

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

## SITE DE L'ANCIENNE ZONE FERROVIAIRE

Version finale  
Septembre 2023



Réalisé par  atelier  
urbain



## Équipe de projet

### Atelier Urbain :

Louis Mazerolle, urbaniste et designer urbain

Francis Laforest, designer urbain et architecte de paysage

Paula Galeano, designer urbain

Alex Fortin, facilitateur

Stéphanie Valois, réviseure



### 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

---

<b>MISE EN CONTEXTE</b>	<b>4</b>	5.6 Usages	48
1.1 Contexte de planification	5	5.7 Gestion des accès, des stationnements et des aires de services	51
1.2 Territoire d'intervention	6	5.8 Infrastructures	52
<b>SYNTHÈSE DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE</b>	<b>7</b>	<b>STRATÉGIES ÉTUDIÉES</b>	<b>53</b>
2.1 Méthodologie de la démarche participative	8	6.1 Échéancier	54
2.2 Prise en compte de la consultation publique réalisée en 2019	8	6.2 Maîtrise foncière	55
2.3 Atelier participatif avec les parties prenantes	9	6.3 Lots réservés pour une offre pérenne de logements abordables	55
2.4 Ateliers de cocréation avec le grand public	10	6.4 Servitude de bruit	55
		6.5 Mesures environnementales	56
<b>PORTRAIT ET DIAGNOSTIC</b>	<b>11</b>	<b>ANNEXE :</b>	
3.1 Contraintes et lignes de force du site	12	<b>CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT PRÉLIMINAIRES</b>	<b>60</b>
3.2 Historique du site	14	Concept préliminaire 1 présenté lors des ateliers participatifs	
3.3 Dynamique socioéconomique	15	Trame urbaine traditionnelle	61
3.4 Enjeux immobiliers résidentiels et commerciaux	16	Concept préliminaire 2 présenté lors des ateliers participatifs	
3.5 Intégration au paysage	17	Plaque tournante	62
3.6 Zonage (Zone 63900)	18	Concept préliminaire 3 présenté lors des ateliers participatifs	
3.7 Conditions de site	19	Imbrication nature - urbain	63
<b>VISION ET ORIENTATIONS</b>	<b>21</b>	<b>ANNEXE :</b>	
4.1 Vision	22	<b>RAPPORT DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE</b>	<b>64</b>
4.2 Orientations	23		
<b>CONCEPT D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE</b>	<b>24</b>	<b>ANNEXE :</b>	
5.1 Concept d'organisation spatiale	25	<b>INVENTAIRE DE ZONES DE SPECTACLES ADJACENTES À DE L'HABITATION</b>	<b>65</b>
5.2 Mobilité interne et externe	26		
5.3 Aménagement des rues	27		
5.4 Aménagement des espaces publics	37		
5.5 Approche et balises architecturales	41		

# 1. MISE EN CONTEXTE

---

1.1 Territoire d'intervention

---

1.2 Contexte de planification

---

## 1.1 Contexte de planification

### 1.1.1 Objectifs initiaux du projet

En 2019, la Ville de Saguenay a signé une convention d'aide financière avec le gouvernement du Québec afin de 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 profiter de l'occasion, par le fait même, pour réfléchir au réaménagement du boulevard du Saguenay de manière à désenclaver le site et le parc de la zone portuaire.

### 1.1.2 PPU du centre-ville de Chicoutimi

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Chicoutimi, adopté en 2021, émet un constat important : « La fonction de bureaux et de services, très marquée dans le centre-ville, a créé un lieu qui se vide tous les jours à 17 h, au profit de la périphérie ».

Le PPU vise donc un objectif précis : « développer et lier l'ensemble des fonctions et des activités qui caractérisent un centre-ville pour permettre aux usagers de prolonger le temps qu'ils y passent et attirer de nouveaux résidents et de nouvelles organisations, le tout en capitalisant sur des acquis et des initiatives réussies de revitalisation, telle que la Place du Citoyen ». Pour ce faire, le centre-ville doit développer et affirmer une véritable urbanité, « une ambiance urbaine digne d'une métropole régionale vibrante ». Pour y arriver, deux des trois gestes fédérateurs identifiés sont :

- Requalifier l'ancienne zone ferroviaire, à l'intersection du Haut-de-la-Côte, du Nouveau Racine et de la zone portuaire;
- Réaménager le boulevard du Saguenay.

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Chicoutimi identifie spécifiquement le site comme étant à revaloriser et met en lumière l'importance de son positionnement stratégique. L'objectif est de créer un projet urbain visant les jeunes professionnels, les jeunes familles et les jeunes retraités attirés par un mode de vie urbain et par la proximité des services et attraits et pouvant contribuer au dynamisme du secteur.

Le PPU prévoit également réaménager le boulevard du Saguenay, identifié comme « un obstacle physique majeur et une barrière psychologique forte ». On compte ainsi offrir plus de place au transport actif afin de désenclaver la zone portuaire et faire de celle-ci un lieu de destination quotidien pour l'ensemble des usagers et des résidents du centre-ville. De nouveaux liens piétonniers doivent permettre de le franchir et de raffermir la liaison entre le parc et le centre-ville. Le nombre de voies de circulation y doit également être réduit.

Enfin, le développement urbain sur le site impliquera le retrait du stationnement public et d'un espace vacant, non aménagé, utilisé comme stationnement public. Le site comprend actuellement ± 350 cases de stationnement parmi plus de 2 000 au centre-ville. Leur taux d'occupation s'avère, par ailleurs, inférieur à 50 %. En ce sens, la Ville ne craint pas, outre mesure, que la disparition de ces cases pose un enjeu. Au contraire, puisqu'elle identifie plutôt leur surabondance au centre-ville comme l'une des raisons du manque d'attractivité du secteur. L'enjeu du stationnement et de l'accessibilité du centre-ville en général pourra être assuré par une gestion intégrée du parc de stationnements publics et privés.

### 1.1.3 Quartier du numérique

Avec plusieurs entreprises numériques établies, dont l'implantation récente de deux studios internationaux et le dynamisme de ses institutions d'enseignement, Saguenay a pour ambition de se positionner comme un joueur majeur dans l'industrie du numérique au Québec et à l'international.

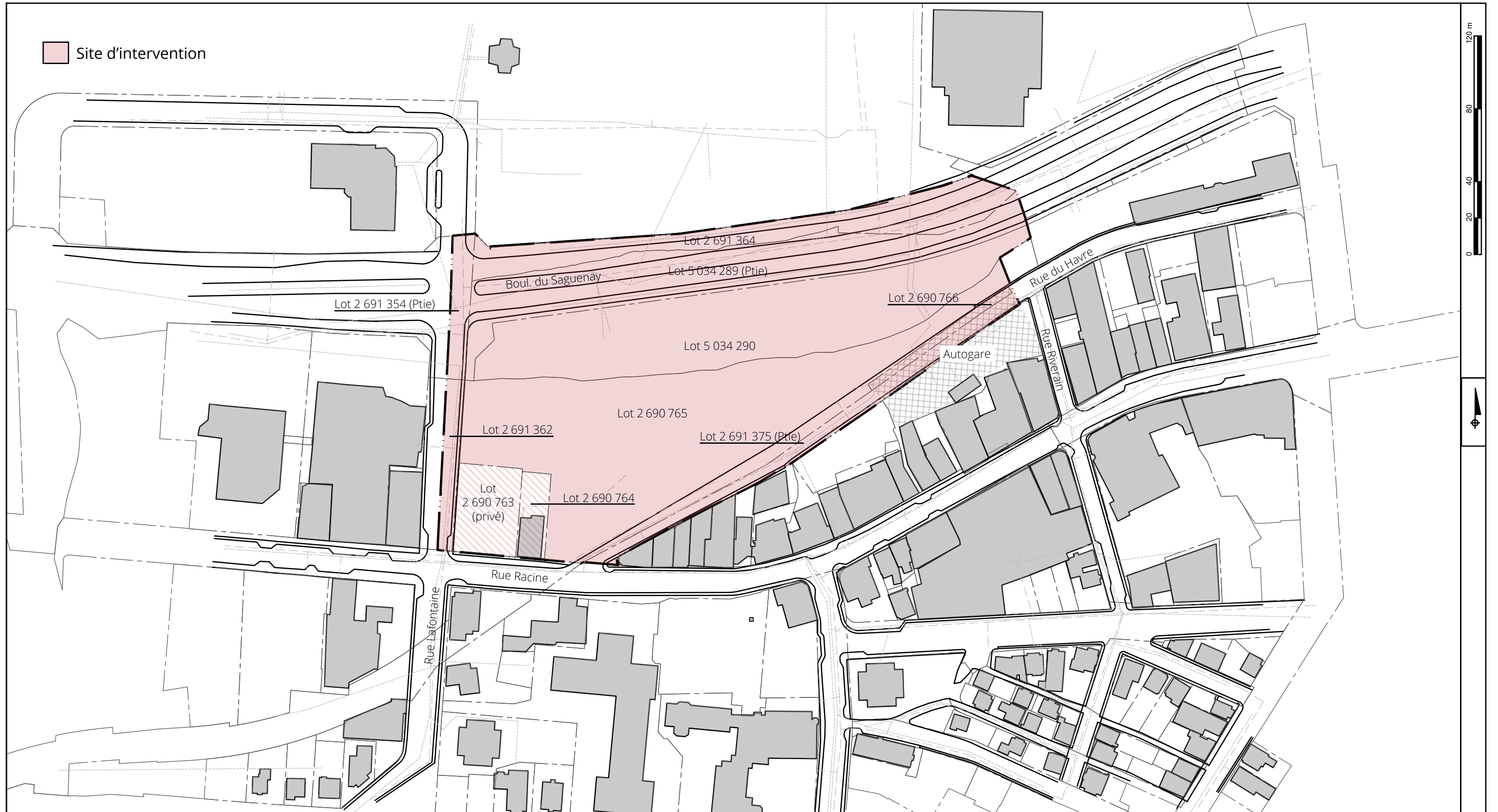
Une vision de développement économique du quartier du numérique a ainsi été élaborée à l'hiver 2021. Ancrée au centre-ville, lieu culturel et touristique important, cette vision s'arrime à celle de revitalisation du PPU du centre-ville de Chicoutimi. Elle identifie les enjeux suivants :

- attractivité et rétention de jeunes professionnels à la recherche d'un mode de vie urbain;
- hébergement et rétention des étudiants postsecondaires;
- vitalité du centre-ville à l'extérieur des heures de bureau;
- besoin de locaux haut de gamme et adaptés aux besoins technologiques.

Afin d'y répondre, elle peut être brièvement résumée par les objectifs suivants :

- miser sur l'arrivée d'acteurs de cette grappe économique;
- création d'une offre résidentielle adaptée et attractive;
- créer une synergie entre les différents acteurs de l'écosystème numérique.

## 1.2 Territoire d'intervention



# 2. SYNTHÈSE DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

---

2.1 Méthodologie de la démarche participative

---

2.2 Résultats de la démarche

---

## 2.1 Méthodologie de la démarche participative

Qu'est-ce qu'une démarche participative ? Il s'agit d'une méthode de travail misant sur la participation de plusieurs parties prenantes afin que la synergie des expertises soit pleinement mise à profit pour développer une vision commune du projet.

Concrètement, la démarche participative proposée pour le projet d'aménagement du site de l'ancienne zone ferroviaire comprend deux activités qui permettront d'aborder les enjeux importants et de développer un concept d'aménagement optimal pour le site.

Compte tenu des consultations réalisées en 2019, l'objectif de la démarche dans le cadre du mandat était notamment de susciter la confiance et la transparence entre les différentes parties et auprès du public, tout en évitant de répéter l'exercice précédent. Une prise en compte des résultats de cet exercice et la tenue d'ateliers permettant de travailler spécifiquement la conception du projet urbain ont donc fait partie intégrale du mandat.

Une implication des parties prenantes dans un atelier de coconception en amont a été favorisée dans un premier temps. Le grand public, comprenant spécifiquement les étudiants de l'UQAC, a néanmoins été consulté dans un second temps, lors d'ateliers de cocréation, sous forme de portes ouvertes, où des propositions préliminaires étaient soumises.

## 2.2 Prise en compte de la consultation publique réalisée en 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. Cette précédente démarche comprenait, en résumé :

- Une consultation en ligne sur la vision et les usages potentiels de l'espace, sur la plateforme Bâtissons Saguenay, en avril 2019 (1 896 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 : 345 idées et 11 mémoires ont été reçus et analysés.

En conclusion de cette démarche, le comité multipartite a notamment émis les avis suivants :

- 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'occasion 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.



## 2.3 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.



### 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 (70 minutes)
  - Présentation
  - Identité
  - Besoins et attentes
  - Architecture
  - Ambition
4. Conclusion (10 minutes)

### Faits saillants<sup>1</sup>

Éléments identitaires du centre-ville à considérer pour le projet :

- Création d'un lien fort avec la zone portuaire, notamment à l'aide de percées visuelles;
- Volonté de faire un rappel à l'industrie du bois et au passé ferroviaire;
- Connexion avec le corridor d'écomobilité liant le boulevard Talbot et le centre-ville;
- Cohabitation des classes économiques : offre de services aux gens défavorisés qui vont demeurer au centre-ville;
- Mise en valeur des artistes locaux pour faire rayonner la région et attirer des jeunes;
- Mise en valeur des éléments naturels (rivière, fjord, montagnes);
- Dynamiser le centre-ville durant l'hiver;
- Paysages : réflexion à avoir par rapport à la vue de Chicoutimi-Nord vers le centre-ville.

Types de logements souhaités

- Nécessité d'accueillir une population mixte avec des besoins différents pour diversifier l'achalandage dans le centre-ville;
- Clientèles cibles :
  - Jeunes professionnels (25-35 ans) : tranche d'âge permettant de dynamiser le centre-ville et lui donner une personnalité;
  - Retraités (55+ ans) : population qui ne veut plus d'une maison et ayant de bons moyens financiers;
  - Étudiants : des résidences étudiantes permettraient de faire le lien entre le

centre-ville et le campus ; besoin pour les étudiants en médecine;

- Familles : population plus difficile à attirer au centre-ville puisque les familles vont préférer une maison unifamiliale (superficie et cour);
- Population moins fortunée : importance de considérer leur présence et offrir une qualité de vie pour éviter les désagréments et favoriser la bonne cohabitation.

Autres besoins et attentes :

- Offre de mobilité alternative et durable pour répondre aux besoins d'une population qui utilise d'autres moyens de transport;
- Le stationnement souterrain affectera l'abordabilité;
- Offre de stationnement pour les clientèles du centre-ville : travailleurs, consommateurs, visiteurs et résidents;
- Offre commerciale devant être complémentaire à celle existante;
- Entreprises : espace dédié au démarrage d'entreprises;
- Faire vivre le centre-ville le soir;
- Besoin pour des services de santé.

Ambition pour le quartier dans 15 ans :

- Occasion de développer la carte postale de la Ville;
- Projet phare qui entraîne d'autres ; étincelle pour la redynamisation du secteur ;
- Centre-ville dynamique qui retient la population ;
- Projet à l'image de la population et des gens du Saguenay.

<sup>1</sup> Le rapport complet de la démarche participative est disponible en annexe.

## 2.4 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<sup>1</sup>

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



### 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.

<sup>1</sup> 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.



Atelier de cocréation à l'UQAC

### Déroulement

La formule portes ouvertes a permis aux personnes intéressées de se présenter à l'heure qui leur convient 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 s'informer sur le projet (historique et échéancier du projet, vision proposée, résultats des consultations précédentes);
2. Concepts d'aménagement : trois concepts d'aménagement préliminaires<sup>2</sup> étaient présentés afin que les gens puissent réagir à ceux-ci en discutant aux tables avec les animateurs et les autres participants;
3. Participation libre : une dernière section permettait aux gens de participer de façon autonome à l'aide d'un dispositif d'interaction et différentes questions affichées sur des panneaux, par exemple :
  - 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 ?
  - Qu'est-ce qui vous semble le plus approprié pour l'architecture du projet de l'ancienne zone ferroviaire ?
  - Nommez l'élément qui devrait être priorisé dans le projet ferroviaire ?

<sup>2</sup> Les concepts présentés sont disponibles en annexe.

### Faits saillants<sup>3</sup>

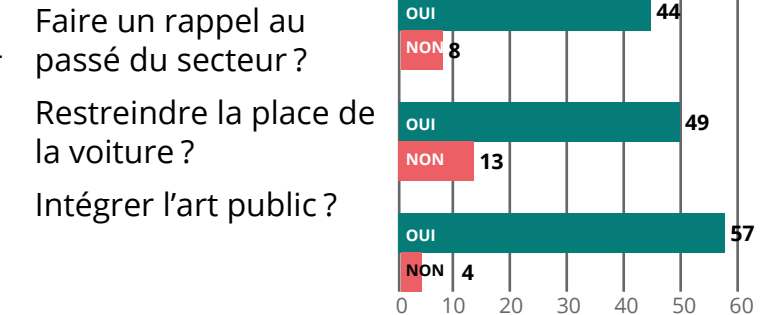
- Un quartier à échelle humaine avec des bâtiments qui encadrent la rue;
- Une architecture signature mettant en valeur le paysage;
- Un quartier faisant place aux transports actifs;
- Une gestion intelligente du stationnement;
- Un quartier animé qui fait le trait d'union entre le centre-ville et la zone portuaire;
- Des espaces publics de qualité rappelant l'histoire du lieu;
- Une gestion durable du site;
- Un projet qui ne fait pas l'unanimité :
  - Une localisation de la population étudiante jugée plus appropriée à proximité du cégep et de l'université;
  - Un manque de logements pouvant être comblé dans l'ensemble du centre-ville;
  - Crainte de mauvaise cohabitation entre l'habitation et la vocation événementielle de la zone portuaire;
  - Volonté d'y tenir des événements attirant les gens de toute la région.

### Architecture (style, matériaux, gabarit) :

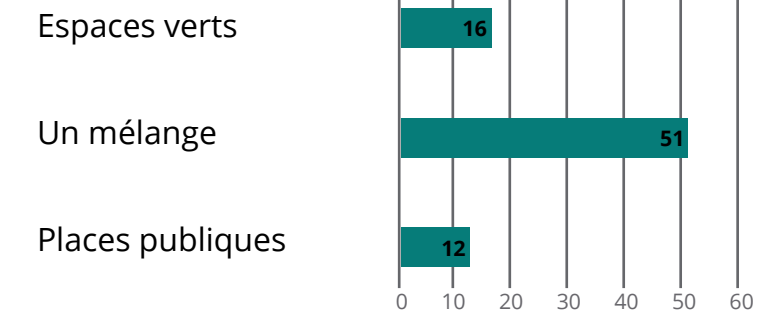
- Échelle plus humaine, hauteur moyenne (3-5 étages);
- Architecture intemporelle, lignes épurées, rythme et couleur, grande fenestration;
- Lien avec la rue, accès simples.

<sup>3</sup> Le rapport complet de la démarche participative est disponible en annexe.

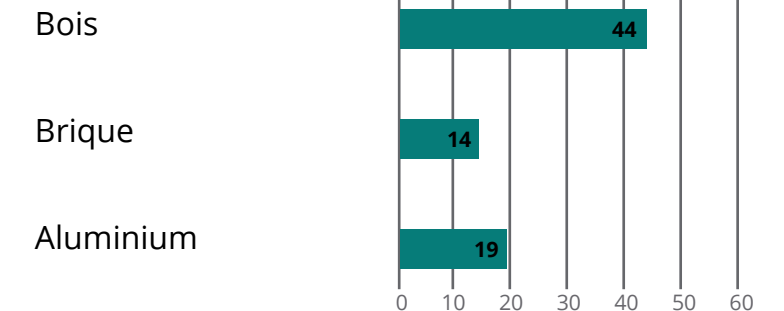
Est-ce que le projet devrait :



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



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



# 3.

## PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

- 
- 3.1 Contraintes et lignes de force du site
  - 3.2 Historique du site
  - 3.3 Dynamique socioéconomique
  - 3.4 Enjeux immobiliers résidentiels et commerciaux
  - 3.5 Intégration au paysage
  - 3.6 Zonage
  - 3.7 Conditions de site
-

### 3.1 Contraintes et lignes de force du site

Compte tenu de son historique, le site de l'ancienne zone ferroviaire bénéficie d'une localisation centrale unique. Bordé au sud-ouest par le croisement des rues Racine et Lafontaine, essentiellement l'épicentre du centre-ville, il constitue le maillon manquant de la trame commerciale. Bordé au nord par le parc de la zone portuaire et le boulevard du Saguenay, il bénéficie de la visibilité du principal lieu de rassemblement de la communauté et des visiteurs (± 1M visites / an). Ce parc constitue le principal poumon vert du centre-ville et fait du site son décor principal côté ville, voire depuis

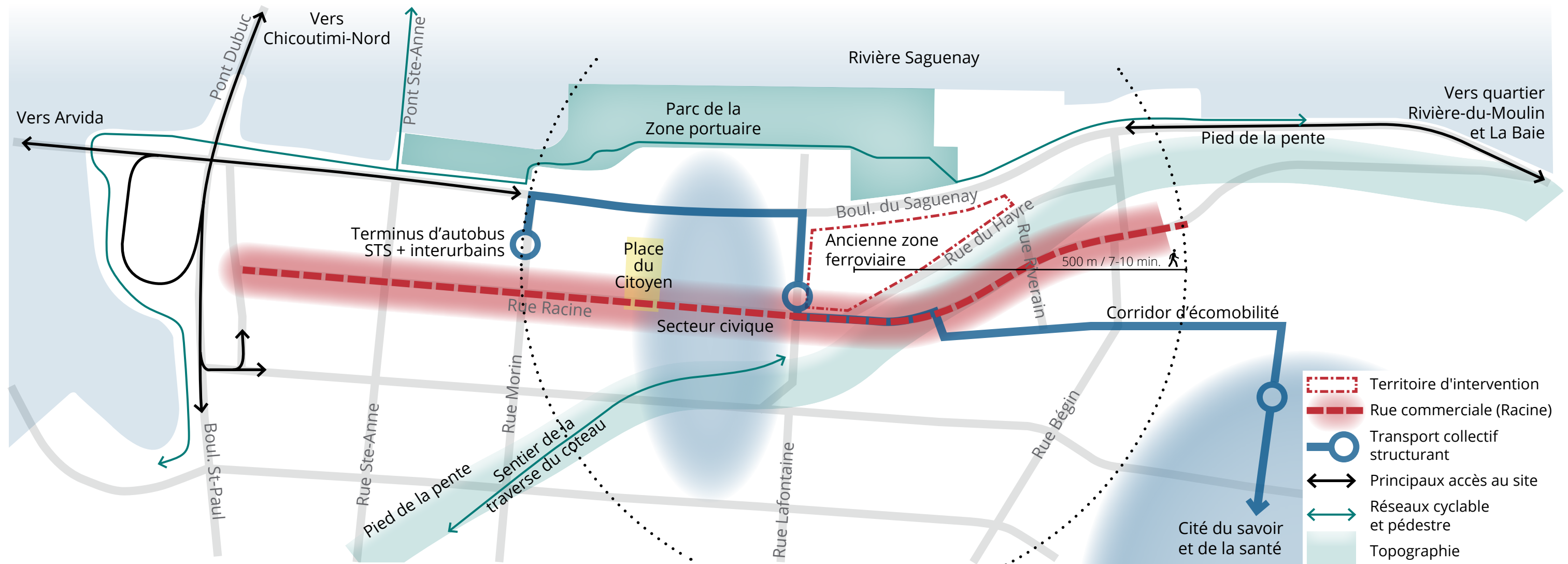
la rive opposée de la rivière. Enfin, le secteur est bordé par le corridor d'écomobilité, reliant par transport collectif le centre-ville au boulevard Talbot en passant par le secteur de la Cité du savoir et de la santé.

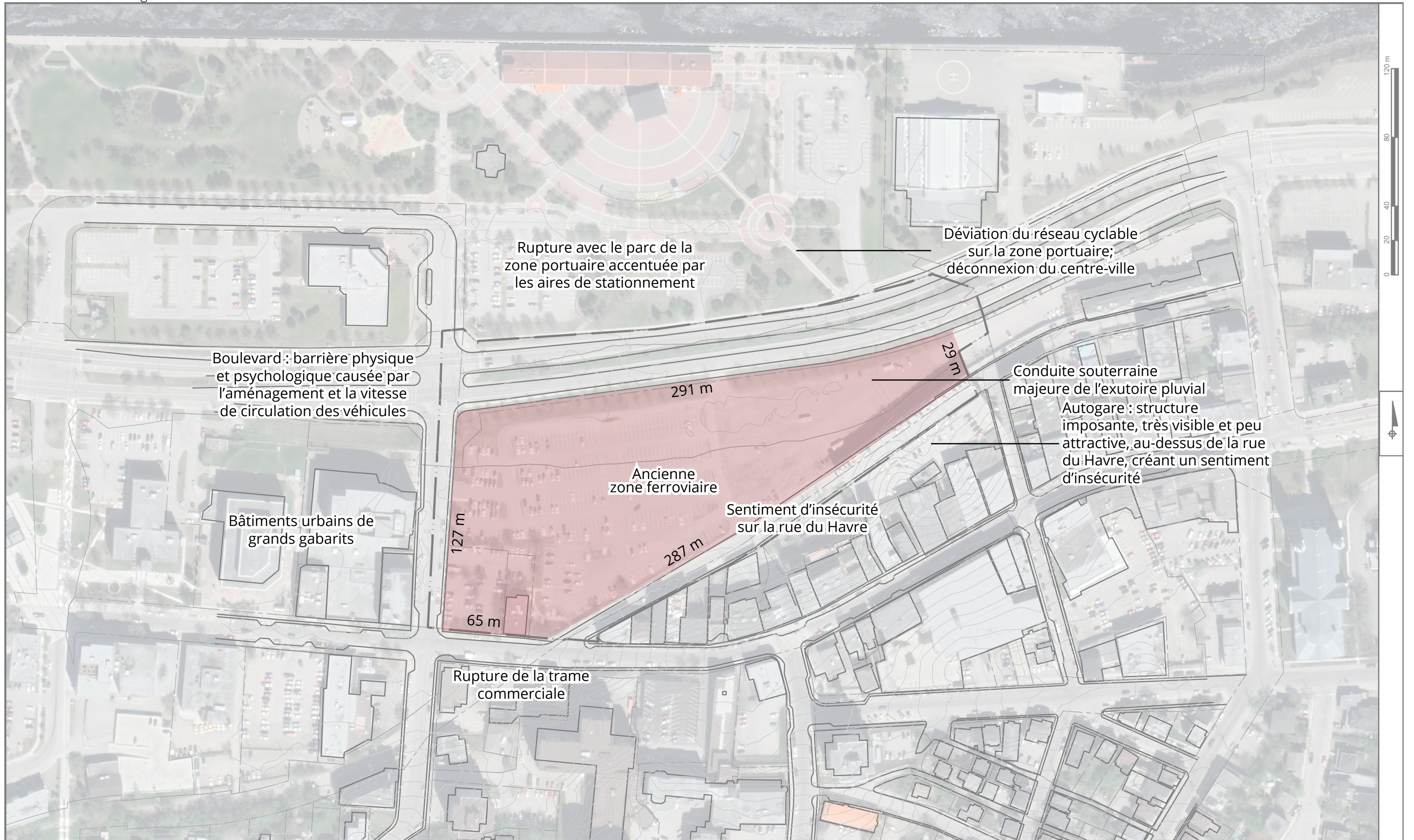
Contrairement à la moitié du secteur, le site, situé au pied de la forte pente, est complètement plat. Cela facilite la construction et la création d'un milieu favorable à la marche. Cependant, la construction de bâtiments sur le site aura inévitablement un impact sur les vues depuis certains immeubles de la rue Racine,

malgré une surélévation de ± 10 m par rapport au site.

Le site bénéficie d'une grande accessibilité. Le boulevard du Saguenay permet un accès direct vers les secteurs d'Arvida, de Chicoutimi-Nord, de Rivière-du-Moulin et de La Baie. La trame de rues relativement orthogonale du centre-ville permet de le relier au reste de Chicoutimi malgré la topographie. Notons aussi qu'à peine quelques minutes de marche suffisent pour atteindre les pôles d'emplois et d'études du centre-ville et ses abords.

Enfin, soulignons la barrière que constitue le boulevard entre le site et la zone portuaire. De plus l'autogare constitue une contrainte d'aménagement compte tenu de sa localisation et sa configuration au-dessus de la rue du Havre. Cette dernière est actuellement un lieu où règne un sentiment d'insécurité. Enfin, la profondeur de la nappe phréatique et la présence d'une importante conduite souterraine, servant d'exutoire pluvial, dans la partie est du site, devront être prises en compte dans le concept d'aménagement.





## 3.2 Historique du site

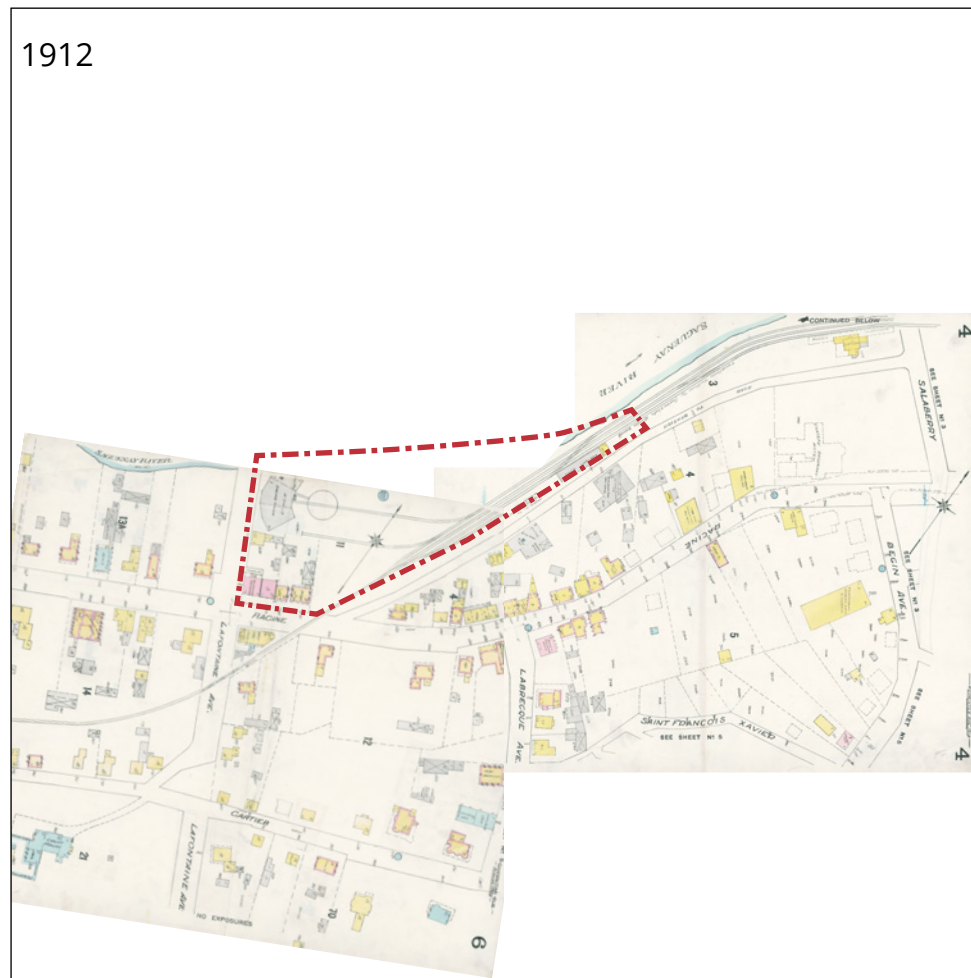
- 1842 : fondation de Chicoutimi; le site est directement sur la rive de la rivière Saguenay
- 1873 : construction du 1<sup>er</sup> quai au pied de la rue de Salaberry
- 1882-1904 : agrandissements successifs du Port de Chicoutimi
- 1886-1965 : destination finale, avec Bagotville, des croisières sur le Saint-Laurent depuis Montréal de la *Ontario and Richelieu Steamship Lines* puis la *Canada Steamship Lines*

- Fin du 19<sup>e</sup> siècle : développement de l'industrie des pâtes et papiers à Chicoutimi et arrivée du chemin de fer dont le terminus est le port de Chicoutimi, d'où la présence de la gare adjacente à la rue de Salaberry

Le tracé du chemin de fer traverse la ville en diagonale, suivant la topographie pour palier à la dénivellation entre le port et le plateau où s'est plus tard développé Arvida.

- 1928-1937 : essor du Port de Chicoutimi et agrandissement par remblai, déplaçant la rive de plus de 200 m jusqu'à son emplacement actuel pour y ajouter un quai d'embarquement, une zone d'entreposage de charbon et un terminal pétrolier régional reliés au réseau ferroviaire du CN
- Années 1980 : déménagement des activités portuaires et décontamination de la zone portuaire
- 1988 : passage du dernier train au centre-ville de Chicoutimi (1<sup>er</sup> mai 1988)

- 1992 : transformation de la zone portuaire en un parc pour le 150<sup>e</sup> anniversaire de Chicoutimi
- 1990-2020 : divers projets culturels et sportifs, mais aucun réalisé; le site demeure non construit et sert d'aire de stationnement
- 2021 : adoption du Programme particulier d'urbanisme du centre-ville identifiant le site pour un développement urbain



Source : Chas. E. Goad Co (1912). Chicoutimi, Qc / Chas. E. Goad Co.



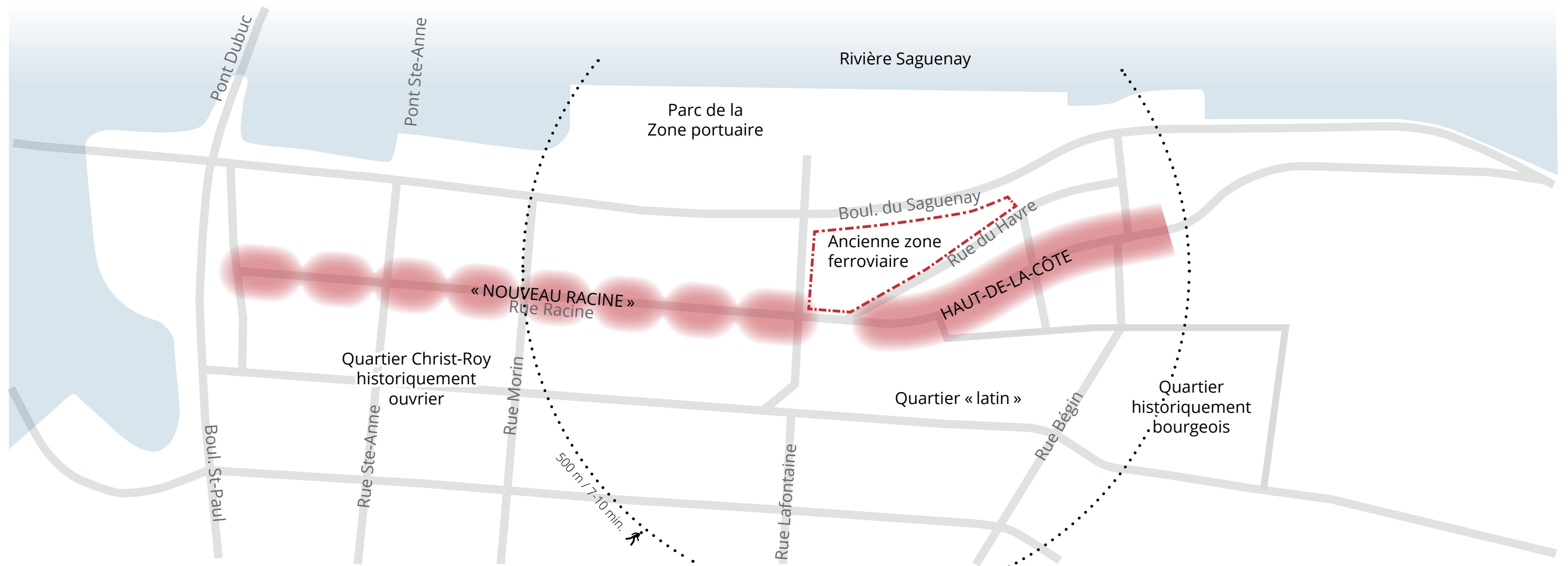
Source : Ville de Saguenay



Source : Ville de Saguenay

### 3.3 Dynamique socioéconomique

- Le centre-ville a subi, au fil des ans, les contrecoups d'un étalement urbain important à Saguenay. Malgré une population stable, la ville a vu son empreinte s'étendre de plus en plus, son espace urbanisé grandissant de 10,5 %, soit environ 12 km<sup>2</sup>, entre 2001 et 2019 seulement. Pendant ce temps, peu de projets ont vu le jour dans le secteur.
- Malgré sa grande accessibilité et sa localisation centrale, le cœur de la ville peine à attirer les investissements et des résidents.
- Le centre-ville est essentiellement un centre d'affaires (12 000 - 15 000 emplois), peu habité (< 4000 résidents) et vidé de la population la plus nantie.
- La réglementation y maintient l'essentiel des bureaux de services professionnels de l'arrondissement et l'arrivée de nouveaux employeurs dans le domaine du numérique contribue également à soutenir une vitalité. Combiné à la présence de logements sociaux, à une réduction de la taille des ménages et à un vieillissement de la population, le faible niveau d'investissements en habitation dans ce secteur, où l'âge des bâtiments est plus important, contribue à un appauvrissement relatif de la population du centre-ville.
- Effritement de la perception du quartier par la population.
- Le site est localisé à un endroit pivot entre le Haut-de-la-Côte, le plus concentré et dynamique, et le « Nouveau Racine ».



## 3.4 Enjeux immobiliers résidentiels et commerciaux

### IMMOBILIER RÉSIDENTIEL

- Peu d'investissements dans le parc immobilier existant au centre-ville;
- Absence d'offre d'habitations neuves au centre-ville;
- Faible offre d'habitations adaptée à un mode de vie urbain à Saguenay (proximité des services et des activités culturelles, déplacements à pied ou à vélo, faible utilisation de la voiture, emplacement central préféré à la présence d'une cour, etc.);
- Perte d'attrait pour d'éventuels résidents.
- Facteurs de demande en habitation : réduction de la taille des ménages, bilan migratoire régional et population étudiante;
- Mise en chantier de ± 350-700 unités/an dans la région, la moitié à Saguenay;
- Hausse marquée des mises en chantier depuis la pandémie : + 14 % en 2022 (675 unités), malgré la hausse des taux hypothécaires<sup>1</sup>;
- Baisse des mises en chantier de 15 % prévu en 2023 (-100 unités)<sup>idem</sup>;
- Taux d'inoccupation de 1,7 % à Saguenay (2021), signifiant un besoin important<sup>2</sup>
- Déficit estimé du nombre de logements locatifs privés de 200 logements à Saguenay (RMR)<sup>3</sup>;
- 4 logements sur 5 construits au Québec sont des logements collectifs, proportion inversée dans la région<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> APCHQ (2022). Prévisions 2022-2023 du secteur de la construction et de la rénovation résidentielles au Québec. Bulletin de l'habitation. Décembre 2022.

<sup>2</sup> SCHL (2022). Taux d'inoccupation, logements en bandes et immeubles d'appartements des trois logements et plus, logements d'initiative privée dans les régions métropolitaines du recensement, moyennes pondérées. 2022-02-21.

<sup>3</sup> APCHQ (2022). Quelle est l'ampleur du déficit de logements au Québec ?. Bulletin de l'habitation. Avril 2022.

<sup>4</sup> APCHQ (2022). Bilan mi-année 2022 des mises en chantier résidentielles au Québec. Bulletin de l'habitation. Septembre 2022.

### IMMOBILIER COMMERCIAL

- Peu d'offre de locaux commerciaux de bureaux neufs au centre-ville;
- Offre limitée de locaux de bureaux de grandes superficies au centre-ville;
- Perte d'attrait du secteur pour d'éventuels employeurs;
- Taux de vacances au centre-ville : 13 % de la superficie de plancher (décembre 2022)<sup>1</sup>;
- Les services représentent près de 70 % des entreprises qui composent le centre-ville;
- Les bureaux et services professionnels représentent 47 % des entreprises présentes sur le segment de commercial de la rue Racine. Celles de vente au détail 23 % et celles de restauration 13 %.

<sup>1</sup> Promotion Saguenay (2023). Réflexion sur les besoins commerciaux, centre-ville de Chicoutimi 2023.

### STATIONNEMENT

Le stationnement peut être la composante limitant la densité du site. En effet, un stationnement de surface, peu cohérent dans un contexte de centralité urbaine, retire beaucoup de surface constructible, alors que le stationnement souterrain est contraint par le coût et les conditions de sol particulières.

Des usages nécessitant un ratio de cases de stationnement plus faible doivent être ciblés afin de maximiser le potentiel du site de manière à répondre aux objectifs initiaux du projet : résidences étudiantes, pavillon collégial ou universitaire, etc. En contrepartie, une offre de mobilité alternative devrait être offerte.

Le retrait de l'aire de stationnement existante sur le site n'occasionne pas de problématique prévisible. En effet, 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). Afin de pallier des perceptions pouvant être contraires, des actions peuvent être mises en place, notamment par de la signalétique.

« La densité, les emplois et les services semblent tous être des facteurs clés qui influent sur les taux de navettage en voiture. Les taux de navettage 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. [...] tout nouveau projet de développement visant à obtenir un faible taux d'utilisation de la voiture [doit prendre] en compte les trois facteurs dans leur ensemble. »  
Local Logic<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Local Logic (2022). La réduction des taux de navettage en voiture : les impacts de la densité de la population, de l'accès aux services et aux emplois. Novembre 2022

La collectivité a intérêt à voir le centre-ville se développer, car un milieu urbain est fiscalement productif. La compacité et la densité font de ce type de milieux le plus rentable. Contrairement à un milieu suburbain, sa rentabilité permet de contribuer à des aménagements de qualité et des services à la population, tant pour le secteur que pour l'ensemble du territoire.



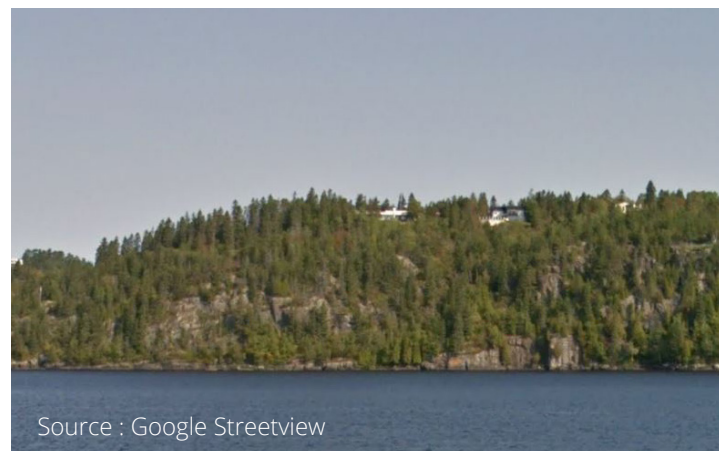
## 3.5 Intégration au paysage

Le site de l'ancienne zone ferroviaire est intimement lié au paysage saguenéen. Si son développement urbain peut offrir des vues sur la zone portuaire, la rivière Saguenay et les caps rocheux sur la rive opposée à ses occupants, il sera également très visible depuis ces derniers. Il en constituera le décor et deviendra la carte

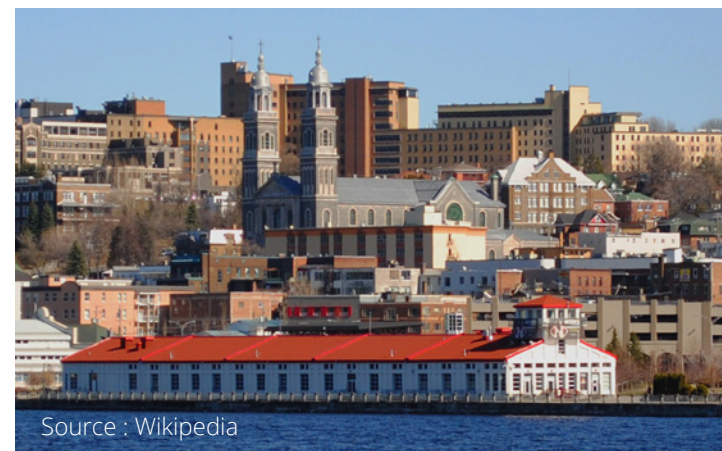
postale de la Ville. Il est donc primordial de faire de celui-ci un projet ancré dans son contexte culturel et géographique et dans son époque.

Par ailleurs, le boulevard du Saguenay est identifié comme une route panoramique au Schéma d'aménagement et de développement et fait partie de la Route du Fjord.

Les images ci-dessous représentent les paysages et l'architecture représentatifs du centre-ville.



Parois rocheuses surplombant la rivière



Silhouette de Chicoutimi marquée par le hangar de la zone portuaire et la cathédrale Cathédrale Saint-François-Xavier



Corridor arboré du boul. du Saguenay



Galleries et balcons de l'architecture vernaculaire



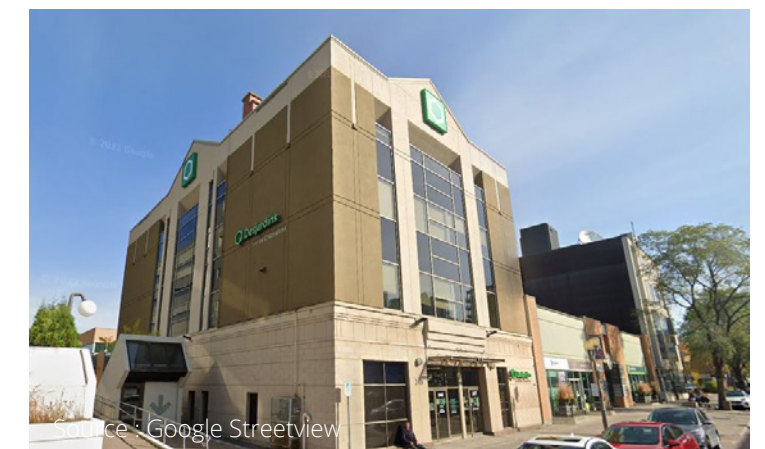
Architecture art déco



Architecture moderniste ou néomoderniste



Architecture néomoderniste



Architecture postmoderne

## 3.6 Zonage (zone 63900)

### IMPLANTATION

Structure	détachée (isolée), jumelée ou en rangée
Hauteur	-
Nombre d'étages	-
Marge avant (art. 1315)	marge(s) du (des) bâtiment(s) principal(aux) voisin(s) ± 2 m
Marge latérale (art. 1316)	0 ou 3,5 m <sup>1</sup>
Marge arrière (art. 1317)	0 <sup>2</sup> ou 3,5 m
Marge d'isolement entre les bâtiments d'un projet intégré (art. 406)	H03-H04 : 8 m H05-H06-H08 : 10 m
Rapport	-

<sup>1</sup> Pour la classe d'usage H6 : habitations multifamiliales, catégorie C de plus de 3 étages, chacune des marges latérales doit être égale ou supérieure à la moitié de la hauteur du bâtiment principal.

<sup>2</sup> La marge peut être réduite jusqu'à 0 m si l'arrière du terrain est desservi par une rue, une ruelle publique ou un accès privé avec servitude de droit de passage enregistré d'une largeur minimale de 3,5 m.

### USAGES

<p>Habitation<sup>1</sup> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bifamiliale H02 et Trifamiliale H03</li> <li>Multifamiliale, catégorie A H04</li> <li>Multifamiliale, catégorie B H05</li> <li>Multifamiliale, catégorie C H06</li> <li>Habitation collective H08</li> </ul>
<p>Services (bureau) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Services admin., financiers et immobiliers S1</li> <li>Services personnels S2</li> <li>Services professionnels et sociaux S3<sup>2</sup></li> <li>Services particuliers S4</li> <li>Services éducatifs à but lucratif S5</li> <li>Centre de recherche S6<sup>2</sup></li> </ul>
<p>Commerce :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Commerces et service de proximité C1a<sup>3</sup></li> <li>Commerces de détail général C1b<sup>3</sup></li> <li>Divertissement commercial C2a</li> <li>Divertissement commercial avec lieu de rassemblement C2b (excluant ciné-parc)</li> <li>Commerces d'hébergement et de congrès</li> <li>Commerces de restauration C2d</li> <li>Débits de boisson et danse C5a (excluant les commerces avec spectacles érotiques. Nouveau bar autorisé seulement au sous-sol et aux étages)</li> <li>Station libre-service ou avec service sans réparation de véhicules automobiles, avec dépanneur ou non</li> </ul>
<p>Industrie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Industries de recherche et développement I1</li> </ul>
<p>Public :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parcs, terrains de jeux et espaces naturels P1a</li> <li>Établissements à caractère religieux P2a</li> <li>Établis. d'enseignement P2b</li> <li>Établis. de santé et de services sociaux P2c</li> <li>Établis. culturels, sportifs et communautaires P2d</li> <li>Établis. relié aux affaires publiques P2e</li> </ul>

<sup>1</sup> Sur la rue Racine, les logements sont autorisés seulement aux étages au-dessus du rez-de-chaussée.

<sup>2</sup> Sur la rue Racine, l'usage est autorisé seulement aux étages au-dessus du rez-de-chaussée.

<sup>3</sup> Superficie max. de 930 m<sup>2</sup>, excepté les commerces d'alimentation.

### STATIONNEMENT

<p>Nombre de cases (art. 346, 578) :</p> <p>Cases de stationnement non requises pour les bâtiments ayant front à la rue Racine. (art. 1353)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>H02 à H06 : 1,5 / log.</li> <li>H08 et RPA : 10 / 16 premiers log. + 1 / 3 log. additionnel, ou 1 / 4 chambres</li> <li>Usages commerciaux et de services exemptés (<i>projet de règlement ARS-1578</i>)</li> <li>Établissement d'enseignement postsecondaire / universitaire : 6 cases par classe ou laboratoire plus 1 case par 5 places assises ou 1 case par 10 m<sup>2</sup> s'il n'y a pas de siège fixe pour les places d'assemblées</li> </ul>
<p>Dimensions des cases : 2,5 x 5,5 m (art. 349, 581)</p> <p>Largeur min. des allées de circulation : 6,0 m (art. 352, 585)</p>
<p>Emplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>H02, H03, H04 : autorisé dans les cours arrière, latérales et avant (art. 344)</li> <li>H05, H06, H08 (art. 344) : autorisé dans les cours latérales, arrière et dans le prolongement des cours latérales; min. 1 m de toute ligne latérale et arrière de terrain et 1,5 m de la ligne de rue.</li> <li>Commerce et service (art. 576) : toutes cours; min. 1 m de toutes lignes de lot</li> <li>Public et institutionnel (art. 957) : toutes cours</li> </ul>
<p>Largeur max. de l'aire de stationnement localisée en façade (art. 344) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>H1 Unifamiliale, H2 Bifamiliale, H3 Trifamiliale, H4 Multifamiliale, catégorie A (4 log.) : 3,0 m</li> <li>Habitation en rangée : 5,0 m</li> </ul>
<p>Obligation de clôturer lorsqu'une aire de stationnement commerciale ou publique est adjacente à un usage résidentiel (art. 595, 977) *</p>

### AUTRE

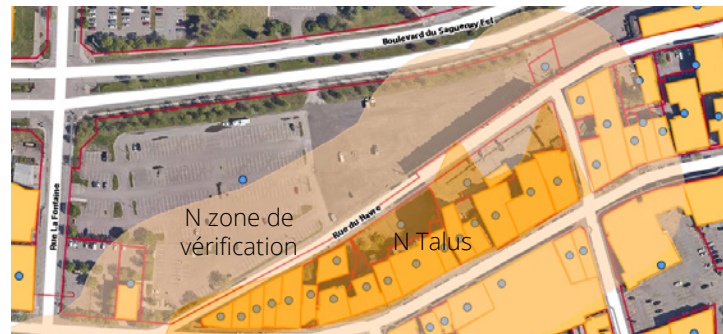
<p>Zone affectée en partie par une zone de contraintes relatives aux glissements de terrain</p> <p>Zone assujettie au PIIA centre-ville de Chicoutimi et, le cas échéant, projet assujetti au PIIA grands bâtiments</p>	
<p>Emplacement d'un conteneur à déchets pour habitation (art. 287)</p>	<p>Conteneur obligatoire pour H05, H06 et H08 (art. 286); Cour lat., arrière et arrière sur rue; terrain transversal / d'angle transversal : cour latérale ou arrière dans l'espace compris entre 6 m et 10 m du mur arrière d'un bât. principal; min. 1 m d'une ligne de terrain</p>
<p>Emplacement d'un conteneur à déchets pour commerce et service (art. 287)</p>	<p>Cour latérale, arrière, latérale sur rue et arrière sur rue; min. 1 m d'une ligne de terrain et 6 m d'un bâtiment principal *</p>
<p>Aire de chargement (art. 600-601)</p>	<p>Emplacement : cour latérale, arrière, latérale sur rue et arrière sur rue; Dimension : 3,7 x 9,2 m; Accessible à la rue directement ou par une allée de 4,9 m min.</p>
<p>Nombre d'arbres min. - habitation (art. 366)</p>	<p>Premiers 900 m<sup>2</sup> : 1/150 m<sup>2</sup> Au-delà de 900 m<sup>2</sup> : 1/500 m<sup>2</sup> Min. 30 % en cours avant *</p>
<p>Nombre d'arbres min. - commerce et service, et public et institutionnel (art. 605, 987)</p>	<p>1 / 7 m linéaires de terrain sur rue (- entrée charretière) Tous plantés en cour avant, latérale sur rue ou arrière sur rue; Min. 50 % feuillus</p>
<p>Zone tampon (art. 620-621, 1002-1003)</p>	<p>Largeur 4 m + clôture + rangée d'arbres; Requis entre usages commerce et service/public et institut. adjacent à résidentiel ou public *</p>

\* Enjeu potentiel dans le cadre d'un projet urbain mixte.

## 3.7 Conditions de site

### TYPE DE SOL

Une infime partie du site, au croisement des rues Racine et du Havre, est située dans une zone de contraintes relatives aux glissements de terrain et la moitié du site est située dans une zone de vérification à la base du talus. Cependant, en raison du milieu bâti, la cartographie correspond peu à la réalité des sols selon les études de la Ville. Selon cette dernière, aucune expertise additionnelle relative aux glissements de terrain ne serait requise pour un projet sur le site.



Extrait cartographique des zones de contraintes relatives aux glissements de terrain.

Les résultats des études en géotechnique<sup>1</sup> et de caractérisation environnementale<sup>2</sup> réalisées sur le site indiquent la présence en surface ou directement sous l'enrobé bitumineux d'un remblai granulaire (RGS) composé principalement de sable et gravier. Ce remblai a une épaisseur variant entre 0,1 et 0,9 m. Sous le RGS, une ou plusieurs couches noires

<sup>1</sup> Englobe (2016). Rapport d'étude géotechnique et caractérisation environnementale. Sondage du site de l'ancienne zone ferroviaire, Lot 2 690 765, rue du Havre, Chicoutimi (Québec) 6 juillet 2016.

<sup>2</sup> Stantec (2023). Rapport de caractérisation environnementale de site (CES) Phase II – Lots 2 690 765 et 5 034 290 – Ancienne zone ferroviaire – Arrondissement de Chicoutimi (Québec), et Addenda daté du 6 septembre 2023

de matières résiduelles (MR) composées principalement de scories (cendres) ont généralement été observées dans les sondages à une profondeur variant entre 0,1 m et 1,2 m. Cette unité est d'une épaisseur variant entre environ 0,1 et 1,0 m. On y observe des traces d'autres types de MR comme des morceaux de verre, des morceaux de bois, des sections de traverses de chemin de fer ainsi que des morceaux de brique et de métal. Sous la couche de MR, une couche de remblai granulaire hétérogène (RGH) composé principalement de sable avec traces à un peu de gravier, cailloux et/ou blocs a généralement été observée à une profondeur variant entre 0,6 m et 1,7 m. L'épaisseur de cette couche varie entre environ 0,2 et 3,0 m. Sous la couche de RGH, une couche de remblai cohérent, hétérogène (RCH) composé de silt et d'argile d'une épaisseur variant entre 0,3 et 4,2 m a été généralement observée. Ce remblai est de la même composition que le dépôt naturel de silt et d'argile, mais est remanié. Sous le RCH, un horizon de sol organique a été observé dans quelques sondages à une profondeur variant entre environ 1,2 et 6,0 m. Cet horizon de sol organique contient des traces de branches et de racines et atteint jusqu'à 0,5 m d'épaisseur. Un dépôt naturel de silt et d'argile a été observé sous la couche de sol organique ou sous celle du RCH et a été observé à une profondeur variant entre 1,4 et 6,0 m. Ce dépôt est généralement composé d'argile silteuse avec des proportions variables de sable. La présence de lits de sable a aussi été observée par endroits dans ce dépôt. Le roc composé d'un granite a été rencontré sous le dépôt naturel d'argile silteuse entre 6,2 et 24,9 m de profondeur.

### EAU SOUTERRAINE

Selon les relevés d'eau souterraine effectués en 2022 et 2023, les niveaux d'eau mesurés varient entre 0,26 m et 4,71 m sous le niveau du terrain actuel. De plus, ce niveau serait grandement influencé par celui de la rivière Saguenay, qui varie selon les marées, et est susceptible de fluctuer selon les saisons ou les conditions climatiques.

L'étude géotechnique recommande :

- « de prévoir un système de pompage adéquat et efficace afin de rabattre la nappe d'eau souterraine jusqu'à un minimum de 300 mm sous le fond de toute la surface des excavations afin de procurer une assise stable et compacte pour la réalisation des travaux de construction »;
- « d'installer un système de drainage permanent sur les murs de fondations et à la base des semelles projetées afin d'éviter une accumulation d'eau (souterraine et d'infiltration) au pourtour des fondations qui pourrait favoriser l'action du gel »;
- « [qu']un système de pompe pourrait être envisagé, au choix du concepteur et/ou du client. Le tout de façon à maintenir l'étage inférieur à sec et de s'assurer qu'aucune accumulation d'eau venant de la nappe souterraine ne se fasse. »

## CONTAMINATION DES SOLS

En raison des usages passés sur le site, l'analyse des sols de l'étude de caractérisation environnementale<sup>1</sup> confirme la présence de matières résiduelles par endroit (débris de bois, de béton, d'armature à béton, de verre, d'enrobés bitumineux, de charbon, de briques, etc.), et d'une contamination à des niveaux variables aux hydrocarbures pétroliers (HP)

<sup>1</sup> Stantec (2023). Rapport de caractérisation environnementale de site (CES) Phase II – Lots 2 690 765 et 5 034 290 – Ancienne zone ferroviaire – Arrondissement de Chicoutimi (Québec), et Addenda daté du 6 septembre 2023

C10-C50, aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et au soufre.

Ces sols et matières résiduelles devront donc être excavés et transportés vers un site autorisé, et ce, jusqu'à ce que la contamination des sols laissés en place atteigne les valeurs fixées à l'annexe I du RPRT (pour usage résidentiel et sensible) ou les valeurs fixées à l'annexe II du RPRT (usage commercial et industriel), selon le nouvel usage prévu.

Résumé du nombre des échantillons et de la qualité environnementale des sols et matières résiduelles analysés, tiré du Rapport de caractérisation environnementale de site (CES) Phase II (Tableau 8.1)

Type de sols	Nombre d'échantillons analysés 2022	Nombre d'échantillons analysés avant 2022	Sommaire des résultats							
			>Annexe I, mais ≤Annexe II du RPRT <sup>1</sup>		>Annexe II du RPRT, mais ≤Annexe I du RESC <sup>2</sup>		>Annexe I du RESC		>Critère C du Guide d'intervention <sup>3</sup>	
			Nombre	Type de contaminants	Nombre	Type de contaminants	Nombre	Type de contaminants	Nombre	Type de contaminants
Remblai granulaire de surface	13	14	11	HP, HAP & Mn	0	-	0	-	3 de 23 analysés (13 %)	S
Matières résiduelles	16	19	16	HP, HAP, BTEX, As, & Cu	3	HAP, m-crésol	5	HP & HAP	19 de 26 analysés (73 %)	S
Remblai granulaire hétérogène	19	9	3	HP & HAP	1	HP	0	-	3 de 21 analysés (14 %)	S
Remblai cohérent hétérogène	11	15	2	HAP	0	-	2	HP	1 de 13 analysés (8 %)	S
Sol organique	4	0	1	SN	0	-	0	-	1 de 1 analysé	S
Sol naturel	22	8	1	HAP	1	HP & HAP	0	-	0 de 8 analysés	-

<sup>1</sup> Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (gouvernement du Québec, Q-2, r. 37)

<sup>2</sup> Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (gouvernement du Québec, Q-2, r. 18)

<sup>3</sup> Guide d'intervention - Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés (gouvernement du Québec)

## RISQUES DE SUBMERSION DANS UN CONTEXTE DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La zone ferroviaire n'est pas située dans une zone à risque d'inondation. Elle est donc à l'extérieur de la zone de crue de récurrence de 100 ans. Protégé par les infrastructures portuaires, le site n'est soumis à aucune contrainte réglementaire compte tenu de la cartographie de la Direction de l'expertise hydrique du Québec.

Néanmoins, compte tenu des changements climatiques, la Ville de Saguenay a mandaté une expertise externe afin d'avoir un portrait plus précis de ce que l'avenir pourrait réserver. Les résultats d'une étude sur les risques posés par la rivière Saguenay dans un contexte de changements climatiques<sup>1</sup> indiquent un rehaussement mineur du niveau de la rivière causé par l'augmentation du niveau de la mer. Celui-ci pourrait être de 12 à 31 cm à long terme, un niveau mettant peu le site à risque, situé 6 m au-dessus du niveau moyen de la rivière. L'étude précise que le site « n'a pas été identifié comme une zone à risque » et que « cette zone peut être exploitée sans risque majeur au moins sur le moyen terme en ce qui a trait à la dynamique des berges ».

Le débit dans la rivière Saguenay, dans sa partie fluviale notamment vis-à-vis du centre-ville de Chicoutimi, dépend de (1) la quantité de neige au sol, (2) les précipitations reçues lors de la crue et (3) la température. La présence simultanée de ces trois facteurs peut provoquer des crues importantes, notamment lorsqu'ils sont jumelés à des marées importantes.

<sup>1</sup> WSP (2021). Démarche d'appréciation des risques de submersion et d'érosion le long de la rivière Saguenay dans un contexte de changement climatique. Rapport final révisé. Août 2021. Rapport produit pour Ville de Saguenay. 63 p. et annexes.

# 4.

## VISION ET ORIENTATIONS

---

4.1 Vision

4.2 Orientations

---

## 4.1 Vision

L'aménagement de l'ancienne zone ferroviaire s'inscrit dans la planification du Programme particulier du centre-ville et la stratégie du Quartier du numérique en affirmant une vocation résolument urbaine. Les objectifs de la requalification du site sont multiples :

- retisser ensemble les deux composantes principales du centre-ville : la rue Racine et la zone portuaire;
- augmenter l'offre d'habitation au centre-ville afin de rééquilibrer le ratio population-emploi de manière à rendre le secteur plus résilient et soutenir l'offre commerciale;
- offrir un mode de vie urbain recherché par une clientèle, notamment de jeunes professionnels et d'étudiants, améliorant, ainsi, l'attractivité de Saguenay et leur rétention;
- améliorer la vitalité du centre-ville hors des heures de bureau;
- offrir des espaces attractifs et adaptés pour les entreprises du numérique;
- s'insérer en cohérence avec les éléments historiques et identitaires du paysage du centre-ville;
- transformer positivement l'image de Saguenay et du centre-ville de Chicoutimi tant pour les résidents, les visiteurs et les investisseurs ;
- mettre en place des bonnes pratiques d'aménagement qui s'inscrivent en réponse aux enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle : sobriété et empreinte carbone, développement local, résilience, réduction des inégalités, etc.

Le concept d'aménagement permet donc l'ajout d'une offre résidentielle, mais également de locaux pour entreprises de la grappe du numérique. Des commerces complètent également la trame commerciale des rues Racine et Lafontaine. Il s'intègre à la trame urbaine et avec les marqueurs identitaires du centre-ville que sont le hangar de la zone portuaire, la rivière Saguenay, la cathédrale et l'édifice Laflamme (317-323 rue Racine). Son apport contribuera à dynamiser le secteur et attirer les forces vives de l'innovation économique et sociale grâce à un milieu de vie stimulant.

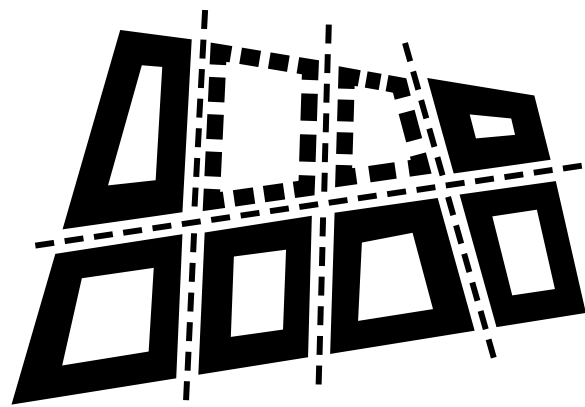
Ce concept d'aménagement vise à répondre aux 5 « D » d'un bon projet urbain : la densité, le design, la diversité d'usages, la distance du transport collectif et l'accessibilité aux destinations. Les deux derniers étant déjà atteints par sa localisation optimale au centre-ville et sa proximité du terminus de Chicoutimi et du corridor d'écomobilité, l'accent est surtout mis sur les trois autres.

Le site offre l'opportunité de réaliser un véritable projet urbain, ancré dans la réponse aux enjeux d'aujourd'hui. Le projet réalisé sera un complément au tissu urbain, muni des qualités de la ville de demain, conçu pour les futures générations. L'aménagement du site sera une vitrine sur ce que Saguenay a à offrir et sur ce qu'elle peut devenir : un cœur urbain dynamique, d'envergure régionale, à l'avant-garde, animé de jour comme de soir, qui fait la fierté de la population et l'attrait des visiteurs.



## 4.2 Orientations

### 4.2.1 S'intégrer à la trame urbaine du centre-ville



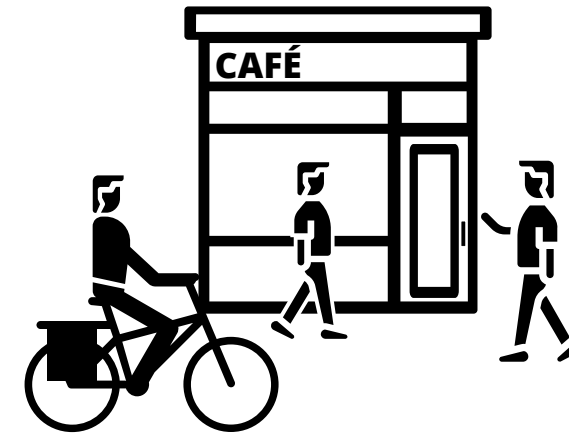
L'aménagement du site de l'ancienne zone ferroviaire de Chicoutimi doit s'insérer et s'intégrer à la trame urbaine existante en continuité et en complémentarité. Les voies doivent s'inscrire en continuité avec les voies et parcours existants et permettre la formation d'îlots de dimensions et de formes aussi régulières que possible. Les nouveaux bâtiments doivent former un encadrement continu des rues existantes, à l'instar d'un milieu urbain central comme le centre-ville de Chicoutimi.

### 4.2.2 Créer le paysage urbain saguenéen de demain



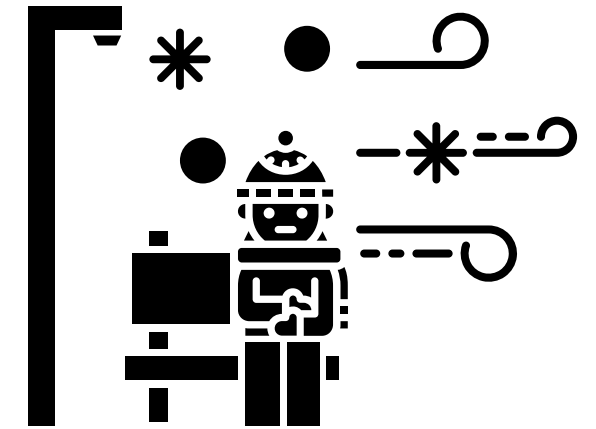
Le site étant visible depuis la zone portuaire et depuis la rive nord de la rivière Saguenay, son développement formera la carte postale de la ville pour les décennies à venir. La qualité architecturale des bâtiments, leurs gabarits et leur agencement doivent former un ensemble pittoresque, qui fera la fierté de la population, l'attrait des visiteurs. À l'échelle humaine, la présence d'art public contribue à créer de nouveaux repères dans le quotidien des gens. Ce nouveau paysage urbain doit représenter Saguenay et devenir reconnaissable à l'échelle nationale.

### 4.2.3 Créer une véritable vie urbaine



Le projet urbain réalisé sur la zone ferroviaire doit permettre un mode de vie urbain, non dépendant de la voiture, pour ses résidents : emplois, services, loisirs, tous à distance de marche. L'arrivée de nombreux nouveaux résidents doit consolider et dynamiser l'activité commerciale du centre-ville de façon à ce que celui-ci soit dynamique et attractif tant le jour que le soir, en semaine autant que la fin de semaine. La présence d'une population résidente équivalente au nombre de travailleurs assurera une résilience au secteur, notamment dans un contexte où le télétravail réduit le nombre de travailleurs dans les types d'entreprises localisés au centre-ville.

### 4.2.4 Tenir compte du climat et de la luminosité hivernale



Le climat saguenéen et sa latitude nordique doivent être pris en compte dans le design du site et des bâtiments. Compte tenu des hivers rigoureux, où le froid, mais surtout le vent peuvent rendre les rues et espaces publics peu confortables, le développement du site évite d'exacerber ses facteurs bioclimatiques, voire participe à les atténuer. Combinée au froid, la faible période d'ensoleillement en hiver contribue à rendre peu invitants les espaces publics, nuisant ainsi à l'ambiance urbaine. L'éclairage doit donc être réfléchi, pour l'hiver avant tout, de manière à non seulement assurer la sécurité, mais également être confortable et invitant.

# 5.

## CONCEPT D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

- 
- 5.1 Concept d'organisation spatiale
  - 5.2 Mobilité interne et externe
  - 5.3 Aménagement des rues
  - 5.4 Aménagement des espaces publics
  - 5.5 Approche et balises architecturales
  - 5.6 Usages
  - 5.7 Gestion des accès, des stationnements et des aires de services
  - 5.8 Infrastructure
-



## 5.1 Concept d'organisation spatiale

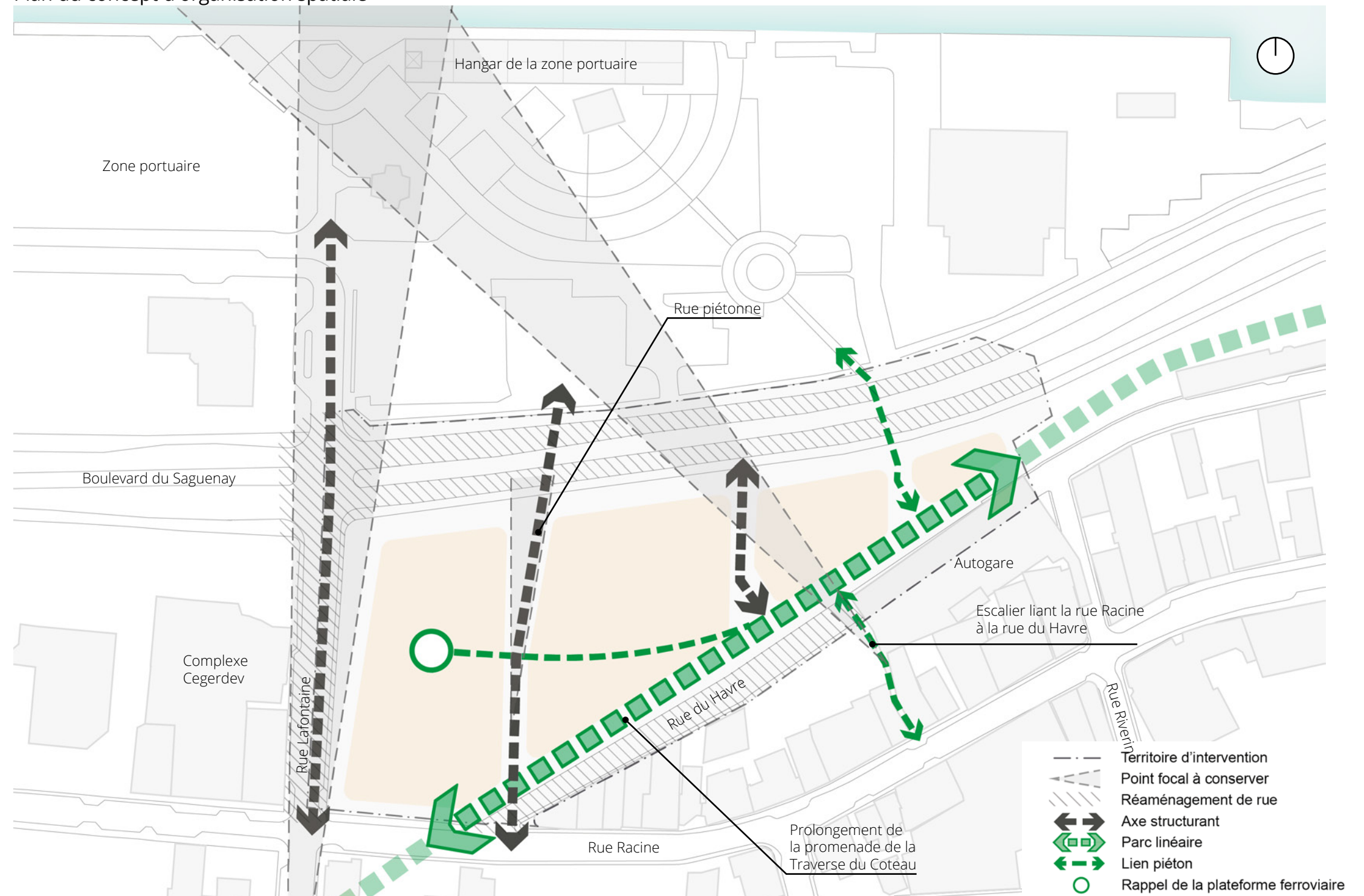
Le concept d'organisation spatiale du site s'inspire des projets urbains reconnus, de l'histoire du site, ainsi que des commentaires récoltés lors de la démarche participative. S'arrimant aux contraintes du site, le concept concilie les objectifs d'insertion urbaine et paysagère, d'optimisation du potentiel immobilier, de liaison de la rue Racine à la zone portuaire, de dynamisation commerciale et de développement durable. Celui-ci prévoit notamment :

- de nouvelles voies et cheminements piétons entre la rue Racine et la zone portuaire, dont une rue piétonne parallèle à la rue Lafontaine;
- un réaménagement des rues du Havre et Lafontaine;
- un réaménagement du boulevard du Saguenay avec de nouvelles intersections;
- la protection de points focaux, notamment vers la rivière Saguenay et le hangar de la zone portuaire, point de repère important;
- un parc linéaire rappelant le tracé du chemin de fer en prolongement de la promenade de la Traverse du Coteau;
- un espace en rappel de la plateforme ferroviaire.

Le concept tient compte de la présence de l'autogare, adjacent au site, mais également, que celui-ci soit un jour démoli ou remplacé.

Le concept d'organisation spatiale se décline en différents volets aux sections suivantes.

Plan du concept d'organisation spatiale



## 5.2 Mobilité interne et externe

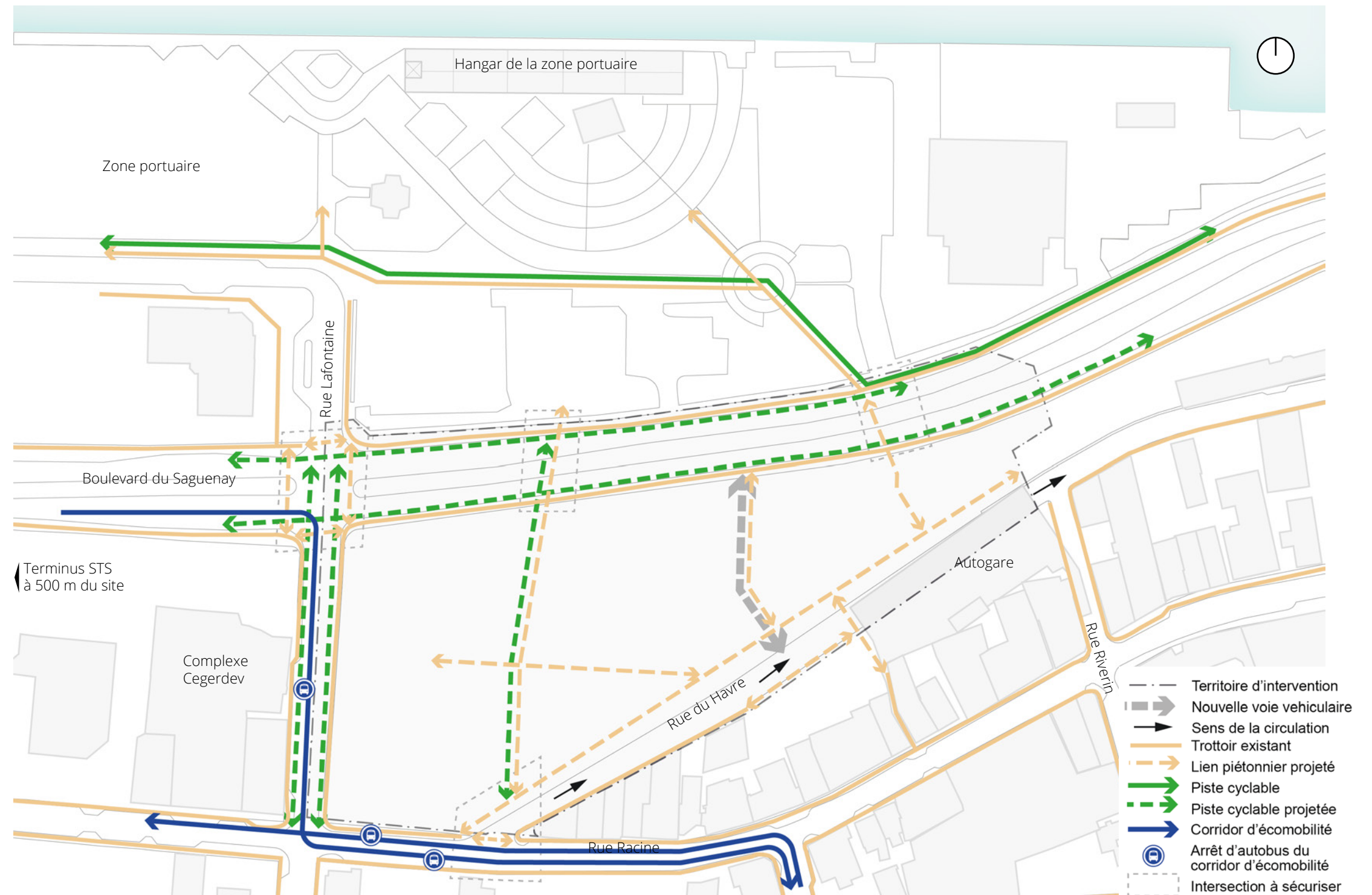
La mobilité sur le site et avec l'ensemble du centre-ville est un paramètre structurant du concept d'aménagement du site de l'ancienne zone ferroviaire. En effet, il doit contribuer à mieux lier la rue Racine à la zone portuaire et vice-versa, de manière à créer une meilleure synergie entre ces deux composantes du centre-ville. Pour ce faire, le concept prévoit :

- un réaménagement de la rue Lafontaine;
- une rue piétonne entre la rue Racine et la zone portuaire;
- un escalier permettant de lier la rue Racine à la rue du Havre et le réaménagement de cette dernière;
- un réaménagement du boulevard du Saguenay afin de faciliter sa traversée.

De plus, pour créer un milieu favorisant un véritable mode de vie urbain pour améliorer l'attrait et la rétention d'étudiants et de jeunes professionnels, des conditions propices aux déplacements alternatifs à la voiture pour les besoins quotidiens doivent être mises en place. Une perméabilité de la trame urbaine, réduisant les distances de marche, des trottoirs et voies piétonnes confortables et sécuritaires, la présence de commerces pour les besoins courants, de même que des alternatives à la possession d'une voiture (autopartage, vélopartage, accès au corridor d'écomobilité et au terminus d'autobus à proximité, etc.) contribueront à rendre cela possible.

Enfin, le réseau cyclable, qui est pour l'instant récréatif et contourne le centre-ville par la zone portuaire, doit devenir utilitaire en desservant les résidents et les travailleurs dans leurs déplacements quotidiens. Des parcours directs et vers la rue Racine doivent être implantés.

Plan de mobilité



## 5.3 Aménagement des rues

L'aménagement de l'ancienne zone ferroviaire ne peut se faire sans réfléchir aux rues qui bordent le site, sans quoi les objectifs du concept ne seront pas atteints et elles ne supporteront pas les activités qui s'y trouvent. Seule la rue Racine, déjà dotée de trottoirs plus larges et de saillies aux intersections, dispose d'une configuration adaptée. La configuration des rues du Havre, dont les infrastructures souterraines sont à reconstruire, Lafontaine et du boulevard du Saguenay est donc repensée. Des trottoirs plus généreux, l'ajout de bandes cyclables et plus de végétation sont projetés. Les nouvelles voies sur le site sont également conçues pour valoriser les déplacements à pied et à vélo et tenir compte de la sécurité aux intersections.

Afin de tenir compte du faible ensoleillement en hiver, un traitement particulier de l'éclairage est projeté sur les rues. Des lampadaires permettant un éclairage à échelle humaine et de l'éclairage décoratif permettront de rendre les rues invitantes et de maintenir un sentiment de sécurité tout au long de l'année. Le choix des systèmes d'éclairage limitera également la pollution lumineuse.

Les sous-sections suivantes décrivent les changements projetés pour les différentes rues.

### 5.3.1 Boulevard du Saguenay

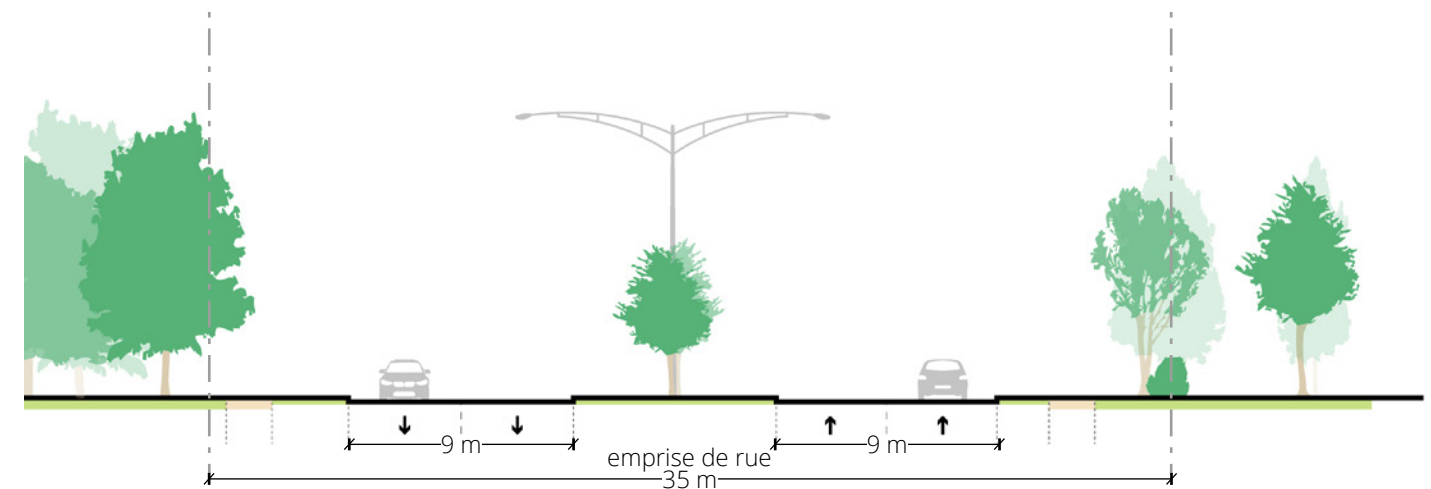
Afin de briser l'effet de barrière que crée le boulevard du Saguenay, un réaménagement est projeté visant à transformer sa configuration de transit en une configuration urbaine de destination. Actuellement dotée d'une capacité excédentaire, une voie de circulation par direction pourra être transformée en voie de stationnement ( $\pm$  76 cases seulement face au site).

Des saillies de trottoir aux intersections permettront de réduire la distance à franchir pour les piétons. Un traitement particulier (ex. revêtement, rehaussement, etc.) pourra marquer clairement ces traverses piétonnes.

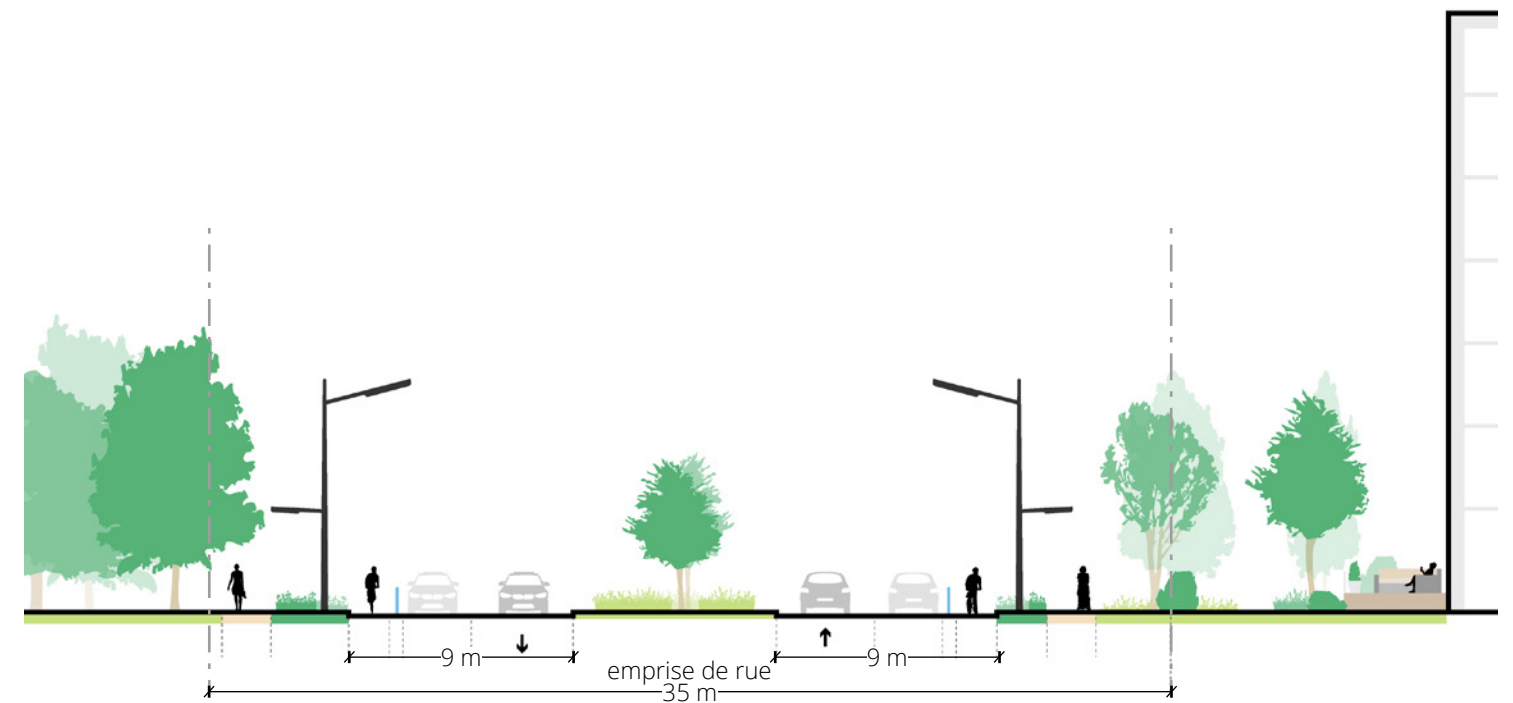
Des pistes cyclables unidirectionnelles en site propre pourront être ajoutées en bordure de la voie de stationnement dans chaque direction afin de compléter le réseau cyclable.

Le terre-plein planté et les alignements d'arbres sont à préserver.

Boulevard du Saguenay - Coupe existante



Boulevard du Saguenay - Coupe projetée



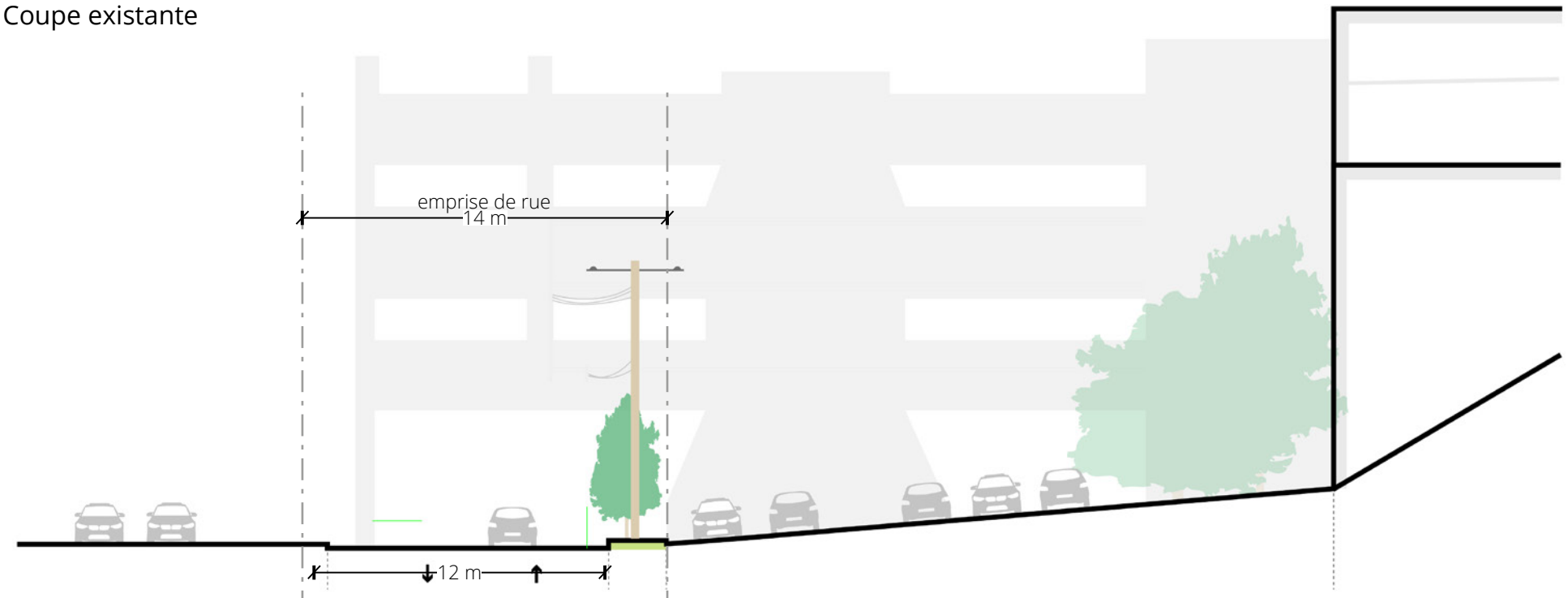
### 5.3.2 Rue du Havre

La nouvelle rue du Havre doit supporter l'activité du développement urbain de la zone ferroviaire, offrir un sentiment de sécurité de jour comme de soir, voire devenir invitante, pour se défaire de sa réputation actuelle. Son côté non conformiste peut être mis de l'avant (art public, éclairage unique, etc.) pour en faire une rue « branchée ».

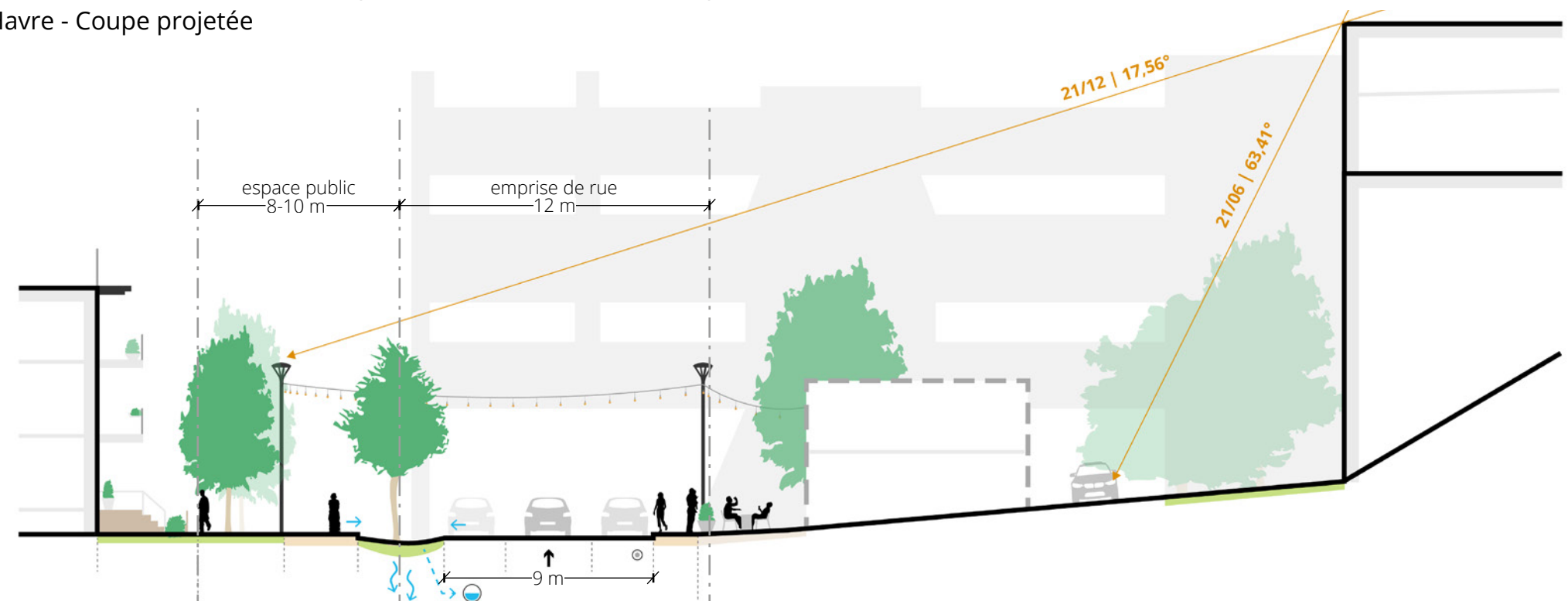
La rue projetée est mise à sens unique dans la direction est, vers la rue Salaberry, à l'opposé de la rue Racine. Une partie de la largeur de la chaussée sera récupérée pour offrir un trottoir plus large et du stationnement sur rue. La rue sera bordée d'une promenade, un espace public linéaire en continuité de la promenade de la Traverse du Coteau, rappel de l'ancienne voie ferrée. Cela augmentera le recul de bâtiment, leur offrant un meilleur ensoleillement naturel, compte tenu de la topographie entre les rues Racine et du Havre.

L'aménagement projeté tient compte de la présence de l'autogare, mais également que celui-ci pourrait ne pas être là éternellement.

Rue du Havre - Coupe existante



Rue du Havre - Coupe projetée

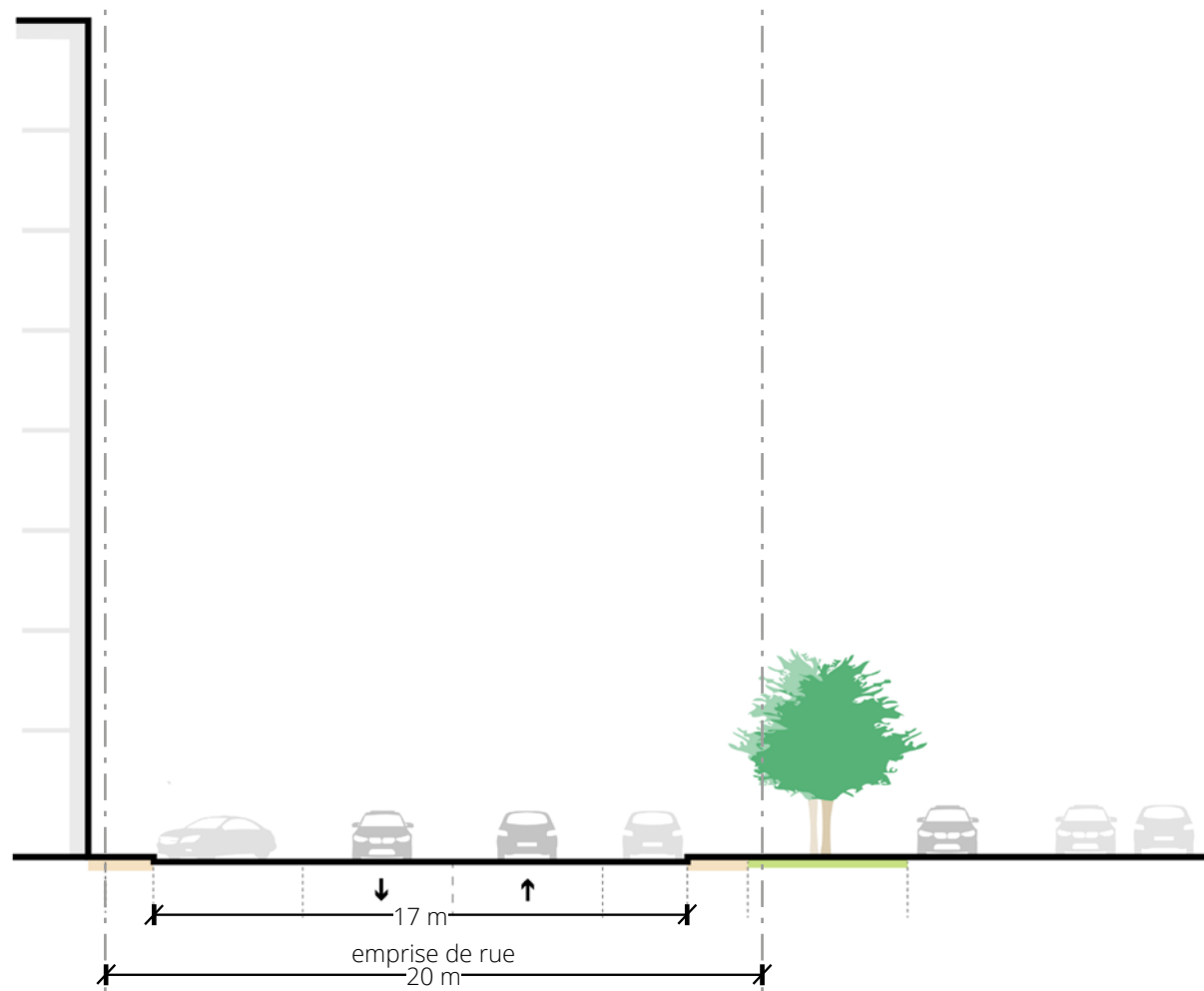


### 5.3.3 Rue Lafontaine

La rue Lafontaine, malgré la largeur de son emprise, offre peu d'espace aux piétons. Le concept d'aménagement prévoit redistribuer l'espace au profit de larges trottoirs et de plus de végétation. Ceux-ci feront de la rue un lien privilégié entre la rue Racine et la zone portuaire, notamment en soutenant une activité commerciale qui animera la rue.

De plus, afin de préserver et mettre en valeur la vue vers le hangar de la zone portuaire et la rivière Saguenay, un espace public de forme triangulaire s'ouvrant vers ceux-ci sera aménagé. Cela permettra de créer un lieu distinctif, marquant l'importance de cette rue, et servant de parvis face à un bâtiment de plus grand gabarit. En effet, l'espace permettra de respecter une proportion entre la largeur de rue et la hauteur de bâtiment de  $\pm 1:1$ , seuil pour une échelle humaine.

Rue Lafontaine - Coupe existante



Rue Lafontaine - Coupe projetée

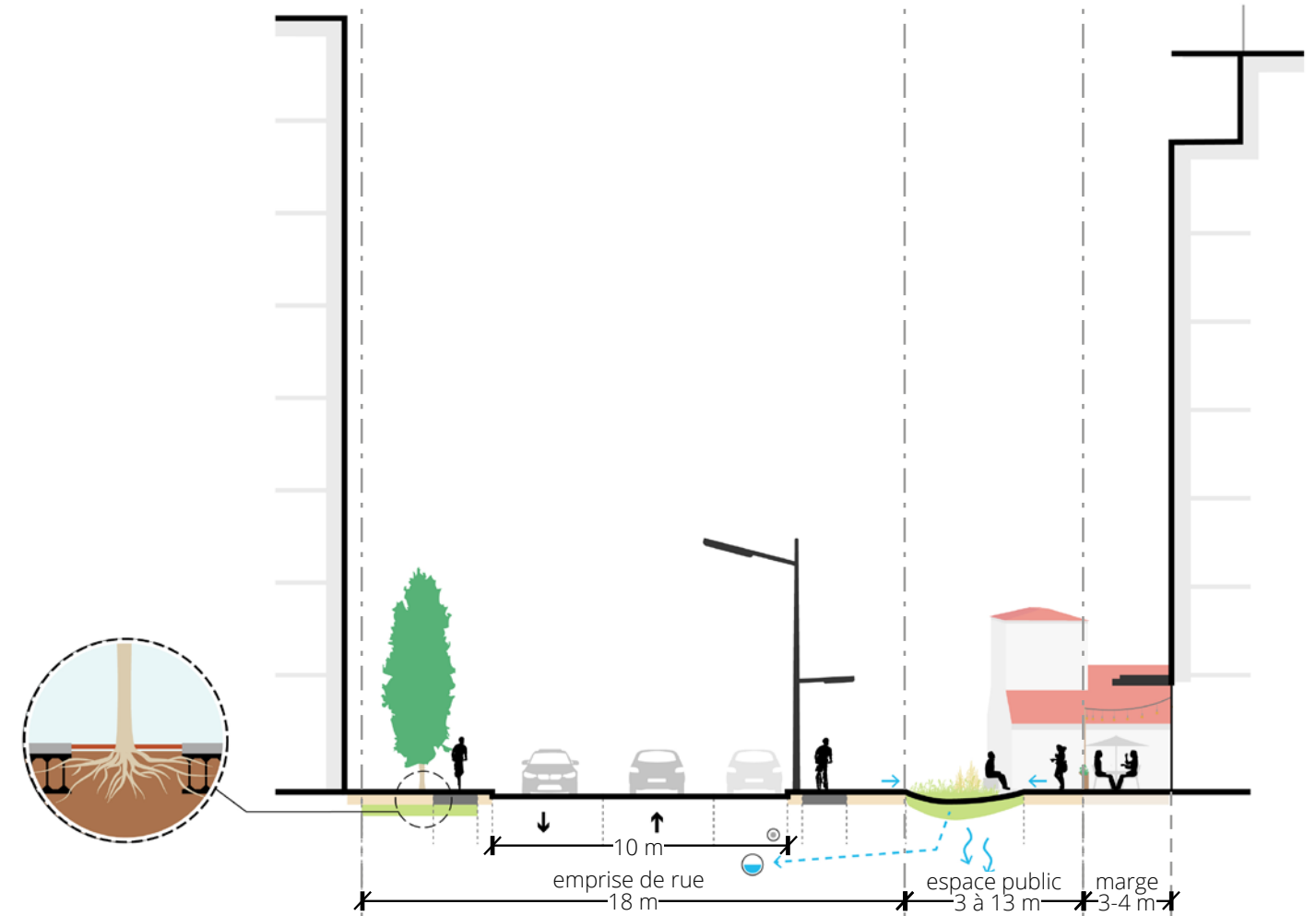


Image d'ambiance projetée de la rue Lafontaine

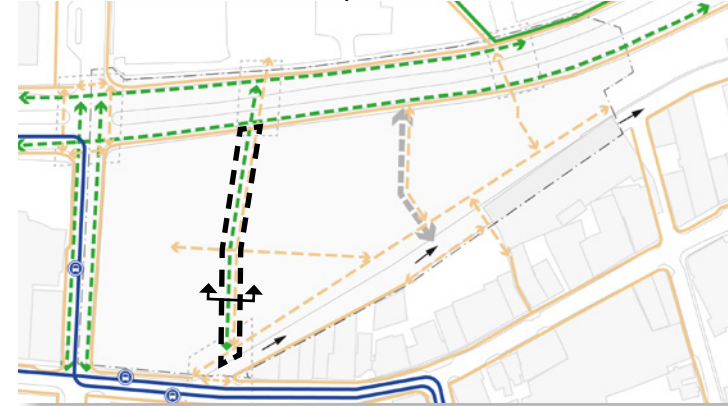


### 5.3.4 Rue piétonne

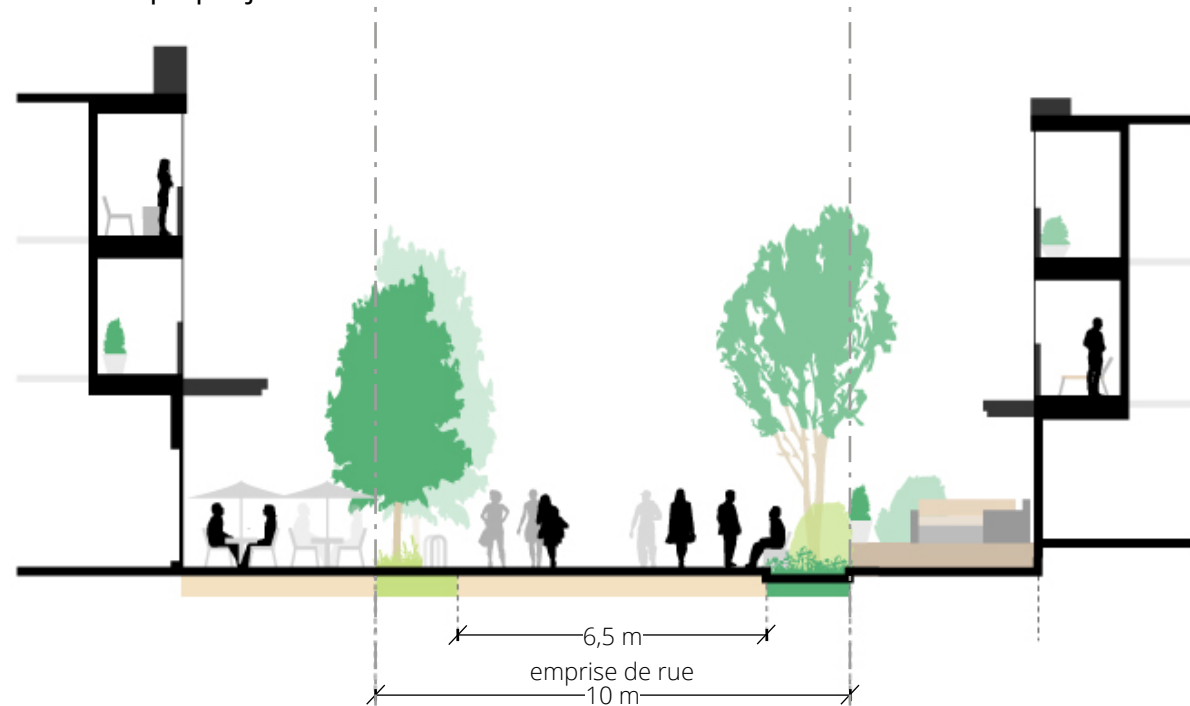
Afin de favoriser les déplacements à pied et à vélo et assurer une configuration sécuritaire de l'intersection des rues Racine et du Havre, la nouvelle rue parallèle à la rue Lafontaine doit être piétonne. Permettant seulement aux véhicules d'urgence, d'entretien et de livraison d'y accéder; sa configuration doit prévoir une allée sans obstacle d'une largeur minimale de 6 mètres. Le reste de l'emprise peut alors être consacré à la vie urbaine et la végétation plutôt qu'à la circulation ou au stationnement des véhicules : terrasse commerciale, supports à vélos, arbres, etc.

La coupe ci-dessous illustre l'aménagement projeté de cette rue.

Localisation de la rue piétonne



Rue piétonne - Coupe projetée



### Référents



Rue Emery, Montréal

Source : AAPQ / Immophoto



Church Street, Burlington, Vermont

Crédit : Adam Silverman Photography



Village Stroll, Whistler, Colombie-Britannique

Source : Whistler Blackcomb / Mitch Winton Photography

Image d'ambiance projetée de la rue du Havre et de la rue piétonne





### 5.3.5 Intersections

Complémentaire à l'aménagement des rues elles-mêmes, la configuration des intersections contribue à la sécurité, à la mobilité et à la convivialité du site. Le réaménagement des rues nécessite de traiter également leurs intersections.

L'ajout de nouvelles voies sur le site augmente également à la complexité. La distance entre deux intersections doit idéalement respecter une distance minimale de 100 mètres. De plus, l'ajout d'une voie au croisement des rues Racine et du Havre doit éviter d'augmenter les risques de collision compte tenu de l'irrégularité de l'intersection. Cette raison contribue à la vocation piétonne de cette nouvelle rue.

Les images suivantes illustrent la configuration projetée des deux intersections qui bordent le site du côté de la rue Racine.

Intersection projetée - rues du Havre et Racine



La transformation de la configuration du boulevard du Saguenay a pour objectif de rompre l'effet de barrière de cette voie routière; pour y arriver, l'amélioration des intersections existantes ne suffit pas. L'ajout de nouvelles intersections et traverses piétonnes protégées réduira la distance entre l'intersection de la rue Lafontaine et la suivante (actuellement la rue de Salaberry à 500 m). Cela permettra des parcours à pied plus directs pour franchir le boulevard. Ces nouvelles intersections et traverses piétonnes protégées incitent également les automobilistes à ralentir et respecter la vitesse maximale autorisée, n'ayant que 100 à 240 m à franchir entre celles-ci.

Trois nouvelles intersections et traverses piétonnes protégées s'ajoutent à celle existante de la rue Lafontaine. Les liens principaux entre la rue Racine et la zone portuaire étant la rue Lafontaine et la rue piétonne projetée, leurs intersections avec le boulevard nécessitent un traitement particulier : des îlots refuges aux traverses piétonnes, des saillies de trottoirs, une intersection protégée pour les cyclistes, une matérialité distincte du revêtement de la chaussée, voire, un rehaussement de la chaussée au niveau afin de marquer la priorité aux piétons.

Les deux intersections plus à l'est sont plus conventionnelles. L'une permet d'accéder au stationnement est de la zone portuaire et de compléter le lien piéton depuis l'escalier de l'autogare et la promenade de la Traverse du Coteau. L'autre, seulement véhiculaire, permet aux véhicules de quitter le site, sans toutefois franchir le terre-plein central du boulevard, car elle est située à une trop faible distance de la première.

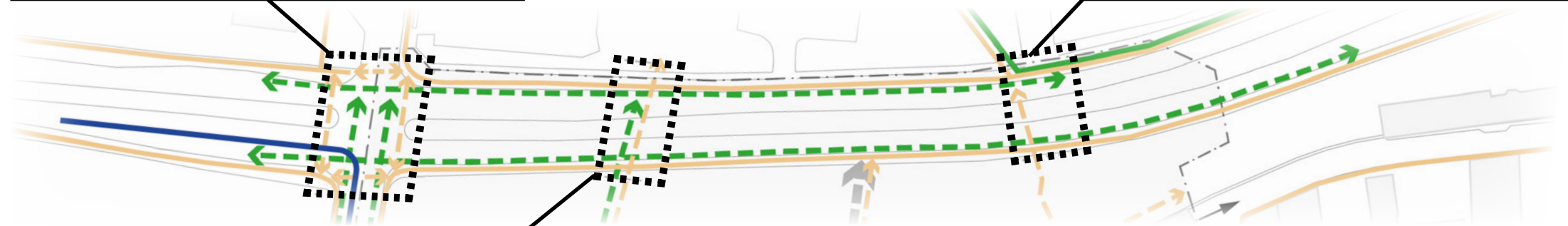
Les images ci-contre illustrent les aménagements projetés.



◀ Intersection projetée - boulevard du Saguenay et rue Lafontaine



Intersection projetée - boulevard du Saguenay et stationnement est de la zone portuaire ▶



◀ Intersection projetée - boulevard du Saguenay et rue piétonne

Image d'ambiance projetée du boulevard du Saguenay, direction est



Image d'ambiance projetée du boulevard du Saguenay, direction ouest



## 5.4 Aménagement des espaces publics

### 5.4.1 Principes d'aménagement

Plusieurs espaces publics sont prévus au concept d'aménagement (localisés ci-contre) :

- le prolongement de la promenade de la Traverse du Coteau;
- un sentier liant le prolongement de la promenade de la Traverse du Coteau avec l'intersection du boulevard du Saguenay et de l'accès au stationnement est de la zone portuaire sur l'emprise de la conduite souterraine de l'exutoire pluvial (voir «5.8 Infrastructures»);
- deux espaces triangulaires permettant des percées visuelles vers la zone portuaire, l'une le long de la rue Lafontaine, l'autre le long de la rue piétonne;
- un espace rappelant l'ancienne plateforme ferroviaire.

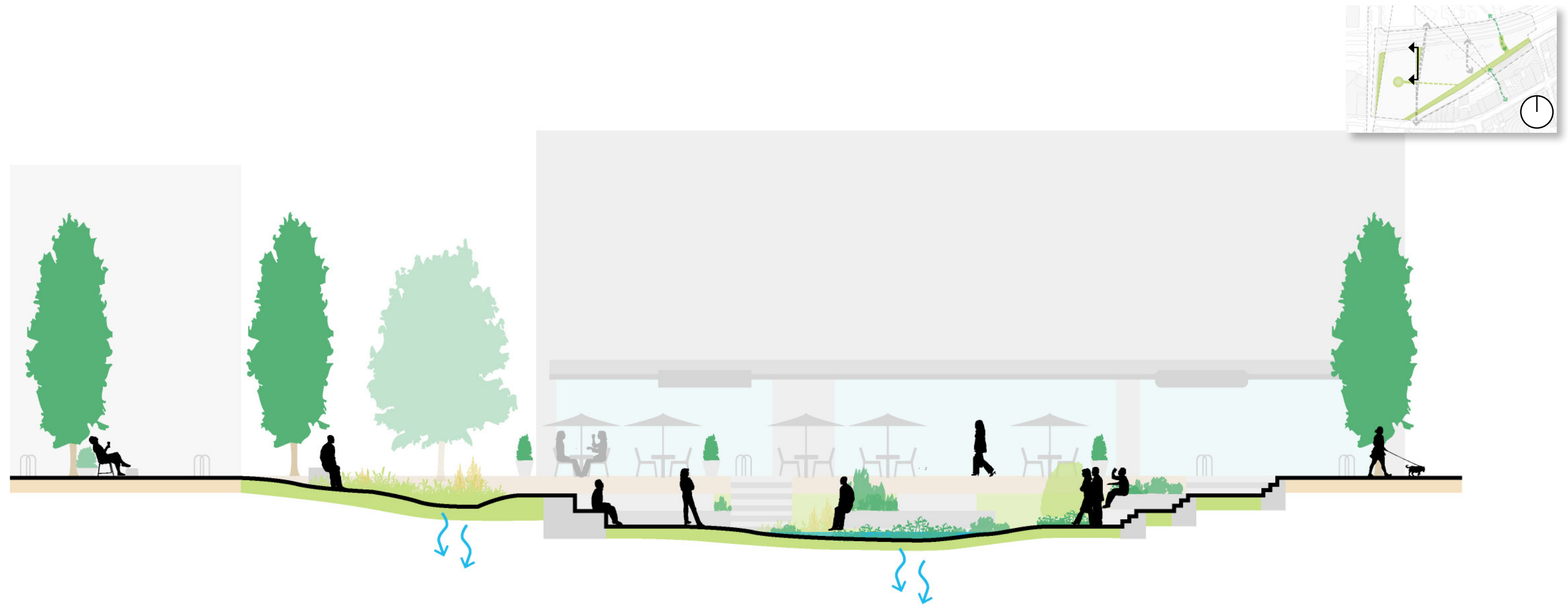
Ces espaces visent à compléter la connectivité du site, à permettre une gestion des eaux pluviales et un verdissement du site ainsi qu'à créer des rappels de l'histoire du site. De plus, ces espaces, à l'échelle du voisinage, seront des lieux de rencontre pour ses futurs occupants.

Afin de leur donner une identité propre, chacun des espaces inclura une œuvre d'art public correspondant à leur échelle et à l'esprit du lieu. Ces derniers contribueront, parallèlement, à l'identité de l'ensemble du site et du centre-ville.

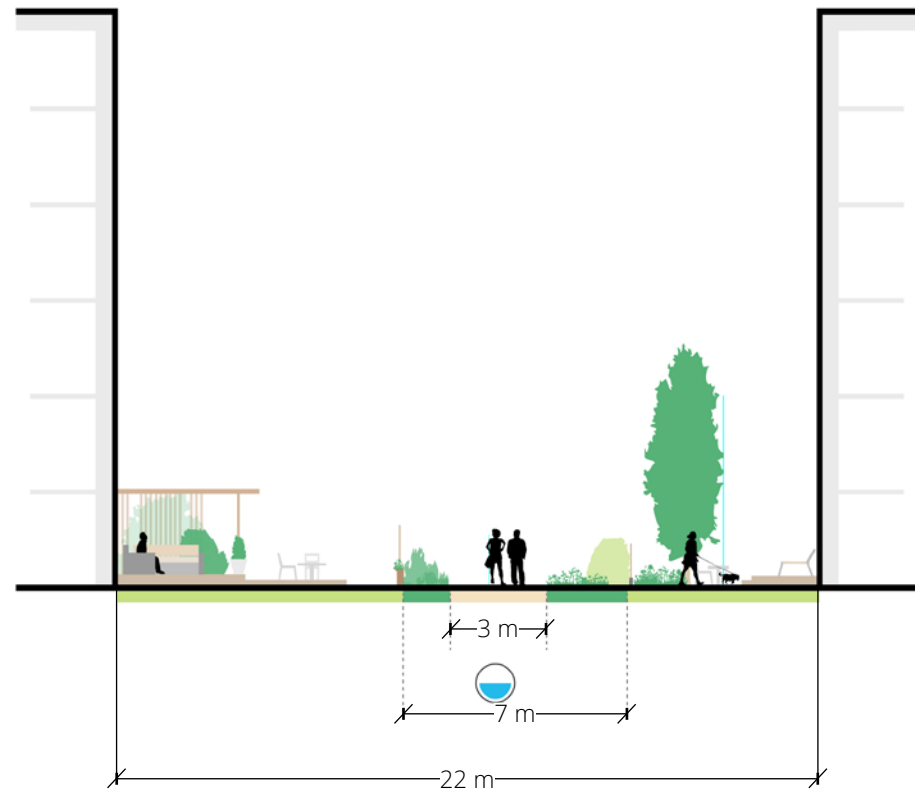
Plan des espaces publics projetés



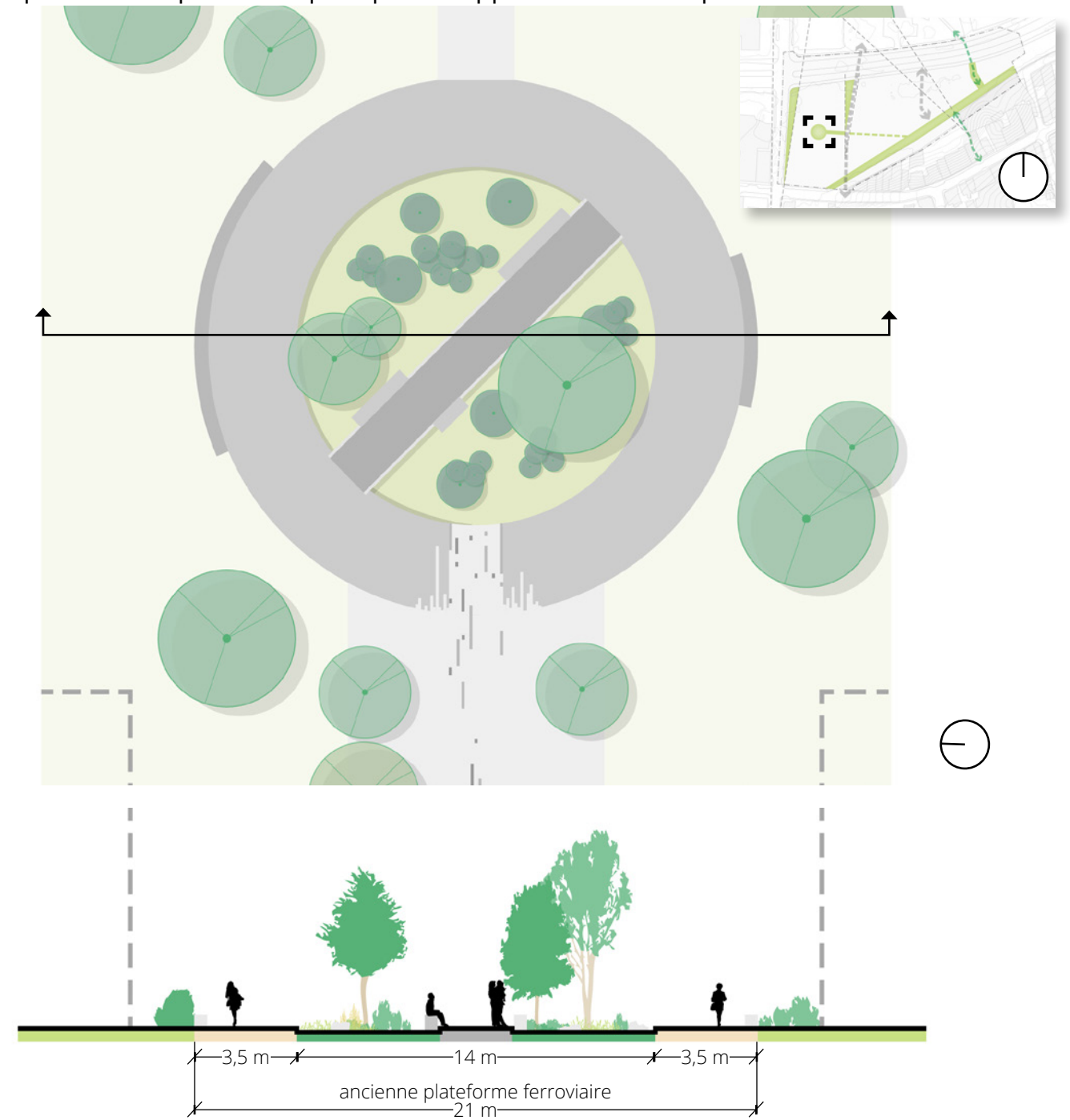
Coupe longitudinale schématique de l'espace public en continuité de la rue piétonne



Coupe schématique du sentier au-dessus de la conduite souterraine



Plan et coupe schématiques de l'espace public rappelant l'ancienne plateforme ferroviaire



### 5.4.2 Rappel du passé

Sans exagérer son importance ni faire du pastiche, l'aménagement des espaces publics doit laisser percevoir des traces du passé du site, soit la rive de la rivière et sa vocation de cour ferroviaire avec les rails et sa plateforme. Des aménagements simples peuvent signifier ces rappels : bassin d'eau ou fontaine, utilisation de rails dans l'aménagement paysager soulignant l'ancien emplacement de ceux-ci, motif dans les matériaux de surfaces, éclairage, œuvre d'art public, etc.

#### Référents



Rappel de l'emplacement de la rive à la Place de la FAO, à Québec,  
Source : Jean Gagnon / Wikimedia Commons



Rappel de la vocation ferroviaire par les revêtements et l'éclairage au Square Dalhousie, à Montréal.  
Source : Ombrage.com



Rappel de la prairie marécageuse qui s'y trouvait à l'origine par la végétation du Square des Frères Charon, à Montréal.  
Source : affleckdelariva.com



Rappel d'une ancienne plateforme ferroviaire à la Roundhouse Turntable Plaza, à Vancouver, Colombie-Britannique  
Source : milkovicharchitects.com



Rappel de l'emplacement de la rivière aux Rats sur la Place du citoyen au centre-ville de Chicoutimi  
Source : Ville de Saguenay



## 5.5 Approche et balises architecturales

### 5.5.1 Approche

Afin de créer un cadre bâti urbain et compact, tout en maximisant l'ensoleillement et les vues sur le paysage et évitant de construire un front bâti linéaire sur le boulevard du Saguenay, le concept d'aménagement s'inspire du concept de l'îlot ouvert. Théorisé par Christian de Portzamparc, architecte concepteur du quartier Massena à Paris, l'îlot ouvert est une alternative à l'îlot fermé, typique des villes anciennes, où les bâtiments sont tous contigus en bordure de rue, de même qu'à l'îlot moderniste, celle du plan libre où les bâtiments sont tous isolés sans rapport à la rue. L'îlot ouvert vise à encadrer la rue avec un alignement, comme le fait le premier, tout en permettant une liberté quant à la configuration des bâtiments : structure parfois isolée, parfois contiguë, emprise au sol variable, hauteur et volumétrie variable. Il permet de créer des cours de formes et dimensions différentes, de même qu'un ensoleillement plus grand tant à l'intérieur qu'au pourtour de l'îlot. Tout en permettant une densité importante, l'îlot ouvert favorise la création de bâtiments à l'architecture distinctive.

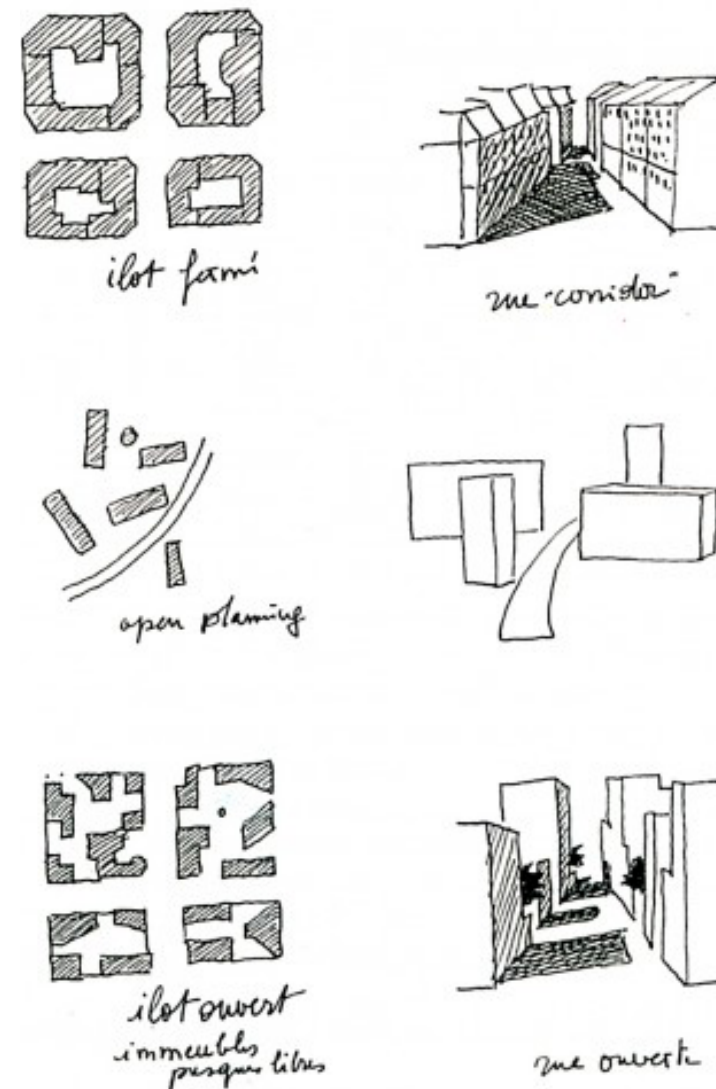
Ainsi, s'inspirant de l'îlot ouvert, le concept d'aménagement de la zone ferroviaire vise :

- un alignement des bâtiments à proximité de la ligne de lot avant;
- la création de cours à l'intérieur des îlots;
- une variation dans le type d'implantation des bâtiments (isolé, jumelé, contigu);
- une diversité dans les hauteurs et les gabarits des bâtiments;
- une architecture distinctive.



Architecture et espaces ouverts dans le quartier Massena (Paris)

Source : <https://www.christiandeportzamparc.com/>



Concepts de l'îlot fermé, de l'îlot moderniste et de l'îlot ouvert

Source : <https://www.christiandeportzamparc.com/>

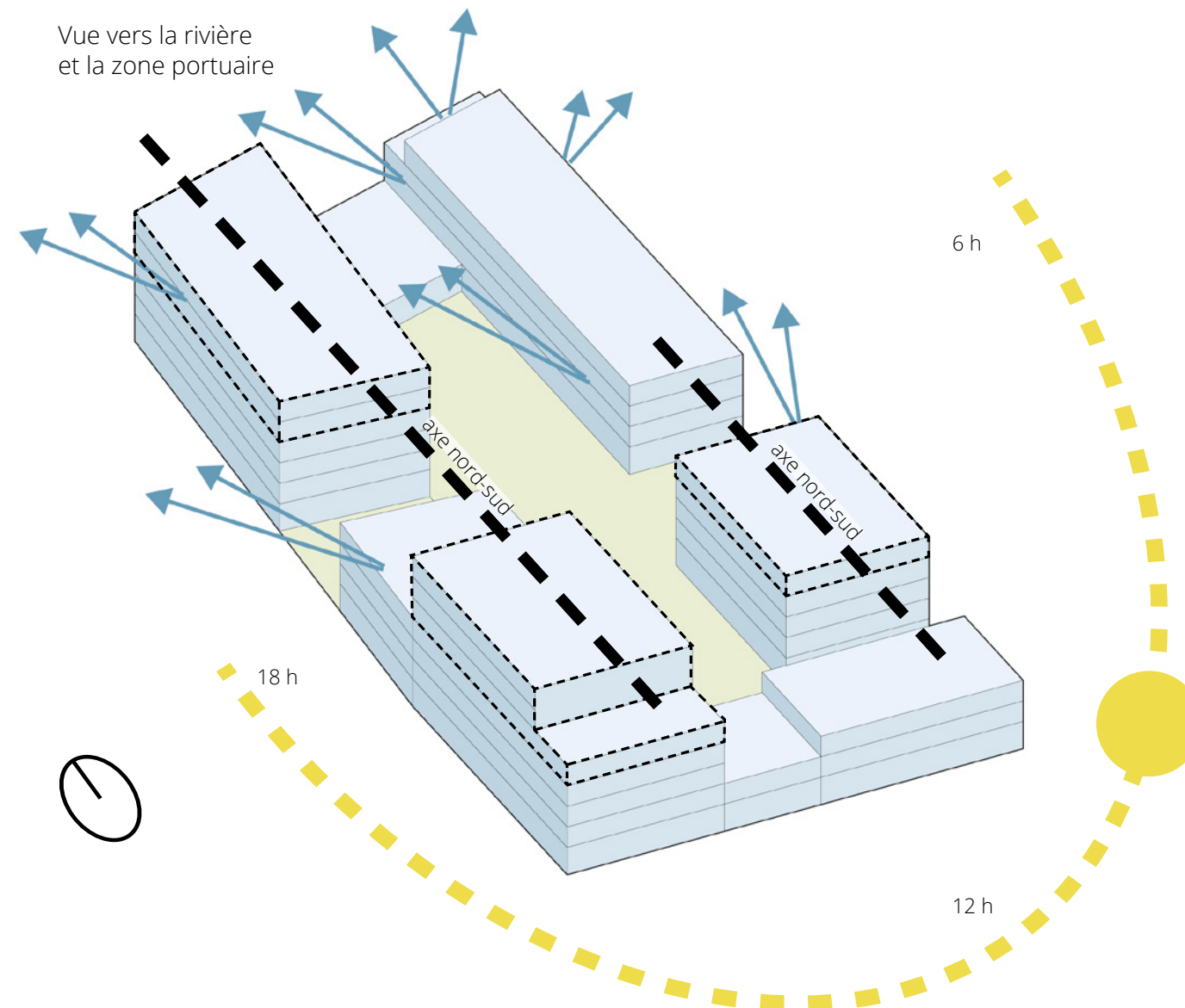
### 5.5.2 Gestion des hauteurs de bâtiments

Le site, situé en plein centre-ville, est un emplacement de premier choix. Il s'agit d'une occasion unique de le valoriser à son plein potentiel. De plus, sa valeur marchande, de même que les coûts d'aménagement des stationnements souterrains, justifient, d'un point de vue économique, un nombre d'étages permettant la création de superficies de plancher rentabilisant une telle opération immobilière.

Néanmoins, dans la recherche d'une échelle humaine et d'une intégration à la trame urbaine existante et au paysage (voir «5.5.3 Intégration au paysage»), la hauteur des bâtiments doit respecter certaines balises :

- Une hauteur de 8 étages est généralement considérée comme la limite de l'échelle humaine<sup>1</sup>. Cela correspond au nombre d'étages du complexe Cegerdev et devrait ne pas être dépassé, tout en respectant les balises architecturales (voir «5.5.4 Gabarit et architecture»);
- Les bâtiments ou parties de bâtiments excédant 4 étages sont implantés dans une orientation selon un axe nord-sud de manière à maximiser l'ensoleillement et les vues des unités et à ce que le projet, dans son ensemble, « respire ».

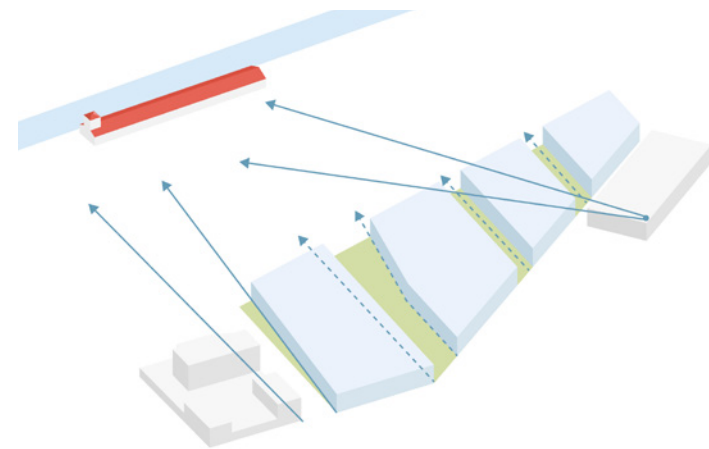
### Concept schématique d'implantation des bâtiments avec une surhauteur sur un îlot type



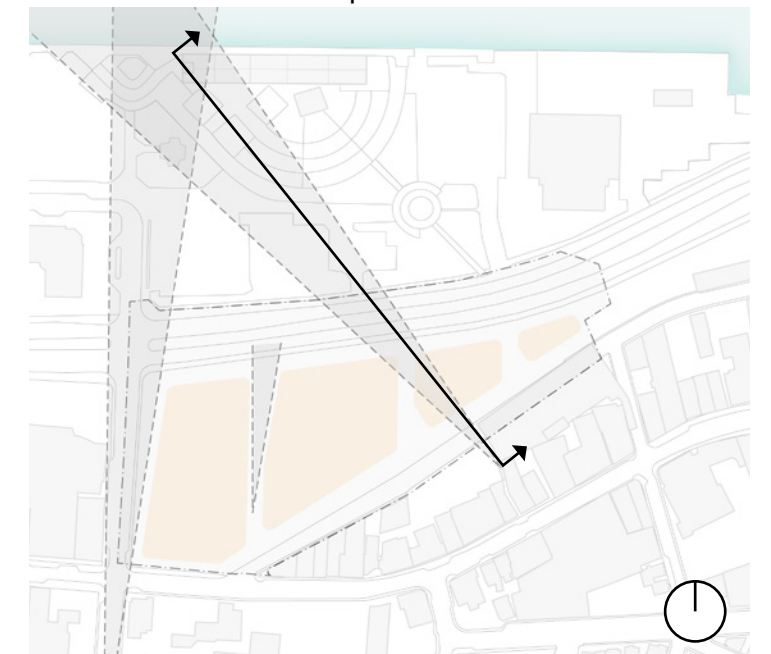
<sup>1</sup> Gehl, Jan (1971). Life Between Buildings: Using Public Space.

De plus, deux points focaux depuis le centre-ville vers la zone portuaire, notamment le hangar et son ancienne tour de capitainerie, sont protégés et mis en valeur : depuis la rue Lafontaine à la hauteur de la rue Jacques-Cartier et, depuis le passage de l'autogare et son escalier projeté. L'implantation et la hauteur des bâtiments doivent permettre le maintien de ces vues, tel qu'illustré ci-contre.

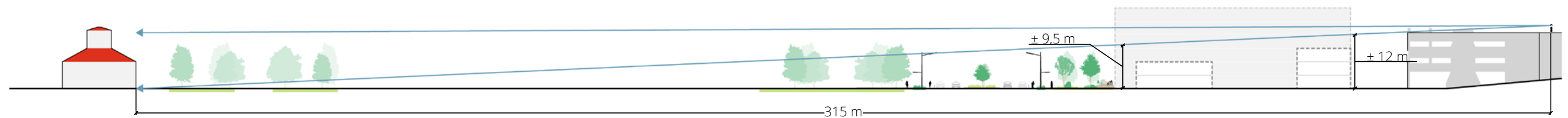
Concept schématique des vues et points focaux



Localisation de la coupe



Coupe de la vue depuis le passage de l'autogare



### 5.5.3 Intégration au paysage

Le concept d'aménagement vise à intégrer le développement du site au paysage et y mettre en place des qualités qui, bien équilibrées ensemble, pourront créer une composition paysagère remarquable pour la silhouette urbaine du centre-ville. Sans ordre particulier, ces qualités sont :

- la variété,
- l'irrégularité,
- la variété d'échelles (des bâtiments reconnaissables, des groupes d'îlots et le centre-ville en entier),
- l'asymétrie,
- la qualité des textures (couleurs, matérialité, détails architecturaux).

Certains bâtiments significatifs dominent le paysage du centre-ville et en font des repères : le hangar de la zone portuaire, la cathédrale Saint-François-Xavier, l'hôpital de Chicoutimi et le couvent des Sœurs du Bon-Pasteur. Ces repères doivent demeurer visibles et être mis en évidence depuis des points de vue privilégiés tels que le boulevard Tadoussac à Chicoutimi-Nord.

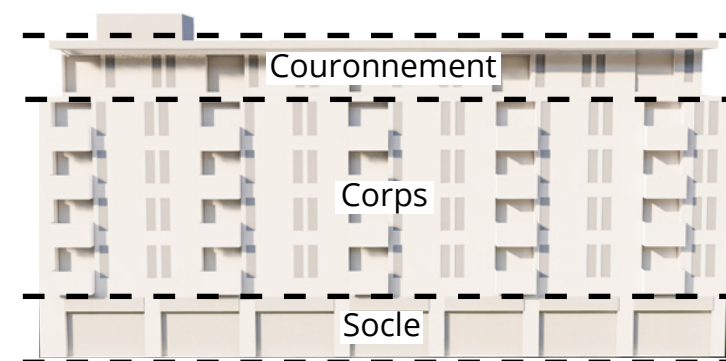
### Impact potentiel sur la silhouette urbaine du centre-ville



### 5.5.4 Gabarit et architecture

Afin de créer un ensemble urbain de grande qualité, quelques balises architecturales devraient être respectées. Tant pour l'apparence de la nouvelle façade urbaine que le développement du site créera sur le boulevard du Saguenay que pour créer une urbanité agréable et à échelle humaine, les trois balises suivantes devraient être appliquées aux nouveaux bâtiments.

#### Composition des façades



La composition des façades doit comprendre un socle, un corps et un couronnement. Le socle consiste généralement en un traitement du rez-de-chaussée distinct des étages supérieurs (ex. : vitrines commerciales, matérialité, etc.). Le corps est la partie de la façade répétée sur une majorité d'étages. Pour les bâtiments à vocation résidentielle, le corps ne devrait pas comporter uniquement des balcons en saillie, à moins qu'ils constituent le geste architectural distinctif du projet, mais plutôt des loggias ou un mélange des deux. Le couronnement peut être fait d'un écran architectural masquant des équipements mécaniques au toit, d'un dernier étage avec un recul ou d'un traitement différent, d'un parapet détaillé ou d'un autre geste marquant le sommet du bâtiment. Il importe particulièrement pour les bâtiments ayant façade sur le boulevard du Saguenay.

#### Ratio hauteur/largeur de rue et recul des étages



Afin de maintenir une échelle humaine, les rues doivent être bordées de bâtiments correspondant à leur échelle. Un encadrement de l'espace est recherché, sans toutefois créer un sentiment d'oppression. Une implantation en bordure de rue (marge de recul de 0 à 4 m selon l'endroit, excepté le long du boulevard du Saguenay où elle peut être plus grande) et une hauteur minimale permettant de créer un rapport hauteur/largeur variant de 1:2 à 1:1.

Les bâtiments dont la hauteur totale excède la largeur de la rue (>1:1) doivent être conçus en prévoyant un recul des étages excédant cette hauteur. Un traitement architectural permettant de distinguer les deux volumes peut également contribuer à réduire la perception de hauteur de ceux-ci.

#### Accès multiples au rez-de-chaussée



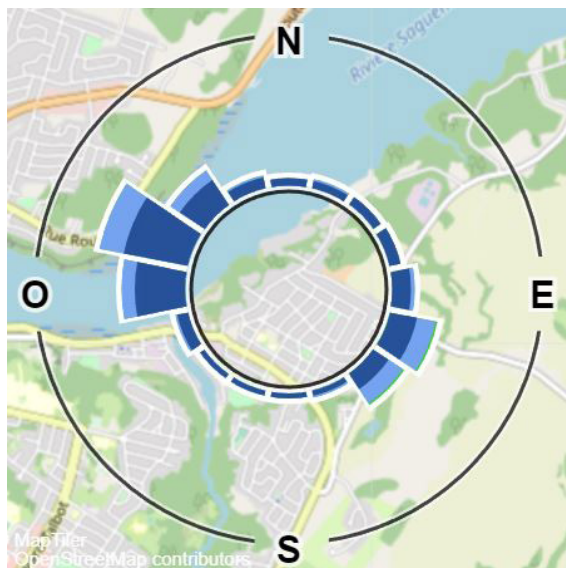
Pour créer des rues animées, sécuritaires et confortables, un sentiment de sécurité et d'appartenance est requis. Pour y arriver, le rez-de-chaussée des bâtiments doit éviter les murs aveugles, offrir un degré d'ouverture important et des accès multiples. Ceux-ci créent un rythme de 6 à 8 mètres et augmentent le nombre d'observateurs potentiels de la rue. Lorsque le rez-de-chaussée est occupé par un usage actif (ex. : commercial), cela devrait prendre la forme d'un enchaînement de locaux avec leurs vitrines commerciales. Lorsqu'il est occupé par un usage résidentiel, chaque logement devrait avoir un accès direct à l'extérieur avec une petite cour appropriable par ses occupants.

### 5.5.5 Bioclimatique

Considérant le contexte nordique de Saguenay et la localisation stratégique du site, mais exposée aux dures conditions hivernales, il est recommandé de s'inspirer des lignes directrices de design hivernal de la Ville d'Edmonton :

- intégrer des stratégies architecturales pour bloquer ou ralentir le vent, en particulier ceux dominants et les courants descendants;
- maximiser l'exposition solaire, notamment dans l'espace public;
- égayer avec de la couleur;
- utiliser un bon dosage d'éclairage pour créer un attrait visuel;
- mettre en place des infrastructures favorisant une vie urbaine hivernale par le confort et la facilité d'accès par temps froid.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ville d'Edmonton (2016). Winter city design guidelines. (traduction libre)



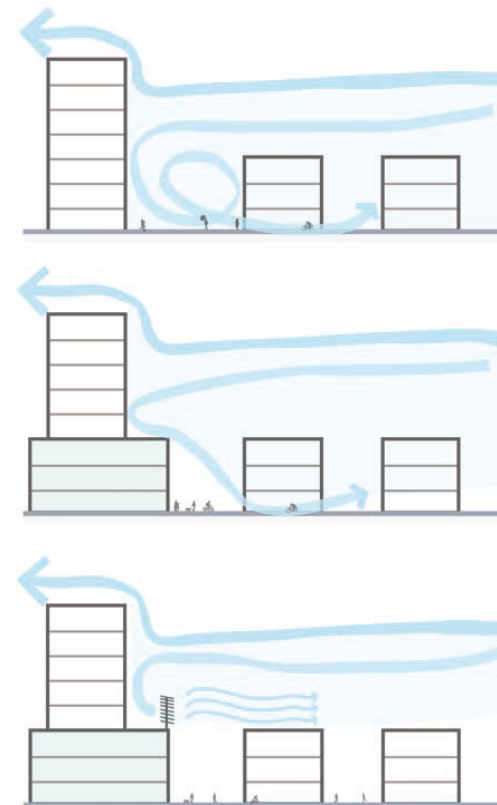
Orientation des vents observée à la station météo Chicoutimi (station la plus près du site).  
Source : Windfinder.com

#### Critères relatifs au confort bioclimatique :

- protéger les trottoirs et corridors piétonniers de manière à mitiger l'effet du vent hivernal par des stratégies architecturales telles que des marquises, des arcades ou un recul des étages;
- protéger les accès aux bâtiments (porte, escalier et rampe) des intempéries par des marquises, porches ou portiques.

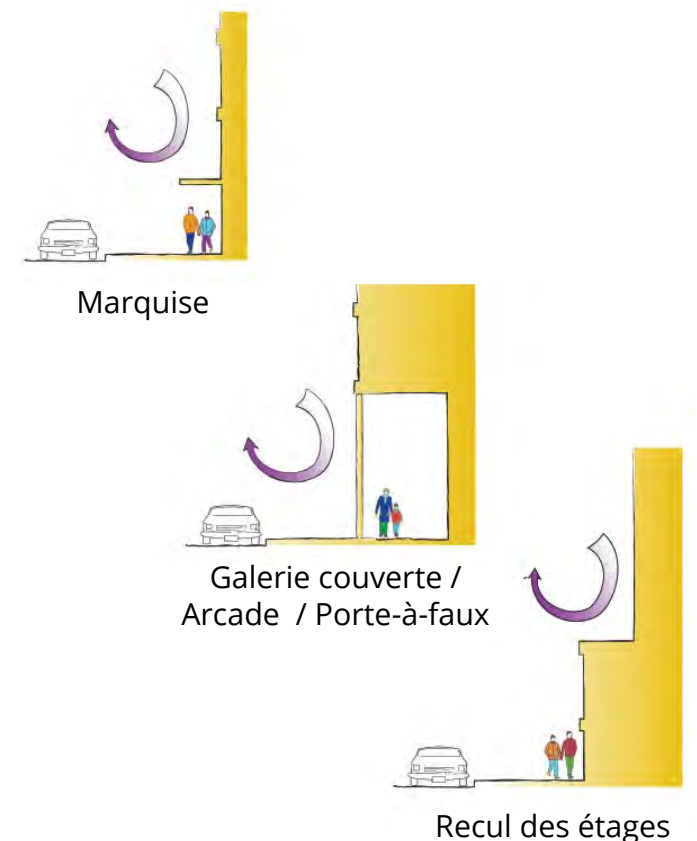
#### Critères relatifs à l'éclairage conçu pour l'hiver :

- prévoir des ancrages dans les façades des bâtiments permettant l'installation d'éclairage temporaire ou permanent pour créer une ambiance urbaine agréable malgré le faible ensoleillement hivernal;
- prévoir une stratégie d'éclairage des bâtiments mettant en valeur les détails architecturaux de manière subtile et assurant la sécurité des piétons et occupants de bâtiments;
- coordonner l'éclairage des bâtiments à celui du domaine public afin de créer une identité caractéristique à la silhouette urbaine de nuit;
- prévoir un éclairage limitant la pollution lumineuse, notamment par une orientation vers le bas, de même que l'intensité et la chaleur de la lumière.



Stratégies architecturales pour limiter le vent au niveau de la rue à proximité de grands bâtiments.

Source : Vivre en Ville (2018). Ville d'hiver : principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais, 56 p. (coll. Vers des collectivités viables). p. 16.



Stratégies architecturales pour limiter les courants descendants au niveau de la rue.

Source : Ville d'Edmonton (2016). Winter Design Guidelines: Transforming Edmonton into a Great Winter City, 97p., p. 37 (traduction libre)

### 5.5.6 Matérialité

Sans être un prérequis, les nouveaux bâtiments pourraient mettre en valeur les produits d'appels régionaux que sont le bois et l'aluminium. Que ce soit pour la structure, les matériaux de revêtement extérieur, pour des éléments en saillie (brise-soleil verticaux ou horizontaux, garde-corps de balcon, etc.) ou des détails architecturaux, différents emplois de ces matériaux sont possibles.

#### Référents



Utilisation de l'aluminium dans les revêtements extérieurs au 190 rue Racine Est, à Saguenay.

Source : Google Streetview



Mélange de briques et d'aluminium dans les revêtements extérieurs dans le projet Un Toit Vert de l'écoquartier d'Estimauville à Québec.

Source : lafondcote.com



Utilisation de l'aluminium dans les revêtements extérieurs et les détails architecturaux de la nouvelle Maison L'Auberivière à Québec.

Source : lafondcote.com



Utilisation de bois dans la structure et les revêtements du Pavillon des sciences de l'UQAT à Rouyn-Noranda.

Source : ccm2.ca / Stéphane Groleau



Utilisation de bois dans le bâtiment de la SAQ du Marché Jean-Talon à Montréal.

Source : nordic.ca



Utilisation de bois d'ingénierie apparent au rez-de-chaussée de l'Édifice Fondation à Québec.

Source : Ville de Québec

## 5.6 Usages

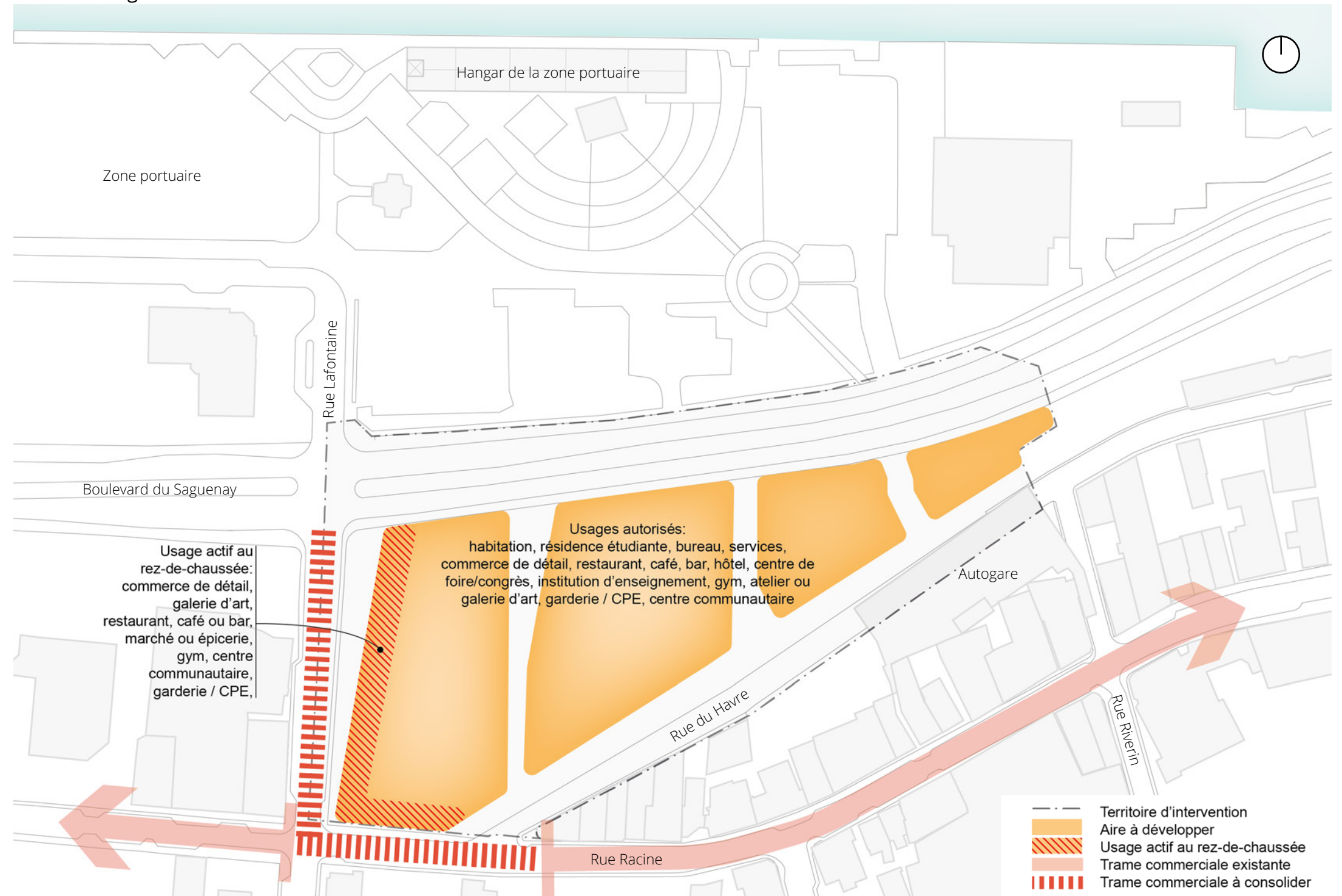
Le concept d'aménagement prévoit un quartier mixte. Celui-ci laisse une place importante à l'habitation sous diverses formes et tenures (locative et privative) afin de répondre aux objectifs de planification du centre-ville. Afin de viser une mixité, de répondre à d'autres besoins identifiés et d'être flexible aux besoins évoluant au fil de son développement qui pourrait durer plusieurs années, il permet néanmoins d'autres usages tels que :

- bureau, notamment pour des entreprises du numérique;
- commerce ou service de proximité, notamment une épicerie;
- résidence étudiante;
- hôtel ou centre de foires/congrès;
- institution d'enseignement;
- institution culturelle et galerie d'art;
- etc.

Une attention toute particulière est accordée aux usages au rez-de-chaussée des bâtiments qui auront pignon sur rue sur les rues Racine et Lafontaine. Sur celles-ci, des usages actifs (commerces, divertissement, etc.), autres que l'habitation ou des bureaux, sont requis afin de compléter la trame commerciale de la rue Racine, actuellement rompue entre les rues du Havre et Lafontaine. De même, ceux-ci sont requis sur la rue Lafontaine afin de faire de cette rue un lien structurant entre la rue Racine et le parc de la zone portuaire et affirmer l'intersection Racine et Lafontaine comme un lieu structurant du centre-ville.

Enfin, le front bâti sur le boulevard du Saguenay, compte tenu de la visibilité et de l'emplacement, est propice à l'implantation d'immeubles à bureaux de classe A.

Plan des usages





La forme urbaine du développement du site importe plus que les usages s'y trouvent. Le contexte urbain se prête à une mixité d'usages et une saine cohabitation. Ainsi, la majorité des usages sans nuisances (ex. industries, commerces de gros, etc.) peuvent y cohabiter dans la mesure où les bâtiments construits s'insèrent adéquatement au site et à son contexte, voire qu'ils permettent un changement d'usages au fil du temps.

### Référents



Insertion urbaine réussie d'un hôtel, un immeuble de bureaux et un centre de congrès, au centre-ville d'Halifax.

Source : Halifax Convention Centre



Résidence étudiante avec une interface urbaine à proximité de l'Université Laval à Québec.

Source : UTILE / STGM architecture



Intégration harmonieuse et cohabitation entre des usages d'habitation et de bureau dans le Technopole Angus à Montréal.

Source : Société de développement Angus



Cohabitation de différents types d'habitation et de différentes hauteurs de bâtiment dans le village Olympique de Vancouver.

Source : MLA Canada



Intégration urbaine des nouveaux pavillons universitaires du campus MIL.

Source : Université de Montréal



Résidence étudiante *τα ξυμ'ηαλελαρής τα κ'αλκ'αλαη* (les maisons de ceux qui appartiennent à l'eau salée) de près de 1000 chambres à *University of British Columbia*.

Source : Archello / Ryder Architecture



Insertion urbaine d'une épicerie de grande surface au rez-de-chaussée d'un immeuble résidentiel.

Source : Ville de Québec / Atelier 21

Tableau des superficies de plancher potentielles

	Superficie de plancher potentielle	
	Superficie de plancher potentielle	Superficie de plancher potentielle
Îlot 1 (Lafontaine)	± 29 600 m <sup>2</sup>	± 318 000 pi <sup>2</sup>
Îlot 2 (du Havre)	± 23 300 m <sup>2</sup>	± 251 000 pi <sup>2</sup>
Îlot 3 (autogare)	± 9 700 m <sup>2</sup>	± 105 000 pi <sup>2</sup>
Îlot 4 (est)	± 5 200 m <sup>2</sup>	± 56 000 pi <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>± 67 800 m<sup>2</sup></b>	<b>± 730 000 pi<sup>2</sup></b>

Tableau de répartition potentielle des usages

	Superficie de plancher potentielle		Pourcentage
	Superficie de plancher potentielle	Superficie de plancher potentielle	
Habitation	± 44 500 m <sup>2</sup> (± 450 unités)	± 478 000 pi <sup>2</sup>	± 65 %
Commerce	± 5 700 m <sup>2</sup>	± 61 000 pi <sup>2</sup>	± 8 %
Bureau	± 17 700 m <sup>2</sup>	± 191 000 pi <sup>2</sup>	± 26 %

Plan des îlots

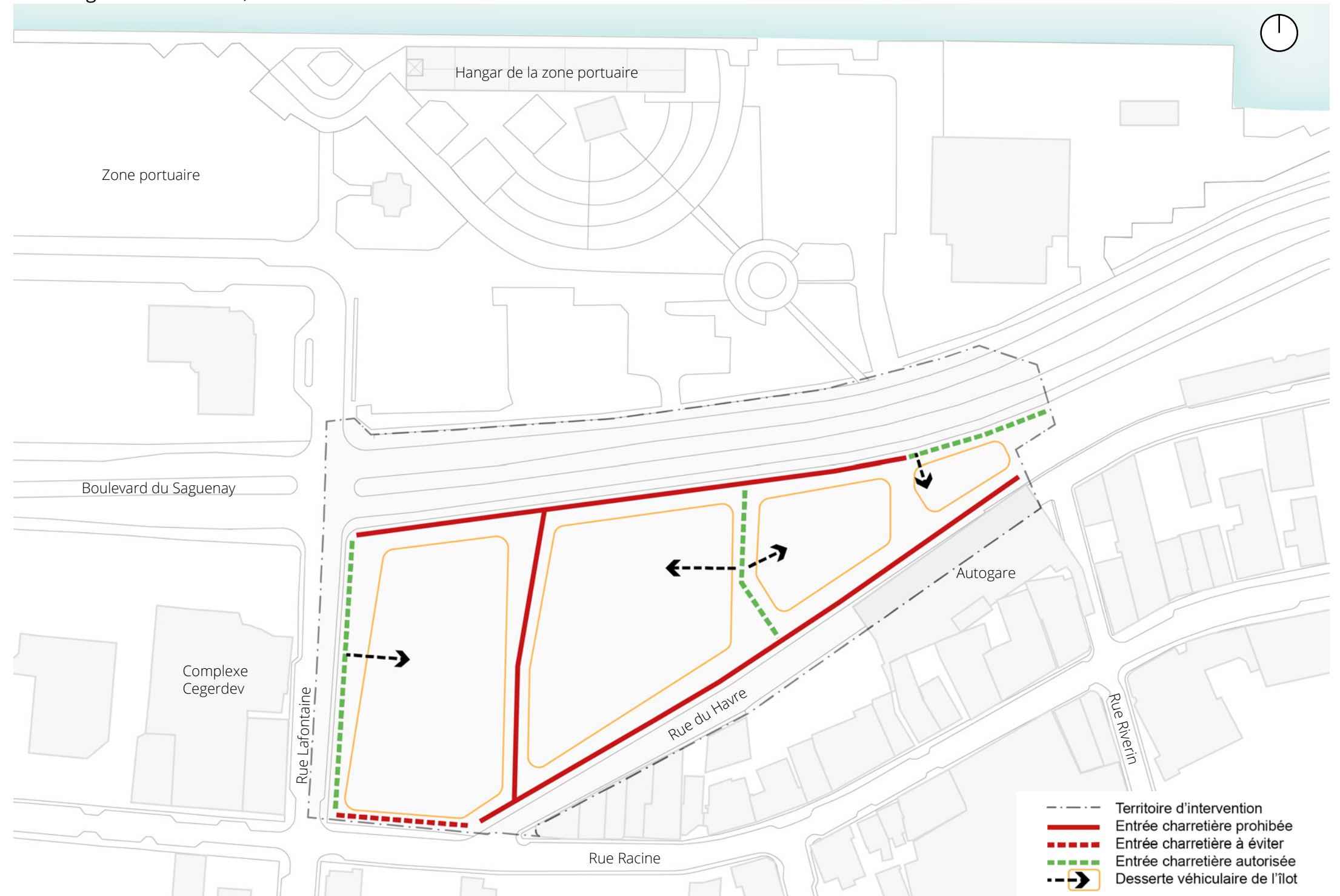


## 5.7 Gestion des accès, des stationnements et des aires de services

Les accès, les aires de stationnement et les aires de services devraient respecter les balises d'aménagement suivantes :

- localiser des aires de stationnement à l'intérieur;
- partager le stationnement entre les usages et réduire le ratio de cases compte tenu de la localisation et de la volonté de maintenir l'habitation abordable;
- regrouper les entrées charretières des différents bâtiments et les localiser sur les rues orientées nord-sud, à l'exception de celle piétonne;
- éviter les entrées charretières sur la rue Racine afin d'optimiser la continuité de la trame commerciale;
- éviter les entrées charretières sur la rue du Havre afin d'éviter de segmenter le nouvel espace public;
- éviter les entrées charretières sur le boulevard du Saguenay afin de préserver l'alignement d'arbres et maximiser le stationnement sur rue;
- éviter les entrées charretières sur la nouvelle voie piétonnière afin de limiter la circulation de véhicules sur celle-ci aux véhicules d'urgence, de livraison et d'entretien;
- localiser les aires de chargements et déchargements en cour latérale, intérieure ou arrière;
- gérer les matières résiduelles dans :
  - des locaux à déchets intérieurs;
  - des bacs roulants ou semi-enfouis en cours latérale, intérieure ou arrière et masqués depuis la rue par un écran visuel.

Plan de gestion des accès, des stationnements et des aires de services



## 5.8 Infrastructures

### Réseaux techniques urbains :

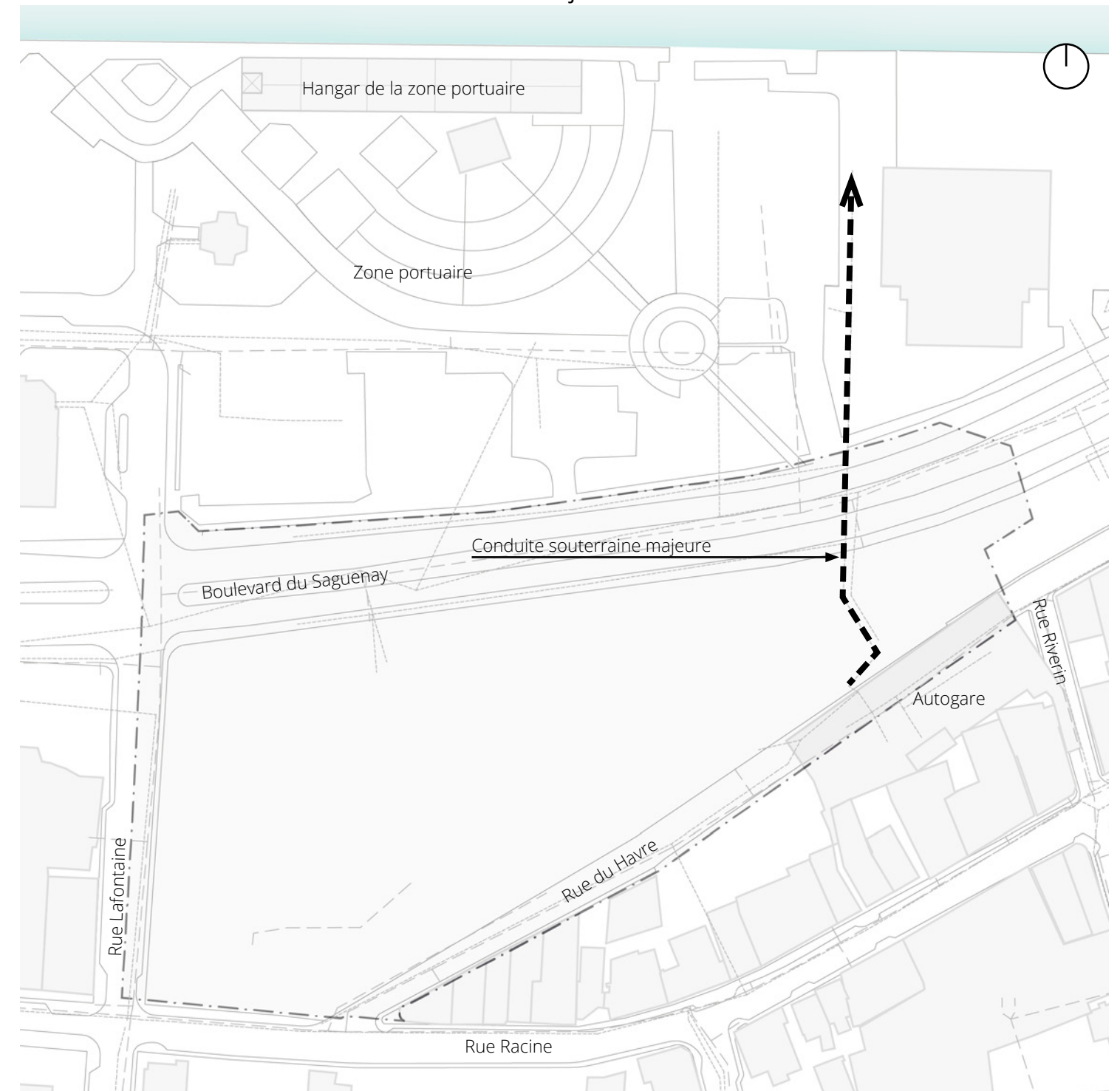
Les réseaux techniques urbains (électricité, télécom, etc.) sur le site de l'ancienne zone ferroviaire, y compris les rues adjacentes, doivent être enfouis. Cela a pour but de profiter de la construction ou de la réfection des rues pour réduire les coûts d'enfouissement des fils, alors que le site s'inscrit en continuité de la rue Racine où cela est déjà le cas, ainsi que de permettre un développement optimal des arbres sur rues, essentiel à la canopée dans un tel milieu urbain. De plus, les valeurs foncières correspondant à la densité projetée dans le concept d'aménagement justifient un tel investissement.

### Conduite souterraine :

Une conduite souterraine majeure (diamètre > 4 m) servant d'exutoire principal du réseau d'égout pluvial du centre-ville traverse la partie est du site. Celle-ci pouvant difficilement être déplacée, une emprise foncière, sous forme de lot ou de servitude, d'une largeur suffisante, doit être maintenue pour permettre son accès pour d'éventuels travaux.

Cette emprise pourra servir d'assise pour un lien piétonnier entre le prolongement du sentier de la Traverse du Coteau et la zone portuaire.

### Plan de localisation de la conduite souterraine majeure



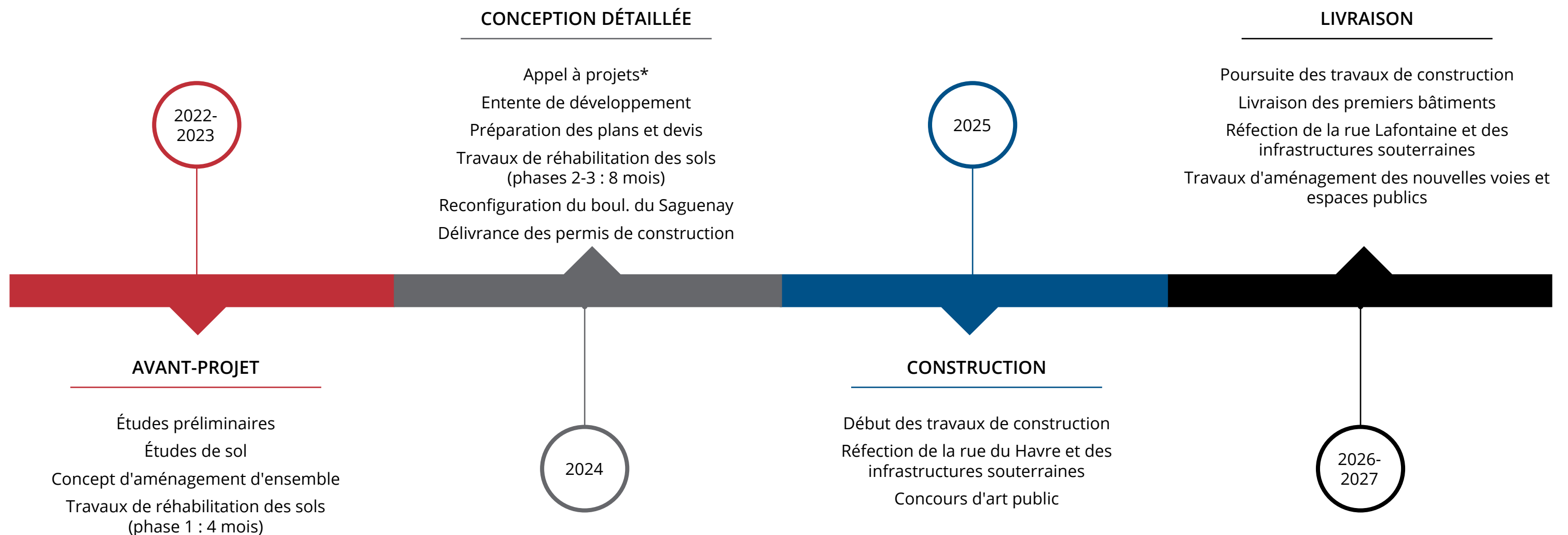
# 6.

## STRATÉGIES ÉTUDIÉES

- 
- 6.1 Échéancier
  - 6.2 Maîtrise foncière
  - 6.3 Lots réservés pour une offre pérenne de logements abordables
  - 6.4 Servitude de bruit
  - 6.5 Mesures environnementales

## 6.1 Échéancier

L'échéancier suivant est présenté à titre indicatif.



\* La maîtrise foncière du site par la Ville de Saguenay offre l'opportunité de prévoir les conditions qu'elle entend. Cela lui permet de définir des paramètres qui ne peuvent pas être régis par la réglementation d'urbanisme : types de tenure, certifications environnementales, etc. Elle peut également analyser les propositions selon des critères qualitatifs et quantitatifs et choisir la meilleure des propositions.

## 6.2 Maîtrise foncière

La maîtrise foncière est un levier d'intervention important pour une Ville. Pour garder la maîtrise foncière, la Ville de Saguenay peut envisager certaines stratégies, afin de ne pas complètement céder cet avantage sur ce site stratégique. Elle peut notamment :

- mettre à disposition les terrains par emphytéose, usufruit ou propriété superficière pour une durée de 50 à 100 ans;
- créer une fiducie foncière d'utilité sociale visant à administrer un ou des lots de manière à maintenir l'abordabilité de l'habitation en retirant ceux-ci du marché, à l'abri de la spéculation, voire y prévoir des clauses lui permettant de récupérer la maîtrise foncière (démembrement) dans certaines situations.

À titre d'exemple, la Société de développement Angus, responsable du développement du technopôle Angus, un ancien site industriel et ferroviaire situé dans l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie, à Montréal, a créé la Fiducie foncière Angus. Cette fiducie d'utilité sociale a pour objectif principal la création d'un patrimoine collectif et autonome visant à garantir sa protection à perpétuité en conformité avec la mission du Technopôle Angus, soit d'assurer son développement social, économique et environnemental. Elle deviendra, à terme, propriétaire de la quasi-totalité des actifs immobiliers du Technopôle, soit neuf immeubles et six terrains en nue-propriété (emphytéose).

## 6.3 Lots réservés pour une offre pérenne de logements abordables

Afin d'assurer une mixité de population dans le projet urbain, les logements construits doivent convenir à des ménages ayant diverses capacités financières. Malgré l'objectif d'attirer une nouvelle population plus jeune et plus aisée dans le centre-ville, plusieurs clientèles cibles n'ont pas nécessairement les moyens de faire l'acquisition ou la location d'une habitation neuve.

Ayant la maîtrise foncière du site, la Ville de Saguenay jouit d'une opportunité pour réserver un ou plusieurs lots pour la réalisation :

- d'une résidence étudiante;
- d'une coopérative d'habitation;
- d'un cohabitat;
- d'une résidence d'artistes, ou;
- d'un immeuble de logements abordables gérés par un organisme à but non lucratif, une fiducie d'utilité sociale ou un Office municipal d'habitation.

Ce faisant, elle peut s'assurer de la pérennité de l'abordabilité d'une partie des logements qui y seront construits. Cela permettra d'assurer que les objectifs d'attraction et de rétention d'une population diversifiée au centre-ville demeurent atteints à long terme.

## 6.4 Servitude de bruit

La tenue de grands événements (concerts, festivals, etc.) est cohérente avec l'intensité urbaine d'un centre-ville, lieu de rassemblement de la communauté par excellence. De nombreuses villes tiennent des spectacles en milieux urbains, parfois à très grande proximité d'habitations (voir l'inventaire à annexe C).

Afin d'assurer une cohabitation avec les événements ayant lieu sur la zone portuaire, la Ville devrait envisager la création d'une servitude de bruit en faveur de cette dernière et qui peut être mise en place sur les lots nouvellement créés. De cette façon, la Ville met ce site à vocation collective à l'abri des plaintes et des poursuites pouvant être occasionnées par des concerts ou autres événements d'envergure s'y tenant fréquemment en saison estivale.

## 6.5 Mesures environnementales

### 6.4.1 Conditions à l'acte de vente

Lors de ventes ou de cessions de terrains, la Ville peut exiger de l'acquéreur et du développeur de respecter certaines conditions visant la rencontre de stratégies durables et même l'obtention d'une certification environnementale.

À titre d'exemple, la Ville de Montréal, dans l'Entente sur les conditions de réalisation du campus Outremont entre la ville et le promoteur, soit l'Université de Montréal, a exigé la rencontre de certaines clauses visant à promouvoir le développement durable. Ainsi, l'obtention obligatoire d'une certification LEED pour les pavillons universitaires et les immeubles de l'université y est indiquée. Aussi, d'autres engagements liés à la gestion de l'eau, aux matières résiduelles, au verdissement, à la réduction des îlots de chaleur urbains et à la performance énergétique y sont mentionnés. Également, lorsqu'un lot est cédé à des promoteurs immobiliers, l'Université doit s'engager à exiger des promoteurs l'application de certaines de ces clauses environnementales.

Dans le même esprit, la Ville de Québec, lors de la vente d'un terrain à une entreprise dans l'écoquartier D'Estimauville, a indiqué dans son acte de vente que l'acquéreur s'engage à réaliser un projet conforme aux exigences obligatoires, critères d'évaluation et autres obligations liés à l'écoquartier. Ainsi, tout projet résidentiel doit être certifié LEED Habitation.

### 6.4.2 Boucle énergétique ou réseau de chauffage urbain

La diminution de la demande énergétique d'un secteur peut être une cible collective tant du point de vue environnemental qu'économique, créant un avantage concurrentiel tant pour la Ville que les investisseurs. La création de nouveaux quartiers mixtes peut permettre de réfléchir à une solution applicable au secteur afin de valoriser les rejets énergétiques par l'installation d'une infrastructure permettant l'échange et le partage d'énergie thermique entre les bâtiments. La surchauffe de certains bâtiments, causée par le dégagement de chaleur d'équipements par exemple, répond aux besoins de chauffage d'autres bâtiments.

C'est ce qui a été préconisé dans le projet similaire de l'îlot Angus à Montréal. Cette stratégie permet une diminution de 26 % des émissions GES en plus de réduire de 40 % la consommation énergétique. Cette boucle permet de répondre à la fois aux besoins en énergie de chauffage en hiver que de refroidissement en été, en plus de l'eau chaude domestique. Les occupants bénéficient ainsi d'un chauffage et d'une climatisation à air pulsé, silencieux et offrant un avantage compétitif.

La mixité de fonction est essentielle afin que les moments où la chaleur est requise et produite varient d'un bâtiment à l'autre. La présence d'un usage générant de la chaleur (ex. : centre de données) est un atout.

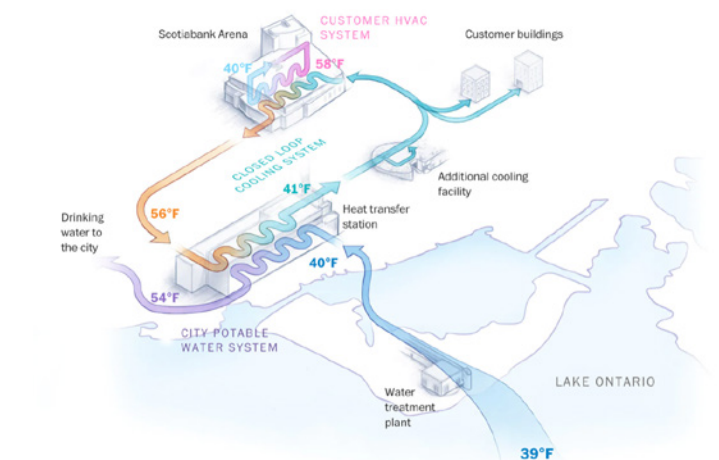
Légèrement différent, le réseau de chauffage urbain prévoit l'apport d'une source thermique (industrielle, naturelle ou autre) afin de remplacer ou diminuer les besoins de chauffage et climatisation. Des systèmes de chauffage

urbain existent dans le centre de nombreuses villes : Québec, Gatineau, Montréal, Toronto, Edmonton, New York, etc.

Par exemple, le quartier de la Cité Verte à Québec comprend une centrale à la biomasse permettant de chauffer l'ensemble des bâtiments du quartier. Au centre-ville de Toronto, un système d'échange de chaleur, qui permet de desservir 80 bâtiments, utilise la température constante de l'eau du lac Ontario pour refroidir l'air des bâtiments. Ce système en boucle fermée permet d'utiliser 90 % moins d'électricité qu'un système traditionnel en plus d'éliminer le besoin de tours d'eau et de produits réfrigérants. La source d'eau potable de la Ville est d'abord utilisée pour refroidir l'eau présente dans la boucle fermée. Celle-ci est ensuite réfrigérée davantage avant d'être distribuée à travers les bâtiments desservis pour ensuite être réacheminés vers la station de transfert d'énergie. Développée pour réduire la pollution de l'air, les émissions CO<sub>2</sub> et des CFC, la gestion du système est assurée par une compagnie indépendante, soit Enwave.



Boucle énergétique du futur écoquartier Angus.  
Source : Voirvert.ca



Climatisation en eaux profondes, Toronto.  
Source : Applied Economics Clinic

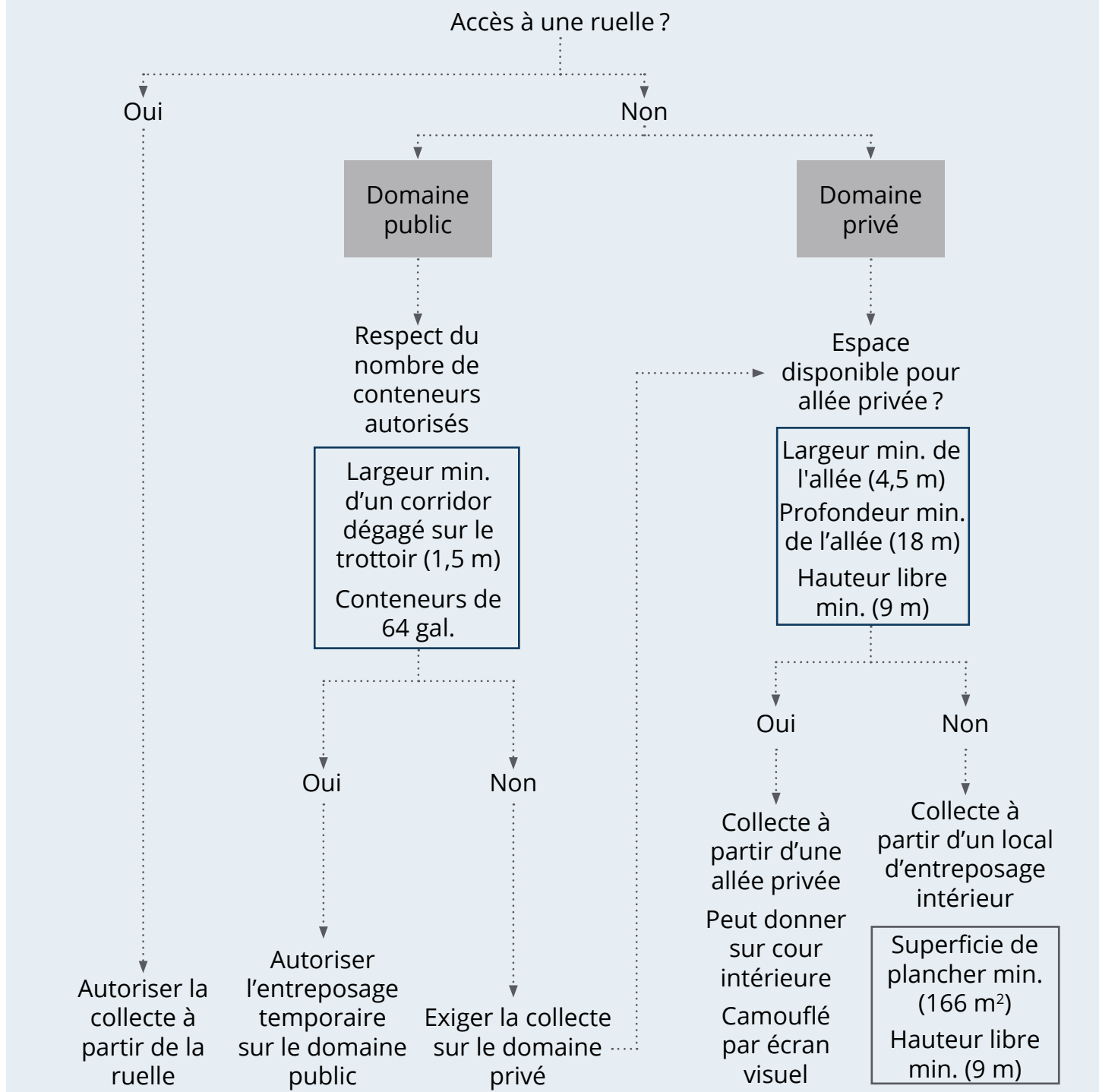


### 6.4.3 Gestion des déchets

La Ville pourrait exiger que la collecte des matières résiduelles ait lieu à l'intérieur de ruelles, en retrait de la vie urbaine. Or, cette opération peut toutefois s'avérer ardue puisqu'elle implique la perte de superficies développables et la collaboration entre la Ville et les divers propriétaires fonciers. De plus, le concept d'aménagement s'y prête peu. Pour les immeubles n'ayant pas accès à une ruelle ou ne pouvant en réaliser une, l'entreposage temporaire de bacs roulants de 64 gallons, en nombre limité, et leur collecte à partir de la bordure de rue pourrait être permis, à condition qu'un espace de 1,5 m demeure disponible pour la circulation des usagers actifs. Si ces conditions ne peuvent être respectées, l'entreposage temporaire des conteneurs et la collecte devraient se faire sur le domaine privé.

Si l'espace le permet, une allée privée respectant les dimensions minimales (L : 4,5 m x P : 18 m x H : 9 m) pourrait être exigée, laquelle permettrait à la fois l'entreposage et la collecte des conteneurs. L'entreposage et la collecte pourraient aussi être dans un local intérieur et réfrigéré, accessible via le domaine public par une porte de garage en retrait du plan de façade. Les solutions doivent être relatives au contexte d'implantation de chacun des bâtiments.

Schéma décisionnel d'intégration urbaine de l'espace dédié à la collecte des matières résiduelles



De plus, les commerces générant beaucoup de déchets alimentaires devraient avoir accès à un local réfrigéré permettant l'entreposage des matières organiques. Par exemple, les établissements concernés d'une superficie d'au moins 100 m<sup>2</sup> pourraient comprendre un local où la température est maintenue entre 2 et 7 °C.

#### 6.4.4 Autopartage

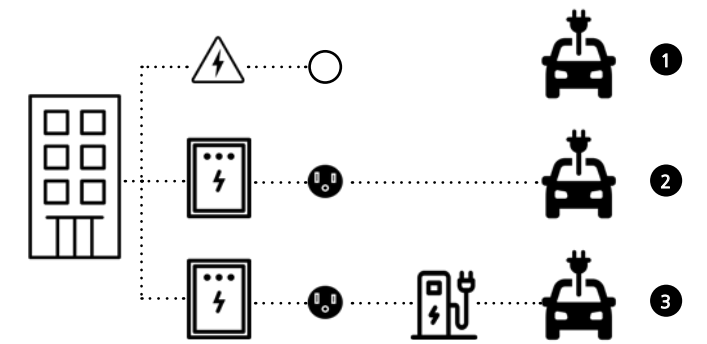
La création d'une flotte de véhicules en autopartage, en complément aux réseaux de transport en commun et aux déplacements actifs, permettrait de soutenir un mode de vie moins dépendant de la voiture et réduire le besoin en stationnement du développement du site. Les avantages de l'autopartage sont concrets : une voiture en libre-service permet de remplacer 10 voitures privées et une économie d'utilisation d'une vingtaine de cases de stationnement. Les usagers réduisent quant à eux l'utilisation de la voiture privée à une hauteur de plus ou moins 40 %<sup>1</sup>. À titre d'exemple, Communauto, un acteur clé dans l'autopartage au pays avec le plus grand parc de voitures partagées, est présent dans les villes telles que Sherbrooke, Kingston, Trois-Rivières et Victoriaville. Pour faciliter le déploiement de cette offre, le rôle de la Ville devrait notamment être de prévoir un ou plusieurs espaces réservés au stationnement des voitures en autopartage au centre-ville, voire de s'engager comme partenaire comme l'ont fait Trois-Rivières et Victoriaville.



Case de stationnement réservée à une voiture en autopartage  
Source : UQAM

#### 6.4.5 Exigence d'être « prêts à l'installation » de bornes de recharge pour des bâtiments multilogements

Étant donné que la grande majorité des recharges de véhicules électriques s'effectue à domicile, il importe que les immeubles multilogements soient prêts à accueillir la transition vers l'électrification. En effet, l'adaptation d'un bâtiment existant pour permettre la recharge peut s'avérer très coûteuse. Plusieurs municipalités ont exigé un ratio de cases de stationnement devant être munies d'une puissance électrique pouvant alimenter les bornes de niveau 2 (240 V). À titre d'exemple, le Code de l'urbanisme de la Ville de Laval exige un ratio d'installation électrique combiné à l'installation d'un certain nombre de bornes pour les immeubles de 50 logements et plus. Néanmoins, afin d'assurer la compatibilité du bâtiment avec les besoins futurs, où tous les véhicules devraient être électriques, Hydro-Québec recommande d'aller plus loin et d'exiger la capacité électrique pour l'ensemble des cases de stationnement.



Options d'exigences réglementaires.

- 1) Prêt pour l'installation (EV-Capable)
- 2) Prêt pour l'activation (EVSE-Ready Outlet)
- 3) Borne de recharge installée (EVSE-Installed)

Adapté de AVÉQ (2019) Le code de construction « EV-Ready » : Les villes comme fer de lance de l'électrification des transports

<sup>1</sup> Collectivités viables (2018) Autopartage et véhicules en libre-service, Collectivitesviable.org, Vivre en Ville, septembre 2018 [En ligne] <http://collectivitesviables.org/articles/autopartage-et-vehicules-en-libre-service.aspx>

#### 6.4.6 Rues et espaces publics résilients

Les rues et les espaces publics résilients sont un concept émergent dans l'aménagement urbain qui vise à créer des infrastructures capables de s'adapter aux défis environnementaux et de contribuer à la durabilité des villes. Ils intègrent des solutions novatrices pour la gestion des eaux et la présence de végétaux adaptés, offrant ainsi de nombreux avantages pour la santé, le bien-être de la population et l'environnement.

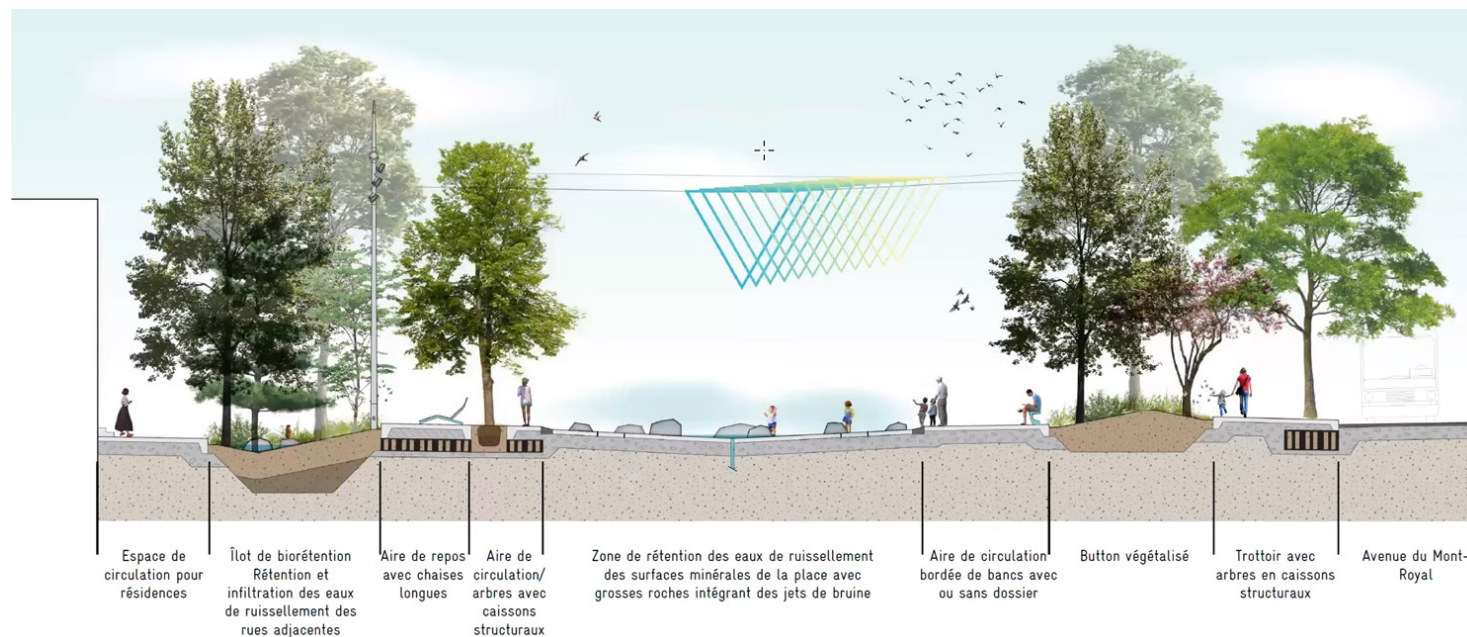
Les rues et les espaces publics résilients intègrent des techniques avancées de gestion des eaux pour minimiser les risques d'inondation et de ruissellement. Ils favorisent la rétention, la filtration et l'infiltration des eaux de pluie afin de réduire la charge sur les systèmes d'égouts et de préserver la qualité de l'eau. Des infrastructures telles que des bassins de

rétention, des zones d'infiltration et des noues végétalisées sont intégrées aux aménagements du domaine public pour recueillir, filtrer et accumuler l'eau de pluie.

Les végétaux qui sont utilisés dans les rues et les espaces publics résilients doivent être sélectionnés afin de survivre aux conditions urbaines difficiles. Ils doivent être capables de résister aux embruns salins et aux risques d'endommagement provenant du déneigement, de la pollution atmosphérique, de la chaleur urbaine et d'autres contraintes environnementales. Des espèces végétales résistantes et adaptées, telles que les plantes succulentes, les graminées résistantes à la sécheresse et les arbres à faible entretien, sont privilégiées.

#### 6.4.7 Plantations d'arbres sur le domaine public

Afin d'augmenter l'indice de canopée dans un contexte aussi urbain que le centre-ville, les immenses superficies que représentent les emprises de rue, parcs, espaces publics et terrains résiduels devraient être mises à profit. La plantation d'arbres en grande quantité est un moyen abordable de réduire les îlots de chaleur urbains, en plus de rehausser la qualité esthétique de la rue et la valeur foncière des propriétés adjacentes tout en améliorant la santé publique. Compte tenu des divers besoins devant être répondus sur le domaine public dans un contexte de centre-ville (ségrégation des circulations selon les modes de déplacement, signalisation, éclairage, mobilier urbain, végétation, gestion de l'eau, réseaux techniques urbains, etc.), la valeur de cet espace nécessite d'accorder une importance à la plantation d'arbres et la mise en place de conditions propices à leur survie et leur croissance : fosses continues, chemins racinaires ou cellule de sol sous des surfaces minérales, choix d'essences résistantes aux sels de déglacage et à la sécheresse, entretien réduisant le stress et l'exposition aux embruns salins, etc.



Coupe transversale nord-sud illustrant les différents aménagements de la Place des Fleurs-de-Macadam, un espace public inondable.  
Source : Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

A.

ANNEXE:  
CONCEPTS  
D'AMÉNAGEMENT  
PRÉLIMINAIRES

---

Concept préliminaire 1

---

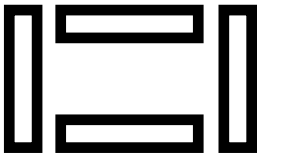
Concept préliminaire 2

---

Concept préliminaire 3

# Concept préliminaire 1 présenté lors des ateliers participatifs

## Trame urbaine traditionnelle



### 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

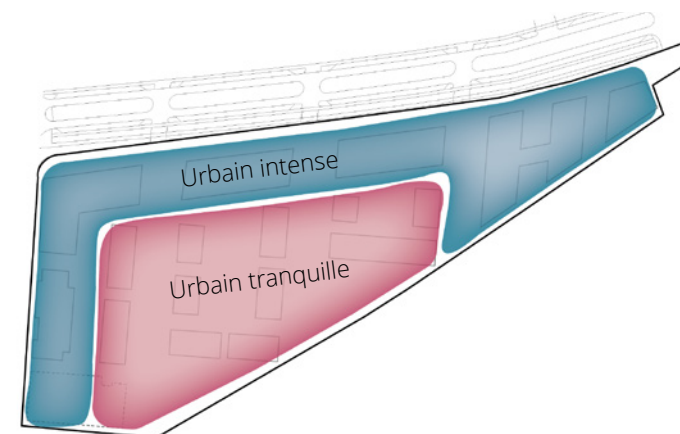
Les têtes d'îlots le long du boulevard du Saguenay, ainsi que la partie le long de la rue Lafontaine, sont formées de bâtiments de plus grands gabarits, alors que le cœur du projet est formé de bâtiments de 2 ou 3 étages de type plex. Cela forme deux zones distinctes sur le site : l'une protégeant l'autre 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 de transformer le visage de la rue du Havre.



Élément structurant



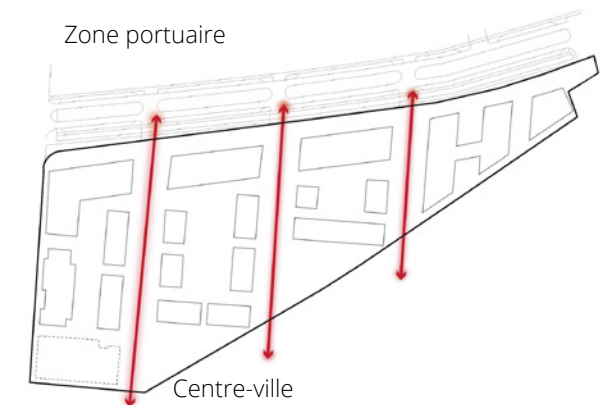
### CONSIDÉRATIONS ( + )

- 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.

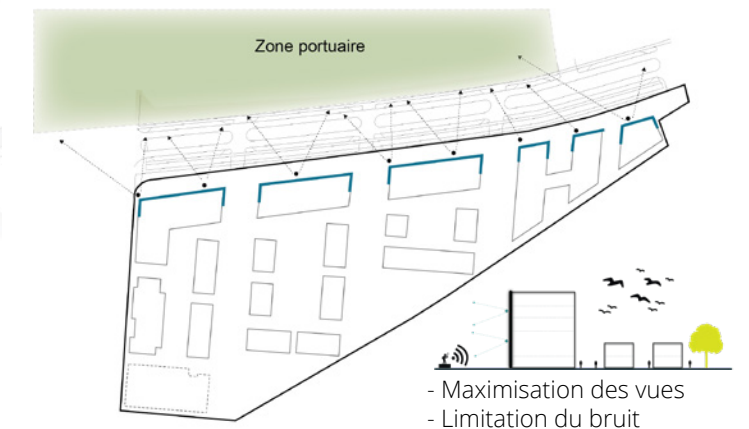
### CONSIDÉRATIONS ( - )

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

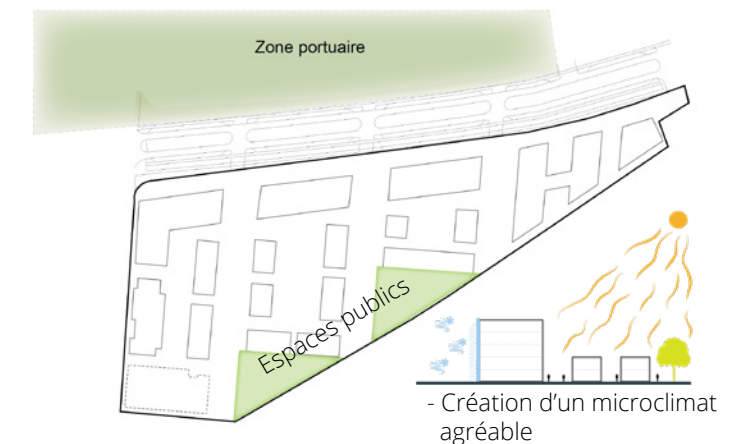
### TRAME DES RUES ET CONNEXIONS



### VUES SUR LE PAYSAGE

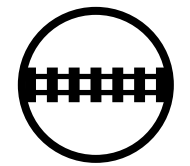


### PARCS ET ESPACES PUBLICS



# Concept préliminaire 2 présenté lors des ateliers participatifs

## Plaque tournante



### 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 du 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.

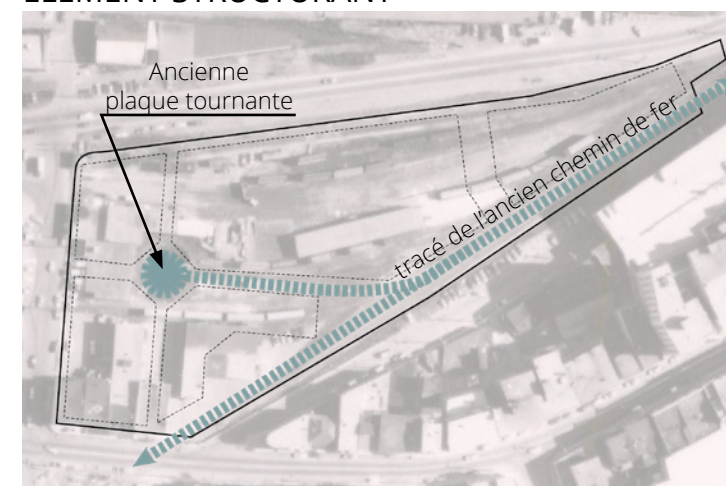
Les deux rues perpendiculaires sont piétonnières et forment à leur rencontre un espace public rappelant l'emplacement de la plaque tournante. Beaucoup plus intime que la place du Citoyen, cet espace sera complémentaire et résolument urbain.



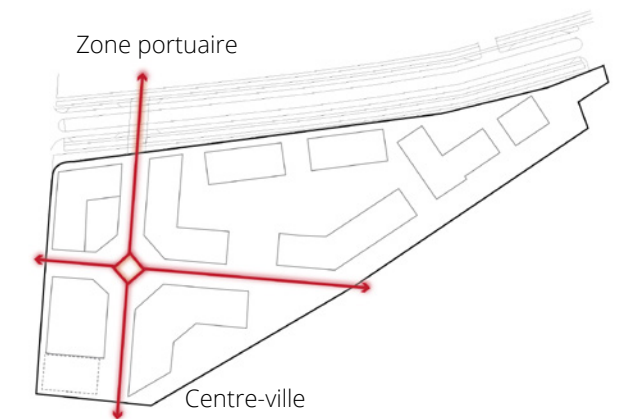
Usages projetés :

- habitation
- commerce
- bureau/enseignement

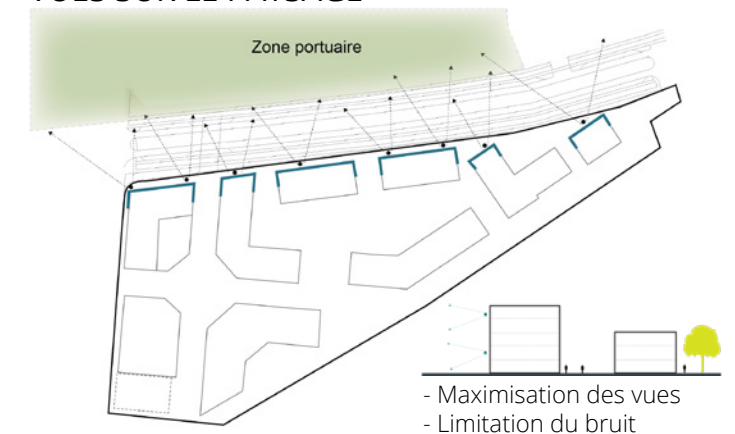
### ÉLÉMENT STRUCTURANT



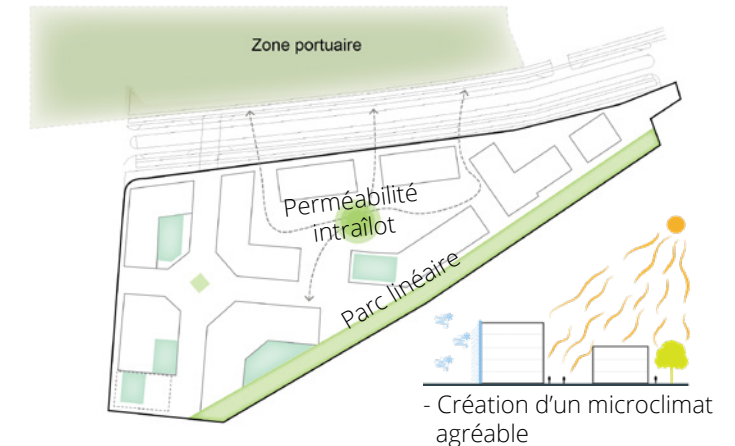
### TRAME DES RUES ET CONNEXIONS



### VUES SUR LE PAYSAGE



### PARCS ET ESPACES PUBLICS



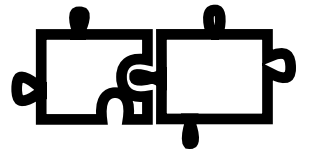
### CONSIDÉRATIONS (+)

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 préliminaire 3 présenté lors des ateliers participatifs Imbrication nature - urbain



### 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 ornemental ou autre.

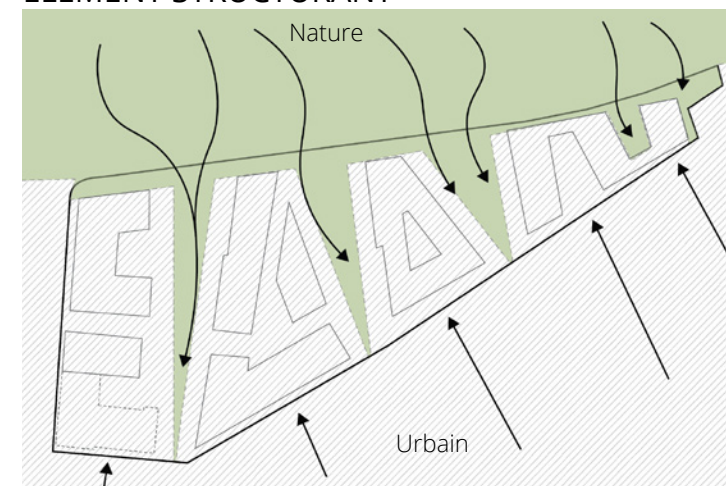
Les ouvertures créées par les espaces publics maximisent les vues (indirectes) des futurs occupants du site vers le parc de la zone portuaire et le paysage de la rivière.



Usages projetés :

- habitation
- commerce
- bureau/enseignement

### ÉLÉMENT STRUCTURANT



### 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.

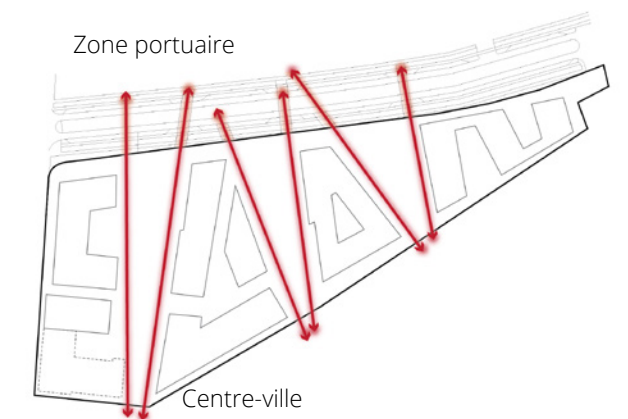
### CONSIDÉRATIONS (-)

Moins de superficies développables, donc moins de revenus pour la Ville.

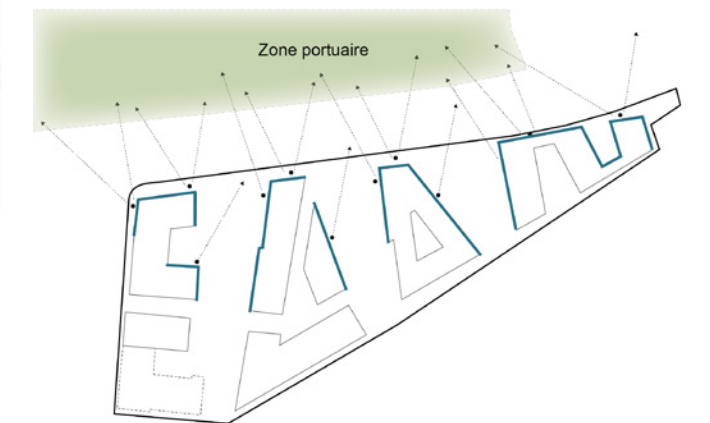
Absence de protection du vent froid d'hiver qui peut s'engouffrer dans le site.

Îlots de formes et dimensions irrégulières.

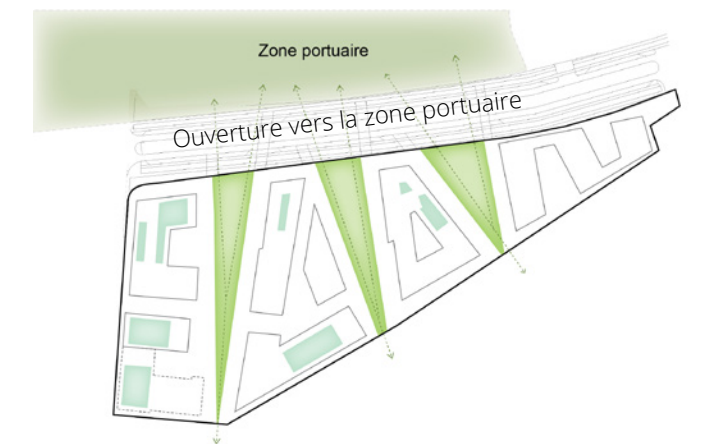
### TRAME DES RUES ET CONNEXIONS



### VUES SUR LE PAYSAGE



### PARCS ET ESPACES PUBLICS



B.

---

ANNEXE :  
RAPPORT DE  
LA DÉMARCHE  
PARTICIPATIVE



C.

---

**ANNEXE :  
INVENTAIRE DE ZONES  
DE SPECTACLES  
ADJACENTES À DE  
L'HABITATION**

# Inventaire de zones de spectacles adjacentes à de l'habitation

Distance minimale entre la scène et une habitation



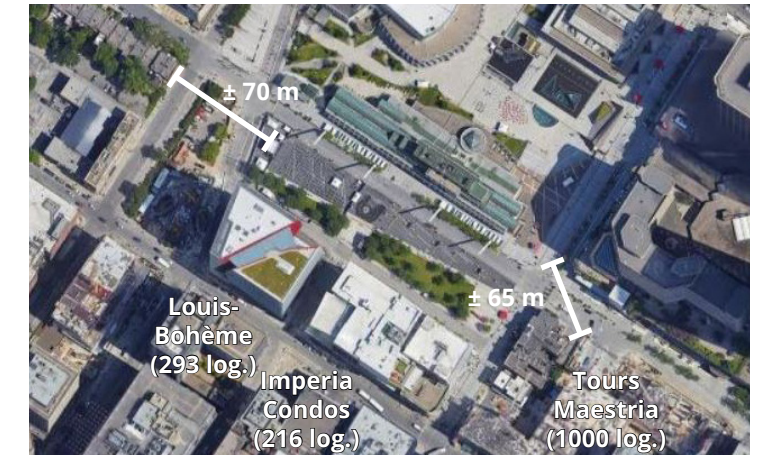
Zone portuaire, Saguenay



Place Festivalma, Alma



Esplanade du Quartier des Spectacles, Montréal



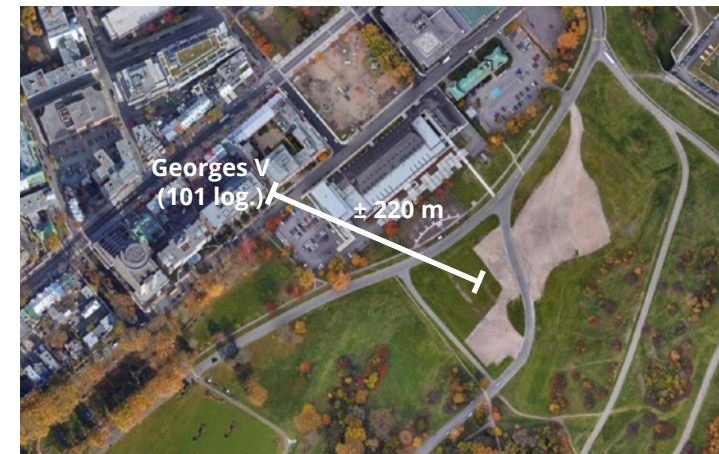
Place des Festivals, Montréal



Amphithéâtre Cogeco, Trois-Rivières



Place Lagny, Sainte-Agathe-des-Monts



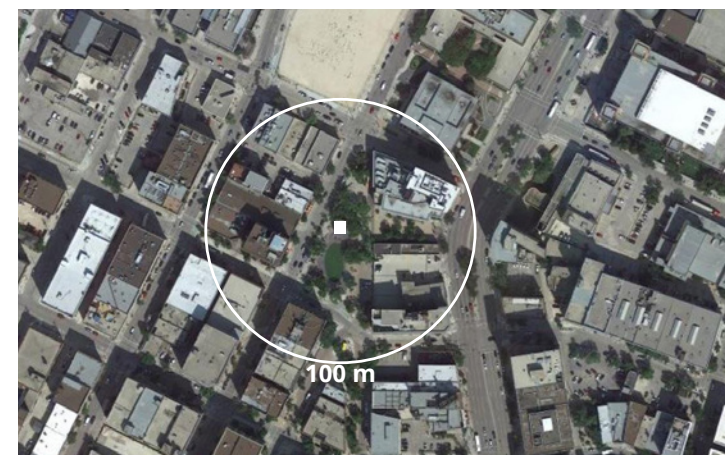
Plaines d'Abraham, Québec



Agora du Vieux-Port, Québec



Place Saint-Bernard, Mont-Tremblant



Old Market Square, Winnipeg

Ville de  
Saguenay



atelier  
urbain