

***CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE DÉVELOPPEMENT  
ENTRE LES DEUX SECTEURS***

**PLAN DE LA PRÉSENTATION**

## TABLE DES MATIÈRES

|   |           |
|---|-----------|
| INTRODUCTION.....   | 4         |
| <b>1. DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE ENTRE LES DEUX SECTEURS .....</b> | <b>4</b>  |
| 1.1 DESCRIPTION PHYSIQUE ACTUELLE .....                             | 4         |
| 1.2 CHOIX DE L'EMPLACEMENT / POTENTIEL DU TERRAIN .....             | 5         |
| 1.3 IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX.....                                   | 5         |
| 1.4 LE PLAN DES DEUX ZONES .....                                    | 6         |
| <b>2. LA ZONE RÉSIDENTIELLE.....</b>                                | <b>6</b>  |
| 2.1 LES ESPACES VERTS .....   | 6         |
| 2.1.1 LE POURCENTAGE D'ESPACES VERTS .....                          | 6         |
| 2.1.2 LA BANDE RIVERAINE : UNE ZONE DE CONSERVATION.....            | 7         |
| 2.1.3 LES ZONES TAMPONS .....                                       | 7         |
| 2.1.4 LES ESPACES RÉCRÉATIFS.....                                   | 8         |
| 2.2 LES INFRASTRUCTURES .....                                       | 8         |
| 2.2.1 LA RUE.....   | 8         |
| 2.3 LE TRANSPORT .....  | 9         |
| 2.3.1 COLLECTIF .....   | 9         |
| 2.3.2 ACTIF.....  | 9         |
| 2.4 LE CADRE BÂTI .....   | 9         |
| 2.4.1 LES PHASES DE DÉVELOPPEMENT.....                              | 9         |
| 2.4.1.1 PHASE I .....   | 10        |
| 2.4.1.2 PHASE II .....  | 10        |
| 2.4.1.3 PHASE III, IV ET V.....                                     | 10        |
| 2.4.2 L'ENCADREMENT ARCHITECTURAL DES MAISONS .....                 | 10        |
| 2.4.3 L'ENCADREMENT ENVIRONNEMENTAL DES MAISONS.....                | 11        |
| <b>3. LA ZONE COMMERCIALE .....</b>                                 | <b>12</b> |
| 3.1 LES ESPACES VERTS .....   | 12        |
| 3.1.1 LE POURCENTAGE D'ESPACES VERTS .....                          | 12        |
| 3.1.2 LA BANDE RIVERAINE : UNE ZONE DE CONSERVATION.....            | 12        |
| 3.1.3 LES ÎLOTS DE VERDURE DANS LE STATIONNEMENT.....               | 13        |
| 3.2 LES INFRASTRUCTURES .....                                       | 13        |
| 3.2.1 LA RUE.....   | 13        |
| 3.3 LE TRANSPORT .....  | 13        |
| 3.3.1 COLLECTIF .....   | 13        |
| 3.3.2 ACTIF.....  | 13        |

---

|                   |  |           |
|-------------------|--|-----------|
| <b>3.4</b>        | <b>LE CADRE BÂTI .....</b>   | <b>13</b> |
| <b>3.4.1</b>      | <b>LES PHASES DE DÉVELOPPEMENT.....</b>                            | <b>13</b> |
| <b>3.4.1.1</b>    | <b>PHASE I.....</b>  | <b>14</b> |
| <b>3.4.1.2</b>    | <b>PHASE II.....</b>   | <b>14</b> |
| <b>3.4.2</b>      | <b>L'ENCADREMENT ARCHITECTURAL DES ACTIVITÉS COMMERCIALES.....</b> | <b>14</b> |
| <b>CONCLUSION</b> | <b>.....</b>   | <b>15</b> |

## INTRODUCTION

À la suite de l'adoption de la Politique de développement durable en novembre dernier, la Ville de Baie-Comeau est à se doter d'un plan d'action qui comprend la mise en place d'un processus inclusif et transparent de consultation publique.

La Municipalité veut grandir et apprendre avec le citoyen. Cette démarche de collectivité apprenante se fait dans l'action. Le processus sera donc appelé à évoluer et à tendre vers une participation citoyenne optimale, où les aspects de développement durable sont partagés par tous.

Les principes de développement durable qui ont inspiré le Comité de développement durable, composé de 32 parties prenantes et citoyens de tous les milieux, sont les suivants :

*Préambule : Un citoyen, sa santé et sa qualité de vie  
au cœur de toutes les préoccupations.*

Principes directeurs guidant la démarche :

- *Une collectivité apprenante, compétente et rayonnante;*
- *Un milieu de vie de qualité, sain et sécuritaire;*
- *Des milieux naturels respectés, valorisés et protégés;*
- *Une économie diversifiée, innovante et responsable;*
- *Une gouvernance participative, transparente et proactive;*
- *Une culture vibrante, un patrimoine vivant, une identité forte.*

Ces principes sont ceux qui doivent guider la réflexion face aux projets actuels. Nous vous confions la responsabilité de nous aider à les prendre en compte de la manière la plus responsable possible.

## 1. DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE ENTRE LES DEUX SECTEURS

### 1.1 DESCRIPTION PHYSIQUE ACTUELLE

Le terrain est délimité au nord par le boulevard Pierre-Ouellet (route 138), par la rivière Amédée à l'ouest et par la rivière Petit Bras au sud et à l'est. Le terrain est situé en partie dans un ancien secteur agricole (ferme Trudel) et en partie dans un secteur boisé.

**Légende :** boulevard Pierre-Ouellet = blanc / rivière Amédée = bleu / rivière Petit Bras = turquoise



## 1.2 CHOIX DE L'EMPLACEMENT / POTENTIEL DU TERRAIN

Voici les avantages de cet emplacement :

- Géographie et topographie du sol : il s'agit d'un terrain plat et facilement aménageable;
- Le terrain est de haute valeur esthétique, entre autres par la proximité de la rivière.
- Il permet une extension du pôle commercial du Secteur-Est (Centre commercial Laflèche et Centre Manicouagan);
- La construction d'une nouvelle intersection permettra donc de rendre disponibles les terrains au nord et au sud et, par la même occasion, d'amener les services, actuellement inexistantes, sur le terrain concerné.

## 1.3 IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Le remblayage partiel des coulées permettra d'atteindre l'élévation correspondant aux terrains avoisinants et d'obtenir, par le fait même, la superficie maximale de surface aménageable.

Puisqu'il s'agit de coulées qui ne contiennent normalement pas d'eau ou presque (eaux stagnantes) durant les périodes estivales d'étiage, la problématique, telle que l'érosion associée aux types de travaux réalisés, est sensiblement différente de celle que l'on pourrait avoir en présence de cours d'eau permanents.

Selon une étude de Genivar, l'analyse des répercussions environnementales potentielles du projet sur les habitats aquatiques et terrestres du secteur, ainsi que sur la faune qui y évolue, démontre que ces dernières sont minimales et qu'une fois atténuées, elles ne devraient perturber que très faiblement l'habitat du poisson ainsi que la faune aquatique et semi-aquatique présentes. Cette conclusion est d'autant plus juste que l'ensemble des cours d'eau concernés sont intermittents et ne possèdent pas de potentiel piscicole.

L'application de mesures d'atténuation appropriées pour la protection de cours d'eau devrait être suffisante pour garantir l'intégrité des rivières Amédée et Petit Bras. Pour ce qui est des habitats terrestres, qui seront modifiés par le développement et l'installation des infrastructures urbaines, ils sont constitués de milieux généralisés sur le territoire et ne constituent donc pas des milieux uniques. Certes, le développement de ces secteurs contribuera avec le temps à en changer l'aspect actuel, mais il faut situer le projet dans le contexte qu'il s'agit d'un secteur périurbain qui, de par son zonage, est voué au développement.

## 1.4 LE PLAN DES DEUX ZONES



Deux types d'usage y sont actuellement prévus, le nord pour l'activité commerciale et l'activité résidentielle au sud.

## 2. LA ZONE RÉSIDENTIELLE

### 2.1 LES ESPACES VERTS

#### 2.1.1 LE POURCENTAGE D'ESPACES VERTS



Dans l'espace projeté pour le développement résidentiel, la superficie totale d'espaces verts prévue dans cette zone est de près de 1 000 000 m<sup>2</sup>.



**Légende** : écosystèmes propices à l'amélioration de l'aspect esthétique = rose

Commandée en début de processus pour localiser les milieux uniques et de grande valeur qu'il serait intéressant de conserver et de mettre en valeur dans la conception du quartier, une étude a révélé que le terrain n'abritait que des milieux généralisés. Les écosystèmes propices à l'amélioration de l'aspect esthétique du paysage ont été identifiés et intégrés au lotissement.

### 2.1.2 LA BANDE RIVERAINE : UNE ZONE DE CONSERVATION



Légende : bande riveraine = vert pâle

Par bande riveraine, on entend la bande de terre bordant les lacs et cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux et qui se situe, selon le cas, à l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres, ou encore à l'endroit, où les plantes terrestres s'arrêtent en direction du plan d'eau.

#### **Votre opinion :**

- *Que souhaiteriez-vous comme aménagement dans l'espace situé entre les lots arrière et les plans d'eau?*

### 2.1.3 LES ZONES TAMPONS



Légende : zone tampon = mauve

En urbanisme, une zone tampon sert à contrer les aspects nuisibles qui pourraient être engendrés par la proximité de la zone résidentielle par rapport à une autre zone dont les activités ne pourraient être compatibles.

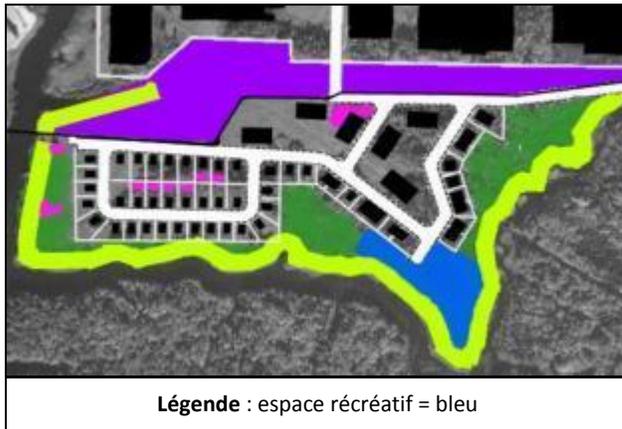
Pour l'instant, l'espace est non affecté et actuellement conservé naturel. Cependant, selon la nature du site, l'implantation d'un jardin communautaire peut s'avérer une option envisageable pour favoriser la vie en communauté.

Conserver cette zone pour y prévoir un éventuel développement, en cas d'une demande extrêmement élevée pour la construction résidentielle est aussi une option à envisager.

#### **Votre opinion :**

- *Que voyez-vous comme utilisation dans cette zone?*

### 2.1.4 LES ESPACES RÉCRÉATIFS



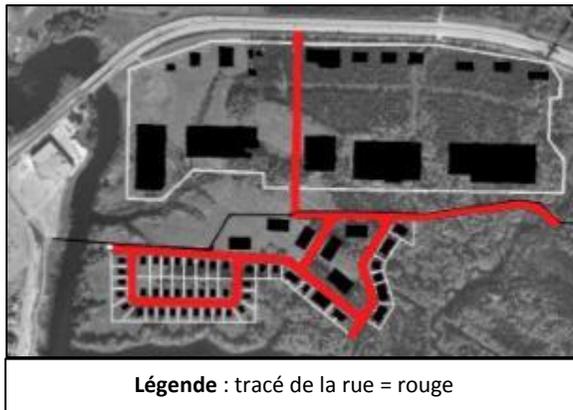
Cet espace est considéré comme récréatif et pourrait permettre l'implantation d'une rampe de mise à l'eau, rendant accessible le plan d'eau aux embarcations. Bien que la planification prévoit que le terrain avoisinant la mise à l'eau demeure public, sa vocation n'est pas encore déterminée, à savoir si le terrain doit conserver un maximum d'aspect naturel, ou si la Ville doit consolider cette vocation récréative en y

aménageant des équipements tels que des tables à pique-nique. Enfin, l'implantation d'un stationnement est prévu pour rendre accessible la mise à l'eau à l'ensemble de la population baie-comoise.

## 2.2 LES INFRASTRUCTURES

### 2.2.1 LA RUE

Le tracé de la rue suit avant tout la topographie – relativement plane dans ce secteur. L'orientation de la trame respecte à plus de 50 % l'orientation du soleil, c'est-à-dire que le tracé est orienté est / ouest.



La largeur de la rue, pour la portion comprise dans le développement résidentiel, a été réduite à 10,5 mètres, au lieu des 12 mètres de largeur d'une rue standard à Baie-Comeau. Cette nouvelle façon de faire comporte de nombreux avantages liés au développement durable. Entre autres, elle engendre une réduction des coûts de réalisation, par la diminution de matériaux utilisés pour la construction, de même que pour l'entretien. Cette

pratique permet également de réduire les surfaces imperméables et, par la même occasion, favorise l'écoulement naturel des eaux de pluie. Enfin, elle permet l'amélioration du confort des usagers par une conception à échelle humaine. Les piétons pourront circuler sur des trottoirs juxtaposés à la rue et d'une largeur de 1,5 mètre. Nous envisageons enfin réduire la hauteur des lampadaires.

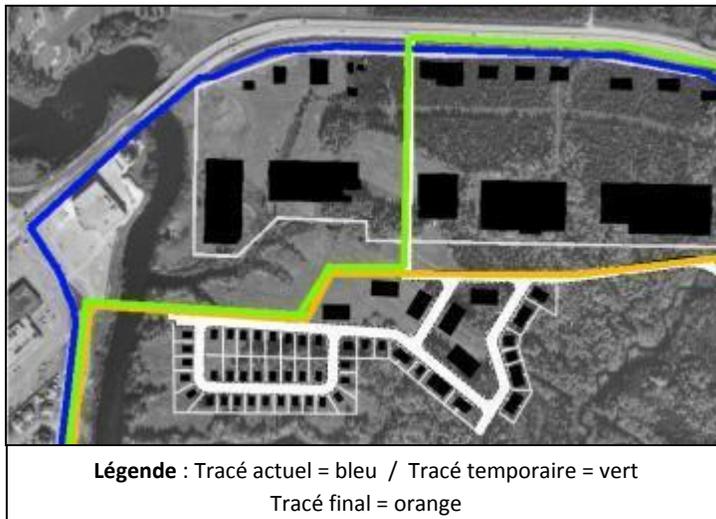
## 2.3 LE TRANSPORT

### 2.3.1 COLLECTIF

L'actuel service de transport en commun ne saurait répondre à l'implantation d'arrêts à l'intérieur de ce nouveau secteur. Desservir cette nouvelle zone occasionnerait une reconfiguration du circuit existant.

### 2.3.2 ACTIF

Il est projeté de détourner une partie de la piste cyclable actuelle, qui longe le boulevard Pierre-Ouellet, vers l'intérieur du nouveau quartier dans le but d'améliorer la sécurité des usagers et le confort des utilisateurs. Ce qui présuppose la construction d'une passerelle au-dessus de la rivière Amédée. Du même coup, cela aura comme impact d'améliorer l'accessibilité en

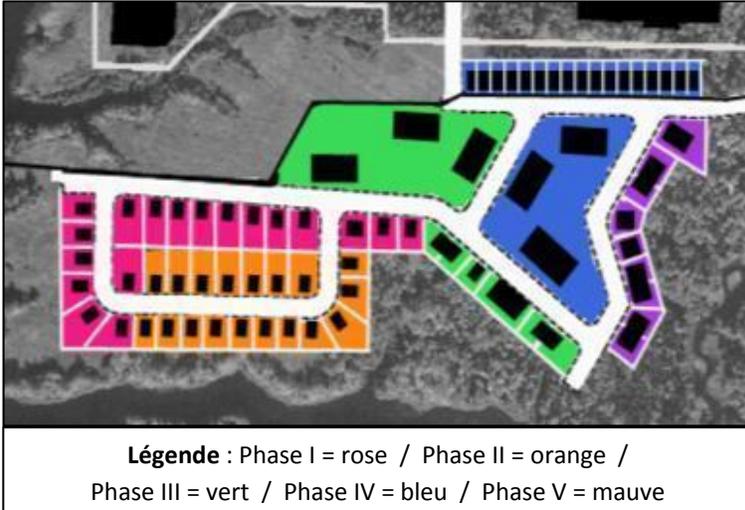


transport actif aux services et commerces. Le tracé, d'une largeur de 3 mètres, sera en retrait de la rue et projeté dans la zone tampon précédemment mentionnée. À plus long terme, lorsque la route qui mène au CLSC sera construite, le tracé de la piste cyclable sera amélioré de nouveau. La passerelle, accessible tant aux cyclistes qu'aux piétons, permettra aux nouveaux résidents d'accéder à la zone commerciale en quelques minutes.

## 2.4 LE CADRE BÂTI

### 2.4.1 LES PHASES DE DÉVELOPPEMENT

Le projet se développera en 5 phases à raison de 20 unités d'habitation par phase pour un total de 100 unités. Chacune de ces phases prévoit des types d'habitation différents, donc de densités variables, et ce, pour une clientèle diversifiée, ce qui favorise la mixité sociale.



Bref, la Ville de Baie-Comeau souhaite développer ce quartier en fonction de la demande, mais également en fonction de son parc immobilier actuel afin de combler adéquatement les manques. La mise en place d'une stratégie résidentielle a permis de cibler ces manques à combler. Actuellement, nous croyons que la demande pour de la construction résidentielle, comme en fait foi les 70 demandes écrites en vue d'obtenir un terrain résidentiel.

Il existe aussi une demande réelle pour construire des multi-logements.

#### 2.4.1.1 PHASE I

La 1<sup>re</sup> phase sera composée de 20 unités unifamiliales, dont la disponibilité des lots est prévue pour la fin de l'automne 2012.

#### 2.4.1.2 PHASE II

Cette phase sera également d'une vingtaine d'unités de type unifamilial.

#### 2.4.1.3 PHASES III, IV ET V

Ces phases consisteront en l'aménagement d'un secteur résidentiel à plus haute densité de différents types – maisons en rangée, maisons jumelées – et projetés à proximité de la zone commerciale.

### 2.4.2 L'ENCADREMENT ARCHITECTURAL DES MAISONS

La Ville de Baie-Comeau souhaite mettre en place un outil de réglementation qui permettra à la Municipalité d'assurer la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale, tout en tenant compte des particularités de chaque situation pour l'ensemble du nouveau quartier résidentiel.

L'approche est idéale pour les secteurs encore caractérisés par leur environnement naturel et elle convient bien aux développements de nouveaux quartiers pour lesquels on souhaite s'assurer d'une certaine harmonie.

Les aspects traités :

- *La conception architecturale*  
les murs extérieurs, les revêtements, les toitures, la fenestration, les éléments en saillie et les ornements, les devantures, les façades commerciales, les auvents, l'emplacement et la visibilité des équipements de service, la hauteur, la volumétrie, les enseignes, les couleurs, les panneaux d'affichage extérieurs du menu, etc.; l'intégration architecturale des nouveaux bâtiments aux bâtiments voisins, à la trame urbaine, aux espaces publics ou au milieu naturel.
- *L'aménagement paysager*  
l'aménagement des cours, les clôtures et murs d'enceinte, les bâtiments accessoires.
- *La prise en compte des perspectives visuelles remarquables*  
l'atténuation des conséquences visuelles négatives (entreposage, déchets, équipements mécaniques, stationnement).
- *La circulation des véhicules, l'accès aux espaces de stationnement*  
le rapport sécuritaire et harmonieux entre la circulation des piétons et celle des véhicules.
- *L'aménagement du site*  
l'implantation des bâtiments, le traitement des sols et l'écoulement des eaux, le lotissement, la protection des caractéristiques naturelles sur le site et de la végétation urbaine (consultez la fiche sur la plantation et l'abattage d'arbres).

### 2.4.3 L'ENCADREMENT ENVIRONNEMENTAL DES MAISONS

La Ville de Baie-Comeau, sensible aux impacts environnementaux d'un développement résidentiel, veut inciter les citoyens à se doter d'habitation à faible impact énergétique et à faible consommation d'eau.

Les efforts dans le sens du développement durable doivent donc être partagés avec les citoyens qui ont la chance, lors de la construction d'une nouvelle maison, de prendre en considération des matériaux et des technologies responsables.

Le citoyen serait interpellé pour enrichir ces aspects; ceci pourrait éventuellement être intégré dans un règlement de construction ou par des clauses de vente de terrain.

**Votre opinion :**

- *Quelles sont les avenues que la Ville devrait privilégier quant à l'encadrement environnemental des maisons?*

**3. LA ZONE COMMERCIALE**

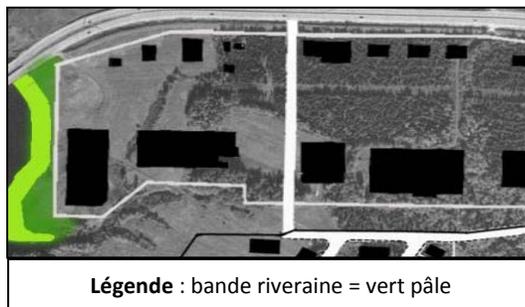
Le 21 septembre 2003, il y avait signature d'une option d'achat à long terme sur un terrain couvrant une superficie d'un peu plus de 250 000 m<sup>2</sup> pour le développement d'un mégacentre commercial.

Dans cette zone, sont d'abord autorisés les commerces à grande surface. Il pourrait se greffer à ce secteur de plus petits commerces en bordure du boulevard Pierre-Ouellet. Il existe un long historique de ce type d'espaces commerciaux dans d'autres villes au Québec; nous souhaitons tirer de l'expérience extérieure en vue de meilleures pratiques.

**3.1 LES ESPACES VERTS****3.1.1 LE POURCENTAGE D'ESPACES VERTS**

Dans l'espace prévu pour le développement commercial, la superficie totale est de plus de 250 000 m<sup>2</sup>, alors que la superficie d'espaces verts est de 18 900 m<sup>2</sup>, ce qui représente 13 %.

Pour ce projet, les espaces verts se divisent en deux catégories selon leurs vocations respectives. La superficie dédiée aux espaces verts est essentiellement celle qui borde la rivière Amédée. La Ville et le promoteur devront s'entendre sur le design de l'espace autour des bâtiments commerciaux et des allées de circulation pour identifier les autres espaces à cet effet.

**3.1.2 LA BANDE RIVERAINE : UNE ZONE DE CONSERVATION**

Légende : bande riveraine = vert pâle

La bande riveraine, d'une largeur de 30 mètres, est le seul type d'espaces verts prévu pour ce projet et représente la totalité du 13 % d'aire verte du terrain.

### **3.1.3 LES ÎLOTS DE VERDURE DANS LE STATIONNEMENT**

Aucun îlot de verdure n'est actuellement prévu dans le stationnement commercial. Cependant, nous aimerions que les promoteurs en incluent dans leur projet. Ces îlots, en plus d'être esthétiques, contribueraient au ruissellement des eaux de pluie et à réduire l'îlot de chaleur créé par l'aire de stationnement.

## **3.2 LES INFRASTRUCTURES**

### **3.2.1 LA RUE**

La conception d'une seule rue est prévue pour accéder à ce nouveau développement résidentiel. Pour la circulation à l'intérieur de l'espace commercial, plusieurs allées sont prévues.

La section de rue comprise dans la zone commerciale sera à quatre voies, à l'image d'un boulevard urbain. Le design final est à déterminer puisqu'il se construira à coûts partagés avec le promoteur.

## **3.3 LE TRANSPORT**

### **3.3.1 COLLECTIF**

La problématique exprimée dans la section traitant du développement résidentiel est la même pour la zone commerciale, quant à une éventuelle desserte par autobus. L'implantation d'un nouvel arrêt apporterait une modification au réseau de transport en commun actuel.

### **3.3.2 ACTIF**

Avec l'aménagement d'une passerelle sur la rivière Amédée, le nouveau développement deviendra accessible par la piste cyclable.

## **3.4 LE CADRE BÂTI**

### **3.4.1 LES PHASES DE DÉVELOPPEMENT**

Le développement de cette zone se fera d'ouest vers l'est, extension naturelle du pôle commercial principal de la ville.

### 3.4.1.1 PHASE I

Au cours de la première phase, au moins deux grands établissements devront être prévus avant l'arrivée de plus petits bâtiments.

### 3.4.1.2 PHASE II

À la suite de la réalisation de la première phase, les petites surfaces sont alors autorisées de même que des magasins à grande surface additionnels, toujours de l'ouest vers l'est.

## 3.4.2 L'ENCADREMENT DES ACTIVITÉS COMMERCIALES

Les aspects traités :

- La conception architecturale : nous faisons ici référence aux éléments suivants, à savoir les murs extérieurs, les revêtements, les toitures, la fenestration, les éléments de saillie et les ornements, les devantures, les façades commerciales, les auvents, l'emplacement et la visibilité des équipements de service, la hauteur, la volumétrie, les enseignes, les couleurs, les panneaux d'affichage extérieurs du menu, etc.; cela prend aussi en compte l'intégration architecturale des nouveaux bâtiments avec ceux voisins, à la trame urbaine, aux espaces publics ou au milieu naturel;
- L'aménagement paysager : ceci fait référence à l'aménagement des cours, l'implantation de cafés-terrasses, les clôtures et les murs d'enceinte, les bâtiments accessoires;
- La prise en compte des perspectives visuelles remarquables;
- L'atténuation des conséquences visuelles négatives (entreposage, déchets, appareils mécaniques, stationnement);
- La circulation des véhicules, l'accès aux espaces de stationnement, le rapport sécuritaire et harmonieux entre les circulations des piétons et celle des véhicules;
- L'aménagement du site : soit l'implantation des bâtiments, le traitement des sols et l'écoulement des eaux, le lotissement, la protection des caractéristiques naturelles sur le site et de la végétation urbaine;
- L'affichage sur les bâtiments et en bordure du boulevard Pierre-Ouellet;
- La position des bâtiments dans ce grand espace;

- Les types de commerces;
- L'aménagement des aires de stationnement.

## CONCLUSION

### PISTES DE BONIFICATION EN LIEN AVEC LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les pistes de bonification qui seront apportées avec le dépôt de vos documents et de vos interventions à la séance de consultation du 29 mai prochain seront précieuses et prises en compte dans la mesure du possible par la Municipalité.