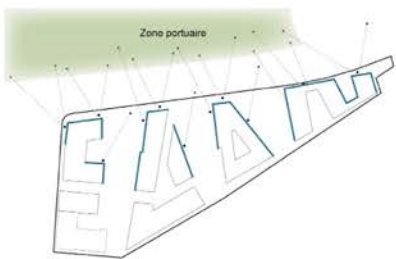


TRAME DES RUES ET CONNEXIONS



Usages projetés:
habitation
commerce
bureau/enseignement

VUES SUR LE PAYSAGE



PARCS ET ESPACES PUBLICS



Considérations (+)

- > Superficie importante de parcs / espaces publics.
- > Maximisation des vues indirectes sur le paysage.
- > Grande perméabilité (connectivité) entre le centre-ville et le Parc de la zone portuaire.

Considérations (-)

- > Moins de superficies développables, donc moins de revenus pour la Ville.
- > Absence de protection du vent froid d'hiver qui peut s'engouffrer dans le site.
- > Îlots de formes et dimensions irrégulières.

3.4 Atelier de cocréation (participation libre)

PARTAGEZ VOS IDÉES ! IMAGES D'INSPIRATION - ARCHITECTURE



Qu'est-ce qui vous semble le plus approprié pour l'architecture (style, matériaux, gabarit) du projet de l'ancienne zone ferroviaire ?

Pourquoi ?


INSTRUCTIONS
Choisissez les images en apposant un autocollant dans la case désignée.
Indiquez pourquoi vous les avez choisies à l'aide des post-its.

PARTAGEZ VOS IDÉES ! ÉLÉMENTS À PRIORISER



Selon vous, nommez l'élément (1) qui devrait être priorisé dans le projet prévu sur l'ancienne zone ferroviaire ?


INSTRUCTIONS
Écrivez votre idée sur un post-it et apposez-le sur le panneau.