

LE CENTRE-VILLE DE
L'ARRONDISSEMENT DE CHICOUTIMI

UN DÉFI COLLECTIF

UN CENTRE-VILLE DU 21^E SIÈCLE RICHE
DE SON AUTHENTICITÉ

PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT ET
DE MISE EN VALEUR 2017-2027

MARS 2019 | 1851307

TABLE DES MATIÈRES

1 – MISE EN CONTEXTE	2	Deux secteurs résidentiels : Christ-Roi et Quartier latin	20	6 – LE PLAN D'ACTION	32
2 – LA VISION	8	Portrait : Population et habitat	21	ANNEXE A : QUARTIER DE L'INNOVATION	
3 – LES ANALYSES SECTORIELLES	10	Conclusion	23	Qu'est-ce qu'un quartier de l'innovation ?	38
Haut-de-la-Côte (Pôle commercial vivant)	12	4 – LES ENJEUX	24	Les quartiers de l'innovation pour les villes moyennes	38
Parc de la zone portuaire.....	13	5 – LE CONCEPT	26	Les principes de création	39
Secteur civique	14	Gestes fédérateurs			
Secteur Terminus.....	15	Nouveau Racine, un quartier de l'innovation	29		
Deux secteurs limitrophes : Le jardin des Fondatrices et la Cité du savoir et de la santé	16	Zone ferroviaire	30		
Boulevard du Saguenay	17	Boulevard du Saguenay	31		
L'ancienne zone ferroviaire	18				
Espaces vacants et stationnements : des opportunités de valorisation à court, moyen et long terme.....	19				



1 – MISE EN CONTEXTE

Centre-ville de Chicoutimi vu de
la rive nord du Saguenay

Source : Association des centres-villes de Chicoutimi

Dans les années 1950, le « Haut-de-la-Côte » devient le « Quartier des Affaires ». Le centre-ville vit une forte effervescence commerciale, avec par exemple quelques 2 000 sièges dans trois cinémas différents (Capitol, Cartier, Impérial) l'emploi et les services ne sont pas en reste : L'hôpital est ainsi le second plus important au Québec. La partie ouest du centre-ville accueille commerces et divertissements comme le Théâtre Capitol et l'aréna. La partie est accueille les principales institutions comme la cathédrale, et est en lien direct avec le Cégep (créé en 1967) et l'Université du Québec à Chicoutimi (1973).

Inauguré en 1949, le boulevard Talbot est le symbole d'un nouveau mode de vie tout entier dédié à l'automobile. Donnant accès au centre-ville et aménagé pour l'automobile, il attire le développement immobilier, notamment commercial, grâce à de larges espaces de stationnement. Dans les années 1960, alors que la périphérie accueille la croissance démographique du baby-boom et les lotissements résidentiels unifami-

liaux, les espaces commerciaux et de bureaux migrent vers le boulevard Talbot, au détriment du centre-ville.

L'aréna et le cinéma Capitol, démoli en 1989, disparaissent, le quartier industriel dans le quart nord-ouest du centre-ville laisse place aux terminus d'autobus. C'est tout le secteur au nord-ouest du centre-ville qui perd sa vocation de centre-ville pour devenir une simple zone de transit, peu accueillante pour les résidents ou les visiteurs. Le cadre bâti est hétérogène, rénové au mieux de façon économique, et l'offre commerciale correspond aux besoins des automobilistes avant tout. Parsemé d'espaces vacants, lieu de passage des autobus et automobilistes et des voyageurs de courte durée, le secteur contribue à la désaffectation du centre-ville et à une ambiance urbaine peu attrayante pour les résidents et les investisseurs.

LE PORT INDUSTRIEL À LA FIN DES ANNÉES 1970



Source : *Firme Yves-Michel Garant, architecte paysagiste*

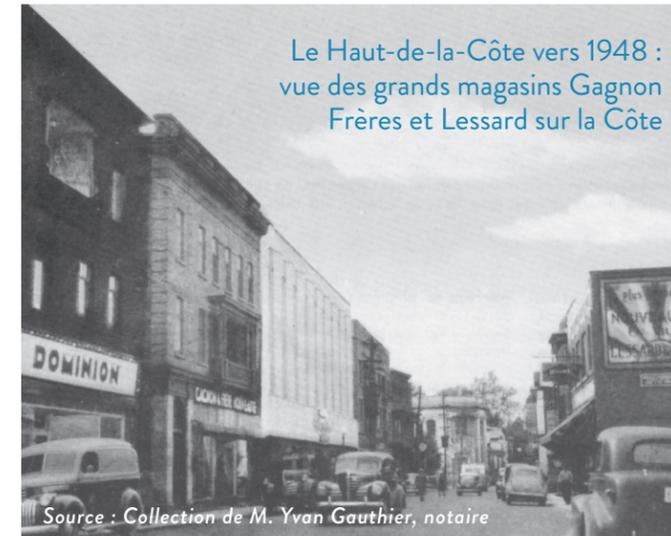
PATRIMOINE ART DÉCO

Édifice Laflamme vers 1950



Source : *Rodrigue Bégin, Studio BLM*

Le Haut-de-la-Côte vers 1948 :
vue des grands magasins Gagnon
Frères et Lessard sur la Côte



Source : *Collection de M. Yvan Gauthier, notaire*

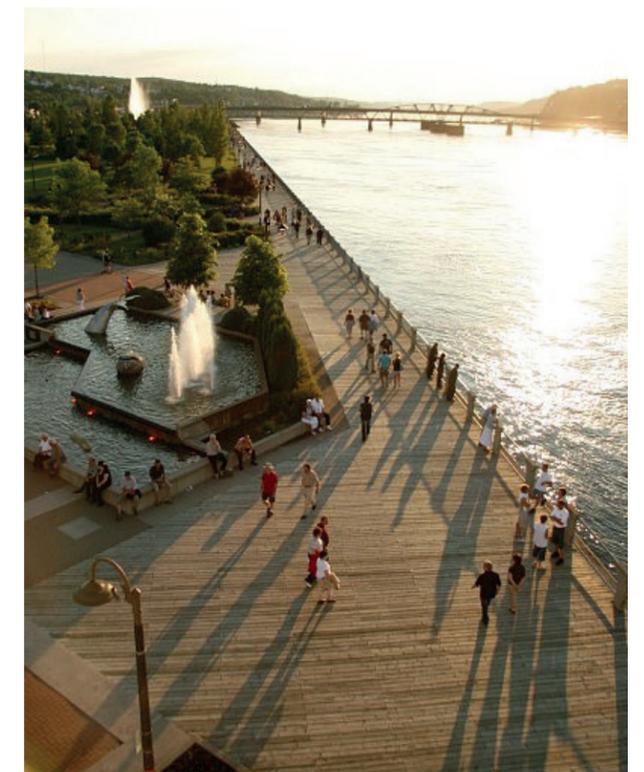
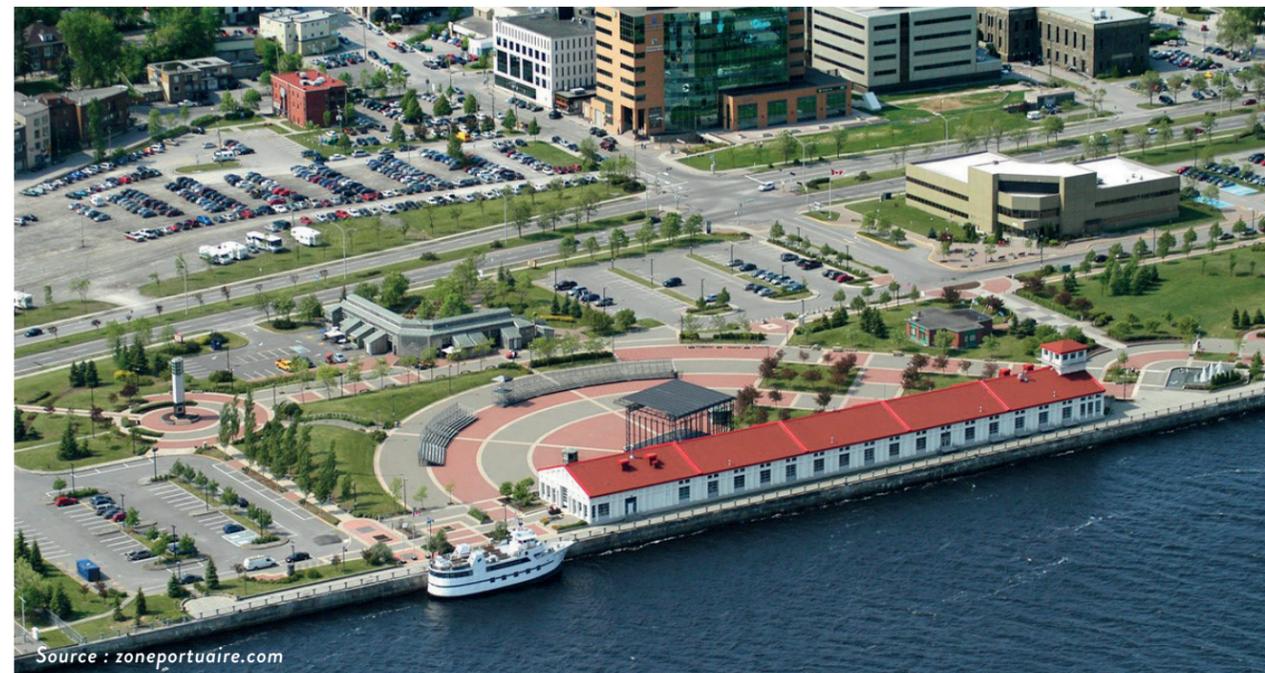
Au tournant des années 1990, suite à la désindustrialisation, la Ville redéfinit la vocation de la zone portuaire pour faire place à un parc réaménagé et de grande envergure : le Parc de la zone portuaire. En 1996, l'administration municipale pose un geste salubre pour la vitalité du centre-ville. La Ville de Chicoutimi adopte une réglementation d'urbanisme prohibant l'implantation de bureaux de services professionnels en dehors du centre-ville. Sans cette intervention structurante pour l'ensemble de l'agglomération, Chicoutimi aurait pu subir de façon encore plus forte la désaffectation de son centre-ville comme cela s'est vu dans d'anciennes métropoles industrielles.

Jusqu'à aujourd'hui, le centre-ville de Chicoutimi a pu maintenir une certaine vitalité grâce à une présence importante de bureaux, de services et d'institutions, et grâce à un secteur commercial dynamique et animé dans la portion est de la rue Racine, dans le Haut-de-la-Côte. À l'intersection de la rue Racine et de la rue de l'Hôtel-de-Ville, la Place du Citoyen est inaugurée en 2015 et consacre la vocation civique au secteur. Entourée de l'hôtel de ville et de la bibliothèque, la Place du Citoyen regarde d'un bord le Parc de la zone portuaire et la rivière Saguenay et sa rive nord, et de l'autre la rue Racine qui grimpe jusqu'à la cathédrale ; une certaine unité du centre-ville commence à renaître.

LA PLACE DU CITOYEN



LE PARC DE LA ZONE PORTUAIRE



Malgré ces initiatives, le centre-ville de Chicoutimi ne joue toujours pas le rôle structurant et dynamique qu'il pourrait jouer pour l'ensemble de l'agglomération saguenéenne et pour la région tout entière. Fragmenté par le boulevard du Saguenay Est au nord, déstructuré par les espaces vacants au nord-ouest et les nombreux espaces de stationnement, le centre-ville n'est pas encore une destination prisée des travailleurs ou le milieu de vie durable qu'il pourrait devenir pour de nouveaux résidents.

Le centre-ville de Chicoutimi ne regroupe plus l'ensemble des fonctions qu'il regroupait encore au milieu du vingtième siècle. Il a pu survivre grâce aux employés qui y travaillent, mais ceux-ci ne fréquentent pas le centre-ville en dehors des heures de bureau. Le centre-ville est incomplet et il n'est animé qu'au rythme des déplacements des travailleurs. Le centre-ville ne joue son rôle qu'à temps partiel. Il ne présente pas, tout au long de la journée, la diversité d'activités et d'usagers qui caractérise le centre-ville durable et en santé d'une métropole régionale.

Depuis quelques années, des tendances fortes se dessinent en Amérique du Nord avec le retour en ville des familles et des jeunes professionnels à la recherche de milieux de vie dense et durable, où ils peuvent mener leurs activités quotidiennes à pied, en vélo ou en transport en commun. Le développement du secteur tertiaire et l'innovation économique bourgeonnent dans des quartiers de l'innovation où ces « classes créatives » peuvent à la fois vivre, travailler et se divertir. Des centres-villes désaffectés sont réappropriés par des citoyens et des entreprises qui valorisent l'urbanité, les espaces communs et les échanges sociaux, pour leur qualité de vie et pour

créer un climat d'innovation nécessaire à leur réussite économique.

De ces milieux de vie denses et durables, de ces quartiers de l'innovation, le centre-ville de Chicoutimi en possède les attributs les plus essentiels qu'il est sinon impossible à planifier, ou tout du moins qu'à très long terme. Sa localisation exceptionnelle est le premier de ces ingrédients, la proximité de la rivière Saguenay, la promenade riveraine et le relief particulier du centre-ville. Le centre-ville dispose d'une rue commerçante animée et conviviale, un réseau d'espaces verts en partie aménagé, tel le Parc de la zone portuaire, ou en voie de l'être comme la promenade longeant l'ancienne voie ferrée (la Traversée du Coteau). Le centre-ville compte également de nombreux employeurs et centres de services ainsi que la proximité d'institutions d'enseignements et de recherches, soit les moteurs de tout quartier de l'innovation.

Les espaces de cotravail, tel qu'ici à Londres, constituent une part croissante des surfaces commerciales construites ces dernières années.



Enfin, le secteur possède encore aujourd’hui deux caractéristiques exceptionnelles, composantes rares d’une identité forte pour le centre-ville, soit : une perspective unique sur la rivière Saguenay ainsi qu’un patrimoine Art déco unique au Canada, qui ne demande qu’à être mis en valeur.

Les ingrédients sont là, les obstacles sont connus et anciens. Afin de les surmonter et de faire du secteur un centre-ville durable et attractif, la Ville doit se doter d’un plan qui saura attirer résidents et investisseurs. Pour que la « Reine du Nord » se réinvente et incarne la prochaine modernité urbaine, comme elle a su le faire par le passé, la Ville doit se doter d’un plan ambitieux, fédérateur et réaliste, vers un centre-ville durable, au profit de tous les Saguenéens.

Le centre-ville accueille de nombreuses activités sociales et culturelles, telles que des activités de danse sur la Place du Citoyen



Au 23 rue Racine Est, l’édifice Murdock présente un style à mi-chemin entre l’Art déco et le modernisme.



Source : Immeubles Murdock Inc



2 – LA VISION

Pub Terrasse

FAIRE DU CENTRE-VILLE DE CHICOUTIMI

UN MILIEU DE VIE URBAIN ET ANIMÉ
TOUT AU LONG DE LA JOURNÉE ET DE LA SOIRÉE,
D'ENVERGURE RÉGIONALE,
DU 21^E SIÈCLE, OÙ L'ON VIT AUTREMENT

VIVRE AUTREMENT, C'EST :

- + Résider dans un espace vivant, dynamique et accueillant dans lequel on peut habiter, travailler, se divertir et socialiser comme résidant
- + Pouvoir travailler, magasiner, obtenir des services ou s'amuser en toute sécurité, autant à pied, en vélo, en auto ou qu'en transport en commun
- + Découvrir en tant qu'excursionniste d'un jour ou touriste étranger

BREF, FAIRE DU CENTRE-VILLE DE CHICOUTIMI :

- + Un milieu authentique à l'échelle humaine, réapproprié par les Saguenéens, mettant en valeur les éléments identitaires du milieu, dans un environnement remodelé
- + Un milieu vivant, accessible et durable, qui incarne l'héritage d'une communauté forte et attire les forces vives de l'innovation économique et sociale régionale grâce à un milieu de vie stimulant et accueillant pour chaque génération de citoyens

An aerial photograph of a city, likely Montreal, with a semi-transparent blue overlay. The image shows a dense urban grid, a large body of water (St. Lawrence River) at the top, and various green spaces. The text is centered over the image.

3 — LES ANALYSES SECTORIELLES

Le centre-ville de Chicoutimi est actuellement un territoire hétérogène, constitué de secteurs disposant chacun de dynamiques et de caractéristiques propres.

La description de l'état actuel du centre-ville se décline selon les secteurs et les thématiques suivants :

01. Secteur Haut-de-la-Côte
02. Parc de la zone portuaire
03. Secteur civique
04. Secteur du terminus
05. Deux secteurs limitrophes :
le jardin des Fondatrices et
la Cité du savoir et de la santé
06. Boulevard du Saguenay
07. L'ancienne zone ferroviaire
08. Espaces vacants et stationnement
09. Deux secteurs résidentiels : Christ-Roi et
Quartier latin

HAUT-DE-LA-CÔTE (PÔLE COMMERCIAL VIVANT)

La rue Racine Est, entre les rues Bégin et Lafontaine, est une artère commerciale dynamique, pittoresque, et fréquentée par une grande diversité d'usagers. Cette portion, correspondant au « Haut-de-la-Côte », est en partie pentue entre les rues Labrecque et Lafontaine et parsemée de commerces et de terrasses qui attirent travailleurs, touristes, étudiants et résidents durant la saison estivale. Le secteur contribue fortement à la vocation ludique du centre-ville où les consommateurs fréquentent bars et restaurants, se dirigeant plus fréquemment vers les centres commerciaux périphériques pour l'achat de biens de consommation.

La rue Racine se situe dans le prolongement du « Haut-de-la-Côte », le centre-ville historique dans la première moitié du vingtième siècle. Il est pittoresque grâce à ses façades Art déco, telles que celle de l'Hôtel Chicoutimi. Recouverts d'aluminium, d'autres bâtiments hébergeant, notamment des bureaux, ont perdu de leur qualité architecturale, tel que celui abritant la SAQ. Toutefois, le cadre bâti dense et continu de cette portion de la rue Racine contribue à une expérience agréable pour les piétons, ponctuée par la perspective sur la cathédrale en haut de la pente et sur la portion ouest de la rue Racine qui, avec la récente inauguration de la Place du Citoyen, fait figure de « Nouveau Racine ».

En bas de la côte, l'intersection des rues Lafontaine et Racine Est est d'une importance cruciale pour l'ensemble du centre-ville de Chicoutimi, car elle se situe au milieu de l'axe central qu'est la rue Racine pour l'ensemble du centre-ville. C'est en ce lieu que se rejoignent la portion de Racine dynamique et en santé, sur les hauteurs, et la portion de Racine, qui est renouvelée par la Place du Citoyen, mais dévitalisée plus à l'ouest autour du terminus. Aussi, cette intersection permet un lien direct sur l'aire de spectacle du Parc de la zone portuaire. La revitalisation du centre-ville de Chicoutimi ne sera complète et pérenne sans un réaménagement ambitieux de cette intersection, un seuil structurant qui se doit d'être unique par son design, et refléter la diversité d'expériences et de citoyens propres à une métropole régionale.

L'intersection est bordée par le terrain vacant de la zone ferroviaire au nord-est et par un stationnement et les bâtiments de l'entreprise Chlorophylle au sud-ouest, deux sites à grand potentiel de développement.

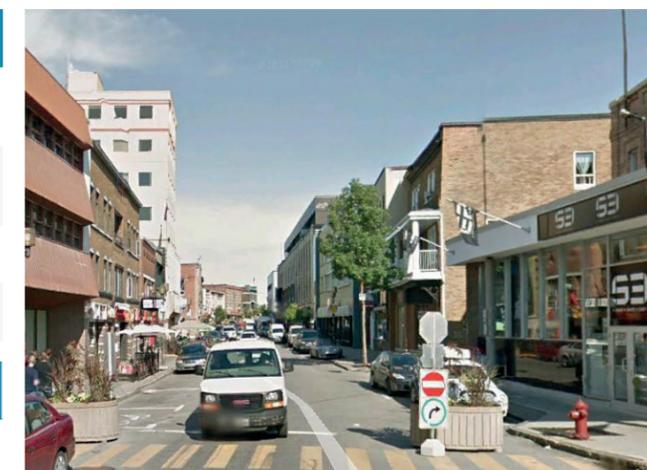


FORCES ET POTENTIELS

- Concentration de services de restauration et de divertissement
- Cadre bâti dense et continu qui favorise les déplacements piétonniers
- Animation durant l'été avec la présence de terrasses
- Organisation de festivals l'été avec piétonnisation de la rue

FAIBLESSES ET CONTRAINTES

- Relief marqué sur la portion située entre Labrecque et Lafontaine
- Absence de percée visuelle vers la rivière Saguenay
- Cadre bâti à mettre en valeur
- Aménagement des trottoirs et du domaine public
- Absence de liens avec la rivière Saguenay



PARC DE LA ZONE PORTUAIRE

Le Parc de la zone portuaire, grâce à ses perspectives sur la rivière Saguenay et au réaménagement d'envergure dont elle a fait l'objet au tournant des années 1990, est une destination locale et régionale. Le Parc de la zone portuaire dispose d'une aire de marché, d'une promenade et d'une aire de spectacle en plein air. Il est fréquenté par les touristes et les résidents qui peuvent le rejoindre via le réseau cyclable et la Route verte. Le parc est également occupé par différents bâtiments, notamment un édifice administratif fédéral.

Ce secteur d'une superficie importante, le plus grand de tous les secteurs identifiés ici, est peu connecté au reste du centre-ville. Seuls des événements ponctuels réussissent à générer un grand achalandage piétonnier vers le site. Le Parc de la zone portuaire pourrait ainsi faire l'objet d'une plus grande appropriation de la part des résidents et des travailleurs. Les obstacles à cette plus grande appropriation sont la présence de larges espaces de stationnement peu conviviaux et la barrière majeure qu'est le boulevard du Saguenay Est qui isole le Parc de la zone portuaire du reste du centre-ville, lui tournant le dos.



FORCES ET POTENTIELS

- Parc aménagé et structuré
- Rayonnement qui déborde les limites de la ville
- Proximité du centre-ville
- Haut lieu de rassemblement estival
- Site traversé par la Route verte
- Point de convergence touristique
- Vues exceptionnelles sur le cap Saint-Joseph, le cap Saint-François et sur le pont de Sainte-Anne

FAIBLESSES ET CONTRAINTES

- Isolé du centre-ville par le boulevard du Saguenay



SECTEUR CIVIQUE

Le secteur civique est centré sur l'Hôtel de ville, le palais de justice de Chicoutimi et la bibliothèque municipale. Le secteur a récemment bénéficié de l'aménagement de la Place du Citoyen également à proximité de commerces. Inaugurée en juin 2015, la Place du Citoyen a concrétisé la vocation du secteur comme un lieu de culture, de divertissement et d'échanges. Aussi, elle marque la transition entre le boulevard du Saguenay Est qui par sa large emprise borde le secteur, et les escaliers menant à la rue Jacques-Cartier vers la portion plus en hauteur du centre-ville.

Si la Place du Citoyen assure un lien nord/sud entre le Parc de la zone portuaire et la rue Jacques-Cartier, elle ne peut jouer pleinement son rôle compte tenu de l'obstacle qu'est le boulevard du Saguenay.

Alors que le secteur du Haut-de-la-Côte est le cœur actuel du centre-ville de Chicoutimi, la Place du Citoyen et le pôle civique sont l'épicentre de la partie basse du secteur, disposant d'un potentiel fort pour ancrer le redéveloppement de l'ensemble du centre-ville.



FORCES ET POTENTIELS

Concentration marquée de services aux citoyens (hôtel de ville, bibliothèque, Centre des Arts et de la Culture)

Fonction civique consacrée par la Place du Citoyen

Concentration d'emplois

FAIBLESSES ET CONTRAINTES

Sous-utilisation de l'espace par de nombreux stationnements

Manque de diversité de l'activité urbaine (secteur de bureaux 8:00 à 17:00)

Absence de vie urbaine en soirée



SECTEUR TERMINUS

Ce secteur abrite le terminus d'autobus de la Société de transport du Saguenay (STS) et les locaux d'Intercar, des fonctions de transit routier non compatibles avec la vocation de centre-ville visée par le présent plan. Marqué par cette fonction de transit routier, le secteur est parsemé de nombreux espaces vacants, d'espaces de stationnements qui desservent une offre commerciale hétérogène et de nombreux locaux vides.

Le lieu le plus marqué par la fonction de transit est l'îlot Morin où sont localisés le terminus d'autobus de la Société de transport du Saguenay (STS) et le bâtiment d'Intercar. Malgré quelques bâtiments résidentiels et commerciaux, cet espace représente un bris majeur le long de cette portion de Racine Est. Il s'agit d'un lieu peu accueillant pour le promeneur. Cette fonction de transit est incompatible avec la vocation multifonctionnelle actuelle de Racine Est et le serait encore moins dans le cadre d'un grand projet de développement. Quelques commerces sont implantés sur la rue Racine Est, entre les rues Sainte-Anne et la rue Tessier, et sont isolés de la portion commerciale plus à l'ouest sur Racine.

Grâce au pont de Sainte-Anne, ce secteur dispose d'un lien cyclable avec la rive nord de la rivière Saguenay.



FORCES ET POTENTIELS

Espace de « premier contact » pour les gens arrivant en autobus

La relocalisation potentielle des terminus et la présence de nombreux stationnements représentent une opportunité de transformation du secteur

FAIBLESSES ET CONTRAINTES

Secteur peu attrayant

Peu de continuité dans le cadre bâti (plusieurs espaces vacants – stationnements)

Présence des terminus (circulation pendulaire importante)

Ambiance urbaine négative



DEUX SECTEURS LIMITROPHES : LE JARDIN DES FONDATRICES ET LA CITÉ DU SAVOIR ET DE LA SANTÉ

L'intersection des rues Racine Est et Bégin/Salaberry doit être identifiée comme l'entrée principale du Haut-de-la-Côte et le point de convergence avec l'un des secteurs limitrophes au centre-ville, le secteur religieux, comprenant le jardin des Fondatrices (Évêché, ancien Institut familial et École apostolique), une concentration de bâtiments patrimoniaux et un lieu de mémoire pour Chicoutimi. Le secteur voisin, la Cité du savoir et de la santé emploie environ 15 500 personnes, autant d'utilisateurs potentiels pour le centre-ville.

Le relief important entre ces deux secteurs et le centre-ville peut dissuader les piétons de se déplacer d'un secteur à l'autre et les amener à favoriser l'automobile.

FORCES ET POTENTIELS

Topographie en hauteur présentant des points de vue d'intérêts

Potentiel important d'utilisateurs et de résidents pour le centre-ville

Présence de grands bâtiments offrant un potentiel de réhabilitation à des fins résidentielles

FAIBLESSES ET CONTRAINTES

Topographie en hauteur limitant l'accessibilité piétonnière

Forte attractivité des commerces du boulevard Talbot.

L'Université du Québec à Chicoutimi



Le Centre de santé et de services sociaux de Chicoutimi



La cathédrale

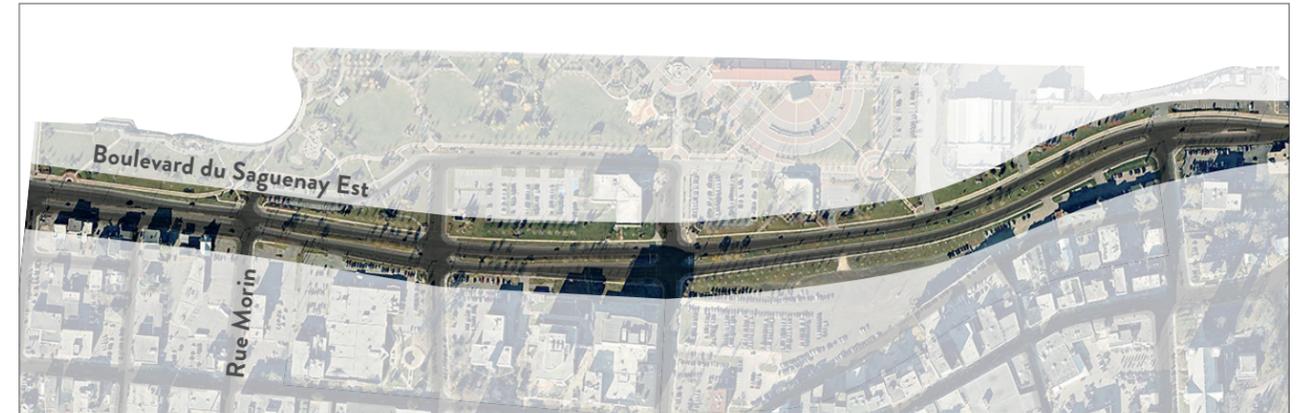
BOULEVARD DU SAGUENAY

D'une largeur variant de quatre à six voies, le boulevard du Saguenay est un obstacle physique majeur et une barrière psychologique forte, notamment pour les piétons. Cela fait de la zone portuaire une enclave, alors même qu'elle pourrait devenir un lieu de destination quotidien pour l'ensemble des usagers et résidents du centre-ville.

Le boulevard du Saguenay Est ne semble pas disposer d'aménagement qui rendrait convivial le lien entre la zone portuaire et le reste du centre-ville. Sans perdre sa fonction de transit, ce boulevard pourrait faire l'objet d'un réaménagement accordant une plus grande place au transport actif, capitalisant notamment sur la présence de la Route Verte, qui traverse le centre-ville et le Parc de la zone portuaire d'est en ouest.

En 2012, les réaménagements suivants ont été proposés :

- Une réduction des voies de circulation à deux voies
- L'intégration des voies de refuge pour les autobus
- La mise en place d'un corridor cyclable sur le côté nord et de stationnements linéaires sur le côté sud
- La mise en place de mesures favorisant la réduction de la vitesse (ex. : plantation)



FORCES ET POTENTIELS

Voie d'accès qui facilite le transit est-ouest et l'accès au centre-ville

Réflexion en cours pour son réaménagement

Potentiel de devenir un boulevard urbain qui assure la connectivité avec le centre-ville

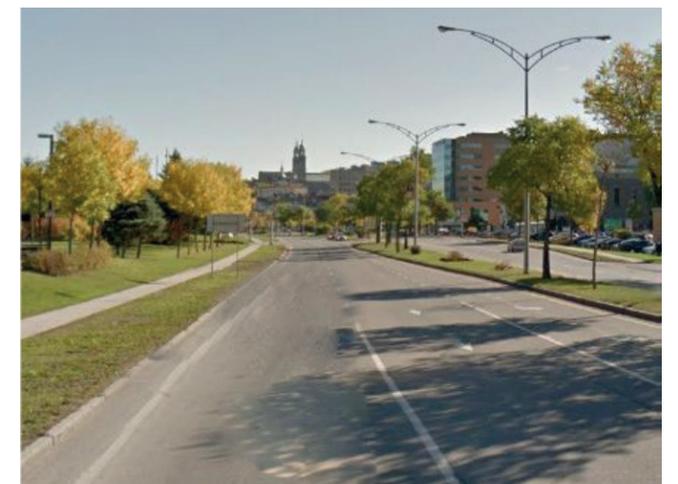
Plusieurs possibilités d'aménagement pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes aux points de connectivité avec le centre-ville (aux intersections des rues entre le boulevard Saint-Paul et la rue Salaberry)

FAIBLESSES ET CONTRAINTES

Voie locale qui a été aménagée comme une voie de transit régional vis-à-vis du centre-ville

Voie surdimensionnée par rapport au débit de circulation automobile qu'il dessert

Barrière physique et psychologique pour les piétons et les cyclistes



L'ANCIENNE ZONE FERROVIAIRE

Les aires de stationnement et autogares (publiques et privées) sont nombreuses au centre-ville, et tout en reconnaissant qu'il existe une demande réelle, il faut réfléchir et réévaluer le nombre de cases de stationnement en lien avec les besoins réels tant pour les commerces que les bureaux et le petit nombre de logements que l'on retrouve au centre-ville. Ce constat fait suite au recensement réalisé par la Ville en 2012 où l'on dénombre 1 700 cases extérieures (stationnements de surface et autogares), et ce, en excluant le stationnement souterrain de l'édifice Cegerdev et le stationnement sur rue. Le recensement s'est effectué au sein du quadrilatère formé par les rues Bégin et Sainte-Anne (d'est en ouest) et entre le boulevard du Saguenay et la rue Jacques-Cartier (du nord au sud). Pour ce qui est du stationnement sur rue, on compte 244 cases sur la rue Racine à elle seule (entre Bégin et Sainte-Anne), ce qui porte le nombre total à plus de 2 000 cases dans le secteur du PPU.

De plus, lorsqu'on considère la géographie des aires de stationnement on constate une distribution bien répartie en fonction des aires d'affluence. La disponibilité à long terme des aires de stationnement est toutefois à considérer. En effet, le stationnement à l'intérieur de l'ancienne zone ferroviaire pourrait être vu comme un usage intérimaire (350 cases). L'autogare du Havre est en fin de vie et commanderait des travaux de l'ordre de 12M\$ pour une rénovation majeure et de 14M\$ pour sa démolition et une reconstruction. D'autre part, la sécurité et la salubrité des autogares constituent un élément marquant de leur gestion. L'autogare du Havre offre un profil peu reluisant à cet égard, tant au regard de sa sécurité même (éclairage) que de la salubrité (saleté, odeurs, etc.)

La question du stationnement est aussi affaire de gestion. En 2012, le taux moyen d'utilisation des stationnements dans le centre-ville était inférieur à 50 %, soit de 38 % pour les stationnements publics et 40 % pour les stationnements privés. Ce n'est pas le manque de stationnement qui explique le manque d'attractivité du centre-ville, mais plutôt la surabondance d'espaces de stationnement sous-utilisés. S'il peut apparaître chez certains utilisateurs une impression de manque de stationnement, cela est dû à leur localisation. En effet, certains utilisateurs souhaitent disposer d'un stationnement à la porte de leur destination, ce qui n'est pas un objectif conciliable avec la création d'un centre-ville dense, animé et durable.



FORCES ET POTENTIELS

Nombre de stationnements excèdent la demande actuelle et future

L'autogare du Havre nécessite des travaux majeurs et sa démolition et reconstruction est une excellente opportunité pour requalifier la zone ferroviaire

Zone d'interface entre la rue Racine et le Parc de la zone portuaire



FAIBLESSES ET CONTRAINTES

Les stationnements de surface contribuent à la déstructuration de la rue Racine et à une ambiance peu conviviale, notamment pour les piétons

Le manque de gestion intégrée du parc de stationnements publics et privés

Absence d'intégration des aires de stationnement dans le paysage urbain



ESPACES VACANTS ET STATIONNEMENT : DES OPPORTUNITÉS DE VALORISATION À COURT, MOYEN ET LONG TERME

Au sein du périmètre du présent plan de développement du centre-ville se trouvent une grande superficie d'espaces vacants et d'espaces de stationnement.

Les espaces et locaux vacants ainsi que les aires de stationnement affaiblissent fortement l'image du quartier et entretiennent des tendances immobilières négatives¹. Ces espaces aggravent les problèmes de criminalité et de santé publique et occasionnent des coûts, ou tout du moins un manque à gagner important pour l'administration municipale à cause de la baisse des valeurs foncières dans les secteurs affectés.

Il apparaît difficile à première vue d'aller à contre-courant de ces tendances négatives et de mobiliser les investissements nécessaires pour transformer ces espaces et les valoriser aux yeux des investisseurs. Cependant, une revue des initiatives² mises en place pour contrecarrer ces dynamiques négatives laisse entrevoir des stratégies réalistes et adaptables tant à court et moyen terme qu'à long terme.

Parmi les solutions mises de l'avant, l'implantation de logements locatifs et de copropriétés peut permettre d'attirer de nouveaux résidents. Dans certaines villes américaines en proie avec ces problèmes, les ménages qui sont venus repeupler ces espaces sont le plus souvent des ménages locataires.

À court et moyen termes, ou dans des lieux qui ne présentent pas de potentiel à long terme pour du développement immobilier, la conversion d'espaces vacants en parcs ou en jardins communautaires contribue à réduire le sentiment d'insécurité en favorisant l'appropriation de l'environnement par les résidents. Au-delà même de ces résidents investis dans leurs milieux, c'est la perception des investisseurs immobiliers qui peut être durablement modifiée par ces interventions ponctuelles d'aménagement qui présente, en plus, de nombreux bénéfices environnementaux.

À Montréal et ailleurs au Québec, des initiatives spontanées ont permis une réappropriation des espaces vacants, par la végétation, mais également par des installations artistiques ou une programmation événementielle.

Le parc éphémère Pigeon Hole, aménagé sur un ancien stationnement du Vieux-Montréal, a connu un tel succès auprès de la population que son existence a été prolongée de trois ans.



¹ Le potentiel de ces espaces a été détaillé dans une étude universitaire parue en 2014. L'utilisation des friches urbaines et des terrains sous-utilisés dans une stratégie de revitalisation du centre-ville : le cas de l'arrondissement de Chicoutimi à Saguenay par Andréanne-Maltais Tremblay

² <https://www.huduser.gov/portal/periodicals/em/winter14/highlight1.html>

DEUX SECTEURS RÉSIDENTIELS : CHRIST-ROI ET QUARTIER LATIN

SECTEUR CHRIST-ROI

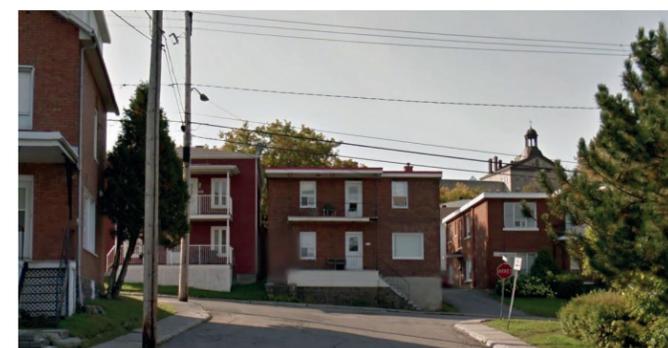
Le secteur Christ-Roi accueillait les populations ouvrières qui travaillaient notamment dans le port. Le cadre bâti est progressivement rénové. Cet effort de rénovation a été stimulé par les différentes initiatives mises en place par la Ville, telles que l'instauration d'une réglementation pour favoriser l'intégration architecturale des nouvelles constructions et des rénovations.

Malgré quelques commerces, particulièrement autour du Presbytère du Christ-Roi, le secteur est essentiellement résidentiel et comprend une majorité d'habitations de deux à trois étages. L'église du Christ-Roi, construite en 1955, est un site patrimonial cité en vertu de la Loi sur le Patrimoine culturel.



SECTEUR QUARTIER LATIN

Le secteur Quartier Latin se situe dans le prolongement direct du Haut-de-la-Côte et dispose d'une trame de rue organique. La présence de nombreux bâtiments résidentiels de deux étages et des rues étroites contribuent à créer une échelle urbaine qui favorise les déplacements piétons. Le quartier compte une forte proportion d'étudiants en raison de la proximité du Cégep et de l'université.



FORCES ET POTENTIELS

La qualité du cadre bâti s'est améliorée lors des dernières années

L'environnement urbain, et notamment le cadre bâti, est à l'échelle humaine et favorise les déplacements piétons

La richesse patrimoniale des deux secteurs renforce leur attractivité

FAIBLESSES ET CONTRAINTES

Le transit automobile est une contrainte pour les déplacements en transport actif

Les aménagements urbains pour les piétons sont parfois déficients (trottoirs étroits, absence de traverse sécurisée, etc.)

PORTRAIT POPULATION ET HABITAT ³

Depuis 1976, la population du centre-ville de Chicoutimi a connu un déclin prononcé. Ainsi, dans le territoire correspondant au centre-ville, la population a diminué de 4 902 résidants en 1976 à 3 845 résidants en 2006. Durant la même période, la population de la Ville de Saguenay a augmenté de 128 643 habitants à 151 655 habitants. Ainsi, le centre-ville a connu une baisse de 21% comparativement à une hausse de 17% pour la Ville de Saguenay dans son ensemble. Les plus récentes données compilées montrent également un certain nombre de caractéristiques au sein de la population résidant au centre-ville :

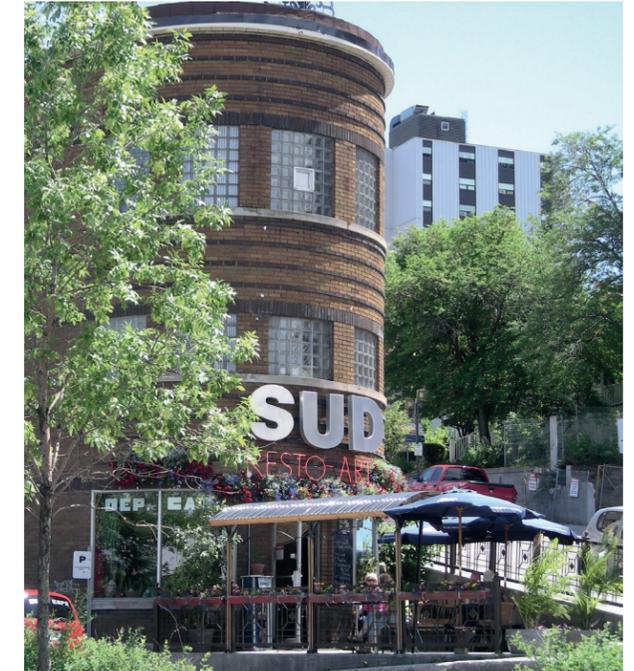
- La population y est plus âgée que dans la Ville de Saguenay (26% de 65 ans et plus)
- Le revenu moyen des ménages est nettement plus faible que celui de l'ensemble de l'arrondissement (soit un revenu moyen de 31 034 \$ comparé à 48 713 \$ pour l'Arrondissement de Chicoutimi)
- Le taux de chômage au centre-ville de Chicoutimi était en 2006 de 18,1% contre 9,3% dans la Ville de Saguenay
- Le centre-ville compte une forte proportion de locataires (75%)
- La proportion de personnes âgées de 0 à 14 ans est deux fois moins importante au sein du centre-ville que dans l'ensemble de la Ville de Saguenay (7,3% contre 15,5%)



- 61% des édifices résidentiels ont été construits avant 1940

Parallèlement, le nombre d'employés dans le centre-ville oscille entre 12 000 et 15 000 personnes selon le territoire qui est considéré.

Le portrait sociodémographique du centre-ville laisse apparaître celui d'un centre-ville américain traditionnel, où le nombre d'emplois est bien plus important que le nombre de résidants, des résidants qui apparaissent moins nantis que l'ensemble de la population de l'agglomération.



³ Les données ici compilées sont extraites des études suivantes : Les revitalisations des espaces centraux, Enjeux et voie d'avenir pour les villes moyennes, Tremblay, Pierre-André et Tremblay, Suzanne, 2012.



CONCLUSION

Ce centre-ville au potentiel fort ne réussit pas à attirer de nouveaux usagers ou de nouveaux résidents. Le centre-ville semble être fréquenté prioritairement par des usagers qui se rendent au centre-ville en automobile, ponctuellement, pour une seule activité, souvent pour travailler. 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.

Comment attirer une diversité de résidents et d'usagers et inciter l'ensemble de la population à fréquenter le centre-ville 24 / 7 pour de multiples activités qu'ils pourraient poursuivre à pied dans une ambiance conviviale ?



4 — LES ENJEUX

TROIS GRANDS ENJEUX

Aujourd'hui, le centre-ville de Chicoutimi se caractérise par les trois grands enjeux suivants :

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



5 — LE CONCEPT

Le concept vise un objectif clair : 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.

La revitalisation du centre-ville de Chicoutimi débute par une rue Racine nouvelle, un axe central fort et structurant, autour duquel se développent trois pôles de vie et d'activités, composant un milieu de vie attractif.

Autrement dit, l'objectif est de créer un centre-ville complet où chaque personne, résident, travailleur, touriste et étudiant peut dans une même journée exercer différentes activités (vivre, se réunir, travailler, magasiner, s'informer, se divertir, se restaurer, se soigner) en se déplaçant à pied, dans un environnement beau et convivial. Cet achalandage nouveau de piétons, diffus au sein d'un centre-ville homogène et aux expériences multiples contribuera à instaurer une ambiance urbaine digne d'une métropole régionale vibrante.

Afin de créer un centre-ville complet, il importe dans un premier temps de poser un geste fort qui conditionnera la réussite de l'ensemble du projet : doter le centre-ville de Chicoutimi d'une véritable colonne vertébrale par une rue Racine renouvelée. La rue est ponctuée par une succession d'espaces publics déclinant chacune des facettes d'un centre-ville riche de son histoire, de sa diversité et de son effervescence :

- Une place piétonnière à l'intersection de la rue Racine et Bégin / Salaberry, faisant écho à la majesté de la Cathédrale;
- Une perspective nouvelle sur la rivière, grâce à une nouvelle rue Riverin, profitant aux usagers nombreux de la rue Racine;
- Trait d'union entre le haut et le Nouveau Racine, l'intersection des rues Racine et Lafontaine marque le seuil entre la partie haute et la partie basse de la rue Racine et le prolongement jusqu'à la zone portuaire. Cette intersection réaménagée invite les citoyens à parcourir du regard les perspectives vers la nature et la rivière, vers la Place du Citoyen et vers les reliefs de la rue Lafontaine. Elle est le seuil entre l'effervescence du Haut-de-la-Côte et la douceur de vivre d'un milieu de vie ouvert, familial et créatif autour de la portion ouest de la rue Racine;
- La Place du Citoyen, cœur d'un centre-ville effervescent, épiscentre de la vie civique et culturelle, lieu de socialisation et d'engagement;
- La portion ouest de la rue Racine est centrale à un milieu de vie convivial, où le temps s'écoule paisiblement au rythme des piétons.

Grâce à une rue principale forte, constituée par la rue Racine réaménagée, le plan de développement peut s'organiser autour de trois pôles :

- Le Haut-de-la-Côte, soit la partie est du centre-ville
- Le Parc de la zone portuaire
- Le Nouveau Racine, soit la partie ouest du centre-ville

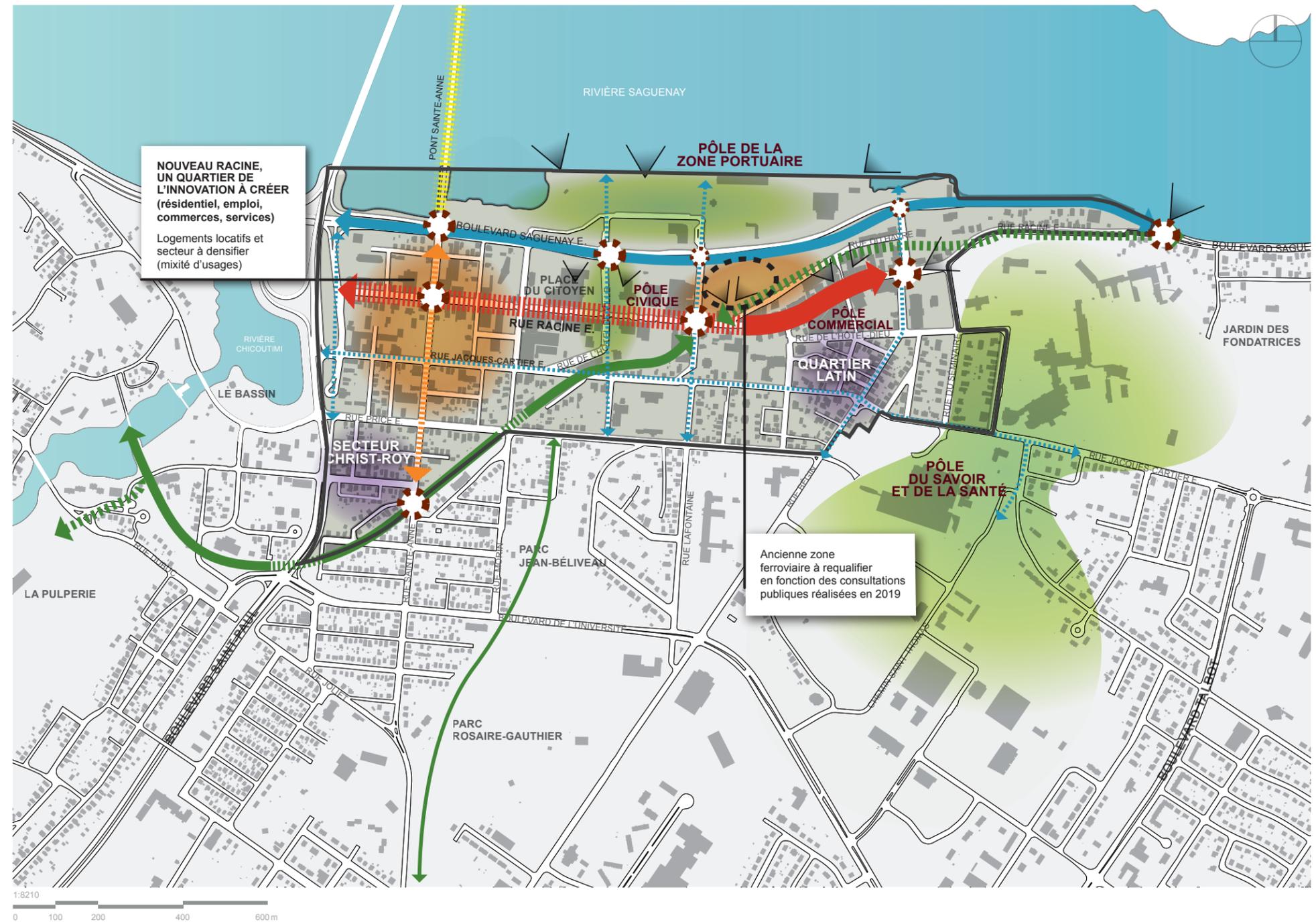
Parmi ces trois pôles, deux présentent déjà les qualités pour jouer leur rôle ludique et commercial (Haut-de-la-Côte) et récréatif (Parc de la zone portuaire).

Pour que ces trois pôles soient liés les uns aux autres de façon conviviale et que chacun puisse jouer pleinement son rôle dans un centre-ville complet et diversifié, tant en termes d'activités que de populations, trois gestes fédérateurs doivent être initiés par la Ville de Saguenay :

- Créer un milieu de vie constituant un quartier de l'innovation dans le Nouveau Racine
- 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

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

- Axes**
- Tronçon à développer
 - Tronçon à consolider
 - Tronçon à requalifier en voie partagée (piéton, cycliste et véhiculaire)
 - Traverse du Coteau
 - Traverse du Coteau (tronçon à créer)
 - Lien existant
 - Tronçon à réaménager
 - Lien à créer
 - Mise en valeur du pont Sainte-Anne
- Intersections**
- Intersection clé à réaménager
- Pôles**
- Pôle existant
 - Pôle à créer
- Secteurs**
- Secteur à consolider
- Vue à privilégier vers la rivière Saguenay et la rive Nord
- Limite du PPU du Centre-ville



GESTE FÉDÉRATEUR : NOUVEAU RACINE, UN QUARTIER DE L'INNOVATION CRÉER UN QUARTIER DE LA DOUCEUR DE VIVRE, OÙ PROSPÈRENT LES ARTS ET L'INNOVATION

Grâce à une rue Racine réaménagée et embellie, pensée à l'échelle humaine, le promeneur peut, à partir de la Place du Citoyen, découvrir un nouveau quartier à l'ouest du centre-ville, vivant au rythme des piétons.

Ce milieu de vie régénéré, offrant un quotidien agréable et favorisant la mobilité douce (marche et vélo), comprend une diversité de fonctions, une diversité de logements, un tissu commercial riche, des services de proximité et des lieux d'emploi adaptés à la nouvelle économie (espaces de cotravail, ateliers d'artiste, etc.).

Aujourd'hui, les emplois se localisent là où il fait bon vivre, grâce à des espaces publics de qualité. C'est là que prospèrent les arts et l'innovation. De nombreuses villes en Amérique du Nord et en Europe, des villes de toutes les tailles, ont réussi à attirer des créateurs, des innovateurs, des artisans, grâce à un environnement urbain agréable. Ces quartiers de l'innovation à l'échelle humaine et planifiés dans une perspective de développement économique peuvent aussi être structurés autour des arts, de l'artisanat ou toute autre activité économique à forte valeur ajoutée et peu consommatrice d'espaces.

Les ateliers de la journée sont les salles d'exposition du soir. Le matin, les jeunes familles transitent à pied et en vélo vers leurs activités. Une offre commerciale de proximité est assurée. La fin de semaine, les touristes et curieux affluent. Des formes hybrides d'occupation de l'espace se développent sous l'impulsion d'un milieu artistique foisonnant. Des es-

paces de cocréation émergent, des aménagements créatifs, des commerces temporaires s'improvisent, se succèdent et s'installent au sein d'espaces vacants ou sous-utilisés.

Au cœur de ce quartier ouvert, dans le prolongement d'une rue Racine revampée, ce milieu de vie est structuré autour de la rue Sainte-Anne, une rue partagée qui permet la cohabitation de tous les modes de transport des piétons, des cyclistes et des voitures.

Structurée autour d'une rue principale vivante, le lien est naturel pour les étudiants, les artistes, les professionnels et les jeunes familles vers la Place du Citoyen, la bibliothèque municipale et le Parc de la zone portuaire, vers la Traverse du Coteau, vers le pont piétonnier. Le quotidien de ce nouveau quartier se déroule tranquillement au rythme des piétons. Le quartier est relié à la Cité du savoir et de la santé par une navette en autobus, qui permet notamment

d'attirer de nouveaux clients ou résidents parmi les 15 500 usagers du secteur. Ceux-ci peuvent effectuer l'ensemble de leurs déplacements quotidiens par des modes de transport rapides et durables.

En résumé, ce geste fédérateur consiste en :

- + Le réaménagement du domaine public le long du Nouveau Racine en s'arrimant au design de la Place du Citoyen
- + La relocalisation du pôle du terminus et la requalification complète de l'îlot Morin
- + Le développement de la zone ouest du centre-ville en un quartier des arts et de l'innovation où l'on retrouve des logements locatifs et une offre renouvelée d'espaces de travail et de création (ex. : incubateurs, co-working, entrepreneurs et ateliers d'artistes)



Rue partagée sur Sainte-Anne



Source : Neomedia.com

La Traverse du Coteau est un projet de valorisation et d'appropriation citoyenne



La réussite des quartiers de l'innovation dépend fortement de la qualité des espaces publics comme ci-dessus à South Lake Union à Seattle, Washington.

À Miami, dans le secteur de Wynwood Walls, des bâtiments de moindre qualité architecturale sont mis en valeur grâce à des œuvres originales.



Source : thewynwoodwalls.com/walls/maya-hayuk

GESTE FÉDÉRATEUR : ZONE FERROVIAIRE UNE INTERSECTION REDÉFINIE, UN LIEU DE RENCONTRE ENTRE L'ANCIEN ET LE NOUVEAU, LE CŒUR D'UN NOUVEAU QUARTIER DE QUALITÉ

Attirée par les perspectives sur la rivière et l'accès à pied aux différents services et institutions du centre-ville, la population qui fréquente, réside ou travaille dans le secteur est diversifiée et comporte une portion importante de jeunes : jeunes retraités, jeunes professionnels et jeunes familles.

Les espaces vides laissent la place à un quartier complet, tourné à la fois vers le centre-ville et contemplant la vue sur le fjord. Ces nouveaux résidents, attirés par l'urbanité de la rue Racine et le paysage unique, fréquentent tout au long de la journée les commerces, les parcs, les services et l'ensemble de ce qu'offre le centre-ville comme activités. L'implantation des bâtiments permet d'encadrer la rue et valorise l'expérience de tous les piétons qui fréquentent le centre-ville.

Cette zone est le point de rencontre des trois pôles majeurs du centre-ville (Haut-de-la-Côte, Nouveau Racine et Parc de la zone portuaire).

L'intersection Racine / Lafontaine se situe au pied de la côte. C'est là que se rejoignent le Nouveau Racine, soit la partie ouest du centre-ville, et le Haut-de-la-Côte, soit la partie est historique.

L'intersection réaménagée ouvre au sud sur la rue Lafontaine et offre au nord une percée visuelle sur la rivière Saguenay et sa rive nord. C'est le carrefour qui permet un parcours direct vers le belvédère qui se situe au centre du Parc de la zone portuaire. En ce lieu de rencontre pour les résidents, travailleurs, touristes et clients de la rue Racine, l'aménagement d'un marché saisonnier offre un fort potentiel de vitrine vivante sur les produits de la région.

Ce nouveau quartier propose de vivre au cœur de l'urbanité d'un centre-ville renaissant, à quelques minutes de la place centrale du centre-ville qu'est la Place du Citoyen, au cœur d'un secteur offrant toutes les expériences d'un centre-ville d'envergure régionale.



En résumé, ce geste fédérateur consiste en :

- + L'affirmation de l'intersection des rues Lafontaine et Racine comme point de pivot entre le Haut-de-la-Côte et le Nouveau Racine

PERCÉE VISUELLE DE LA RUE RIVERIN

Le Haut-de-la-Côte fait également l'objet d'interventions d'aménagement, notamment dans le but de rafraîchir et remettre en valeur le patrimoine architectural Art déco de la rue. Aussi, l'intersection entre la rue Racine et la rue Salaberry / Bégin devra être réaménagée afin d'améliorer l'expérience des piétons et mettre en valeur la perspective sur la cathédrale.

L'intervention majeure dans ce secteur consiste à aménager un passage vers la rivière par la rue Riverin et ainsi offrir au promeneur de la rue Racine une nouvelle percée visuelle vers la rivière, dans une portion de la rue Racine qui en est actuellement dépourvue. Au bas de ce passage se trouve le principal aménagement piétonnier sur le boulevard du Saguenay qui lie le Haut-de-la-Côte et l'ancienne zone portuaire.

Cette intervention favorise donc les points de vue vers la rivière Saguenay pour renouveler le lien avec le Haut-de-la-Côte.

GESTE FÉDÉRATEUR : BOULEVARD DU SAGUENAY

Grâce à un boulevard du Saguenay Est réaménagé, de nombreux liens piétonniers sont créés entre les différentes rues qui lui sont perpendiculaires et le Parc de la zone portuaire. En plus de la Route verte le traversant d'est en ouest, le Parc de la zone portuaire et ses différents aménagements constituent un prolongement naturel de son centre-ville.

Le boulevard urbain qu'est devenu le boulevard du Saguenay est transformé par la plantation d'arbres sur toute la portion du centre-ville. L'encadrement créé par ces aménagements paysagers humanise le parcours. Le piéton retrouve sa primauté dans l'environnement urbain.

Moins que de simples traverses, chaque accès aux rues perpendiculaires est l'occasion d'un arrêt pour contempler la rivière ou la perspective sur chacune

des places publiques qui ponctuent le Nouveau Racine et un secteur réinventé.

La zone portuaire est une destination pour les résidents et travailleurs et une attraction touristique majeure pour les croisiéristes. La promenade riveraine, quant à elle, est le lieu d'exposition temporaire mettant en valeur les nombreuses créations des membres du croissant culturel et du quartier de l'innovation.

Surtout le Parc de la zone portuaire est la bouffée d'air frais des usagers du centre-ville, des travailleurs du Nouveau Racine, le point de destination d'une promenade quotidienne pour les étudiants étrangers, les artistes en résidence et les chercheurs de passage.

Les matinées sont rythmées au pas des coureurs et des résidents. Avant et après le travail, tous les jours, le parc résonne des aboiements des chiens des résidents. C'est le lieu de rendez-vous pour les croisiéristes qui, à partir de là, marcheront sur la rue Morin pour ensuite rejoindre le Haut-de-la-Côte.

En résumé, ce geste fédérateur consiste en :

- + Le réaménagement du boulevard du Saguenay en boulevard urbain à deux voies de circulation facilitant la création d'une série de points de liaison forts et significatifs entre le Parc de la zone portuaire et le centre-ville
- + L'aménagement d'un lien paysagé d'envergure à l'extrême est de la zone ferroviaire, pour assurer un lien fort avec la zone portuaire
- + Les projets de développement de l'ancienne zone ferroviaire seront à définir en fonction des consultations publiques qui ont été réalisées au cours de l'année 2019





6 — LE PLAN D'ACTION

Ce plan d'action reprend l'ensemble des interventions publiques et privées menant à la concrétisation du concept. Leur priorisation dépendra des différentes opportunités qui se présenteront à l'arrondissement de Chicoutimi. De cette façon, il est possible le cas échéant de privilégier des actions en fonction de l'ouverture ou de la volonté d'autres acteurs à mener certains projets, notamment immobiliers. Ces projets peuvent être initiés ou menés conjointement avec des acteurs institutionnels (MTQ, STS, institutions d'enseignement etc.) ou privés (commerçants, promoteurs immobiliers, entreprises).

Toutes ces actions mènent au même objectif, créer un centre-ville dynamique. Cela consiste à créer un environnement où les déplacements piétons, plutôt que d'être seulement sécuritaires, sont aussi conviviaux, agréables et sont ponctués par un ensemble d'espaces publics et de socialisation de qualité. Les distances sont courtes entre les différentes activités et les trajets sont faciles, pour tous les types d'usagers, de tous les âges.

Un centre-ville, c'est un secteur vivant et animé tout au long de la journée. L'émergence d'un centre-ville piétonnier va de pair avec le changement de l'ambiance urbaine. Avec chaque nouveau piéton, l'ambiance urbaine s'améliore et invite à son tour d'autres piétons à venir se promener et vivre la ville. Cette dynamique d'entraînement culmine en la création d'un milieu de vie recherché, qui attire résidents et investisseurs.

Aménager un centre-ville durable et prospère, créer un centre-ville marchable, s'accomplit en mettant en œuvre les actions suivantes :

DÉVELOPPER

- **Augmenter l'offre de logement** pour attirer une population diverse (familles, couples, personnes seules, aînés, étudiants, artistes)
- **Encadrer le développement immobilier** selon une identité architecturale prédéfinie, des objectifs d'embellissement, de verdissement et de création d'espaces publics de qualité
- **Favoriser de nouveaux modes d'occupation** et de transformations de locaux existants afin de favoriser le développement économique et l'innovation (espaces de co-travail, ateliers d'artistes, incubateurs d'entreprises, etc.)

CONNECTER

- **Réaménager le boulevard du Saguenay** pour améliorer la perméabilité entre le Parc de la zone portuaire et l'ensemble des pôles d'activité actuels et futurs du centre-ville
- **Optimiser la gestion et l'offre de stationnement** pour en réduire l'empreinte visuelle et environnementale tout en préservant l'accessibilité véhiculaire au centre-ville
- **Aménager des liens sécuritaires et conviviaux** en transport actif entre les futurs et actuels pôles d'activité, notamment sur la rue Jacques-Cartier
- **Créer un réseau d'espaces publics et d'espaces verts de qualité** pour ponctuer les parcours de lieux vivants et agréables, tels que : la Traverse du Coteau ou la rue partagée sur Sainte-Anne ou la zone ferroviaire réaménagée

EMBELLIR, ANIMER ET METTRE EN VALEUR

- **Créer des perspectives visuelles de qualité** sur les attraits esthétiques naturels et architecturaux (patrimoine architectural Art déco, vue sur la rivière Saguenay à partir de la rue Riverin)
- **Générer de l'achalandage aux lieux stratégiques** (Place du Citoyen, Parc de la zone portuaire) par une animation culturelle et commerciale adaptée selon la fréquence et l'ampleur des événements (festivals, marchés publics, foires commerciales)
- **Mettre en valeur les effets de seuil** (la porte d'entrée qu'est Racine / Bégin / Salaberry et le seuil entre le Haut-de-la-Côte et le Nouveau Racine qu'est l'intersection Racine / Lafontaine), le cadre bâti et les espaces publics au profit de l'attractivité commerciale de la rue Racine par des mesures d'amélioration architecturale et d'occupation des espaces vacants

Note : Un environnement marchable favorise la pratique de la marche en assurant un confort et une sécurité au piéton, en reliant les personnes à des destinations variées dans un délai raisonnable, et offrant un intérêt visuel dans les parcours piétonniers. Adapté de Southworth, dans *Potentiel, piétonnier et utilisation des modes de transport actif pour aller au travail au Québec*, INSPQ, 2014.

https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1935_Potentiel_Pietonnier_Travail.pdf



CONDITIONS GAGNANTES

01. LA CLARIFICATION DE SA VOCATION AU CŒUR DE L'ARRONDISSEMENT ET DE LA RÉGION
02. LA VALORISATION DE SON IMAGE
(ARCHITECTURE, ESPACES PUBLICS, AMÉNAGEMENTS PUBLICS, ETC.)
03. L'AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE DE TOUS LES USAGERS TANT EN TERMES DE CONFORT, DE SÉCURITÉ, DE CONVIVIALITÉ, D'ESTHÉTIQUE QUE D'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES
04. L'ACCROISSEMENT DE L'ACHALANDAGE PAR DE NOUVEAUX RÉSIDANTS ET TRAVAILLEURS, DES EXCURSIONNISTES ET DES TOURISTES
05. LE RENFORCEMENT DE LA VIABILITÉ ÉCONOMIQUE DU SECTEUR PAR UNE OFFRE CIBLÉE ET SPÉCIALISÉE
06. L'APPROPRIATION LA PLUS LARGE POSSIBLE DE LA DÉMARCHE DE REVITALISATION

ANNEXE A

QU'EST-CE QU'UN QUARTIER DE L'INNOVATION?

Les quartiers de l'innovation sont des quartiers d'un périmètre délimité au sein des centres-villes, où se concentrent des *starts-ups*, des incubateurs d'entreprises, des entreprises regroupées en filières d'innovation. Au contraire des parcs industriels et des campus de grande superficie développés en périphérie des villes à partir des années 1970, les quartiers de l'innovation se situent au sein des quartiers centraux, sont accessibles en transport actif et collectif. Surtout, les quartiers de l'innovation sont des quartiers denses et complets où sont également présentes les fonctions commerciales et résidentielles. Les quartiers de l'innovation sont ainsi des exemples réussis de développement économique par l'aménagement durable.

Les principes des quartiers de l'innovation peuvent également se décliner selon des types plus précis d'activités. Dans d'autres villes, ce sont des *Art District* ou des *Craft District* qui sont centrés autour de la scène artistique ou de l'artisanat. Il s'agit avant tout de bâtir une vision et une identité qui capitalisent sur les forces distinctives du tissu économique ou social local. Le croissant culturel à Chicoutimi peut à ce titre apparaître comme l'embryon d'un tel projet d'aménagement et de développement économique, regroupé dans un quartier dense, mixte et durable.

LES QUARTIERS DE L'INNOVATION POUR LES VILLES MOYENNES?

Les quartiers de l'innovation sont avant tout un phénomène métropolitain. Pourtant, ce modèle de développement économique et urbain est actuellement décliné dans des villes de moins grande importance. Un exemple est le quartier de l'innovation de Chattanooga (Tennessee, USA) (173 366 habitants)⁴. La ville a développé un quartier de l'innovation sur la base d'une connexion internet à grande vitesse. La Ville a ainsi pu attirer grâce à cette stratégie plus de 700M\$ en investissements immobiliers, soit des espaces commerciaux, de bureau et résidentiels. Pour réussir, les élites politiques et économiques locales se sont unies pour favoriser l'apparition de nouveaux services, afin de changer la conception que le centre-ville est uniquement destiné aux cols blancs, de 9 heures à 17 heures.

⁴ http://www.nytimes.com/2016/08/17/realestate/commercial/chattanoogas-innovation-district-beckons-to-young-entrepreneurs.html?_r=0

LES PRINCIPES DE CRÉATION ⁵

Les premiers exemples de quartiers de l'innovation ont vu le jour dans des métropoles internationales telles que Boston, ou Barcelone. Toutefois, des villes de moins grande taille déclinent actuellement avec succès les principes à l'œuvre des quartiers de l'innovation. Ces principes ont été énoncés dans le cadre d'un projet commun au *Brookings Institution* ⁶, groupe de réflexion en économie urbaine et l'organisation *Project for Public Spaces* ⁷, spécialisé en design urbain.

1. IDENTITÉ

RENDRE L'INNOVATION VISIBLE ET PUBLIQUE

Grâce à des espaces communs de travail et à des bâtiments ouverts sur la rue par une large fenestration, il est essentiel pour une entreprise ou une organisation de faire connaître ses activités, ses produits, ses processus de fabrication pour permettre de démarrer des collaborations, favoriser l'émulation ou, au contraire, stimuler la concurrence en encourageant la différenciation des produits. Une entreprise peut même tester ses innovations avec les occupants du quartier.

2. DIVERSITÉ

COMBINER L'INNOVATION AVEC UNE DIVERSITÉ D'AUTRES USAGES

Pour attirer et retenir les jeunes professionnels qui génèrent l'innovation, tout quartier de l'innovation doit disposer des aménagements et des équipements qui permettent de mener ses activités quotidiennes. Il s'agit de procurer des services de proximité et des opportunités de loisirs et de vie sociale pour garantir une qualité de vie, une urbanité, recherchée par les jeunes générations de diplômés et de créateurs. Ces aménagements et équipements contribuent également au projet de densification résidentielle.

3. CONTINUITÉ

DÉMARRER AVEC LES GROUPES ET LES LIEUX EXISTANTS

Les quartiers de l'innovation se développent souvent au sein ou aux abords de quartiers défavorisés. Afin de favoriser la participation et l'appropriation de la population locale, il est essentiel de promouvoir des initiatives intégrant la clientèle ou la main-d'œuvre locale, ou en répondant à certains de leurs besoins. À leur tour, les populations locales peuvent aider à l'implantation du quartier de l'innovation en animant les espaces publics en dehors des heures de bureau. Ils ont aussi les possibles futurs talents qui contribueront à l'activité économique. Quant au cadre bâti existant, il s'agit de locaux moins coûteux que de nouvelles constructions et qui créent l'identité du secteur pour reprendre Jane Jacobs *New ideas need old buildings*.

4. SOCIABILITÉ

RAPPROCHER LES GENS GRÂCE AUX LIEUX ET À LA PROGRAMMATION

Des espaces publics et communs ainsi que des événements réguliers permettent de favoriser des liens sociaux, liens forts et des liens plus superficiels. Ces réseaux proches et élargis permettent la naissance de collaborations et la bonne diffusion de l'information. Ces espaces peuvent ainsi être des lieux d'expositions, des cafés, des espaces publics de qualité où les employés dînent, se rencontrent ou effectuent leur pause.

⁵ <http://www.pps.org/blog/eight-placemaking-principles-for-innovation-districts>

⁶ <https://www.brookings.edu/innovation-districts>

⁷ <http://www.pps.org>

5. PROXIMITÉ

CONSTRUIRE LES CHOSES À PROXIMITÉ LES UNES DES AUTRES

Au-delà de la proximité géographique, il est nécessaire que les liens entre les différents lieux du quartier puissent se faire à pied. Cette marchabilité s'atteint également en aménageant des rez-de-chaussée ouverts et animés qui ponctuent l'espace public. Ce sont ces types d'aménagements qui permettent les rencontres fortuites entre les acteurs de l'innovation, ces rencontres qui favorisent la diffusion d'information et la collaboration. L'accessibilité des différents lieux à pied réduit également les coûts et temps de déplacement et facilite les rencontres en personne.

6. MOBILITÉ :

CONNECTER À L'AGGLOMÉRATION ET À LA RÉGION GRÂCE À DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

Des liens fonctionnels avec d'autres parties de la ville ou de la région facilitent la diffusion et la mise en marché des innovations et améliore les conditions de collaboration ponctuelle avec d'autres institutions ou d'autres acteurs économiques et sociaux.

7. FLEXIBILITÉ

EXPÉRIMENTER, OBSERVER, REPRODUIRE

De nombreuses entreprises technologiques ont développé de nouvelles façons de faire qui impliquent de procéder très tôt dans le processus de fabrication à des essais et des rétroactions pour améliorer les produits et les services. Ces principes s'appliquent également à l'aménagement du territoire et au design urbain. *Project for Public spaces* appliquent ainsi le principe de *Lighter, Quicker, Cheaper*, autrement dit les solutions les plus efficaces pour améliorer les espaces publics sont souvent des installations ou des interventions économiques, temporaires, qui peuvent être immédiatement mises en place. Il est plus facile ensuite d'être certain que ce qui est mis en place répond aux besoins de la population et des organisations locales.

8. UNITÉ

GOUVERNER AVEC UNE VISION GLOBALE ET DES STRATÉGIES INCLUSIVES

Il est important d'impliquer au-delà des experts et des autorités l'ensemble des parties prenantes, résidents, travailleurs, entrepreneurs, organisations citoyennes. Ceux-ci seront mieux à même de s'impliquer de s'approprier le projet de planification et de s'impliquer concrètement dans des interventions ponctuelles d'aménagement telles que des installations temporaires ou le verdissement des espaces vacants.

