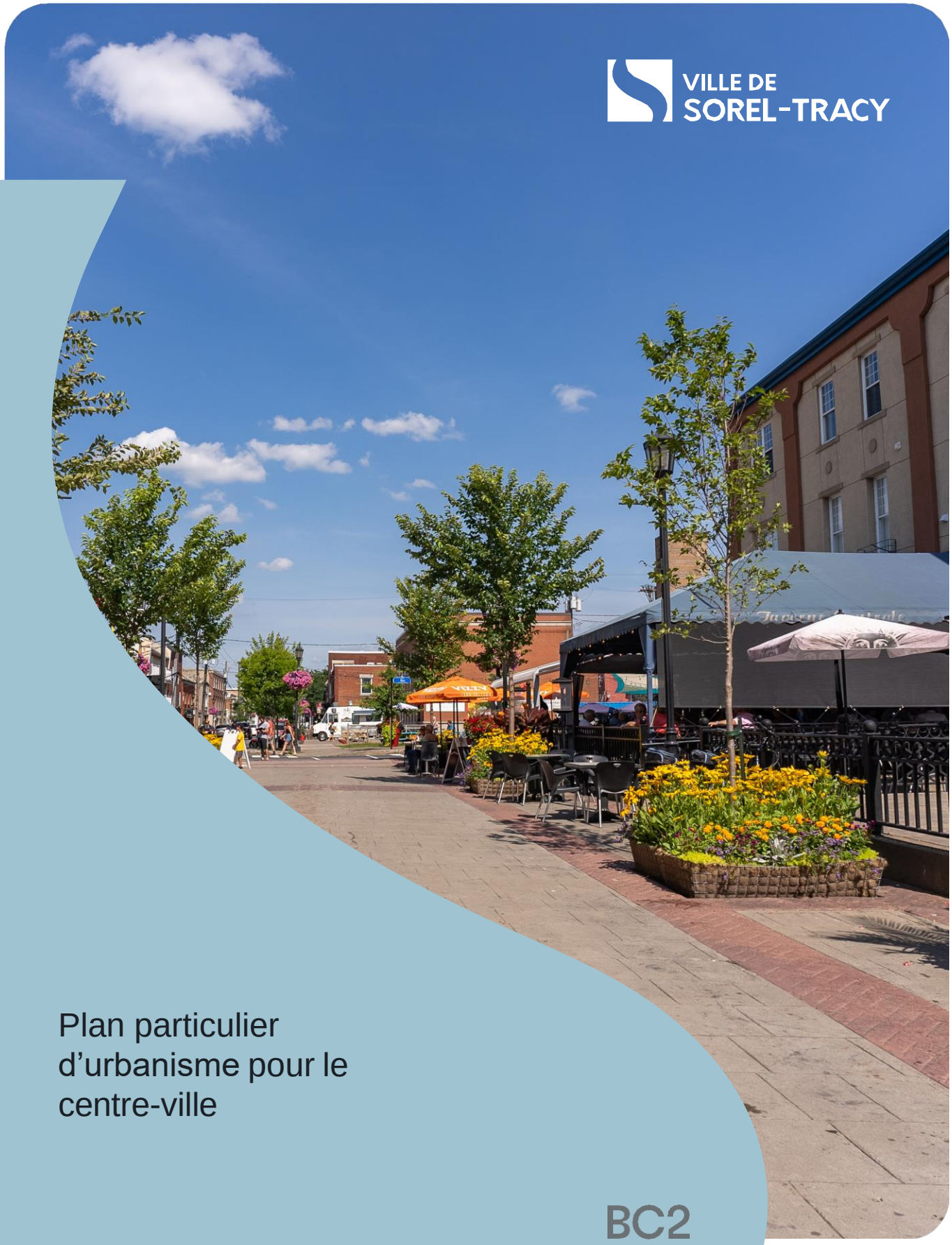
MISE EN GARDE : Cette codification administrative a été préparée uniquement pour la commodité du lecteur et n'a aucune valeur officielle. Afin d'obtenir la version officielle du règlement et de chacun de ses amendements, le lecteur doit contacter le Service juridique et greffe au 450-780-5600 ou greffe@vdst.qc.ca

ANNEXE « A »

Plan particulier d'urbanisme du centre-ville

VILLE DE SOREL-TRACY



Plan particulier d’urbanisme pour le centre-ville

BC2

INTRODUCTION

La Ville de Sorel-Tracy souhaite redonner à son centre-ville l'attrait et le dynamisme qui lui reviennent. En 2018, un projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) a été réalisé, sans toutefois être adopté. Néanmoins, plusieurs interventions ont été réalisées afin d'augmenter l'attractivité du secteur, dont le réaménagement du Marché des arts Desjardins en salle de spectacles, le réaménagement du quai Catherine-Legardeur (quai no. 2), le déplacement de l'aire d'attente des camions vers les silos à grains, la mise à niveau des installations d'accueil de la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola, de même que l'ouverture du Centre des arts contemporains du Québec sur le quai Richelieu.

Dans le cadre du plan d'action pour la relance du centre-ville initié par le gouvernement du Québec, la Ville souhaite profiter de la conjoncture favorable afin de concrétiser l'adoption de cet important document de planification et de son plan d'action. Pour mener à bien cette démarche, la Ville bénéficie d'une subvention du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie. Ainsi, en tirant profit des résultats des études, des plans et des consultations effectués au fil des ans, une mise à jour du document de 2018 a été effectuée afin de refléter davantage les nouvelles réalités contemporaines de ce secteur névralgique du territoire.

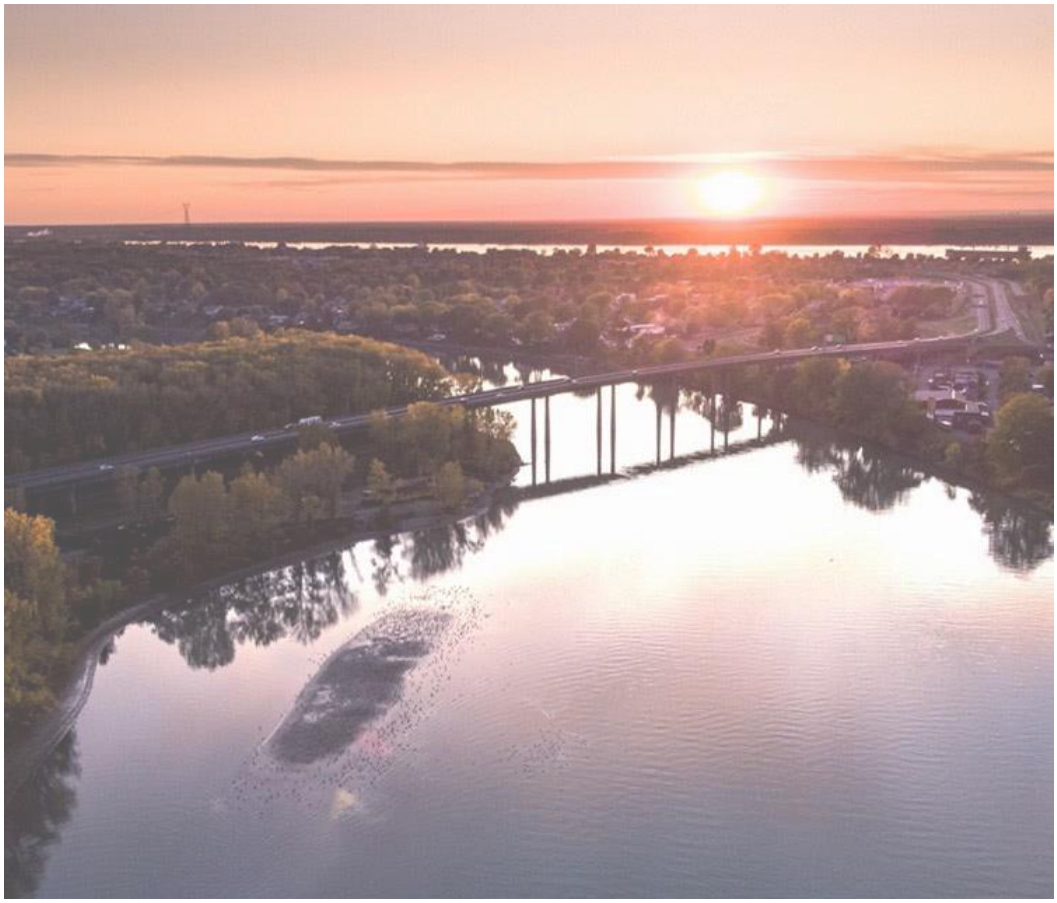


TABLE DES MATIÈRES

1 MISE EN CONTEXTE 2

1.1 LA DÉMARCHE 2

1.1.1 Un véritable attachement de la population à son centre-ville 2
1.1.2 Des projets en déploiement au centre-ville 3
1.1.3 Le plan de relance économique 5
1.1.4 Planification stratégique 2023-2030 5

1.2 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION 6

1.2.1 Désignation du territoire d'application en tant que « centre-ville » 6
1.2.2 Les pouvoirs habilitants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme 7
1.2.3 Le centre-ville au sein de la planification locale : le plan d'urbanisme 7

1.4 UN TERRITOIRE DOCUMENTÉ ET ÉTUDIÉ 9

1.4.1 Synthèse des études et démarches participatives 10

1.5 LES DÉFIS ET TENDANCES EN MATIÈRE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE 13

1.5.1 La lutte aux changements climatiques 13
1.5.2 La composition du tissu urbain 14
1.5.3 La mobilité 14

2 LECTURE DU MILIEU 17

2.1 L'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE D'INTERVENTION 17

2.1.1 Les bases du développement et de la trame soreloise 17
2.1.2 La consolidation économique et urbaine 17
2.1.3 La transformation du centre-ville (1950 à aujourd'hui) 18

2.2 LA POPULATION 20

2.2.1 La situation d'emploi 21

2.3 L'UTILISATION DU SOL DU CENTRE-VILLE 23

2.3.1 La fonction résidentielle 23
2.3.2 La fonction commerciale 27
2.3.3 La fonction industrielle 30
2.3.4 Le récréotourisme 30
2.3.5 La fonction institutionnelle 31
2.3.6 Terrains vacants et à développer 31

2.4 LE PATRIMOINE ET LES LIEUX D'INTÉRÊT 34
2.5 LA COUVERTURE VÉGÉTALE, PERMÉABILITÉ DU SOL ET ÎLOTS DE CHALEUR 38

2.5.1 Offre en espaces parcs 38
2.5.2 Îlots de chaleur 40

2.6 LA TRAME URBAINE ET LE CADRE BÂTI 43

2.6.1 Trame urbaine dense et cadre bâti 43
2.6.2 Cadre bâti 43

2.7 LA MOBILITÉ 46

2.7.1 Trafic routier 46
2.7.2 Stationnement 49

2.7.3 Mobilité active 51
2.7.4 Déplacement vers le travail 53

2.8 LES CONSTATS 55

3 ENJEUX ET DÉFIS POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN MILIEU DYNAMIQUE 58

3.1 ENJEU NO.1 : FAIRE DU CENTRE-VILLE UN LIEU AGRÉABLE E T ACCUEILLANT 59
3.1.1 Respecter le patrimoine et de la trame urbaine 59
3.1.2 Encourager la convivialité des lieux d'intérêt et des liens 61
3.1.3 Distinguer les accès vers le centre-ville 61

3.2 ENJEU NO.2 : FAIRE DU CENTRE-VILLE UNE DESTINATION ANIMÉE 65
3.2.1 La mixité des fonctions 65
3.2.2 Le rayonnement d'activités 67
3.2.3 Le soutien au tourisme dans la région 68

3.3 ENJEU NO.3 : FAIRE DU CENTRE-VILLE UNE DESTINATION ACTIVE 70
3.3.1 Favoriser la mobilité active 70
3.3.2 Bonifier la couverture végétale et les espaces verts 71
3.3.3 Offrir davantage de lieux publics de rencontre 72

4 VISION D'AMÉNAGEMENT 74

4.1 L'ÉNONCÉ DE VISION 74

5 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 76

5.1 L'INTERRELATION ENTRE LES USAGES, LES LOTS ET LA RUE 76
5.2 L'INTERRELATION ENTRE LA RUE ET LES ESPACES PUBLIC ET PRIVÉ 77
5.3 L'ENVIRONNEMENT, LE DESIGN ET L'INNOVATION 78
5.4 L'INTERRELATION ENTRE LE BÂTI ET LA RUE 78
5.5 LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ LORS DES DÉPLACEMENTS 78

6 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT 82

6.1 VERS UN CENTRE-VILLE FIER ET ACCUEILLANT 82
6.1.1 Assurer la pérennité du patrimoine 82
6.1.2 Définir des pôles attrayants 82
6.1.3 Tirer profit du réaménagement des accès au centre-ville 83

6.2 VERS UN CENTRE-VILLE ANIMÉ 83
6.2.1 Évaluer la diversité des fonctions du territoire 83
6.2.2 Adopter une approche résolument culturelle, festive et ludique 84
6.2.3 Faire la promotion du centre-ville 84

6.3 VERS UN CENTRE-VILLE ACTIF 84
6.3.1 Adopter la mobilité active 84
6.3.2 Offrir des lieux pour socialiser 85

7 MISE EN ŒUVRE ET PLAN D'ACTION 87

7.1 MESURES INCITATIVES 87

7.1.1 Programme d'acquisition d'immeubles 87
7.1.2 Programme de soutien au développement des commerces de détail 87
7.1.3 Programme incitatif à la création d'espace à bureaux 87

7.2 MESURES RÉGLEMENTAIRES 88

7.2.1 Plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) 88
7.2.2 Règlement sur les usages conditionnels 88
7.2.3 Règlements de zonage et lotissement 88

7.3 DÉLAIS DE RÉALISATION, INTERVENANTS ET ESTIMATION DES COÛTS 89
7.4 CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PPU 89

ANNEXE 1 LA CARTOGRAPHIE DU PPU

ANNEXE 2 RÉSUMÉ DES ÉTUDES ANTÉRIEURES

ANNEXE 3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DES SECTEURS À L'ÉTUDE ET STRATÉGIES D'INTERVENTIONS POSSIBLES – SUPPORT AU CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE (2018)

Mise en contexte

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 LA DÉMARCHE

1.1.1 Un véritable attachement de la population à son centre-ville

La population de Sorel-Tracy voue une sympathie sans équivoque à son centre-ville. Avec raison ; essentiellement localisé au sein du Vieux-Sorel, aux confins du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, le centre-ville de Sorel-Tracy est l'endroit où ont été implantées, il y a 375 ans, les fondations de la quatrième plus vieille ville au Canada. Depuis près de quatre siècles, il s'agit d'un lieu de convergence, de rencontres et d'échanges, empreint d'histoire et théâtre d'une urbanisation unique qui s'est forgée au gré du temps, tantôt spontanément, tantôt au sein d'interventions planifiées.

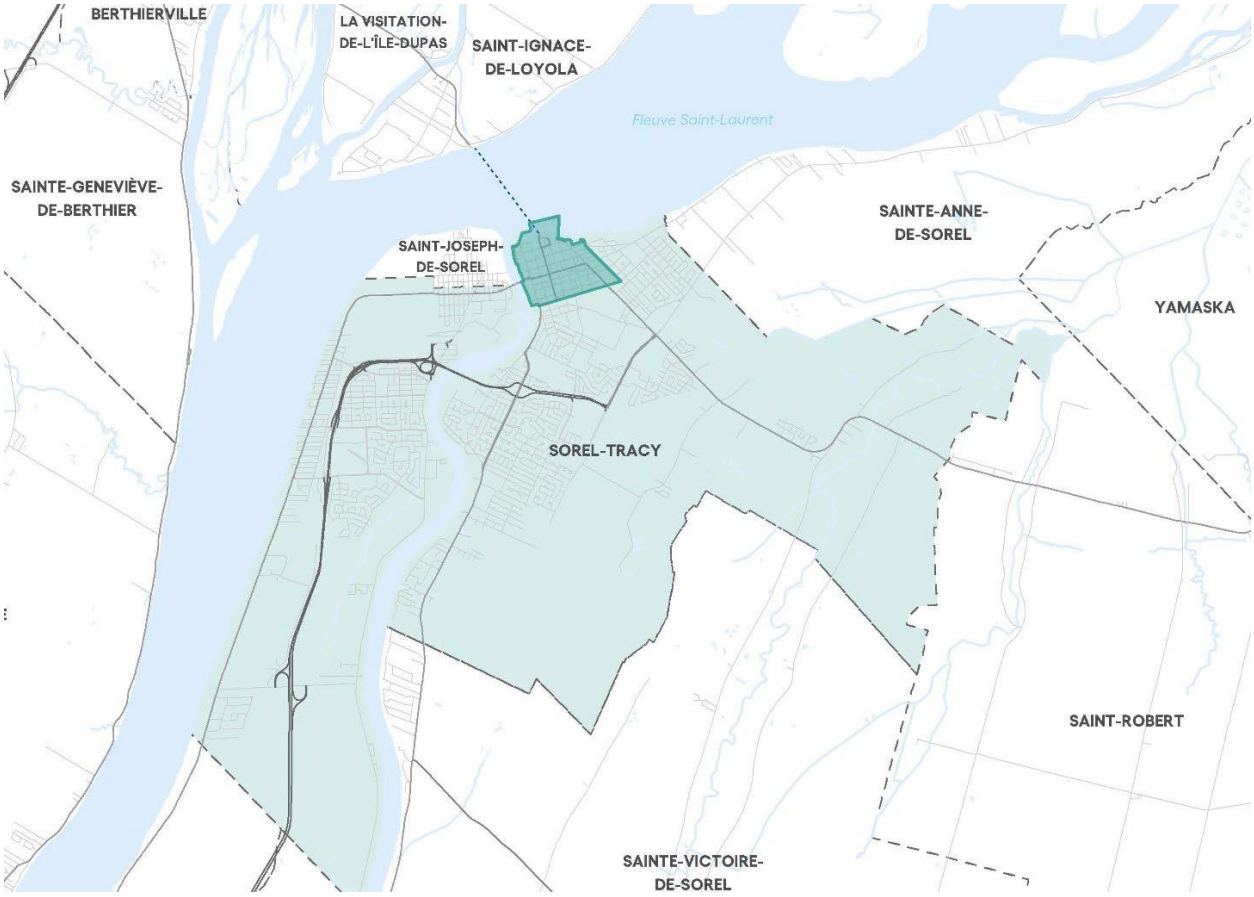
Il est donc à propos que les citoyens de Sorel-Tracy accordent un intérêt pour la pérennité de ce secteur de la ville. Malgré le constat d'une certaine dévitalisation caractérisée par une détérioration du cadre urbain et d'une diminution de l'achalandage et du nombre de familles, et ce, depuis plusieurs années[1] au profit d'autres secteurs de la ville ou même de l'extérieur, l'affinité qui lie les citoyens au centre-ville demeure bien présente et sa revitalisation, vivement espérée.

Au-delà de ces acquis et du dynamisme suscité par les évènements qui y sont organisés régulièrement, le centre-ville ne peut endurer le statu quo des dernières années et doit catalyser l'énergie qui l'habite vers une image et une forme mieux définie.

Par le biais d'un plan particulier d'urbanisme (PPU), la Ville de Sorel-Tracy entend influencer un renouveau de son centre-ville et le renforcement de l'intérêt pour le quartier par l'aménagement de nouveaux espaces publics de qualité, l'arrivée de nouveaux ménages, une place accrue pour les arts et la création de nouveaux emplois.

[1] Le plan de revitalisation du Vieux-Sorel, produit en 2004 pour le compte de la Société de développement commercial (SDC), fait déjà mention, en introduction, du déclin du centre-ville causé par la décroissance socio-économique de la région : « Cette détérioration s'est évidemment directement reflétée sur le centre-ville de Sorel-Tracy, ce qui a eu comme résultat de générer des problèmes de perte d'achalandage, de locaux vacants et de décrépitude de certains bâtiments. Incendié à maintes reprises, le centre-ville n'a pas nécessairement fait l'objet de reconstruction harmonieuse et n'a pas toujours assuré une relève à la fonction résidentielle. Les résidents ont déserté le Vieux-Sorel et, parmi les conséquences de ce phénomène, les Sorelois ont assisté à la fermeture successive des établissements scolaires situés au centre-ville ; les écoles Marguerite Bourgeoys, Mgr-Desranleau, Saint-Pierre et Sacré-Cœur ont toutes fermé leurs portes. ».

FIGURE 1 - LOCALISATION DU CENTRE-VILLE



Sources des données : MERN (2020), MTQ (2022), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

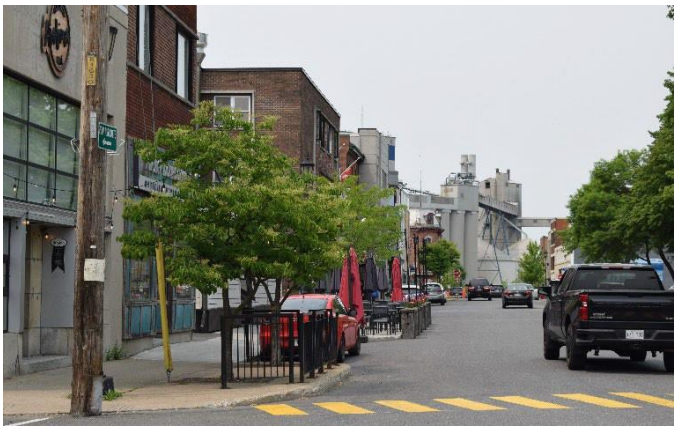
1.1.2 Des projets en déploiement au centre-ville

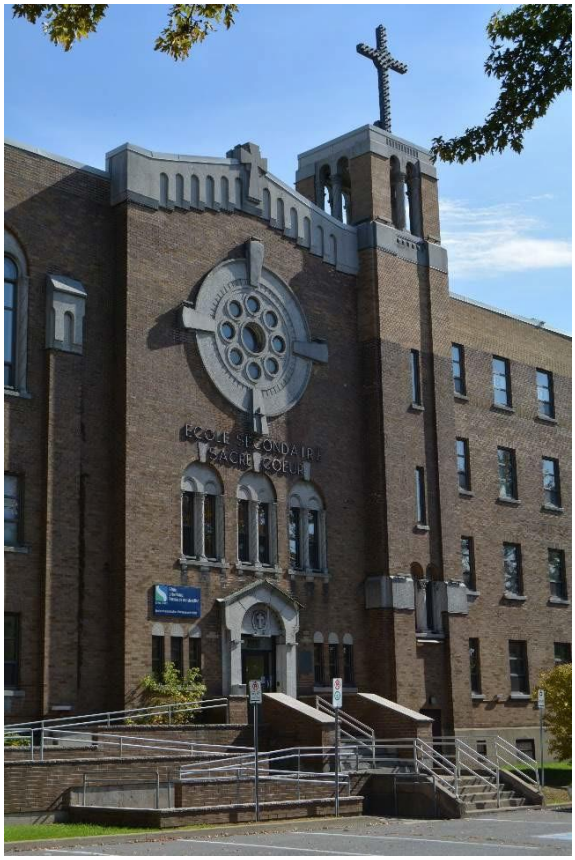
Au cours des dernières années, des projets de natures privée et publique (gare maritime, quai Catherine-Legardeur, Statera, Marché des arts Desjardins, etc.) se sont concrétisés à l'intérieur des limites du centre-ville, confirmant du même coup la pertinence de poursuivre les investissements afin d'accentuer les actions pour le dynamisme et la revitalisation urbaine du secteur.

Une multitude de rapports, visions et études ont été produits au cours des années, alors que d'autres sont en cours et concernent autant le verdissement de rues, la réalisation de projets immobiliers ou la mobilité. S'il semble que les conclusions de ces études n'aient pas toujours eu de suite, il convient d'en faire un bilan et comprendre les motifs ayant conduit ces documents d'experts. Le réaménagement de rues, la consolidation du Centre des arts contemporains du Québec et le réaménagement des quais Richelieu en sont des exemples. Le lancement, en juin 2022, d'un plan de relance[2] du centre-ville prévoit plusieurs mesures et programmes d'aide financière, dont la mise à jour du PPU, afin de contribuer à la relance du centre-ville et ainsi permettre la concrétisation de projets en planification.

[2] https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/relance-economique-des-centres-villes-quebec-confirme-la-mise-en-oeuvre-du-plan-daction-pour-la-relance-du-centre-ville-de-sorel-tracy-41451

FIGURE 2 - LE CENTRE-VILLE EN IMAGES





Source : Ville de Sore-Tracy, 2022.

1.1.3 Le plan de relance économique

Le plan de relance du centre-ville de Sorel-Tracy déposé par la Ville en 2022 avait pour objectif de compléter des aménagements, stimuler les investissements et améliorer l'attractivité du milieu[3]. Révisé en 2023, le plan se décline en trois grandes interventions qui viendront faire du centre-ville une destination et un lieu de choix. Parmi les interventions qui seront réalisées, on retrouve entre autres :

- Exécution des travaux de réfection et de réaménagement des rues Augusta et du Prince, incluant les aménagements, le verdissement, la plantation d'arbres et l'ajout de mobilier urbain.
  - Réalisation à l'été et l'automne 2023
- Réalisation de l'aménagement des quais Richelieu et de la rue de la Reine.
  - Plan d'aménagement et études de sols : Été 2023
  - Plans et devis : Automne 2023
  - Travaux d'aménagement: Été - Automne 2024
- Élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le centre-ville et actualisation de la vision.

1.1.4 Planification stratégique 2023-2030

La Ville de Sorel-Tracy a adopté sa nouvelle planification stratégique 2023-2030 afin d'arrimer la vision de développement aux différentes stratégies de mise en œuvre. Pour cette nouvelle édition, le développement durable reste au cœur des préoccupations. Ainsi, cinq aspirations guideront la Ville dans ses décisions :

- La création de territoires résilients et adaptés aux changements climatiques ;
- Consolider et accroître la prospérité économique ;
- Mobiliser notre communauté ;
- Améliorer l'expérience citoyenne ;
- Bonifier et maintenir l'offre et les infrastructures en loisir.

[3] Ville de Sorel-Tracy, Document explicatif du plan d'action : Projet de revitalisation du centre-ville.

1.2 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

1.2.1 Désignation du territoire d'application en tant que « centre-ville »

Le territoire d'application du présent PPU est désigné à titre de centre-ville, tel qu'identifié au plan d'urbanisme en vigueur. Conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Loi sur les cités et villes prévalant à cet effet, une Municipalité peut notamment procéder à l'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le PPU.

Considérant les mixités sociales et économiques souhaitées et les travaux de revitalisation à réaliser, la planification particulière du centre-ville de Sorel-Tracy doit se faire dans le cadre d'une démarche intégrée dotée d'outils légaux permettant sa pleine mise en œuvre. C'est donc dans ce contexte que la Ville de Sorel-Tracy a désigné le site de ce PPU à titre de secteur central, lui permettant, le cas échéant, de procéder à d'éventuelles acquisitions d'immeubles.

FIGURE 3 - TERRITOIRE D'APPLICATION — LE CENTRE-VILLE DE SOREL-TRACY

Source : Plan d'urbanisme no.2221 de Sorel-Tracy, 2013.

1.2.2 Les pouvoirs habilitants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Un plan particulier d'urbanisme est un instrument de planification et d'encadrement faisant partie intégrante du plan d'urbanisme. Une telle planification sera jugée à propos par le conseil municipal lorsqu'il est souhaité d'apporter davantage de détails aux solutions envisagées pour un secteur qui suscite une attention particulière.

Ce plan particulier d'urbanisme (PPU) vise à définir une vision représentative des valeurs et des attentes du milieu par rapport au développement du secteur du centre-ville. Il permet de hiérarchiser les enjeux et de définir des objectifs de développement. Le PPU vise également à cadrer les interventions d'aménagement à l'intérieur d'un programme de mise en œuvre.

1.2.3 Le centre-ville au sein de la planification locale : le plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme no.2221 est en vigueur depuis mars 2013. D'emblée, afin d'atteindre l'objectif de développer une identité commerciale propre au centre-ville, le plan d'urbanisme propose, parmi les moyens de mise en œuvre, d'élaborer un PPU pour préciser les actions nécessaires pour le secteur. D'autres objectifs et moyens concernant le centre-ville sont aussi proposés et se déclinent sous les fonctions suivantes :

- Vocation générale du centre-ville ;
- Habitation ;
- Commerces et services ;
- Culture, loisirs, tourisme ;
- Éducation, santé et services sociaux ;
- Industrie ;
- Transport et mobilité.

Par centre-ville, le plan d'urbanisme entend le secteur du Vieux-Sorel, tel que désigné par l'affectation centre-ville. Cette affectation vise à accentuer le rôle commercial de destination du centre-ville en le définissant comme lieu d'emploi dans les services, lieu de commerces spécialisés, lieu de divertissement et milieu de vie. En ce sens, cette aire d'affectation correspond à un quartier dominé par l'habitation, mais qui favorise aussi une mixité avec les activités de services et de commerces. Par conséquent, les vocations qui y sont compatibles sont les suivantes :

- L'habitation, à l'exception des maisons mobiles ;
- Les logements intégrés à un bâtiment commercial ;
- Les commerces et services, à l'exception des commerces de gros ;
- Le travail à domicile et les activités de services exercées à l'intérieur d'une résidence ;
- Les institutions et les services gouvernementaux ;
- Les parcs, espaces verts, les terrains de jeux et les aménagements et équipements récréatifs ou sportifs publics ;
- Les habitations collectives, les habitations pour personnes âgées et les centres d'accueil, de soin ou d'hébergement privé ;
- Le centre-ville de Sorel-Tracy constitue un pôle régional important. Son rôle et sa localisation stratégiques lui revêtent la responsabilité d'accueillir une variété de fonctions qui cohabitent afin de desservir la population ou pour exercer leurs activités. L'interaction qui s'y trouve a généré un dynamisme suffisant pour favoriser l'essor de la ville alors que cet étalage d'une mixité de fonctions

dans un territoire restreint est une inspiration pour la conception de quartiers durables. Le plan d'urbanisme vise aussi à assurer la qualité des milieux de vie.

Le centre-ville de Sorel-Tracy c'est :

- Un territoire d'une superficie approximative de 128 hectares ;
- Un pôle régional en matière de services ;
- Une mixité des fonctions ;
- Une identité à affirmer.

1.4 UN TERRITOIRE DOCUMENTÉ ET ÉTUDIÉ

Plusieurs études, rapports et outils de planification ciblant le centre-ville de Sorel-Tracy ont été élaborés au cours des 50 dernières années pour en brosser un portrait, définir des enjeux et annoncer une série de recommandations afin de dynamiser, de mettre en valeur et d'assurer la pérennité du centre-ville.

Par ailleurs, la population soreloise a aussi été régulièrement rencontrée dans le cadre de l'élaboration de ces études, mais aussi à d'autres occasions.

Ces études et démarches participatives, malgré l'époque de réalisation de certaines, présentent toujours des constats et des enjeux pertinents et actuels. Un résumé de ces études et démarches recensées ci-après se trouve en annexe.

- Programme de rénovation urbaine (1968)
  - Les objectifs du programme sont de permettre la reconstruction des bâtiments incendiés, mais également de contribuer à l'affirmation d'un véritable centre-ville.
- PPU du centre-ville (1985)
  - Ce programme particulier d'urbanisme a pour principal objectif d'assurer la multiplicité et l'intégration de toutes les fonctions urbaines pour que le centre-ville soit un véritable quartier dynamique et attrayant et non seulement un quartier des affaires.
- Revitalisation du centre-ville (1994)
  - Une réflexion sur les problèmes urbains du centre-ville.
- Plan d'aménagement du carré Royal (2000)
- Programme de renouveau urbain — plan d'intervention (2002)
  - Étude afin que la Ville puisse souscrire au programme de renouveau urbain mis en place par le gouvernement du Québec.
- Plan de revitalisation du Vieux-Sorel (2004)
  - Réalisé à la suite d'un exercice de concertation, ce plan présente des enjeux et des pistes de solutions.
- L'Agenda 21 (2006)
  - Vision de développement durable de la collectivité à l'horizon 2021.
- Principes d'aménagement (2009)
  - Élaboration de principes d'aménagement pour deux secteurs du centre-ville.
- Principes d'aménagement, d'embellissement et de piétonnisation (2009)
  - Élaboration de principes d'aménagement, d'embellissement et de piétonnisation pour la rue Elizabeth et l'avenue de l'Hôtel-Dieu.
- PAE de la maison des Gouverneurs (2014)
  - Plan pour la mise en œuvre d'un plan d'aménagement paysager extérieur.
- Consultation publique pour les célébrations du 375e anniversaire de la Ville de Sorel-Tracy (2014)
- Consultation auprès des commerçants (2015)
  - Exercice de consultation des commerçants de Sorel-Tracy par la Société de développement économique (SDE).
- Rapport de l'atelier d'idéation de l'Écomonde du Lac Saint-Pierre (2016)
  - Atelier d'idéation afin de définir la vision rattachée au projet de l'Écomonde.
- Atelier pour l'élaboration de la vision d'aménagement et de développement du centre-ville (2017)
  - Ateliers d'idéation organisés par le Service de la planification et du développement urbain (SPDU) sur le futur du centre-ville de Sorel-Tracy et sa périphérie.

- Sondage en ligne (2017)
    - En complément des ateliers d'idéation, un sondage en ligne a été diffusé afin d'évaluer certaines hypothèses de développement dans le cadre de l'élaboration du PPU.
- Analyse urbaine + concept préliminaire pour l'aménagement du domaine public (2021)
    - Une analyse portant sur la mobilité, le patrimoine, le stationnement et la qualité des espaces publics.
- Étude de potentiel archéologique pour le territoire de la Ville de Sorel-Tracy (2022)
    - Étude du potentiel archéologique de Sorel-Tracy et outil de gestion du patrimoine archéologique, dans une perspective de redéveloppement du territoire.

1.4.1 Synthèse des études et démarches participatives

Les grands constats émanant des différentes études réalisées au fil des ans se rejoignent pour mener vers des enjeux similaires encore pertinents aujourd'hui. Par ailleurs, les consultations sur l'aménagement du quai Richelieu en espace public qui ont eu lieu en 2022-2023 viennent encore une fois démontrer la volonté de la population d'avoir des espaces de qualité.

Les parcs et le patrimoine

- Le carré Royal et la trame urbaine constituent un témoin historique important et un espace cher à la population ;
- Le centre-ville recèle un grand nombre de bâtiments historiques ;
- La mise en valeur de l'histoire du secteur et de ses artéfacts demeure timide et mériterait d'être davantage exploitée ;
- Avec le parc Regard-sur-le-Fleuve, le carré Royal constitue, de loin, le secteur préféré de la population, en raison de l'ambiance et du cachet qui y règnent, de la proximité des quais et de l'eau ainsi que des services et de son patrimoine ;
- La proximité avec l'eau, les bâtiments industriels, les déplacements actifs ainsi que la trame orthogonale sont des atouts à exploiter.

Le cadre bâti

- Si l'état du cadre bâti s'est amélioré avec les années, du travail reste à faire. Des incitatifs devraient être mis en place à cet effet ;
- Le secteur manque de végétation et des opérations de plantation et d'aménagement d'espaces verts sont autant souhaitables sur le domaine privé que le domaine public ;
- Un maximum de quatre étages doit être visé ;
- Le remembrement de lots afin de consolider la trame urbaine et le cadre bâti est nécessaire pour attirer la population active et une population attirée par un « mode de vie urbain » ;
- Une densification (logements/hectare) est souhaitée pour une plus grande autonomie du quartier (commerces et services).

La mobilité

- La mobilité active demeure toujours un enjeu : étroitesse des trottoirs, absence de mobilier urbain, proximité avec le trafic, intersections peu conviviales, réseau et équipements cyclables déficients ;
- Malgré un nombre significatif de cases de stationnement, on peut avoir l'impression qu'il y a un manque de cases de stationnement ;
- Une meilleure identification des stationnements publics est requise ;
- Le secteur est relativement accessible (voiture, vélo), mais la perception est souvent contraire ;
- En plus de représenter un mode agréable de liaison entre la Rive-Nord et la Rive-Sud, le traversier peut constituer un attrait pour le centre-ville.

Le contexte urbain

- Le trafic généré par le traversier et les activités du port (silos à grain) sont des irritants connus et pour lesquels des actions ont été prises : réaménagement de l'aire d'attente et de la sortie du bateau, ainsi qu'une meilleure gestion des déplacements des camions vers le port. Néanmoins, des travaux de réaménagement des rues demeurent nécessaires, si ce n'est que pour améliorer la qualité de vie des riverains ;
- Il y a absence d'une signature forte pour le centre-ville lui permettant de se démarquer comme un lieu unique et distinctif, mais complémentaire aux autres secteurs de Sorel-Tracy ;
- Le mobilier urbain et les aménagements publics ont longtemps été minimisés. Les récents aménagements de la Place du marché et du quai Catherine-Legardeur sont venus améliorer la situation ;
- Des travaux devront toujours être réalisés afin d'unifier les différents espaces et proposer une ligne directrice distinctive en matière d'aménagement et design urbains pour le centre-ville ;
- Une signature du mobilier urbain, de l'affichage, des façades et de la végétation est requise et l'impact des poteaux électriques doit être réduit ;
- L'intégration de technologies est aussi fortement souhaitée (éclairage, wifi, animation culturelle, etc.), tout comme des interventions ponctuelles à échelle humaine, telles que l'ajout de décorations sur les rues commerciales, de l'art mural, des jeux et de l'animation informelle ;
- Les entrées de ville manquent aussi d'attention et mériteraient d'être soulignées par des aménagements, une signalétique et une place accrue à la mobilité active ;
- L'îlot Augusta/du Prince/George/du Roi est celui qui devrait recevoir un aménagement exhaustif ;
- Malgré une proximité à l'eau, le désir d'améliorer l'offre des aménagements permettant de profiter pleinement de vues vers les plans d'eau et même d'y avoir accès.

Les fonctions urbaines

- Habiter le centre-ville ne convient pas à tous, particulièrement les familles, et rebute certains ménages à s'y établir : petits logements, cadre bâti parfois vétuste, absence de cour, absence de parcs de proximité, éloignement des services, etc. Un manque de commerces liés aux besoins courants est un irritant pour y attirer de nouveaux ménages ;
- Outre la vente au détail et les services de restauration, les employeurs présents au centre-ville sont majoritairement issus des trois paliers de gouvernement (Hôtel de Ville, Palais de Justice, SAAQ, Société des traversiers du Québec, Garde côtière canadienne). Il s'agit d'un milieu où sont regroupés de bons employeurs, mais ce n'est pas l'endroit où l'on songe à établir son entreprise ;

- Le centre-ville est un endroit privilégié pour fréquenter des festivals, bars et restaurants, principalement lors de la saison estivale ;
- La mixité accrue des fonctions est souhaitée.

La gouvernance

- La Ville et ses différents services doivent créer un « effet d'entraînement ». Le succès passerait par une collaboration de la Ville et des partenaires du milieu ;
- Des comités de travail pour le développement de projets permettraient de répondre aux préoccupations de tous et encourageraient une meilleure mobilisation du milieu ;
- La mise en place en place d'une société de développement commercial.

1.5 LES DÉFIS ET TENDANCES EN MATIÈRE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

L'accentuation des variations climatiques et la récurrence des phénomènes météorologiques extrêmes plus fréquents dans les dernières années ont permis de prendre conscience de l'importance de l'aménagement durable du territoire. Depuis une vingtaine d'années, plusieurs initiatives et bonnes pratiques ont été mises en place au Québec et ailleurs que l'on peut ici diviser sous deux grandes catégories : la lutte aux changements climatiques et la mobilité.

1.5.1 La lutte aux changements climatiques

La lutte et l'adaptation aux changements climatiques englobent une vaste série d'enjeux aussi diversifiés que complexes. La pratique contemporaine de l'urbanisme est, dans ce domaine, à l'avant-plan puisqu'il lui appartient de limiter les impacts sur les milieux urbanisés, de les rendre davantage résilients par la mise en place de solutions afin de s'y adapter.

1.5.1.1 Aménagement pour une ville résiliente

La résilience d'une ville peut prendre plusieurs formes. D'un point de vue économique, la diversité et la qualité des activités commerciales et industrielles présentes sont une clé essentielle pour la vitalité et le dynamisme de la ville. D'un point de vue social, la place de l'éducation ainsi que les institutions communautaires en place sont des facteurs importants dans la vie des citoyens. L'autosuffisance alimentaire est un autre aspect important et dans un contexte de changements climatiques, la résilience des infrastructures municipales ainsi que des aménagements urbains sera également des composantes à adapter et à intégrer dans les développements futurs.

1.5.1.2 Les îlots de chaleur urbains

Le projet de loi n° 67, sanctionné le 25 mars 2021, modifiant la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme,* instaure pour les municipalités l'obligation d'identifier dans leur plan d'urbanisme les îlots de chaleur présents sur leur territoire. Il s'agit ici d'un moyen efficace pour intervenir sur le territoire (plantation, déminéralisation, utilisation de matériaux à albédo élevé, etc.) afin de réduire la température ambiante et améliorer le confort des personnes plus sensibles à la chaleur.

1.5.1.3 La gestion des eaux de ruissellement

En 2012, le gouvernement du Québec adoptait de nouvelles exigences sur la gestion de l'eau pluviale. Après quoi, plusieurs municipalités ont inclus dans leurs règlements de nouvelles dispositions afin de gérer écologiquement les eaux de pluie. Certaines d'entre elles ont pour effet de limiter le nombre de l/sec rejeté dans les réseaux d'égouts, soit la gestion des eaux de pluie pour les stationnements et les toits plats. D'autres normes davantage appliquées lors d'aménagements publics (ex. : jardin de pluie, noue végétalisée) en retournant l'eau vers le sol et en alimentant ainsi les espaces végétalisés et plantés des propriétés privées et des parcs.

Les dispositions relatives à la perméabilité du sol contribuent à retourner directement vers le sol l'eau de pluie, alors que les dispositions pour minimiser la pente des terrains vers une rue sont aussi l'une des façons préconisées pour retenir l'eau sur un terrain plutôt de la diriger vers le réseau public.

1.5.2 La composition du tissu urbain

1.5.2.1 La densification de milieux bâtis existants

La densification des milieux bâtis existants est l'une des tendances lourdes en matière d'urbanisme durable. Dans sa version modérée, plusieurs quartiers résidentiels se sont transformés dans les dernières années après la démolition de résidences unifamiliales afin de laisser place à des jumelés ou des habitations bifamiliales ou trifamiliales jumelées ou des habitations multifamiliales de petits gabarits[4]. La densification est l'occasion d'aborder et mettre en pratique de nouvelles approches en matière de verdissement, mobilité, gestion des eaux, mixité des usages ou gestion du stationnement et d'en tirer des résultats.

1.5.2.2 L'équilibre écologique et la protection de la biodiversité

Un urbanisme durable s'entend d'un urbanisme qui préserve les espaces verts, les paysages et les zones naturelles sensibles et qui évite de mettre en péril des espèces, des habitats naturels et des terres agricoles de grande qualité. Les enjeux liés à l'équilibre écologique et à la protection de la biodiversité sont grandement déterminés par l'aménagement.

La biodiversité urbaine se définit par la diversité des écosystèmes urbains déterminée par l'influence marquée des humains. La biodiversité des milieux urbanisés résulte d'une mosaïque complexe de milieux naturels résiduels ainsi que de paysages urbains, résidentiels et industriels.

Différentes stratégies permettent d'intervenir à l'échelle locale et régionale : préserver des milieux naturels intacts, aménager et entretenir les parcs de façon à ce qu'ils participent à la biodiversité (superficie suffisante, plantations indigènes et diversifiées), créer des continuités écologiques comme des corridors verts et des passages fauniques, urbaniser en favorisant la conservation, tisser un ensemble d'espaces propices à la biodiversité à partir des sites vacants, des infrastructures vertes, des sites industriels désaffectés, des voies de circulation et des cours arrière, diminuer les stress et la pollution des milieux naturels et, enfin, restaurer les milieux naturels dégradés. [5]

1.5.3 La mobilité

La notion de mobilité englobe plusieurs enjeux reliés à l'aménagement durable des villes. Pour cette raison, il s'agit d'un thème d'importance dans le cadre d'une révision réglementaire. La question va au-delà des types et motifs de déplacement effectués, et aborde la façon de se déplacer autrement que par le mode auto solo ou à l'aide d'un véhicule muni uniquement d'un moteur à essence. La considération des déplacements actifs et le transport collectif doivent être au centre de la planification d'un projet immobilier ou de l'aménagement d'un lieu d'emplois. Signe de la transition énergétique, l'électrification des transports fait aussi sa place à l'intérieur des réglementations municipales.

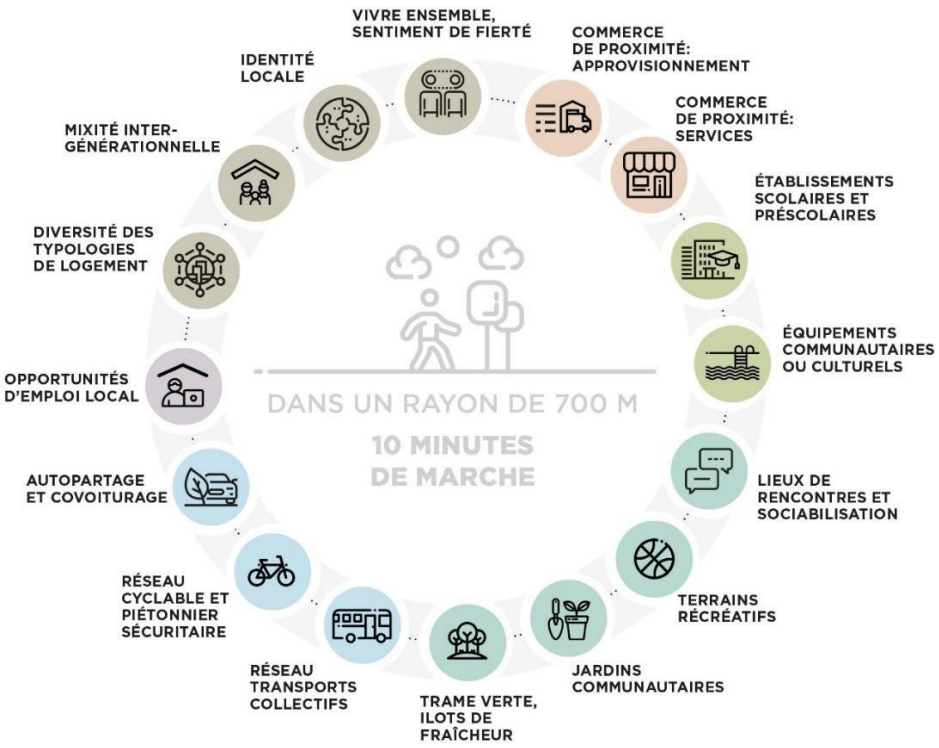
1.5.3.1 L'approche des courtes distances

L'approche de la ville des courtes distances, ou la ville des 15 minutes a surtout trouvé écho dans les villes européennes, mais certaines villes au Québec adhèrent au principe tandis que d'autres l'ont déjà intégré dans leur planification. L'idée, théorisée par Carlos Moreno en 2016, consiste en la création de quartiers multifonctionnels et compacts, axés sur la mobilité durable où l'ensemble des activités et services courants

[4] https://densificationrespectueuse.weebly.com/exemples-agrave-deacuteplorer.html
[5] Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, l'urbanisme durable : Enjeux, pratiques et outils d'intervention, 2012.

sont accessibles à l'intérieur d'un rayon équivalent à plus ou moins 15 minutes de marche. De ce fait, ce concept prône une certaine forme de densité ainsi que la mixité des usages afin de favoriser des milieux de vie complets et conviviaux. Malgré le fait qu'à l'heure actuelle peu de municipalités l'aient adopté, cette approche s'avère néanmoins porteuse.

FIGURE 4 - LES COMPOSANTES DE L'APPROCHE DES COURTES DISTANCES



Source : Traitement BC2, 2022

1.5.3.2 La mobilité active

En matière de mobilité active, les aménagements destinés aux piétons et cyclistes sont autant considérés que les aménagements destinés à l'automobile. Il est aujourd'hui un non-sens de ne pas proposer de trottoirs ou d'espaces permettant de circuler sur un site, ou entre un accès et le domaine public, de façon sécuritaire et conviviale. Il en est de même pour la mobilité à vélo où un bâtiment, peu importe sa vocation, doit proposer des aménagements de qualité, conviviaux et sécuritaires (supports intérieurs et extérieurs, porte d'accès, casiers, vestiaire, borne de réparation, etc.) pour le vélo et ses usagers. Les ratios minimums exigés sont de plus en plus augmentés au même rythme que l'amélioration des aménagements cyclables publics.

Lecture du milieu

2 LECTURE DU MILIEU

2.1 L'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE D'INTERVENTION

2.1.1 Les bases du développement et de la trame soreloise

La trame urbaine que l'on connaît aujourd'hui émane d'une succession de phases de développement qui s'est amorcée en 1750 par l'émergence d'un noyau constitué du fort, d'une petite place qui y est adjacente et sur laquelle est implantée une chapelle ainsi que la place du marché, premier lieu d'échange pour le commerce et les affaires. Dès lors, la rue de la Reine, qui accueille quelques auberges et de petites habitations, se dessine sur les rives de la rivière Richelieu. Les rues Saint-Jacques (Cyrille-Labelle) et du Fort y seront éventuellement greffés.

Cette période est témoin des premières activités navales. Notamment, l'exploitation des ressources forestières sert à la construction des navires. La prospérité en résultant engendre une augmentation importante de la population, qui mène à l'extension du développement et au prolongement du réseau routier. Le chemin Sainte-Anne, l'actuelle rue George du centre-ville, raccorde la rue de la Reine vers la paroisse Sainte-Anne.

Puis, en 1780, la Couronne britannique fait l'acquisition de la seigneurie de Saurel. À sa demande, l'urbanisation de Sorel se planifie avec la réalisation du premier plan d'urbanisme au Canada. Le plan de ville, conçu en 1783 par le major French, ingénieur civil, et Samuel Holland, agent de la seigneurie, trace la trame du centre-ville, tel qu'on la connaît aujourd'hui : une série d'îlots de mêmes superficies, répartis uniformément autour du Carré-Royal qui fait office de place centrale. L'ensemble des allées de ce dernier forme un plan radiant qui représente le drapeau britannique, l'Union Jack. Les rues sont alignées au sein d'une trame orthogonale dont les axes nord-sud ou est-ouest offrent des perspectives vers le fleuve et la rivière. La forme soreloise comporte ses propres caractéristiques :

- La forme et la position de l'église sont symbolisées par le marché Richelieu ;
- Les îlots adjacents à la rue de la Reine ont subi une déformation ;
- Une rangée d'îlots adjacente à la rue Augusta est décalée par rapport aux autres prolongeant l'axe de cette rue ;
- Les remparts n'ont pas été réalisés ;
- Le réseau de routes secondaires n'existe plus.

2.1.2 La consolidation économique et urbaine

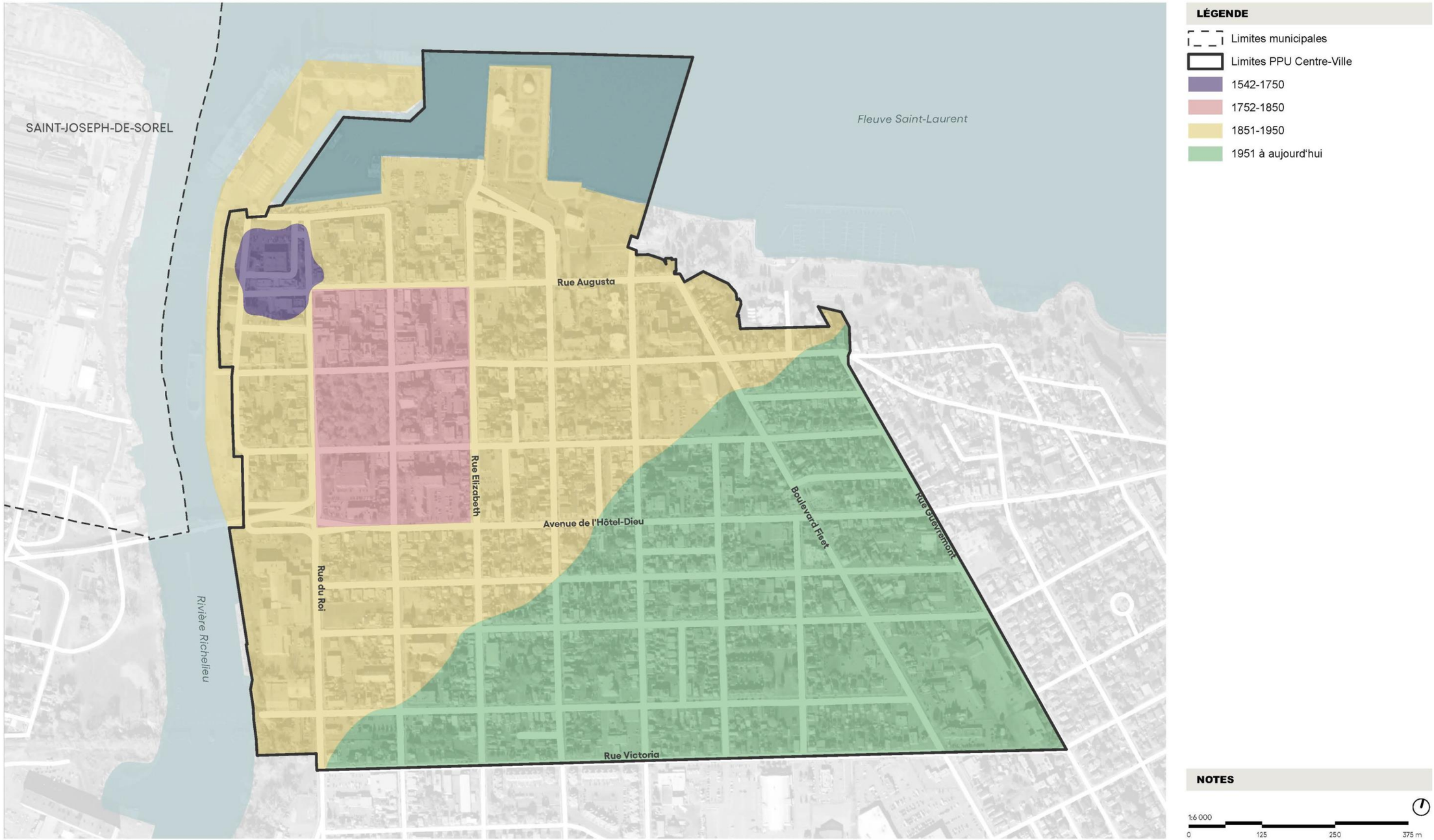
Au cours du 19e siècle, l'activité industrielle s'intensifie et contribue au rayonnement de Sorel pour se diversifier par la suite au cours du 20e siècle. En 1929, le port de Sorel accueille des élévateurs à grains qui permettent de transborder les céréales de l'Ouest canadien vers l'Europe. Également, au cours de cette période, les infrastructures et les services se développent avec la construction du marché Richelieu, de l'hôtel de ville, du pont Turcotte et de la place d'Entraide (place Charles de Montmagny), rue du Roi, sur laquelle se greffe l'hôtel Saurel (Balmoral), lieu de rencontre privilégié de l'époque et aujourd'hui disparu.

2.1.3 La transformation du centre-ville — 1950 à nos jours

Le déplacement de l'activité portuaire vers une production industrielle liée au textile et à l'acier contribuera, avec d'autres facteurs, à l'étalement des activités économiques sur le territoire. Le développement du réseau routier et des déplacements, l'essor d'alternatives résidentielles et commerciales ainsi que de multiples transformations, causées par des incendies, des démolitions, des reconstructions et une dégradation régulière, nuiront aussi au centre-ville.

Pour contrer le dépérissement du centre-ville, plusieurs gestes ont été posés afin d'inscrire au secteur l'élan d'une nouvelle vocation : l'aménagement de la place du marché Saint-Laurent, la rénovation du marché Richelieu, la création du parc Regard-sur-le-Fleuve, et plus récemment la mise en valeur du quai Catherine-Legardeur, la tenue du Gib Fest, l'inauguration de Statera et dès 2022, les Régates internationales de Sorel-Tracy. Par ces actions, le centre-ville se veut de plus en plus un lieu de rassemblement, de divertissement et d'animation culturelle. Malgré cela, des mesures doivent être mises en œuvre afin d'assurer la pérennité du centre-ville, la cohabitation entre les fonctions et surtout le maintien, voire l'augmentation, du nombre de ménages.

FIGURE 5 - SYNTHÈSE DES PHASES DE DÉVELOPPEMENT



2.2 LA POPULATION

La population du centre-ville représente 13 % de la population de Sorel-Tracy. À l'image de l'ensemble de la population, la population du centre-ville est vieillissante et vieillirait même plus rapidement que pour le reste du territoire. La présence de nombreuses résidences pour personnes âgées au centre-ville peut probablement expliquer ce pourcentage plus élevé.

Le tableau suivant montre également un écart entre la part occupée par les jeunes familles au centre-ville comparativement à l'ensemble du territoire, alors que la tranche 0 à 14 ans représente moins de 10 % de la population du centre-ville.

TABLEAU 1 - POPULATION DE SOREL-TRACY ET DU PPU SELON L'ÂGE

	SOREL-TRACY	CENTRE-VILLE
Population totale	**35 195**	**4 605**
0 à 14 ans	4 375 (12,4 %)	395 (8,6 %)
15 à 24 ans	2 955 (8,4 %)	390 (8,5 %)
25 à 34 ans	3 395 (9,6 %)	395 (8,6 %)
35 à 44 ans	3 965 (11,3 %)	425 (9,2 %)
45 à 64 ans	9 660 (27,4 %)	1 225 (26,6 %)
65 ans et plus	10 845 (30,8 %)	1 775 (38,5 %)

Source : Statistique Canada, Données du recensement de 2021.

Le nombre de personnes par ménages confirme aussi la faible tendance pour les familles à s'établir au centre-ville où une majorité (59,5 %) des gens vivent seuls. Encore une fois, cette donnée est probablement accentuée par le nombre de résidences pour personnes âgées et le nombre de logements abordables que l'on retrouve au centre-ville. Bien entendu, la taille des logements influe directement sur les ménages susceptibles de s'y établir. Considérant que le centre-ville est majoritairement composé de petits logements, il est naturel d'y retrouver une plus forte concentration de ménages de 1 à 2 personnes.

TABLEAU 2 - NOMBRE DE PERSONNES/MÉNAGE

	SOREL-TRACY	CENTRE-VILLE
Nombre total de ménages	**17 050**	**2 595**
1 personne	6 785 (39,8 %)	1 545 (59,5 %)
2 personnes	6 595 (38,7 %)	750 (28,9 %)
3 personnes	1 795 (10,5 %)	200 (7,7 %)
4 personnes	1 305 (7,7 %)	75 (2,9 %)
5 personnes ou plus	590 (3,5 %)	45 (1,7 %)
Taille moyenne des ménages	2,01	1,61

Source : Statistique Canada, Données du recensement de 2021.

La composition du ménage a évidemment des répercussions sur le revenu de ce dernier où le revenu médian des ménages de Sorel-Tracy en 2020 était de 65 014,55 $ contre 37 228,57 $ pour le centre-ville, où le nombre de personnes par ménage y est moins élevé et qu'on y retrouve un plus grand nombre de personnes âgées. Il est néanmoins à préciser que le revenu médian des ménages du centre-ville demeure légèrement supérieur au revenu médian des ménages pour la province qui était de 36 800 $ en 2020.

2.2.1 La situation d'emploi

Si le nombre plus élevé de personnes de 65 ans et plus au centre-ville pouvait laisser présager un taux d'activité plus faible qu'ailleurs à Sorel-Tracy, les dernières données en témoignent par un taux d'activité de seulement 36,21 %, confirmant que près du 2/3 de la population du centre-ville n'exerce pas d'activité professionnelle et n'en recherche pas.

Si le taux de chômage de Sorel-Tracy est significatif, le taux de 13 % de la population du centre-ville est tout aussi préoccupant. Il sera intéressant de valider ces taux avec les données du recensement de 2021 alors que l'on peut s'attendre à un taux de chômage plus faible.

TABLEAU 3 - NIVEAU D'ACTIVITÉ

	SOREL-TRACY	CENTRE-VILLE
Taux d'activité	53,05 %	36,21 %
Taux d'emploi	48,54 %	31,44 %
Taux de chômage	8,82 %	13,00 %

Source : Statistique Canada, Données du recensement de 2016.

Le centre-ville regroupe une quantité importante d'établissements de restauration et boutiques, ainsi qu'un nombre significatif de résidences pour personnes âgées et cliniques médicales, trois des secteurs les plus représentés parmi la population active du centre-ville. Les horaires souvent atypiques de ces secteurs d'activités peuvent d'ailleurs inciter des travailleurs à choisir un lieu de résidence à proximité du travail.

TABLEAU 4 - SECTEURS D'ACTIVITÉS DE LA POPULATION ACTIVE

	SOREL-TRACY	CENTRE-VILLE
Gestion	7,0 %	4,0 %
Affaires, finance et administration	13,2 %	8,7 %
Sciences naturelles et appliquées et domaines apparentés	5,3 %	1,6 %
Secteur de la santé	10,1 %	13,1 %
Enseignement, droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux	10,3 %	5,6 %
Arts, culture, sports et loisirs	1,9 %	2,4 %
Vente et services	23,6 %	32,1 %
Métiers, transport, machinerie et domaines apparentés	20,0 %	22,2 %

	SOREL-TRACY	CENTRE-VILLE
Ressources naturelles, agriculture et production connexe	1,2 %	0,8 %
Fabrication et services d'utilité publique	7,8 %	9,5 %

Source : Statistique Canada, Données du recensement de 2016.

En résumé…

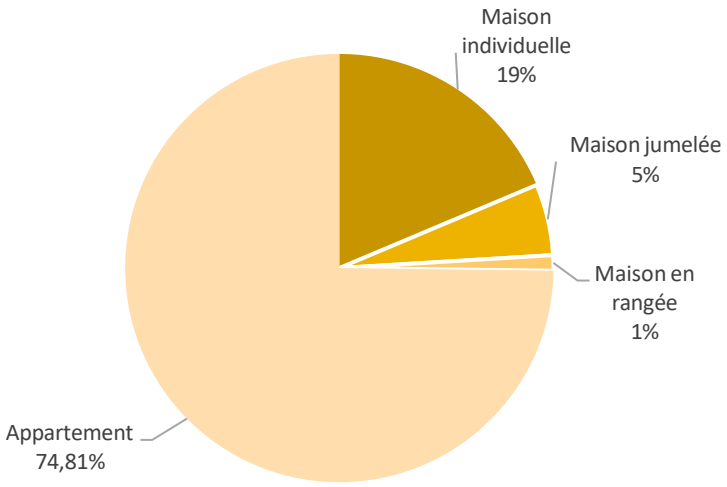
- La population du centre-ville est relativement âgée, près de 40 % a plus de 65 ans, ce qui se reflète par un bas taux d'activité de la population ;
- Les jeunes familles sont sous-représentées ;
- Le nombre de personnes par ménage est plus bas qu'ailleurs sur le territoire de la ville ;
- La vente, les services ainsi que la santé sont les secteurs d'activités les plus représentés au sein de la population active du centre-ville. Ceci peut, en partie, s'expliquer par le grand nombre d'établissements à proximité et le fait qu'il s'agit souvent d'emplois offrant un faible salaire. Le faible coût du logement au centre-ville peut alors être un incitatif additionnel à s'y établir.

2.3 L'UTILISATION DU SOL DU CENTRE-VILLE

2.3.1 La fonction résidentielle

La fonction résidentielle représente ±33 % de la superficie du centre-ville, ce qui en fait un centre-ville relativement habité. Contrairement à l'ensemble du territoire de Sorel-Tracy où la résidence unifamiliale domine (61 %), les résidents du centre-ville habitent pour la majorité (74 %) dans un logement où ils sont essentiellement locataires. En effet, alors que 61 % des résidents de Sorel-Tracy sont propriétaires de leur logement, cette proportion diminue à près de 28 %[6] au centre-ville.

FIGURE 6 - TYPOLOGIES DE LOGEMENT À L'INTÉRIEUR DU CENTRE-VILLE



Source : Statistique Canada, Recensement de 2021.

[6] La part du nombre de propriétaires vs locataires est issue du recensement de 2016.

FIGURE 7 - UTILISATION DU SOL DU CENTRE-VILLE

FIGURE 8 - RÉPARTITION DES TYPOLOGIES DE LOGEMENT AU CENTRE-VILLE

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville

Nombre de logements

- 1
- 2
- 3
- 4 à 5
- 6 à 12
- 13 et plus

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MAMH (2022), MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

2.3.1.1 Superficie des logements

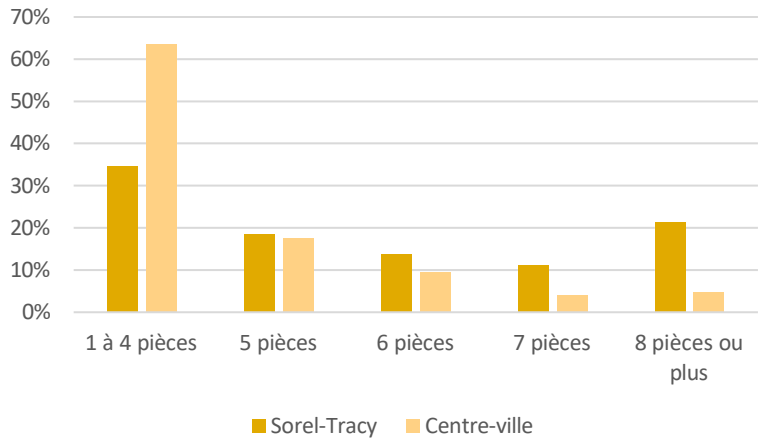
Les logements au centre-ville se distribuent au sein de maisons bifamiliales, trifamiliales et multifamiliales d'une hauteur de moins de 3 étages. Certains d'entre eux sont situés aux étages de bâtiments accueillant des commerces au rez-de-chaussée. Le dernier type d'habitation regroupant un bon nombre de résidents est représenté par les résidences pour personnes âgées. Il est aussi intéressant de faire remarquer que 11 % des résidents du centre-ville bénéficient d'un logement subventionné, contre 3 % pour le reste du territoire.

À l'échelle de la ville, la demande résidentielle soreloise favorise davantage les maisons unifamiliales. La dynamique de construction du centre-ville au fil du temps incite cependant à y préserver la présence de logements plus compacts au sein d'une trame urbaine plus dense.

D'une part, cette stratégie maintient la distinction entre le centre-ville et les autres quartiers de la ville et de la région. D'autre part, elle peut offrir l'opportunité d'un milieu de vie répondant aux critères propres aux quartiers durables.

Témoins de leur origine, les logements du centre-ville proposent une superficie et un nombre de pièces inférieur au reste du territoire sorelois où 64 % des logements regroupent d'une à quatre pièces. La taille de ces logements semblerait convenir à leurs occupants puisque 98 % de la population du centre-ville déclarait, en 2016, que la taille de leur logement était convenable, ce qui semble logique avec la composition des ménages du Vieux-Sorel ; celui-ci étant composée d'une forte proportion de personnes vivant seules (personnes âgées) et de familles monoparentales. Ce niveau de satisfaction baisse quelque peu, entre 94 % et 96 %, au niveau des logements dans le quadrilatère des rues Victoria, Limoges, du Roi et Fiset, ainsi que pour les logements entre le carré Royal et le port.

FIGURE 9 - NOMBRE DE PIÈCES PAR LOGEMENT



Source : Statistique Canada, Recensement de 2021

2.3.1.2 Années de construction des logements

Une certaine corrélation peut aisément être faite entre la taille des logements et leur année de construction. Plus de 60 % des logements au centre-ville ont été construits avant 1960, alors que la seconde période plus active de construction fut la période allant de 1961 à 1980 où 22 % de nouveaux logements ont été ajoutés.

2.3.1.3 Coût du logement

La composition du logement, selon le type de logement et sa composition, influe sur sa valeur. On remarque pour le centre-ville comparativement au territoire une différence appréciable de la valeur médiane des logements où celle-ci est de 110 732 $ au centre-ville et de 172 137 $ pour l'ensemble du territoire, soit une différence de 61 405 $. Cette différence de prix se traduit incidemment sur le coût des frais de logement pour un ménage propriétaire où le coût médian mensuel était en 2016 de 492 $ au centre-ville contre 700 $ pour le reste du territoire.

À l'inverse, le coût de logement médian mensuel en 2016 pour un ménage locataire était plus élevé au centre-ville (512 $) qu'ailleurs à Sorel-Tracy (468 $).

2.3.1.4 État du logement

L'état apparent des logements du centre-ville peut se comparer avec celui de l'ensemble du territoire où 92 % des logements du centre-ville seraient dans un bon état et ne nécessiteraient qu'un entretien régulier ou des réparations mineures, alors que ce taux est de 95 % pour l'ensemble du territoire. Malgré cela, trois secteurs, correspondant notamment à la rue du Roi et à des propriétés à l'est du boulevard Fiset, ressortent du lot où 10 % et plus (10 % à 14 %) des logements nécessiteraient des rénovations majeures.

En résumé…

- Le centre-ville est majoritairement résidentiel, mais propose un cadre bâti d'une autre époque davantage adapté aux personnes seules et aux ménages peu nombreux ;
- Les logements du centre-ville sont plus petits qu'ailleurs en ville ;
- On retrouve peu de résidences multifamiliales de 6 logements et plus ;
- Si dans l'ensemble les ménages sont satisfaits de leur logement, il en ressort que ce taux de satisfaction diminue légèrement dans les secteurs sud et est du centre-ville. Ces secteurs correspondent à ceux parmi lesquels le bâti est le plus ancien (construction avant 1960), mais également où les ménages sont le moins satisfaits de la taille de leur logement et où ces derniers consacrent une part plus importante de leur revenu (≥30 %).

2.3.2 La fonction commerciale

Le centre-ville se distingue des autres formes commerciales de la ville par sa trame urbaine dense composée d'une implantation mixte de commerces, d'habitations et d'usages connexes. L'intensité commerciale augmente à proximité du centre-ville et en constitue ainsi un pôle majeur de la ville.

La fonction commerciale est essentiellement concentrée dans la section nord du centre-ville, au sein du quadrilatère formé par les rues Augusta, du Prince, George et du Roi. Cette offre commerciale se déploie entre le carré Royal et le marché Richelieu. Quelques commerces sont aussi répartis ponctuellement vers l'est, sur les rues George et Charlotte et l'avenue de l'Hôtel-Dieu. Un inventaire plus ponctuel est également réparti dans l'axe nord-sud des rues Elizabeth, Phipps et de Ramezay.

2.3.2.1 Le poids commercial du centre-ville de Sorel-Tracy

L'étude de caractérisation et de planification des pôles et tronçons commerciaux de la MRC produite en 2012 par Fondation Rues principales[7] révèle que le montant des fuites commerciales de Sorel-Tracy et de Saint-Joseph-de-Sorel s'élevait alors à 27 % des dépenses totales de consommation des ménages, au profit de la Rive-Sud de Montréal. Néanmoins, Sorel-Tracy attire toujours une bonne part de la clientèle régionale, puisque 74 % des dépenses de consommation des ménages de la MRC s'y faisaient. Une mise à jour de cette étude serait pertinente afin de prendre connaissance du portrait actuel de la situation pour éventuellement définir des actions à prendre, le cas échéant.

Le centre-ville fait partie des secteurs où un effort de développement commercial doit être accentué afin de renforcer son rôle de pôle multifonctionnel. La présence de bureaux de professionnels, de commerces de magasinage, de commerces de proximité, de services publics et d'établissements de restauration et de divertissement est appréciée des consommateurs. L'étude de Fondation Rues principales recommande que ce type d'activités soit densifié au nord de l'avenue de l'Hôtel-Dieu, ce qui contribuerait au pouvoir d'attraction du secteur.

Une analyse de la mixité commerciale du centre-ville note que la part d'établissements d'achats courants est sous la normale, que les commerces d'achats semi-courants sont aussi sous-représentés par rapport aux services de cette typologie et que les établissements d'achats réfléchis sont surreprésentés, surtout en ce qui a trait aux services, par rapport aux commerces de cette nature. De plus, l'analyse note une sous-représentation des commerces de biens et d'établissements de restauration et de divertissement, alors que la part de services et de services publics et institutions est supérieure à la moyenne de référence.

Le centre-ville disposerait d'un certain équilibre commercial qu'il est essentiel de maintenir. Toutefois, la vocation de centre d'affaires est à renforcer dans le contexte où les services professionnels contribuent à l'apport d'une clientèle supplémentaire. Il est néanmoins préférable d'assurer un équilibre et une saine localisation entre ces derniers et les commerces de biens, dont les vitrines sont plus agréables pour le consommateur et le piéton.

2.3.2.2 Les habitudes des consommateurs

Un sondage réalisé dans le cadre de l'étude de 2012 révèle les habitudes de consommation ainsi que la perception de l'activité commerciale au centre-ville. Selon une majorité des participants au sondage, l'offre commerciale pourrait être bonifiée en misant sur la variété des marchandises. La population privilégie les principales catégories d'établissements commerciaux suivantes, en accord avec les vocations privilégiées au plan d'urbanisme :

- Commerces d'alimentation spécialisée ;
- Équipements de la personne (vêtements, accessoires, etc.) ;
- Commerces divers de biens semi-courants et de biens réfléchis ;
- Services de soins personnels et de santé ;
- Services financiers et autres services professionnels ;
- Restauration, bars, pubs, bistros.

Bien que les usagers du centre-ville apprécient les commerces existants et leur proximité, ceux-ci souhaiteraient plus de boutiques concentrées en un lieu. Au moment du sondage, les restaurants et les bars

[7] Fondation Rues principales, *Étude de caractérisation et de planification des pôles et tronçons commerciaux de la MRC de Pierre-De Saurel*, présentée au CLD de Pierre-De Saurel, 2012.

étaient la principale raison des consommateurs pour fréquenter le centre-ville. Ces habitudes de consommation recensées en 2012 seraient toujours d'actualité, bien qu'une mise à jour de l'étude serait pertinente. Les attentes citoyennes présentées au présent document confirment néanmoins que les préoccupations en matière de vocation, d'apparence, d'ambiance et d'accessibilité sont similaires.

2.3.2.3 Le commerce électronique

L'avènement du commerce électronique qui s'est accentué pendant la pandémie a eu un impact sur les artères commerciales. À Sorel-Tracy, si la proportion de locaux vacants n'était pas supérieure à ce que l'on peut observer ailleurs, elle n'est pas à prendre à la légère.

Implicitement ou explicitement, le commerce électronique est souvent assimilé à une place de marché virtuelle, sans localisation physique propre. N'ayant plus à résoudre le problème de l'accès à l'infrastructure commerciale, les acheteurs et les vendeurs sont a priori libres de toute contrainte de localisation par rapport aux lieux commerciaux, devenus virtuels, pour réaliser leurs transactions. Réciproquement, la centralité urbaine ne serait plus définie en référence aux lieux, qui, du centre commercial à la galerie marchande en passant par le « marché » traditionnel, ont structuré les villes dans les sociétés marchandes. Dans ce schéma où les places de marché électroniques se substituent aux places de marché réelles, tous les lieux commerciaux (centraux, périphériques, diffus) sont ainsi touchés. Le commerce cesse donc d'être un marqueur significatif de l'espace urbain[8].

Par conséquent, si la part du commerce électronique a un impact sur la façon de se procurer des biens et services et l'espace qu'un établissement occupe au centre-ville, il est important de se questionner sur la façon d'accompagner ces établissements qui ont toujours besoin d'avoir pignon sur rue et la façon de tirer profit des espaces vacants laissés par d'autres.

La pérennité d'un centre-ville ou d'une rue commerciale passe en premier lieu par sa densification, la mixité de ses fonctions et la qualité de son tissu urbain. Nous voulons que les gens vivent, travaillent, se divertissent dans un environnement où le commerce de détail est complémentaire. Sur ce principe, il est possible d'affirmer que le centre-ville de Sorel-Tracy possède des acquis significatifs (mixité, densité, habitudes des consommateurs) pour poursuivre sa consolidation.

En résumé…

- Le centre-ville demeure une destination commerciale appréciée pour ses restaurants, ses bars et sa salle de spectacles ;
- Malgré la présence de commerces de vente au détail et de services, l'offre y est peu diversifiée notamment en matière d'établissements d'achats courants et semi-courants dont plusieurs catégories sont sous-représentées ou manquantes (ex. alimentation) ;
- Bien que de grands employeurs y soient établis, il y aurait place à plus de services personnels et professionnels afin de renforcer l'attractivité et la vitalité du centre-ville. Le statut de centre d'affaires et d'emplois est à renforcer ;
- Pour se diversifier, la fonction commerciale doit être dynamisée par une augmentation du nombre de résidents et de la qualité des logements.

[8] Rallet, A. (2001). Commerce électronique et localisation urbaine des activités commerciales. Revue économique, 52, 267-288. https://doi.org/10.3917/reco.527.0267

2.3.3 La fonction industrielle

Les infrastructures portuaires jouent un rôle majeur dans l'économie de la région et le centre-ville y contribue à sa façon, en raison de la présence de la compagnie Richardson International, laquelle y possède et exploite des silos élévateurs et un terminal portuaire. Il s'agit ici de la rare activité industrielle du centre-ville, avec les installations de Fabspec Inc. au sud du territoire. La présence des activités portuaires représente ici un enjeu important en matière de cohabitation des usages.

Le développement du centre-ville au fil du temps a engendré l'insertion d'activités industrielles au sein de la trame urbaine. Ces activités côtoient aujourd'hui les fonctions résidentielles et commerciales. Au-delà de l'intégration esthétique, l'enjeu de cohabitation implique plusieurs sources de nuisance qui influencent la qualité de vie et amplifient la perception négative du centre-ville. Le bruit, les poussières et la circulation lourde sont des aspects qui méritent une attention particulière. S'il est impossible de déplacer ces activités, il est important de noter la collaboration entre la Ville et la compagnie Richardson International afin de trouver une solution en lien avec le camionnage. Désormais, la majorité des camions doivent se stationner sur un stationnement à l'extérieur du centre-ville et attendre l'autorisation pour se diriger vers le quai. Si le volume de camions n'a pas nécessairement diminué, ceux-ci ne sont plus stationnés sur les rues locales, le moteur en marche à toute heure.

En résumé…

- Bien que peu présente au centre-ville, la fonction industrielle génère un lot de contraintes découlant principalement des activités de camionnage vers les silos du port.

2.3.4 Le récréotourisme

Depuis l'inauguration du Biophare (initialement le Centre d'interprétation du patrimoine de Sorel) en 1992, des interventions ont permis à la Ville de bonifier son offre récréotouristique : l'ouverture de la salle de spectacle au Marché des arts Desjardins, le réaménagement du quai Catherine-Legardeur (quai no.2) et l'arrivée de Statera ainsi que l'inauguration récente du Centre des arts contemporains du Québec en sont de bons exemples. La tenue du Gib Fest ainsi que les régates de Sorel-Tracy confirment le positionnement du centre-ville comme destination touristique. Malgré tout, le pouvoir d'attraction du centre-ville et les activités récréotouristiques permettant d'attirer des visiteurs au-delà des limites régionales demeurent modérés. Les infrastructures d'accueil et d'hébergement sont réparties à l'intérieur de quelques établissements dont l'Hôtel de la rive, à proximité du centre-ville, qui propose aussi des espaces pour la tenue de congrès en bordure du lac Saint-Pierre.

Le secteur de la traverse avec le quai Catherine-Legardeur et le quai Richelieu à l'ouest, dont la mise en valeur doit être réalisée dans les prochaines années, constituent avec le cadre bâti du Vieux-Sorel la trame de base pour la poursuite du déploiement de nouvelles mesures visant à rénover le secteur et y recevoir de nouveaux aménagements, commerces et résidents et ainsi intéresser les visiteurs à passer un moment au centre-ville parmi les commerces, expositions et spectacles offerts avant de poursuivre vers la réserve de la biosphère, le traversier ou la route.

En résumé…

- Grâce à l'arrivée de nouveaux acteurs, le centre-ville se présente de plus en plus comme une destination récréotouristique ;
- Le Gib Fest et les régates viennent animer le secteur pendant la période estivale ;
- Avec la salle de spectacles du Marché des arts Desjardins, le Centre des arts contemporains du Québec confirme la vocation culturelle du secteur ;
- Des actions en matière d'aménagement du domaine public et de mise en valeur du patrimoine et des accès à l'eau seraient pertinentes ;
- L'offre en établissements d'accueil (restauration, hébergement et congrès) est toujours à consolider.

2.3.5 La fonction institutionnelle

2.3.5.1 La santé, les services sociaux et les organismes d'aide

En tant que pôle multifonctionnel, et conformément aux attentes déployées dans l'Agenda 21, le centre-ville comporte un attrait pour l'accueil des établissements institutionnels. Ainsi, le centre-ville joue notamment un rôle prépondérant pour les organismes communautaires. Deux bâtiments accueillent de nombreux organismes, soit le Centre communautaire Desranleau et le Centre Sacré-Cœur. Depuis l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme, la Corporation de développement communautaire Pierre-de Saurel (CDCPDS) consolide le rôle de chef-lieu du centre-ville pour le milieu communautaire. Le CDCPDS, soutenu notamment par le portail « Toi et ta communauté », est un regroupement d'organismes communautaires et d'entreprises d'économie sociale. Il constitue essentiellement une structure de soutien aux organismes à but non lucratif (OBNL) de la MRC. Située au centre-ville, la CDCPDS regroupe au-delà de 80 membres de la région.

Également, la Porte du passant est un organisme important du centre-ville, basé sur la rue Phipps. L'organisme est aussi un exemple concret du potentiel de requalification que comportent certains bâtiments à caractère industriel sis au centre-ville.

Le centre hospitalier et le centre de soins de longue durée (CHSLD) CLSC Gaston-Bélanger sont situés à quelques rues, à l'est du territoire d'intervention du PPU, sur l'avenue de l'Hôtel-Dieu.

2.3.5.2 La fonction gouvernementale

Le centre-ville est aussi le secteur pour y retrouver les services des différents paliers de gouvernement. L'hôtel de ville et le palais de justice se trouvent à proximité du carré Royal, alors que la bibliothèque et des bureaux municipaux sont situés à quelques rues. La Société de l'assurance automobile du Québec, les bureaux du centre de services scolaire de Sorel-Tracy, la garde côtière, et la bibliothèque en sont d'autres exemples.

2.3.6 Terrains vacants et à développer

Le nombre de terrains vacants destinés au développement est peu élevé et chacun offre une faible superficie, soit environ 5,4 ha (4,2 % de la superficie du PPU). Ces terrains ne représentent donc pas à eux seuls un potentiel significatif de développement ou pour l'aménagement de parcs et espaces verts. Malgré leur superficie et leur répartition à l'intérieur du territoire, le développement et l'aménagement de ces espaces pourraient avoir un impact sur la qualité de vie des résidents.

D’autres propriétés (±12 ha) possèdent un potentiel de développement pour y proposer des projets immobiliers. Il s’agit d’immeubles dont la valeur du terrain est égale ou supérieure à celle du bâtiment, représentant ainsi un contexte favorable à un remembrement ou à la réalisation d’un nouveau projet immobilier. Bien entendu, afin de rendre la propriété le plus susceptible au redéveloppement, les dispositions normatives du règlement de zonage (usages, densité, hauteur) doivent également être favorables. L’ensemble de ces terrains correspondent à ±17,4 ha et représenterait un potentiel théorique initial de ±260 logements[9] et de ±5 ha de nouveaux parcs et espaces verts.

[9] Calcul théorique où 50 % de cette superficie serait développée selon une densité de 30 logements/hectare.

FIGURE 10 - PROPRIÉTÉS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE DÉVELOPPÉES

2.4 LE PATRIMOINE ET LES LIEUX D'INTÉRÊT

Le centre-ville possède une histoire riche et plusieurs témoins sont toujours présents, rendant ainsi une unicité au secteur. Outre les quais, les silos et industries toujours en activité, le carré Royal et des bâtiments d'intérêt ponctuent le territoire par leur prestance, leur matérialité et leur façon de se démarquer du cadre bâti. Ces immeubles correspondent autant à des éléments de patrimoine que des repères urbains.

Entre 2014 et 2016, la firme Patri-Arch a procédé à l'inventaire du patrimoine bâti du centre-ville de Sorel-Tracy[10], soit 1 334 bâtiments principaux. L'objectif était de mettre à jour et de hiérarchiser les biens patrimoniaux et de se servir de l'inventaire, notamment dans le cadre de la révision du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale en vigueur et à titre d'outil de référence.

Sur la base de cinq valeurs patrimoniales (âge et intérêt historique, usage, architecture, authenticité, et contexte), chacun des biens patrimoniaux a été catégorisé (exceptionnelle, supérieure, bonne, moyenne, faible et aucune valeur). Également, 116 bâtiments de valeur exceptionnelle ou supérieure ou possédant un bon potentiel de mise en valeur ont été identifiés. Plus particulièrement :

- Trois bâtiments ont reçu une valeur patrimoniale exceptionnelle : l'Église catholique Saint-Pierre, l'Église anglicane ainsi que son presbytère ;
- 3 % des bâtiments ont une valeur supérieure, tandis que 14,5 % des bâtiments ont une valeur bonne, 43,5 % ont une valeur patrimoniale moyenne et 19 % des bâtiments ont une valeur faible ;
- 20 % des bâtiments n'ont aucune valeur patrimoniale.

Malgré tout, les connaissances du patrimoine bâti et immatériel sorelois méritent d'être approfondies afin de le mettre en valeur et des actions devraient être mises en place. À cet effet :

- Approfondir les connaissances : réaliser des études sectorielles ou thématiques ;
- Reconnaître et signifier la valeur patrimoniale de certains bâtiments, lieux et évènements : citer ou classer de nouveaux immeubles et sites patrimoniaux et identifier d'autres types de patrimoines ;
- Sensibiliser et informer la population : créer des circuits patrimoniaux et diffuser l'information sur le patrimoine et davantage mettre à profit les circuits existants et l'apport de la Société historique du Vieux-Sorel ;
- Accompagner et outiller le citoyen : concevoir un guide d'intervention à l'usage des propriétaires, offrir de l'aide technique et créer un répertoire des ressources en patrimoine bâti ;
- Inciter les propriétaires à mettre en valeur leur bâtiment : mettre en place un programme d'aide financière à la rénovation ainsi que reconnaître et récompenser les meilleures interventions ;
- Donner l'exemple : conserver et mettre en valeur les équipements publics, réutiliser des immeubles excédentaires et profiter des programmes d'enfouissement des fils.

En plus des principaux témoins de l'histoire de Sorel-Tracy et de son centre-ville, le secteur regroupe plusieurs lieux, évènements et services avec un pouvoir d'attraction certain. La majorité se situe au nord de l'avenue de l'hôtel-Dieu, autour du carré Royal.

[10] Patri-Arch, *Inventaire du patrimoine bâti de la ville de Sorel-Tracy*, 2015.

FIGURE 11 - PATRIMOINE ET REPÈRES URBAINS

LÉGENDE

Limites municipales

Limites PPU Centre-Ville

Lieux patrimoniaux

1) Carré Royal

2) Église Christ-Church

3) Presbytère Christ-Church

4) Marché Richelieu du Vieux-Sorel

5) Église Saint-Pierre

6) Ancienne église Notre-Dame

7) Gare de Sorel

NOTES

Orthophoto Mesa (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCan (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

FIGURE 12 - DESTINATIONS ET ATTRACTIONS

LÉGENDE

Lieux culturels

1) Parc Regard sur le Fleuve

2) Église Saint-Pierre et FADOQ Richelieu-Yamaska

3) Bibliothèque Le Survenant

4) Maison de la musique

5) Salle de spectacle

6) Église Christ-Church

7) Carré Royal

8) Centre d'action bénévole du B-R

9) Centre communautaire Desranleau

10) Hôtel de ville

11) Centre communautaire Sacré-Coeur

12) Centre communautaire Notre-Dame

13) Colisée Cardin

14) Quai Catherine-Legardeur

15) Centre des arts contemporains du Québec à Sorel-Tracy

Services fréquentés hebdomadairement

1) Caisse Desjardins

2) Provigo

3) Énergie Cardio

4) Pharmacie Brunet

5) Marché urbain Pierre-De-Saurel

Gib Fest de Sorel-Tracy

Limites du festival

1) Place Hydro-Québec

2) Scène des Tire-Bouchons

3) Scène des trois restos

4) Scène du Pub O'Callaghan

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

En résumé…

- Le centre-ville possède un potentiel patrimonial enviable dont la mise en valeur pourrait être améliorée ;
- La documentation en support à la préservation de la mémoire du secteur mériterait d'être bonifiée ;
- Si plusieurs témoins historiques sont dissipés sur l'ensemble du secteur, la plupart se retrouvent à proximité de la rivière Richelieu et du carré Royal ;
- Plusieurs interventions peu réussies ont été réalisées et affectent ainsi l'intégrité d'immeubles et peuvent nuire à l'image générale de tronçons de rue ;
- De nombreux repères correspondant à des éléments du patrimoine, à des éléments plus contemporains ou parfois naturels, ponctuent le centre-ville et ses abords. Ceux-ci sont sous-exploités ou peu valorisés.

Animation au centre-ville. Source : Ville de Sore-Tracy, 2022.

2.5 LA COUVERTURE VÉGÉTALE, PERMÉABILITÉ DU SOL ET ÎLOTS DE CHALEUR

2.5.1 Offre en espaces parcs

2.5.1.1 Parcs et espaces verts destinés à la population

Les parcs et espaces verts du centre-ville correspondent pratiquement au carré Royal, au petit parc du Vieux-Sorel (aire de jeux) et une portion du quai Catherine-Legardeur. Le centre-ville est aussi bordé par deux parcs importants pour la population : du côté ouest de la rivière, le parc des Bateaux-blancs, et à l'est, le parc Regard-sur-le-Fleuve. En hiver, le carré Royal accueille une patinoire familiale grandement fréquentée par la population. À noter que ces parcs ne sont pas totalement adaptés en matière d'accessibilité universelle.

Les parcs de poche et jardins communautaires manquent à l'offre du secteur, en plus d'aires de jeux pour enfants de différents groupes d'âges et d'espaces possédant des équipements pour adultes (modules d'entraînement, tables d'échec, pétanque, etc.).

Ainsi, avec un ratio de 0,6 ha de parc/1 000 habitants[11] du centre-ville, soit un ratio nettement inférieur au ratio de 2,5 ha/1 000 habitants qui fait office de référence dans ce domaine,[12] il est manifeste que le centre-ville accuse un important déficit en parcs et espaces verts. Même en ajoutant la superficie du parc du Bateau-blanc (±1,3 ha) et du parc Regard-sur-le-Fleuve (±3,9 ha), le ratio alors augmenté à 1,8 ha/1 000 habitants demeure toujours inférieur au ratio de référence.

Un réaménagement de l'aire de stationnement de la rue Charlotte, le terre-plein de la place du Marché-Saint-Laurent, le terrain face à l'ancienne gare de train et l'espace situé à l'angle des rues du Prince et Provost ont déjà été identifiés comme des endroits appropriés pour y recevoir de nouveaux parcs.

Des parcs et espaces verts en bordure de la rivière Richelieu bénéficieraient assurément à une augmentation du ratio de superficie de parc, au pouvoir d'attraction du secteur et à la qualité de vie des résidents. Les parcs et espaces verts urbains procurent des bénéfices indéniables : ils permettent d'améliorer la qualité de l'air, de lutter contre les changements climatiques et les îlots de chaleur, de participer à la gestion des eaux de surfaces et d'améliorer la biodiversité. En matière de santé mentale et de cohésion sociale, ce sont des lieux de détente et de rencontre privilégiés.

Aussi, les environnements avec beaucoup de végétation sont des incitatifs à la pratique d'activités physiques et aux déplacements piétonniers et diminuent de 40 % les risques de maladie. Évidemment, l'ajout d'équipements adéquats a des retombées bénéfiques sur la santé. Enfin, la disponibilité de jardins communautaires permet de soutenir une saine alimentation.

[11] Sont considérés : les parcs du quai Catherine-Legardeur (±1,3 ha), le carré Royal (±1,3 ha) et le parc du Vieux-Sorel (±0,21 ha), totalisant ±2,81 ha.

[12] Prescription de la National Recreation and Park Association.

FIGURE 13 - LES PARCS

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville
- Parcs
- Espaces verts

1) Carré Royal
2) Parc Nautique Regard Sur le Fleuve
3) Parc du Vieux-Sorel
4) Quai Catherine-Legardeur et son approche

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000
0 125 250 375 m

2.5.1.2 Réappropriation des berges

La Ville a toujours eu la volonté de réaménager et d'ouvrir les berges du fleuve et de la rivière Richelieu à la population. Les parcs Regard-sur-le-Fleuve et Maisouna en sont des exemples concrets, tout comme le réaménagement récent du quai no.2. Le réaménagement envisagé pour le quai Richelieu, tout juste à l'extérieur de l'aire de PPU, va également en ce sens :

- Offrir des aménagements de qualité ;
- Offrir des équipements adaptés à la population et aux visiteurs ;
- Offrir des vues directes vers la rivière et le fleuve Saint-Laurent ;
- Mettre en valeur les atouts naturels et le patrimoine sorelois.

Ainsi, l'aménagement du quai Richelieu permettra de formaliser un réel parcours depuis le parc Maisouna vers le quai Catherine-Legardeur et Regard-sur-le-Fleuve et traversant l'aire du PPU et son Carré Royal.

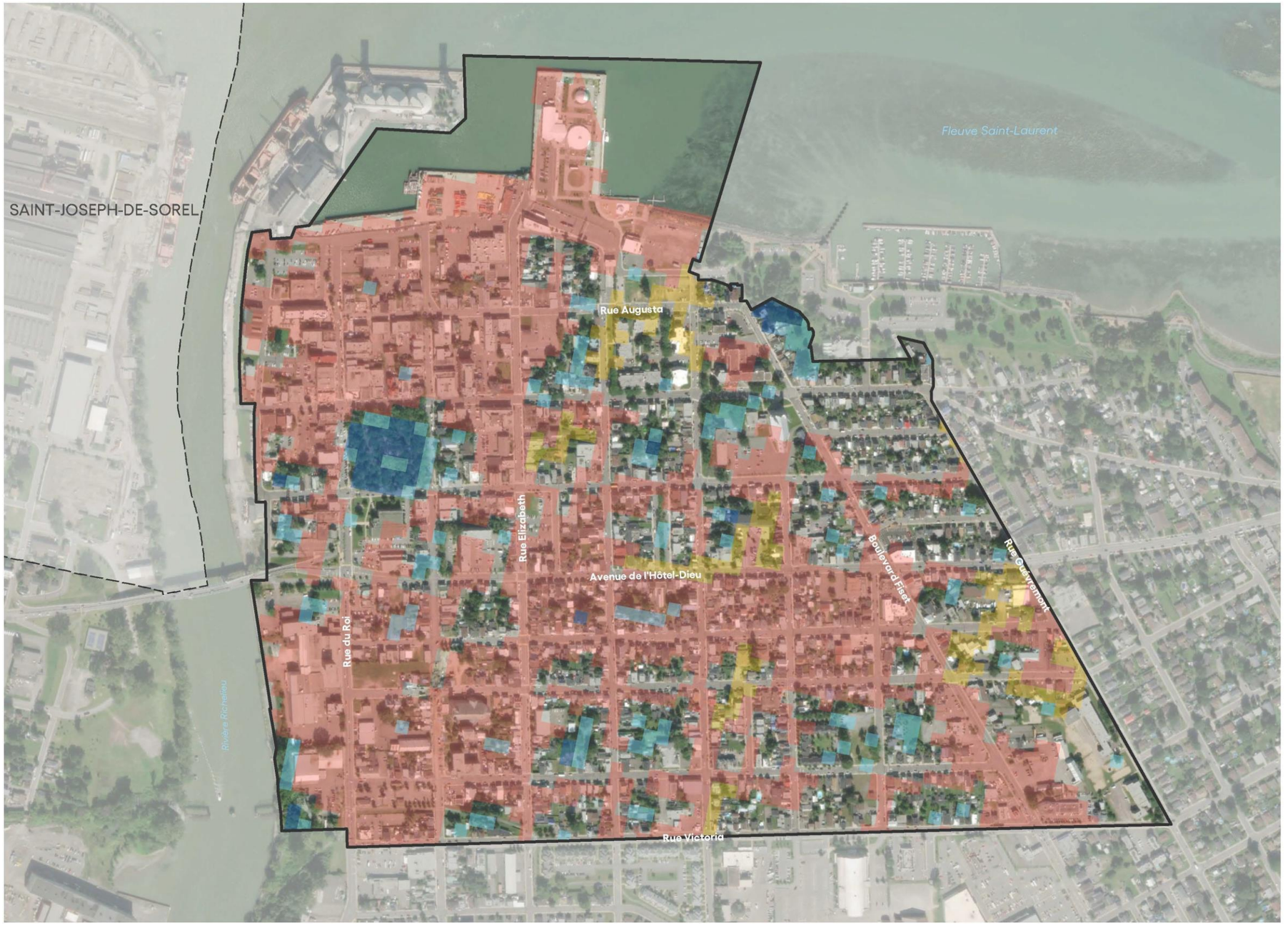
Toujours à proximité du centre-ville, le lac Saint-Pierre attire particulièrement les amateurs d'activités nautiques ainsi que ceux qui en apprécient le spectacle. La marina de Saurel possède deux bassins, soit le Parc nautique fédéral et le Parc nautique de Sorel, lesquels peuvent accueillir 470 embarcations de toutes tailles. Par ailleurs, le point de départ des randonnées guidées vers les îles de Sorel et les régates de Sorel-Tracy sont aussi à proximité.

Ces parcs et équipements nautiques représentent un avantage certain pour le développement touristique de la région puisque leurs clientèles peuvent prolonger leur passage vers le centre-ville et profiter à sa vitalité.

2.5.2 Îlots de chaleur

Si le centre-ville témoigne d'un manque flagrant d'une variété de parcs et espaces verts, le nombre d'arbres dans le secteur y est aussi minime, et ce autant dans l'emprise des rues que sur les terrains privés. L'implantation des bâtiments, la présence des fils électriques et la faible largeur des emprises de rue laissent peu de place pour la plantation d'arbres en cour avant ou sur le domaine public. La faible couverture végétale combinée aux surfaces imperméables bituminées et bétonnées et aux toitures des bâtiments créent un regroupement significatif d'îlots de chaleur ponctués de rares zones de fraîcheurs.

FIGURE 14 - ÎLOTS DE CHALEUR



LÉGENDE

Limites municipales

Limites PPU Centre-Ville

Îlots de chaleur

Chaud

Très chaud

Îlots de fraicheur

Frais

Plus frais

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

En résumé…

- Le centre-ville accuse un déficit significatif de parcs et espaces verts, notamment en parcs de quartier, ce qui a un impact direct sur l'importance des îlots de chaleur ;
- La popularité du quai Catherine-Legardeur témoigne d'un besoin de parcs de qualité ;
- Le projet de réaménagement du quai Richelieu permettra d'ajouter un lieu public de qualité à proximité du cœur du centre-ville ;
- Un réaménagement des aires de stationnement au sud-est des rues Charlotte et Elizabeth et derrière l'église Saint-Pierre-de-Sorel, du terre-plein de la place du Marché-Saint-Laurent, ainsi que l'espace situé à l'angle des rues du Prince et Provost ont déjà été identifiés comme des endroits appropriés pour y recevoir de nouveaux parcs ;
- Un réseau de parcs et espaces publics contribuerait au centre-ville en plus d'accentuer l'attrait pour ces espaces.

Le carré Royal : îlot de fraîcheur au centre-ville. Source : Ville de Sore-Tracy, 2023.

2.6 LA TRAME URBAINE ET LE CADRE BÂTI

2.6.1 Trame urbaine dense et cadre bâti

Comme présenté précédemment, les premiers occupants et industries ont façonné la trame de Sorel-Tracy. L'analyse de la trame du centre-ville et de ses caractéristiques confirme les particularités qui la différencient du reste du territoire de la ville.

- La trame urbaine orthogonale déployée autour du carré Royal, mais dont l'origine sur les berges du fleuve et de la rivière est plutôt irrégulière ;
- La présence marquante des bâtiments industriels et maritimes ;
- Le tissu urbain comportant une densité significative ;
- L'occupation importante des lots par le cadre bâti, avec la présence de marges avant quasi nulles, laquelle contribue à encadrer l'espace public et à créer un environnement attrayant pour les déplacements piétonniers.

2.6.2 Cadre bâti

Le cadre bâti du centre-ville se distingue du reste de la ville à plusieurs égards :

- On y retrouve la plus importante concentration de bâtiments construits avant 1960 ;
- Le bâti est généralement de petit gabarit avec une implantation limitée au sol et 2 étages ;
- Plusieurs témoins de l'histoire de Sorel-Tracy ponctuent le secteur par leur gabarit davantage imposant, leur matérialité et leur implantation ;
- Bien souvent, à proximité du carré Royal et de l'ancien marché Richelieu, le rez-de-chaussée est occupé par des activités commerciales contribuant à l'animation de l'espace public. La composition de la façade de ces bâtiments permet habituellement de bien distinguer les fonctions logeant dans le bâtiment ;
- Un bon nombre de résidences unifamiliales occupe les secteurs est et sud du centre-ville ;
- Généralement en bon état, certains immeubles d'appartements nécessiteraient des rénovations. Ces bâtiments se trouvent principalement dans les sections au nord et à l'est du centre-ville.

FIGURE 15 - HAUTEUR DU CADRE BÂTI

En résumé…

- La trame du centre-ville tire son tracé de la fondation de la ville avec le carré comme élément central. Encore aujourd'hui, l'activité économique et les grands employeurs ceinturent le parc ;
- Le bâti n'excède généralement pas 2 étages ;
- Majoritairement résidentiels, les bâtiments d'habitation sont généralement de petit gabarit utilisant la quasi-totalité des lots de petite dimension sur lesquels ils sont implantés ;
- Le bâti résidentiel se partage généralement entre des résidences unifamiliales à l'est et des bâtiments multifamiliaux à l'ouest ;
- Dans l'ensemble, le cadre bâti ne nécessite pas de travaux majeurs à l'exception de bâtiments multifamiliaux.

Habitations au centre-ville. Source : Ville de Sore-Tracy, 2022.

2.7 LA MOBILITÉ

2.7.1 Trafic routier

La trame en damier du centre-ville facilite les déplacements tant piétonniers que véhiculaires et son accès se fait aisément par les routes nationales (route Marie-Victorin/avenue de l'Hôtel-Dieu, rue du Roi, rue Élizabeth) et des collectrices, telle la rue Victoria.

La présence des opérations de la Société des traversiers du Québec (STQ) à l'embouchure de l'accès au quai Catherine-Legardeur revêt une importance capitale parmi les points d'intérêt du centre-ville. La fréquence des bateaux entraîne un flot significatif de véhicules tout au long de la journée et de la nuit, mais particulièrement aux heures de pointe, lors des débuts et fins de semaine et des jours fériés. Régulièrement, le réseau routier local et le voisinage en subissent les répercussions.

Les activités rattachées à la présence des silos au port génèrent aussi un trafic routier significatif. Ce trafic, notamment la présence du camionnage, est un irritant important pour les résidents et usagers du centre-ville en raison du volume de camions à certains moments de l'année et l'absence de mesures d'apaisement. À cet effet, les rues Élizabeth et Augusta, ainsi qu'une portion de la rue Victoria, sont identifiées à titre de route de transit pour le camionnage.

FIGURE 16 - RÉSEAU ROUTIER

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville

Réseau routier

- Nationale
- Artère
- Collectrice municipale
- Locale
- Rue piétonne

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000
0 125 250 375 m

FIGURE 17 - RÉSEAU DE CAMIONNAGE

LÉGENDE

Limites municipales

Limites PPU Centre-Ville

Réseau de camionnage

Transit (permis)

Interdit (sauf livraison locale)

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), MTQ (2022), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

2.7.2 Stationnement

En plus du stationnement sur rue, un nombre supérieur à 600 cases de stationnement hors rue existe à l'intérieur d'un rayon de 400 mètres (±4 minutes de marche) du carré Royal et auxquelles s'ajoute, quelques mètres plus loin, une quarantaine de cases dont celles du quai Catherine-Legardeur et du parc Regard-sur-le-Fleuve. Avec plus de 400 cases, l'offre en stationnement sur rue est aussi non négligeable. Dans l'optique où des projets immobiliers viendraient remplacer des espaces de stationnement hors rue, l'accessibilité au centre-ville et les différentes mesures relatives à la gestion du stationnement devront être analysées afin de trouver un équilibre en matière d'offre de stationnement.

FIGURE 18 - STATIONNEMENT HORS RUE

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville
- Rayon de marchabilité de 5 min. (400m)
- (X) Nombre de cases de stationnement public hors rue
- Stationnement public hors rue

NOTES

Orthophotos (2021)
Source des données : MERN (2022), RNCan (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1 : 650

0 25 250 375 m

BC2 | Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Stationnements hors rue
PPU Centre-Ville

1er juin 2023 | Version 01
PROJET 1432201

2.7.3 Mobilité active

La mobilité active se décline par la présence de trottoirs en bordure de chacune des rues et le passage de la Route verte et du sentier cyclable La Sauvagine dans la portion sud du centre-ville. Malgré plusieurs cyclistes au centre-ville, le secteur propose peu d'aménagement pour encourager la mobilité à vélo. Le reste du secteur manque effectivement d'aménagements cyclables clairement identifiés et aménagés alors que le mobilier afférant à la pratique du vélo (bornes de réparation, supports à vélo, signalétique) y est tout autant discret.

À l'instar des aménagements cyclables, les trottoirs sont généralement étroits, parfois obstrués d'obstacles (poteaux, marches, risques de portes ouvrant vers le trottoir, bornes-fontaines) et le niveau varie régulièrement à la hauteur des nombreuses entrées charretières et aux intersections. Faute d'espace, nous n'y retrouvons pas de bancs, plantations, poubelles ou abreuvoirs. Le marquage au sol ou un aménagement particulier aux intersections fait aussi souvent défaut lorsqu'on s'éloigne du carré Royal ou du secteur du traversier et du quai Catherine-Legardeur.

Les pistes du parc Regard-sur-le-Fleuve et de l'ancienne voie ferrée gagneraient à être liées à un réseau plus étoffé. Si la configuration de plusieurs rues du Vieux-Sorel permet d'y circuler à vélo sans complexité, la réalisation d'aménagements adaptés aux cyclistes devrait néanmoins être envisagée pour des déplacements utilitaires et sécuritaires afin de rehausser la sécurité des usagers.

Il est à noter que la majorité des commerces, le Marché des arts Desjardins et le quai Richelieu se trouvent à 400 m ou 4 minutes de marche du centre du carré Royal. À environ 4 minutes de marche de plus se situent le quai Catherine-Legardeur ou le marché d'alimentation.

FIGURE 19 - MOBILITÉ ACTIVE

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville
- Carré Royal
- 4 min de marche
- 400m de marche
- Sentier cyclable La Sauvagine
- La Route Verte
- Traversier Sorel-Tracy - Saint-Ignace-de-Loyola

Le temps de marche entre le Carré Royal et le Quai Catherine-Legardeur est d'environ 10 minutes.

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Tourisme Montérégie (2022), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000
0 125 250 375m

2.7.4 Déplacement vers le travail

En matière de mobilité, la population active du centre-ville se démarque du reste du territoire. Bien que l'automobile demeure le mode privilégié pour le navettage, on remarque au tableau suivant que la marche représente un mode de transport significatif (20,70 %) pour se rendre à son lieu de travail. La part du transport en commun et de la bicyclette y est aussi légèrement supérieure au reste du territoire.

TABLEAU 5 - PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT POUR LE NAVETTAGE

	SOREL-TRACY	CENTRE-VILLE
Véhicule automobile — conducteur	85,90 %	65,80 %
Véhicule automobile — passager	3,40 %	3,40 %
Transport en commun	2,30 %	3,40 %
À pied	5,70 %	20,70 %
Bicyclette	0,90 %	2,50 %
Autre moyen	1 %	1,70 %

Statistique Canada, Données du recensement de 2016.

En matière de temps de déplacement, on constate peu d'écart entre la population active du centre-ville et celle de l'ensemble du territoire. Pour ces deux populations, la majorité (57,6 % pour Sorel-Tracy et 60,3 % pour le centre-ville) se rend à son lieu de travail en 15 minutes et moins, signifiant un lieu de travail sur le territoire municipal ou à proximité de Sorel-Tracy. En raison du faible temps de déplacement, et par conséquent d'une distance limitée (±15 km), il est possible de se demander si une offre améliorée en aménagements destinés à la mobilité active ne permettrait pas de faire augmenter la part modale de la marche et du vélo pour se rendre au travail. Sur les mêmes hypothèses, il pourrait être permis de se poser la question si la présence d'un système local de transport collectif ou d'autopartage ne pouvait pas aussi faciliter la mobilité des personnes et, ultimement, à retirer la 2e ou la 3e voiture d'un ménage.

TABLEAU 6 - DURÉE DU TRAJET DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL

	SOREL	CENTRE-VILLE
Moins de 15 minutes	57,6 %	60,3 %
15 à 29 minutes	20,9 %	20,1 %
30 à 44 minutes	5,5 %	5,1 %
45 à 59 minutes	7,0 %	5,6 %
60 minutes et plus	8,8 %	8,5 %

Statistique Canada, Données du recensement de 2016.

En résumé…

- Le centre-ville est facilement accessible, tant par la voie terrestre que par la voie maritime ;
- En raison de la présence des silos du port, le camionnage constitue un irritant majeur pour les riverains. Le trafic du traversier constitue aussi un élément dérangeant pour les riverains de la rue Élizabeth ;
- La part modale du vélo et de la marche y est plus importante qu'ailleurs à Sorel-Tracy ;
- Les résidents travaillent majoritairement à proximité de leur lieu de résidence ;
- Les aménagements pour la pratique du vélo sont déficients et les trottoirs sont souvent peu conviviaux ;
- L'offre en stationnement hors rue et sur rue serait adéquate. Toutefois, dans l'éventualité où des projets immobiliers s'implantaient sur ces espaces, l'impact sur l'offre en stationnement et l'accessibilité au centre-ville devra être validé.

2.8 LES CONSTATS

L'analyse effectuée a permis de mettre en exergue les constats suivants et s'imposant en matière d'aménagement du territoire :

- Le centre-ville de Sorel-Tracy est un territoire compact et mixte, à échelle humaine, côtoyant un patrimoine bâti et immatériel riche ;
- La proximité avec deux plans d'eau et un milieu naturel de grande qualité constitue un élément fort du centre-ville ;
- Les commerces sont majoritairement concentrés sur les rues Augusta, du Roi et George, au rez-de-chaussée d'un bâtiment mixte ou à l'intérieur d'un bâtiment distinct. La plupart des commerces ont pour activité la vente au détail, la restauration (et bar) et les soins de la personne (esthétique et entraînement). Le bureau, outre ceux des organismes publics, est peu présent. En revanche, les commerces d'usage courant y sont sous-représentés ;
- Les bureaux sont surtout présents autour du carré Royal, au sein de la Ville de Sorel-Tracy et du Palais de justice. Un plus grand nombre d'emplois serait nécessaire pour bonifier l'achalandage des commerces du secteur et une plus grande animation des espaces publics ;
- Le centre-ville est avantageusement desservi en locaux et organismes communautaires ;
- Le secteur est aussi marqué par l'absence d'école et un nombre restreint de garderies ;
- Malgré un déficit significatif d'infrastructures cyclables et une meilleure convivialité des trottoirs, le centre-ville demeure le secteur de la ville où la part modale de la mobilité active est la plus élevée ;
- Le camionnage est une source de contraintes importante pour les habitants et usagers des rues de camionnage se rendant aux silos du port ou à destination du traversier.

La population

- La population du centre-ville est relativement âgée et vit généralement seule ou à l'intérieur de ménages de petite taille ;
- La fonction résidentielle est surtout représentée par des logements à l'intérieur d'immeubles de moins de 5 logements et des résidences unifamiliales isolées. Le secteur regroupe également plusieurs résidences pour personnes âgées.

Le logement

- Les logements sont majoritairement de plus petite taille (en nombre de pièces) qu'ailleurs sur le territoire de Sorel-Tracy ;
    - Plus qu'ailleurs à Sorel-Tracy, une part de la population consacre plus de 30 % de son revenu pour se loger ;
    - Ce sont les logements logeant les gens moins aisés qui nécessiteraient le plus de travaux ;
- Les bâtiments ont pour la plupart une implantation limitée et occupent souvent plus de 90 % du terrain.

Parcs et espaces verts

- Les seuls parcs et espaces verts correspondent au carré Royal et au petit parc du Vieux-Sorel. Il y a un déficit important de parcs et espaces verts ;
- Le secteur est grandement marqué par les îlots de chaleur caractérisés par une faible canopée et peu d'espaces verts.

SURTOUT, L'ANALYSE A PERMIS DE RECONNAÎTRE QUE, DEPUIS PRÈS DE 50 ANS, MALGRÉ LA RÉALISATION D'UN NOMBRE D'ÉTUDES, DOCUMENTS DE PLANIFICATION, PLANS D'AMÉNAGEMENT ET ATELIERS PARTICIPATIFS, PLUSIEURS PROBLÉMATIQUES ET CONSTATS S'AVÈRENT TOUJOURS PERTINENTS :

- Il existe toujours une cohérence claire et évidente entre les aspirations et les aménagements visant à définir le futur du centre-ville ;
- La population souhaite un centre-ville davantage attractif en raison de ses commerces, aménagements et activités ;
- La mise en valeur de l'histoire du secteur et de ses artéfacts demeure timide et mériterait d'être davantage exploitée ;
- L'état du cadre bâti s'est amélioré avec les années. Cependant, une amélioration de ce cadre bâti doit continuer. Par conséquent, des incitatifs devraient être mis en place à cet effet ;
- Le secteur manque de végétation et des opérations de plantation et d'aménagement d'espaces verts sont autant souhaitables sur le domaine privé que le domaine public ;
- Le remembrement de lots afin de consolider la trame urbaine et le cadre bâti est nécessaire pour attirer la population active et une population attirée par un mode de vie urbain ;
- L'augmentation du nombre de logements est souhaitée pour une plus grande autonomie du quartier. Cette augmentation du nombre de logements pourrait avoir lieu sur les quelques terrains vacants et terrains de stationnement, ainsi que lors d'opérations de redéveloppement ;
- La mobilité active demeure toujours un enjeu : étroitesse des trottoirs, absence de mobilier urbain, proximité avec le trafic, intersections peu conviviales, réseau et équipements cyclables incomplets ;
- Il y a absence d'une signature forte pour le centre-ville, notamment au niveau des entrées, lui permettant de se démarquer comme un lieu unique et distinctif, mais complémentaire aux autres secteurs de Sorel-Tracy ;
- Malgré une proximité avec l'eau, le désir d'améliorer l'offre des aménagements permettant de profiter pleinement de vues vers les plans d'eau et même d'y avoir accès. Ce point devrait être amélioré par l'aménagement des quais Richelieu ;
- Il s'agit d'un milieu où sont regroupés de bons employeurs, mais ce n'est pas l'endroit où l'on songe à établir nécessairement son entreprise.

Les enjeux et défis pour l'aménagement d'un milieu dynamique

3 ENJEUX ET DÉFIS POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN MILIEU DYNAMIQUE

La lecture diagnostique du territoire du centre-ville de Sorel-Tracy a permis de brosser un portrait, duquel s'imposent plusieurs constats. Le territoire couvert par le PPU est à un moment charnière de son histoire :

- La population est vieillissante ;
- Le cadre bâti n'est pas adapté pour attirer des familles et jeunes professionnels ainsi qu'une offre accrue en commerces et services ;
- L'évènementiel occupe une part croissante du dynamisme du secteur ;
- L'aménagement du quai Catherine-Legardeur est venu créer une nouvelle destination au centre-ville, tant pour la population de Sorel-Tracy qu'une population de passage. La qualité de ces aménagements publics a une influence sur l'attraction d'investissements privés (réfection de propriétés, nouvelles constructions, nouveaux commerces et emplois) ;
- Les changements climatiques nous obligent notamment à revoir l'aménagement des espaces publics en matière de verdissement et de mobilité active ;
- La sécurité alimentaire et l'achat local sont de plus en plus une préoccupation de la population ;
- Le commerce en ligne est venu transformer la façon de consommer avec un impact sur la vitalité des rues commerciales et la place occupée par certains types de commerces ;
- Le maintien des citoyens au cœur des préoccupations ;
- La pandémie a eu un impact significatif sur notre rapport à notre environnement immédiat, notre façon de se loger, de consommer et de travailler ;
- L'importance de mobiliser les acteurs autour de la résolution des problématiques liées à l'habitation, au verdissement, à la mobilité et au développement économique.

Ces éléments constituent autant de facteurs qui doivent interpeller les administrations publiques et les décideurs quant à l'avenir et aux enjeux d'aménagement auxquels ils se trouvent maintenant confrontés.

Les principaux constats révélés précédemment sont ceux qui paraissent sous-tendre les divers enjeux qui conditionneront l'aménagement du territoire du PPU. La définition des enjeux d'aménagement constitue ainsi un moment décisif de l'exercice de planification d'un territoire, dans la mesure où :

- Leur identification permettra ensuite de définir les choix qui devront être faits par les administrations publiques quant aux orientations à privilégier pour assurer une exploitation dynamique et pérenne de son potentiel et une saine gestion du territoire et de ses ressources ;
- D'identifier et mettre en place les mesures nécessaires afin de faire face aux défis de demain en amont, plutôt que d'être en réaction à ceux-ci au moment de devoir les affronter.

3.1 ENJEU NO.1 : FAIRE DU CENTRE-VILLE UN LIEU AGRÉABLE ET ACCUEILLANT

Le premier enjeu consiste à présenter le centre-ville comme milieu agréable et accueillant, tant pour les résidents et gens d'affaires, que pour les touristes. Plus précisément, il s'agit d'offrir un cadre bâti approprié et des aménagements urbains de qualité, plus particulièrement de préserver et de souligner la valeur patrimoniale des bâtiments, de la trame urbaine, du paysage et du caractère historique des lieux.

À l'inverse, sans une amélioration de l'offre en logements et une variété de locaux, sans la mise en valeur du patrimoine et du cadre bâti dans son ensemble, et surtout sans l'amélioration du verdissement du centre-ville, ce dernier perdra en intérêt et en attractivité.

3.1.1 Respecter le patrimoine et la trame urbaine

3.1.1.1 La valeur patrimoniale des bâtiments

Les huit (8) lieux d'intérêt ci-après se retrouvent au cœur du centre-ville et à sa périphérie et sont tous actuellement répertoriés, en étant cités ou classés, au registre du patrimoine culturel du ministère de la Culture et des Communications. Ils méritent particulièrement de s'y attarder et d'en assurer une valorisation.

- Le carré Royal (classé) ;
- L'église Christ Church (classé) ;
- Le presbytère Christ Church (classé) ;
- L'église de Saint-Pierre (classé) ;
- L'église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours (cité) ;
- L'ancienne gare de Sorel (cité) ;
- La Maison des gouverneurs (classé) ;
- Le marché Richelieu du Vieux-Sorel (cité).

Ancienne gare de Sorel. Source : Ville de Sorel-Tracy, 2023.

3.1.1.2 La valeur patrimoniale de la trame urbaine

La trame urbaine du Vieux-Sorel est inspirante pour une vie de quartier de qualité. Elle fait partie du patrimoine sorelois à valoriser. D'abord, elle traduit concrètement les origines française et anglaise et illustre encore, plus de deux siècles plus tard, une urbanisation planifiée de la ville. Également, elle permet une bonne fluidité et une variété de liaisons pour les déplacements, bien au-delà du seuil de connexité recommandé, comme indiqué par la Direction de la Santé publique dans son rapport d'évaluation des impacts sur la santé.

La densité et l'intensité de l'occupation du sol doivent être considérées avec importance afin que la richesse de la trame urbaine soit préservée. Ceci vise aussi la qualité du profil du centre-ville, depuis le fleuve et la rivière. La contribution, à titre de repère visuel, du patrimoine industriel et religieux, en raison de la hauteur et du caractère de certains de leurs bâtiments, doit être évaluée.

3.1.1.3 La valeur patrimoniale du paysage

Le centre-ville est situé aux confins du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu. Ces corridors nautiques font partie du patrimoine naturel offert au centre-ville. Ils doivent aussi être traités comme étant à la source des fondements de la ville et des activités industrielles qui ont contribué à son expansion.

Des acquisitions municipales ont été effectuées au fil des ans, mais l'accessibilité au public gagnerait à être bonifiée, lorsque possible. La notion d'accessibilité inclut l'ouverture des berges au public, les perspectives visuelles et la mise en valeur aux fins des activités nautiques.

Vue sur la rivière Richelieu avec le pont Turcotte à l'arrière-plan. Source : Ville de Sorel-Tracy, 2022.

3.1.1.4 L'intérêt historique des lieux

La prise en charge par le milieu est essentielle pour susciter l'intérêt et la mise en valeur du patrimoine. Un dialogue entre la Ville, la MRC et les autres partenaires concernés, tel que le centre d'interprétation du patrimoine de Sorel-Tracy et le comité sur le patrimoine, semble primordial. Une mise en réseau des partenaires des sites d'intérêt constitue une piste à explorer.

En plus des immeubles ayant une valeur patrimoniale, la préservation du cadre bâti en général doit faire l'objet d'interventions de mise en valeur. Ces interventions visent la préservation et la mise en valeur de leurs caractéristiques intrinsèques lors de travaux de rénovation ou d'agrandissement, et ce, peu importe la fonction du bâtiment.

Le plan de revitalisation réalisé en 2004 relatait déjà que plusieurs bâtiments composant le tissu du centre-ville avaient été rénovés ou construits de mauvaises façons et souvent avec des matériaux inappropriés. De nouvelles constructions ou des insertions entre deux bâtiments ont souvent été effectuées selon les goûts du jour sans lien avec la forme, les matériaux et la symétrie originale du bâtiment. En revanche, certaines interventions sur des bâtiments existants se sont avérées des réussites et ont redonné à ces édifices un second souffle, en plus de contribuer de façon positive au paysage urbain[13]. L'application d'une réglementation assortie de programmes variés d'accompagnement pour les propriétaires d'immeubles assure une cohérence des interventions, le rehaussement du cadre bâti et justifient ainsi pleinement le maintien de telles mesures.

3.1.2 Encourager la convivialité des lieux d'intérêt et des liens

Considérer le centre-ville en tant que milieu agréable et accueillant consiste aussi à définir la vocation des trois pôles d'appel au centre-ville que sont :

- Le carré Royal et l'îlot commercial ;
- Les quais et le marché Richelieu ;
- Le quai Catherine-Legardeur et à la limite est du centre-ville, le parc Regard-sur-le-Fleuve.

Il s'agit par la même occasion d'améliorer leur mise en valeur et de distinguer les corridors de déplacement principaux les reliant.

Dans l'ensemble, les stratégies à déployer doivent notamment considérer :

- La cohabitation des déplacements motorisés (en particulier la circulation lourde) et actifs ;
- L'offre de stationnement adéquat, c'est-à-dire en quantité suffisante pour combler les besoins d'accessibilité au centre-ville, sans que ce ne soit fait au détriment des autres modes de déplacements ou à la qualité de la trame urbaine ;
- Une part accrue de la mobilité active ;
- La qualité des aménagements ou des activités exercées ;
- L'accessibilité universelle.

Les interventions doivent cibler l'aménagement du domaine public et sa relation avec le domaine privé, tout en améliorant la cohabitation avec le trafic véhiculaire.

À cet égard, un exercice de longue haleine consistant en la mise en place de guides et de politiques est à explorer. Cette réflexion devra approfondir les enjeux et les pistes de solutions afférentes, et surtout, assurer que l'interaction entre les diverses actions retenues soit optimale.

3.1.3 Distinguer les accès vers le centre-ville

La distinction des accès vers un centre-ville accueillant consiste à aménager des seuils ou parcours distinctifs, efficaces et sécuritaires.

L'accessibilité au Vieux-Sorel, et plus particulièrement au centre-ville, se traduit par un premier contact avec le secteur industriel, produisant ainsi une image et une perception négatives de la Ville. La plupart des

[13] Société de développement commercial (SDC) du Vieux-Sorel, Plan de revitalisation du Vieux-Sorel, 2004.

arrivants provenant de l'axe de l'autoroute 30 sont dirigés vers le centre-ville par le biais d'une petite affiche directionnelle sans intérêt. Celle-ci ne reflète aucunement le caractère patrimonial du centre-ville. Le trajet directionnel vers le centre-ville à partir du principal accès (autoroute 30) comporte deux intersections angulaires faisant hésiter l'utilisateur soit le boulevard Gagné/chemin des Patriotes et le chemin des Patriotes/rue du Roi. Ce trajet est peu défini et ne comporte pas plus d'éléments reflétant le caractère patrimonial du milieu. Par ailleurs, l'accessibilité au centre-ville à partir du débarcadère du traversier n'est pas réellement soulignée. Dans les deux cas, le centre-ville souffre d'un important problème de limite et de définition.

L'image et le paysage du Vieux-Sorel n'offrent pas nécessairement un spectacle agréable. Certaines rues sont excessivement larges, les bandes gazonnées ont été supprimées et les constructions sont près de la rue, ce qui laisse peu de place à l'aménagement paysager et au verdissement.

La rue de la Reine, dont la localisation et le rôle stratégique sont indéniables, présente un milieu d'apparence précaire. Il importe de contribuer à la revitalisation de ce secteur rapidement.

Le paysage est également détérioré par la présence de nombreux poteaux électriques sur la rue qui comportent des fils traversant un côté ou l'autre de la rue. L'éclairage des rues se fait par des potences fixées aux poteaux électriques sauf pour quelques rues du centre-ville qui utilisent un éclairage sur poteaux décoratifs.

3.1.3.1 Portail Nord : le secteur de la traverse

La rue Elizabeth a fait l'objet en 2009 de principes d'aménagement d'embellissement et de piétonnisation qui n'ont pas été concrétisés. Plusieurs de ces principes demeurent pertinents. L'état actuel des bâtiments et des aménagements ne contribue pas à la mise en valeur du corridor en raison de l'état des revêtements extérieurs, du mode d'implantation des bâtiments et d'un aménagement aléatoire des terrains et surfaces minéralisées.

Le secteur s'articule autour de fonctions industrielle, récréotouristique et résidentielle qui doivent cohabiter. Les importants travaux de revitalisation du secteur avec la mise en valeur du quai Catherine-Legardeur et la modernisation de la gare fluviale de la STQ ont permis de rehausser l'apparence et l'impression qu'un usager peut avoir avec ce premier point de contact. Pêches et Océans Canada prévoirait également des travaux de modernisation de ses installations.

Le secteur accueille par ailleurs une forte mobilité motorisée, surtout de transit, et notamment de camionnage. Son emprise fait partie de la route des camions, sous juridiction provinciale. L'expansion des activités touristiques et des évènements ponctuels organisés sur le quai, la part des déplacements de destination et de la mobilité active continuera d'augmenter. Il sera notamment important de suivre l'évolution des enquêtes origine-destination qui pourraient être mises à jour. Les notions de fluidité, de cohabitation des modes de déplacement et d'offre de stationnement divers doivent donc être traitées prioritairement.

D'une part, la réflexion quant à la hiérarchisation du réseau et l'élaboration d'un plan de déplacement urbain, comme proposé dans le plan d'urbanisme lorsqu'il est question des enjeux de transport et de mobilité, est une piste à approfondir. D'autre part, l'attrait que suscite l'approche nautique par l'entremise de quais d'escale sur le fleuve ou la rivière Richelieu est une autre composante à étudier en matière de mobilité.

3.1.3.2 Portail Est : le boulevard Fiset

La forte connexité de la trame urbaine a l'avantage d'offrir une variété de trajets, mais complique la définition d'une entrée claire au centre-ville. Les parcours sont dilués parmi les nombreuses options. Dans le cas du corridor d'approche que constitue le boulevard Fiset, trois intersections servent de pivot vers le cœur du centre-ville, dans l'ordre : la rue Victoria, l'avenue de l'Hôtel-Dieu et la rue George.

La route des camions transite par le boulevard Fiset et la rue Victoria. À l'approche du croisement de ces deux artères, l'hétérogénéité et l'occupation du sol du cadre bâti diffèrent de celles du centre-ville.

Au sud-ouest du carrefour du boulevard Fiset et de la rue Victoria, les caractéristiques propres au centre-ville apparaissent, mais le noyau du centre-ville est toujours distant (1,5 km ou 17 minutes de marche). Le corridor du boulevard Fiset n'est pas bien défini. Il est majoritairement de nature commerciale et la trame urbaine demeure hétérogène et faiblement occupée.

L'intersection du boulevard Fiset et de l'avenue de l'Hôtel-Dieu est plus rapprochée du noyau du centre-ville (850 mètres ou 12 minutes de marche), mais l'approche pour s'y rendre par le boulevard Fiset n'est pas bien définie. Bien que toujours varié, le cadre urbain se resserre. Les usages commerciaux y occupent toujours une place importante.

L'intersection du boulevard Fiset et de la rue George a des références propres aux caractéristiques villageoises. La présence d'un secteur institutionnel important (église Saint-Pierre et son presbytère, hôpital général de Sorel, parc Regard-sur-le-Fleuve et quai Catherine-Legardeur, Biophare), le cadre bâti résidentiel, son implantation et ses éléments architecturaux tendent en ce sens. L'approche, à partir de la rue Charlotte, puis la poursuite vers l'entrée du parc Regard-sur-le-Fleuve, au coin de la rue Augusta, est plus invitante.

Ce carrefour d'accueil se situe à une distance raisonnable du noyau du centre-ville (570 mètres ou 8 minutes de marche). À cet endroit, la rue George offre une procession d'arbres matures plantés de part et d'autre de l'emprise.

L'aménagement du corridor du boulevard Fiset devrait être l'objet d'une réflexion approfondie afin de servir une transition accueillante vers le centre-ville, grâce à des aménagements urbains et paysagers. Également, l'intersection du boulevard Fiset et de la rue Augusta a fait l'objet d'une reconfiguration du rayon de courbure afin de faciliter le déplacement de la circulation lourde et d'en accroître la qualité de vie des résidents.

3.1.3.3 Portail Sud : l'intersection du chemin des Patriotes et des rues du Roi, du Collège et Jacques-Cartier

Cette intersection comporte un enjeu de sécurité important, tant pour la mobilité motorisée qu'active. La fonction industrielle y est très présente et côtoie quelques bureaux de professionnels (comptabilité, soins de santé) implantés sur la rue du Roi vers le centre-ville.

L'intensité de l'occupation du sol par le cadre bâti est faible et plusieurs terrains sont en friche. Le bâtiment sis au 160, rue du Roi et celui de l'ancienne gare comportent un intérêt pour la mise en valeur du corridor.

Ce portail est à embellir entre la maison des Gouverneurs et le cœur du centre-ville. La revitalisation du pont ferroviaire à des fins de repère visuel et de belvédère est aussi à évaluer.

3.1.3.4 Portail Ouest : le secteur du pont Turcotte

Le secteur du pont Turcotte a fait l'objet en 2009 de principes d'aménagement d'embellissement et de piétonnisation qui n'ont pas été concrétisés. Plusieurs de ces principes demeurent pertinents. Le secteur avait précédemment fait l'objet d'un programme de renouveau urbain en 2002, pour lequel peu de recommandations semblent avoir été mises en œuvre. Les propositions mériteraient d'être bonifiées et concrétisées.

L'accès par le pont Turcotte fait partie de la route des camions, mais en raison de problématiques au niveau de sa structure, les poids lourds ne peuvent pas pour l'instant traverser ce pont. La mise en valeur des abords de la rivière Richelieu doit être prise en compte dans le traitement du portail ouest. Le point de vue depuis le pont, vers les quais Richelieu, est stratégique. Également, les bâtiments industriels localisés au sud du pont doivent être considérés. L'annonce du transfert de l'ensemble des opérations de l'entreprise Fabspec vers ses installations du parc industriel de Tracy offre peut-être l'opportunité de requalifier une partie du secteur au sud du pont Turcotte, ou du moins d'obtenir des gains pour l'aménagement public en rive, ainsi que pour l'accroissement de l'accessibilité et de la sécurité des déplacements actifs.

À titre d'exemple, l'intersection de l'avenue de l'Hôtel-Dieu et de la rue du Roi comporte un enjeu de sécurité important, surtout pour la mobilité active, en raison des distances de parcours pour le piéton et du caractère rudimentaire des espaces de refuge.

3.2 ENJEU NO.2 : FAIRE DU CENTRE-VILLE UNE DESTINATION ANIMÉE

Le second enjeu consiste à présenter le centre-ville comme destination animée et dynamique, tant pour les citoyens, les gens d'affaires, que les touristes. Plus précisément, il s'agit d'offrir des aménagements et un cadre urbain de qualité incitant au déploiement de fonctions urbaines et de programmations quatre saisons variées et pérennes.

À l'inverse, sans les efforts nécessaires au maintien et à l'amélioration des cadres bâti et urbain, ainsi qu'à l'arrivée de nouveaux établissements et évènements, le dynamisme et l'engouement pour le centre-ville s'en verront affectés.

3.2.1 La mixité des fonctions

Le premier défi à considérer pour une destination animée consiste à encourager l'exercice d'une variété d'usages au sein d'un milieu de vie où une saine cohabitation est maintenue et où il est facile de se déplacer.

3.2.1.1 La concentration des activités

La répartition des fonctions devrait miser sur une concentration d'activités attractives au centre-ville. Tel que privilégié par le plan d'urbanisme, l'étude de caractérisation et de planification commerciale, le plan de revitalisation et plusieurs autres études présentées préalablement, le statut de pôle multifonctionnel du centre-ville de Sorel-Tracy est à renforcer.

Le noyau de commerces et de services est dilué sur un vaste territoire et gagnerait à être concentré au nord de l'avenue de l'Hôtel-Dieu et à l'ouest de la rue Elizabeth. Plus particulièrement, la création ou le rapatriement de bureaux de professionnels et de commerces de magasinage, notamment ceux spécialisés et de destination, de commerces de proximité, de services et d'établissements de restauration et de divertissement, est à encourager.

De plus, selon l'étude de caractérisation et de planification commerciale, la part des établissements liés aux achats courants et semi-courants, aux services de restauration et aux commerces de divertissement devrait être augmentée. Considérant les mutations des secteurs du commerce et du bureau, cette étude devrait être mise à jour afin de bien comprendre les nouveaux paramètres de fonctionnement de ces champs d'activités économiques. La concentration commerciale contribue généralement à alimenter et à compléter l'offre culturelle en consolidation au centre-ville.

3.2.1.2 La création d'un centre d'affaires et d'emplois

Par ailleurs, le statut de centre d'affaires et de pôle d'emplois est à renforcer. Les services professionnels et autres emplois offerts animeraient sur une base régulière les espaces publics, les commerces et les établissements de restauration et de divertissement.

La répartition des activités commerciales de sorte que les commerces de vente au détail occupent les locaux des rez-de-chaussée et que les bureaux soient situés aux étages est à privilégier. Enfin, l'attrait du centre-ville pour l'incubation d'un dynamisme pour les travailleurs autonomes est à évaluer. Le contexte pourrait se prêter pour l'aménagement d'un nouvel espace de travail partagé « coworking » depuis la fermeture de l'espace « Le Cube » sur la rue George. D'autres municipalités voisines, telles que Contrecœur, sont à tenter de développer de tels espaces de travail. Sorel-Tracy gagnerait à se positionner rapidement à cet effet, d'autant plus que, contrairement à ses voisins, elle bénéficie des qualités d'un réel centre-ville.

3.2.1.3 L’offre de services institutionnels et d’équipements d’envergure

Enfin, le statut de pôle principal de services et d’équipements de la MRC est à renforcer. Le dialogue avec la MRC doit donc être organisé afin que soit reconnu, à l’échelle de la planification régionale, le rôle du centre-ville de Sorel-Tracy pour l’accueil de services institutionnels et d’équipements structurants.

La convergence des activités et services a toujours contribué à tisser des liens essentiels pour un pôle régional. Pensons au Palais de justice ou à la Société de l’assurance automobile du Québec (SAAQ). Plusieurs autres ont toutefois quitté le centre-ville au fil des ans, tels que le terminus d’autobus et l’Orienthèque, tandis que d’autres ont été implantés spontanément à l’extérieur de celui-ci.

Le transport collectif qui dessert le centre-ville, comme le Taxibus, en transport adapté et en transport collectif local a une faible influence sur l’animation du centre-ville. L’aménagement récent du terminus de Sorel à une distance de trois kilomètres du cœur du centre-ville constitue une contrainte à cet égard. À défaut de pouvoir identifier le centre-ville comme pôle de convergence, tel que suggéré au plan de revitalisation du centre-ville de 2004, une accessibilité adéquate, et bonifiée au besoin, est à maintenir. À cet effet, plusieurs exemples de navettes urbaines, navettes autonomes, vélo duo, prennent graduellement place au sein de plus petits milieux afin d’offrir des alternatives de déplacements à l’auto solo.

Palais de justice à l’intersection des rues Charlotte et du Roi. Source : Ville de Sorel-Tracy, 2023.

3.2.1.4 L’attrait de l’offre résidentielle

La fonction résidentielle au centre-ville est aussi à redorer. L’animation quotidienne que requiert un centre-ville dynamique ne saurait être réussie sans la contribution d’une proportion suffisante de résidents et d’une mixité sociale. Les défis à cet égard concernent la compatibilité des usages, l’offre variée de logements, d’espaces extérieurs et de services de qualité et adaptée aux besoins.

À l’heure actuelle, le parc de logements plutôt vétuste et modeste ainsi que les lacunes des espaces de vies extérieurs nuisent à l’attrait et le faible taux de propriétaires-occupants peut être une raison expliquant la négligence de l’entretien général. Par ailleurs, le centre-ville subit la fuite graduelle de ses ménages les plus riches et mobiles, depuis le début des années 60, vers les quartiers périphériques.

Le réel intérêt de la population et les attraits pouvant motiver une offre résidentielle adéquate demeurent à être évaluée. Le cas échéant, la stratégie de mise en œuvre doit tenir compte et réévaluer, au besoin, les pôles prioritaires de développement, ainsi que les programmes de crédit de taxes, les subventions à la rénovation ou à l'établissement au centre-ville. Cette gestion de l'urbanisation nécessite un suivi avec la MRC afin d'assurer une cohérence des actions à l'échelle régionale.

La requalification des terrains vacants et en friche au centre-ville doit être évaluée à la pièce. Selon leur localisation, leur apport à la mixité des fonctions pourra contribuer aux efforts de consolidation du tissu urbain, à l'offre en espaces ou en équipements publics ou à l'offre en stationnement.

Enfin, la possibilité pour les municipalités d'exiger l'intégration de logements abordables au sein de projets résidentiels représente une opportunité qui devrait être étudiée pour la création de nouveaux logements.

Terrain vacant sur la rue Adélaïde. Source : Ville de Sorel-Tracy, 2022

3.2.2 Le rayonnement d'activités

Le deuxième défi à considérer pour une destination animée consiste à mettre en scène, au-delà de l'animation suscitée par la création d'un milieu de vie multifonctionnel, une ambiance qui distinguera le centre-ville en tant que destination prisée.

3.2.2.1 La diversification des activités culturelles et de divertissement

Les attentes citoyennes réclament une diversification d'activités culturelles et de divertissement accessibles dans le quartier. Dans le contexte où la communauté mise aussi sur le déploiement d'une offre touristique attrayante et d'envergure, le centre-ville est le théâtre parfait afin de proposer des activités complémentaires en support aux attraits principaux.

La revitalisation du quai Catherine-Legardeur et l'ouverture de Statera, ainsi que la revitalisation des quais et du marché Richelieu, notamment avec l'ouverture du Centre des arts contemporains du Québec à Sorel-

Tracy et la salle de spectacle, est l'occasion d'attribuer à ce secteur le statut de pôle de diffusion culturelle. L'interface des rues de la Reine, du Roi et d'Augusta peut accueillir cette proposition en offrant des espaces d'exposition et de spectacles extérieurs.

Inspiré des symposiums, l'espace du centre-ville pourrait être mis à la disposition d'expositions éphémères innovantes (art urbain, design, etc.) accessibles au public dans l'espace urbain, et ce, en toute saison. La consolidation de circuits culturels diversifiés au sein de la trame urbaine (littéraire, historique, patrimonial, artistique, nautique) peut servir le potentiel du centre-ville.

L'offre de spectacles et de divertissement recherchée est variée et accessible. La diversité vise à combler les attentes pour tous les âges. Elle est issue tant du domaine privé que de la Ville ou d'organismes locaux. Elle privilégie un support léger prenant place facilement dans le cadre urbain (place, placette).

La mise en lien d'un parcours culturel au centre-ville concerne également l'intégration à celui-ci du site de la Maison des gouverneurs, en raison de son rôle de soutien et de diffusion des arts visuels.

3.2.2.2 Une contribution des cours d'eau et des espaces publics

Les cours d'eau peuvent être intégrés dans l'offre d'activités, notamment dans un contexte de mise en valeur du patrimoine industriel ou naturel, dans le cadre d'un programme d'acquisition des abords du fleuve et de la rivière ou d'un programme de mise en valeur et d'accessibilité des corridors nautiques.

Les activités ludiques et récréatives informelles sont privilégiées sur le domaine public, par exemple dans les parcs, espaces verts et aires de repos. Les aménagements doivent prêter à ce genre d'activités, en toute saison.

Le rôle des trois pôles d'intérêt et des liens pour répondre au rayonnement des activités est à déterminer. La consolidation du rôle du marché public peut aussi servir de support au rayonnement des activités.

3.2.2.3 L'offre d'une programmation extérieure et d'une signature décorative

La proposition d'une programmation extérieure gratuite, et idéalement en fonction des quatre saisons, complémentaire aux activités de la salle de spectacle et à celles des évènements ponctuels et le support aux artistes ou à l'animation informelle pourrait être approfondie.

Enfin, l'ajout d'une signature décorative mettant l'accent sur l'ambiance festive, mais respectant les références historiques et patrimoniales des lieux (couleurs, rappels, matérialité, signalétique, etc.), dois être considéré. L'évaluation des nuisances doit également être évaluée.

3.2.3 Le soutien au tourisme dans la région

Le troisième défi à considérer pour une destination animée consiste à intégrer au centre-ville de Sorel-Tracy, en tant que pôle régional, un soutien à l'offre touristique dans la région.

Cette approche, qui prend sa source au sein du tourisme urbain, mise sur le renforcement du dynamisme engendré par un milieu de vie diversifié et le rayonnement d'activités destinées à la population.

3.2.3.1 Un accès vers les activités touristiques de la région

L'offre existante en services et en infrastructures au centre-ville de Sorel-Tracy en fait un lieu à privilégier et à promouvoir à titre de point de chute autour duquel peut s'articuler l'offre touristique de la région, en

particulier, et tel que visé par le plan directeur du développement écotouristique, la mise en valeur des îles de Sorel et du lac Saint-Pierre.

Le plan stratégique de développement durable de l'industrie touristique, produit par le Centre local de développement en 2011, propose une série d'actions conciliant l'offre touristique d'envergure et celle qui pourrait convenir au déploiement d'activités aussi destinées à la population locale. Depuis, la proposition d'une programmation évènementielle gagnant en qualité ainsi que la mise en valeur du patrimoine, de la culture et du spectacle nautique en sont autant d'exemples.

Rappelons l'envergure que procure la présence de la Réserve de la biosphère du Lac-Saint-Pierre. Le centre-ville de Sorel-Tracy est le point de chute privilégié pour la convergence de l'ensemble des activités s'articulant autour de ce milieu naturel patrimonial.

3.2.3.2 L'offre d'un soutien logistique

La mise en place d'un soutien logistique approprié (signalisation adéquate, location de vélos et d'embarcations nautiques non motorisées, système de navettes terrestre et nautique, quais d'escale) est aussi souhaitable.

Les lacunes en hébergement sont à évaluer, tout comme l'offre pour accueillir des congrès et autres évènements. La gestion de l'offre de stationnement, dans un contexte urbain dense où les espaces libres appropriés à cet effet sont parfois limités, se révèle un défi stratégique important.

Il convient donc d'assurer une collaboration avec les partenaires du milieu afin de mettre en lumière les enjeux et les stratégies de mise en œuvre.

3.3 ENJEU NO.3 : FAIRE DU CENTRE-VILLE UNE DESTINATION ACTIVE

Le troisième enjeu consiste à présenter le centre-ville comme destination agréable et mettant à profit la mobilité active. Plus précisément, il s'agit de mettre en place les conditions pour encourager de saines habitudes de mobilité pour se déplacer à l'intérieur du centre-ville, et même s'y rendre, et améliorer son expérience de déplacement, de déambulation ou de contemplation.

À l'inverse, sans les efforts nécessaires à la mise en place des aménagements nécessaires pour améliorer et augmenter la part de la mobilité active, le centre-ville véhiculaire revêt moins d'intérêt en raison de son trafic, de la difficulté de s'y garer et du désir de s'y rendre. La mobilité active permet de profiter différemment et parfois plus longtemps de l'offre en commerces et services, ce que la mobilité véhiculaire ne permet pas toujours dans un tel milieu.

3.3.1 Favoriser la mobilité active

Le premier défi à considérer pour une destination active consiste à notamment encourager la mobilité active.

3.3.1.1 Les déplacements actifs

L'importance des déplacements piétonniers et cyclistes est de plus en plus considérée. Depuis plusieurs années, la Ville de Sorel-Tracy étend son réseau cyclable. Misant d'abord sur les déplacements récréotouristiques (réseau de la Sauvagine et de la Route verte, le traversier et le parc Regard-sur-le-Fleuve), elle consolide maintenant ce réseau en améliorant les déplacements locaux et utilitaires, plus particulièrement en planifiant celui du centre-ville dans son plan directeur du réseau cyclable.

Les piétons ne sont pas en reste. Les attentes citoyennes sont élevées à cet égard et la promotion d'un centre-ville piétonnier afin de valoriser l'attrait et l'ambiance du centre-ville est régulièrement évoquée. Le réaménagement d'axes routiers ou la conversion saisonnière de rues en rues piétonnes peuvent être réalisés sans engendrer de conflits majeurs. La rue George, face au carré Royal, la rue Augusta, entre les rues du Prince et du Roi, ou des segments de la rue du Prince s'avéreraient, entre autres, des tronçons à explorer pour la mise en place d'aménagements temporaires permanents au profit du piéton et d'une expérience urbaine augmentée.

La sécurité et la convivialité des déplacements actifs au sein du centre-ville, tout en considérant la fluidité des déplacements motorisés, sont des enjeux stratégiques. L'élargissement des trottoirs, l'installation d'un mobilier adapté et l'aménagement de voies de circulation partagées ou protégées et d'îlots de refuge aux intersections consistent tous en des aménagements ayant une réelle incidence sur le nombre d'usagers de la mobilité active.

3.3.1.2 La hiérarchisation des corridors de déplacements

La hiérarchie routière a un impact certain sur la lecture du paysage urbain. La trame orthogonale du centre-ville comporte plusieurs avantages, mais la distribution de la circulation constitue une lacune engendrée par cette forme urbaine, puisque la circulation est facilement dispersée au sein des voies de circulation à caractère local. Ainsi, des réaménagements ou l'analyse de la hiérarchie routière doivent être revus afin de faciliter les déplacements.

Les aménagements physiques encouragent les déplacements actifs. De plus, les espaces verts et les lieux de rencontres contribuent à mieux orienter la circulation de transit et augmenter le sentiment de sécurité dans certains secteurs.

3.3.2 Bonifier la couverture végétale et les espaces verts

Le deuxième défi à considérer pour une destination active consiste à intensifier la canopée du secteur et le nombre d'espaces verts. Malgré quelques interventions, les espaces de verdure au centre-ville sont restreints et ponctuels.

3.3.2.1 L'augmentation de la végétation

Comme soulevé par la Direction de santé publique de la Montérégie, en plus de contribuer à la qualité de l'air et à la diminution de la chaleur urbaine, les environnements avec beaucoup de végétation sont des incitatifs à la pratique d'activités physiques et aux déplacements piétonniers et diminuent les risques de souffrir d'embonpoint ou d'obésité de 40 %.

Ils contribuent par ailleurs à l'aspect physique du milieu, à la réduction des îlots de chaleur et de l'impact de la circulation motorisée, contribuent à une meilleure gestion des eaux pluviales et ont un effet positif sur le bien-être général des individus.

La foresterie urbaine est marginale au centre-ville. L'élargissement des rues, conséquence du développement urbain et de la modernisation du Vieux-Sorel au fil du temps, a nécessité l'abattage de plusieurs arbres qui encadraient les principales rues.

La bonification de la végétation aux différents portails ainsi qu'en bordure près du carré Royal, du secteur du marché Richelieu et des axes routiers constitue par ailleurs une des solutions prioritaires à la contribution de la biomasse.

3.3.2.2 La revitalisation des berges

La revitalisation des abords du fleuve et de la rivière, espaces largement minéralisés, doit être bonifiée. L'espace public du quai Catherine-Legardeur a récemment fait l'objet d'aménagements positifs à cet égard, alors que le quai Richelieu devrait lui aussi faire l'objet de travaux d'aménagement.

3.3.2.3 Le verdissement des surfaces minéralisées

L'optimisation des espaces verts sur les propriétés privées fait partie des défis auxquels la population doit impérativement être sensibilisée. Le verdissement des cours avant et du domaine public en bordure des emprises des voies de circulation en est un exemple. Cependant, un verdissement des terrains privés ne doit pas se limiter à l'unique plantation de gazon, mais doit être une combinaison de couvre-sol, d'arbres feuillus et de conifères, ainsi que des arbustes.

L'offre sous la moyenne de superficie en parc s'avère un élément sensible pour la santé publique. L'aménagement d'espaces verts de superficie variée, d'envergure moindre que les grands espaces publics déjà présents, offrant certains équipements et répartis sur le territoire du centre-ville doit faire partie des défis à traiter.

3.3.3 Offrir davantage de lieux publics de rencontres

Le dernier défi à considérer pour une destination active consiste à intensifier la présence de lieux de rencontres et d'aires de repos au centre-ville. Ces espaces complètent la mise en place des atouts afin de favoriser les déplacements actifs, en plus d'inciter un mode de vie inclusif favorisant la socialisation.

3.3.3.1 La création d'aires de repos

L'ajout d'aire de repos, de places et de placettes le long des corridors de déplacement et des liens entre les pôles d'intérêt est primordial pour les populations habitant ou visitant le centre-ville. L'intégration d'équipements, tels que des jeux d'eau, et une offre en espaces verts sont aussi à considérer. L'élargissement des trottoirs, le cas échéant, et l'ajout de mobilier urbain sont des pistes à explorer. Dans tous les cas, ces aménagements doivent permettre l'accessibilité universelle.

3.3.3.2 La création de lieux de socialisation

Les espaces ludiques et de loisirs informels sont souhaitables sur le domaine public pour la pratique d'activités et la socialisation. Les activités récréatives pour tous les âges et en toute saison, contribuent également à surmonter plusieurs défis pour l'atteinte de la vision d'aménagement.

Enfin, comme suggéré au plan de revitalisation, un point de services permettant l'accueil touristique, la rencontre des comités formés pour traiter d'enjeux touchant la revitalisation du centre-ville et incitant la prise en charge, l'action citoyenne et l'innovation est à évaluer. Une analyse des lieux disponibles et accessibles devrait être réalisée.

Exemple d'un projet d'aménagement tactique à Montréal, à l'intersection des rues Villeray et Lajeunesse.
Source : https://www.ledevoir.com/societe/444489/des-parcs-en-pleine-rue

La vision d’aménagement

4 VISION D'AMÉNAGEMENT

4.1 L'ÉNONCÉ DE VISION

LE CENTRE-VILLE DE SOREL-TRACY :
UN PÔLE URBAIN ET UN MILIEU DE VIE COMPLET, RASSEMBLEUR, VERT ET RÉSILIENT, FAÇONNÉ PAR PLUS DE 375 ANS D'HISTOIRE ET ANIMÉ PAR UNE COMMUNAUTÉ DYNAMIQUE, FIÈRE ET SOLIDAIRE.

Le secteur du Vieux-Sorel est établi comme étant le centre-ville de Sorel-Tracy. Ainsi, par son urbanité, ses activités économiques et culturelles, sa densité, son patrimoine et sa riche histoire, les citoyens de Sorel-Tracy reconnaissent dans ce lieu le cœur de leur ville, un quartier à échelle humaine à l'image de la ville des courtes distances où un bon nombre de besoins sont comblés à l'intérieur d'un rayon de déplacement actif d'environ 15 minutes. On y converge grâce à la présence d'un réseau de mobilité durable adéquatement structuré, qui assure une interconnexion avec des pôles d'emplois, civiques et récréatifs de la ville.

Alliant une mixité d'usages, une diversité de fonctions et une densité d'occupation du sol, le centre-ville constitue un lieu doté d'une ambiance distinctive, un lieu vivant et animé où l'on peut réellement habiter et travailler. L'aménagement du secteur et la qualité des nouvelles habitations, ou de celles ayant été rénovées, en font un lieu qui attire des gens de toutes origines et de tous milieux.

Regroupant des logements, des commerces, des services de proximité, des places publiques, des équipements culturels, de loisirs, des sentiers et pistes multifonctionnelles et des aménagements tactiques citoyens, le secteur est un véritable pôle urbain structurant, reconnu à l'échelle régionale. Il se démarque comme étant une nouvelle référence en matière d'aménagement urbain et de mixité sociale.

Le concept d’organisation spatiale

5 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

À la lumière des enjeux et défis identifiés ainsi que de la vision d'aménagement, le concept d'organisation spatiale s'articule autour de cinq axes se déclinant sous trois interventions distinctes :

1. **Renforcer les pôles**
   - L'interrelation entre les usages, les lots et la rue.

2. **Bonifier l'espace public**
   - L'interrelation entre la rue et les espaces public et privé ;
   - L'environnement, le design et l'innovation.

3. **Consolider les liens**
   - L'interrelation entre le bâti et l'espace public ;
   - Le confort et la sécurité lors des déplacements.

Les interventions prioritaires sont ciblées à l'intérieur d'un périmètre restreint dont les limites sont le fleuve Saint-Laurent au nord, le boulevard Fiset à l'est, l'avenue de l'Hôtel-Dieu au sud et la rivière Richelieu à l'ouest. Ce périmètre est essentiellement déterminé en fonction de son adhésion au sein d'une distance de marche raisonnable depuis le carré Royal qui constitue le repère central du centre-ville.

Ce périmètre est toutefois étendu vers le sud, jusqu'aux abords de la rue Victoria, afin d'y intégrer des interventions complémentaires au sein d'un tissu urbain qui s'imprègne des valeurs propres au cadre bâti du Vieux-Sorel.

Une planification détaillée et des stratégies d'interventions possibles de secteurs du centre-ville ont été réalisées en 2018 et s'avèrent toujours pertinentes en 2022. Cette planification qui accompagne le concept d'organisation spatiale a été mise à jour et se retrouve en annexe.

5.1 L'INTERRELATION ENTRE LES USAGES, LES LOTS ET LA RUE

Depuis ses origines, la relation du centre-ville avec le fleuve Saint-Laurent et la rivière Richelieu est reliée à l'industrie et au transport des ressources. Le tissu urbain témoigne encore aujourd'hui de cette réalité. Ceci a eu pour impact de fermer l'accès aux cours d'eau.

L'aménagement du parc Regard-sur-le-Fleuve a permis l'ouverture d'une première fenêtre fluviale à la population. Depuis, les citoyens aspirent à une appropriation étendue des berges au centre-ville. L'aménagement récent du quai Catherine-Legardeur constitue un pas en cette direction. La réappropriation et la requalification en cours des berges du Richelieu en sont une autre. Les opérations de (re) développement et d'aménagement des terrains en bordure de la rivière et des quais devraient aussi maintenir ou offrir de nouvelles vues vers l'eau dans l'axe des rues ou depuis des espaces publics.

Plusieurs terrains vacants du centre-ville occupent une localisation stratégique et pouvant contribuer à la revitalisation du centre-ville. En combinant ces espaces aux propriétés à redévelopper (propriétés dont la valeur du terrain égale ou excède celle du bâtiment), il serait possible d'attirer des projets immobiliers

structurants. Certains de ces terrains devraient être versés vers le domaine public afin d'y aménager les parcs et espaces verts essentiels à la population et aux usagers actuels et futurs du centre-ville.

Le centre-ville compte un nombre de commerces qui pourraient avantageusement être augmentés ou du moins diversifiés. On recense particulièrement une grande quantité de services professionnels, ce qui peut contribuer positivement au dynamisme du centre-ville par un afflux de travailleurs et de clients.

Bien qu'il y ait une concentration d'établissements commerciaux au nord du carré Royal, on reconnaît une tendance à la dispersion de la fonction commerciale sur l'ensemble du territoire du centre-ville. Encore aujourd'hui, la réglementation ne favorise pas la concentration des commerces et des services professionnels au centre-ville, diluant ainsi l'offre sur le territoire de la ville. Ce noyau pourrait être resserré au nord du carré Royal. Aussi, la cohabitation de différents usages incompatibles, tels que les industries et les habitations, peut être saisie comme une occasion de refléter un pan du passé industriel et un moyen d'explorer des façons pour mieux cohabiter.

Finalement, la volonté de poursuivre le développement et la consolidation du centre-ville représente aussi l'opportunité d'amorcer ou de reprendre des discussions avec des propriétaires et des acteurs du centre-ville. Ce dialogue pourrait mener à la mise en place de mesures pour les accompagner à envisager un déplacement vers un secteur de Sorel-Tracy plus approprié, ou simplement tirer profit de propriétés stratégiquement localisées et participer au dynamisme du centre-ville.

5.2 L'INTERRELATION ENTRE LA RUE ET LES ESPACES PUBLIC ET PRIVÉ

Au cours des années, le centre-ville a fait l'objet de réaménagements majeurs. Certaines intersections ont subi l'élargissement de trottoirs, l'aménagement de bacs de végétaux, la plantation d'arbres ainsi que l'enfouissement des fils aériens à quelques endroits. Dans certains cas, des refuges pour piétons ont été créés aux intersections et des terrasses ont également pu être aménagées sur certains trottoirs. Les efforts en ce sens doivent être poursuivis. La liaison entre les pôles d'intérêt pourrait en bénéficier.

Le secteur du marché Richelieu demeure un des pôles stratégiques du centre-ville. La revitalisation du bâtiment et de sa salle de spectacles accroît l'achalandage des lieux et vient motiver l'organisation d'évènements festifs.

Les deux espaces verts d'envergure localisés au centre-ville, le carré Royal et le quai Catherine-Legardeur, ainsi que le parc Regard-sur-le-Fleuve à proximité, doivent continuer à occuper leur rôle structurant, tant pour l'accueil d'évènements culturels, que pour focaliser les déplacements au centre-ville. L'aménagement envisagé des quais Richelieu s'inscrit dans cet objectif et doit catalyser la dynamique, particulièrement l'animation et les déplacements actifs, au centre-ville. Aussi, les opérations de (re) développement représentent l'occasion espérée pour aménager de nouveaux parcs à travers la trame du centre-ville.

Au même titre, la rue doit aussi être une scène destinée à l'animation du centre-ville. Elle pourra ainsi être le prolongement des lieux d'animation culturelle et de divertissement, qu'ils soient de tenure publique ou privée. Les rues de la Reine, du Roi, George (un tronçon face au carré Royal) et Augusta sont particulièrement visées à cet égard.

5.3 L'ENVIRONNEMENT, LE DESIGN ET L'INNOVATION

Le développement urbain et l'élargissement des rues ont fait en sorte que les arbres se sont raréfiés au cours des années ayant de ce fait des répercussions sur l'augmentation des îlots de chaleur et la réduction de la biomasse.

La mise en place de liens récréatifs verts constitue une des solutions à la contribution de la biomasse au centre-ville. Le carré Royal, le parc Regard-sur-le-Fleuve, les quais et le marché Richelieu, le secteur de l'ancienne gare, la Maison des gouverneurs et le parc des Bateaux-Blancs constituent des exemples de pôles d'intérêt à relier à cet effet.

Une meilleure connexion à la Route verte présente un premier geste favorable. Toutefois, les liens doivent servir tant à des fins récréatives qu'à des fins utilitaires et, à cet effet, les travaux de réfection des rues devraient considérer en premier lieu tant à une réduction de la surface imperméable au profit d'espaces plantés et perméables qu'à l'aménagement de trottoirs ou de liens cyclables.

En matière d'identité, les entrées du centre-ville doivent faire l'objet d'une signature distinctive. Au même titre, l'éclairage, l'affichage ainsi que les détails architecturaux des bâtiments (auvents, terrasse, etc.) gagneraient à s'intégrer à une signature qui distinguerait le centre-ville.

5.4 L'INTERRELATION ENTRE LE BÂTI ET LA RUE

Plusieurs bâtiments de grande valeur architecturale sont malheureusement disparus. Ils subsistent néanmoins quelques bâtiments et secteurs qui offrent une intéressante possibilité de mise en valeur : la maison des Gouverneurs, le parc Regard-sur-le-Fleuve et les secteurs riverains au fleuve et à la rivière Richelieu, le marché Richelieu, l'église Saint-Pierre et son boisé de pins, l'ancien cœur civique composé de l'église Notre-Dame, de son presbytère et du Centre Notre-Dame, l'Église anglicane Christ Church et son presbytère, le carré Royal, le Centre Sacré-Cœur, l'ancienne gare, le pont Turcotte et ses abords, entre autres.

Parmi les ensembles d'intérêt, notons le secteur de l'édifice Cyrille-Labelle, le secteur de la rue Augusta, la place du Marché Saint-Laurent (entre la rue Charlotte et l'avenue de l'Hôtel-Dieu) et les résidences cossues des rues Phipps et George, etc.

Une préservation des bâtiments d'intérêt et de la trame urbaine est essentielle. Les huit lieux d'intérêt répertoriés au registre du patrimoine culturel du ministère de la Culture et des Communications sont particulièrement visés. Leur mise en réseau au sein de la trame est encouragée. Bien entendu, l'intérêt ne doit pas se limiter qu'à ces témoins, mais s'étendre à l'ensemble du cadre bâti afin de ramener des caractéristiques d'origine, une qualité de bâti et dans certains cas l'originalité d'agrandissements ou de nouveaux bâtiments d'une facture résolument contemporaine mettant toujours en valeur les particularités du bâti sorelois.

5.5 LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ LORS DES DÉPLACEMENTS

La trame de rue du centre-ville est essentiellement en damier. Les rues larges se coupent à angle droit et forment des lots parfaitement égaux dont le Carré Royal est la partie centrale. Seules trois voies de circulation ne respectent pas cette symétrie, soit le boulevard Fiset, le chemin Sainte-Anne et le chemin des Patriotes plus au sud.

La circulation au centre-ville suscite quelques irritants, dont l'accès aux élévateurs à grains et au traversier Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola pour les véhicules lourds. Ces derniers doivent emprunter des rues résidentielles, telles que Augusta et Elizabeth, pour accéder au traversier ou le quitter.

Quant aux véhicules lourds qui circulent vers les élévateurs à grains, ils empruntent généralement le boulevard Fiset, puis la rue Augusta, jusqu'à la rue du Fort.

La circulation de véhicules lourds au centre-ville est une source d'impacts sonores, qui affecte la qualité de l'air, en plus de nuire à la sécurité. Le maintien des mesures de mitigation est primordial, même que leur bonification est souhaitable.

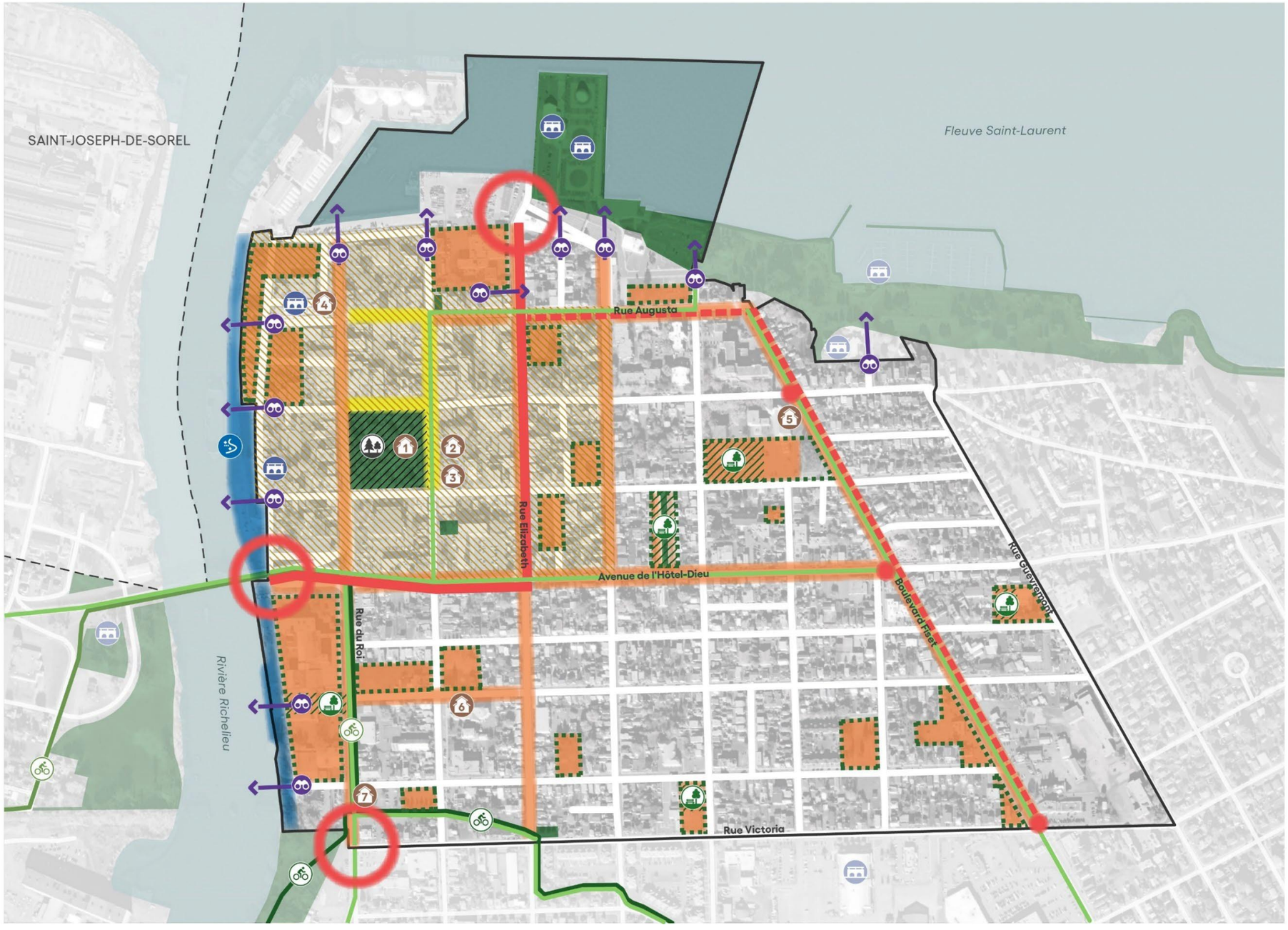
Par ailleurs, deux intersections s'avèrent particulièrement inconfortables en raison de leur configuration géométrique : l'angle de la rue du Roi et du chemin des Patriotes et l'angle de la rue du Roi et de l'avenue de l'Hôtel-Dieu. Il convient également de souligner que l'étroitesse de certaines rues ou ruelles est perçue comme étant difficile pour la circulation des véhicules d'urgence.

Enfin, trois importantes voies de circulation (rues du Roi, Augusta et du Prince) sont à sens unique, ce qui facilite les déplacements automobiles au centre-ville. Les rues Phipps et de Ramezay sont également des voies de circulation à sens unique qui facilitent les déplacements dans l'axe nord-sud.

Les interventions doivent être complémentaires à celles mises en place pour assurer l'interrelation entre la rue et les espaces publics et privés. Du mobilier, des refuges pour piétons et cycliste, l'élargissement des trottoirs et la bonification de l'éclairage et des plantations sont des exemples qui devront être mis en place.

Certaines composantes du centre-ville jouent un rôle primordial en tant que générateurs de déplacements, repères physiques, référents de l'histoire ou du patrimoine. Ces lieux contribuent à l'identité du centre-ville. À ce titre, le parcours qui lie ces éléments structurants mérite une attention particulière.

FIGURE 20 - CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE



LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville
- Parcs et espaces verts
- Sentier cyclable La Sauvagine
- La Route Verte

RENFORCER LES PÔLES

- Pôle central du centre-ville
- Carré Royal, le coeur du centre-ville
- Espace à développer, consolider ou propic pour l'aménagement de parc et place publ
- Équipements culturels et sportifs

BONIFIER L'ESPACE PUBLIC

- Seuil principal
- Seuil secondaire
- Parcours principal d'entrée
- Parcours secondaire d'entrée
- Potentiel de parc et espace vert
- Réappropriation des berges

CONSOLIDER LES LIENS

- Réseau actif principal (existant et à aména
- Axe à revitaliser
- Tronçon à l'étude pour mise en place d'aménagements conviviaux
- Percée visuelle à créer ou à préserver
- Lieux patrimoniaux
- 1 Carré Royal
- 2 Église Christ-Church
- 3 Presbytère Christ-Church
- 4 Marché Richelieu du Vieux-Sorel
- 5 Église Saint-Pierre
- 6 Église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours
- 7 Gare de Sorel

NOTES

1:6 000

0 125 250 375 m

Les grandes orientations d’aménagement

6 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Afin d'orienter la mise en valeur et la consolidation du centre-ville selon les enjeux d'aménagement et la vision présentés précédemment, trois grandes orientations ont été formulées.

1. **VERS UN CENTRE-VILLE FIER ET ACCUEILLANT**
2. **VERS UN CENTRE-VILLE ANIMÉ**
3. **VERS UN CENTRE-VILLE ACTIF**

Déclinées en objectifs et moyens de mise en œuvre, ces orientations visent à guider l'aménagement du territoire pour les prochaines années et à fournir un cadre décisionnel permettant aux intervenants municipaux et à leurs partenaires de prioriser les interventions et de coordonner la réalisation des différents projets.

6.1 VERS UN CENTRE-VILLE FIER ET ACCUEILLANT

6.1.1 Assurer la pérennité du patrimoine

- Documenter, reconnaître et partager la valeur patrimoniale de la trame urbaine originale du Vieux-Sorel ;
- Proposer un plan de mise en valeur des lieux d'intérêt répertoriés au registre du patrimoine culturel du ministère de la Culture et des Communications, notamment en intégrant les immeubles à la vie culturelle et au réseau d'espaces publics de qualité du centre-ville ;
- Dresser un inventaire :
    - Des points d'intérêt du cadre bâti à mettre en valeur depuis le fleuve et la rivière ;
    - Des points de vue d'intérêt à mettre en valeur vers les corridors nautiques ;
- Produire un guide d'accompagnement et de bonnes pratiques en matière de restauration et transformation d'un immeuble historique ;
- Améliorer la diffusion des programmes de revitalisation des façades ;
- Réviser et bonifier les programmes de rénovation en place (bâtiments patrimoniaux et façades commerciales).

6.1.2 Définir des pôles attrayants

- Concrétiser la mise à jour du concept d'aménagement du carré Royal et de son pourtour ;
- Éliminer l'offre en stationnement sur rue à 45° au profit de trottoirs plus larges et d'aménagements paysagers ;
- Poursuivre la mise en valeur des vues vers le fleuve ;
- Aménager l'espace public de manière à permettre un lien entre le Centre des arts contemporains du Québec (CACQ) et le marché Richelieu, et ce, tout en améliorant l'état et la qualité du cadre bâti de la rue de la Reine ;
- Recenser les terrains et bâtiments vacants ou sous-utilisés et accompagner les propriétaires pour leur requalification ;
- Adopter une ligne directrice pour le design du mobilier urbain, de la signalétique, de l'éclairage, du patrimoine, et considérer une transition entre le cœur du centre-ville et le quai Catherine-Legardeur ;
- Offrir une assistance ainsi que des guides d'accompagnement et de bonnes pratiques :
    - Pour mettre en valeur le cadre bâti ;

    - Pour mettre en valeur l'affichage et les aménagements extérieurs.
- Envisager une mise en lumière sobre de constructions et de bâtiments d'intérêt ;
- Revaloriser l'îlot commercial des rues Augusta, du Prince, George et du Roi :
    - Par une mise à jour des aménagements du domaine public, des voies de circulation, de l'affichage, de l'éclairage, de la signalétique, de la qualité des façades et du mobilier urbain ;
    - Par la mise en valeur des lampadaires existants ;
    - Par l'enfouissement des fils lorsque possible ;
    - Par une signature particulière au point de rencontre que constitue la place du Marché Richelieu.

6.1.3 Tirer profit du réaménagement des accès au centre-ville

- Concrétiser les aménagements d'embellissement et de piétonnisation de la rue Elizabeth entre le traversier et la rue Augusta, en collaboration avec les principaux occupants du secteur ;
- Réaménager le secteur du pont Turcotte, sur les 2 rives ;
- Requalifier l'intersection du boulevard Fiset :
    - De la rue George à titre de pivot entre le pôle institutionnel composé du site de l'église Saint-Pierre, le CISSS, le parc Regard-sur-le-Fleuve et le noyau du centre-ville ;
    - De la rue Augusta à titre de pivot au secteur commercial et récréotouristique.
- Intégrer la notion de mobilité active, sécuritaire et conviviale lors d'interventions de réfection de rues et espaces publics ;
- Afin de compenser la disparition d'un nombre de cases de stationnement, évaluer la possibilité de réserver un terrain offrant le meilleur potentiel à des fins de stationnement public, et planifier une stratégie d'acquisition ou de location selon une vue d'ensemble pour la desserte du centre-ville et en considérant des critères de sélection et d'aménagement ;
- Restructurer l'intersection du chemin des Patriotes et des rues du Roi, du Collège et Jacques-Cartier ;
- Évaluer le potentiel de la réutilisation du pont ferroviaire à titre de repère visuel et d'attrait récréatif.

6.2 VERS UN CENTRE-VILLE ANIMÉ

6.2.1 Évaluer la diversité des fonctions du territoire

- Mettre à jour les études sur l'offre et la demande en commerces et bureaux et identifier les créneaux porteurs pour Sorel-Tracy et son centre-ville ;
- Réviser la réglementation d'urbanisme afin de renforcer le noyau commercial ;
- Planifier l'acquisition d'immeubles selon la vocation privilégiée ;
- Faire reconnaître le rôle du centre-ville pour l'accueil et le maintien de services institutionnels et d'équipements structurants dans la région ;
- Envisager la relocalisation des usages non compatibles avec la vocation privilégiée ;
- Étudier l'adoption d'un programme d'incitatifs financiers pour attirer et retenir les commerces, services et lieux d'affaires ;
- Renforcer le dialogue entre les organismes responsables du transport collectif en vue de maintenir et d'améliorer la desserte du centre-ville à titre de lieu de convergence ;
- Élaborer une politique du logement afin de :
    - Identifier les enjeux et les pratiques concernant le logement ;
    - Examiner les pistes de solutions possibles et l'évolution des besoins ;

- Régler les problèmes pouvant potentiellement affecter la sécurité des occupants vu l'âge des logements ;
- Prévenir la dégradation excessive des logements et contrer leur démolition ;
- Accroître l'attrait du centre-ville auprès d'une clientèle plus jeune ;
- Rehausser la qualité architecturale des bâtiments et préserver ceux ayant un intérêt patrimonial.

6.2.2 Adopter une approche résolument culturelle, festive et ludique

- Anticiper la modernisation des équipements de soutien aux évènements dans le cadre de la revitalisation du carré Royal ;
- Considérer l'intégration d'équipements électromécaniques dans la conception du mobilier urbain ;
- Valoriser le rôle du marché urbain pour l'animation du centre-ville ;
- Mettre en place une signature distinctive fondée sur les représentations artistiques et culturelles diverses, permanentes et éphémères (murales sur le cadre bâti, design urbain, ajout de sculptures, artifices, éclairage et signalétique) ;
- Réaliser des aménagements légers dans l'espace urbain favorisant le jeu, l'animation et les rencontres grâce à l'élaboration d'un guide d'aménagement inspiré de l'urbanisme tactique, traduisant une signature soreloise et prévoyant la logistique requise pour l'installation et l'entretien.
- Mettre en réseau les circuits culturels, grâce notamment à un aménagement adapté de la trame urbaine et du domaine public ;
- Étudier la pertinence d'un programme de mise en valeur et d'accessibilité des corridors nautiques concernant notamment l'accès aux rives, l'implantation de quais d'escale, la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti et, le cas échéant, une stratégie d'acquisition des abords du fleuve et de la rivière.

6.2.3 Faire la promotion du centre-ville

- Promouvoir le rôle du centre-ville à titre de porte d'entrée de la Réserve de la biosphère du Lac-Saint-Pierre ;
- Arrimer les stratégies de développement touristique avec la vision d'aménagement du centre-ville, notamment en ce qui a trait à la signalisation, à l'offre d'hébergement, de stationnement à durée variable et autres infrastructures d'accueil (cyclotourisme, locations diverses, système de navettes, etc.) ;
- Collaborer avec les partenaires afin d'arrimer les actions proposées dans le plan stratégique de développement durable avec la vision d'aménagement du centre-ville.

6.3 VERS UN CENTRE-VILLE ACTIF

6.3.1 Adopter la mobilité active

- Poursuivre la mise en œuvre et le maintien des actions prescrites au plan directeur du réseau cyclable ;
- Pour chaque projet de requalification, de revitalisation ou de réaménagement des équipements et infrastructures publics, étudier l'équilibre entre la sécurité et la convivialité des déplacements actifs et la fluidité des déplacements motorisés :
  - Reconfigurer les intersections, y ajouter des saillies de trottoir et des îlots refuge ;
  - Selon le type de voie de circulation, favoriser les aménagements sécuritaires et conviviaux ;
  - Dans les zones identifiées à titre de secteur piétonnier temporaire ou saisonnier, aménager la voie de circulation, les espaces de stationnement et les espaces de déplacement actif sur un seul

niveau et proposer un mobilier amovible (bollards, terrasses, tables et bancs) permettant différents partages pour les utilisateurs, selon les besoins ;
    - Respecter les principes d'accessibilité universelle ;
- Mettre en valeur la patinoire du carré Royal et faciliter l'offre et la mise en place de services, de restauration et d'activités extérieures complémentaires.
- En collaboration avec les propriétaires privés et lors de projets immobiliers, encourager l'aménagement de corridors piétonniers transversaux au sein des îlots, particulièrement celui du noyau commercial ;
- Favoriser les initiatives d'agriculture urbaine au sein de la trame urbaine ;
- Sensibiliser les propriétaires au verdissement des immeubles.

6.3.2 Offrir des lieux pour socialiser

- Intégrer des aires de repos et des placettes comprenant du mobilier urbain de qualité et des aménagements verts le long des corridors de déplacement entre les pôles d'intérêt, des aires de jeux, des espaces ludiques et culturels ;
- Étudier l'apport potentiel d'un commissaire au développement économique pour la revitalisation du centre-ville ;
- Proposer une variété d'équipements dans les parcs et places publiques : modules de jeux et d'entraînement, bancs, jeux d'eau, fontaines, etc.

Mise en oeuvre et plan d’action

7 MISE EN ŒUVRE ET PLAN D'ACTION

La mise en application des orientations d'aménagement formulées au présent Plan particulier d'urbanisme pourra être facilitée par la mise en place de mesures relevant de la gouvernance, par l'adoption de programmes incitatifs au développement, et par la mise en place de mesures réglementaires, décrites ci-après.

7.1 MESURES INCITATIVES

7.1.1 Programme d'acquisition d'immeubles

Ce programme va de pair avec le fonds de stationnement et à l'instar du fonds de parcs et espaces verts qui vise l'acquisition et l'aménagement de parcs, il pourra permettre à la Ville d'acquérir une propriété stratégique pour y aménager des cases de stationnement publiques.

- Coût approximatif : 500 000 $.
- Il est à noter que le programme viserait également les cas d'expropriation.

7.1.2 Programme de soutien au développement des commerces de détail

La mixité du milieu est essentielle à la mise en œuvre du PPU. En conséquence, la Ville pourrait adopter un programme incitatif sur cinq ans reposant sur une subvention directe aux locataires commerciaux sous-représentés au centre-ville. Le programme permettrait ainsi aux propriétaires d'immeubles d'attirer des commerçants et de soulager le coût des loyers de ceux-ci aux premières années d'opération jugées comme étant les plus critiques. Un règlement devra préalablement être adopté par la Ville de Sorel-Tracy.

- Coût approximatif : 25 000 $ annuellement pour cinq ans, 125 000 $ au total.
- Ce programme prendrait la forme d'une subvention annuelle de 5 000 $ par an, pour cinq ans, aux cinq premiers commerces.

7.1.3 Programme incitatif à la création d'espace à bureaux

Le marché du bureau à Sorel-Tracy est peu dynamique. Or, aucune municipalité n'offre de programmes visant à le stimuler. Le centre-ville dispose de propriétés stratégiquement localisées avec un cachet propre au secteur et qui répondent aux conditions généralement recherchées par le marché du bureau, en termes de visibilité et d'accès. Le programme pourrait prendre la forme d'un crédit de taxes foncières pour les propriétaires d'entreprises, régressif sur trois ans. Un règlement devra préalablement être adopté par la Ville de Sorel-Tracy.

- Coût approximatif : à déterminer.
- Ce programme serait en place jusqu'à épuisement de l'enveloppe budgétaire globale.

7.2 MESURES RÉGLEMENTAIRES

Outre les dispositions intégrées aux règlements de zonage, de lotissement ou encore de construction, les outils réglementaires suivants pourraient également permettre à la Ville d'assurer la mise en œuvre de son Plan particulier d'urbanisme. Il est important de souligner que la liste des différents outils présentés ci-après ne doit en aucun cas être considérée comme exhaustive et limitative.

7.2.1 Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

La sensibilité du secteur et les interventions sur le cadre bâti et l'aménagement des terrains imposent une approche plus souple où les projets seraient évalués au mérite. À cet effet, la révision du règlement relatif aux PIIA s'avère essentielle afin de revoir les intentions, objectifs et critères d'aménagement pouvant guider adéquatement les demandes de projets à l'intérieur du centre-ville et en assurer la qualité et l'harmonie.

7.2.2 Règlement sur les usages conditionnels

À la façon du règlement relatif aux PIIA, le règlement à caractère discrétionnaire sur les usages conditionnels permet l'autorisation d'usages permanents ou temporaires qui pourraient être socialement acceptables et compatibles avec le milieu d'insertion à certains endroits du centre-ville en respectant certains critères. À titre d'exemple, les bars, terrasses commerciales et usages transitoires pourraient être des usages pouvant être autorisés à l'intérieur du processus d'autorisation d'un usage conditionnel.

7.2.3 Règlements de zonage et lotissement

La concrétisation de la vision du plan particulier d'urbanisme conditionne la révision de certaines limites de zones, les noms, numéros, classes d'usages permis et les normes prescrites pour les zones faisant l'objet du présent Plan particulier d'urbanisme, et plus particulièrement les zones H-03-809, C-03-715, C-03-722, C-03-728, H-03-723, H-03-725, H-03-727, C-03-716, P-03-717, I-03-709, P-03-718, C-03-720, C03-808, C-03-804, C-03-730, C-03-731, P-03-787, C-03-784, C-03-713, C-03-733, C-03-734, P — 03-742, C-03-806, C-03-744, C-03-741, C-03-738, C-03-779, C-03-785, H-03-787 et H-03-783.

Pour certaines zones, il s'agit notamment de prévoir une mixité des usages, un accroissement du nombre de logements/hectare, une augmentation des hauteurs (en mètres et en étages) et une diminution des ratios de cases de stationnement selon les usages. La mise en place des mesures de contingentement pour des usages commerciaux pourrait également s'avérer une alternative afin de limiter une représentation excessive de commerces.

7.3 DÉLAIS DE RÉALISATION, INTERVENANTS ET ESTIMATION DES COÛTS

Le tableau 7 suivant constitue le plan d'action du Plan particulier d'urbanisme du centre-ville de Sorel-Tracy. Il présente, par grande orientation, objectif et moyen de mise en œuvre, le porteur de dossier, les partenaires impliqués de même que l'échéancier de réalisation. Ce plan pourra faire l'objet de mises à jour ponctuelles, selon le rythme de réalisation des différentes actions.

En regard aux coûts, puisqu'il est impossible d'établir une estimation détaillée pour la réalisation des actions proposées en raison des conditions et des circonstances inconnues à cette étape-ci (tel que des contraintes techniques, le coût d'acquisition de terrains, le choix des matériaux utilisés, etc.), seule une estimation sommaire selon une échelle de prix a été produite que voici :

$	Moins de 25 000 $
$$	Entre 25 000 $ et 100 000 $
$$$	Entre 100 000 $ et 500 000 $
$$$$	Entre 500 000 $ et 1 000 000 $
$$$$$	1 000 000 $ et plus

Par ailleurs, notons que certains coûts sont associés à des études alors que d'autres sont liés à des travaux. Cette distinction est faite par les symboles « (**É**) » pour études et « (**T**) » pour travaux au tableau du présent chapitre. Dans d'autres cas, l'action proposée relève de l'administration interne de la Ville et est identifiée par le symbole « (**I**) ».

7.4 CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PPU

La réalisation de ce Plan particulier d'urbanisme ne sera possible que si certaines conditions sont remplies. La plus essentielle consiste en l'implication de la Ville, à titre de maître d'œuvre. En effet, celle-ci a le mandat de poser les premiers jalons de l'opération « revitalisation du centre-ville » puisqu'elle est la seule entité qui possède les pouvoirs légaux d'intervenir à l'égard de la réglementation, des infrastructures, de l'acquisition d'immeubles, des services à offrir, de l'aide à la rénovation des bâtiments, etc.

L'une des premières tâches qui incomberont aux autorités municipales sera d'examiner les disponibilités financières de la Ville qui permettront la réalisation des différents projets et de prévoir les sommes dans le programme triennal d'immobilisations (PTI). Dans la même foulée, il sera opportun de valider auprès des gouvernements supérieurs, les possibilités de subventions pour la mise en place des infrastructures et services ainsi que la rénovation des bâtiments.

Aussi, la nomination d'une personne responsable de la mise en œuvre du PPU apparaît importante dans le processus de réalisation. Cette personne assumera le rôle de coordonnateur des projets et agira comme intermédiaire entre les divers intervenants.

$	Moins de 25 000 $
$$	Entre 25 000 $ et 100 000 $
$$$	Entre 100 000 $ et 500 000 $
$$$$	Entre 500 000 $ et 1 000 000 $
$$$$$	1 000 000 $ et plus

(É) : Études
(T) : Travaux
(I) : Relève de l'administration interne de la Ville

TABLEAU 7 - PLAN D'ACTION

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PRINCIPALES PARTIES PRENANTES	COÛTS
6.1 VERS UN CENTRE-VILLE FIER ET ACCUEILLANT	**6.1.1 Un patrimoine intègre**	Reconnaître et partager la valeur patrimoniale de la trame urbaine originale du Vieux-Sorel. (É) (I)	Urbanisme Comité du patrimoine	-
		Réviser la réglementation d'urbanisme afin de : • Revoir, de préciser les usages autorisés, le taux d'occupation du territoire et le nombre d'étages ; • Revoir le règlement relatif aux PIIA et les objectifs et critères applicables ; Accompagner la révision réglementaire d'outils de vulgarisation et d'accompagnement.	Urbanisme Comité consultatif d'urbanisme	-
		Adopter un programme d'aide et assujettir une enveloppe budgétaire pour l'amélioration du cadre bâti. (É) (I)	Direction générale	$$$
	6.1.2 Des pôles attrayants	Mettre en place un droit de préemption sur des propriétés ; (É) (I) Entreprendre des ententes de gré à gré ; (É) (I) Réaliser des expropriations. (É) (I)	Direction générale Urbanisme Propriétaires	$$$$
		Mettre à jour les études économiques sur l'état des activités commerciales et de bureaux au centre-ville afin d'identifier les créneaux porteurs pour le centre-ville et des moyens de mise en œuvre. (É) (I)	Direction générale Urbanisme	$$
		Évaluer la possibilité de mettre sur pied un regroupement ou comité de parties prenantes du centre-ville (I)	Direction générale Gens d'affaires	-
		Évaluer la possibilité d'élaborer un plan directeur en matière de design urbain pour les rues et espaces publics. (É) (I)	Urbanisme Travaux publics	$, $$
		Continuer la mise à jour de l'aménagement du carré Royal et de son pourtour et éliminer l'offre de stationnement sur rue à 45°. (É) (T) Occuper le domaine public des rues George et du Prince entre le domaine privé et le carré Royal (É) (T)	Urbanisme Loisirs Génie Travaux publics Commerçants	$$$
		Poursuivre la mise en valeur des vues vers le fleuve et la rivière : • En ouvrant l'interface avec la rue Augusta ; (T) • En réaménageant les corridors de transit des rues Elizabeth et Augusta ; (T) • En valorisant la sécurité et la qualité des déplacements actifs et la fluidité de la circulation ; (T) • En impliquant les principaux occupants du secteur situé entre les rues Elizabeth, du Roi et du Fort, lors de l'exploration et de la mise en œuvre de solutions de valorisation ; (É) • En maintenant des percées ou en aménageant des accès depuis la rue du Roi, la rue de la Reine, et la rue du Fort ; (É) • En maintenant l'aire d'attente des véhicules lourds de l'entreprise Richardson à l'extérieur du centre-ville.	Urbanisme Génie Travaux publics MTQ Direction générale Pêches et Océans Canada Richardson	$$$
	6.1.3 Des accès invitants	Mettre à jour et concrétiser les aménagements d'embellissement et de piétonnisation de la rue Elizabeth entre la sortie du traversier et la rue Augusta. (T)	Urbanisme Travaux publics Société des traversiers du Québec Résidents	$$$$
		Réaménager le secteur du pont Turcotte sur les 2 rives et évaluer l'optimisation du site du parc des Bateaux-Blancs et de ses environs. (T)	Travaux publics Génie	$$$$
		Requalifier l'intersection du boulevard Fiset et de la rue Augusta à titre de pivot au secteur commercial et récréotouristique. (T)	Travaux publics Génie Résidents	$$$$
		Profiter de travaux sur le réseau routier et tout autre espace public pour mettre en place des aménagements favorisant la mobilité active. (É) (T)	Urbanisme Génie Travaux publics	$$, $$$
6.2 VERS UN CENTRE-VILLE ANIMÉ	**6.2.1 Un milieu de vie optimisé**	Réviser la réglementation d'urbanisme afin notamment de : • Renforcer le noyau commercial, selon la vocation privilégiée, et ainsi éviter l'étalement des commerces, des services et des lieux d'affaires au centre-ville. (É) (I) • Restreindre les usages résidentiels aux étages, dans le noyau commercial. (É) (I)	Urbanisme Comité consultatif d'urbanisme	$$$
		Planifier l'acquisition d'immeubles selon la vocation privilégiée. (I)	Urbanisme	$$$$

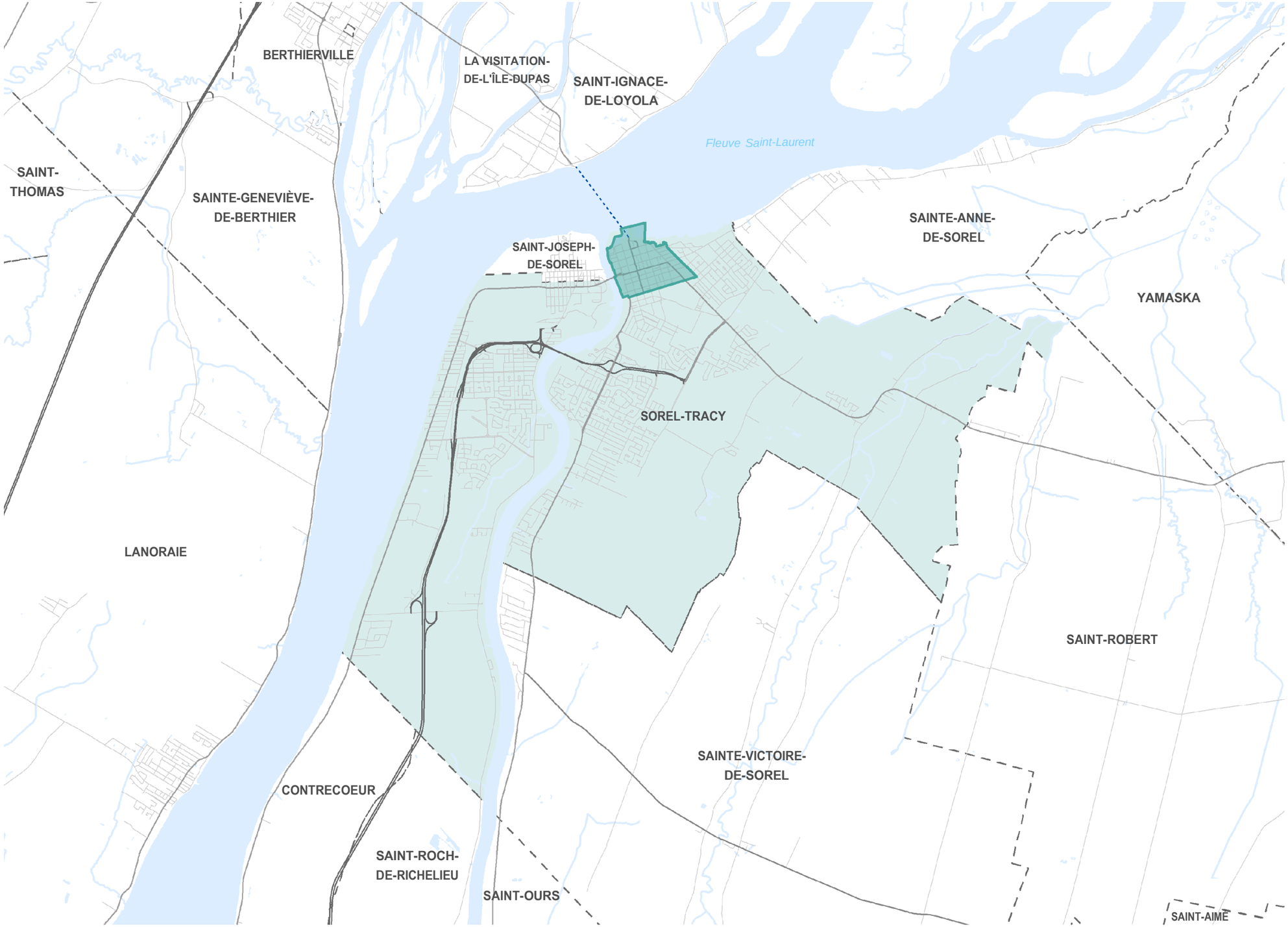
$	Moins de 25 000 $
$$	Entre 25 000 $ et 100 000 $
$$$	Entre 100 000 $ et 500 000 $
$$$$	Entre 500 000 $ et 1 000 000 $
$$$$$	1 000 000 $ et plus

(É) : Études
(T) : Travaux
(I) : Relève de l'administration interne de la Ville

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PRINCIPALES PARTIES PRENANTES	COÛTS
			Direction générale Promoteur privé Résidents	
		Renforcer le dialogue avec la MRC et les ministères afin de faire reconnaître le rôle du centre-ville pour l'accueil et le maintien de services institutionnels et d'équipements structurants dans la région.	Conseil municipal Direction générale MRC Gouvernement provincial	-
		Prévoir la modernisation des équipements de soutien aux évènements dans le cadre de la revitalisation du carré Royal. (T)	Loisirs Génie	$$
		Valoriser le rôle du Marché du Vieux-Saurel pour l'animation du centre-ville.	Loisirs Administrateurs du Marché du Vieux-Saurel Commerçants Producteurs agricoles et artisans Résidents	$
	6.2.2 **Une approche culturelle, festive et ludique**	Proposer au sein du cadre urbain : • Une programmation artistique et culturelle, en y incluant une considération pour les manifestations à caractère ponctuel, informel ou spontané, et à petite échelle. La programmation doit viser tous les âges et toutes les saisons ; • Une signature distinctive fondée sur les représentations artistiques et culturelles diverses, permanentes et éphémères (murales sur le cadre bâti, design urbain, ajout de sculptures, artifices, éclairage et signalétique) ; • Des aménagements légers dans l'espace urbain favorisant le jeu, l'animation et les rencontres grâce à l'élaboration d'un guide d'aménagement inspiré de l'urbanisme tactique, traduisant une signature soreloise et prévoyant la logistique requise pour l'installation et l'entretien. (É) (T)	Loisirs Urbanisme Travaux publics Office de tourisme Commerçants Résidents	$
		Promouvoir le double rôle du centre-ville de Sorel-Tracy à titre de porte d'entrée de la Réserve de la biosphère du Lac-Saint-Pierre et de destination en termes de commerces, services et animation	Office de tourisme	$
6.3 **VERS UN CENTRE-VILLE ACTIF**		Poursuivre la mise en œuvre et le maintien des actions prescrites au plan directeur du réseau cyclable. (T)	Urbanisme Travaux publics	$$$
	6.3.1 **Un mode de vie sain**	Pour chaque projet de requalification, de revitalisation ou de réaménagement des équipements et infrastructures publics, étudier l'équilibre entre la sécurité et la convivialité des déplacements actifs et la fluidité des déplacements motorisés : • Reconfigurer les intersections, y ajouter des saillies de trottoir et des îlots refuge ; (É) (T) • Selon le type de voie de circulation, aménager une voie partagée ou un woonerf ; (É) (T) • Dans les zones identifiées à titre de secteur piétonnier temporaire ou saisonnier, aménager la voie de circulation, les espaces de stationnement et les espaces de déplacement actif sur un seul niveau et proposer un mobilier amovible (bollards, terrasses, tables et bancs) permettant différents partages pour les utilisateurs, selon les besoins ; (É) (T) • Respecter les principes d'accessibilité universelle.	Urbanisme Génie Travaux publics	$$$$
	6.3.2 **Des aménagements verts**	Lors de la conception de projets, contribuer à la réduction des îlots de chaleur : • Réduire les espaces minéralisés et les surfaces asphaltées, au profit d'espaces végétalisés sur le domaine public et dans les espaces de stationnement ; (É) (T) • Privilégier des matériaux ou peintures de couleur pâle, dont l'indice de réflectance solaire est élevé ; (T) • Privilégier des matériaux perméables et des jardins de pluie ; (T) • Autoriser la végétalisation des façades, dans certains cas ; (T) • Le cas échéant, sur certaines voies de circulation secondaires, réduire la largeur du pavage au profit d'une augmentation de l'espace végétalisé devant les habitations. (É) (T)	Urbanisme Génie Travaux publics	$$$$
	6.3.3 **Un carrefour social**	Intégrer des aires de repos et des placettes comprenant du mobilier urbain de qualité et des aménagements verts le long des corridors de déplacement entre les pôles d'intérêt, des aires de jeux, d'entraînement et d'agriculture urbaine, des espaces ludiques et culturels. (É) (T)	Urbanisme Travaux publics	$$$

Annexes

ANNEXE 1 LA CARTOGRAPHIE DU PPU



LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville

NOTES

Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:70 000

0 — 1 400 — 2 800 — 4 200 m

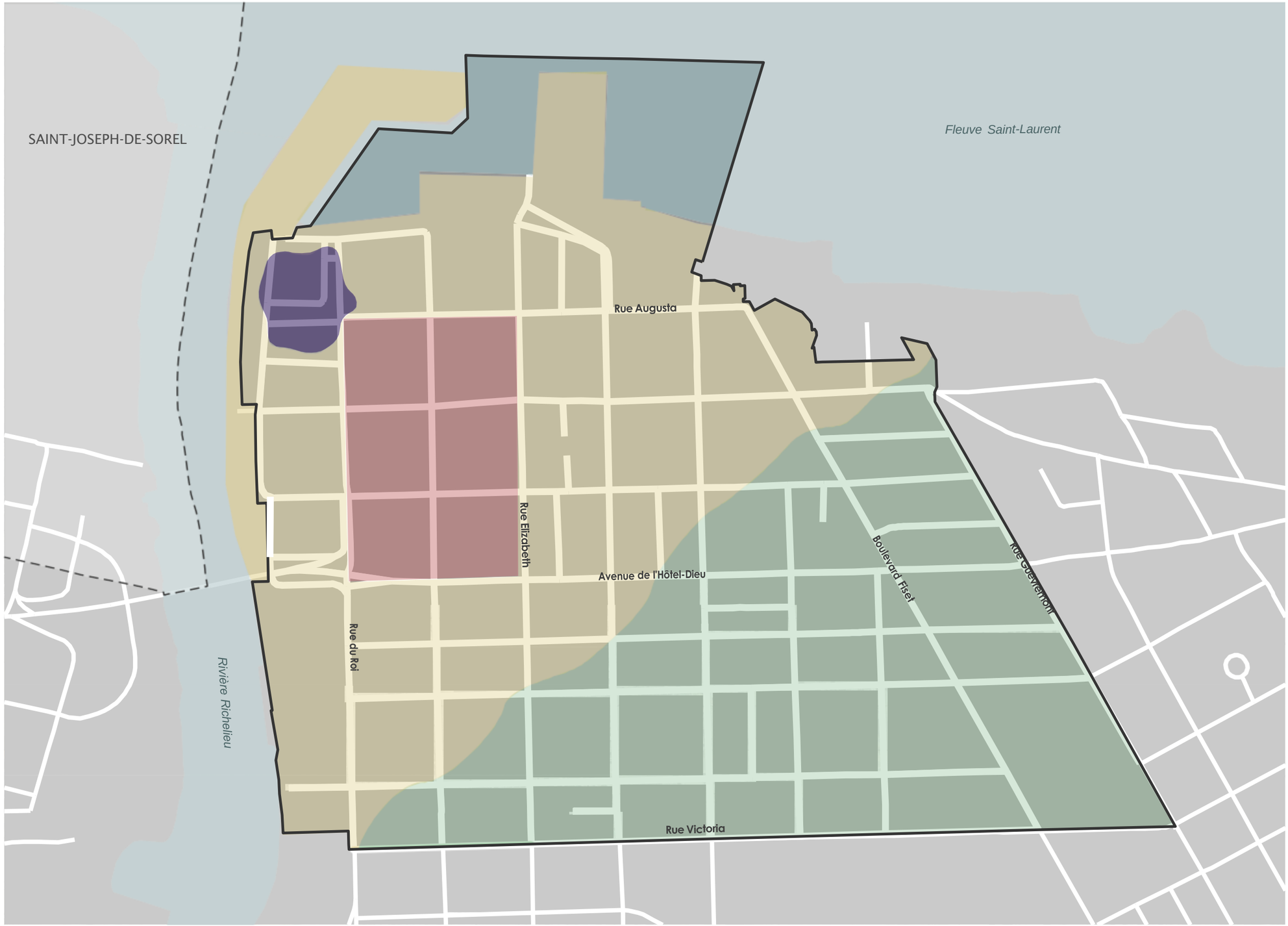
BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Localisation du centre-ville de Sorel-Tracy
PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01
PROJET 1432201



LÉGENDE

- Limites municipales
- **Limites PPU Centre-Ville**
- 1542-1750
- 1752-1850
- 1851-1950
- 1951 à aujourd'hui
- Sentier cyclable La Sauvagine
- La Route Verte

NOTES

NOTES

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Réseau de développement
PPU Centre-Ville

14 septembre 2022
PRÉLIMINAIRE

Version 01
PROJET 1432201

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville

Utilisation du sol

- Résidentielle
- Commerciale
- Industrielle
- Services
- Culturelle, récréative et de loisirs
- Parcs
- Transports, communications et services publics
- Terrain vacant
- Immeuble en construction

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MAMH (2022), MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Utilisation du sol
PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01
PROJET 1432201

LÉGENDE

Lieux culturels

1) Parc Regard sur le Fleuve
2) Église Saint-Pierre et FADOQ Richelieu-Yamaska
3) Bibliothèque Le Survenant
4) Maison de la musique
5) Salle de spectacle
6) Église Christ-Church
7) Carré Royal
8) Centre d'action bénévole du B-R
9) Centre communautaire Desranleau
10) Hôtel de ville
11) Centre communautaire Sacré-Coeur
12) Centre communautaire Notre-Dame
13) Colisée Cardin
14) Quai Catherine-Legardeur
15) Centre des arts contemporains du Québec à Sorel-Tracy

Services fréquentés hebdomadairement

1) Caisse Desjardins
2) Provigo
3) Énergie Cardio
4) Pharmacie Brunet
5) Marché urbain Pierre-De-Saurel

Gib Fest de Sorel-Tracy

Limites du festival

1) Place Hydro-Québec
2) Scène des Tire-Bouchons
3) Scène des trois restos
4) Scène du Pub O'Callaghan

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy

Centre-Ville

Destinations et attractions

PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01

PROJET 1432201

LÉGENDE

Limites municipales

Limites PPU Centre-Ville

Lieux patrimoniaux
1) Carré Royal
2) Église Christ-Church
3) Presbytère Christ-Church
4) Marché Richelieu du Vieux-Sorel
5) Église Saint-Pierre
6) Ancienne église Notre-Dame
7) Gare de Sorel

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Patrimoine et repères urbains
PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01
PROJET 1432201

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville
- Parcs
- Espaces verts

1) Carré Royal

2) Parc Nautique Regard Sur le Fleuve

3) Parc du Vieux-Sorel

4) Quai Catherine-Legardeur et son approche

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Parcs et espaces verts
PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01
PROJET 1432201

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville

Nombre de logements

- 1
- 2
- 3
- 4 à 5
- 6 à 12
- 13 et plus

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MAMH (2022), MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Nombre de logements par bâtiment
PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01
PROJET 1432201

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville

Nombre d'étages

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 et plus

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MAMH (2022), MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Nombre d'étages par bâtiment
PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01
PROJET 1432201

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville

Réseau routier

- Nationale
- Artère
- Collectrice municipale
- Locale
- Rue piétonne

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Réseau routier
PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01
PROJET 1432201

LÉGENDE

Limites municipales

Limites PPU Centre-Ville

Réseau de camionnage

Transit (permis)

Interdit (sauf livraison locale)

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), MTQ (2022), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Réseau de camionnage
PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01
PROJET 1432201

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville
- Rayon de marchabilité de 5 min. (400m)
- (x) Nombre de cases de stationnement public hors rue
- Stationnement public hors rue

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

LÉGENDE

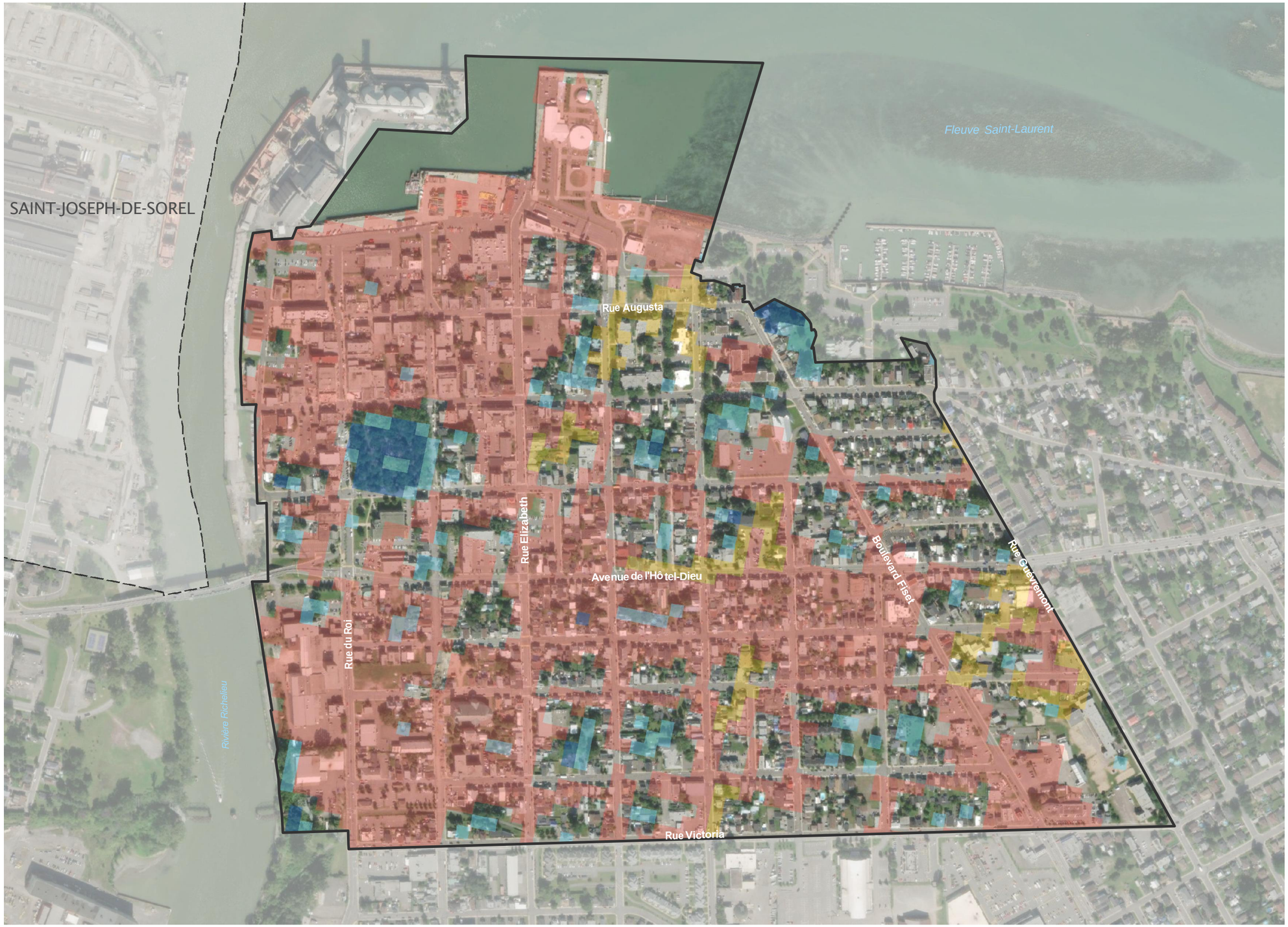
- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville
- Carré Royal
- 4 min de marche
- 400m de marche
- Sentier cyclable La Sauvagine
- La Route Verte
- Traversier Sorel-Tracy - Saint-Ignace-de-Loyola

Le temps de marche entre le Carré Royal et le Quai Catherine-Legardeur est d'environ 10 minutes.

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Tourisme Montérégie (2022), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000
0 125 250 375 m



LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville

Îlots de chaleur

- Chaud
- Très chaud

Îlots de fraicheur

- Frais
- Plus frais

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

LÉGENDE

- Limites municipales
- Limites PPU Centre-Ville

- Valeur terrain > Valeur bâtiment
- Valeur terrain = ± Valeur bâtiment
- Valeur terrain < Valeur bâtiment

NOTES

Orthophoto: Maxar (2021)
Source des données: MAMH (2022), MERN (2020), RNCAN (2019), Ville de Sorel-Tracy (2021)

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Valeur du terrain par rapport à la valeur du bâtiment
PPU Centre-Ville

1er juin 2023

Version 01
PROJET 1432201

LÉGENDE

- Limites municipales
- **Limites PPU Centre-Ville**
- Parcs et espaces verts
- Sentier cyclable La Sauvagine
- La Route Verte
- Espaces verts

RENFORCER LES PÔLES

- Sentier cyclable La Sauvagine
- Pôle central du centre-ville
- La Route Verte
- Carré Royal, le coeur du centre-ville
- Espace à développer, consolider ou propice pour l'aménagement de parc et place publique
- Équipements culturels et sportifs

BONIFIER L'ESPACE PUBLIC

- Seuil principal
- Seuil secondaire
- Parcours principal d'entrée
- Parcours secondaire d'entrée
- Potentiel de parc et espace vert
- Réappropriation des berges

CONSOLIDER LES LIENS

- Réseau actif principal (existant et à aménager)
- Axe à revitaliser
- Tronçon à l'étude pour mise en place d'aménagements conviviaux
- Percée visuelle à créer ou à préserver
- Lieux patrimoniaux
- 1 Carré Royal
- 2 Église Christ-Church
- 3 Presbytère Christ-Church
- 4 Marché Richelieu du Vieux-Sorel
- 5 Église Saint-Pierre
- 6 Église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours
- 7 Gare de Sorel

NOTES

NOTES

1:6 000

0 125 250 375 m

BC2

Ville de Sorel-Tracy
Centre-Ville

Réseau de transport actif
Concept d'aménagement spatiale
PPU Centre-Ville

14 septembre 2022
14 juin 2023
PRÉLIMINAIRE

Version 01
PROJET 1432201

ANNEXE 2 RÉSUMÉ DES ÉTUDES ANTÉRIEURES

PROGRAMME DE RÉNOVATION URBAINE (1968)

Les objectifs du programme sont de permettre la reconstruction des bâtiments incendiés, mais également de contribuer à l'affirmation d'un véritable centre-ville. On reconnaît, dans le secteur, l'ensemble des fonctions caractérisant le centre-ville d'un pôle régional. Cependant, on déplore la déficience des constructions afin d'accueillir les vocations auxquelles elles sont destinées. Déjà à l'époque, on constate que les bords de la rivière Richelieu « *souffrent de cette situation s'apparentant plus à une cour d'usine abandonnée qu'à une "fenêtre" de ville ouverte sur un plan d'eau* ».

Ce programme préconise pour le centre-ville une **amélioration de la qualité de l'habitation**, **une densification** et **la création d'espaces de stationnement et d'espaces verts**. Également, on y suggère l'aménagement **d'un centre urbain attrayant par une unité architecturale**, une ordonnance de construction et **l'implantation de mobilier urbain** sur les espaces publics ou privés. Une voie de contournement (axe des rues de la Reine et du Fort) et **un mail piétonnier** (rue du Roi entre les rues Augusta et George) sont proposés.

PPU DU CENTRE-VILLE (1985)

La diminution de la vitalité du centre-ville est expliquée, dans un premier temps, par la faible consommation locale. D'une part, on souligne l'attrait des centres d'achats récemment construits, d'autre part les Sorelois portent un intérêt aux commerces de la région métropolitaine. Un sondage préalable à l'étude démontre que les Sorelois consomment peu sur le marché local et ont plutôt tendance à magasiner à l'extérieur de leur région.

Dans un deuxième temps, on identifie un manque flagrant d'aménagement paysager, d'espaces verts et d'aires de repos publiques. **On recense également un désordre visuel fort inesthétique en raison des poteaux, fils électriques, enseignes qui créent une absence d'harmonie architecturale**. On précise que les abords du pont Turcotte et la rue de la Reine « *présentent un aspect rébarbatif alors que le pont Turcotte marque une des voies d'accès principales au centre-ville et que ses abords devraient être aménagés de façon attrayante pour attirer la clientèle et les visiteurs au centre-ville* ».

Ce programme particulier d'urbanisme a pour principal objectif d'« ***assurer la multiplicité et l'intégration de toutes les fonctions urbaines pour que le centre-ville soit un véritable quartier dynamique et attrayant et non seulement un quartier des affaires*** ». Cela inclut l'atteinte d'objectifs sectoriels en lien avec : l'activité commerciale, le stationnement, la circulation automobile et piétonnière, les activités communautaires et socioculturelles, les espaces verts et les places publiques, l'habitation, le patrimoine, la signalisation et l'affichage, les infrastructures de surface, ainsi que les installations portuaires. **L'atteinte de ces objectifs se déploie autour du carré Royal, pôle du centre-ville, et d'une série de pôles secondaires reliés entre eux par des liens piétonniers.**

REVITALISATION DU CENTRE-VILLE (1994)

Une réflexion sur les problèmes urbains du centre-ville est réalisée. De nombreux changements ont pour répercussion de dévitaliser le centre-ville, à un point où la population locale ne s'y reconnaît plus. Le secteur concerné est celui délimité par le fleuve au nord, la rue Elizabeth à l'est, l'avenue de l'Hôtel-Dieu au sud et la rivière Richelieu à l'ouest.

Ce document réitère ainsi la plupart des constats émanant du PPU de 1985 relativement à l'image générale du centre-ville, l'utilisation du sol, la circulation automobile et piétonnière et le stationnement. Sur la base des travaux déjà entrepris, les objectifs d'aménagement à poursuivre se résument à : **développer le potentiel de la place du marché et du noyau commercial comme pôle d'attraction privilégié, assurer l'animation par l'aménagement de points d'intérêt ponctuel, favoriser l'amélioration du milieu bâti, favoriser la liaison entre les principaux points d'intérêt et les nœuds par des réseaux orientés vers les piétons, établir une politique de stationnement répondant aux besoins réels du centre-ville, assurer une gestion efficace et cohérente des stationnements existants, assurer la disponibilité d'espaces de stationnement aux endroits stratégiques**.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU CARRÉ ROYAL (2000)

Le plan de (ré) aménagement du carré Royal soulève des caractéristiques influençant l'environnement immédiat de cet important parc :

- Plusieurs points d'entrée ;
- Présence ou non de trottoirs en périphérie ;
- Proximité avec des commerces et institutions ;
- Bâti limitrophe possédant une architecture variée (contemporaine, victorienne, brutaliste) ;
- Présence d'espaces dégagés, bien que le parc soit relativement végétalisé (arbres).

De ces constats ont émergé trois axes d'intervention :

- La restauration des emprises de rues en respectant les circulations automobile et piétonnière ;
- La restauration de la place du square en vue de répondre aux fonctions commerciales et institutionnelles périphériques ;
- La conscience de l'histoire et du lieu.

PROGRAMME DE RENOUVEAU URBAIN — PLAN D'INTERVENTION (2002)

Une étude a été élaborée au cours de l'année 2002 afin que la Ville puisse souscrire au programme de renouveau urbain mis en place par le gouvernement du Québec. En conclusion, trois secteurs ont été retenus, soit : le cœur du centre-ville (du fleuve au carré Royal), la porte d'entrée du centre-ville (du pont Turcotte au carré Royal) et l'artère commerciale du secteur Tracy (boulevard Marie-Victorin).

À la suite d'une analyse approfondie des trois secteurs, il en est notamment ressorti que l'environnement immédiat du marché Richelieu recèle plusieurs irritants :

- La circulation des piétons n'y est pas favorisée ;
- Les autos peuvent stationner à angle face au marché Richelieu ;
- Il existe des lacunes au niveau de la plantation et du mobilier urbain en face du marché ;
- Les bâtiments situés du côté sud de la rue Augusta, face au marché, ne sont pas tous en bon état ;
- Peu d'activités commerciales sur rue sont situées face au marché ;
- Les aires de stationnement situées sur la rue Cyrille-Labelle ne sont pas aménagées et la présence d'un dénivelé ne facilite pas les communications avec le marché ;
- Le potentiel de la rivière Richelieu n'est pas mis en valeur. La majorité des terrains riverains sont vacants ;
- Le marché et son environnement ne bénéficient pas des avantages que pourrait lui apporter une meilleure intégration au carré Royal et au parc Regard-sur-le-Fleuve.

Fort de ces constats, le plan d'intervention réfère au programme particulier d'urbanisme de 1985, dont les enjeux et pistes de solutions sont toujours jugés d'actualité. Il poursuit ainsi la réflexion déjà entreprise pour le secteur en suggérant un troisième pôle à caractère ludique qui relierait le carré Royal et le parc Regard-sur-le-Fleuve :

- Création d'une place publique pour accueillir des activités commerciales, culturelles, de divertissement et d'animation ;
- Création d'un environnement convivial pour le piéton ;
- Aménagement d'aires de stationnement ;
- Aménagement d'une piste cyclable en bordure de la rivière et en liaison avec les deux autres pôles ludiques ;
- Déplacement des activités commerciales au rez-de-chaussée du marché Richelieu du côté sud de la nouvelle place publique. Le rez-de-chaussée peut alors être reconverti en espace accueillant une vocation culturelle ou autre.

Le plan d'intervention suggère aussi des **actions ponctuelles aux abords du pont Turcotte afin d'y définir une véritable porte d'entrée** : construction d'un terre-plein, remplacement de l'éclairage de rue, plantation d'arbres, implantation d'affichage public directionnel.

PLAN DE REVITALISATION DU VIEUX-SOREL (2004)

Réalisé à la suite d'un exercice de concertation, le plan de revitalisation du Vieux-Sorel présente des enjeux et des pistes de solutions encore adaptées. **La mise en œuvre d'un PPU y apparaît comme une piste de solution parmi d'autres pour la concrétisation du plan de revitalisation**. Le PPU est néanmoins un outil privilégié pour fédérer les enjeux du centre-ville. Par conséquent, l'élaboration du PPU demeure un exercice utile pour vérifier l'état d'avancement des actions du plan de revitalisation, en contrôler la valeur et la pertinence, en actualiser le contenu et en approfondir les enjeux.

Le plan de revitalisation suggère six grandes orientations pour revitaliser le Vieux-Sorel et dont le centre-ville est mis de l'avant :

- Les conditions préalables ;
- Un centre-ville écologique ;
- Un chef-lieu ;
- Un centre-ville habité ;
- Un centre-ville de culture et d'histoire ;
- Un centre-ville au bord de l'eau.

L'AGENDA 21 (2006)

L'Agenda 21 de Sorel-Tracy fournit une vision de la collectivité de 2021 :

- Porte d'entrée du Lac-Saint-Pierre, réserve mondiale de la biosphère de l'UNESCO ;
- Une communauté fière de son histoire et ouverte sur le monde ;
- Une municipalité à échelle humaine, chaleureuse et accueillante, inclusive et solidaire ;
- Une population, des entreprises et des institutions dynamiques, créatives et engagées vers un devenir durable ;
- Un territoire où il existe une harmonisation des divers usages ;
- Une région où l'on bénéficie d'une cohabitation heureuse entre les milieux urbains et ruraux.

S'appliquant au milieu de vie de l'ensemble du territoire sorelois, un des défis concerne plus particulièrement le centre-ville. L'Agenda 21 veut **assurer la qualité des milieux de vie résidentiels tout en satisfaisant équitablement les besoins spécifiques de différents groupes de la population**. Ses objectifs sont donc d'aménager la ville afin que les services soient à proximité et accessibles par le transport actif, de rendre la ville plus sécuritaire, d'harmoniser l'offre des parcs à celle des habitations (maisons ou logements), de se réapproprier les berges et de les rendre accessibles à la population, d'atténuer les impacts négatifs de certains usages du territoire (p. ex. usages industriels) sur les résidents et de préserver le patrimoine bâti.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT (2009)

En 2009, des principes d'aménagement sont réalisés pour deux secteurs du centre-ville :

- Une première délimitée par le fleuve Saint-Laurent, la rue de Ramezay, la rue Victoria et la rivière Richelieu, qui accueillera les interventions directes à exercer pour la mise en œuvre du PPU ;
- Une seconde délimitée par les abords du bassin Lanctôt, la rue Elizabeth, l'avenue de l'Hôtel-Dieu et la rivière Richelieu, qui consiste en l'aire à prioriser. Cette aire comprend le secteur de la traverse, la rue Elizabeth et l'avenue de l'Hôtel-Dieu, le carré Royal, la rue de la Reine et les berges de la rivière Richelieu ainsi que le secteur du marché.

Les principaux enjeux considérés concernent entre autres l'animation et la réappropriation du centre-ville, l'intégration de la rivière Richelieu et des berges du fleuve, la qualité de l'aménagement urbain, la convivialité

des déplacements, le sentiment de sécurité, l'intégration de principes de développement durable ainsi que la diversité et la qualité du logement.

De ces enjeux découlent cinq orientations et une série de moyens de mise en œuvre déployés autour de quatre sites d'attraction :

- L'entrée du centre-ville à la sortie du pont Turcotte ;
- Le carré Royal ;
- La rivière Richelieu incluant la place du marché ;
- Le quai no. 2.

Les orientations sont les suivantes :

- Redonner une image de marque au centre-ville :
    - Réaménagement du secteur de la traverse. Depuis, un réaménagement a été fait afin d'améliorer les installations d'accueil, la gestion des déplacements et le bâtiment ;
    - Établissement d'une signalisation et d'un mobilier propre au centre-ville ;
    - Aménagement d'aires paysagées, plantation d'arbres en bordure des rues.
- Valoriser les déplacements piétonniers et cyclables ;
- Intégrer les plans d'eau à la trame urbaine :
    - Ouverture de la rue de la Reine sur la rivière Richelieu ;
    - Réaménagement des quais Richelieu ;
    - Réappropriation du quai no. 2. Depuis, le projet de mise en valeur du quai a été concrétisé et le quai Catherine-Legardeur est un endroit accessible à la population ;
- Renforcer la présence du marché public/place du marché. Depuis, le Marché des arts Desjardins a vu le jour ;
- Revitaliser le cadre bâti :
    - Diversification du logement (taille et qualité) ;
    - Rénovation ;
    - Construction sur les terrains vacants.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT, D'EMBELLISSEMENT ET DE PIÉTONNISATION (2009)

En continuité avec le PPU, l'élaboration de principes d'aménagement, d'embellissement et de piétonnisation propose de **prioriser les interventions sur la rue Elizabeth et l'avenue de l'Hôtel-Dieu**, en valorisant des déplacements piétonniers sécuritaires et la création d'entrées de ville plus accueillantes. Ainsi, le guide propose l'aménagement d'aires paysagées en bordure de ces voies de circulation afin d'offrir des espaces sécuritaires et agréables lors de déplacements actifs, en plus de renforcer l'identité du milieu :

- **L'élargissement des trottoirs ou l'aménagement d'une bande de verdure** rehausse le sentiment de sécurité du piéton. Un parcours piétonnier plus sécuritaire et agréable rend la marche moins contraignante entre un stationnement et une destination ;

- **L'aménagement de baies aux intersections** contribue au ralentissement de la circulation et à une traversée plus courte pour le piéton ;
- **L'aménagement d'une bande cyclable balisée** en bordure d'une voie de circulation réduit l'emprise destinée à l'automobile et la vitesse et encourage l'utilisation d'un autre mode de transport.

PAE DE LA MAISON DES GOUVERNEURS (2014)

En 2014, la Ville de Sorel-Tracy, à titre de gestionnaire de la Maison des gouverneurs, octroie un mandat pour la mise en œuvre d'un plan d'aménagement paysager extérieur. Celui-ci doit contribuer à la mise en valeur des vocations éducative, culturelle, historique et patrimoniale du site, en plus d'y promouvoir une approche écologique. Bien que le site soit situé à l'écart du centre-ville, le rapport reconnaît qu'il constitue néanmoins **une bonne manière d'aborder l'histoire commerciale et industrielle de la région, en y mentionnant le rôle joué par la rivière Richelieu**.

ANALYSE URBAINE + CONCEPT PRÉLIMINAIRE POUR L'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC (2021)

Une analyse du centre-ville porte ici sur la mobilité, le patrimoine, le stationnement et la qualité des espaces publics. Des propositions de réaménagement de portions des rues Augusta et du Prince sont développées afin d'en retirer un nombre de cases de stationnement et d'y bonifier la plantation. Des portions de ces rues pourraient recevoir des terrasses ou être partagées lors de la belle saison ou d'évènements. Une matérialité et un mobilier inspirés de l'histoire et de l'identité de Sorel-Tracy sont également proposés.

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE POUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE SOREL-TRACY (2022)

L'étude de potentiel archéologique de Sorel-Tracy se veut un outil de gestion du patrimoine archéologique, dans une perspective de redéveloppement du territoire. Cette étude vise, par la consultation de divers documents, à préciser l'évolution du cadre environnemental, à documenter la nature des occupations autochtones et eurocanadiennes, ainsi qu'à identifier et à caractériser le potentiel archéologique théorique du territoire de la Ville de Sorel-Tracy. Au terme de cette étude, il appert que **la région présente un potentiel archéologique indéniable**, non seulement en ce qui a trait à l'occupation eurocanadienne et à l'urbanisation du secteur (XVIIe-XXe siècles), mais également en ce qui concerne sa position stratégique pour les populations autochtones des derniers millénaires.[14]

LES DÉMARCHES PARTICIPATIVES

La population soreloise a été rencontrée dans le cadre de l'élaboration des études précitées, mais aussi à d'autres occasions. Les grands constats émanant de ces consultations rejoignent ceux présentés à la section précédente.

[14] Arkéos, 850-1042 Étude de potentiel archéologique pour le territoire de la Ville de Sorel-Tracy, 2022.

CONSULTATION PUBLIQUE POUR LES CÉLÉBRATIONS DU 375E ANNIVERSAIRE DE LA VILLE DE SOREL-TRACY (2014)

De novembre 2013 à janvier 2014, un important exercice de consultation a été mené par le Technocentre en écologie industrielle afin de connaître les attentes des citoyens à l'égard des célébrations du 375e anniversaire de la fondation de la ville et de l'héritage qui pourrait en découler.

Parmi les informations recueillies, soulignons que le centre-ville, particulièrement **le parc Regard-sur-le-Fleuve et le carré Royal, constitue, de loin, le secteur préféré de la ville**, en raison de l'ambiance et du cachet qui y règnent, de la proximité des quais et de l'eau ainsi que des services et de son patrimoine.

Au terme de l'enquête, nous retenons que les citoyens souhaitent cependant une revitalisation du centre-ville afin de diversifier l'activité économique de la région, positionner Sorel-Tracy sur la scène québécoise et en faire un tremplin pour le développement. Les citoyens suggèrent de **valoriser le patrimoine bâti** et **d'utiliser le passé historique** afin de **redorer l'image de la ville et d'y augmenter le tourisme**.

CONSULTATION AUPRÈS DES COMMERÇANTS (2015)

Au printemps 2015, la Société de développement économique (SDE) a procédé à un exercice de consultation des commerçants de Sorel-Tracy, dont ceux du centre-ville, afin de faire leur connaissance, de les écouter et de recueillir leurs idées pour stimuler le commerce et bien orienter les initiatives à venir. Parmi les préoccupations retenues et améliorations souhaitées, notons :

- L'embellissement et le dynamisme ;
- La réflexion et la planification des aménagements ;
- Les procédures lors de demandes de permis et la sévérité des dispositions réglementaires et l'accompagnement ;
- L'absence de pôle d'accueil pour la clientèle touristique ;
- La fuite des activités festives à l'extérieur du centre-ville ;
- La gestion du stationnement par les commerçants ;

Cet exercice a aussi permis de recueillir des idées, parmi celles-ci :

- Attirer et retenir les touristes qui arrivent par l'eau ;
- Meilleure organisation des commerces à proximité de la salle de spectacles ;
- **Bonifier l'offre en animation** et une plus grande variété de spectacles ;
- Aménager l'intérieur de l'îlot Augusta/du Prince/George/du Roi ;
- Implanter des commerces liés aux besoins courants ;
- Susciter une ambiance chaleureuse et un décor urbain ;
- Sensibiliser les commerçants à laisser libre le stationnement sur rue pour la clientèle.

RAPPORT DE L'ATELIER D'IDÉATION DE L'ÉCOMONDE DU LAC SAINT-PIERRE (2016)

Dans le cadre du projet Écomonde du lac Saint-Pierre, un atelier d'idéation a été organisé afin de définir la vision rattachée au projet de l'Écomonde. Ultimement, cette vision devrait permettre que chacune des parties prenantes puisse se l'approprier.

En ce qui a trait au thème du centre-ville, il en est ressorti un désir d'en faire un lieu animé 12 mois par année, tout autant la semaine que la fin de semaine. On recherche une expérience liée aux spectacles, à la restauration, au divertissement et à la visite des points d'intérêt, où le milieu serait partie prenante de l'organisation. On souhaite miser sur l'accueil, la joie de vivre et le ressourcement en toute simplicité.

La **proximité de l'eau, les bâtiments industriels, les déplacements actifs ainsi que la trame orthogonale sont des atouts à exploiter**. L'intégration de **technologies** est aussi fortement souhaitée (éclairage, wifi, animation culturelle, etc.), tout comme des **interventions ponctuelles à échelle humaine, telles que l'ajout de décorations sur les rues commerciales, de l'art mural, des jeux et de l'animation informelle**.

ATELIER POUR L'ÉLABORATION DE LA VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU CENTRE-VILLE (2017)

Le Service de la planification et du développement urbain (SPDU) de la Ville de Sorel-Tracy a organisé des ateliers d'idéation mettant à contribution différents acteurs du développement dans la réflexion et la recherche de solutions. Les participants, au-delà de 80, étaient appelés à s'exprimer concrètement et à faire valoir leur point de vue, leurs aspirations, leurs appréhensions, sur le futur du centre-ville de Sorel-Tracy et de sa périphérie. Les thèmes abordés ont été les suivants :

- L'appartenance au centre-ville ;
    - La vocation du centre-ville repose sur la dynamisation commerciale, particulièrement le tourisme de divertissement et de la culture ;
- La densité de la population et du cadre bâti ;
    - Un maximum de quatre étages doit être visé. Surtout, le remembrement de lots afin de consolider la trame urbaine et le cadre bâti est nécessaire pour attirer la classe de la population active et au « mode de vie urbain ». La densification doit permettre que le centre-ville soit un quartier autonome. L'embourgeoisement est aussi souhaité ;
- La mixité et la compatibilité des fonctions ;
    - La **mixité des fonctions** (culturelle, récréative, commerciale, résidentielle, institutionnelle) est souhaitée. Il faut aussi concentrer la présence d'organismes communautaires. Une offre commerciale pour une clientèle en moyen doit être présente au centre-ville, plutôt que de favoriser l'étalement ;
- La circulation de transit ;
    - Les tracés du camionnage doivent être révisés. On note un problème évident aux intersections Augusta/Elizabeth et Augusta/du Prince. La présence de Pêches et Océans constitue un irritant à cet égard**. La circulation lourde est un problème important** que l'on propose de réduire par des mesures de mitigation tel que la plantation d'arbres, la réduction de la largeur des voies de

circulation, la création d'aires piétonnes et cyclistes mieux définies et l'horaire de livraison. **Le traversier constitue un attrait pour le centre-ville** ;

- Le stationnement ;
    - **Une meilleure identification des stationnements publics est requise**. Il faut en proposer au centre des îlots ou en périphérie du centre-ville, ce qui permettrait de revoir l'offre sur rue, qui peut être réduite pour des aménagements ou mieux utilisés (commerçants vs clientèle). Un stationnement souterrain ou étagé est par ailleurs recommandé. Si les déplacements à pied au centre-ville sont agréables, les gens seront plus enclins à marcher ;
- La mobilité active et collective ;
    - **Plusieurs intersections ne sont pas sécuritaires et la convivialité des déplacements laisse à désirer**. Des trottoirs doivent être élargis, adaptés et végétalisés. Des aires de repos doivent être ajoutées. De plus, le déneigement doit être amélioré. La rue Augusta pourrait être piétonne et sa connexion avec le parc Regard-sur-le-Fleuve, puis vers le pont Turcotte, améliorée. On veut plus de voies dédiées pour le vélo. Un service libre-service et des supports sont requis. Le transport collectif n'est pas un enjeu prioritaire ;
- Les espaces construits et naturels ;
    - Une signature du mobilier urbain, de l'affichage, des façades et de la végétation est requise et l'impact des poteaux électriques doit être réduit. De plus, il faut préserver le patrimoine ;
- L'offre en services ;
    - La mixité d'usages et le commerce de restauration, de proximité, spécialisée et de professionnels doivent être rapatriés par rapport à d'autres secteurs. Cela inclut les services de proximité (école de quartier, parcs avec jeux, jardins communautaires) et d'entraide aux citoyens. Le caractère festif et la bonification de l'animation et de l'offre culturelle et récréative doivent être priorisés. Le regroupement des brocanteurs, l'exposition d'œuvres d'art et un marché urbain peuvent contribuer. La Ville a des leviers limités pour contrer à elle seule la fuite de services ;
- Les infrastructures et les ressources.
    - La Ville et ses différents services doivent créer un « effet d'entraînement ». **Le succès passe par une collaboration de la Ville et des partenaires du milieu**. Des comités de travail pour le développement de projet permettraient de répondent aux préoccupations de tous et une meilleure mobilisation du milieu.

SONDAGE EN LIGNE (2017)

En complément des ateliers d'idéation, un sondage en ligne a été diffusé afin d'évaluer certaines hypothèses de développement dans le cadre de l'élaboration du PPU.

Au total, plus de 700 personnes ont participé au sondage. Précisons que les participants, sorelois ou non, devaient avoir fréquenté le centre-ville au moins une fois dans la dernière année afin de se qualifier pour le sondage.

- Le carré Royal et le parc Regard-sur-le-Fleuve sont généralement fréquentés mensuellement ;
- Dans l'ordre, le rôle du centre-ville de Sorel-Tracy est :
    - Un secteur de socialisation (bars, restaurants, espaces publics animés) ;

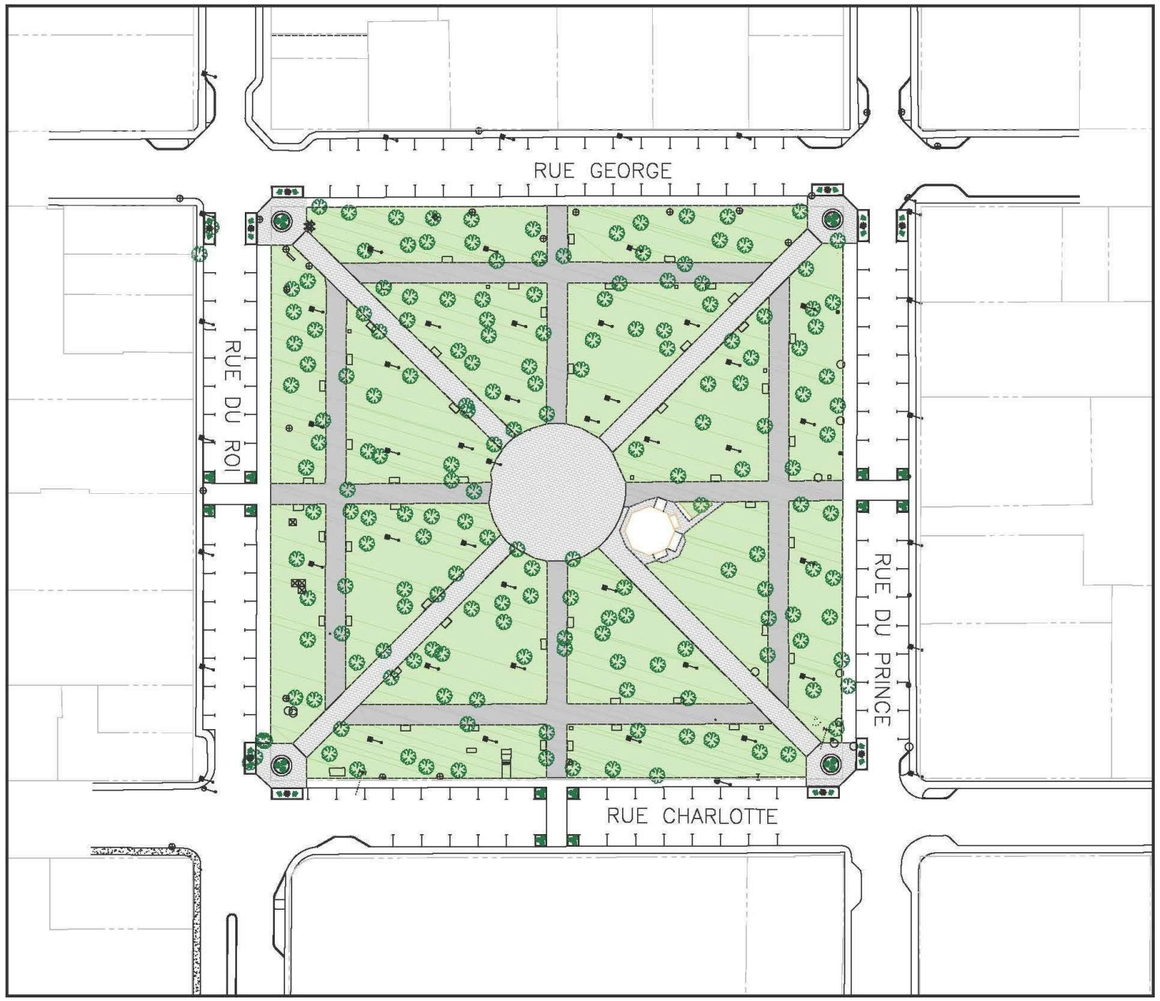
  - Un secteur de commerces de détail nombreux et variés ;
  - Un secteur attractif pour les touristes et les gens de passage ;
  - Un secteur convivial pour la famille (offre résidentielle familiale, aires de jeux, garderies, écoles, marchés d'alimentation, services culturels et récréatifs) ;
  - Un secteur majoritairement résidentiel (avec quelques commerces et services publics et communautaires, espaces publics paisibles) ;
  - Un secteur regroupant des activités résidentielles, commerciales et industrielles.
- La majorité des répondants (72,28 %) ne considère pas le centre-ville comme une destination résidentielle.
- En moyenne, les déplacements au centre-ville s'effectuent en voiture. 59 % des répondants estiment l'offre en stationnement au centre-ville suffisante, voire trop importante ;
- En moyenne, les déplacements à pied se font sur une base mensuelle alors que le vélo est utilisé quelques fois par année par 28 % des répondants ;
- 60 % des répondants considèrent le camionnage au centre-ville très nuisible ;
- Plus de 91 % des répondants se sentent en sécurité lors de déplacements piétonniers au centre-ville ;
- La majorité des répondants se sent en sécurité lors de déplacements cyclistes au centre-ville. La majorité des répondants serait portée à utiliser davantage le transport actif au centre-ville si l'aménagement de l'espace public était mieux adapté.
- Parmi les répondants qui sont propriétaires au centre-ville (11,3 % des répondants), 62,5 % à l'intention d'investir pour la revitalisation de sa propriété dans les cinq prochaines années ;
- Une minorité de répondants considère que le centre-ville est attrayant ;
- Une minorité de répondants considère que le centre-ville est dynamique ;
- Dans l'ordre, les enjeux prioritaires au centre-ville sont :
  - L'apparence des bâtiments, des rues et des trottoirs ;
  - L'offre commerciale et de services ;
  - L'accès au fleuve ;
  - La qualité des espaces publics et des parcs ;
  - L'accès à la rivière Richelieu ;
  - La préservation du patrimoine ;
  - La propreté ;
  - Le stationnement ;
  - La cohabitation des activités résidentielles, commerciales et industrielles ;
  - La sécurité aux intersections ;
  - La circulation des voitures et des camions ;
  - La qualité de l'affichage des commerces.

ANNEXE 3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DES SECTEURS À L'ÉTUDE ET STRATÉGIES D'INTERVENTIONS POSSIBLES — SUPPORT AU CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE (2018)

RENFORCER LES PÔLES

Le carré Royal

Pour les Sorelois, le carré Royal demeure le cœur du centre-ville et son élément phare. Aussi, il est opportun de le mettre en valeur pour signifier aux gens de passage sa richesse au sein du patrimoine urbain sorelois. Une mise à niveau de ses équipements et infrastructures est envisagée. Par la même occasion, une réflexion est mise en œuvre afin d'améliorer son lien avec les usages commerciaux, culturels et institutionnels qui l'entourent et faciliter l'accessibilité et la sécurité des déplacements. Le retrait des cases de stationnement sur certains de ses côtés et la conversion des rues George et du Prince en rues piétonne ou partagée viendrait réduire les barrières entre les activités commerciales et la vie urbaine, et le parc, par l'aménagement de terrasses, placottoirs, étals de marché et aires de jeux.



Proposition d'aménagement du carré Royal. (2018)

L'îlot commercial

La rue Augusta est une rue commerçante structurante pour le centre-ville. Elle accueille des lieux de restauration et des commerces de proximité appréciés des résidents comme des visiteurs. La proposition a pour but de rehausser le caractère chaleureux et convivial de cette rue et de consolider l'appel suscité par le Marché des arts Desjardins. Un premier tronçon a d'ailleurs été entièrement piétonnisé, il y a quelques années, offrant un espace public grandement apprécié en bordure de la salle de spectacles.

La portion entre les rues du Roi et du Prince constituerait une continuité d'usage et paysagère. Ce tronçon, tout en conservant sa fonction vouée à la circulation véhiculaire, deviendra un espace public linéaire, au même titre que celui voisin du Marché. La rue doit être conçue comme un espace partagé et modulable, qui pourra être entièrement fermé pour des occasions particulières. Les choix esthétiques feront de ce tronçon un espace public de qualité.

Le traitement des trottoirs devra être aussi particulièrement soigné. Cette mesure d'aménagement invite au flânage et permet aux commerçants de sortir de leurs murs et d'animer la rue, à l'aide de terrasses ou d'évènements commerciaux. La fluidité du passage entre espaces publics et espaces commerciaux et la perméabilité entre intérieur et extérieur sera également améliorée par des façades généreusement vitrées. Le mobilier urbain participera à la volonté de faire de cet espace de passage, un lieu de vie animé : les bancs publics seront nombreux et disposés de façon à permettre les discussions. Les essences d'arbres choisies, différenciées et de couleurs et d'envergures variables, y contribueront également : elles constitueront un point d'ancrage sur lequel le passant posera son regard, réduisant ainsi l'effet couloir habituel d'une rue.

Un soin particulier sera porté à l'affichage : les commerçants pourront s'appuyer sur des éléments graphiques en vitrine pour diffuser leurs images de marque. Les auvents personnalisables constitueront également un espace d'affichage. Ces deux éléments apporteront sobriété et élégance, en remplaçant avantageusement les habituelles enseignes placardées en façades.

Aménagement actuel de la rue Augusta (Vue en direction ouest).

Proposition d'aménagement de la rue Augusta (Vue en direction ouest). (2018)

Aménagement actuel à l'intersection des rues du Roi et Augusta.

Proposition d'aménagement à l'intersection des rues du Roi et Augusta. (2018)

Les quais et le marché Richelieu

Le lieu animé formé par les rues du Roi et Augusta sera alimenté par l'attrait suscité par le Marché des arts Desjardins, mais également par la scène culturelle mise en place par la présence du CACQ. De plus, l'accès aux rives de la rivière Richelieu et à ses perspectives vers le patrimoine industriel sera un atout pour offrir aux promeneurs un lieu public enrichissant, propice à la diffusion culturelle.

L'amélioration de l'interface entre les quais Richelieu et le Marché des arts est essentielle : la rue de la Reine doit donc être requalifiée afin de proposer une qualité d'aménagements et de constructions répondant à des critères esthétiques et fonctionnels suffisants pour inviter les Sorelois, ainsi que les visiteurs, à la fréquenter.

Notamment, la rue de la Reine est ciblée afin de faire l'objet d'un programme d'acquisition d'immeubles. Le présent PPU autorise donc la Ville de Sorel-Tracy à se doter et à réaliser un tel programme d'acquisition d'immeuble, tel que décrit en vertu de la LAU. Le programme d'acquisition d'immeubles vise l'acquisition des terrains et droits réels nécessaires à la réalisation des interventions suivantes, en utilisant les outils autorisés et en tenant compte du contexte, à savoir :

- Aménager l'interface entre les quais Richelieu et le cadre bâti situé sur la portion ouest de la rue du Roi, incluant ainsi les espaces situés de part et d'autre de la rue de la Reine, par la requalification à des fonctions d'habitations multifamiliales de qualité et de bureaux ;
- Réaliser l'intégration d'espaces publics et de canopées ou d'aires de verdure ;
- Prévoir des liens propices à la mobilité active vers le Marché des arts et le carré Royal ;
- Assurer la gestion du stationnement afin de desservir le secteur, sans nuire à la qualité des aménagements du secteur ;
- Permettre toute autre action conforme aux éléments de vision du présent PPU.

Proposition d'aménagement des quais Richelieu et du CACQ. (2018)

BONIFIER L'ESPACE PUBLIC

Plaques de nom de rue distinctives pour le Vieux-Sorel

Dans une optique de donner un caractère distinctif au Vieux-Sorel ainsi que de promouvoir le fait historique de l'un des plus vieux quartiers du Québec, de nouvelles plaques de nom de rue seraient installées aux intersections des voies de circulation. De plus, afin de faire connaître tant à la population qu'aux visiteurs les différents aspects de notre histoire, un bref descriptif serait situé sous l'odonyme.

3D

Le réaménagement de l'intersection du boulevard Fiset et de la rue Augusta

Le réaménagement du boulevard Fiset et de la rue Augusta, entre les rues George et de Ramezay, permettra d'embellir ce secteur résidentiel de la ville de Sorel-Tracy, en plus de réduire le phénomène d'îlot de chaleur, de stimuler la biodiversité en milieu urbain et d'atténuer les nuisances dues au camionnage. La géométrie des rues et de l'intersection sera repensée afin de permettre le passage fluide et en douceur des camions tout en conservant un maximum de surface végétalisée. Un nouvel espace vert qui sera aménagé à l'intersection du boulevard Fiset et de la rue Augusta, mettra en valeur l'entrée piétonne et cycliste du parc Regard-sur-le-Fleuve et sera un point d'ancrage verdoyant autour duquel se déploieront des bandes fleuries le long des rues Fiset et Augusta.

Boulevard Fiset

Le design proposé prévoit l'implantation d'une généreuse bande végétalisée variant entre 2,7 et 3,5 m du côté des habitations. Cette bande sera assez large afin d'y planter des arbres à grand déploiement ainsi qu'une grande variété de plantes ornementales et d'arbustes qui seront soigneusement sélectionnés pour leur résistance aux sels de déglaçage et à la pollution urbaine. Le trottoir adjacent mesurera 1,5 m de largeur et sera adapté à la circulation des piétons de cette rue résidentielle. Le boulevard Fiset demeurera à sens unique, vers le nord, et la largeur de la chaussée sera réduite au minimum afin de limiter la vitesse de la circulation. Elle sera néanmoins assez large pour permettre l'accès des véhicules d'urgences et le passage fluide des camions. Du côté opposé, le trottoir adjacent au terrain du centre d'hébergement sera augmenté à 1,8 m de largeur. Cette configuration permettra d'y intégrer les poteaux utilitaires sur le trottoir tout en fournissant le dégagement nécessaire au passage des chenillettes de déneigement. Les poteaux seront positionnés du côté intérieur du trottoir afin d'atténuer leur présence visuelle et de les protéger des dangers d'accrochages avec les camions.

Rue Augusta

Des arbres à grand déploiement, des plantes et fleurs, toujours sélectionnés selon leur résistance aux sels et à la pollution, seront plantés dans une bande verte de 2,3 à 3 m de largeur sur le côté nord de la rue. Du côté sud, des espaces de stationnements sur rue seront aménagés et des végétaux ainsi que des arbres à petit déploiement seront plantés dans une bande végétale de 1,9 m. Les poteaux utilitaires seront repositionnés dans l'axe de cette bande. Finalement, les trottoirs seront élargis à 1,5 m de part et d'autre de la rue.

Intersection du boulevard Fiset et de la rue Augusta

Un nouveau stationnement municipal de 11 places et un espace vert seront aménagés à l'intersection du boulevard Fiset et de la rue Augusta. Ce nouveau parc urbain sera un point de repos verdoyant, en retrait des nuisances de la circulation routière. Enfin de renforcer le lien entre le nouvel espace vert et le parc Regard-sur-le-Fleuve, et aussi de créer un marqueur visuel qui permettra de réduire la vitesse de la circulation routière, les trottoirs et la traverse piétonne entre ce nouvel espace vert et l'entrée du parc Regard-sur-le-Fleuve seront soulignés par un pavage distinctif.

Au-delà de sa fonction d'espace public, de lieu de socialisation et de détente, le parc offrira un nouvel espace de verdure qui contribuera significativement à la réduction des effets d'îlots de chaleur du centre-ville de Sorel-Tracy.

Boulevard Fiset en direction nord.

Intersection boulevard Fiset et rue Augusta.

Rue Augusta en direction ouest.

Intersection Fiset/Augusta — Aménagement proposé

Intersection Fiset/Augusta — Aménagement proposé — Perspective prise à partir du boulevard Fiset.

Boulevard Fiset — Aménagement proposé — Perspective en direction nord.

Traverse piétonne rue Augusta — Aménagement proposé — Perspective en direction ouest.

CONSOLIDER LES LIENS

Le quai Catherine-Legardeur et le parc Regard-sur-le-Fleuve

Le parc Regard-sur-le-Fleuve est une promenade riveraine d'une richesse incomparable dans la région. Son attrait pour la population soreloise est sans équivoque, mais la fierté d'un tel joyau pourrait être accrue en consolidant le lien entre celui-ci et le cœur du centre-ville. L'aménagement du quai Catherine-Legardeur est un pas dans la bonne direction. Un lien direct vers le centre-ville doit néanmoins être exploité en vue de faciliter les déplacements naturels entre les grands pôles d'intérêt.

La construction d'une nouvelle gare fluviale suscitera un nouvel intérêt pour le secteur. Les corridors de déplacement doivent être réfléchis en ce sens.

La rue Élizabeth

La rue Elizabeth s'inscrit en continuité du débarcadère du traversier et de l'espace public attenant. Malgré son caractère d'axe de circulation pour véhicules motorisés, la rue sera accueillante et saura susciter un sentiment de sécurité pour les piétons et cyclistes. Elle constitue un lien important pour les résidents, touristes et promeneurs en provenance de la rive. Elle sera donc une porte d'entrée pour la ville et son point de départ sera marqué par la nouvelle gare fluviale.

Le parcours de la rue Elizabeth est pensé pour améliorer l'expérience des passants habituels et favoriser le déplacement des visiteurs. Il indique la direction du centre de vie de Sorel-Tracy, au travers d'une hiérarchisation visuelle des voies de passage et grâce à des aménagements adéquats.

Une piste cyclable sera aménagée sur le côté ouest de la rue. Elle sera protégée de la circulation automobile par une bande fleurie et arborée. Le trottoir opposé en sera également garni, contribuant à un encadrement visuel agréable de la rue. Cette présence végétale renforcera le caractère attrayant de l'artère et améliorera l'expérience de cheminement.

Les activités de Pêches et Océans seront dissimulées par une paroi esthétique qui contribuera à l'expérience. Les matériaux utilisés serviront à rehausser la qualité du corridor et à la notion de porte d'entrée de ce tronçon.

Aménagement actuel de l'intersection des rues Elizabeth et Augusta.

Proposition d'aménagement de l'intersection des rues Elizabeth et Augusta. (2018)

Aménagement actuel de la rue Elizabeth, à la sortie du traversier (Vue en direction sud)

Proposition d'aménagement de la rue Elizabeth, à la sortie du traversier (Vue en direction sud).

Le pont Turcotte

Aménagement actuel de l'intersection avenue de l'Hôtel-Dieu/rue du Roi.

Proposition d'aménagement de l'intersection avenue de l'Hôtel-Dieu/rue du Roi.

VILLE DE SOREL-TRACY

Avec la participation financière de

Québec

BC2