

PROPOSITION DE DÉVELOPPEMENT

QUARTIER PORTUAIRE

DU VIEUX-SOREL

**Préparé en 1994 par
Éric Champagne, architecte OAO.- D.P.L.G.**

Téléphone : [REDACTED]

Réactualisé en Août 2002

Table des matières

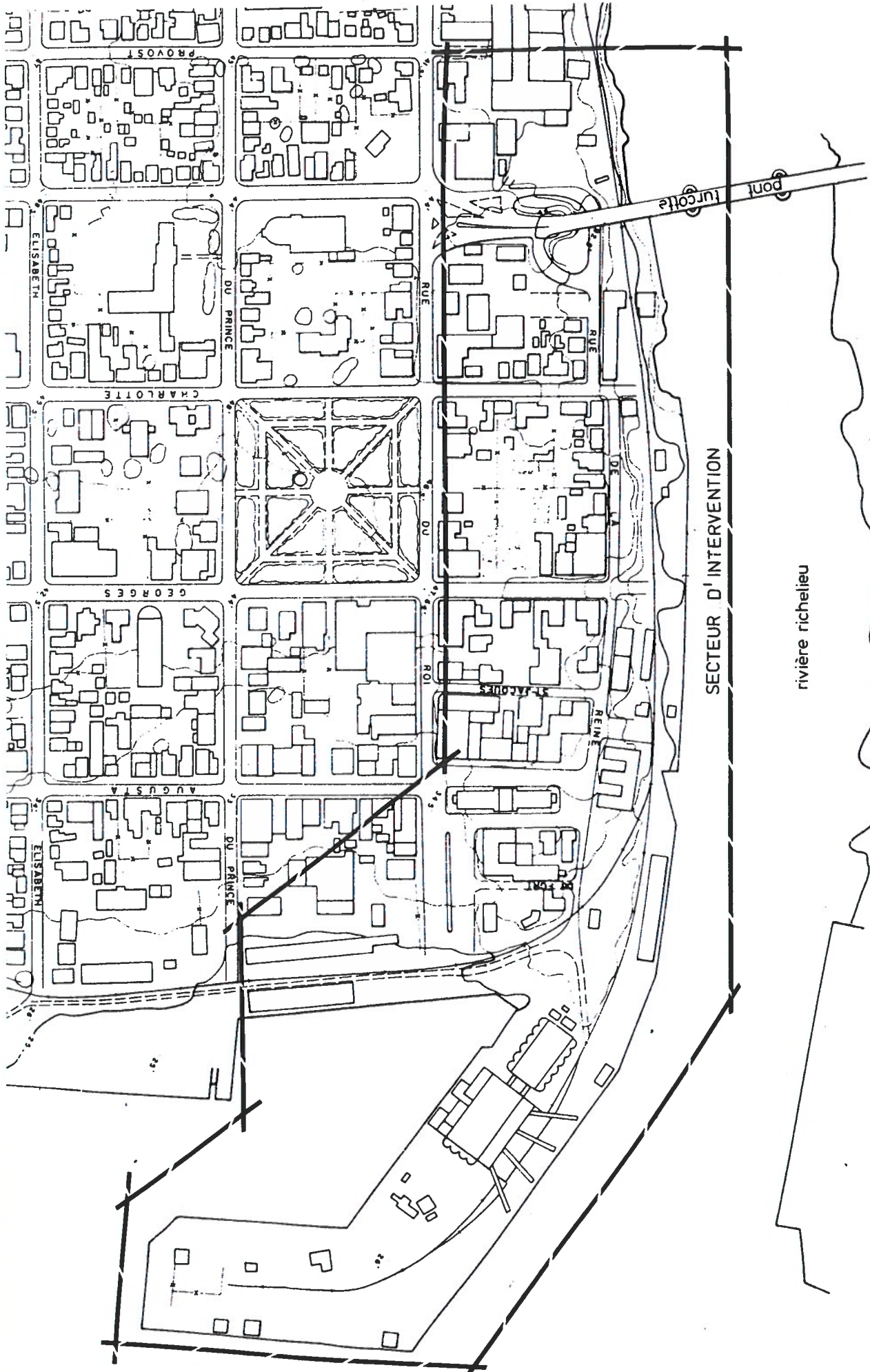
Table des matières	1
Introduction	2
1. Le quartier	3
2. Naissance et évolution de la structure	4
3. État actuel	7
3.1 La structure	7
3.2 L'image	8
3.3 Le vécu	9
4. Synthèse du potentiel et des problèmes	11
4.1 Synthèse du potentiel	11
4.2 Synthèse des problèmes	12
5. La problématique en matière de revitalisation	14
6. Stratégie urbaine	16
7. La proposition de développement	17
7.1 Le concept	17
7.2 Le programme	17
7.3 Description du projet	18
Conclusion	22

Introduction

Un quartier change complètement en l'espace de cinquante ans. Les changements s'effectuent à un rythme différent suivant les forces présentes, le lieu et l'époque. Ces transformations engendrent parfois un certain nombre de conflits. Pour tenter de résoudre ces problèmes il est, à notre avis, essentiel de comprendre les éléments qui le constituent. De plus, en ce basant sur l'histoire, il apparaît important de renforcer l'esprit du lieu pour redonner un sens et une signification à certains éléments afin de rendre le quartier plus attrayant pour la population, les touristes et aussi pour les investisseurs.

Ce document se veut une réflexion personnelle sur un quartier du centre-ville. En étudiant son histoire, sa structure, son image et son vécu, on pourra identifier les problèmes et le potentiel.

Par la suite, nous proposerons des façons de résoudre les problèmes et d'utiliser le potentiel afin de produire des changements intéressants. Ceci pourra ce faire en incorporant les notions contradictoires de préservation et de développement urbain.



SECTEUR D'INTERVENTION

rivière richelieu

pont Turcotte

PROVOST

ELISABETH

CHARLOTTE

GEORGES

AUGUSTA

ELISABETH

DU PRINCE

RUE

RUE

DU

ROY

ST-JACOQUES

REINE

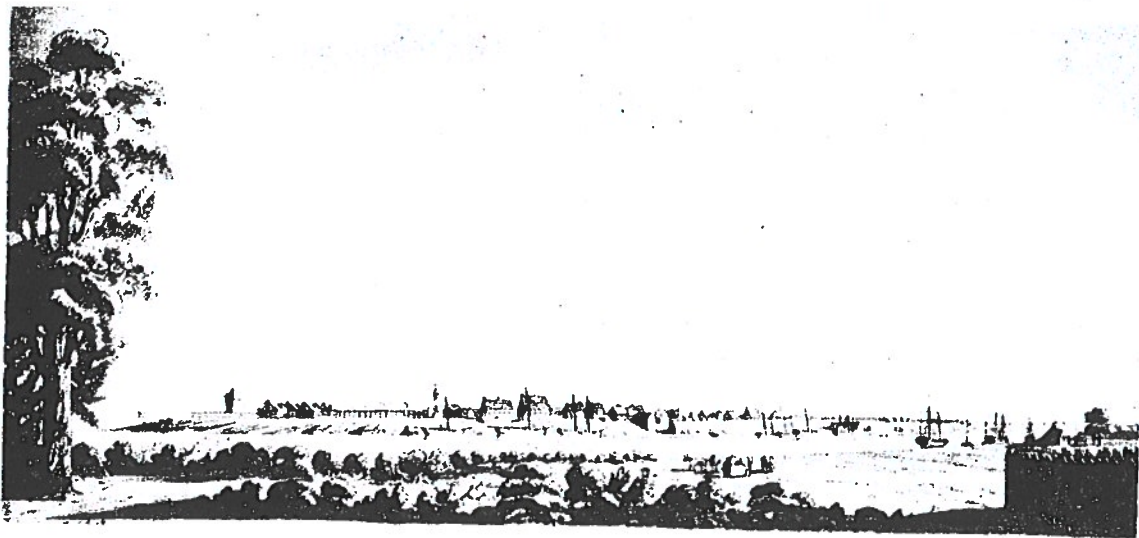
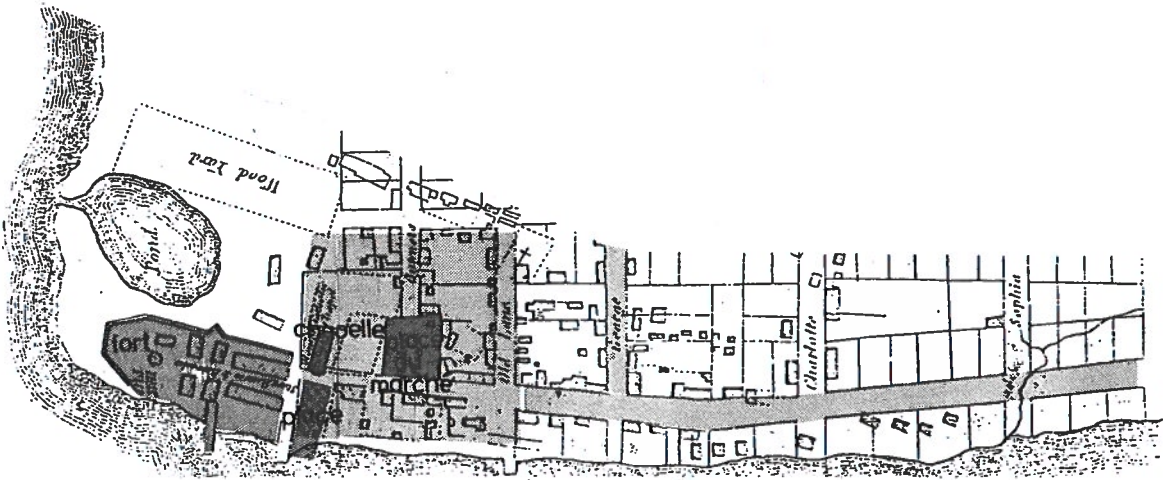
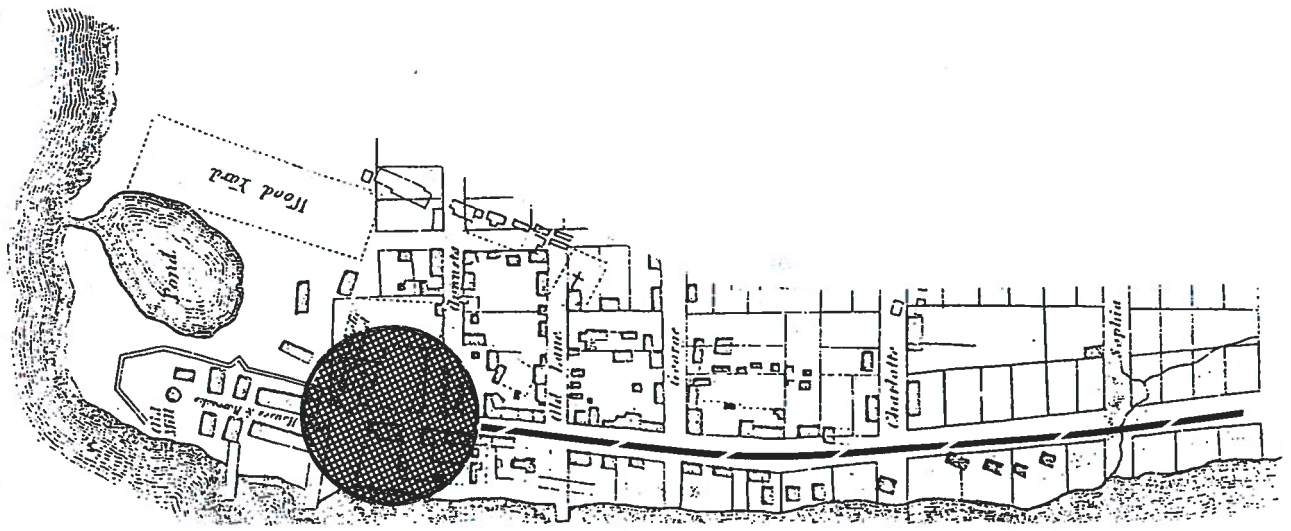
DU PRINCE

RUE

DU PRINCE

1. Le quartier

Dans le cadre de ce travail, notre attention sera portée sur le quartier portuaire. Ce secteur, le plus ancien de la ville, est délimité par le fleuve Saint-Laurent au nord, la rue Hôtel-Dieu au sud, la rue Roi à l'est et la rivière Richelieu à l'ouest. Cependant, afin de bien comprendre la problématique d'aménagement, il est nécessaire d'étendre une partie de l'étude à l'ensemble du centre-ville en commençant par son histoire. Cette démarche permettra de comprendre l'origine et la nature de certains éléments importants du quartier. Par la suite, on pourra les incorporer pour renforcer l'esprit du lieu.



View of the fort and l'église St. Pierre in 1783

2. Naissance et évolution de la structure

La naissance et la croissance du quartier furent marquées par quatre grandes périodes :

- La colonisation française (1642 – 1760)
- La prise de possession anglaise (1761 – 1815)
- La révolution industrielle (1850 – 1950)
- La dévitalisation du centre-ville (1950 – aujourd'hui)

La colonisation française (1642 – 1760)

C'est à cette époque qu'on voit apparaître la première phase du développement urbain. Sa structure est constituée d'un noyau et d'un axe.

Le noyau

La position stratégique du lieu, pour le commerce et la défense, entraîne le début de la formation d'un noyau constitué des éléments suivants :

- Le fort
- Une petite place et une chapelle
- La place du marché

L'axe

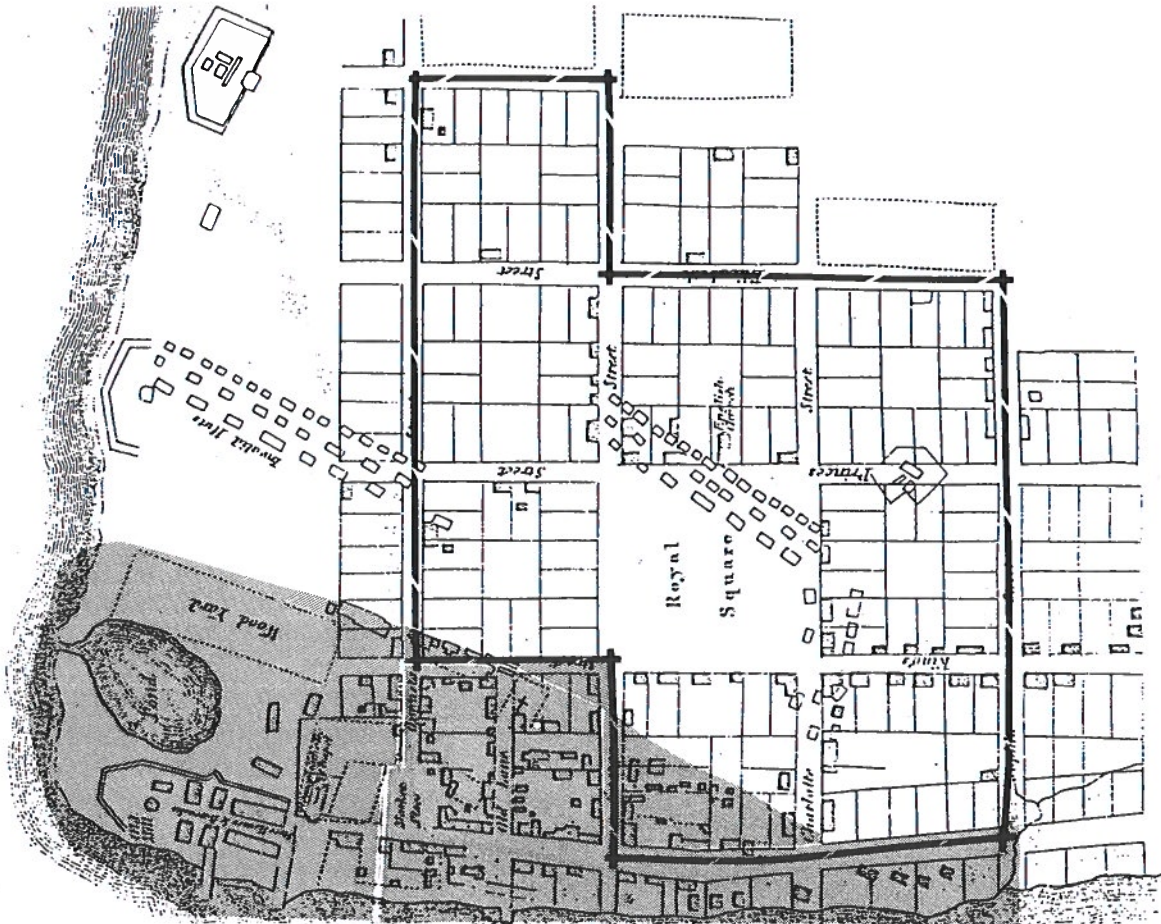
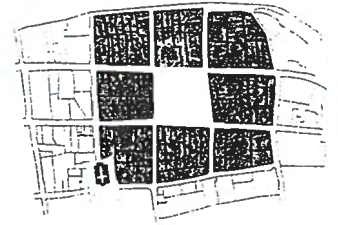
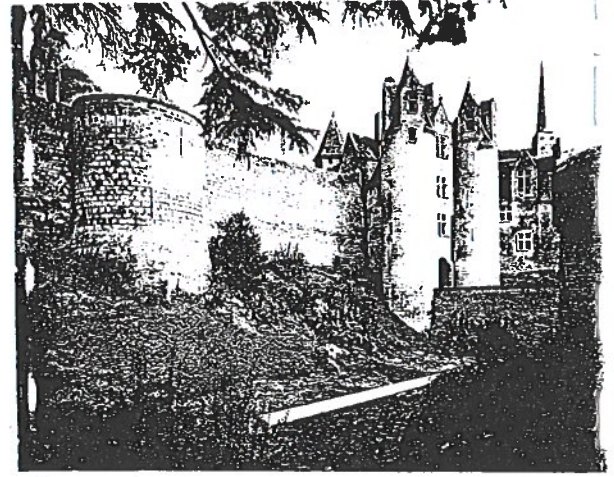
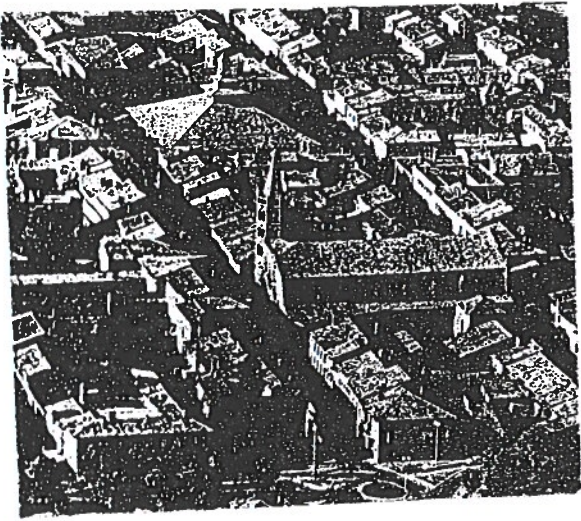
Dès l'époque coloniale, on retrouve sur la rue de la Reine quelques auberges et de petites habitations. Cette rue constituait un axe de développement important sur laquelle venaient se greffer les rues Saint-Jacques et du Fort.

Entre 1642 et 1760 apparaissent les premières activités pour le compte du Roi de France. On y retrouve essentiellement l'exploitation des richesses forestières servant à la construction des navires.

Vers la fin de cette période, la prospérité du quartier se traduit par un accroissement considérable de la population. Le territoire devient exigu et son expansion conduit à la création des paroisses. On assiste alors au prolongement du réseau routier par le tracé du chemin Sainte-Anne (qui deviendra plus tard la rue George au centre-ville).

La prise de possession anglaise (1761 – 1815)

En 1783, les Anglais réalisent un plan en forme de damier. Ce plan vient compléter la structure du centre-ville. Étant donné son impact, il apparaît capital de comprendre l'origine et la nature de ce type de plan.



La trame orthogonale

À l'époque des croisades au XIII^{ième} siècle, les Anglais réalisent un type de plan qui comporte de nombreuses similitudes avec le centre-ville de Sorel. Les bastides de Mirande, Geaume et Pavie dans le sud de la France en sont de bons exemples. Ce qui fait dire à certains experts que Sorel représente une des rares bastides d'Amérique du Nord.

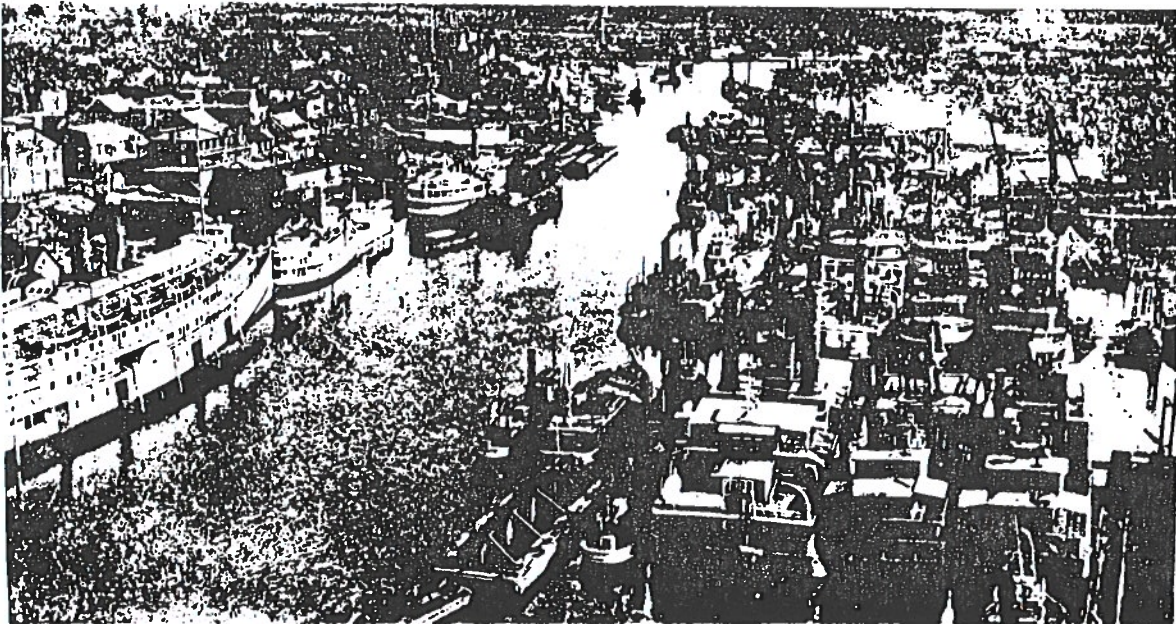
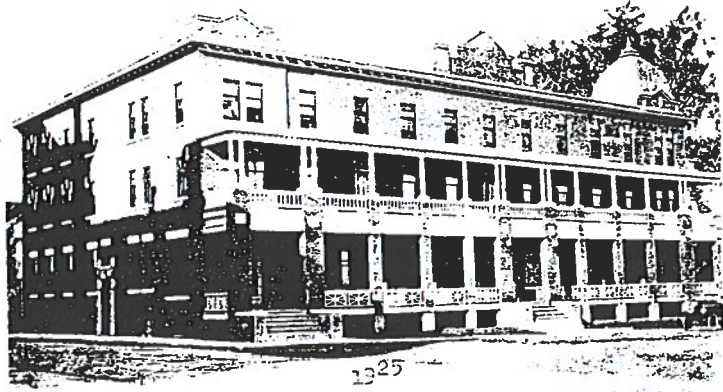
Le plan extensible à volonté est constitué d'un tracé de rues principales délimitant huit îlots carrés identiques, encadrant un espace central. Ce dernier est traité en place publique ou en square. Les autres éléments permettant de faire ressortir des similitudes sont les suivants :

- Les façades des bâtiments sont alignées avec très peu de recul par rapport à la rue
- Un réseau de ruelles piétonnières dessert l'intérieur des îlots
- Les principales institutions de la cité viennent se greffer autour de l'espace central
- Un bâtiment s'impose par sa forme imposante. Il est décalé et occupe une position caractéristique dans l'ensemble de la composition.
- La place du marché est située à la croisée des rues principales.

Le plan du centre-ville de Sorel obéit aux mêmes règles. Par contre, on retrouve certaines ambiguïtés et éléments manquants :

- Les îlots adjacents à la rue de la Reine ont subi une déformation. La rangée d'îlots comprise entre la rue Augusta et George est décalée par rapport aux autres. Ces changements sont le résultat de la juxtaposition de la trame orthogonale anglaise à l'embryon d'urbanisation français.
- L'église est le bâtiment qui s'impose par sa forme et son emplacement dans les bastides du sud de la France. À Sorel, c'est le marché qui occupe cette position caractéristique.
- Dans les bastides, une enceinte de pierres fortifiée, aux proportions gigantesques ceinture le plan. Elle est ponctuée de points d'observation et comporte également des portes monumentales surmontées de plusieurs tourelles. À Sorel, on remarque sur les plans anciens la présence de redoutes. Cependant, elles sont aujourd'hui disparues ou n'ont tout simplement jamais été construites.

Ces ambiguïtés et changements sont sans doute attribuables au contexte dans lequel la ville fut créée et s'est développée.



VUE DU PORT, SOREL, QUE., CANADA.



L'impact de la révolution industrielle (1850 – 1950)

Au début du XX^{ième} siècle, la révolution industrielle amène l'essor et la densification du quartier. Ce phénomène a des effets importants sur le noyau à l'intérieur duquel on voit apparaître de nouveaux éléments :

- Un port industriel avec, comme élément dominant, des élévateurs à grains érigés sur l'emplacement de l'ancien fort. Sorel est alors la seule ville, avec Montréal et Québec, à posséder de telles installations.
- Une nouvelle place publique (aujourd'hui la Place Charles-de-Montmagny) sur laquelle vient se greffer l'Hôtel Balmoral, qui fut le premier lieu de rendez-vous de gens parmi les plus distingués et cultivés de la province.

À cette époque, la rue de la Reine, qui se terminait à la rue Charlotte durant la colonisation française, se prolonge maintenant jusqu'à la rue Hôtel-Dieu. Cet endroit sera marqué par la construction du pont Turcotte, premier pont de Sorel.

La prospérité économique de cette période entraîne également, sur la rue de la Reine, la construction de quais, d'hôtels et d'un consulat américain (bâtiment occupé par Goltec).

La dévitalisation du centre-ville (1950 – aujourd'hui)

Vers la moitié du XX^{ième}, l'activité portuaire diminue considérablement. On voit alors apparaître un nouveau type d'industries dans le domaine du textile et de l'acier. Ce phénomène coïncide avec la création de banlieues et plus tard de centres commerciaux. Tous ces facteurs auront un impact néfaste sur le quartier qui entrera dans une phase de dégradation lente et subira de nombreuses transformations (incendies, démolitions, dévitalisation de l'appareil commercial).

3. État actuel

3.1 La structure

Les observations faites au chapitre précédent nous permettent maintenant de conclure que le centre-ville se compose de deux parties distinctes. La première, apparue à la colonisation française, est constituée d'un noyau et d'un axe. La seconde, apparue sous le régime anglais et composée d'une trame orthogonale de huit îlots entourants un parc, vient se juxtaposer et compléter la structure du centre-ville.

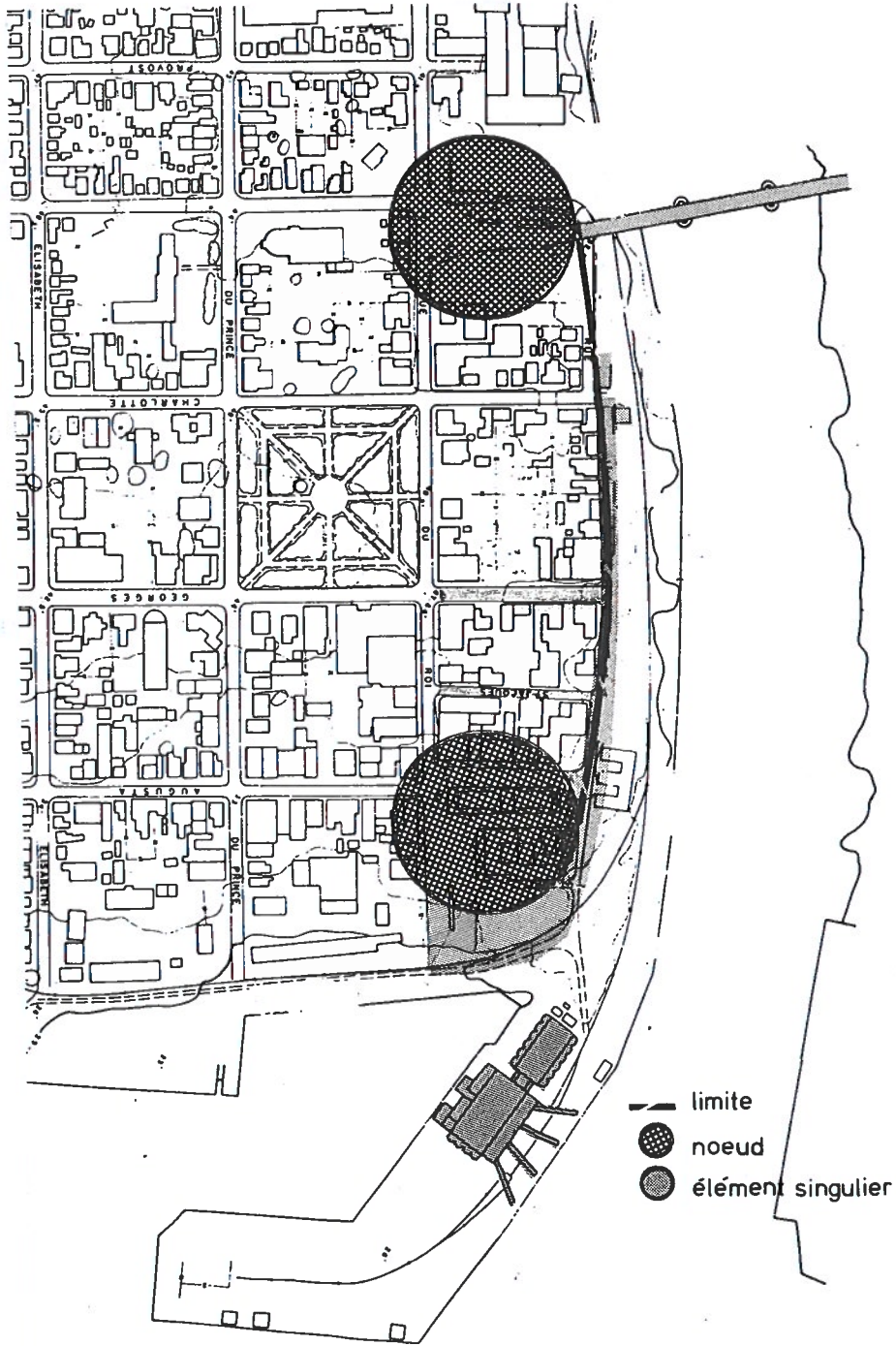
Aujourd'hui, suite aux nombreuses transformations, le quartier s'est appauvri considérablement. Il a cependant conservé quelques éléments caractéristiques .

Les éléments caractéristiques

Certains éléments s'identifient d'une façon particulière dans le tissu urbain. Leur position, leur forme et leur histoire caractérisent le lieu. On retrouve à l'intérieur du quartier ces éléments que l'on peut classer en deux catégories :

- Les lieux qui représentent l'origine de la constitution de la ville :
 - La rue de la Reine
 - La Place du marché
 - L'ancien site de la Place du Fort
 - La rue Saint-Jacques
 - La rue du Fort

- Les œuvres qui marquent un temps nouveau, une période révolutionnaire ou un événement décisif dans l'histoire de la ville :
 - Le carré Royal et la trame de rues orthogonales anglaise
 - Le pont Turcotte
 - La Place Charles-de-Montmagny
 - Les élévateurs à grains
 - Le port
 - Le marché
 - La rue George (ancien chemin Sainte-Anne)
 - Les ateliers Goltec (ancien consulat américain)



3.2 L'image

L'image d'un quartier repose sur la façon avec laquelle on peut identifier ses composantes et se les approprier. Les principaux éléments composant l'image du quartier se composent de quelques éléments caractéristiques concentrés dans deux nœuds importants entre lesquels s'insère la façade du quartier le long de la rue de la Reine.

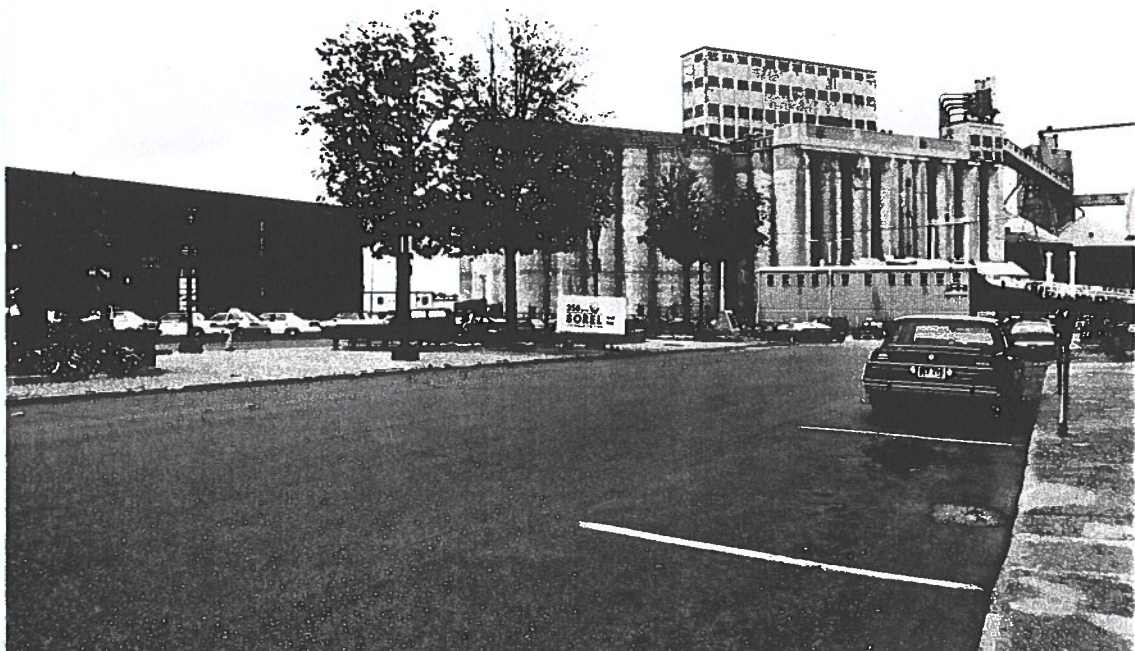
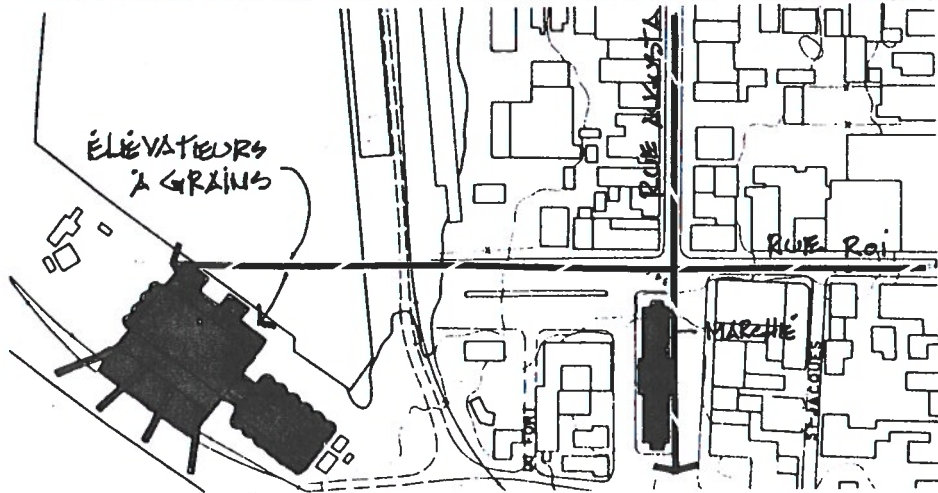
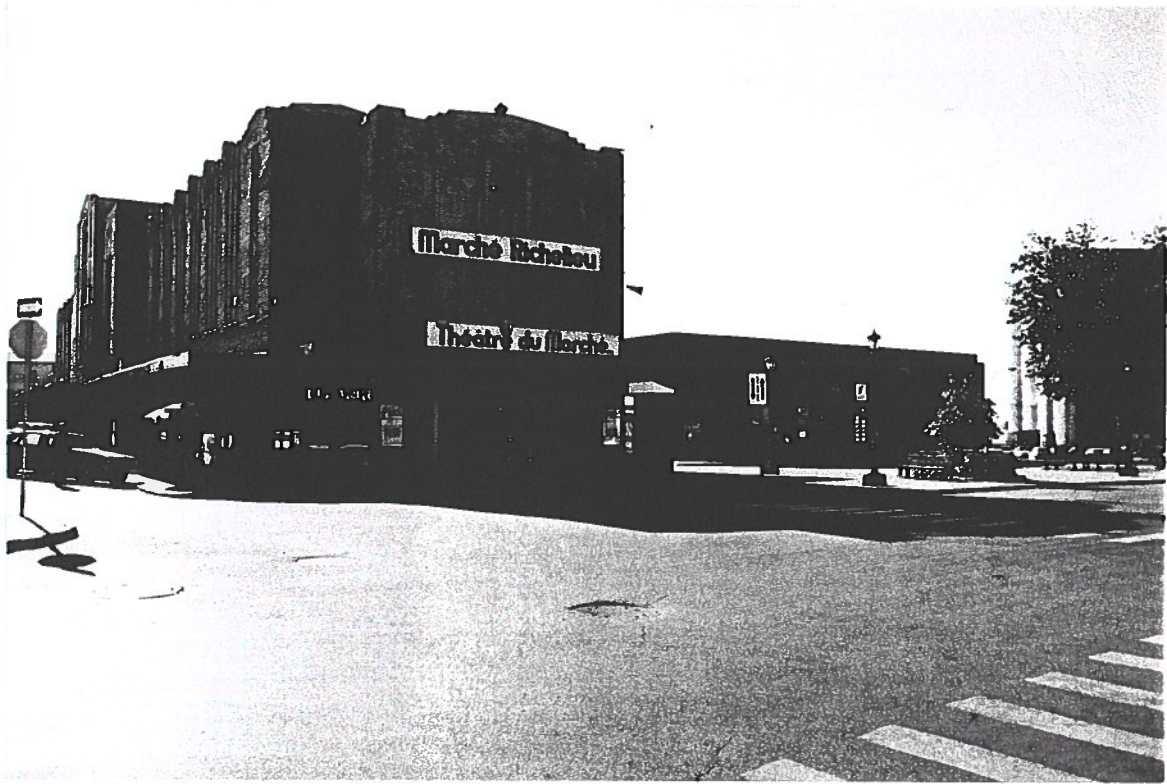
Les nœuds

Un nœud très important à proximité du pont Turcotte marque l'entrée du secteur. Il est caractérisé par la présence des éléments suivants :

- Circulation intense à l'intersection
- de la rue Hôtel-Dieu et de la rue Roi
- Le pont Turcotte
- La tour de communication CJSO-Bell
- Un stationnement
- Un belvédère en liaison avec le stationnement
- Un édifice de Bell Canada
- Un vaste terrain à proximité du pont
- Les ateliers Goltec

Le noyau du quartier, situé au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, représente un second nœud important. Il est surtout caractérisé par la présence du marché et des élévateurs à grains. Les autres éléments, concentrés à l'intérieur du noyau, sont les suivants :

- Le port
- Un édifice à bureaux à la Place Charles-de-Montmagny
- Un vaste stationnement public
- Une station de pompage (emplacement de l'ancien site de la Place du Fort)
- Quelques bâtiments mixtes (commerces et habitations)
- Les équipements portuaires
- Une ligne de chemin de fer
- Une clôture Frost délimitant le secteur portuaire



Le marché et les élévateurs à grains s'imposent par l'importance de leur forme. Le marché est décalé par rapport à l'axe de la rue Augusta. Les élévateurs à grains obéissent à la même règle sur la rue Roi. Ces règles de composition, tout comme le plan de la Bastide, entraînent la découverte progressive du bâtiment, augmentant ainsi l'effet saisissant de leur masse monumentale lorsqu'on les aperçoit en entier. Cependant, les trous dans le tissu urbain et une esplanade avec des arbres atténuent cet effet.

La rue de la Reine

Le front de ville, qui s'étend le long des berges du Richelieu et de la rue de la Reine, marque la façade principale du quartier à l'échelle de la ville. On y retrouve les éléments suivants :

- Une rangée discontinue d'habitations
- Des quais et des stationnements
- Les ateliers et les bureaux de Goltec (ancien consulat américain)
- Des amas de ferraille, des hangars et des matériaux divers
- Des équipements portuaires
- Une ligne de chemin de fer
- Une clôture Frost délimitant le secteur portuaire

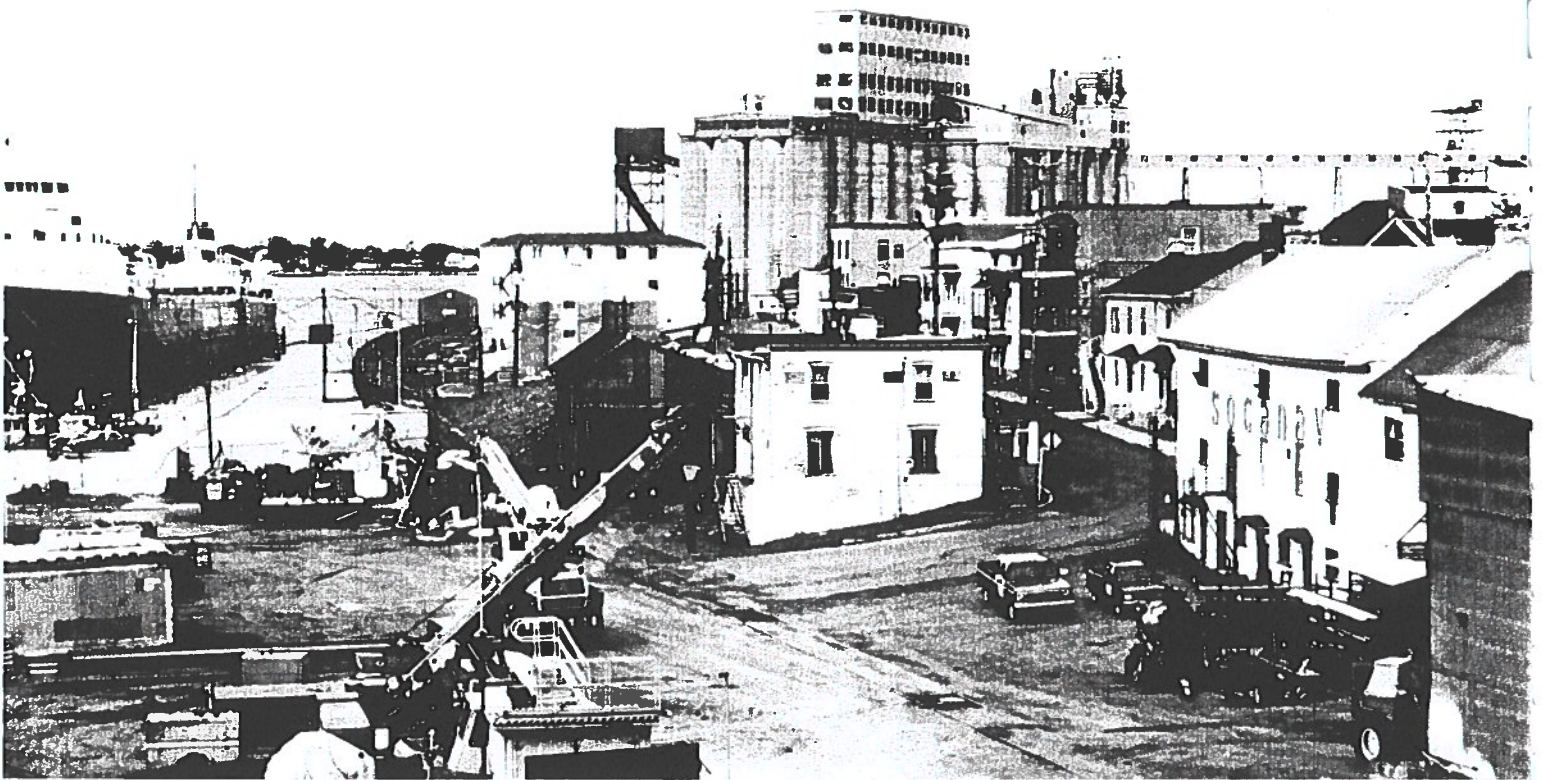
La rangée discontinue d'habitations qui occupe une partie de la rue de la Reine possède les caractéristiques générales suivantes :

- Une hauteur d'environ trois niveaux
- Des balcons à l'avant et à l'arrière avec escaliers extérieurs
- Un revêtement de matériaux hétéroclites divers (brique, stuc, pvc, bois, etc.)

Les rues George et Charlotte marquent le début de la trame orthogonale anglaise en se greffant à la rue de la Reine. La rue George est ponctuée d'édifices à bureaux et de commerces.

3.3 Le vécu

Le quartier propose aujourd'hui quelques types de fréquentation. Le réseau piétonnier se limite exclusivement aux trottoirs et à quelques interventions ponctuelles à l'entrée de la rue St-jacques et sur la place Charles-de-Montmagny. Le stationnement constitue un des éléments primordiaux de la vitalité du centre-ville. Des calculs effectués selon les normes ont démontré que le nombre d'espace de stationnement à l'intérieur du quartier est suffisant.



Le noyau

Le noyau est encore, en majeure partie, fréquenté par des gens qui viennent faire des affaires au marché ou dans les commerces et les bureaux qui le bordent. Le vaste stationnement public qui s'y trouve dessert le marché et les autres secteurs du centre-ville. Il est toutefois éloigné du Carré Royal autour duquel on retrouve de nombreux commerces et les principales institutions (banques, palais de justice, etc.). Adjacent au stationnement on retrouve un port industriel occupé par les élévateurs à grains, la garde côtière et le traversier Sorel-Berthier.

L'axe

La rue de la Reine est très peu fréquentée par les automobilistes. Il ne reste plus aucun hôtel, caractéristique importante durant la révolution industrielle. Par contre, on constate la présence en permanence d'activités portuaires sur les quais et de quelques habitations le long de la rue. La voie de chemin de fer ne sert plus qu'à desservir occasionnellement les élévateurs à grains.

4. Synthèse du potentiel et des problèmes

Les observations faites aux chapitres précédents nous permettent maintenant de faire un certain nombre de constatations.

4.1 Synthèse du potentiel

Les éléments mentionnés dans ce chapitre peuvent renforcer le sentiment d'appartenance des habitants à la ville. De plus, la théâtralisation de la vie urbaine, en les mettant en valeur, représente un enjeu important afin d'attirer au centre-ville touristes et investisseurs.

4.1.1 La structure

Les éléments caractéristiques

Il existe, à l'intérieur de la structure du quartier, de nombreux éléments caractéristiques à mettre en valeur afin de renforcer son image et qui témoignent de l'origine et des grandes périodes de l'histoire de la ville :

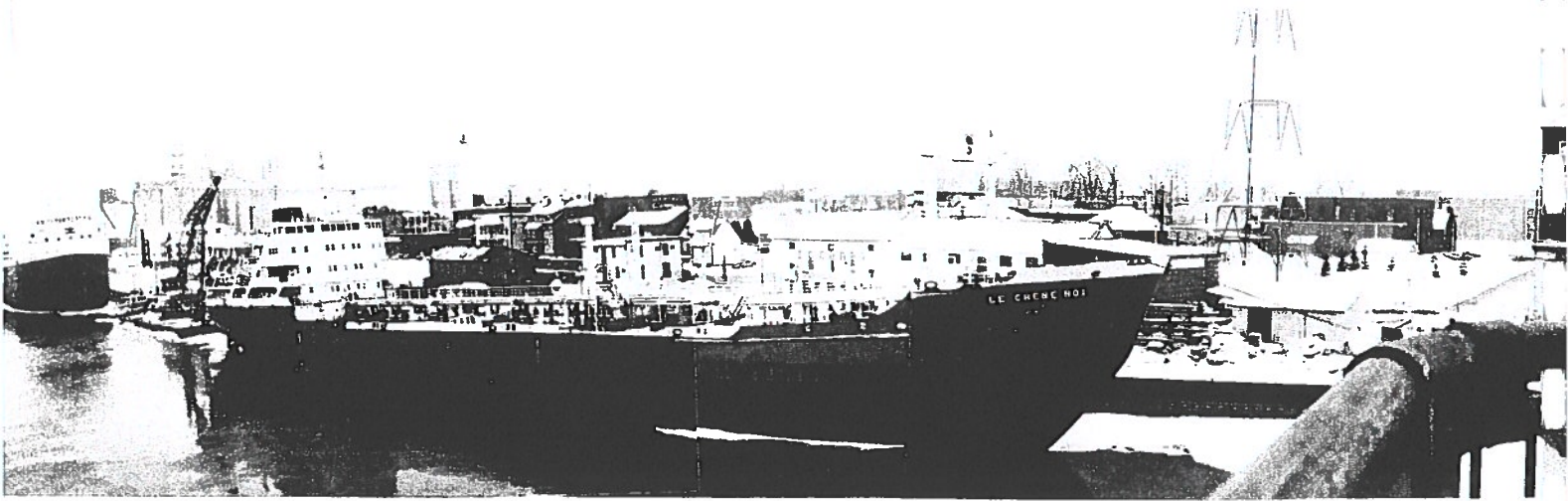
- Les rues du quartier (De la Reine, St-Jacques, du Fort)
- Les élévateurs à grains
- Le port
- Le marché
- La Place Charles-de-Montmagny
- L'emplacement de la station de pompage (ancien site de la Place du Fort)
- Les ateliers Goltec (ancien consulat américain)

Ces éléments peuvent accélérer le processus de revitalisation du quartier par leur effet catalyseur puisque qu'ils témoignent de l'âge de la cité par leur caractère distinctif et leur mémoire.

4.1.2 L'image

Les nœuds

Le noyau du quartier et le secteur à proximité du pont Turcotte constituent deux nœuds importants. Ce dernier possède un fort potentiel à développer. Il constitue un endroit stratégique pour attirer les bateaux de plaisance et de croisière au centre-ville.



À l'intérieur du quartier, les effets saisissants que projettent les élévateurs à grains et le marché en font des éléments caractéristiques de la structure du quartier. Il est donc important de renforcer cet effet et de mettre en valeur ces bâtiments, les places et les rues qui les entourent.

La rue de la Reine

Le front de ville, qui s'étend le long des berges du Richelieu, marque la première partie de la structure du quartier. Il est d'une importance capitale car il représente la façade principale du quartier. Les cargos, les quais et les équipements portuaires confirment le caractère portuaire du quartier. Ils produisent un effet saisissant lorsqu'on entre dans la ville par le pont Turcotte. De plus, ils possèdent un potentiel récréo-touristique intéressant à exploiter afin de les mettre en valeur. Les stationnements le long de la rue de la Reine sont sous exploités car ils permettent d'accéder facilement aux principaux secteurs du centre-ville.

4.1.3 Le vécu

La diversité des fonctions que l'on retrouve à l'intérieur du quartier est un atout important pour l'animation du centre-ville.

4.2 Synthèse des problèmes

4.2.1 La structure

La juxtaposition de la trame orthogonale anglaise à l'embryon d'urbanisation français et la dévitalisation du centre-ville ont provoqué de nombreuses transformations qui ont mené à la perte de l'identité de la structure du quartier. Cela s'est traduit par l'éclatement de la Place du Fort et d'une partie de la Place Charles-de-Montmagny et de la rue du Fort.

Les éléments caractéristiques

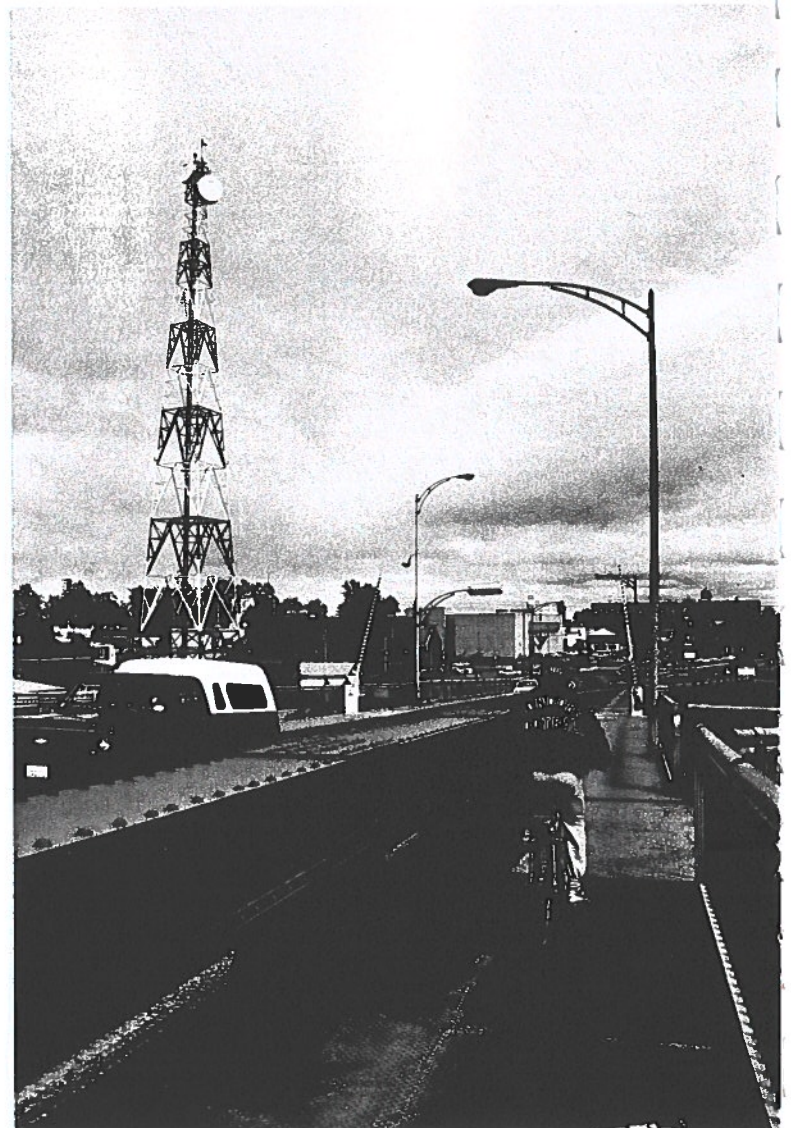
La plupart des éléments caractéristiques sont dans un piètre état, mettant ainsi en péril leur identité et leur caractère distinctif (patrimonial).

L'ancien consulat américain (ateliers Goltec) est dans un environnement peu propice pour le mettre en valeur.

4.2.2 L'image

L'image globale du quartier souffre d'une série de problèmes :

- Bâtiments dégradés, matériaux et couleurs hétéroclites.
- Espace résiduels, terrains vacants



Les nœuds

Le noyau du quartier et le secteur à proximité du pont souffrent également de certains problèmes. L'éclatement du noyau a contribué à faire disparaître certains bâtiments d'une importance capitale pour la structure du quartier. La disparition de l'Hôtel Balmoral a entraîné, non seulement la destruction de la Place Charles-de-Montmagny, mais également la dévitalisation de tout le noyau. Aujourd'hui, la place est en attente d'un autre bâtiment susceptible de faire naître de nouvelles activités. Le vaste stationnement public et la ligne de chemin de fer ont créé un vide énorme dans le tissu urbain mettant en péril la nature même du noyau. La clôture Frost qui délimite le secteur donne une image peu attrayante du port. À proximité du pont, les terrains vacants, les amas de ferraille et le style de la tour de communication offre une image peu attrayante.

La rue de la Reine

Les amas de ferraille, les hangars, les matériaux divers et la clôture Frost contribuent à rendre l'ambiance et le paysage moins agréables par rapport à la vue spectaculaire qu'il offre.

4.2.3 Le vécu

Le stationnement public situé entre les élévateurs à grains et le marché est éloigné des autres secteurs d'activité du centre-ville. Les activités portuaires sont étalées au sein du quartier sans liaison apparente (ateliers Goltec éloignés du port et des élévateurs à grains). De plus le secteur industriel provoque un conflit avec les autres secteurs en raison de l'absence d'écran et de zone tampon. Les activités de la garde côtière et des élévateurs à grains rendent l'accès aux quais et au port impossible pour les bateaux de croisières et de plaisances. Les attraits récréo-touristiques sont faibles et manquent d'infrastructures (absence de piste cyclable et d'un réseau piétonnier, etc.). La circulation des camions en direction des élévateurs à grains est peu compatible avec les rues du centre-ville. En l'absence de place publique, le stationnement est utilisé pour le rassemblement lors des grands événements. Cependant il s'agit d'un espace résiduel non structuré et peu attrayant. On dénote également un manque de bâtiments socio-culturels permettant de contrecarrer la perte d'achalandage du noyau.

5. La problématique en matière de revitalisation

Avant de souligner la problématique actuelle en matière de revitalisation, il importe de revoir les démarches et réalisations antérieures issues du premier programme caractéristique d'urbanisme afin de travailler en continuité et en harmonie avec les interventions qui ont déjà été réalisées.

Le premier plan particulier d'urbanisme

Depuis le début du siècle, le centre-ville était plongé dans une phase de dégradation lente : de nombreuses transformations (incendies, démolitions, reconstructions), dépopulation et dévitalisation de l'appareil commercial. Cette crise du centre-ville obligera la ville de Sorel et un certain nombre de partenaires à rédiger une politique d'intervention dont l'aboutissement sera le projet *Revicentre*.

La problématique du plan particulier d'urbanisme, réalisé en 1985, s'articulait autour de la situation qui caractérisait le centre-ville à l'époque.

Le concept d'aménagement était axé sur la consolidation du Carré Royal comme pôle d'attraction majeur, renforcé par une série de sous-pôles reliés entre eux par des liens piétonniers.

Les interventions

Sept ans plus tard, on constate que le centre-ville s'est développé en respectant, dans les grandes lignes, quelques-uns des principes de planification du plan particulier d'urbanisme de 1985 dont :

- La réfection du Carré Royal
- L'aménagement de la Place du marché
- L'aménagement du mail Saint-Jacques
- L'aménagement des stationnements Sacré-Cœur et Augusta
- L'aménagement du terrain longeant le pont Turcotte par un stationnement et un parc
- L'installation de mobilier urbain

Toutefois, certaines interventions prévues n'ont été réalisées qu'en partie :

- La réfection des trottoirs
- La réfection de l'éclairage
- La réfection du réseau d'Hydro-Québec et de Bell Canada
- Les sentiers piétonniers
- Les panneaux sur l'interprétation portuaire et du patrimoine

Bon nombre d'autres interventions n'ont pas encore, à ce jour, été réalisées. Elles touchaient principalement la zone portuaire et prévoyaient :

- L'aménagement d'une piste cyclable
- L'aménagement d'une promenade
- L'aménagement de la rue George à l'ouest de la rue de la Reine
- Le réaménagement de la rue du Fort
- La réfection du stationnement de la Place Charles-de-Montmagny

En somme, on constate que l'ensemble des interventions prévues a été réalisé en totalité ou en partie, à l'exception de celles touchant le cadre de notre intervention.

Complexité et contradictions vs intégration urbaine

L'évolution de ce lieu urbain a nécessité des changements dans le quartier où les fonctions traditionnelles se sont modifiées au profit de nouvelles activités. La juxtaposition de nouveaux éléments aux anciens a engendré, à certains endroits, des relations complexes ou contradictoires menaçant le caractère du lieu :

- Affaiblissement et perte d'identité de la structure : les bâtiments se dégradent et les espaces résiduels se multiplient
- Absence de relation entre l'infrastructure portuaire et les autres éléments du centre-ville
- Quartier en attente de nouvelles activités

Le problème posé par la revitalisation consiste à intégrer ces éléments complexes et contradictoires afin de renforcer la structure urbaine. Il s'agit d'augmenter le niveau de relations entre les éléments afin qu'ils forment un ensemble homogène qui génère de nouvelles activités.

Mémoires des bâtiments et des lieux historiques

La ville s'étend et on oublie que le travail de revitalisation dans les quartiers anciens doit continuer car ils représentent l'âme de la ville.

En intervenant dans ce quartier, on doit tenir compte d'un certain nombre de facteurs dont la mémoire des bâtiments et des lieux historiques.

Au-delà de la préservation d'un édifice, d'un lieu ou d'une fonction historique, il s'agit de maximiser le potentiel du cadre historique afin d'attirer les touristes et renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens en mettant en valeur l'origine de la ville ainsi que son caractère.



6. Stratégie urbaine

Reconversion : revitalisation d'un quartier

La reconversion de bâtiments et de lieux présente de nombreux avantages pour la revitalisation du quartier. La reconversion des docks de Londres, du Vieux-Port de Montréal illustre bien ces avantages. Cependant, il faut tenir compte de deux aspects importants :

- La fonction du quartier à l'échelle de la ville
- La mémoire des bâtiments et des lieux historiques

Il s'agit pour la ville de revitaliser son centre ancien par une intervention sur les espaces résiduels afin d'ouvrir le quartier sur la vie contemporaine de la cité.

La stratégie urbaine consiste à convertir certains lieux et bâtiments afin d'intégrer les éléments conflictuels de la structure et redonner vie au quartier.

Ce choix génère des relations urbaines particulières. Des liaisons vont se créer entre les divers éléments (activités portuaires et récréo-touristiques, commerces, bureaux, habitations). Elles contribueront à relier le quartier au reste du centre-ville. Ce nouveau développement urbain réinventera le lieu en y accueillant de nouvelles activités économiques, culturelles et sociales qui dynamiseront cette portion de la ville.

Ce travail sera renforcé par la valeur du symbolisme et l'allusion à divers éléments qui caractérisent le lieu. Ainsi, on atteindra plusieurs degrés de signification qui rendront le quartier vivant. On obtiendra une corrélation entre le passé et le présent qui mettra en valeur le lieu. Les fonctions et les bâtiments existants apparaîtront sous leur meilleur jour, en compagnie de nouvelles activités et d'une architecture contemporaine. Les nouveaux éléments s'inséreront dans le tissu ancien en provoquant de riches sensations, mettant l'histoire en fond de scène.

En un même lieu s'imbriqueront des édifices d'époques et de fonctions différentes qui se réuniront pour faire un tout au cœur de la ville. La reconversion sera réussie que s'il existe une bonne adéquation entre la nouvelle fonction, l'histoire, la structure, l'image et le vécu du quartier. De cette façon, la réutilisation de certains lieux en dehors de leurs fonctions existantes, multipliera les choix et les possibilités d'usage. La confrontation entre l'image résiduelle d'une fonction à l'abandon à une nouvelle image née d'un usage nouveau, générera toute la richesse de la reconversion du quartier.

7. La proposition de développement

7.1 Le concept

Le concept d'aménagement illustré au plan constitue la pièce maîtresse de la stratégie de revitalisation du quartier. Ses principaux objectifs consistent à mettre en scène les éléments caractéristiques du lieu afin de favoriser les échanges et d'attirer de nouvelles activités.

Le concept propose de renforcer l'image de la rue de la Reine par un mur de soutènement monumental supportant une esplanade et un stationnement qui viendront rejoindre les deux noeuds du quartier : le noyau et le secteur à proximité du pont Turcotte. Ces derniers seront également renforcés par de nouveaux éléments en tenant compte de l'articulation et de la hiérarchie de ces éléments par rapport à l'ensemble. De plus, le concept vise également à concentrer les activités portuaires dans de nouveaux bâtiments à proximité des élévateurs à grains. Ces bâtiments auront une double fonction : former un écran devant les éléments indésirables de l'industries portuaires et restructurer les places. L'ensemble devra cependant respecter certaines conditions afin de renforcer l'image globale qui devra former un tout. Ainsi, l'intégration des nouveaux éléments aux anciens créera un dialogue qui accentuera mutuellement leur propre valeur. Enfin le concept prévoit également de favoriser l'accès aux petites embarcations de plaisances à proximité du pont Turcotte.

7.2 Le programme

Le programme propose la création d'un stationnement public de 200 places sous l'esplanade reliant les deux principaux nœuds du quartier. Ces derniers seront renforcés par l'implantation des éléments suivants :

- Un complexe multifonctionnel et un hôtel
- La restructuration de deux places publiques (Charles-de-Montmagny et du Fort)
- Une tour à bureaux dédié aux nouvelles technologies
- La création d'une nouvelle place publique (Place de la nouvelle économie)
- Une marina pour bateaux de plaisance et de croisière
- La reconversion des bâtiments de Goltec en kiosque d'information touristique, pavillon de services et café-terrasse
- La relocalisation de l'entreprise Goltec dans de nouveaux bâtiments
- Un musée de la construction navale

Enfin, le programme prévoit également le pavage des rues du quartier.

7.3 Description du projet

Afin de faciliter sa description, l'ensemble du projet se divise en trois sections qui se caractérisent par la nature de leurs interventions

7.3.1 Secteur d'aménagement A

Le noyau

Le point de départ du projet se trouve à l'intérieur du noyau. L'intervention qui consiste à renforcer ce noyau prévoit :

- La création d'un complexe multifonctionnel pouvant accueillir congrès, spectacles ou expositions et d'un hôtel à la Place Charles-de-Montmagny
- La concentration des bâtiments et des équipements portuaires (ateliers Goltec, câbles, bouées, etc.) à l'emplacement du stationnement public adjacent aux élévateurs à grains.
- L'implantation d'un musée de la construction navale en front de ville, à côté de la Place du Fort
- Le pavage (blocs cubiques) de la Place du Fort, de la Place Charles-de-Montmagny et des rues adjacentes

Le complexe multifonctionnel, l'hôtel, les ateliers Goltec et le musée de la construction navale

Ces bâtiments sont d'une importance capitale pour le quartier. Leur style, leur forme, leur position et le choix des matériaux devront refléter une image homogène et mettre en valeur les produits locaux (acier, etc.) en s'inspirant du caractère et de l'esprit du lieu. Leur emplacement est stratégique. Il permettra de restructurer la Place du Fort et la Place Charles-de-Montmagny tout en renforçant le noyau.

De plus, les ateliers Goltec et le complexe multifonctionnel viendront former un écran derrière lequel seront dissimulés les éléments indésirables (équipements portuaires, matériaux divers, ferraille, hangars, etc.) mais néanmoins nécessaires.

L'autre avantage important concernant la relocalisation des ateliers Goltec consiste à regrouper dans un même lieu, près du port, l'ensemble des activités portuaires renforçant ainsi cette fonction caractéristique du lieu, tout en leur conservant un accès aux quais qu'ils utilisent actuellement.

Le choix d'implanter le complexe multifonctionnel, l'hôtel et le musée réside également dans la volonté de redonner au noyau une vocation socioculturelle et récréo-touristique afin d'attirer les gens au centre-ville.

Comme nous l'avons mentionné dans les chapitres précédents, il n'existe actuellement aucun élément de ce genre, même si le noyau fut, jusqu'à la dévitalisation du centre-ville, caractérisé par une activité socioculturelle intense.

La restructuration de la Place du Fort et de la Place Charles-de-Montmagny

Ces places auront plusieurs rôles et significations. Les multiples usages qui s'y rattacheront en feront des éléments d'organisation de la structure urbaine. Leur position, leur dimension, leur forme, leur vécu et leur histoire aideront le visiteur à s'orienter dans la ville et à identifier le lieu où il se trouve.

L'arrivée frontale sur la Place Charles-de-Montmagny offrira une vue saisissante sur les élévateurs à grains et le port. Pour atteindre cet objectif, l'espace de la place doit être clôturé par des bâtiments. D'où l'intérêt d'y implanter le complexe multifonctionnel et l'hôtel. De plus, les arbres seront enlevés et la fontaine rénovée.

L'implantation d'un musée d'un côté de la station de pompage et des ateliers Goltec de l'autre permettra de structurer l'espace pour former la Place du Fort.

Cette dernière sera conçue dans des dimensions et des proportions de manière à mettre en valeur la station de pompage comme un monument sur lequel une plaque commémorative apparaîtra, relatant les événements qui se sont déroulés dans ce lieu. L'orientation de la place favorisera la vue sur l'usine Beloit, vestige important de la révolution industrielle.

7.3.2 Secteur d'aménagement B

La rue de la Reine

Les terrains et quais adjacents à la rue de la Reine représente la façade principale du quartier à l'échelle de la ville. C'est pourquoi il importe de le mettre en valeur.

Cette phase consiste à améliorer l'image par une intervention sur la structure et à favoriser l'augmentation et la diversité des activités qui peuvent s'y dérouler afin qu'elles participent à la dynamique du centre-ville.

L'intervention prévoit :

- La reconversion des bâtiments Goltec en kiosque d'information touristique, pavillon de services et café-terrasse
- La réalisation d'un stationnement public, d'environ 200 places, encastré dans un mur de soutènement monumental et recouvert d'une esplanade.

Le stationnement public

La position du stationnement favorisera l'accès à l'ensemble des principaux secteurs d'activité du centre-ville.

La forme et le choix des matériaux devront mettre en valeur les fonctions suivantes :

- Utilitaire
- Structurale
- Morphologique (Mur de soutènement monumental afin de rehausser l'image de la façade principale du quartier.
- Symbolique (faire renaître la mémoire des fortifications, élément caractéristique du plan du centre-ville)

L'esplanade

L'esplanade jouera un rôle capital dans la découverte et la connaissance du quartier. Il s'agit d'un parcours permettant la renaissance des lieux et des bâtiments historiques.

Le parcours devra favoriser des sensations agréables au cheminement. Il s'agit de créer un enchaînement d'espaces qui incitent au déplacement, à l'arrêt et au repos. Le passant devra pouvoir s'arrêter à tout moment pour faire une pause et contempler le paysage dans des contextes différents ou consulter des panneaux relatant les principaux événements historiques du quartier.

Ces principes seront matérialisés par une promenade piétonne et une piste cyclable ponctuée par trois belvédères. Des éléments de mobiliers urbains (bancs publics, éclairage etc...) seront distribués le long du parcours.

Les belvédères situés dans le prolongement des rues Charlotte, George et Augusta viendront mettre en valeur la liaison de la trame orthogonale anglaise avec l'embryon d'urbanisation français. La nuit, l'éclairage, formera une série de points lumineux dominant le front de la ville.

7.3.3 Secteur d'aménagement C

Secteur à proximité du pont Turcotte

Le secteur à proximité du pont Turcotte, par la spécificité de son emplacement et la diversité des activités qui pourraient s'y dérouler, possède un fort potentiel pour devenir un nœud important du centre-ville. Dans le but d'atteindre cet objectif, l'intervention propose de renforcer l'image par l'implantation et la modification de certains éléments dont les suivants :

- Création d'une tour à bureaux intégrant la tour de communication Bell-CJSO
- Aménagement d'une marina pour bateaux de plaisance et de croisière
- Création de la Place de la nouvelle économie

La tour à bureaux

La forme de l'édifice devra mettre en valeur la notion symbolique des portes de la ville. Les espaces à bureaux en location seront dédiés aux entreprises liés aux nouvelles technologies.

Le style et le choix des matériaux devront s'harmoniser dans un esprit *hi-tech* en mettant en valeur l'acier, matière première de la région.

La marina

La marina marquera le caractère portuaire et la limite du quartier. Elle offrira une vue spectaculaire de l'entrée du quartier, renforçant ainsi l'attrait du site pour les touristes et les investisseurs.

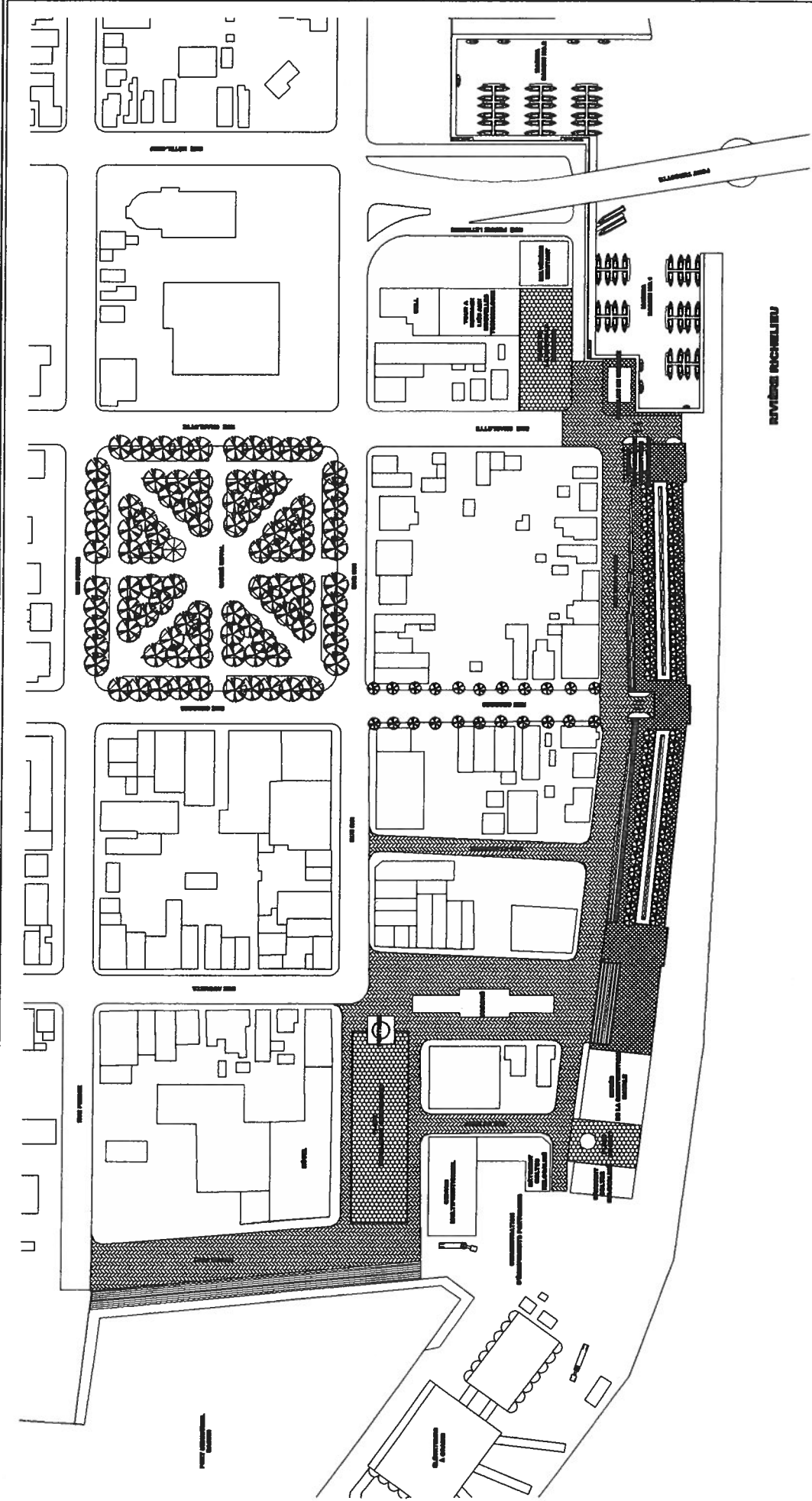
La place de la nouvelle économie

Cette place publique mettra en valeur la tour à bureaux et le belvédère existant. Elle symbolisera le début d'une nouvelle époque, d'une révolution dans le domaine des communications.

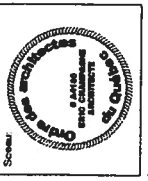
Conclusion

Ce travail illustre des choix pour la revitalisation d'un quartier. Il est le fruit d'une réflexion basée sur la reconversion des éléments qui caractérisent le lieu en tenant compte des valeurs historiques, esthétiques et d'usage.

On y propose une série d'interventions qui pourraient, au cours des prochaines années, stimuler l'économie du centre-ville et les échanges socioéconomiques et culturels en permettant à la ville de se reconstruire sur elle-même.



01



SCHEMA D'AMENAGEMENT

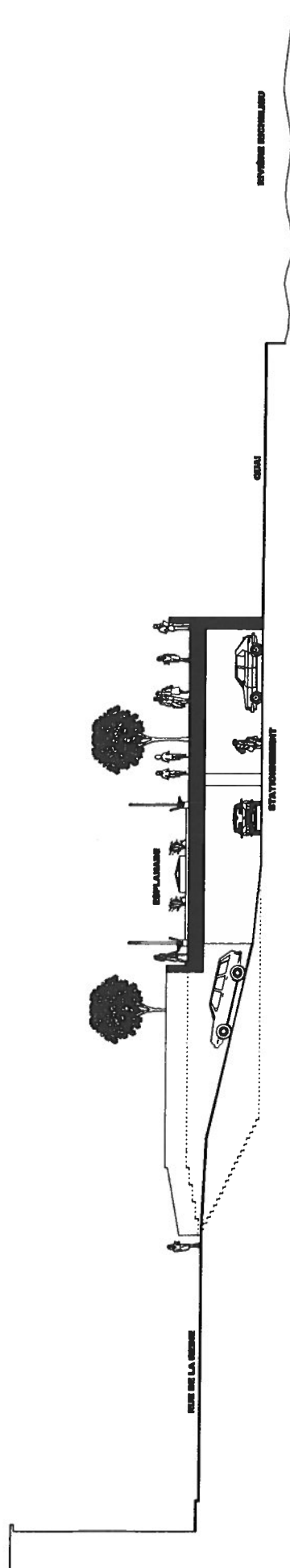
Date: AOÛT 2002
Echelle: 1/5000

Éric Champagne
ARCHITECTE

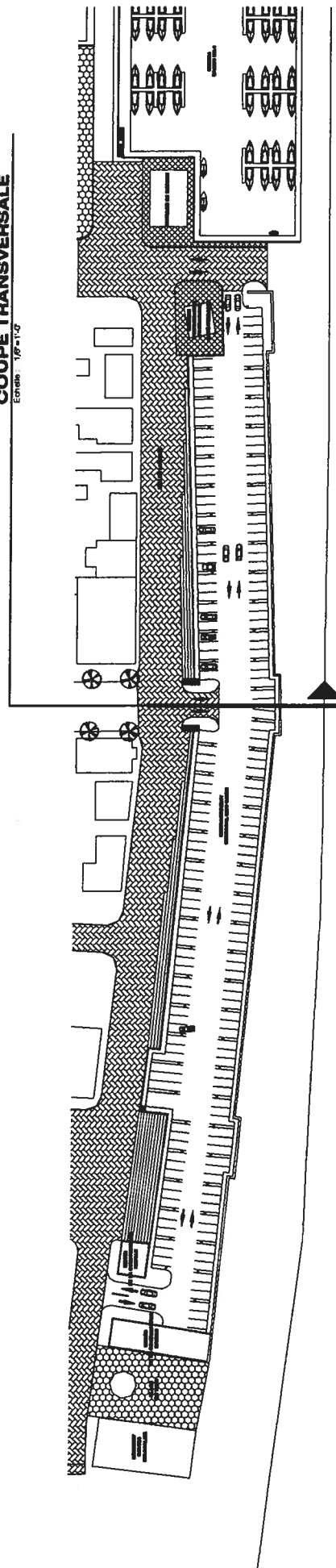
3 Ave Chapin, bur. 101 | Tél: 450.742.1000
Sorel-Tracy (Québec) | Fax: 450.742.8888
J3P 7A8

Ville de Sorel-Tracy

Projet:
PROPOSITION DE DÉVELOPPEMENT
QUARTIER PORTUAIRE

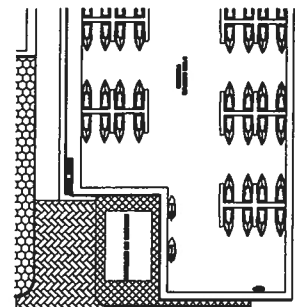


COUPE TRANSVERSALE
Echelle: 1/8" = 1'-0"



REVÊTEMENT RECONSTRUIT

PLAN DU STATIONNEMENT
Echelle: 1" = 50'-0"



Projet:
PROPOSITION DE DÉVELOPPEMENT
QUARTIER PORTUAIRE

Ville de Sorel-Tracy

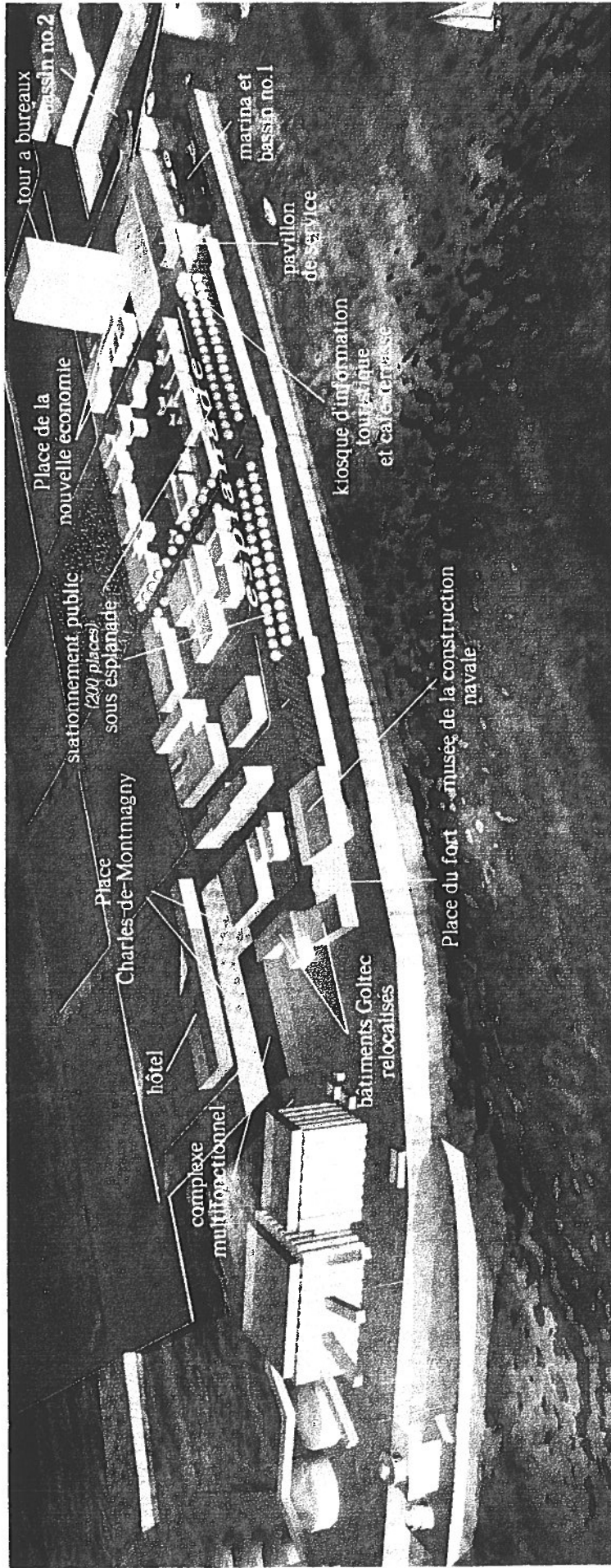
Éric Champagne
architecte

8, rue Chapin, lot 104 | T. 438.745.1888
Sorel-Tracy (Québec) | Fax: 438.745.0888
J5P 7Y3



STATIONNEMENT
PLAN ET COUPE
SCHEMATIQUE

Date: AOÛT 2002
Echelle: INDIVIDUELLE



MAQUETTE

SEP 2007
AOUT 2006
E.P. 64.016

Éric Champagne
ARCHITECTE

3 Ave Chapl. Bur. 101
Sorel-Tracy (Québec) J3P 1S2
Té. 461.742.1222
Fax. 461.742.0099

Ville de Sorel-Tracy

Projet:
**PROPOSITION DE DÉVELOPPEMENT
QUARTIER PORTUAIRE**

03