



Logements pour aînés à Sorel-Tracy

Contexte d'une population vieillissante

Université de Montréal
Baccalauréat en urbanisme
URB 3519 : Projet terminal
Hiver 2020

Par : Marc-Antoine Gauthier
Supervisé par : Sébastien Lord

Photo : Le Château Langelier, appartements pour personnes âgées, Sorel-Tracy
Source: Marc-Antoine Gauthier, 2019

Table des matières

Pourquoi s'intéresser au vieillissement de la population en urbanisme ?	9
Méthodologie de l'analyse.....	10
Les aînés, de qui s'agit-il ?.....	11
Qu'est-ce qui influence le choix de la localisation du logement des aînés ?.....	12
Contexte territorial et situation démographique.....	13
Analyse sociodémographique.....	14
Offre de logements, de commerces et de services	18
Offre de transport	19
Division de la municipalité en sous-secteurs d'analyse	20
<i>Secteur du centre-ville</i>	20
<i>Secteur de la périphérie du centre-ville</i>	21
<i>Secteur du centre commercial</i>	23
<i>Secteur de Sorel-Est</i>	24
<i>Secteur de Tracy-Est</i>	25
<i>Secteur de Tracy-Ouest</i>	26
Problématique et enjeux sur le territoire	27
Caractérisation fine des pôles commerciaux.....	28
<i>Pôle commercial du centre-ville</i>	29
<i>Pôle commercial Fiset/Victoria</i>	30
<i>Pôle commercial du boulevard Poliquin</i>	32
<i>Pôle du centre commercial Les Promenades de Sorel</i>	33
<i>Pôle commercial du secteur Tracy/Saint-Joseph-de-Sorel</i>	35
<i>Pôle commercial de la Plaza Tracy</i>	36
<i>Synthèse des observations sur le terrain</i>	37
Recommandations.....	39
<i>Secteurs prioritaires</i>	39
<i>Aménagement urbain</i>	40
Conclusion	42
Bibliographie	44
Source des figures	45
Annexe A : Analyse des critères de la marchabilité des segments de rue étudiés.....	46
Annexe B : Carte des îlots de chaleur et de fraîcheur	48

Liste des figures et tableaux

Figure 1. En-tête d'une publication statistique sur le vieillissement au Québec par l'INSPQ.....	9
Figure 2. Politique familiale et des aînés, Ville de Sorel-Tracy.....	9
Figure 3. Méthode d'analyse illustrée.....	10
Figure 4. Aînés s'apprêtant à traverser la rue.....	11
Figure 5. Aînés réfléchissant au choix de leur logement.....	12
Figure 6. Installations de Rio Tinto Fer et Titane, Sorel-Tracy.....	13
Figure 7. Municipalités de la MRC de Pierre-De Saurel.....	13
Figure 8. Projections démographiques 2016-2041, MRC de Pierre-De Saurel.....	14
Figure 9. Pyramide des âges comparée, province de Québec et ville de Sorel-Tracy, 2016.....	14
Figure 10. Pyramide des âges comparée, ville de Sorel-Tracy, 2011 et 2016.....	15
Figure 11. Pyramide des âges comparée, province de Québec, 2011 et 2016.....	15
Figure 12. Carte des activités, ville de Sorel-Tracy, 2020.....	18
Figure 13. Appartements Monseigneur-Leclaire, Sorel-Tracy.....	18
Figure 14. Habitations Regard-sur-le-Fleuve, Sorel-Tracy.....	18
Figure 15. Carte du transport actif et collectif, ville de Sorel-Tracy.....	19
Figure 16. Logo du service Taxibus.....	19
Figure 17. Piste cyclable La Sauvagine, Sorel-Tracy.....	19
Figure 18. Sous-secteur d'analyse du centre-ville.....	20
Figure 19. Sous-secteur d'analyse de la périphérie du centre-ville.....	21
Figure 19. Sous-secteur d'analyse de la périphérie du centre-ville.....	22
Figure 20. Sous-secteur d'analyse du centre commercial.....	23
Figure 21. Sous-secteur d'analyse de Sorel-Est.....	24
Figure 22. Sous-secteur d'analyse de Tracy-Est.....	25
Figure 23. Sous-secteur d'analyse de Tracy-Ouest.....	26
Figure 24. Schéma de problématique.....	27
Figure 25. Effet de barrière de l'autoroute, Sorel-Tracy.....	27
Figure 26. Point de passage sous l'autoroute, Sorel-Tracy.....	27
Figure 27. Pôle commercial Fiset/Victoria, Sorel-Tracy.....	27
Figure 28. Environnement inhospitalier au transport actif, boulevard Poliquin, Sorel-Tracy.....	27
Figure 29. Carte des zones tampons analysées.....	28
Figure 30. Zone tampon du pôle commercial du centre-ville de Sorel-Tracy.....	29
Figure 31. Vue de la rue du Roi, Sorel-Tracy.....	29
Figure 32. Parc du Carré Royal, Sorel-Tracy.....	29
Figure 33. Vue de l'avenue de l'Hôtel-Dieu, Sorel-Tracy.....	29

Liste des figures et tableaux (suite)

Figure 34. Vue de la rue Elizabeth, Sorel-Tracy.....	29
Figure 35. Îlot pavé à l'intersection des rues du Roi et Charlotte, Sorel-Tracy.....	30
Figure 36. Mobilier urbain en saison estivale, centre-ville de Sorel-Tracy.....	30
Figure 37. Zone tampon du pôle commercial Fiset/Victoria.....	30
Figure 38. Vue de la rue Victoria, Sorel-Tracy.....	31
Figure 39. Vue du boulevard Fiset, Sorel-Tracy.....	31
Figure 40. Vue de la rue Barthe, Sorel-Tracy.....	31
Figure 41. Zone tampon du pôle commercial du boulevard Poliquin, Sorel-Tracy.....	32
Figure 42. Vue de la rue Parenteau, Sorel-Tracy.....	32
Figure 43. Vue du boulevard Poliquin, Sorel-Tracy.....	32
Figure 44. Vue de la rue Leduc, Sorel-Tracy.....	33
Figure 45. Zone tampon du centre commercial Les Promenades de Sorel, Sorel-Tracy.....	33
Figure 46. Boulevard Poliquin devant le centre commercial, Sorel-Tracy.....	34
Figure 47. Piste cyclable sur une portion du boulevard Poliquin, Sorel-Tracy.....	34
Figure 48. Vue de la rue de Ramezay, Sorel-Tracy.....	34
Figure 49. Vue de la rue Jean-René-Marcoux, Sorel-Tracy.....	34
Figure 50. Zone tampon du pôle commercial du secteur Tracy/Saint-Joseph-de-Sorel, Sorel-Tracy.....	35
Figure 51. Vue de la rue Filiatrault, Sorel-Tracy.....	35
Figure 52. Vue de la route Marie-Victorin, Sorel-Tracy.....	35
Figure 53. Zone tampon du pôle commercial de la Plaza Tracy, Sorel-Tracy.....	36
Figure 54. Vue du boulevard de Tracy, Sorel-Tracy.....	36
Figure 55. Vue de la rue Robert-Côté, Sorel-Tracy.....	36
Figure 56. Vue de la rue du Père-Le Jeune, Sorel-Tracy.....	37
Figure 57. Vue du pôle commercial de la Plaza Tracy, Sorel-Tracy.....	37
Figure 58. Mobilier urbain près d'un abribus, Sorel-Tracy.....	38
Figure 59. Espace vert avec mobilier urbain sur la rue Robert-Côté, Sorel-Tracy.....	38
Figure 60. Stationnement du centre commercial Les Promenades de Sorel, Sorel-Tracy.....	39
Figure 61. Réaménagement du Mail Cap-Rouge, ajout de logements pour aînés.....	39
Figure 62. Futur complexe sportif et récréatif de Sorel-Tracy.....	39
Figure 63. Mobilier urbain au centre-ville de Victoriaville.....	40
Figure 64. Aménagements de zones tampons, rue Adélaïde, Sorel-Tracy.....	40
Figure 65. Couverture du Guide d'accompagnement pour la réalisation de la démarche MADA.....	41
Figure 66. Couverture du guide d'outils proposés par Vivre en Ville.....	42
Figure 67. Image conceptuelle, Habitations Le Bosco, Sorel-Tracy.....	42
Tableau 1. Évolution de la population, ville de Sorel-Tracy, 2011 et 2016.....	16
Tableau 2. Données sociodémographiques complémentaires.....	17

Pourquoi s'intéresser au vieillissement de la population en urbanisme ?

Sujet d'actualité depuis plusieurs années, le vieillissement de la population n'est plus à démontrer (figure 1). Plusieurs médias québécois en parlent : « *Le vieillissement de la population s'accélère* » (La Presse, 2019), « *Le Canada compte plus d'ânés que d'enfants* » (Le Devoir, 2017a), « *Population du Québec : nous serons plus nombreux... et plus vieux en 2066* » (Journal de Montréal, 2019), pour ne nommer que ceux-là. Cette réalité a aussi poussé l'Organisation des Nations Unies (ONU) à s'attarder au phénomène du vieillissement de la population. Presque tous les pays de la planète seront touchés et cette nouvelle réalité influence plusieurs sphères, non seulement les systèmes de santé, mais aussi l'économie, le travail, les transports et le logement, par exemple (ONU, 2020). Ainsi, il semble opportun de poser la question suivante : qu'en est-il du monde municipal et de l'aménagement du territoire ? Sans aucun doute, cette discipline devra aussi prendre en compte cette réalité dans les développements futurs. Par contre, le phénomène ne semble pas être suffisamment pris en compte au sein des municipalités, comme le dit l'article *Le vieillissement de la société québécoise : un enjeu municipal méconnu* paru dans Le Devoir en 2017. Cette lettre d'opinion d'Anne-Marie Séguin de l'INRS précise aussi que ce ne sont pas tous les ânés qui nécessitent des aménagements spécifiques, mais ces derniers seront tout aussi bénéfiques pour la population en général (Le Devoir, 2017b).

Le phénomène doit aussi être abordé différemment dans une ville de grande taille comme Montréal et une ville de banlieue éloignée comme l'est Sorel-Tracy, d'autant plus que la réalité de la région métropolitaine est toute autre. En effet, la densité d'habitations y est plus élevée, de même que la densité de l'offre commerciale de proximité. En comparaison, une ville de banlieue comme Sorel-Tracy présente une faible densité de logements, hormis dans le centre-ville. L'offre commerciale est davantage concentrée en certains points, diminuant la possibilité d'accéder à des commerces de proximité et incitant la population à recourir à l'automobile, d'autant plus que l'offre de transport collectif y est limitée, contrairement à un milieu typiquement urbain comme l'est Montréal. Par contre, il est important de spécifier que la comparaison entre Montréal et Sorel-Tracy ne peut être absolue et sans nuances. Il est évident que la forme urbaine est différente et que la proximité entre les résidences et les commerces et services est plus fréquente à Montréal qu'à Sorel-Tracy. Il n'est pas possible de recréer cette proximité au sein d'un territoire de banlieue déjà urbanisé et bâti, mais il s'avère tout de même souhaitable de proposer des pistes de solution qui permettront d'améliorer l'environnement urbain aux environs des logements pour ânés et ainsi faciliter et encourager les déplacements actifs sur le territoire.

À Sorel-Tracy, il existe présentement des logements destinés aux ânés dispersés dans la municipalité. Par contre, leur localisation n'est pas basée sur une politique ou une réglementation municipale, mais selon une logique de promoteurs. Bien qu'il existe un volet destiné aux ânés au sein de la Politique familiale 2014-2016 de la ville de Sorel-Tracy (figure 2), pour ce qui est des logements, il n'y est question que de subventions au développement de logements sociaux destinés aux familles ou aux ânés à faibles revenus, mais la politique ne traite pas de la localisation des logements sur le territoire (Ville de Sorel-Tracy, n.d. b). D'autres aspects de la politique, et qui sont spécifiques aux ânés, visent le développement de services destinés à cette population comme le service de popote roulante ou



Figure 1. En-tête d'une publication statistique sur le vieillissement au Québec par l'INSPQ. Source : INSPQ, 2016.



Figure 2. Politique familiale et des ânés, Ville de Sorel-Tracy. Source : Ville de Sorel-Tracy, 2020.

un bottin des ressources, par exemple (Ville de Sorel-Tracy, n.d. b).

Ainsi, il convient de se demander si la localisation actuelle des logements est optimale. Si elle ne l'est pas, y aurait-il des endroits où ces habitations devraient prioritairement se situer ? Il serait aussi utile de se demander quels aménagements urbains idéaux devraient être mis en place pour rendre les environs des logements pour aînés et des pôles commerciaux favorables au transport actif.

Méthodologie de l'analyse

Avant de déterminer la localisation optimale des logements destinés aux aînés et les aménagements prioritaires à mettre en place, il faut d'abord définir les concepts de base. Ainsi, la première étape consistera à établir qui sont les personnes âgées, mais aussi quels sont leurs besoins en ce qui a trait aux logements, plus particulièrement à la localisation des logements qu'ils habitent sur le territoire. En second lieu, la municipalité sera subdivisée en différents sous-secteurs qui permettront d'analyser le territoire d'étude et d'en faire ressortir les principaux enjeux. Ces derniers mèneront à l'identification d'éléments de problématique qu'il sera possible de localiser sur le territoire. Suite à cela, les différents pôles commerciaux de la ville serviront de base à une caractérisation fine de zones tampons qui les entourent. Les résultats de cette analyse permettront de faire ressortir les avantages et les inconvénients d'implanter des logements pour aînés à l'intérieur de ces zones tampons. Finalement, il s'agira d'énoncer des recommandations au sujet de l'emplacement idéal à privilégier pour la mise en place de futurs logements pour aînés, mais aussi en ce qui a trait aux aménagements urbains à prioriser.

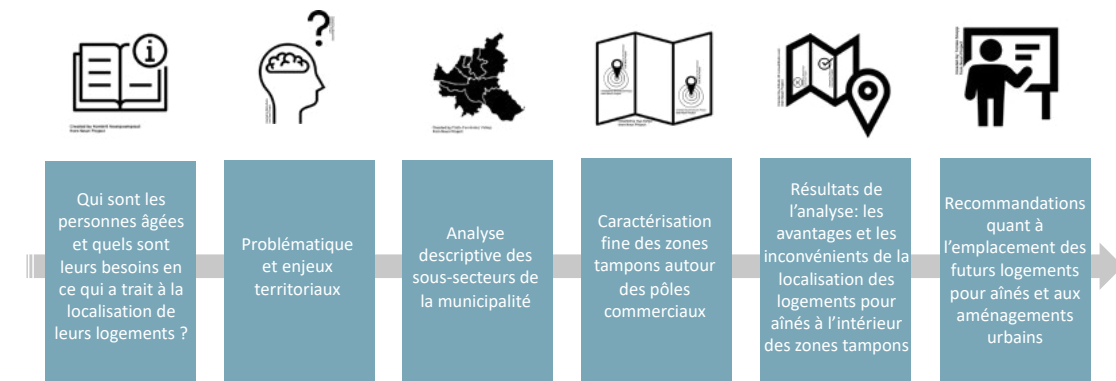


Figure 3. Méthode d'analyse illustrée.

Les aînés, de qui s'agit-il ?

Avant de débiter un travail concernant les logements destinés aux personnes âgées, encore faut-il savoir de qui l'on parle. Qui sont les personnes âgées ? De quel groupe d'âge s'agit-il ?

En consultant plusieurs publications des différents paliers de gouvernement, on s'aperçoit que lorsqu'il est question des personnes âgées, celles-ci correspondent toujours au groupe d'âge des 65 ans et plus (Institut du Québec, 2017). Auparavant, avec le concept de Liberté 55 pour l'accession à la retraite, il était possible de parler de retraité avant de parler de personnes âgées. Par contre, de nos jours, avec la volonté de hausser l'âge minimal de la retraite sans pénalité jusqu'à 65 ans, les termes retraités et personnes âgées ne feront bientôt plus qu'un (figure 4). Dans le futur, la majorité de la population âgée entre 55 et 65 ans sera toujours sur le marché du travail. Il ne faut pas oublier aussi que pour pouvoir augmenter l'âge de la retraite, les gouvernements se basent sur la hausse de l'espérance de vie des Canadiens, qui est passée de 79 ans à 85 ans pour les hommes entre 1966 et 2016 et de 82 ans à 88 ans pour les femmes durant la même période de temps (Les Affaires, 2019).

Pour ce qui est du gouvernement fédéral, le Régime de pensions du Canada verse les montants aux prestataires à partir de 65 ans (Gouvernement du Canada, 2020). De son côté, le gouvernement provincial prévoit la distribution de la Rente de retraite du Régime de rentes du Québec également à partir de 65 ans (Retraite Québec, 2020).

D'autres documents non gouvernementaux vont aussi dans ce sens. Dans l'article « À quel âge est-on vieux? » (2011), Bernard Ennuyer indique que, selon un sondage réalisé auprès des Français, la réponse moyenne était de 69 ans. Par contre, plus les répondants étaient jeunes, plus l'âge qu'ils mentionnaient était près de 60 ans. Inversement, plus les répondants étaient eux-mêmes âgés, plus l'âge estimé de la vieillesse avoisinait les 80 ans. Il semblait aussi avoir une différence parmi les classes sociales, les plus aisés estimant cet âge aux environs de 70 ans, alors que les moins nantis l'estimaient davantage autour de 65 ans.

De son côté, l'Institut national de la statistique et des études économiques de France utilise dans ses données l'âge de 60 ans pour la retraite et celui de 65 ans pour parler des personnes âgées, en admettant que ces âges puissent être interchangeables. Au Canada, il semble que l'âge auquel on commence à parler de personnes âgées ou d'aînés soit 65 ans, en se fiant à l'âge de la retraite ainsi qu'aux publications statistiques. Au Québec, les publications de l'Institut de la statistique du Québec parlent des 65 ans et plus, mais aussi des 85 ans et plus (INSPQ, 2016). Comme le mentionne aussi Bernard Ennuyer, il existe différentes catégories d'aînés puisque les réalités, les aspirations, les besoins et les capacités varient grandement en vieillissant. Il fait référence à une catégorisation proposée par Muriel Boulmier et qui divise les aînés en trois groupes : « [...] les 60-75 ans [sont les] seniors-actifs, les 75-85 ans [...] [connaissent] de « pluri-mini-handicaps » et les plus de 85 ans pour lesquels « statistiquement » les effets de la dépendance deviennent visibles » (Ennuyer, 2011, p. 134).



Figure 4. Aînés s'apprêtant à traverser la rue. Source : Flickr, Gary Knight, 2011.

Ainsi, suite à ces constats, dans le cadre de ce travail, il sera question des 65 ans et plus, qui s'avère le groupe le plus souvent mentionné et aussi celui sur lequel l'attention des paliers de gouvernement et des institutions de statistiques est la plus dirigée.

Qu'est-ce qui influence le choix de la localisation du logement des aînés ?

Tout d'abord, il est important de mentionner qu'en ce qui a trait aux logements, les besoins des aînés ne sont pas réellement différents de ceux du reste de la population. Par contre, plus ceux-ci vieillissent, plus ils connaîtront une diminution de leurs capacités physiques (Negron-Poblete, Lord, Ketsens, & Gill, 2015). Ainsi, c'est à ce moment que des besoins plus spécifiques entreront en jeu. Par contre, pour le bien de ce travail, toutes ces particularités ne seront pas abordées, puisque, rappelons-le, le but de cette analyse n'est que de déterminer la localisation optimale des logements pour aînés sur le territoire de la ville de Sorel-Tracy et de recommander des aménagements urbains prioritaires à mettre en place.

Il faut tout de même savoir que la majorité des aînés désirent demeurer dans leur habitation actuelle le plus longtemps possible, surtout s'ils en sont propriétaires (Gouvernement du Québec, 2004). Le logement qui leur convient le mieux est aussi celui qu'ils habitent présentement. Ils sont aussi souvent désireux de demeurer dans le même quartier (Gouvernement du Québec, 2004). Ceux qui déménageront le feront dans le but de changer de type de logement, possiblement pour une unité d'habitation d'une superficie moindre, tout en préférant demeurer dans le même quartier (Gouvernement du Québec, 2004; Negron-Poblete et al., 2015). Ce sera donc la localisation du nouveau logement qui prévaudra sur le type de logement habité (Negron-Poblete et al., 2015).

Malgré une diminution de leurs capacités physiques, les aînés veulent conserver leur autonomie un maximum d'années. Il s'agit, par exemple, d'être autonome pour leurs déplacements, surtout pour ceux faits en automobile (Lord, 2011). Ainsi, sur un territoire de banlieue comme Sorel-Tracy, la majorité des déplacements se font selon ce mode de transport puisque le territoire a été planifié en fonction de ce type de déplacements. Les villes de banlieue sont aussi conçues en différents secteurs monofonctionnels, c'est-à-dire qu'on y retrouve des secteurs résidentiels, des concentrations de commerces et de services et d'autres secteurs qui regroupent des industries, par exemple (Levé, 2019). Contrairement aux milieux de faible densité et monofonctionnels, un territoire ou un secteur offrant une mixité d'activités ainsi qu'une forte densité de logements favorise les déplacements à pied (Negron-Poblete & Lord, 2014). D'un autre côté, la diminution graduelle des capacités physiques des aînés limitera ces mêmes déplacements (Negron-Poblete &



Figure 5. Aînés réfléchissant au choix de leur logement.
Source : vivreenresidence.com, 2015.



Figure 6. Installations de Rio Tinto Fer et Titane, Sorel-Tracy.
Source : Rio Tinto, 2015.

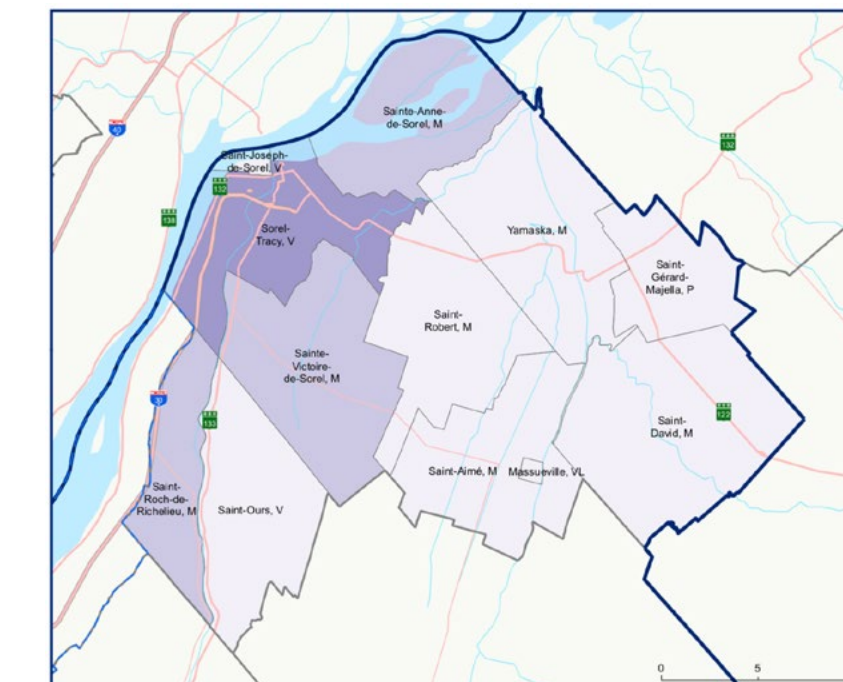


Figure 7. Municipalités de la MRC de Pierre-De Saurel.
Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec, 2019.

Lord, 2014). Ainsi, il s'agit davantage d'implanter les logements pour aînés à proximité des services et commerces ou encore d'adapter les aménagements urbains à la diminution des capacités motrices des aînés (Negron-Poblete & Lord, 2014; Negron-Poblete et al., 2015). Des aménagements favorisant les déplacements pédestres sécuritaires sont à prioriser (Negron-Poblete & Lord, 2014).

En urbanisme, il est possible d'influencer ces choix en établissant un zonage qui permet l'implantation de logements pour aînés dans des secteurs spécifiques et qui favorise aussi une mixité d'usages. L'arrivée de ces unités d'habitation peut aussi servir de levier pour la croissance et la revitalisation des quartiers.

Contexte territorial et situation démographique

Fondée en 1642, la Ville de Sorel-Tracy est située au nord-est de la Montérégie et au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu. À peine localisée à 75 kilomètres de la Ville de Montréal, sa réalité de ville de banlieue est tout de même différente de celle des banlieues comprises dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). De plus, bien que Sorel-Tracy offre un service d'autobus interrégional vers la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke, elle n'est pas comprise dans le territoire de la CMM dont la limite nord-est est la ville de Contrecoeur, limitrophe à Sorel-Tracy.

Autrefois ville de premier plan pour la construction des navires, Sorel-Tracy conserve encore de nos jours une importance dans le milieu industriel. Les entreprises qui s'y trouvent aujourd'hui se spécialisent davantage dans l'industrie métallurgique et sidérurgique, ainsi que dans le transport et l'entreposage de produits pétroliers (figure 6).

Sorel-Tracy est aussi la ville-centre de la MRC de Pierre-De Saurel qui regroupe douze municipalités à majorité rurale (figure 7). En effet, dix d'entre elles, couvrant 90 % du territoire, mais ne représentant qu'à peine 30 % de la population, sont situées en territoire agricole. Les 10 % du territoire restant comprennent les deux municipalités urbaines que sont la Ville de Sorel-Tracy et la Ville de Saint-Joseph-de-Sorel, qui abritent 70 % de la population de la MRC (MRC de Pierre-De Saurel, 2015).

Selon les plus récentes estimations de population de 2020 publiées par l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ), la MRC de Pierre-De Saurel comptait 51 339 habitants, une baisse de 154 personnes depuis le décret de population de 2019. Les données de population de 2018 de l'ISQ indiquaient une population totale de 51 077 habitants dont 13 458 faisaient partie du groupe des 65 ans

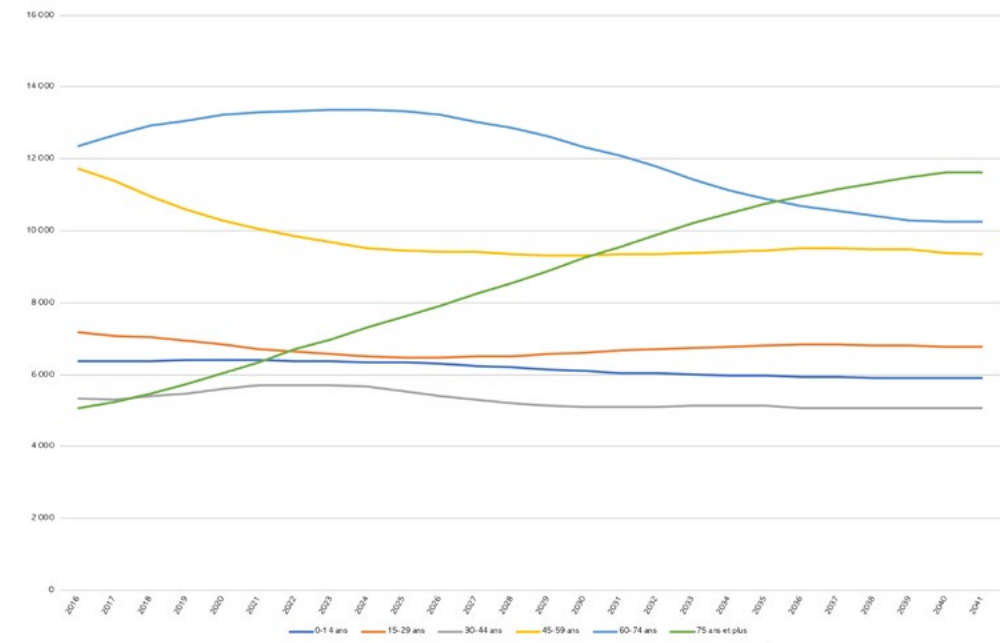


Figure 8. Projections démographiques 2016-2041, MRC de Pierre-De Saurel. Source : Institut de la statistique du Québec, 2019.

et plus, soit 26,3 %. Le décret gouvernemental de 2020 sur la population montre également que la Ville de Sorel-Tracy a, elle aussi, connu une diminution de sa population, passant sous les 35 000 habitants, une première depuis 2013, avec 34 933 résidents.

Les plus récentes projections démographiques de l'ISQ anticipent une hausse de l'âge moyen de la population de la MRC de Pierre-De Saurel entre 2016 et 2041, passant de 46,9 ans à 51,3 ans (ISQ, 2019). Par le fait même, la part des 65 ans et plus augmente également, passant de 24,9 % en 2016 à 35,6 % en 2041, soit une hausse de 43,6 % (ISQ, 2019). La hausse la plus significative sera chez les 75 ans et plus. En 2016, il s'agit du groupe qui compte le moins d'effectifs alors qu'il s'agira de celui qui en dénombrera le plus en 2041 avec une hausse de 125 % sur 25 ans. Pour ce qui est de la ville de Sorel-Tracy, les 75 ans et plus verront aussi leurs effectifs augmenter, mais de 98 % soit presque le double (figure 8).

Ainsi, tant la MRC de Pierre-De Saurel que la Ville de Sorel-Tracy connaîtront un vieillissement de la population marqué durant les prochaines années, ce qui fait de Sorel-Tracy un lieu propice pour agir sur différents aspects de l'offre de logements destinés aux 65 ans et plus, tels que leur localisation ainsi que les aménagements urbains à mettre en place dans certaines portions du territoire.

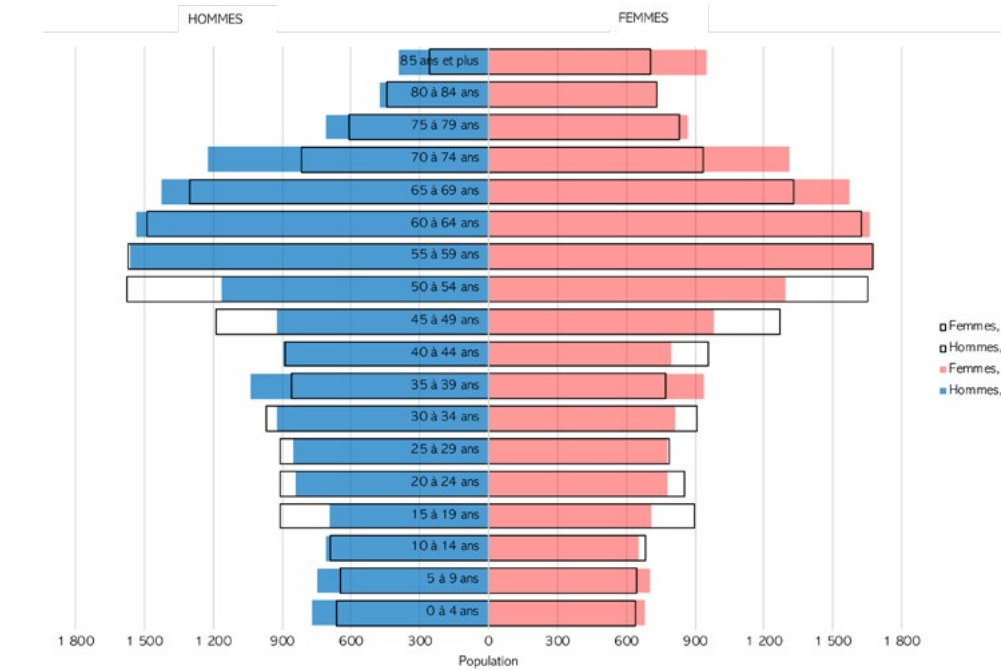


Figure 10. Pyramide des âges comparée, ville de Sorel-Tracy, 2011 et 2016. Source : Statistique Canada, 2011 et 2016.

de population le plus représenté se retrouve également chez les 55 à 59 ans, mais suivi de près plutôt par le groupe des 50 à 54 ans.

Pour ce qui est des 54 ans et moins, les données démontrent que la proportion de cette population, tant chez les hommes que chez les femmes, est moins représentée à Sorel-Tracy que dans la province de Québec (figure 9, page 15). Le plus grand écart pour les femmes serait dans le groupe des 30 à 34 ans, où les taux sont de 2,33% pour la Ville de Sorel-Tracy et de 3,17% pour la province de Québec. Chez les hommes, la plus grande différence est pour ceux âgés de 5 à 9 ans (2,14% pour la ville contre 2,94% pour la province). Également, toujours dans la population des 54 ans et moins de Sorel-Tracy, on remarque que la tranche d'âge la moins peuplée chez les hommes est celle des 15 à 19 ans, tandis que chez les femmes, il s'agit des 10 à 14 ans, alors qu'au Québec, cette plus faible proportion se retrouve chez les 10 à 14 ans, tant chez les hommes que les femmes.

L'ensemble de ces données comparant ces deux populations confirment donc le vieillissement de la population plus marqué dans la ville de Sorel-Tracy comparativement aux données de l'ensemble du Québec et également, qu'il y a une proportion moins grande de jeunes à Sorel-Tracy qu'au Québec.

Analyse sociodémographique

Avant de faire des recommandations en ce qui a trait aux futurs aménagements destinés à la population âgée sur le territoire de Sorel-Tracy, encore faut-il connaître la population. L'analyse de certaines données sociodémographiques tirées du dernier Recensement de la population de Statistique Canada, réalisé en 2016, permettra de mieux connaître les différentes caractéristiques de cette population.

Tout d'abord, la comparaison des pyramides des âges de la ville de Sorel-Tracy et de la province de Québec permet d'établir certains constats. À Sorel-Tracy, on note une plus grande proportion d'hommes et de femmes comparativement aux taux globaux de la province de Québec à partir de la tranche d'âge de 55 à 59 ans (figure 9). La différence la plus marquée pour les femmes est pour la tranche d'âge de 65 à 69 ans (4,52% à Sorel-Tracy contre 3,08% dans la province de Québec). Pour ce qui est des hommes, il s'agit du groupe âgé de 70 à 74 ans, où les taux sont de 3,52% pour la Ville de Sorel-Tracy et de 2,17% pour la province de Québec.

On remarque également que la plus forte concentration de la population de Sorel-Tracy se retrouve dans la tranche d'âge des 55 à 59 ans, suivie de près par le groupe des 60 à 64 ans. Si l'on compare avec les données du Québec, on constate que le groupe

La comparaison des pyramides des âges de 2011 et de 2016 de la ville de Sorel-Tracy permet aussi de tirer certains constats. En regardant la figure 10, on remarque que la tranche d'âge la plus représentée en 2016 est celle des 55 à 59 ans, tant chez les hommes que chez les femmes. Cette même tranche d'âge était la plus peuplée en 2011 chez les femmes, tandis que chez les hommes, il s'agissait plutôt des 50 à 54 ans, mais avec une faible différence. Si on compare avec la population du Québec, la catégorie la plus représentée en 2016 était également celle des 55 à 59 ans, pour les deux sexes, alors qu'il s'agissait des 50 à 54 ans en 2011, autant chez les hommes que chez les femmes (figure 11).

À Sorel-Tracy, c'est chez la tranche d'âge des 70 à 74 ans qu'on remarque la hausse la plus significative en 2016 comparativement à 2011 tandis qu'au Québec, on la retrouve plutôt chez les 65 à 69 ans, autre signe que la population est plus vieillissante à Sorel-Tracy qu'au Québec. De plus, on remarque que la première hausse à Sorel-Tracy se manifeste chez les 60 à 64 ans, alors qu'au Québec, on la retrouve chez les 55 à 59 ans (figure 11).

On remarque aussi qu'à Sorel-Tracy, la population a diminué dans l'ensemble des tranches d'âge inférieures à 54 ans, exception faite des 35 à 39 ans et des 0 à 9 ans, autant chez les hommes que chez les femmes, et des 10 à 14 ans et des 40 à 44 ans chez les hommes uniquement. À noter qu'au Québec aussi, on retrouve une hausse chez les 35 à 39 ans et les 5 à 9 ans. La baisse la plus significative à Sorel-Tracy se retrouve chez les 50 à 54 ans, autant hommes que femmes, alors qu'au Québec, on la retrouve chez les 45 à 49 ans. On remarque aussi une baisse significative chez les 15 à 19 ans, autant à Sorel-Tracy qu'au Québec, entre 2011 et 2016.

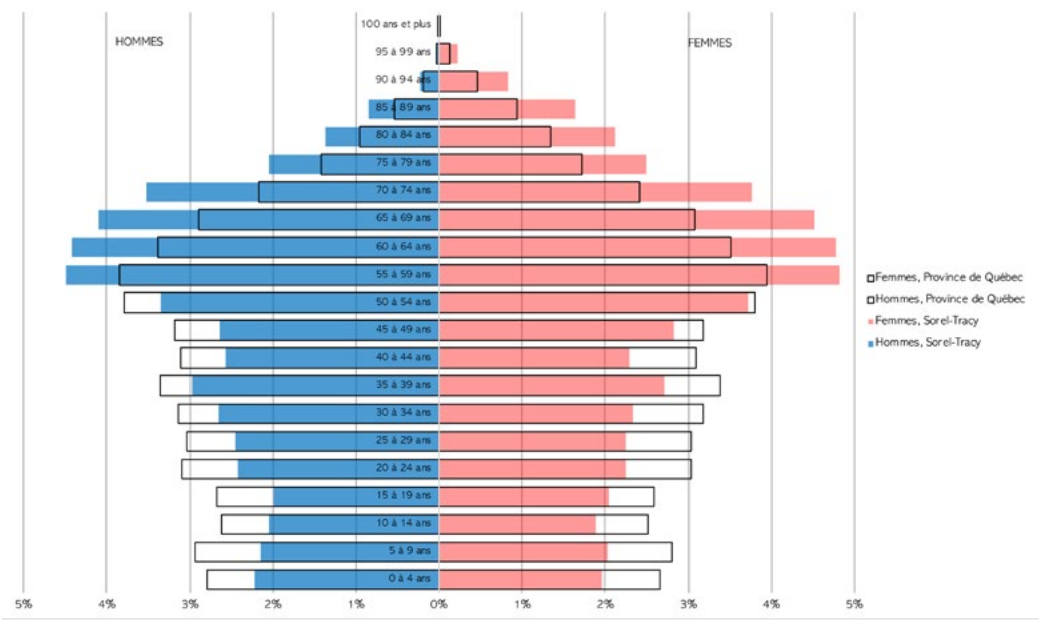


Figure 9. Pyramide des âges comparée, province de Québec et ville de Sorel-Tracy, 2016. Source : Statistique Canada, 2016.

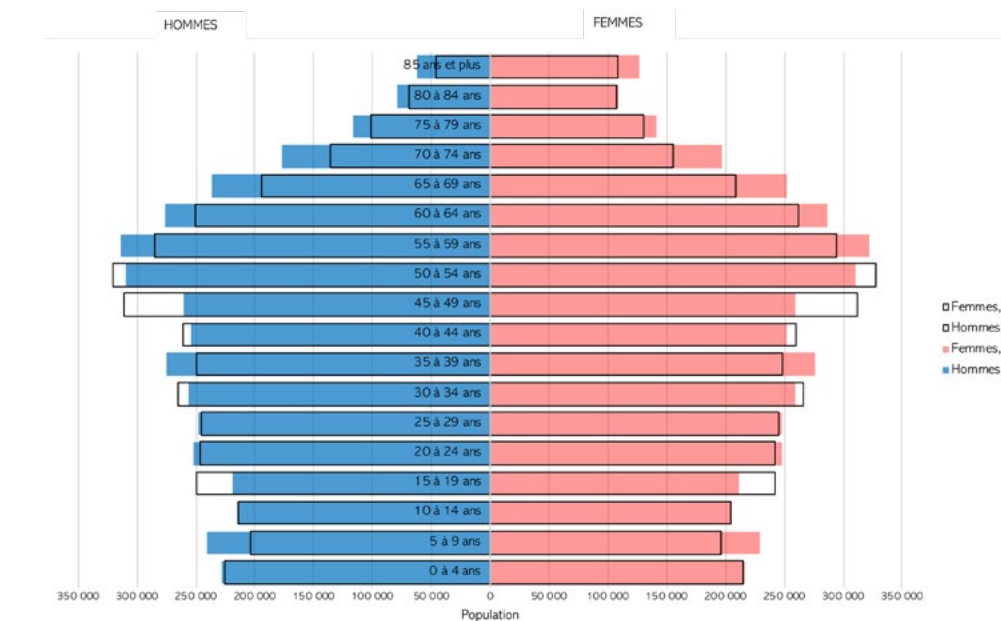


Figure 11. Pyramide des âges comparée, province de Québec, 2011 et 2016. Source : Statistique Canada, 2011 et 2016.

	Population totale		Variation, 2011-2016
	2011	2016	
0 à 4 ans	1 300	1 440	140
5 à 9 ans	1 295	1 445	150
10 à 14 ans	1 380	1 365	-15
15 à 19 ans	1 800	1 405	-395
20 à 24 ans	1 765	1 620	-145
25 à 29 ans	1 700	1 635	-65
30 à 34 ans	1 880	1 730	-150
35 à 39 ans	1 625	1 975	350
40 à 44 ans	1 845	1 695	-150
45 à 49 ans	2 460	1 900	-560
50 à 54 ans	3 225	2 455	-770
55 à 59 ans	3 245	3 235	-10
60 à 64 ans	3 115	3 190	75
65 à 69 ans	2 635	2 995	360
70 à 74 ans	1 750	2 535	785
75 à 79 ans	1 440	1 575	135
80 à 84 ans	1 175	1 205	30
85 ans et plus	960	1 340	380
Population totale, Sorel-Tracy	34 600	34 755	155

Tableau 1. Évolution de la population, ville de Sorel-Tracy, 2011 et 2016.
Source : Statistique Canada, 2011 et 2016.

Ces données démontrent que les tranches d'âge des 55 à 59 ans, des 60 à 64 ans ainsi que des 65 à 69 ans sont les plus représentées. Il est donc permis de supposer que, dans les prochaines années, ce seront les tranches d'âges des 60 à 64 ans, 65 à 69 ans et les 70 à 75 ans qui comprendront le plus d'effectifs dans la population de Sorel-Tracy, ce qui abonde dans le même sens que les projections démographiques de l'ISQ.

Bien qu'il en ait été question plus tôt, les données sur les variations de population n'étaient que des estimations de l'ISQ. Par contre, il est possible de comparer ces données entre les recensements de 2011 et 2016. Ainsi, durant cette période, la population totale de la ville de Sorel-Tracy n'a augmenté que de 155 habitants. Le groupe d'âge qui présente la plus forte augmentation est celui des 70 à 74 ans alors que la plus forte baisse se situe chez les 50 à 54 ans (tableau 1). On remarque aussi une hausse de population chez les 60 ans et plus, ainsi que chez les 35 à 39 ans et les 0 à 9 ans, qui peut s'expliquer par la naissance d'enfants chez les jeunes familles. On observe une diminution de la population chez les 10 à 34 ans et les 40 à 59 ans. Chez les jeunes, cette baisse est plus marquée pour les 15 à 19 ans et les 20 à 24 ans.

	Sorel-Tracy	MRC de Pierre-De Saurel	Province de Québec
Population			
Population de 65 ans et plus	27,8 %	25,2 %	18,3 %
Âge moyen de la population (ans)	48,1	46,9	41,9
Âge médian de la population (ans)	52,5	51,0	42,5
Logement			
Maisons individuelles	53,2 %	61,7 %	45,4 %
Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages	28,6 %	22,1 %	32,7 %
Ménages composés de 1 personne	37,5 %	35,1 %	33,3 %
Ménages composés de 2 personnes	39,5 %	39,8 %	34,7 %
Taille moyenne des ménages privés	2,0 personnes	2,1 personnes	2,3 personnes
Nombre moyen de pièces par logement	5,7	5,9	5,8
Ménages propriétaires	61,4 %	66,7 %	61,3 %
Pourcentage des ménages propriétaires consacrant 30 % ou plus de leurs revenus aux frais de logement	10,3 %	10,6 %	12,9 %
Frais de logement mensuel moyen pour les ménages propriétaires	855 \$	852 \$	1 085 \$
Ménages locataires	38,6 %	33,3 %	38,6 %
Pourcentage des ménages locataires dans un logement subventionné	8,2 %	7,9 %	9,3 %
Pourcentage des ménages locataires consacrant 30 % ou plus de leurs revenus aux frais de logement	33,6 %	33,0 %	33,7 %
Frais de logement mensuel moyen pour les ménages locataires	611 \$	611 \$	775 \$
Revenus			
Revenu moyen des particuliers en 2015	37 837 \$	38 347 \$	42 546 \$
Population de 65 ans et plus considérée à faible revenu	25,2 %	23,4 %	16,9 %

Tableau 2. Données sociodémographiques complémentaires.
Source : Statistique Canada, 2016.

À ces données spécifiques sur l'âge de la population s'ajoutent d'autres données (tableau 2). En les comparant à celles de la MRC de Pierre-De Saurel et de la province de Québec, il est possible de faire ressortir les particularités de la ville de Sorel-Tracy à plusieurs niveaux. On remarque d'abord que la part de la population âgée de 65 ans et plus est plus élevée à Sorel-Tracy qu'au Québec, et ce, de près de dix points de pourcentage. L'âge moyen de la population est de six ans plus élevés à Sorel-Tracy qu'au Québec, alors que l'âge médian y est de dix ans plus élevés. Comme l'âge médian à Sorel-Tracy est de 52,5 ans, cela signifie donc que l'âge de la moitié de la population est supérieur à cette valeur, autre preuve que le vieillissement de la population est plus marqué qu'ailleurs au Québec.

On note aussi que la proportion des citoyens habitant une maison individuelle est plus élevée à Sorel-Tracy qu'au Québec, mais c'est au sein de la MRC de Pierre-De Saurel que le nombre de maisons individuelles est plus élevé. Inversement, on retrouve moins de gens logeant dans un appartement situé dans un immeuble de moins de cinq étages à Sorel-Tracy qu'au Québec, bien que la différence soit moins grande que pour les maisons individuelles. On note aussi une proportion légèrement plus élevée de ménages d'une personne ou de deux personnes à Sorel-Tracy comparativement au Québec. La taille moyenne des ménages ainsi que le nombre moyen de pièces par logement s'équivalent par rapport au Québec. La proportion de ménages propriétaires à Sorel-Tracy est aussi semblable à la moyenne québécoise et un peu plus élevée dans la MRC de Pierre-De Sorel. Pour ce qui est des ménages locataires, une proportion légèrement plus faible vit dans un logement subventionné à Sorel-Tracy comparativement au Québec. On note également que le tiers des ménages locataires consacrent trente pour cent ou plus de leurs revenus aux frais de logements. Par contre, les frais de logement des ménages locataires sont inférieurs de 164 \$ par mois à Sorel-Tracy en comparaison à la moyenne québécoise.

On remarque aussi que le revenu moyen des particuliers en 2015 à Sorel-Tracy est inférieur à la moyenne québécoise environ 4 700 \$ de moins annuellement, ce qui n'est pas à négliger. Parallèlement à cela, on retrouve à Sorel-Tracy une plus forte proportion d'ânés vivant sous le seuil de faible revenu soit le quart de cette population (25,2 %) comparativement à 16,9 % pour la province de Québec.

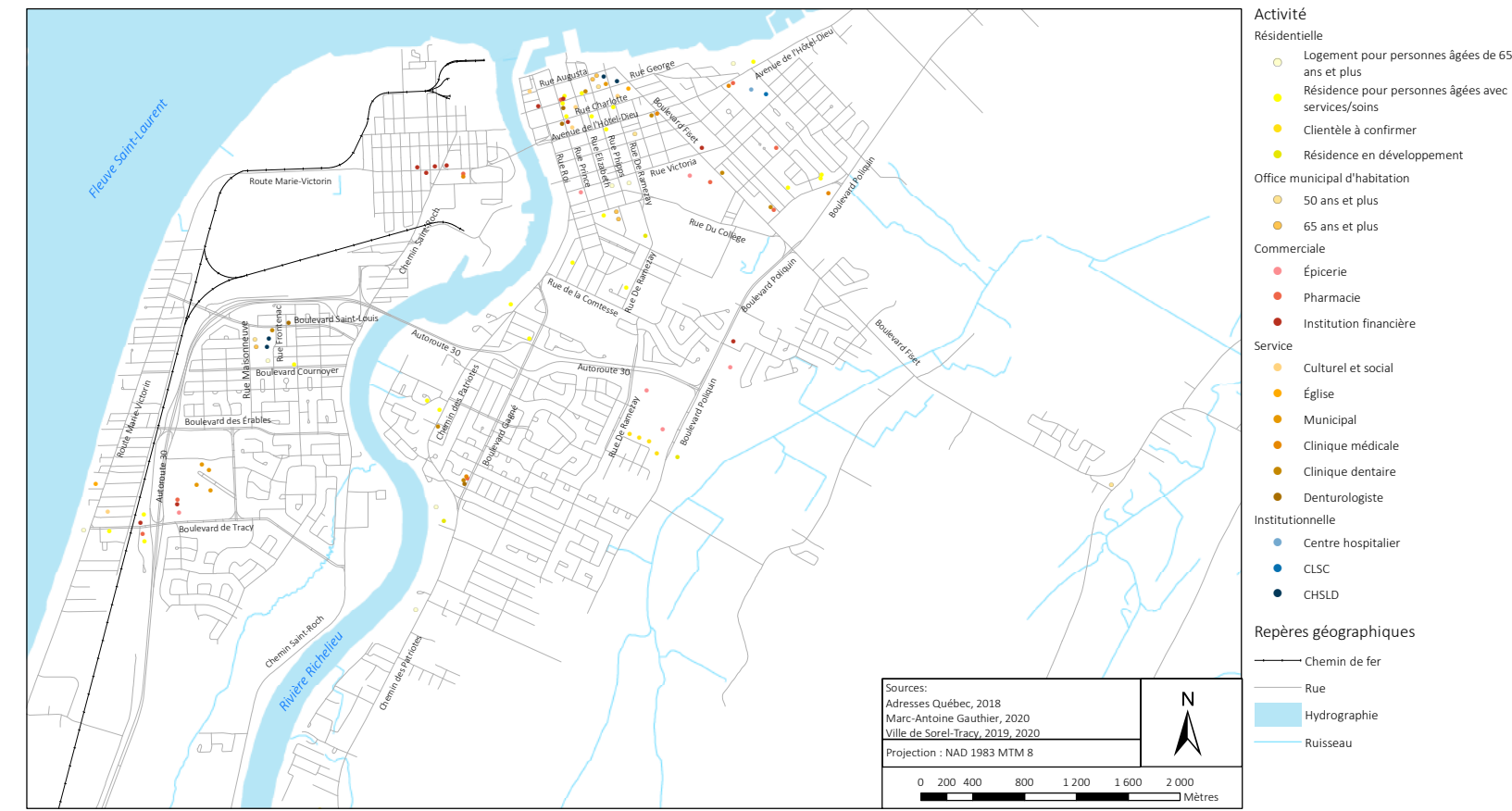


Figure 12. Carte des activités, ville de Sorel-Tracy, 2020.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 13. Appartements Monseigneur-Leclaire, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2019.



Figure 14. Habitations Regard-sur-le-Fleuve, Sorel-Tracy.
Source : habitationsregardsurlefleuve.com, 2019.

Offre de logements, de commerces et de services

Actuellement, à Sorel-Tracy, on retrouve plusieurs types de logements pour aînés (figure 12). On dénombre d'abord des logements pour aînés autonomes dont certains complexes offrent différents services sur place (organisation d'activités, soins infirmiers, alimentation en salle à manger communautaire, etc.). Un exemple de ce type de résidence est le Château Langelier. Ce complexe est situé en périphérie de la ville et relativement loin de la majorité des commerces et services. Par contre, plusieurs aînés qui y résident possèdent une automobile, mais le complexe offre aussi un service de navette en minibus vers cette offre commerciale et de services (Château Langelier, 2014). On retrouve d'autres logements pour aînés autonomes sous forme d'habitations à loyer modique (HLM) et qui relèvent de l'Office municipal d'habitation Pierre-De Saurel (figure 13). Cette catégorie comprend des complexes destinés aux personnes âgées de 50 ans et plus et d'autres pour les 65 ans et plus (Ville de Sorel-Tracy, n.d. a).

Enfin, le territoire comprend aussi plusieurs résidences pour aînés non autonomes qui nécessitent des soins et une surveillance accrue. Bien que ce type de logements apparaisse sur la carte, il n'en sera pas question dans le cadre de ce travail puisque la quasi-totalité des aînés y résidant ne peut se mobiliser à l'extérieur de ces résidences. Il est aussi à noter qu'au moment d'écrire ces lignes, plusieurs projets de logements destinés aux aînés sont en construction ou en développement (figure 14). De plus, il existe d'autres projets résidentiels en développement qui pourraient comprendre des logements destinés aux aînés, mais dont la clientèle ciblée par le promoteur n'a pas été déterminée à ce jour. En regardant la figure 12, on s'aperçoit que l'offre de logements pour aînés est dispersée sur le territoire. Cela peut s'avérer potentiellement problématique étant donné que certaines localisations sont situées loin des commerces et services. Par contre, l'offre de commerces et services est concentrée dans différents pôles où on retrouve des commerces de toutes sortes comme des épicerie, des pharmacies et des institutions financières, mais aussi des commerces de vêtements ou des restaurants, par exemple. Les services, quant à eux, sont davantage éparpillés sur l'ensemble du territoire, bien qu'il s'en trouve aussi à proximité des concentrations commerciales.

Offre de transport

Cette localisation aléatoire des logements pour aînés et des commerces et services entraîne une quasi-obligation de se déplacer en automobile, les alternatives étant peu nombreuses. Le circuit d'autobus interrégional qui relie Sorel-Tracy à la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke traverse la municipalité, mais n'en dessert pas tout le territoire (figure 15). En effet, sur le territoire de Sorel-Tracy, il n'y a que huit artères sur lesquelles circulent les autobus en tout temps puisqu'il existe différents circuits (local, express (empruntant l'autoroute 30 seulement), local desservant le secteur du centre hospitalier). Par contre, il s'agit de voies sur lesquelles sont situés plusieurs commerces et services. Il est donc possible d'utiliser ce moyen de transport pour se déplacer entre des zones plus éloignées les unes des autres, mais les usagers devront se rendre à ces artères pour monter à bord de l'autobus, ce qui peut s'avérer plus complexe.

D'un autre côté, le service de transport collectif Taxibus est susceptible de répondre aux besoins de mobilité de la population âgée (figure 16). En effet, celui-ci comprend 347 arrêts disposés à des endroits stratégiques sur le territoire des municipalités de Sorel-Tracy, Sainte-Anne-de-Sorel et Saint-Joseph-de-Sorel (figure 15). Suite à l'obtention d'une carte d'accès, l'utilisateur doit réserver sa place à bord du véhicule à l'avance en mentionnant la date et l'heure du transport ainsi que le numéro de l'arrêt de départ et celui d'arrivée (MRC de Pierre-De Saurel, n.d.). Ce service peut donc s'avérer utile pour les aînés qui ne possèdent pas d'automobile et qui ont besoin de se rendre à des commerces ou des services. Par contre, le service présente tout de même une limitation puisqu'on ne peut y transporter que ce qui se place sur les genoux (MRC de Pierre-De Saurel, n.d.). Par exemple, après une visite à l'épicerie, il est impossible de placer les achats dans le coffre du véhicule, contrairement à un taxi habituel. À noter aussi que le recours à ce dernier est plus dispendieux. Malgré tout, pour ce qui est des déplacements quotidiens, le service de Taxibus peut répondre aux besoins d'une majorité de la clientèle âgée.

Pour les aînés dont les capacités leur permettent de pratiquer des activités physiques d'une intensité modérée, le réseau cyclable est aussi une possibilité pour se déplacer (figures 15 et 17). En effet, une bonne partie du territoire est desservie par les voies cyclables, bien qu'il ne s'agisse majoritairement pas de pistes cyclables en site propre, mais davantage de voies unidirectionnelles séparées de la chaussée routière par un simple lignage. Par contre, ce mode de transport actif limite la quantité de marchandises déplacées, mais permettrait d'accéder à des services ou à des locaux communautaires sans problème tout en contribuant à de saines habitudes de vie.

De plus, certaines personnes pourraient vouloir effectuer des déplacements à pied pour accéder aux commerces et services, mais encore faut-il que leur lieu de résidence soit situé à proximité de ce lieu de destination. C'est aussi ce qui sera évalué dans le cadre de ce travail.

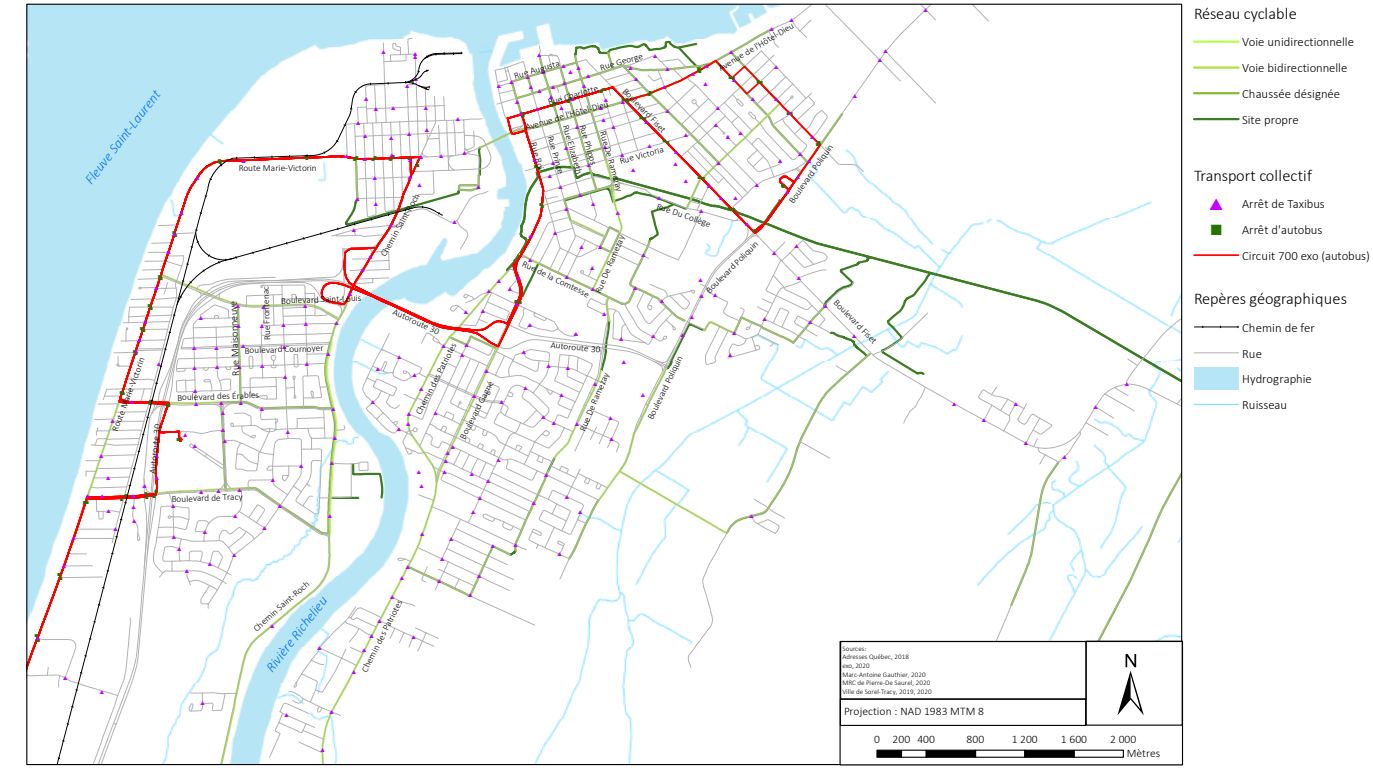


Figure 15. Carte du transport actif et collectif, ville de Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 16. Logo du service Taxibus.
Source : MRC de Pierre-De Saurel, 2020.



Figure 17. Piste cyclable La Sauvagine, Sorel-Tracy.
Source : Les 2 Rives, 2019.

Division de la municipalité en sous-secteurs d'analyse

Avant de déterminer quel(s) secteur(s) de Sorel-Tracy répondra(en)t à la localisation idéale de logements pour aînés, il apparaît opportun de caractériser la ville en sous-secteurs. Celle-ci sera subdivisée en fonction de la localisation de logements existants et projetés destinés aux aînés, des zones où sont concentrés commerces et services, mais aussi en tenant compte des différentes barrières qui existent sur le territoire. L'accessibilité aux services sera analysée, tout comme la marchabilité, les espaces publics ainsi que les destinations d'intérêt ou institutionnelles.

Secteur du centre-ville

Le secteur du centre-ville correspond au quadrilatère formé par le fleuve Saint-Laurent au nord, le boulevard Fiset à l'est, la rue Victoria au sud (seulement le côté nord de la rue) et la rivière Richelieu à l'ouest (voir figure 18).

À l'intérieur de cette zone se trouvent onze immeubles d'habitation pour aînés dont quatre sont destinés aux personnes âgées autonomes et sept aux aînés non autonomes et nécessitant des soins ou des services. Le centre-ville de Sorel-Tracy correspond aussi à la centralité de la ville en termes d'institutions, exception faite du centre hospitalier Hôtel-Dieu de Sorel et du CLSC qui se trouvent à un peu plus d'un kilomètre du centre-ville. On y retrouve l'Hôtel de Ville, la bibliothèque municipale, une salle de spectacle, plusieurs commerces réfléchis, pour la majorité d'entre eux (boutiques de vêtements, restaurants, institutions financières, etc.), et une variété de services (bureaux d'avocats, de notaires, de dentistes, etc.). Le Palais de justice se trouve aussi dans ce secteur ainsi que le Centre Sacré-Cœur, où plusieurs organismes communautaires ont pignon sur rue. L'Église Saint-Pierre, la seule église encore ouverte dans le secteur Sorel (rive est de la rivière Richelieu), se trouve aussi dans ce secteur, ainsi que les locaux de la Fédération de l'Âge d'Or du Québec (FADOQ), le Centre d'action bénévole et le Centre Desranleau, deux centres communautaires. On retrouve deux épicerie en périphérie immédiate de ce secteur, sur la rue Victoria et une pharmacie se situe directement dans le Vieux-Sorel.

Comme l'essentiel du territoire de Sorel-Tracy, le secteur du centre-ville est majoritairement accessible en automobile. Par contre, la trame orthogonale des rues facilite les déplacements. Malgré que la totalité des rues du secteur du centre-ville soit dotée de trottoirs, ceux-ci ne sont pas tous équivalents en termes de qualité et de convivialité. En effet, comme l'indique une étude de marchabilité réalisée en 2014 (Lord, Negron & Touman, 2014), 46 % des segments de trottoir analysés sont à sécurité compromise, 13 % sont sans sécurité et 10 % sont à sécurité minimale. Ainsi, selon cette même étude, la majorité des segments de trottoir de ce secteur sont considérés à attractivité faible.



Figure 18. Sous-secteur d'analyse du centre-ville.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

En ce qui a trait à l'offre de transport collectif, huit arrêts d'autobus se trouvent dans ce sous-secteur, et on y retrouve aussi plusieurs arrêts de Taxibus.

Pour ce qui est des espaces publics, au sein de ce secteur se retrouvent le parc du Carré Royal, élément central du centre-ville de Sorel-Tracy ainsi que le nouvel espace public multifonctionnel du Quai Catherine-Legardeur, ancien quai de transbordement de navires dont la municipalité est maintenant propriétaire. La rue Augusta entre les rues du Roi et de la Reine est aussi aménagée en un espace piétonnier. Le secteur compte aussi une portion du parc Regard-sur-le-Fleuve, le plus important parc linéaire et riverain de la municipalité et très fréquenté durant l'été, en particulier par la population âgée, qui assiste à plusieurs concerts en plein air qui s'y déroulent ainsi qu'à des événements de danse sociale.

Secteur de la périphérie du centre-ville

Le secteur de la périphérie du centre-ville correspond à la zone délimitée par le boulevard Fiset, la rue Victoria (côté sud de la rue), la rivière Richelieu, l'autoroute 30 (portion dans le secteur Sorel) ainsi que le boulevard Poliquin (en l'excluant sur sa portion entre la jonction de l'autoroute 30 et le boulevard Fiset). À cela s'ajoute la zone située au nord du secteur Tracy délimitée au nord par la ville de Saint-Joseph-de-Sorel, à l'est par la rivière Richelieu, au sud par l'autoroute 30 et à l'ouest par les terrains de Rio Tinto Fer & Titane (figure 19).

À l'intérieur de cette zone se trouvent quinze immeubles ou complexes d'habitation pour aînés dont quatre sont destinés aux personnes âgées autonomes et sept aux aînés non autonomes et nécessitant des soins ou des services.

La portion de ce secteur d'analyse située la plus à l'est (entre le boulevard Fiset et la limite de la municipalité de Sainte-Anne-de-Sorel) suit une trame orthogonale, facilitant les déplacements (figure 19). On y retrouve aussi plusieurs arrêts de Taxibus. Dans cette portion se trouve le centre hospitalier, le CLSC ainsi que quelques commerces comme des pharmacies et certains services (cliniques médicales et dentaires).

La présence, dans la portion nord-est, du parc Regard-sur-le-Fleuve revêt une grande importance puisqu'il s'agit du parc le plus fréquenté de la municipalité. Celui-ci est accessible en voiture et compte plusieurs espaces de stationnement, mais il peut également



Figure 19. Sous-secteur d'analyse de la périphérie du centre-ville.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 19. Sous-secteur d'analyse de la périphérie du centre-ville.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

être rejoint par une piste cyclable et des sentiers piétons qui se connectent aux rues résidentielles environnantes. Le reste du secteur comprend plusieurs parcs de quartier au sein des zones résidentielles. Le parc Simard, situé sur le chemin des Patriotes près de l'intersection avec la rue de la Comtesse, est particulièrement fréquenté par une clientèle âgée puisqu'il renferme plusieurs terrains de pétanques et de jeu de fers.

La portion centrale (entre le boulevard Fiset, la rue du Roi/chemin des Patriotes et la rue de la Comtesse) suit aussi une trame orthogonale, bien que cette trame subisse une rotation au sud de la rue du Collège (figure 19). Cette trame ne limite pas les déplacements vers les autres secteurs de la ville et les arrêts de Taxibus y sont également nombreux. Dans cette portion, plus particulièrement au sein du quadrilatère formé des rues Victoria, du Collège, Monseigneur-Nadeau et du boulevard Fiset, on retrouve plusieurs commerces (épicerie, pharmacie, Canadian Tire, restaurants, etc.), le Colisée Cardin, seul aréna de la municipalité, ainsi que les installations accueillant des compétitions équestres provinciales durant la saison estivale. Cela fait de cette zone le pôle commercial de ce sous-secteur. Une autre épicerie se trouve à l'intersection des rues Victoria et du Prince.

Pour ce qui est des rues situées plus près du boulevard Poliquin et de l'autoroute 30, ce sous-secteur suit une trame curviligne enclavée puisqu'il n'existe que peu de points de sortie (figure 19). Bien que plusieurs commerces se trouvent sur le boulevard Poliquin, celui-ci ne peut être rejoint en automobile à partir de ces rues qu'en effectuant un détour par le boulevard Fiset ou la rue de Ramezay. La seule autre façon d'y accéder est par l'extrémité de la rue Turcotte (permettant de traverser à pied ou à vélo vers la rue Dauplaise). Il est aussi important de noter que le boulevard Poliquin, voie collectrice et de transit dont la vitesse est de 70 km/h, est dépourvu de trottoirs. Il s'avère donc dangereux de circuler à pied ou à vélo dans l'accotement.

La portion nord du secteur Tracy (rive ouest de la rivière Richelieu), et limitrophe avec la ville de Saint-Joseph-de-Sorel, comporte une trame orthogonale, séparée par une voie de chemin de fer au centre (figure 19). Le seul point de passage formel entre ces deux portions est le chemin Saint-Roch. Celui-ci est doté d'un trottoir de chaque côté. Une piste cyclable en site propre suit aussi l'emprise du chemin de fer. L'est de ce secteur (le long de la rivière Richelieu) comprend un parc industriel. Comme de nombreuses industries et des quais de transbordement se trouvent à Saint-Joseph-de-Sorel, le secteur comprend beaucoup de camionnage, ce qui en fait un habitat assez précaire. Tout ce secteur est aussi desservi par le service de Taxibus de la MRC. Bien que plusieurs commerces et services se situent au centre-ville de Sorel-Tracy, sur l'autre rive de la rivière Richelieu, celle-ci se traverse aisément par le pont Turcotte qui relie l'avenue de l'Hôtel-Dieu et la route Marie-Victorin. Ce secteur est dépourvu d'épicerie et ne comprend qu'une seule pharmacie. On y retrouve aussi quelques services, commerces locaux et restaurants. Un parc fréquenté majoritairement par la population âgée s'y trouve également, le parc des Bateaux-Blancs. Il se situe près du pont Turcotte et comprend deux terrains de tennis ainsi que quelques terrains de pétanques.

Dans le secteur de la périphérie du centre-ville, seules les rues principales et les rues résidentielles les plus anciennes sont dotées de trottoirs, les autres n'ayant que des bandes bétonnées ou un trottoir d'un seul côté.

Le secteur de la périphérie du centre-ville comprend trois ensembles résidentiels en cours ou à venir, dont un est destiné à une clientèle retraitée ou semi-retraîtée et les deux autres ne présentent pas, pour le moment, une clientèle cible précise (puisque les projets sont encore au stade conceptuel).

Secteur du centre commercial

Ce secteur est délimité par le boulevard Poliquin à l'est, l'autoroute 30 au nord et la rivière Richelieu à l'ouest (figure 20). Au sud, il se termine à la limite de la municipalité de Sainte-Victoire-de-Sorel (figure 20). On y retrouve huit bâtiments ou résidences pour aînés, autonomes et non autonomes, et deux projets de logements sont en développement, dont un est destiné à une clientèle âgée et l'autre encore à préciser.

Il s'agit principalement d'une zone résidentielle, exception faite du centre commercial et de quelques commerces et services sur des portions précises du boulevard Gagné et du chemin des Patriotes. Le centre commercial comprend une épicerie ainsi qu'une pharmacie (à l'intérieur du magasin Wal-Mart). Il est accessible en automobile ou en transport actif depuis la portion ouest du secteur. On y retrouve à la fois une trame de rues curvilignes et orthogonales qui s'entremêlent. Encore une fois, les rues principales et secondaires sont dotées d'un trottoir et la majorité des rues tertiaires en sont dépourvues. Par contre, lorsque la trame est curviligne, des trottoirs relient les rues entre elles en passant à travers les îlots (ce qui peut aussi s'expliquer par la présence d'une école primaire). Mis à part les arrêts de Taxibus, les déplacements depuis ce secteur sont majoritairement effectués en automobile et plusieurs types de voies cyclables se trouvent dans le secteur.

La trame de rue se connecte majoritairement au boulevard Gagné, voie collectrice permettant de rejoindre le chemin des Patriotes vers le centre-ville de Sorel-Tracy ou vers l'autoroute 30. Un nombre limité de rues permettent de rejoindre le boulevard Poliquin situé plus à l'est. Sur ce même boulevard se trouvent plusieurs commerces et services (dont une épicerie et une institution bancaire), mais le seul moyen sécuritaire de s'y rendre est par l'usage de l'automobile. Il en sera question dans le sous-secteur suivant (Sorel-Est).

Mis à part le centre commercial, il n'y a que peu de destinations d'envergure dans ce sous-secteur. Même pour ce qui est du centre

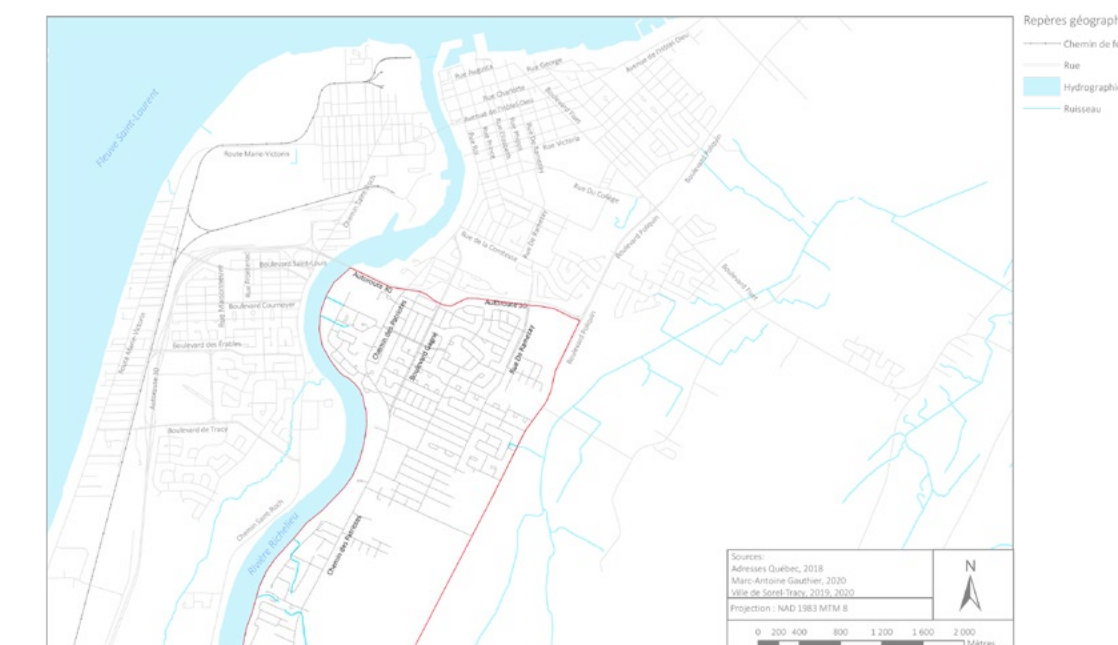


Figure 20. Sous-secteur d'analyse du centre commercial.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

commercial, celui-ci a plusieurs locaux vacants. En ce qui a trait aux parcs, on retrouve une majorité de parcs de quartier ainsi qu'une rampe de mise à l'eau en bordure de la rivière Richelieu.

Secteur de Sorel-Est

Le secteur de Sorel-Est est délimité à l'ouest par le boulevard Poliquin (inclus dans ce secteur) et par les limites des municipalités voisines de Sainte-Anne-de-Sorel (nord) et de Sainte-Victoire-de-Sorel (est et sud) (figure 21). Les déplacements s'y font majoritairement en automobile, bien que des arrêts de Taxibus soient toujours présents. Ce secteur comprend aussi certains rangs (rang Sainte-Thérèse, rang Nord et rang Sud) ce qui confère à la majorité du secteur un caractère rural et limite donc la connectivité avec les autres secteurs de la ville. Il faut impérativement emprunter les boulevards Poliquin ou Fiset pour se rendre ailleurs sur le territoire. On ne retrouve qu'un seul complexe résidentiel pour aînés sur le rang Nord, faisant partie de l'OMH Pierre-De Saurel.

Le secteur est majoritairement résidentiel, exception faite du boulevard Poliquin qui en est le pôle commercial et de services. Comme mentionné précédemment, ce boulevard ne comporte pas de trottoirs et la vitesse permise est de 70 km/h. Il s'agit d'une voie collectrice et de transit. Il est donc difficile de le rejoindre autrement qu'en automobile ou en Taxibus. Certaines personnes se risquent à marcher dans l'accotement, mais cela peut mettre leur sécurité en jeu.

Certains secteurs résidentiels, formés par quelques rues, sont aussi enclavés par des boisés le long du boulevard Fiset. Ces secteurs sont uniquement accessibles par une ou deux rues.

Tel que mentionné, le boulevard Poliquin est inclus dans ce secteur puisqu'il est isolé des quartiers résidentiels avoisinants. La seule façon d'y accéder est à pied ou à vélo par un seul trottoir qui relie une portion du secteur de la périphérie du centre-ville au boulevard Poliquin. Malgré cela, par l'absence d'installations destinées aux usagers du transport actif, il n'est pas invitant d'y déambuler pour visiter les commerces et services.

Ce secteur comprend quelques parcs de quartier et aucun autre espace public. Par contre, comme il s'agit d'une portion plus rurale et boisée, elle comprend plusieurs pistes cyclables, dont la plus importante de la région, La Sauvagine, aménagée dans l'emprise de l'ancien chemin de fer (elle se situe au nord du secteur).

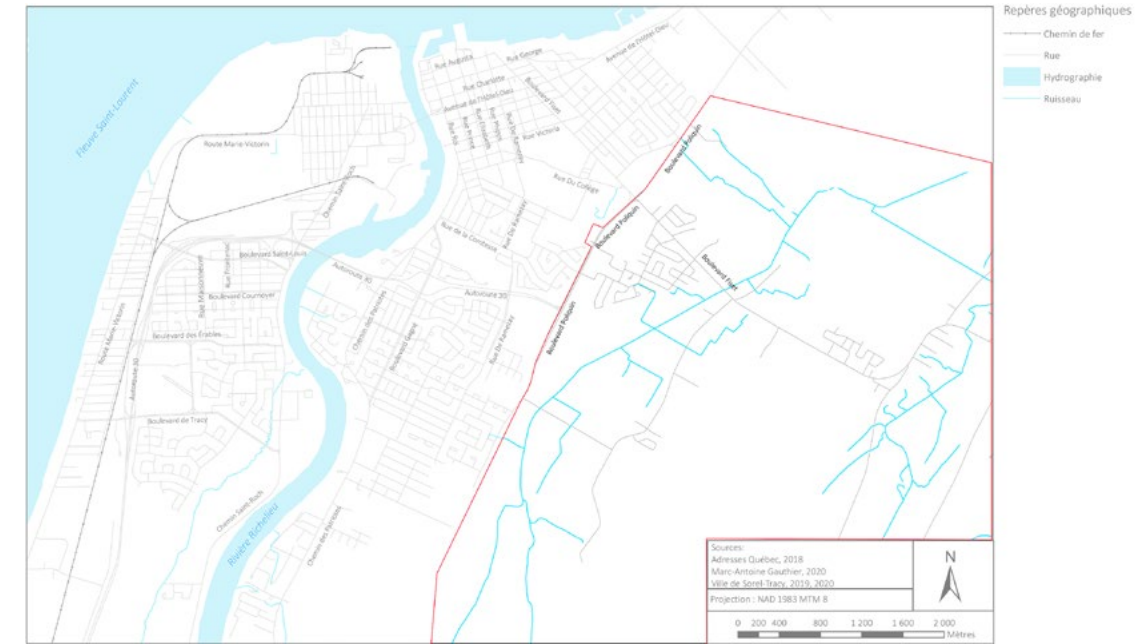


Figure 21. Sous-secteur d'analyse de Sorel-Est. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Secteur de Tracy-Est

Le secteur de Tracy-Est est enclavé entre l'autoroute 30 à l'ouest et au nord (surélevée dans sa portion ouest), la rivière Richelieu à l'est et des boisés au sud (figure 22). Le long du tracé de l'autoroute 30, on ne recense que cinq points de passage possibles : les boulevards Saint-Louis, des Érables et de Tracy (sous l'autoroute 30) ainsi que le chemin Saint-Roch au nord et le chemin du Golf au sud-ouest, qui permet lui aussi de franchir l'autoroute 30. Par contre, l'extrême sud de cette zone, où se trouve ce chemin, sera exclu de l'analyse puisqu'on n'y retrouve que des quartiers résidentiels isolés.

Il s'agit d'un secteur majoritairement résidentiel doté de plusieurs parcs de quartier et d'un parc d'envergure municipale, en bordure de la rivière Richelieu (parc Dorimène-Desjardins) où se trouve aussi une rampe de mise à l'eau. Quelques commerces se trouvent sur le chemin Saint-Roch et le boulevard Saint-Louis. La centralité de ce secteur se situe dans le quadrilatère formé par les boulevards des Érables, des Étudiants, de Tracy et l'autoroute 30. On y retrouve une épicerie (la seule du secteur Tracy), une pharmacie, quelques commerces ainsi que des restaurants de restauration rapide. Dans ce quadrilatère se trouve également le centre culturel, la piscine municipale intérieure, la bibliothèque municipale du secteur Tracy ainsi que le centre de curling. Non loin se trouvent également le Cégep de Sorel-Tracy, une école secondaire, deux écoles primaires ainsi qu'un centre de formation professionnelle. Au centre de ce quadrilatère prendra place un futur complexe sportif qui remplacera la piscine intérieure actuelle et d'autres terrains sportifs intérieurs et extérieurs. De plus, un promoteur envisage la construction d'autres locaux commerciaux et d'immeubles résidentiels non loin de ce complexe sportif, mais la clientèle visée n'est pas encore connue. D'autres projets résidentiels sont en cours de développement dans ce sous-secteur, mais la typologie résidentielle n'est pas encore finale tout comme la clientèle cible. Il se pourrait que des logements destinés aux aînés y soient prévus.

Peu de logements ou résidences pour aînés se trouvent dans ce secteur. Les cinq principaux se trouvent dans le même quadrilatère près du boulevard Saint-Louis. L'un d'eux est présentement en construction et est destiné à une clientèle âgée de 65 ans et plus.

Comme la trame de rues varie d'orthogonales à curvilignes, plusieurs de ces rues sont reliées entre elles par une série de trottoirs traversant les îlots. Les déplacements se font majoritairement en automobile, mais la présence de plusieurs arrêts de Taxibus peut, ici aussi, répondre aux besoins de déplacement de plusieurs personnes.

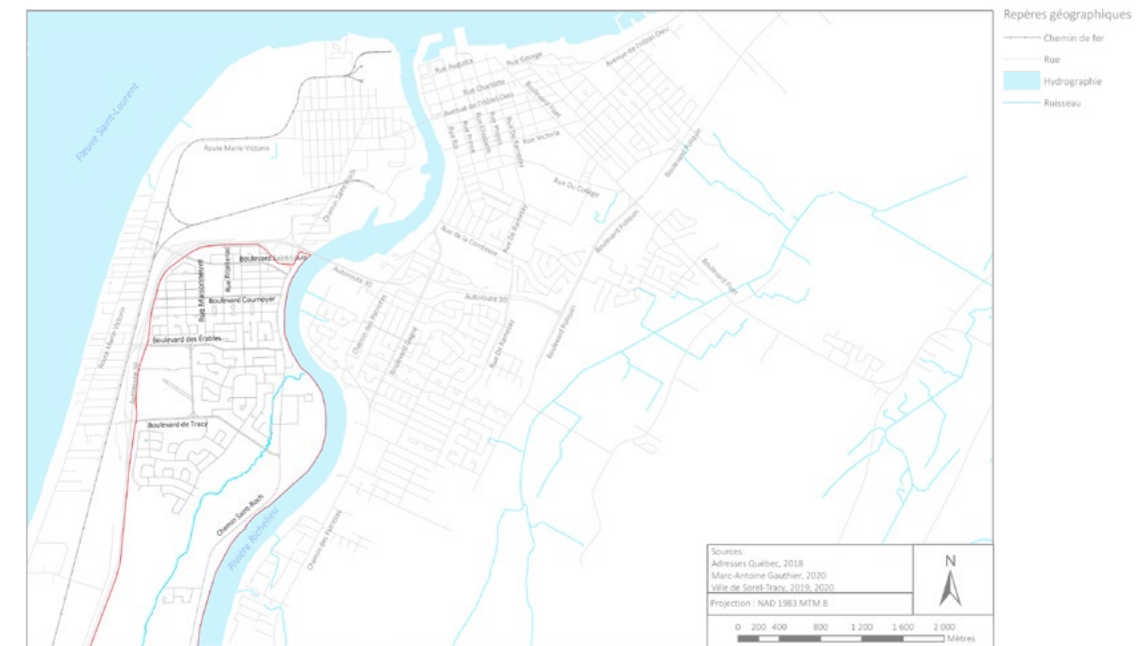


Figure 22. Sous-secteur d'analyse de Tracy-Est. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Secteur de Tracy-Ouest

Le dernier sous-secteur de Sorel-Tracy est celui de Tracy-Ouest. Celui-ci est enclavé entre le chemin de fer du CN juxtaposé à l'autoroute 30 à l'est, des boisés au sud, le fleuve Saint-Laurent à l'ouest et l'usine de Rio Tinto au nord (figure 23). Le long du tracé de l'autoroute 30 et du chemin de fer, on ne recense que quatre points de passage possibles : les boulevards Saint-Louis, des Érables et de Tracy (sous l'autoroute 30) et le chemin du Golf au sud (qui surplombe l'autoroute 30). Encore une fois, la portion plus au sud ne sera pas prise en compte puisqu'elle comprend des industries légères en bordure de la route Marie-Victorin et des quartiers résidentiels et des boisés entre cette route et l'emprise de l'autoroute 30.

Ce secteur a été séparé de celui de Tracy-Est pour la seule raison qu'il est victime de l'effet de barrière formé par l'autoroute et le chemin de fer. Il s'agit majoritairement d'un secteur résidentiel pavillonnaire avec quelques immeubles de logements de trois ou quatre étages, dont certains sont destinés aux aînés. Deux résidences pour aînés se trouvent près du boulevard de Tracy, entre le chemin de fer et l'autoroute 30. On retrouve aussi quelques commerces dans ce secteur, dont une institution financière, une pharmacie et le seul cinéma de la municipalité. Par contre, la centralité du secteur Tracy-Est se trouve tout juste de l'autre côté de l'autoroute 30. Cette zone est donc facilement accessible à pied depuis ces complexes de logements. Malgré cela, la majorité des déplacements se font, encore une fois, en automobile, mais le recours au service de Taxibus est toujours possible puisque plusieurs arrêts se trouvent dans ce sous-secteur. On retrouve aussi quelques commerces et services disposés de façon éparse le long de la route Marie-Victorin. On y retrouve également la seule église du secteur Tracy, plus susceptible d'attirer une partie de la population âgée.



Figure 23. Sous-secteur d'analyse de Tracy-Ouest. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Problématique et enjeux sur le territoire

Cette description des différents sous-secteurs qui forment la ville de Sorel-Tracy a permis d'identifier des éléments de caractérisation complexe afin de réaliser un schéma de problématique qui illustre et localise les enjeux sur le territoire (figure 24). Tout d'abord, la rivière Richelieu, l'autoroute 30 et l'emprise du chemin de fer qui y est juxtaposé dans le secteur Tracy causent des effets de barrière puisqu'ils doivent être franchis de manière à relier les différentes portions du territoire (figure 25). L'autoroute 30 est située au niveau du sol ou sur un remblai selon les segments. La trame de rue est interrompue par son passage. Dans certains cas, des lots sont adossés à l'emprise de l'autoroute. Il n'est possible de franchir cette voie routière qu'à quelques endroits. Ceux-ci sont illustrés par des flèches orangées sur la figure 24. Le nombre réduit de points de passage complique les déplacements et la connectivité entre les secteurs (figure 26). Ces éléments amplifient donc l'effet d'enclavement de certains sous-secteurs de la ville. Par contre, cela crée aussi une certaine tranquillité au sein des secteurs résidentiels en redirigeant la circulation de transit sur les artères principales.

La localisation des pôles commerciaux et leur accessibilité (représentées par les flèches mauves qui pointent vers les pôles) montrent qu'il est nécessaire d'emprunter des détours depuis certaines zones situées à proximité des pôles (figure 27). La trame de rue interrompue ou curviligne, créée de façon à limiter la circulation de transit au sein des quartiers résidentiels, complique d'autant plus les déplacements, engendrant des détours, même en transport actif.

Il apparaît aussi important de mentionner le cas du boulevard Poliquin. En effet, dans sa portion comprise entre l'autoroute 30 et le boulevard Fiset, la vitesse de circulation y est de 70 km/h. Ce segment fait aussi partie de la route dédiée au camionnage. De plus, on n'y retrouve pas de trottoirs ni de voie cyclable. Tout cela rend l'environnement inhospitalier au transport actif malgré l'attractivité de nombreux commerces (figure 28).

Enfin, les aspects réglementaires sont aussi à considérer. Bien que le vieillissement marqué de la population à Sorel-Tracy soit bien documenté, on ne retrouve pas de réglementation municipale propre aux logements pour aînés et plus particulièrement à leur localisation. Ainsi, actuellement, il n'en va qu'aux promoteurs de proposer la localisation de ce type de logements (qu'ils s'agissent de logements pour aînés autonomes (immeubles d'appartements ou de condominiums)) ou encore de résidences pour aînés non autonomes en fonction du zonage en vigueur ou suite à une demande de modification de zonage. Il n'y a donc pas de réglementation municipale qui priorise un ou des secteur(s) où développer ce type de logements, par exemple, davantage à proximité des commerces et services. Malgré cela, il semble y avoir une volonté politique à éventuellement corriger cet aspect puisque la ville de Sorel-Tracy ainsi que la MRC de Pierre-De Saurel participent à la démarche Municipalité amie des aînés (MADA) depuis 2015 (Gouvernement du Québec, 2020a).

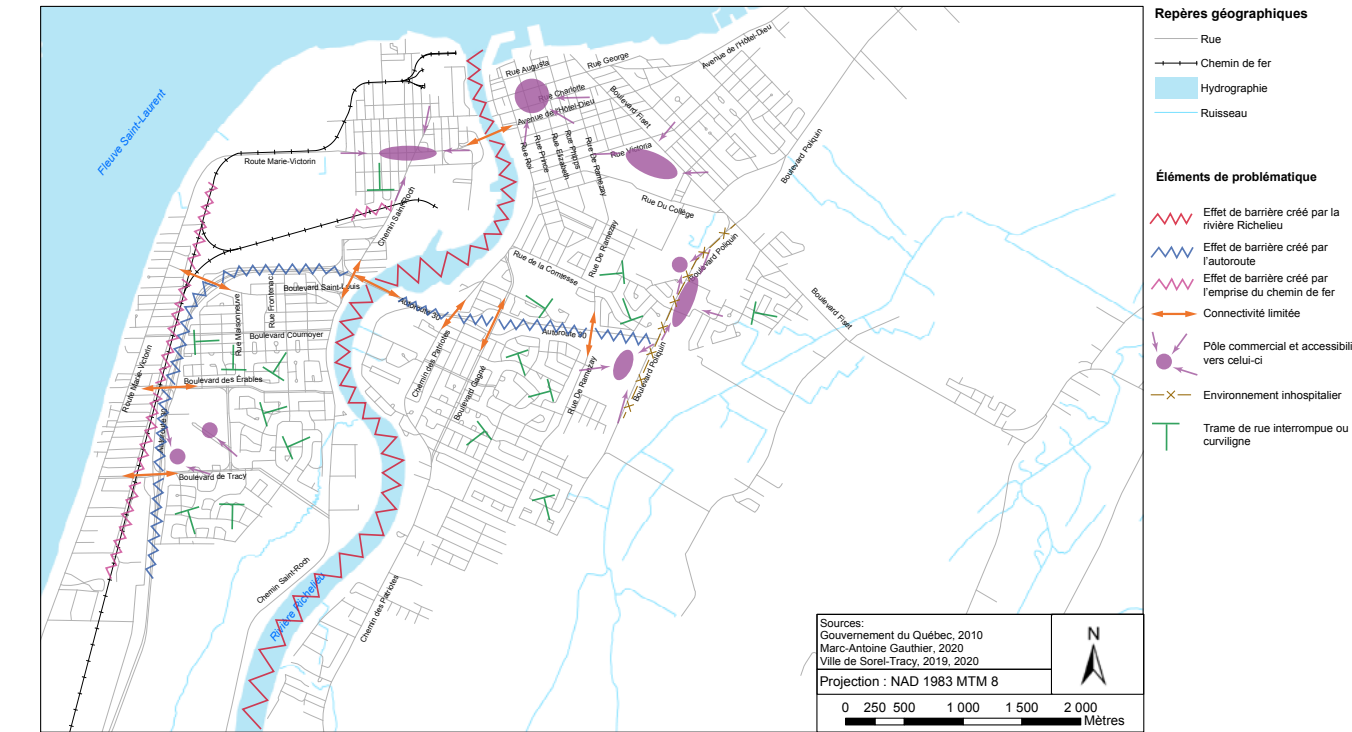


Figure 24. Schéma de problématique. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

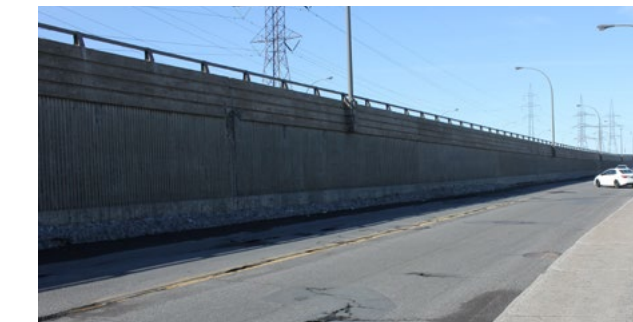


Figure 25. Effet de barrière de l'autoroute, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 26. Point de passage sous l'autoroute, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 27. Pôle commercial Fiset/Victoria, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 28. Environnement inhospitalier au transport actif, boulevard Poliquin, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Caractérisation fine des pôles commerciaux

Afin d'évaluer les zones aux environs des pôles commerciaux identifiés lors de la problématique, il apparaît opportun de réaliser une caractérisation fine d'une zone tampon d'un kilomètre de rayon à partir du point central de chacun des pôles (figure 29). Le but de cette analyse est d'évaluer la marchabilité des segments de rue compris dans ces zones tampons à l'aide de critères développés à partir de l'audit de marchabilité MAPPA (Marchabilité pour les personnes âgées) développé par les chercheurs de l'Université de Montréal Paula Negron-Poblete et Sébastien Lord (2014). Les critères évalués seront divisés en trois catégories qui comprendront quelques sous-catégories :

- Fonction et usages :
 - o Type d'activités
 - o Espace public/espace vert
- Forme urbaine :
 - o Encadrement de la voie
 - o Marge avant des bâtiments
 - o Caractéristiques de la voie routière
 - o Zone tampon
 - o Intersection
- Qualité urbaine/design :
 - o Mobilier urbain
 - o Végétation
 - o Ambiance sonore
 - o Qualité/état des trottoirs
 - o Éclairage
 - o Obstacles

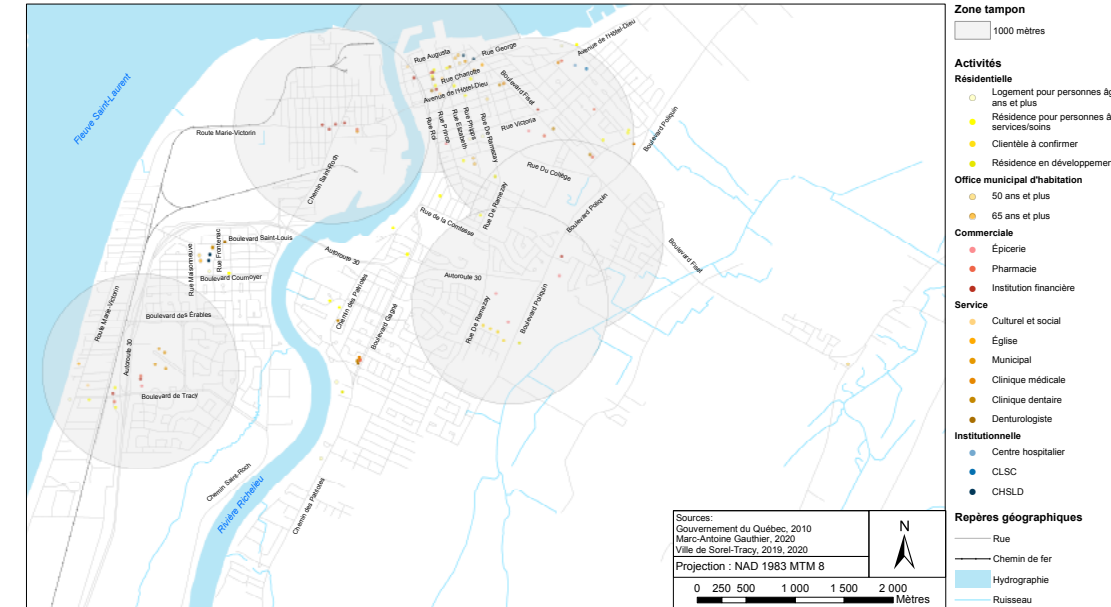


Figure 29. Carte des zones tampons analysées. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Suite aux visites de terrain, les données recueillies ont été regroupées dans un tableau et divisées par pôle. Ce tableau se retrouve en annexe A. Le contenu de ce tableau est aussi analysé dans la présente section de ce rapport.

Pour le bien du travail ainsi qu'en raison du temps imparti, seuls certains segments de rues dans chacune des zones tampons ont été analysés. Le choix des rues s'est arrêté sur celles qui présentaient la majorité des commerces, les artères principales, ainsi que des rues résidentielles typiques de chacun des secteurs. Il est à noter que certaines zones tampons auront davantage de segments puisque différents types de résidences (par exemple, une concentration d'immeubles à appartements) s'y trouvent.

Avant d'analyser la marchabilité de ces segments de rue, il convient de préciser que certains éléments de mobilier urbain sont retirés par le service des Travaux publics de la municipalité pour la saison hivernale. Ainsi, ce mobilier n'a pas été visualisé lors de la

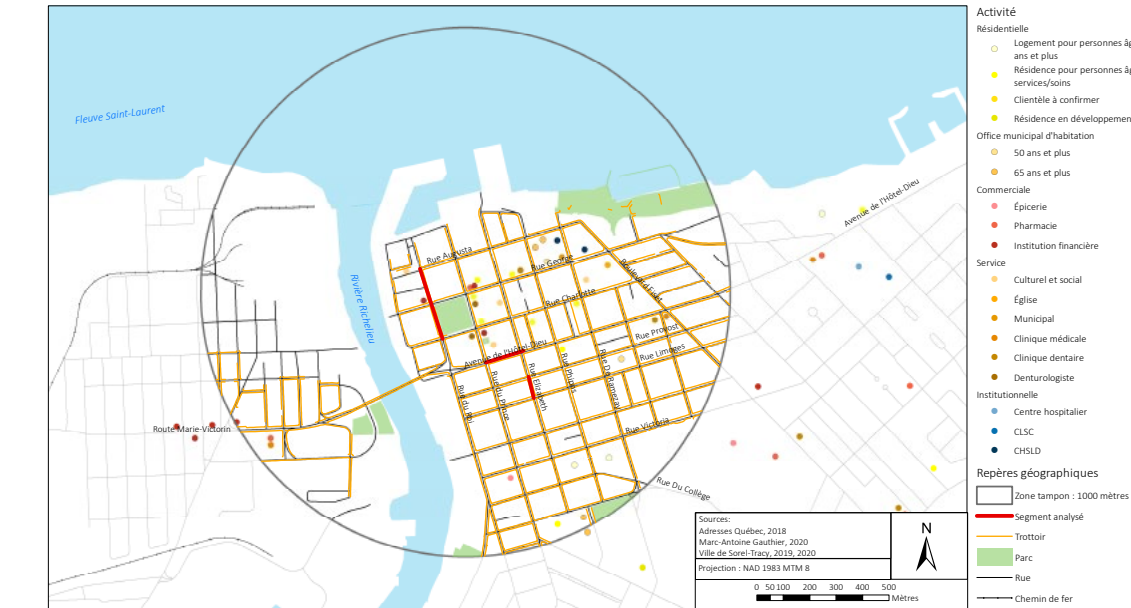


Figure 30. Zone tampon du pôle commercial du centre-ville de Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

visite de terrain du 10 avril 2020. Par contre, ce problème n'a été rencontré qu'au centre-ville de Sorel-Tracy. Tous les segments de rue visités ont tout de même été vérifiés à l'aide des images de Google Street View.

Pôle commercial du centre-ville

Les segments de rue analysés sont la rue du Roi entre les rues Charlotte et Augusta, l'avenue de l'Hôtel-Dieu entre les rues du Prince et Elizabeth et la rue Elizabeth entre les rues Provost et Limoges (figure 30). Le premier segment est représentatif des rues commerciales du centre-ville de Sorel-Tracy. Le second représente une voie primaire dans ce secteur. Le troisième correspond à la plupart des rues majoritairement résidentielles entourant le pôle du centre-ville.

Celui-ci comprend majoritairement des restaurants et des boutiques de vêtements. On y retrouve aussi plusieurs services et quelques professionnels médicaux.

Sur les trois segments de rue analysés, la rue du Roi est celle qui comprenait le plus de commerces et de services avec quatre restaurants/café/bar, une institution financière, un salon de coiffure, un magasin à rayons de petite superficie, une clinique de physiothérapie, une agence de voyages ainsi que quelques commerces de vêtements et accessoires (figure 31). L'avenue de l'Hôtel-Dieu ne comptait qu'un dépanneur et un centre communautaire et la rue Élisabeth un coiffeur. Des trois segments, seul celui de la rue du Roi était adjacent à un espace public, le parc du Carré Royal, parc emblématique du centre-ville de Sorel-Tracy, qui comprend plusieurs sentiers, bancs et tables de pique-nique (figure 32).

Pour ce qui est de l'aspect de la forme urbaine, l'encadrement de la voie est fort au centre-ville de Sorel-Tracy puisque les bâtiments ont une marge avant variant de nulle à un mètre et comprennent en moyenne trois étages. Les deux autres segments présentent un encadrement modéré puisque la marge avant varie de nulle à deux mètres et les bâtiments n'ont que deux étages, exception faite du segment de l'avenue de l'Hôtel-Dieu qui, du côté impair est bordé en partie par le stationnement du Centre Sacré-Cœur (figure 33). L'immeuble du centre communautaire est, quant à lui, situé au fond du lot.

Pour ce qui est de la voie de circulation, la rue du Roi est à sens unique (une voie) tandis que les deux autres segments sont bidirectionnels et comportent une voie par direction. Le débit de circulation est élevé sur l'avenue de l'Hôtel-Dieu et sur la rue Elizabeth et



Figure 31. Vue de la rue du Roi, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2019.



Figure 32. Parc du Carré Royal, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2019.



Figure 33. Vue de l'avenue de l'Hôtel-Dieu, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 34. Vue de la rue Elizabeth, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 35. Îlot pavé à l'intersection des rues du Roi et Charlotte, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 36. Mobilier urbain en saison estivale, centre-ville de Sorel-Tracy.
Source : Google Street View, 2019.

il est modéré sur la rue du Roi. On ne retrouve pas de voie cyclable sur ces artères, uniquement un partage de la voie entre automobiles et vélos. Ces artères ne comprennent pas de zones tampons entre la circulation routière et le trottoir, hormis aux intersections où la présence d'îlots végétalisés ou pavés protège les piétons (figure 35). Les intersections ont toutes des panneaux d'arrêts et un marquage au sol (lignes ou blocs). L'état de la chaussée y est acceptable et les trottoirs sont dotés d'une abaissée.

En ce qui a trait à la qualité urbaine et au design, on note la présence de mobilier urbain (uniquement durant l'été) sur les trottoirs de la rue du Roi (bancs et poubelles), mais l'absence de mobilier sur les autres segments (figure 36). Au niveau de l'ambiance sonore, il s'agit avant tout de bruit causé par la circulation automobile, mais aussi par la circulation des camions sur l'avenue de l'Hôtel-Dieu et particulièrement sur la rue Elizabeth, puisque c'est par celle-ci que les véhicules descendent du traversier reliant Sorel-Tracy à Saint-Ignace-de-Loyola.

Les trottoirs de ces trois segments sont en béton et dans un état acceptable. Leur largeur est de 1,2 mètre sauf sur la rue du Roi où ils sont de 2,3 mètres. Les trottoirs sont éclairés par des lampadaires de rue, mais ceux situés sur la rue du Roi sont plus bas et plus rapprochés, ce qui augmente l'éclairage sur les trottoirs de ce segment. Lors de la visite, il n'y avait aucun obstacle sur les trottoirs.

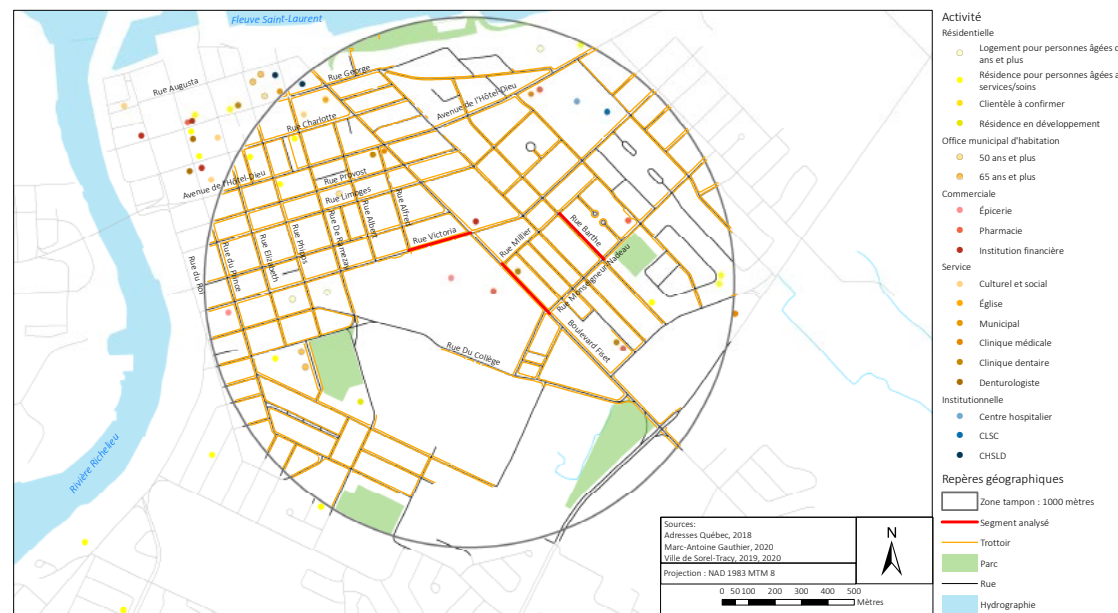


Figure 37. Zone tampon du pôle commercial Fiset/Victoria.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Pôle commercial Fiset/Victoria

Les segments de rue analysés sont la rue Victoria entre le boulevard Fiset et la rue Alfred, le boulevard Fiset entre les rues Millier et Monseigneur-Nadeau et la rue Barthe entre les rues Millier et Monseigneur-Nadeau (figure 37). Le premier segment est représentatif de la portion mixte de la rue Victoria. Le second segment représente une portion du boulevard Fiset qui comprend aussi une mixité d'usages. Le troisième correspond à la plupart des rues majoritairement résidentielles entourant ce pôle.

Ce pôle commercial comprend des commerces de grande surface, dont une épicerie, une quincaillerie, une pharmacie et un commerce d'électronique. Aux alentours, on retrouve plusieurs autres commerces de plus petite taille et de tous types comme une clinique dentaire, une boucherie ou des stations-service, pour ne nommer que ceux-là. Les commerces à grande surface comprennent une grande zone d'espaces de stationnement en façade.

Pour la catégorie des fonctions et usages, les segments du boulevard Fiset et de la rue Victoria comprennent plusieurs types de commerces et services, tandis que la rue Barthe est exclusivement résidentielle. On note aussi l'absence d'espaces verts sur ces segments.



Figure 38. Vue de la rue Victoria, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 39. Vue du boulevard Fiset, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 40. Vue de la rue Barthe, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Pour ce qui est de la forme urbaine, la rue Victoria et le boulevard Fiset présentent un encadrement modéré du côté impair puisque les bâtiments présentent des marges avant faibles variant de nulle à environ six mètres (cette dernière est due à la présence d'espaces de stationnement en façade) (figures 38 et 39). Le côté pair des deux voies est bordé par de grands espaces de stationnement d'environ soixante-dix mètres. La rue Barthe, quant à elle, présente un faible encadrement et des marges avant d'environ huit mètres en façade des maisons unifamiliales (figure 40). Les trois voies de circulation présentent une voie par direction. Par contre, le boulevard Fiset comprend une voie centrale destinée aux virages vers les stationnements des commerces. Le stationnement est aussi possible en bordure de ces trois artères, hormis près des intersections. Sur la rue Barthe, puisqu'il s'agit d'une rue résidentielle, le stationnement est possible en bordure, mais on ne retrouve pas la largeur d'une voie qui y est consacrée puisque la rue est plus étroite. Le débit de circulation est élevé sur la rue Victoria et le boulevard Fiset et faible sur la rue Barthe. Ces trois artères n'ont pas de voie cyclable dédiée, mais la rue est partagée entre les automobilistes et les cyclistes. Le boulevard Fiset possède quelques zones tampons gazonnées et contenant quelques arbres (figure 39). Elles sont majoritairement situées à l'intersection de la voie et des entrées des stationnements des commerces. Le stationnement sur rue est donc possible entre ces îlots. Les deux autres segments sont dépourvus de zones tampons. Pour ce qui est des intersections, on en retrouve avec panneaux d'arrêt et avec feux de circulation. Pour ce qui est de celles avec feux de circulation, celles-ci sont dotées de feux pour piétons et d'un marquage au sol. L'intersection du boulevard Fiset et de la rue Millier présente aussi un marquage, mais seulement des panneaux d'arrêt. Les intersections de la rue Barthe ne comportent aucun marquage au sol. La chaussée y est aussi en bon état, exception faite de l'intersection des rues Barthe et Millier où des morceaux d'asphalte s'en détachent. Cette dernière présente une abaissée à trois des quatre coins, alors que toutes les autres intersections sont dotées d'abaissée de trottoir.

Pour ce qui est de la qualité urbaine et du design, on note l'absence de mobilier urbain sur l'ensemble de ces segments. On retrouve très peu de végétation sauf quelques arbres de petite taille en bordure du boulevard Fiset et de la rue Victoria. L'ambiance sonore sur la rue Barthe est calme, typique d'un quartier résidentiel. Par contre, la rue Victoria et le boulevard Fiset présentent une ambiance sonore désagréable puisque le débit de circulation y est élevé et que ces deux voies font partie de la route de camionnage vers les silos-élévateurs situés au centre-ville ainsi que pour l'accès au traversier. Les trottoirs sont faits de béton, hormis pour une petite portion de la rue Barthe qui est recouverte d'asphalte, sont d'une largeur de 1,2 mètre et en bon état (figure 40). Sur ces segments, on ne retrouve que l'éclairage de rue et il y avait absence d'obstacles lors de la visite de terrain.

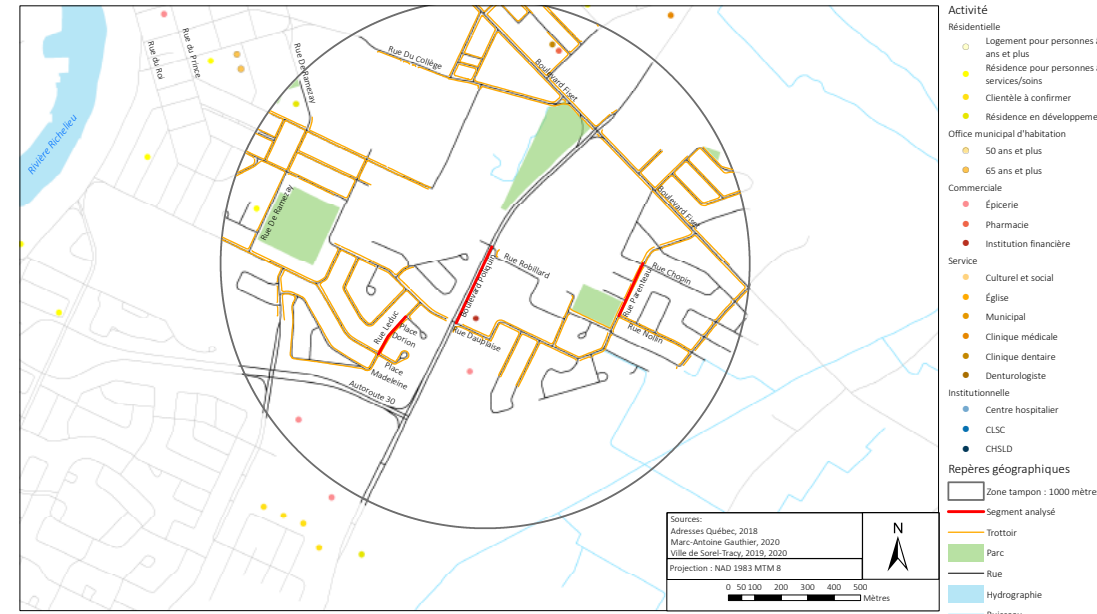


Figure 41. Zone tampon du pôle commercial du boulevard Poliquin, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 42. Vue de la rue Parenteau, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 43. Vue du boulevard Poliquin, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Pôle commercial du boulevard Poliquin

Les segments de rue analysés sont la rue Parenteau entre les rues Chopin et Nollin, le boulevard Poliquin entre l'autoroute 30 et la rue Robillard et la rue Leduc entre la place Dorion et la place Madeleine (figure 41). Le premier segment est représentatif du quartier résidentiel situé dans le secteur d'analyse de Sorel-Est, le second est représentatif du pôle commercial du boulevard Poliquin, tandis que le troisième correspond à la plupart des rues majoritairement résidentielles entourant ce pôle et situées dans le secteur de la périphérie du centre-ville.

Ce pôle commercial est situé sur un boulevard dont la vitesse de circulation est de 70 km/h. Ce boulevard est aussi doté d'un terre-plein, ce qui a tendance à hausser la vitesse des véhicules motorisés qui y circulent. Ce faisant, il n'est pas tentant de s'y promener autrement qu'en automobile, d'autant plus qu'on n'y retrouve pas de trottoirs ni de voie cyclable. Par contre, une bande de terrain gazonnée de part et d'autre de la voie permettrait d'accueillir ces installations.

Ce pôle est formé de deux sous-pôles, situés de part et d'autre du boulevard Poliquin. L'un contient de la restauration rapide, une succursale de la Société des alcools du Québec (SAQ), une de la Société québécoise du cannabis (SQDC), un commerce de peinture ainsi qu'une lunetterie. L'autre abrite un concessionnaire automobile, une clinique podiatrique, des bureaux de services professionnels, une quincaillerie, un détaillant de plomberie, une institution financière, un magasin d'ameublement et une épicerie.

Pour ce qui est des fonctions et usages, il n'y a que sur le boulevard Poliquin qu'on retrouve des commerces et services (figure 43). De plus, seul le segment de la rue Parenteau est bordé par un parc de quartier, le parc Chalifoux.

En ce qui a trait à la forme urbaine, l'encadrement de la voie varie de nul à faible. Pour ce qui est du boulevard Poliquin, en bordure de la voie on ne retrouve que de grands espaces de stationnement en marge avant des bâtiments. La rue Leduc a un encadrement faible puisqu'elle n'est bordée que par des maisons unifamiliales avec une marge avant de six à huit mètres. Il en va de même pour la rue Parenteau, bien que celle-ci comporte une majorité de quadruplex de 2 étages, mais des espaces de stationnement se trouvent en marge avant (figure 42). Les rues Leduc et Parenteau comportent une voie de circulation par direction et une possibilité de stationnement en bordure. Les rues sont aussi partagées entre les automobiles et les vélos. La rue Leduc a un débit de circulation faible alors que la rue Parenteau présente un débit modéré puisqu'elle traverse ce quartier résidentiel en entier depuis le boulevard Fiset, une des artères principales de la ville. Le boulevard Poliquin, pour sa part, compte deux voies de circulation par direction et un accotement de la largeur d'une voie. Les intersections du boulevard Poliquin comportent des feux de circulation dotés de feux pour piétons. On y retrouve aussi un marquage au sol. Bien qu'il n'y ait pas de trottoirs qui longent cette voie, les trottoirs qui proviennent des voies qui le coupent ont des abaissées de trottoir aux intersections. Pour ce qui est des rues Leduc et Parenteau, les intersections ont des panneaux d'arrêt, mais aucun marquage au sol. Seuls les trottoirs de la rue Parenteau présentent des abaissées de trottoir. Le boulevard Poliquin ne présente



Figure 44. Vue de la rue Leduc, Sorel-Tracy. Source : Google Street View, 2014.

pas de voie cyclable. Bien qu'il ne soit pas interdit d'y circuler à vélo, il apparaît imprudent de s'adonner à cette pratique.

Pour ce qui est de la qualité urbaine et du design, on remarque l'absence de mobilier urbain sur la voie publique. La végétation est faible sur le boulevard Poliquin et la rue Parenteau, hormis en bordure du parc. Par contre, la rue Leduc présente de grands arbres matures qui procurent de l'ombre sur la rue et les trottoirs (figure 44). L'ambiance sonore y est calme puisqu'il s'agit d'une rue résidentielle. La rue Parenteau s'avère légèrement plus bruyante étant donné la circulation de transit et le boulevard Poliquin est très bruyant par le passage des véhicules à vitesse élevée et aussi à cause du camionnage. Sur les rues Leduc et Parenteau, les trottoirs de béton sont en bon état. Pour ce qui est du boulevard Poliquin, il s'avère imprudent et non sécuritaire de s'y aventurer à pied. L'absence de trottoir complique donc la mobilité active sur ce tronçon. Les trois segments ne sont éclairés que par des lampadaires standards de rue et on n'y remarque pas d'obstacles aux déplacements.

Pôle du centre commercial Les Promenades de Sorel

Les segments de rue analysés sont le boulevard Poliquin entre l'autoroute 30 et le chemin Champagne, la rue de Ramezay entre les rues Monseigneur-Sanschagrïn et Léa-Audet, la rue Jean-René-Marcoux entre les rues Léa-Audet et Robert-Lamonde ainsi que la rue Monseigneur-Sanschagrïn entre les rues Bardier et Simard (figure 45). Le premier segment représente la continuité du boulevard Poliquin précédemment décrit et qui se situe, cette fois-ci, devant le centre commercial. Les trois autres segments sont représentatifs des rues résidentielles du secteur, mais la typologie résidentielle ou les caractéristiques de la voie varient de l'une à l'autre.

Le centre commercial Les Promenades de Sorel comprend une variété de commerces, dont une épicerie et une pharmacie faisant partie d'un magasin Wal-Mart. On y retrouve aussi quelques services comme des salons de coiffure. Le bâtiment abrite plusieurs locaux vacants et l'immense espace destiné au stationnement qui l'entoure est rarement utilisé à pleine capacité.

Pour les critères de fonctions et d'usages, sur les quatre segments de rue situés dans la zone tampon, seuls deux comprennent des commerces. Premièrement, le boulevard Poliquin, accès principal au centre commercial, en comprend donc plusieurs. Ensuite, la rue de Ramezay n'abrite qu'un dépanneur. Dans les quatre tronçons à l'étude, aucun ne borde un parc. Par contre, le boulevard Poliquin longe des terrains vacants à vendre qui forment présentement un boisé.

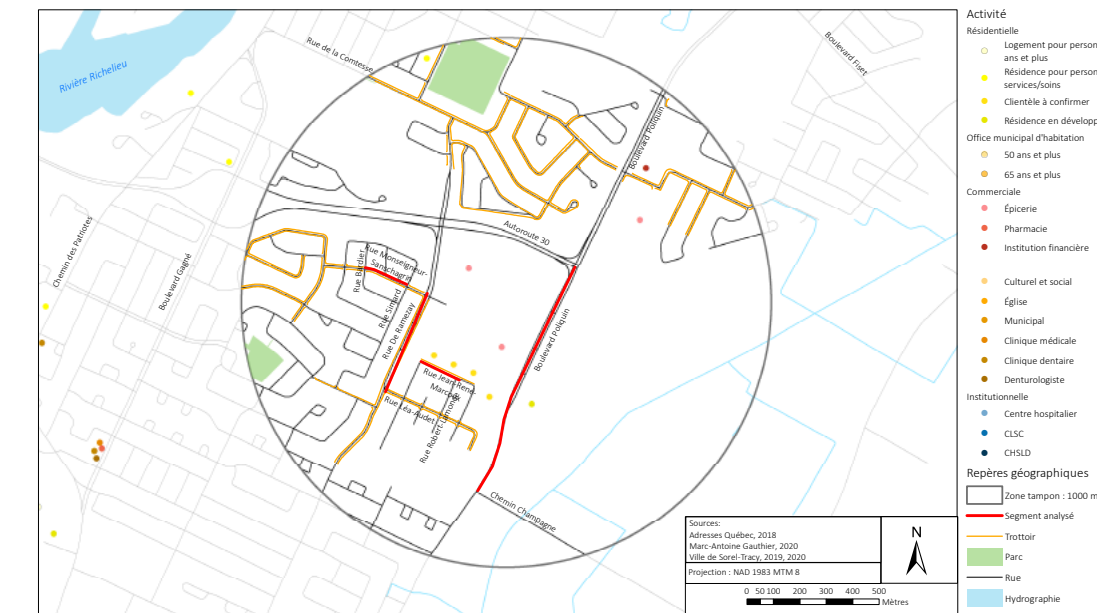


Figure 45. Zone tampon du centre commercial Les Promenades de Sorel, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 46. Boulevard Poliquin devant le centre commercial, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 47. Piste cyclable sur une portion du boulevard Poliquin, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 48. Vue de la rue de Ramezay, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 49. Vue de la rue Jean-René-Marcoux, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Pour ce qui est de la forme urbaine, l'encadrement de la voie varie de nul à modéré. En effet, le boulevard Poliquin présente un encadrement nul par la présence d'une mare de stationnement d'un côté et d'un boisé de l'autre. Les rues de Ramezay et Monseigneur-Sanschagrín ont un encadrement faible par la présence de maisons unifamiliales isolées qui ont une marge avant de six à huit mètres et des espaces de stationnement dans la marge avant. La rue Jean-René-Marcoux, quant à elle, présente un encadrement modéré puisqu'on y retrouve des immeubles à appartements de deux étages dotés d'une marge avant d'environ six mètres. Les caractéristiques des segments de voies routières étudiés varient aussi de l'un à l'autre. Le boulevard Poliquin comprend trois voies de circulation dans une direction, qui diminuent à deux pour terminer à une seule voie, et une voie dans l'autre direction à laquelle s'ajoute une deuxième voie en approchant de l'autoroute 30 (figure 46). On retrouve aussi un accotement des deux côtés de la voie (plus étroit lorsque le boulevard compte trois voies) et aucune possibilité de stationnement en bordure. Du côté pair, l'accotement comprend une voie cyclable bidirectionnelle qui devient en site propre en bordure du boisé (figure 47). Par contre, cette dernière est faite de gravier et est étroite. Le débit de circulation sur cette voie est élevé, étant donné la proximité du centre commercial, mais aussi la possibilité de rejoindre plusieurs quartiers résidentiels en empruntant cette artère. Les rues de Ramezay, Monseigneur-Sanschagrín et Jean-René-Marcoux présentent une voie de circulation par direction et une possibilité de stationnement sur rue. La rue de Ramezay possède un terre-plein en son centre, une bande cyclable unidirectionnelle dans chacune des directions ainsi qu'un débit de circulation moyen puisqu'il s'agit d'une voie permettant d'accéder à plusieurs rues résidentielles (figure 48). Elle présente aussi une voie de stationnement entre la bande cyclable et le trottoir. La rue Monseigneur-Sanschagrín a un débit de circulation moyen, car elle permet également d'accéder à plusieurs rues d'un quartier résidentiel. Cette voie et la rue Jean-René-Marcoux offrent le partage entre automobiles et vélos. Elles n'offrent pas de zones tampons entre le trottoir et la voie de circulation, excepté le côté pair de la rue Jean-René-Marcoux où l'on retrouve du gazon et des arbres entre le trottoir et la voie routière (figure 49). Par contre, le côté impair de cette rue est dépourvu de trottoirs. Les intersections des rues Jean-René-Marcoux et Monseigneur-Sanschagrín n'ont qu'un panneau d'arrêt et aucun marquage au sol. La rue Jean-René-Marcoux présente une abaissée de trottoir aux intersections tout comme l'intersection des rues de Ramezay et Monseigneur-Sanschagrín. Le boulevard Poliquin comprend un feu de circulation à l'intersection de l'autoroute 30, mais aucun feu piéton, puisqu'il est interdit de circuler à pied en bordure de l'autoroute 30 (bien qu'il s'agisse davantage d'un boulevard que d'une autoroute à ce niveau).

Pour ce qui est de la qualité urbaine et du design, on ne retrouve aucun mobilier urbain sur les quatre segments étudiés. On retrouve de la végétation en bordure de chacune des voies et deux des quatre tronçons sont dotés de terre-pleins végétalisés. L'ambiance sonore est plutôt calme sur trois des quatre segments, alors que sur le boulevard Poliquin, le va-et-vient des véhicules qui entrent et sortent du stationnement du centre commercial crée davantage de bruit. Les rues de Ramezay, Monseigneur-Sanschagrín et Jean-René-Marcoux présentent des trottoirs en béton de 1,2 mètre et qui sont en bon état. Le boulevard Poliquin est dépourvu de trottoirs, bien qu'il ne soit pas interdit d'y marcher en bordure. L'éclairage de ces voies est assuré par des lampadaires standards de rue et aucun obstacle n'entravait la déambulation lors de la visite.

Pôle commercial du secteur Tracy/Saint-Joseph-de-Sorel

Les segments de rue analysés sont la rue Filiatrault entre la route Marie-Victorin et la rue Cormier et la route Marie-Victorin entre les rues Saint-Joseph et de l'Église (figure 50). Le premier segment est représentatif des rues résidentielles du secteur tandis que le second correspond à la voie commerciale qui traverse cette portion de la municipalité.

Le pôle commercial de Tracy/Saint-Joseph-de-Sorel comprend quelques commerces et services comme des restaurants, une pharmacie, des institutions financières et des bureaux de services professionnels, par exemple. Ces activités sont toutes concentrées sur la route Marie-Victorin. Tout juste derrière cette artère principale se trouvent des bâtiments résidentiels. Sur les deux tronçons étudiés, on note l'absence d'espace vert ou de parc.

Pour les critères de forme urbaine, l'encadrement sur la rue Filiatrault est faible vu la présence de maisons unifamiliales présentant une marge avant d'environ six mètres et d'espaces de stationnement en façade (figure 51). La route Marie-Victorin a un encadrement modéré par la présence de bâtiments de deux ou trois étages avec une marge avant d'environ un à deux mètres (figure 52). Par contre, cette marge augmente dans certains cas puisque quelques bâtiments présentent des espaces de stationnement en marge avant. La rue Filiatrault présente une voie par direction avec du stationnement possible seulement du côté impair. Le débit de circulation est faible et la chaussée est partagée entre les automobilistes et les cyclistes. La route Marie-Victorin présente aussi une voie de circulation par direction avec une voie centrale destinée aux virages vers les stationnements des commerces. Le débit de circulation y est élevé puisqu'il s'agit d'une des artères principales du secteur et des camions de transport y circulent. Elle est aussi partagée entre les automobilistes et les cyclistes. Aucune des voies ne présente de zones tampons en bordure. L'intersection de la route Marie-Victorin et des rues Saint-Joseph et Filiatrault présentent des feux de circulation, des feux pour piétons ainsi qu'un marquage au sol. L'intersection de la route Marie-Victorin et de la rue de l'Église ne présente qu'un panneau d'arrêt sur la rue de l'Église, aucun arrêt sur la route Marie-Victorin et aucun marquage au sol. Le croisement des rues Filiatrault et Cormier ne présente aussi qu'un panneau d'arrêt. Par contre, toutes ces intersections ont des abaissées de trottoir.

Pour ce qui est de la qualité urbaine et du design, il n'y a aucun mobilier urbain sur les segments étudiés. On ne retrouve pas de végétation hormis des arbres sur quelques terrains privés de la rue Filiatrault. L'ambiance sonore est calme sur cette dernière, alors qu'elle est plus bruyante sur la route Marie-Victorin étant donné le débit de circulation plus élevé. Les trottoirs sont faits de béton et d'une largeur d'environ 1,2 mètre. Ils sont relativement en bon état. L'éclairage n'est fait que de lampadaires de rue et aucun obstacle n'était présent lors de la visite.

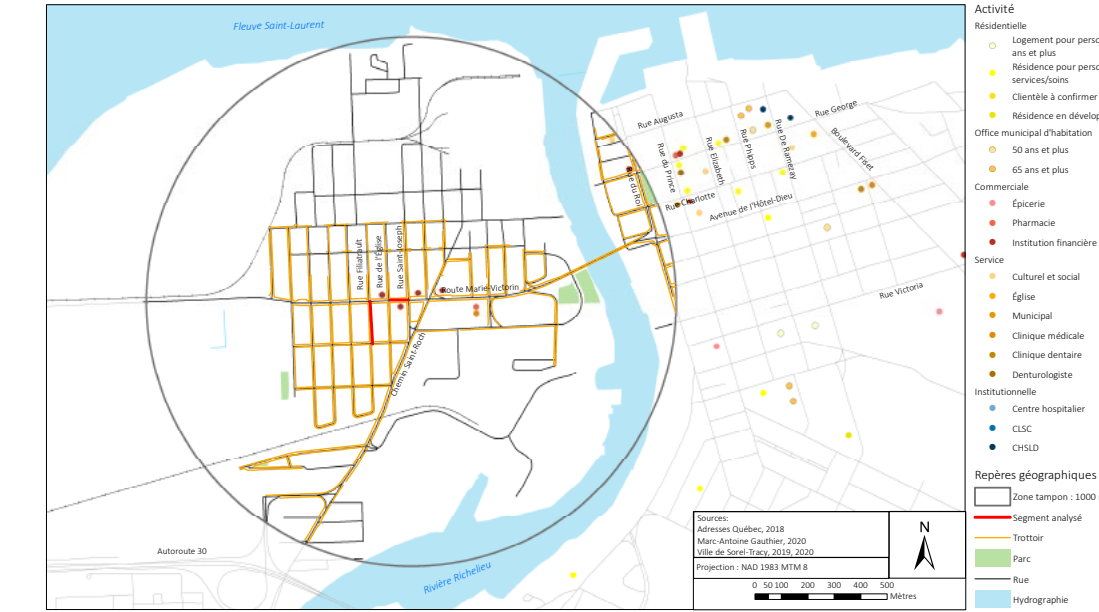


Figure 50. Zone tampon du pôle commercial du secteur Tracy/Saint-Joseph-de-Sorel, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 51. Vue de la rue Filiatrault, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 52. Vue de la route Marie-Victorin, Sorel-Tracy. Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

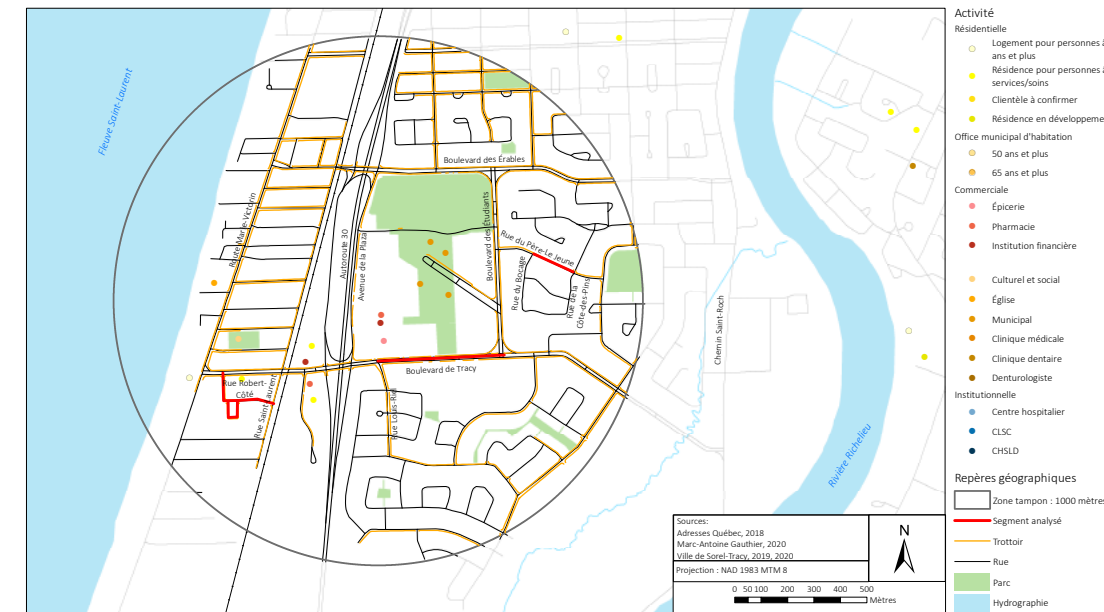


Figure 53. Zone tampon du pôle commercial de la Plaza Tracy, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Pôle commercial de la Plaza Tracy

Les segments de rue analysés sont la rue du Père-Le Jeune entre les rues du Bocage et Côte-des-Pins, le boulevard de Tracy entre la rue Louis-Riel et le boulevard des Étudiants ainsi que la rue Robert-Côté entre le boulevard de Tracy et la rue Saint-Laurent (figure 53). Le premier segment est représentatif de la majorité des rues résidentielles du secteur. Le second correspond à un des deux boulevards du secteur et qui comprend des bâtiments de grand gabarit. Le troisième représente aussi des rues résidentielles, mais qui sont bordées par des immeubles comprenant plusieurs appartements.

Ce pôle commercial comprend une épicerie, une pharmacie, une SAQ et quelques commerces de restauration rapide. Non loin se trouvent aussi un centre culturel, la bibliothèque municipale, la piscine municipale et le curling municipal. Dans les prochaines années, un projet de centre sportif devrait être construit derrière les commerces de ce pôle.

Pour la catégorie des fonctions et usages, sur les trois segments étudiés, seul le boulevard de Tracy comprend un service soit le gymnase du Cégep de Sorel-Tracy. La rue Robert-Côté comprend un espace vert avec mobilier urbain dans le centre d'un rond-point et le boulevard de Tracy borde une portion du parc Elzéar-Cournoyer qui comprend un terrain de soccer.

En ce qui a trait à la forme urbaine, la rue du Père-Le Jeune et le boulevard de Tracy présentent un faible encadrement puisque la première comprend des maisons unifamiliales avec une marge avant d'environ huit mètres et le second présente des bâtiments de grand gabarit avec une grande marge avant (figure 54). Pour ce qui est de la rue Robert-Côté, elle comprend plusieurs immeubles à logements de deux et trois étages avec une marge avant de six à huit mètres (figure 55). Pour ce qui est des voies routières, les segments présentent tous une voie par direction. Les rues Père-Le Jeune et Robert-Côté ont un débit de circulation faible et la possibilité de stationnement sur rue. Les vélos peuvent y circuler en partageant la route. Le boulevard de Tracy présente un terre-plein central ainsi qu'une bande cyclable unidirectionnelle dans chacune des directions. Le stationnement en bordure de rue est permis selon la signalisation en vigueur étant donné la proximité d'institutions d'enseignement. Aucun des segments ne présente de zones tampons en bordure et les intersections sont toutes dotées de panneaux d'arrêt. Seules les intersections du boulevard de Tracy présentent un marquage au sol. Les trottoirs présentent des abaissées aux intersections sauf ceux de la rue du Père-Le Jeune.

Pour ce qui est de la qualité urbaine et du design, le boulevard de Tracy comprend des poubelles près des abribus et un banc à l'intersection du boulevard des Étudiants. Le rond-point de la rue Robert-Côté est équipé de bancs et de tables de pique-nique. Le boulevard de Tracy comprend des arbres dans le terre-plein central ainsi qu'en bordure des terrains privés, tout comme les rues du Père-Le Jeune et Robert-Côté qui ont aussi des arbres en façade des bâtiments. L'ambiance sonore est calme sur les rues Robert-Côté et du Père-Le Jeune, tandis qu'elle est plus bruyante sur le boulevard de Tracy étant donné que cette voie permet d'accéder à plusieurs rues résidentielles, au pôle commercial ainsi qu'aux institutions d'enseignement. Le boulevard est doté d'un trottoir de chaque côté et en bon



Figure 54. Vue du boulevard de Tracy, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 55. Vue de la rue Robert-Côté, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

état, tandis que les deux rues résidentielles n'en ont que sur un seul côté. L'éclairage de ces voies provient des lampadaires standards et aucun obstacle n'était présent lors de la visite.

Synthèse des observations sur le terrain

Suite aux visites sur le terrain et à l'analyse des segments de voie visités, il est possible de tirer certains constats. Pour ce qui est des critères de fonctions et d'usages, on remarque que les activités commerciales et de services à l'extérieur des pôles commerciaux se trouvent majoritairement sur les voies qui les encadrent directement. Près de ces pôles se trouvent aussi peu d'espaces verts, ces derniers étant situés davantage à l'intérieur des zones résidentielles.

Pour les différents critères de la forme urbaine, on remarque que, dans la majorité des cas, l'encadrement de la voie est faible, puisqu'on y retrouve plusieurs maisons unifamiliales isolées qui présentent une marge avant variant de six à huit mètres et dotée d'espaces de stationnement en façade (figure 56). Certains segments présentaient un encadrement modéré puisque ces voies abritent des bâtiments d'environ trois étages, mais qui ont toujours une marge avant d'environ six à huit mètres. Dans le secteur centre-ville, on retrouvait un encadrement fort puisque les bâtiments qui s'y trouvent ont peu ou pas de marge avant et possèdent deux ou trois étages. D'autres segments présentaient un encadrement nul puisque leur marge avant était constituée de grands espaces de stationnement en façade des commerces (figure 57).

La majorité des voies de circulation analysées présentaient une voie par direction et du stationnement en bordure, certaines ayant une voie dédiée au stationnement tandis que sur les autres, le stationnement d'un véhicule causait le rétrécissement de la voie de circulation. Seul le boulevard Poliquin présentait deux voies de circulation par direction, un terre-plein central, une voie d'accotement ainsi qu'une vitesse élevée de 70 km/h. Le boulevard Fiset et la route Marie-Victorin étaient dotés, quant à eux, d'une voie centrale destinée aux virages vers les accès aux commerces. Fait à noter, la majorité des voies étudiées ne présentaient qu'un partage de la voie entre les véhicules et les cyclistes; certaines seulement étaient dotées de bandes cyclables et une seule présentait une piste cyclable bidirectionnelle en bordure. Sur le territoire, on retrouve très peu de zones tampons entre le trottoir et la chaussée véhiculaire. Au centre-ville et sur le boulevard Fiset, on retrouve des îlots végétalisés ou pavés aux intersections, ce qui contribue au sentiment de sécurité. Seule la rue Jean-René-Marcoux présentait sur un des côtés une zone tampon gazonnée et boisée entre le trottoir et la chaussée. À noter que ce secteur est relativement récent, la construction ne datant que de 2015. Pour ce qui est des intersections, les artères principales



Figure 56. Vue de la rue du Père-Le Jeune, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 57. Vue du pôle commercial de la Plaza Tracy, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 58. Mobilier urbain près d'un abribus, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 59. Espace vert avec mobilier urbain sur la rue Robert-Côté, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

comme la rue Victoria, le boulevard Fiset, la route Marie-Victorin et le boulevard Poliquin ont certaines de leurs intersections dotées de feux de circulation. Ces dernières ont aussi des feux pour piétons, exception faite de l'intersection du boulevard Poliquin et de l'autoroute 30. Les intersections avec un simple panneau d'arrêt ont un marquage au sol pour les rues centrales, alors que les rues résidentielles sont dépourvues de lignage. La majorité des intersections dotées de trottoirs présente des abaissées, hormis celles situées dans les quartiers résidentiels plus anciens et dont les trottoirs n'ont pas été rénovés durant les dernières années.

En ce qui a trait à la qualité urbaine et au design, on remarque d'abord très peu de mobilier urbain dans l'espace public sur le territoire de la ville de Sorel-Tracy. Hormis au centre-ville et à proximité de certains abribus, il y avait absence totale de mobilier à l'extérieur des parcs et espaces verts (figure 58). Justement, en ce qui a trait aux espaces verts, ceux qui se trouvaient sur les segments étudiés présentaient de la végétation dont une partie était située en bordure des rues, procurant de l'ombre dans l'espace public (figure 59). D'autres rues avaient aussi des arbres en marge avant des terrains privés et celles qui étaient dotées de terre-pleins comprenaient du gazon et des arbres dans ceux-ci. Pour ce qui est de l'ambiance sonore, celle-ci est bien sûr tributaire du débit de la circulation. Ainsi, elle varie de calme à bruyante selon le débit de circulation et la présence ou l'absence de camionnage. Dans les cas des rues dotées de trottoirs, ceux-ci sont presque tous en béton et d'une largeur standard de 1,2 mètre, exception du centre-ville (le quadrilatère formé des rues du Roi, Augusta, du Prince et Georges) où ils sont d'une largeur d'environ 2,3 mètres. Les trottoirs sont aussi tous éclairés par l'éclairage standard de rue, bien que les lampadaires dans le quadrilatère centre-ville soient moins hauts, ce qui procure un meilleur éclairage au sol. Finalement, sur l'ensemble des rues visitées, il n'y avait aucun obstacle lors de la visite de terrain.

Recommandations

Suite à cette analyse des segments de rue entourant les pôles commerciaux, il devient donc possible de déterminer des secteurs de la municipalité où il serait avantageux de localiser des logements pour aînés. Ensuite, il s'agira de formuler certaines recommandations quant aux aménagements futurs à prioriser en lien avec l'offre de logements pour aînés afin de mettre en place un cadre de vie optimal pour cette clientèle.

Secteurs prioritaires

À la lumière des informations recueillies sur le terrain, y aurait-il un ou des endroit(s) davantage susceptible(s) d'accueillir des logements pour aînés sur la base des critères analysés ? Certains secteurs de la municipalité comprennent déjà des aménagements qui répondent aux besoins de mobilité de cette population, mais il serait tout de même nécessaire d'effectuer certaines améliorations à l'espace public. Voici donc les secteurs jugés prioritaires au sein desquels des logements pour aînés pourraient être implantés :

- Le secteur du centre-ville apparaît comme un secteur de choix de par sa proximité avec certains services ainsi que par sa facilité d'accès. Par contre, on n'y retrouve que peu de terrains vacants sur lesquels il serait possible d'implanter des logements pour aînés.
- Le secteur de la périphérie du centre-ville présente aussi un fort potentiel par sa trame de rue majoritairement orthogonale et par sa variété de commerces et services. De plus, plusieurs rues sont dotées de trottoirs. Par contre, on y retrouve peu de terrains vacants.
- Le secteur du centre commercial est aussi à prioriser puisque c'est celui où l'on retrouve le plus de terrains pouvant être développés, particulièrement aux environs du centre commercial. Des projets inspirants de reconversion de centre commercial ou des environs de ceux-ci comme il s'en est fait à Cap-Rouge (Journal de Québec, 2017) et à Saint-Eustache pourraient servir de modèle pour redévelopper les espaces de stationnement qui l'entourent et qui sont rarement utilisés à pleine capacité (figures 60 et 61). De plus, comme on y retrouve plusieurs locaux vacants, il y aurait sans doute possibilité de concentrer les activités dans une ou deux portions du bâtiment et redévelopper l'espace ainsi laissé vacant. Sa proximité avec les commerces du boulevard Poliquin en fait aussi un environnement de choix. Par contre, il s'agirait d'améliorer la connectivité entre ces deux pôles voisins en sécurisant l'accès au boulevard Poliquin autre que par l'usage de l'automobile.
- Le secteur de Tracy-Est comprend aussi plusieurs terrains vacants ou à redévelopper près du pôle commercial de la Plaza Tracy. L'arrivée future d'un centre sportif près de la centralité commerciale du secteur en fait un secteur à développer et à dynamiser (figure 62).



Figure 60. Stationnement du centre commercial Les Promenades de Sorel, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.



Figure 61. Réaménagement du Mail Cap-Rouge, ajout de logements pour aînés.
Source : Chartwell.com, n.d.



Figure 62. Futur complexe sportif et récréatif de Sorel-Tracy.
Source : Les 2 Rives, 2019.



Figure 63. Mobilier urbain au centre-ville de Victoriaville.
Source : Collectivités viables et Rues Principales, n.d..



Figure 64. Aménagements de zones tampons, rue Adélaïde, Sorel-Tracy.
Source : Marc-Antoine Gauthier, 2020.

Aménagement urbain

Suite à la détermination de sous-secteurs favorables à l'implantation de logements pour aînés, il est également possible de faire des recommandations plus spécifiques en ce qui trait à l'aménagement de l'espace public de façon à le rendre plus convivial.

L'ajout de **moblier urbain** aux environs des pôles commerciaux contribue à rendre agréable la mobilité active des personnes âgées en leur offrant des moments de repos lors de leurs déplacements sur de plus longues distances (Negron-Poblete & Lord, 2019). De plus, l'installation de bancs sera bénéfique à toute la population (figure 63). L'ajout de poubelles contribuera à la propreté des lieux, un aspect qui s'avère important pour les aînés lors de leurs déplacements actifs (Negron-Poblete & Lord, 2014).

L'ajout de **zones tampons** en bordure des rues qui présentent un débit de circulation élevée (boulevard Fiset, rue Victoria, avenue de l'Hôtel-Dieu, boulevard de Tracy, pour ne nommer que ceux-là) permet de renforcer le sentiment de sécurité des piétons (Negron-Poblete & Lord, 2014). Par contre, il ne faut pas négliger les voies au débit de circulation modéré où il serait possible d'aménager des îlots végétalisés aux intersections afin de sécuriser les abaissées de trottoir et, par le fait même l'approche de la traversée.

Des **trottoirs** en bon état influencent positivement la marche, surtout chez les personnes âgées qui sont davantage à risque de chutes (Negron-Poblete & Lord, 2014). De plus, la présence d'abaissées de trottoir aux intersections facilite la traversée. Par contre, il est à noter que la marchabilité d'un segment de rue n'est pas nécessairement supérieure uniquement par la présence d'un trottoir. Par exemple, une rue au débit de circulation faible peut aussi s'avérer agréable à marcher même si les usagers doivent circuler en bordure de la rue. D'autant plus que, contrairement à un trottoir, la rue demeure au même niveau, alors que le trottoir présente des descentes pour l'accès aux stationnements des commerces ou résidences, ce qui peut perturber l'équilibre des aînés (Negron-Poblete & Lord, 2019). L'implantation de trottoirs est aussi très dispendieuse pour les municipalités.

L'ajout de **végétation** dans l'espace public contribue à l'ambiance lors des déplacements pédestres. En effet, la présence d'arbres procure de l'ombre dans l'espace public et améliore l'expérience de marche des piétons, ce qui est apprécié des aînés (Negron-Poblete & Lord, 2014; Negron-Poblete & Lord, 2019). Cela contribue aussi à diminuer les effets des îlots de chaleur.

Lors de travaux de rénovation des rues, la ville de Sorel-Tracy aménage déjà des îlots végétalisés aux intersections afin de les sécuriser davantage, comme sur la rue Phipps, par exemple. La ville a aussi mis en place des zones tampons végétalisées lors du réaménagement de la rue Adélaïde en 2019 (figure 64) de façon à diminuer les îlots de chaleur, omniprésents sur le territoire (voir la carte en annexe B). Des zones tampons ont aussi été construites en bordure d'autres rues actuellement en réfection. Ces exemples d'aménagements urbains démontrent une volonté de la municipalité d'adopter de tels principes lors du réaménagement de l'espace public.



Figure 65. Couverture du Guide d'accompagnement pour la réalisation de la démarche MADA.
Source : Gouvernement du Québec, 2019.

De plus, on ne retrouve pas que l'aménagement urbain sur lequel les urbanistes peuvent agir. Les politiques municipales et la réglementation permettent de régir et de recommander plusieurs aspects du développement urbain. Ainsi, par un règlement de zonage favorisant l'implantation de logements pour aînés dans les secteurs prioritaires et en ne le permettant pas dans d'autres zones de la ville, on s'assure d'une logique de construction, dans ce cas-ci en lien avec les pôles commerciaux. Cette planification n'est donc pas basée que sur une logique de promoteurs immobiliers. Les autorités municipales ont ainsi un contrôle sur ce type de logements et peuvent en assurer le développement de façon concertée. Aussi, l'adoption de politiques municipales spécifiques aux aînés, en lien avec la démarche Municipalité amie des aînés (MADA), permettra d'assurer un vieillissement actif en planifiant le territoire selon la réalité du vieillissement de la population (Gouvernement du Québec, 2020b) (figure 65). De plus, les aménagements dédiés aux aînés peuvent être soutenus financièrement et techniquement par le Programme d'infrastructures Municipalités amies des aînés (PRIMADA). (Gouvernement du Québec, 2018.)

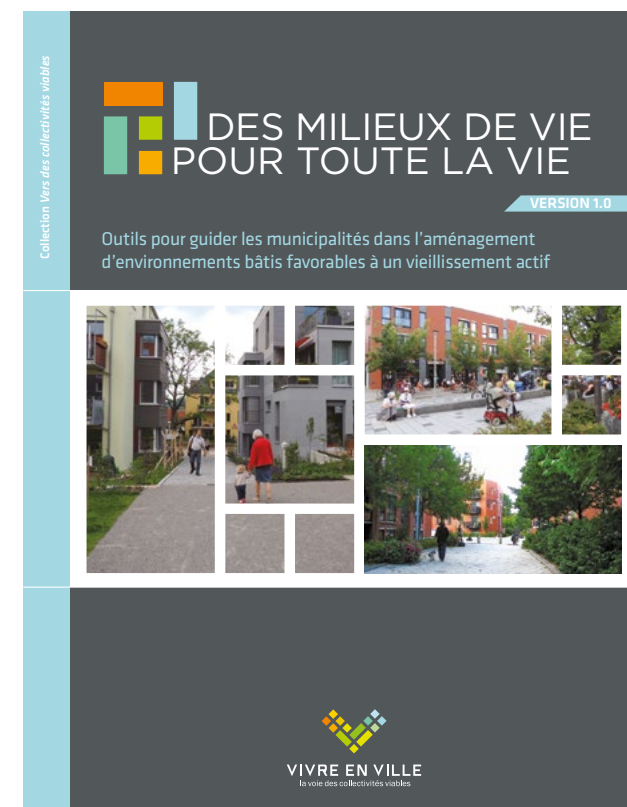


Figure 66. Couverture du guide d'outils proposés par Vivre en Ville.
Source : Vivre en Ville, 2019.



Figure 67. Image conceptuelle, Habitations Le Bosco, Sorel-Tracy.
Source : Les 2 Rives, 2019.

Conclusion

L'adoption d'une politique municipale encadrant le vieillissement de la population sur le territoire permettra, en partie, de gérer adéquatement le développement de logements pour aînés, mais permettra aussi de mettre en œuvre des aménagements urbains qui rendront agréables les déplacements actifs des aînés. Puisque la politique actuelle est intégrée à la Politique familiale, il apparaît opportun et ce, considérant le vieillissement soutenu de la population soreloise, de rédiger une politique propre aux aînés dont la réalité est tout de même différente des familles. De plus, les aménagements urbains proposés ne bénéficieront pas qu'aux aînés, mais aussi à plusieurs autres sous-groupes de la population. Par exemple, la sécurisation des intersections, la présence d'abaissées de trottoirs ou la mise en place de zones tampons entre le trottoir et la voie routière amélioreront la sécurité des déplacements des aînés, certes, mais aussi des personnes à mobilité réduite ainsi que des parents équipés d'une poussette. L'ajout de mobilier urbain contribuera positivement à l'expérience de tous les utilisateurs et non seulement des personnes âgées. Cela va de soi, puisque les interventions développées dans le domaine de l'urbanisme sont réalisées en faveur du bien commun. Pour aider les municipalités dans ces démarches, l'organisme Vivre en Ville a publié un guide à cet effet en 2019 (figure 66).

Parallèlement, le fait de prioriser des secteurs ou des zones destinés aux logements pour aînés par le biais des règlements de zonage permettra d'avoir un développement planifié par la municipalité au lieu de laisser ces projets à la volonté de promoteurs immobiliers. Une prise en charge par la municipalité contribuera sans doute à une meilleure acceptation de ce type de projets dans la communauté. Malgré que les professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme ainsi que les autorités gouvernementales prônent une augmentation de la densité de logements dans les villes, cette volonté se reflète peu dans la population. Cela est particulièrement le cas dans le contexte d'une banlieue pavillonnaire, comme les autorités municipales de Sorel-Tracy ont pu le constater en 2019. En effet, un complexe de deux bâtiments de quarante logements pour aînés autonomes, présentement en construction dans le secteur Tracy, a suscité la grogne des résidents du secteur qui refusaient catégoriquement de voir se développer ce complexe dans leur quartier résidentiel majoritairement composé de maisons unifamiliales isolées (figure 67). Le projet est développé sur un terrain laissé vacant suite à la démolition d'une église. Les détracteurs du projet rapportaient ne pas avoir été consultés et voulaient le faire avorter (Les 2 Rives, 2019). Par contre, après vérifications auprès de la municipalité, on constate que le processus légal a été suivi à la lettre. Une séance de consultation publique a été tenue en 2014, conformément à la procédure en vigueur, et un seul résident du secteur s'est présenté à la séance. Or, ce n'est qu'à l'été 2019, moment du début de la construction, soit cinq ans plus tard, que les résidents du secteur ont pris la parole et tenté de freiner le projet. Cependant, tout avait été réalisé dans les règles, même qu'aucun changement de zonage n'avait été nécessaire. Signe que les résidents de Sorel-Tracy ne sont peut-être pas encore prêts à un changement de typologie résidentielle. Raison de plus pour que la ville de Sorel-Tracy se dote d'une politique spécifique aux aînés étant donné sa situation démographique particulière. Il sera donc primordial d'y définir une vision et des orientations d'aménagement qui mettent de l'avant la réalité du vieillissement de la population. Ce phénomène n'est pas près de s'essouffler et apportera de nombreux défis au milieu municipal auxquels il faut s'attaquer sans tarder. Les outils réglementaires existent, encore faut-il qu'il y ait une volonté de les utiliser à bon escient pour le bien commun.

Bibliographie

- Château Langelier. (2014). *Château Langelier, Services*. Récupéré de <https://www.chateaulangelier.com/services/>
- Ennuyer, B. (2011). *À quel âge est-on vieux ? La catégorisation des âges : ségrégation sociale et réification des individus*. *Gérontologie et société*, 34(138), 127-142. Récupéré de <https://www.cairn.info/revue-gerontologie-et-societe1-2011-3-page-127.htm>
- Gouvernement du Québec. (2004). *Les effets du vieillissement de la population québécoise sur la gestion des affaires et des services municipaux*. Récupéré de https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/observatoire_municipal/etudes_donnees_statistiques/effets_vieillissement_synthese.pdf
- Gouvernement du Québec. (2018). *Guide du Programme d'infrastructures Municipalité amie des aînés (PRIMADA)*. Récupéré de https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/infrastructures/primada/guide_primada_2018.pdf
- Gouvernement du Québec. (2020a). *Soutien gouvernemental aux démarches des municipalités amies des aînés. Municipalités, MRC et communautés autochtones participantes*. Récupéré de <https://www.quebec.ca/famille-et-soutien-aux-personnes/aide-financiere/municipalite-amie-des-aines/liste-des-municipalites-amies-des-aines/>
- Gouvernement du Québec. (2020b). *Soutien gouvernemental aux démarches des municipalités amies des aînés. Programme de soutien à la démarche Municipalité amie des aînés*. Récupéré de <https://www.quebec.ca/famille-et-soutien-aux-personnes/aide-financiere/municipalite-amie-des-aines/soutien-realisation-demarche-mada/>
- Gouvernement du Canada. (2020). *Pension de retraite du RPC : Aperçu*. Récupéré de <https://www.canada.ca/fr/services/prestations/pensionspubliques/rpc.html>
- Institut de la statistique du Québec. (2019). *Projection démographique, scénario Référence (A), MRC du Québec, 2016-2041*. Récupéré de https://www.stat.gouv.qc.ca/cartovista/prj_pop_2016_2041/index.html?z=%7b%22a%22:%22map%22,%22c%22:%22var_65_p%22%7d
- Institut du Québec. (2017). *Le vieillissement de la population et l'économie du Québec*. Récupéré de https://www.institutduquebec.ca/docs/default-source/recherche/9288_vieillissement-population_fr-br.pdf
- Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). (2016). *Le vieillissement au Québec*. Récupéré de <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/O28-le-vieillissement-au-quebec.pdf>
- Journal de Montréal. (2019). *Population du Québec : nous serons plus nombreux... et plus vieux en 2066*. Récupéré de <https://www.journaldemontreal.com/2019/07/11/previsions-neuf-millions-dhabitants-au-quebec-en-2030>
- Journal de Québec. (2017). *Cure de jeunesse pour le Mail Cap-Rouge : La Cité comprendra 360 logements pour retraités*. Récupéré de <https://www.journaldequebec.com/2017/09/27/une-residence-pour-personnes-agees-verra-le-jour-au-mail-cap-rouge>
- La Presse. (2019). *Le vieillissement de la population s'accélère*. Récupéré de <https://www.lapresse.ca/actualites/national/201901/25/01-5212391-le-vieillissement-de-la-population-saccelere.php>
- Le Devoir. (2017). *Le Canada compte plus d'aînés que d'enfants*. Récupéré de <https://www.ledevoir.com/societe/497844/recensement-au-canada-la-proportion-des-personnes-agees-depasse-celle-des-enfants>
- Le Devoir. (2017b). *Le vieillissement de la société québécoise : un enjeu municipal méconnu*. Récupéré de <https://www.un.org/fr/sections/issues-depth/ageing/index.html>
- Les 2 Rives. (2019). *Des citoyens s'opposent au projet des Habitations Bosco*. Récupéré de <https://www.les2rives.com/des-citoyens-sopposent-au-projet-des-habitations-bosco/>
- Les Affaires. (2019). *Oui, il faut rehausser l'âge de la retraite*. Récupéré de <https://www.lesaffaires.com/mes-finances/retraite/oui-il-faut-rehausser-l-age-de-la-retraite/610930>
- Levée, V. (2019). *Planifier la forme urbaine, non les usages*. *Esquisse*, 30(3), 54-55. Récupéré de <https://www.oaq.com/magazine-esquisses/archives/travailler-avec-les-municipalites/>
- Lord, S. (2011). *Le choix de vieillir à domicile : l'inévitable adaptation des modes de vie. Évolution de la mobilité quotidienne d'un groupe d'aînés de banlieue pavillonnaire*. *Retraite et société*, 60, 197-213. Récupéré de <https://www.cairn.info/revue-retraite-et-societe1-2011-1-page-197.htm>
- Lord, S., Negron, P., & Touman, H. (2014). *Réaménagement urbain et évaluation du potentiel piétonnier du centre de Sorel-Tracy*. Document PDF fourni par S. Lord.
- MRC de Pierre-De Saurel (n.d.). *Taxibus. Règlements généraux*. Récupéré de https://www.mrcpierredesaurel.com/sites/default/files/Organismes_et_developpement/Règlements_généraux_Taxibus.pdf
- Negron-Poblete, P., & Lord, S. (2014). *Marchabilité des environnements urbains autour des résidences pour personnes âgées de la région de Montréal : application de l'audit MAPPA*. *Cahiers de géographie du Québec*, 58(164), 233-257. <https://doi.org/10.7202/1031168ar>
- Negron-Poblete, P., Lord, S., Ketsens, Y., & Gill, D. (2015). *Vieillir en ville moyenne ou en région métropolitaine. Quel rôle pour l'aménagement urbain*. Récupéré de http://vieillirauquebec.umontreal.ca/fichiers/Communiquer/Rapport_scientifique_2017.pdf
- Negron-Poblete, P., & Lord, S. (2019). *Faciliter la marche chez les aînés vivant en banlieue ou en ville moyenne au Québec : un défi d'aménagement urbain*. *Pluriâges*, 9(1), 30-38. Récupéré de https://www.creges.ca/wp-content/uploads/2019/09/Pluriages_Print19_FR_WebRes.pdf
- ONU. (2019). *Les personnes âgées*. Récupéré de <https://www.un.org/fr/sections/issues-depth/ageing/index.html>
- Retraite Québec. (2020). *La rente de retraite du Régime de rentes du Québec*. Récupéré de https://www.rrq.gouv.qc.ca/fr/retraite/rrq/Pages/calcul_rente.aspx
- Ville de Sorel-Tracy. (n.d. a). *Logements sociaux*. Récupéré de <https://www.ville.sorel-tracy.qc.ca/services-aux-citoyens/logements-sociaux-omh.html>
- Ville de Sorel-Tracy. (n.d. b). *Politique familiale 2014-2016*. Récupéré de https://www.ville.sorel-tracy.qc.ca/images/pdf/politiques_plan_daction/politique_familiale_2edition.pdf

Source des figures

- Figure 1 : <https://inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/O28-le-vieillissement-au-quebec.pdf>
- Figure 2 : https://www.ville.sorel-tracy.qc.ca/images/pdf/politiques_plan_daction/politique_familiale_2edition.pdf
- Figure 4 : <https://www.flickr.com/photos/garryknight/5836253352>
- Figure 5 : <https://www.vivreenresidence.com/blogue/cout-loyer-residence-aines-schl-2015/>
- Figure 6 : <http://qmp-powders.com/fr/company/>
- Figure 7 : <https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/cartes/mrc/530.pdf>
- Figure 14 : <https://www.habitationsregardsurlefleuve.com>
- Figure 16 : <https://www.mrcpierredesaurel.com/taxibus>
- Figure 17 : <https://www.les2rives.com/300-000-prolongement-piste-cyclable-la-sauvagine/>
- Figure 61 : https://chartwell.com/-/media/Images/photo-gallery/LEnvoy/LEnvoy_Exterior_2.jpg?mw=1280&hash=40BDE125DC6780811815A6708A937EDF
- Figure 62 : <https://www.les2rives.com/le-projet-de-complexe-sportif-et-recreatif-prend-forme/>
- Figure 63 : <http://collectivitesviabiles.org/articles/defis-du-vieillissement-en-amenagement.aspx>
- Figure 65 : <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2019/19-830-22W.pdf>
- Figure 66 : https://vivreenville.org/media/915526/venv_milieuxdevie_br.pdf
- Figure 67 : <https://www.les2rives.com/le-site-de-lancienne-eglise-saint-jean-bosco-devrait-accueillir-deux-blocs-a-logements/>

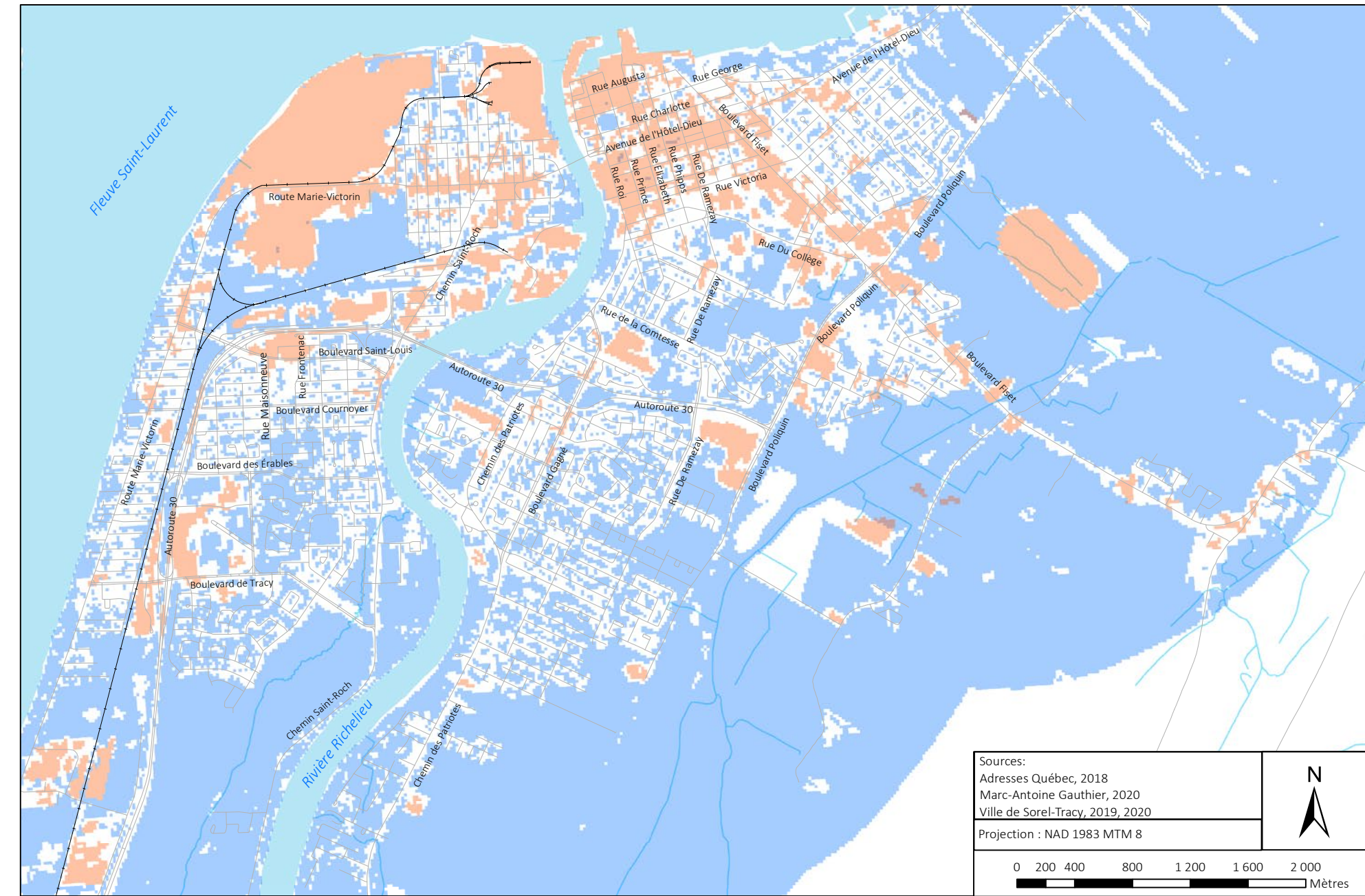
Annexe A : Analyse des critères de la marchabilité des segments de rue étudiés

Segments de rue	Fondation/usage	Type d'activités	Restaurants/Café/Bar	Terrasse	Institution financière	Coiffeur/esthéticien	Magasin d'alimentation	Dépanneur	Pharmacie/diagnostic	Lieu de culte	Centre communautaire/bibliothèque	Autre	Espace public/Espace vert	Présence	Nombre	Type	Forme urbaine	Encadrement de la voie	Nul	Faible	Modéré	Fort	Type (étages)	Marge avant	Nulle	Distance approximative (m)	Stationnement dans la marge O/N?	Voie routière	Nombre de voies (par Direction_Sens_Ligne_Virage_Critrail)	Stationnement sur rue O/N?	Débit de circulation F/M/E?	Voie cyclable O/N?	Type	Zone tampon	O/N?	Type	Intersections	Arrêt ou feu de circulation? A/F?	Feu piéton O/N?	Marquage au sol O/N?	Type	État de la chaussée de la traverse	Abaissement de trottoir O/N?
Pôle : Centre-ville																																											
du Roi (Charlotte/Augusta)		4	3	1	-	1	-	1	-	-	1		X	1			Carré Royal (municipal)				X		2-3 étages	X	max 1	O	15U	O	M	N	Partage de la voie	O	Intersection seulement	A	N	O	Lignage simple	Abîmée	O				
de l'Hôtel-Dieu (du Prince/Elizabeth)		-	-	-	-	-	1	-	-	1	-		X							X		2 étages	X		N	1D	O	E	N	Partage de la voie	O	100% intersection côté impair	A	N	O	Lignage simple	Acceptable	O					
Elizabeth (Provost/Limoges)		-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		X							X		2 étages	X		N	1D	O	M	N	Partage de la voie	N		A	N	O	Blocs	Bon	O					
Pôle : Victoria/Fisat																																											
Victoria (Fisat/Alfred)		2	2	-	1	1	2	-	-	-	-		X						X		X	(IMP)	10 (P)	POSS	1D	O	E	N	Partage de la voie	N	Ilots végétalisés	A/F	O	O	Lignage simple	Bon	O						
Fisat (Miller/Monseigneur-Nadeau)		1	1	-	-	1	-	1	-	-	-		X					X	(IMP)	X	(P)	(2 étages impair, stationnement pair)	2 à 8; 70	POSS	1D + VC	O	E	N	Partage de la voie	O	Ilots végétalisés intersections et certaines portions	A/F	O	O	Lignage simple	Bon	O						
Barthe (Miller/Monseigneur-Nadeau)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		X						X			Unifamiliale	8	O	1D	O	F	N	Partage de la voie	N		A	N	N		Abîmée	O/N						
Pôle : boulevard Poliquin																																											
Parenteau (Chopin/Nolin)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		X	1			Parc de quartier			X		2 étages	6 à 8	O	1D	O	F	N	Partage de la voie	N		A	N	N		Bon	O						
Poliquin (autoroute 30/Robillard)		-	-	1	-	1	-	1	-	-	-		X					X				Espaces de stationnement	30 à 70	O	2D	N	E	N	Accotement	N		F	O	O	Blocs	Bon	O						
Leduc (place Dorion/place Madeleine)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		X					X				Unifamiliale	8	POSS	1D	O	F	N	Partage de la voie	N		A	N	N		Acceptable	N						
Pôle : centre commercial																																											
Poliquin (autoroute 30/chemin Champagne)		2	-	-	2	2	-	1	-	-	-		X					X				Boisé du côté pair	70	O	2D	N	M	O	Piste cyclable en bordure, puis entre dans le boisé	N		A/F	N	N		Acceptable (Champagne)	-						
de Ramezay (Monseigneur-Sanschagrin/Léa-Audet)		-	-	-	-	-	1	-	-	-	-		X					X				Unifamiliale	8	O	1D	O	M	O	présence d'un terre-plein central	N		A	N	O	Lignage simple	Bon	O						
Jean-René-Marcoux (Léa-Audet/Robert-Lamonde)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		X					X				2 étages, appartements	6	N	1D	O	F	N	Partage de la voie	O	Gazon et arbres, côté pair	A	N	N		Bon	O						
Monseigneur-Sanschagrin (Simard/Bardier)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		X					X				Unifamiliale	8	O	1D	O	M	N	Partage de la voie	N		A	N	N		Acceptable	N						
Pôle : Marie-Victorin (Tracy-St-Joseph)																																											
Filatrault (Marie-Victorin/Comier)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		X					X				Unifamiliale	6	O	1D	O	F	N	Partage de la voie	N	O [1 côté seulement, selon signalisation]	A/F	O	O	Lignage simple	Bon	O						
Marie-Victorin (Saint-Joseph/de l'Église)		2	1	1	-	-	-	-	-	-	-		X					X				2 étages	3	POSS	1D + VC	O	E	N	Partage de la voie	N		F	O	O	Lignage simple	Bon	O						
Pôle : Plaza Tracy																																											
du Père-Le Jeune (du Bodge/Côte-des-Pins)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		X					X				Unifamiliale	8	O	1D	O	F	N	Partage de la voie	N		A	N	N		Bon	N						
de Tracy (Louis-Riel/des Étudiants)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	1		X				Terrain de soccer (Parc Ebéar-Cournoyer) (arbres)		X			Bâtiments de grand gabarit éloignés de la voie et blocs appartements	8 à 40	N	1D	O	M	O	Bande cyclable	N		A	N	O	Blocs et lignage simple	Bon	O						
Robert-Côté (de Tracy/Saint-Laurent)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		X				Espace vert dans rond-point		X			2-3 étages	10	N	1D	O	F	O	Partage de la voie	N		A	N	N		Bon	O						

Segments de rue	Design/qualité urbaine	Mobilier urbain	O/N?	Type	Végétation	O/N?	Espace public ou terrain privé? EP/TP?	Ambiance sonore	Décrire	Trottoirs	Matériau B/A?	Largeur (m)	État	Éclairage	O/N?	Type: rue ou piéton (P)?	Obstacle	O/N?	Type
Pôle : Centre-ville																			
du Roi (Charlotte/Augusta)		O		Été seulement: bancs et poubelles		O	EP (tampon + parc)		Bruit de la circulation automobile	B	2,3	Bon		O	R (bas)		O		Marche pour accéder à certains bâtiments
de l'Hôtel-Dieu (du Prince/Elizabeth)		N				O	Arbres en bordure côté impair et dans ilots		Bruit de la circulation automobile	B	1,2	Bon		O	R		N		
Elizabeth (Provost/Limoges)		N				N			Bruit de la circulation automobile (rue de la sortie du traversier)	B	1,2	Bon		O	R		N		
Pôle : Victoria/Fisat																			
Victoria (Fisat/Alfred)		N				O	TP (quelques arbres)		Bruit de la circulation + camionnage	B	1,2	Bon		O	R		N		
Fisat (Miller/Monseigneur-Nadeau)		N				O	EP		Bruit de la circulation + camionnage	B	1,2	Bon		O	R		N		
Barthe (Miller/Monseigneur-Nadeau)		N					Peu TP (quelques arbres)		Calme	B/A	1,2	Bon		O	R		N		
Pôle : boulevard Poliquin																			
Parenteau (Chopin/Nolin)		N				O	EP (en bordure du parc)		Calme (bruit léger de la circulation)	B	1,2	Bon		O	R		N		
Poliquin (autoroute 30/Robillard)		N				O	TP (arbres côté pair)		Bruit de la circulation + camionnage	-	-	-		O	R		N		(Clôture entre voie et commerces)
Leduc (place Dorion/place Madeleine)		N				O	TP		Calme	B	1,2	Bon		O	R		N		
Pôle : centre commercial																			
Poliquin (autoroute 30/chemin Champagne)		N				O	TP (boisé côté pair)		Bruit de la circulation	-	-	-		O	R		N		
de Ramezay (Monseigneur-Sanschagrin/Léa-Audet)		N				O	EP et TP (terre-plein et marge avant)		Bruit de la circulation	B	1,2	Bon		O	R		N		
Jean-René-Marcoux (Léa-Audet/Robert-Lamonde)		N					EP et TP (marge avant et zone tampon)		Calme	B	1,2	Bon (aucun côté impair)		O	R (bas)		N		
Monseigneur-Sanschagrin (Simard/Bardier)		N				O	TP (arbres)		Calme	B	1,2	Bon		O	R		N		
Pôle : Marie-Victorin (Tracy-St-Joseph)																			
Filatrault (Marie-Victorin/Comier)		N				O	TP (arbres)		Calme	B	1,2	Bon		O	R		N		
Marie-Victorin (Saint-Joseph/de l'Église)		N							Bruit de circulation + camionnage	B	1,2	Bon		O	R		N		
Pôle : Plaza Tracy																			
du Père-Le Jeune (du Bodge/Côte-des-Pins)		N				O	TP (arbres)		Calme	B	1,2	Bon (trottoir côté pair seulement)		O	R		N		
de Tracy (Louis-Riel/des Étudiants)		O				O	EP et TP (terre-plein + arbres en marge avant)		Bruit de la circulation	B	1,2	Bon		O	R		N		
Robert-Côté (de Tracy/Saint-Laurent)		O				O	EP (espace vert) et TP (arbres)		Calme	B	1,2	Bon (trottoir côté pair seulement)		O	R		N		

Annexe B : Carte des îlots de chaleur et de fraîcheur

ÎLOTS DE CHALEUR ET DE FRAÎCHEUR,
VILLE DE SOREL-TRACY, 2019



- Température du sol
- Îlot de chaleur
 - Îlot de fraîcheur
- Repères géographiques
- Chemin de fer
 - Rue
 - Hydrographie
 - Ruisseau

Sources:
Adresses Québec, 2018
Marc-Antoine Gauthier, 2020
Ville de Sorel-Tracy, 2019, 2020
Projection : NAD 1983 MTM 8

0 200 400 800 1 200 1 600 2 000 Mètres

