

L'aménagement urbain durable du centre-ville de Sainte-Marie : UNE SYMBIOSE HYDRO-URBAINE

ARC-6010_ Projet de fin d'études en design urbain (M.Sc.Arch)
École d'architecture, Université Laval



Mélissa Renaud

Audrey Leblond

Véronique Cadoret-Plamondon

MAI 2011

L'aménagement urbain durable du centre-ville de Sainte-Marie : UNE SYMBIOSE HYDRO-URBAINE

ARC-6010_ Projet de fin d'études en design urbain (M.Sc.Arch)
École d'architecture, Université Laval



Mélissa Renaud

Audrey Leblond

Véronique Cadoret-Plamondon

MAI 2011

AVANT-PROPOS

Le présent rapport propose une vision d'aménagement urbain durable pour alimenter une réflexion collective sur le futur du centre-ville de Sainte-Marie. Cette proposition s'est réalisée à la session d'hiver 2011 dans le cadre d'un Projet de fin d'études, qui culmine la formation à la maîtrise en design urbain de l'École d'architecture de l'Université Laval.

Comme ce projet visait à développer des idées pour requalifier et consolider le noyau villageois de Sainte-Marie tout en intégrant les aspects sociaux, écologiques et durables nécessaires à maintenir une qualité de vie pour les Mariverains et Mariveraines, nous n'aurions pu y arriver sans la collaboration de plusieurs intervenants du milieu.

Aussi, notre travail doit beaucoup à l'étroite collaboration du maire de Sainte-Marie, M. Harold Guay, celle de son directeur du service de l'urbanisme, M. George Larocque, ainsi que celui des consultants en aménagement, M. Michel Binet et M. Jean-Philippe Pelchat-Gagnon. Nous les remercions pour leur grande disponibilité et pour leurs judicieux conseils tout au long de la session. Nous remercions Michel, particulièrement, d'avoir initié cette belle collaboration entre l'École d'architecture et la Ville de Sainte-Marie.

Plusieurs personnes ont assisté à nos présentations de l'état d'avancement du projet tout au long de la session, et nous ont soumis de nombreux commentaires pertinents qui nous ont guidés dans l'élaboration du projet. Un merci particulier à M. le maire et à ses conseillers, à M. Louis St-Pierre, architecte et chargé de cours, de même qu'à

David Paradis, urbaniste, de l'organisme Vivre en ville. Merci également aux Mariverains et Mariveraines qui ont assisté à la présentation publique de la version terminale de notre projet le 27 avril 2011 à l'Hôtel de Ville de Sainte-Marie. Ce travail leur est dédié.

De plus, nous tenons à remercier tout particulièrement Mme Geneviève Vachon, notre superviseure, qui nous a soutenues tout au long de la session tout en nous proposant des pistes de réflexion qui ont alimenté de riches discussions.

Mélissa Renaud,
Audrey Leblond et
Véronique Cadoret-Plamondon

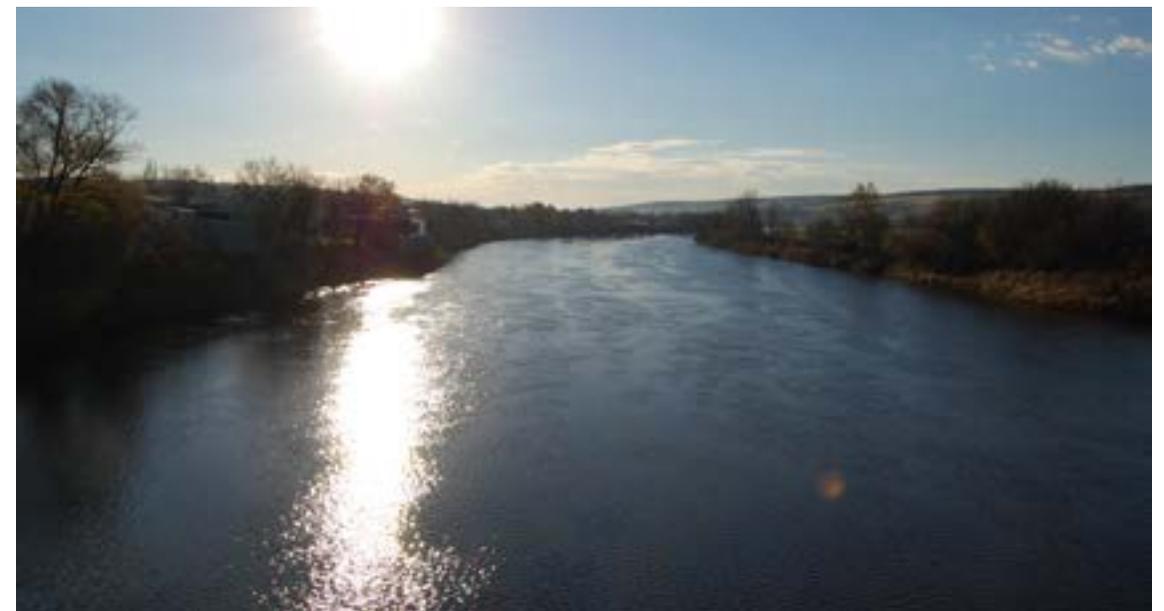


TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	7
1. INTRODUCTION	9
1.1 Contexte et mandat.....	9
1.2 Méthodologie.....	10
2. LOCALISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE	13
3. DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE	15
3.1 À l'échelle de la municipalité.....	15
3.2 À l'échelle du centre-ville.....	22
4. MISSION ET ORIENTATIONS	29
5. TROIS GRANDES INTERVENTIONS POUR UNE SYMBIOSE HYDRO-URBAINE	33
5.1 Une coulée verte structurante au coeur de Sainte-Marie.....	36
5.1.2 Les cours d'école verdies : espaces flexibles et polyvalents.....	37
5.2 Restructuration et requalification des réseaux.....	42
5.3 Implantation de la bibliothèque et de la place publique pour une consolidation optimale de l'avenue Marguerite-Bourgeoys.....	48
6. CONCLUSION	55
BIBLIOGRAPHIE	57

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : L'aréna relocalisé hors centre-ville à très court terme	9
FIGURE 2: L'important coteau de Sainte-Marie	13
FIGURE 3: Sainte-Marie près de Québec	13
FIGURE 4: Sainte-Marie délimitée par d'importants parcours	13
FIGURE 5 : La multiplication des effets de barrière à Sainte-Marie	15
FIGURE 6 : La rue du Bocage, connexion sinueuse entre le coteau et le noyau villageois.....	16
FIGURE 7 : Les paysages en hauteur du coteau	16
FIGURE 8: Un boulevard au traitement unidimensionnel.....	16
FIGURES 9, 10, 11 et 12: Une voie ferrée divisant le centre-ville	17
FIGURE 13 : Sainte-Marie imprégnée d'atouts naturels et récréotouristiques.....	18
FIGURES 14 ET 15 : Le centre-ville de Sainte-Marie au tournant des années 50 : des jardins au coeur du noyau villageois	18
FIGURE 16 : Des espaces verts présents au coeur des quartiers résidentiels	18
FIGURE 17 : Le pont vers Saint-Elzéar : un belvédère sur la rivière	19
FIGURE 18 : La rivière, vue d'un parc riverain	19
FIGURE 19 : La zone de crue des eaux de 20 ans	20
FIGURE 20 : La zone de crue des eaux de 100 ans	20
FIGURES 21 ET 22 : Dommages lors d'inondations.....	21
FIGURE 23 : Un esprit communautaire bien ancré	21
FIGURE 24 : L'église de Sainte-Marie, un monument « signal » au coeur du noyau villageois	22
FIGURE 25: La maison Drouin et la maison Vachon.....	22
FIGURE 26: La rue Notre-Dame au XXe siècle	22
FIGURE 27 : Les écoles primaires au centre-ville.....	23
FIGURE 28: Les cours d'école: vaste paysage dur et gris	23
FIGURE 29: L'école Maribel	23
FIGURE 30: L'école Mgr Feuiltault	23
FIGURE 31 : L'avenue Marguerite-Bourgeoys : principal accès au noyau villageois qui gagnerait à être consolidée.	24
FIGURE 32: Le noyau villageois mariverain: du potentiel pour un milieu de vie actif et stimulant.	24
FIGURES 33 et 34: Le boulevard Larochelle et son intersection avec l'avenue Marguerite-Bourgeoys: zone de débarcadère	25
FIGURE 35 : Une optimisation déficiente de la zone non inondable.....	25
FIGURE 36: Une trame viaire aux multiples détours	26
FIGURE 37 : La rue Saint-Antoine : véritable stationnement	26
FIGURE 38 : Une coulée verte évolutive : un squelette guidant les différentes interventions d'un projet au centre-ville de Sainte-Marie	30
FIGURE 39 : La zone de crue des eaux comme catalyseur de projet urbain pour Sainte-Marie.....	31
FIGURE 40 : Le secteur d'intervention : le noyau villageois au coeur des propositions	33
FIGURE 41 : Plan d'ensemble du projet Symbiose Hydro-urbaine	34
FIGURE 42 : Un verdissement progressif au coeur de Sainte-Marie	36
FIGURE 43 : Un parc topographique comme espace flexible au coeur du noyau villageois	38
FIGURE 44 : Une savante combinaison de surfaces dures et végétales.....	39
FIGURE 45: Des cours d'école agréables et instructives.....	40
FIGURE 46: Coupe transversale nord-est/sud-ouest : deux écoles qui ne se tournent plus le dos.....	41
FIGURE 47 : Le boulevard Larochelle: un espace redonné au cours d'école et à la coulée verte	42
FIGURE 48 : Une nouvelle rue aux multiples possibilités	43
FIGURE 49 : Une densification résidentielle douce pour le centre-ville	44
FIGURE 50 : La nouvelle trame urbaine.....	44
FIGURE 51 : Un boulevard urbain à Sainte-Marie	45
FIGURE 52 : La restructuration des parcours de transport actif	46
FIGURE 53 : Une bibliothèque qui affirme sa présence sur rue.....	48
FIGURE 54 : Marguerite-Bourgeoys, transformée en une véritable avenue, redevient un axe important	49
FIGURE 55: La bibliothèque et son espace public : un lieu polarisant à Sainte-Marie	50
FIGURE 56 : L'avenue Marguerite-Bourgeoys consolidée.....	51
FIGURE 57 (a,b et c): Un espace public attractif et robuste pour les Mariverains	52

1. INTRODUCTION

Ce projet de design urbain porte sur la requalification du noyau villageois de Sainte-Marie dans l'optique de réaffirmer son identité au sein de la région, tout en tenant compte de la problématique omniprésente des inondations au centre-ville, ces dernières ayant d'ailleurs marqué son évolution.

1.1 Contexte et mandat

En collaboration avec les représentants de la Ville de Sainte-Marie, dont M. le Maire, son directeur de l'urbanisme, des consultants en aménagement et quelques conseillers, le mandat de ce projet consiste à réfléchir à l'avenir du noyau villageois dans un contexte où des transformations sont à prévoir à plus ou moins court terme, et que ces dernières auront un impact certain sur l'ensemble de la ville. On pense entre autres à une relocalisation de l'aréna hors du centre-ville (Figure 1) et à la construction d'une nouvelle bibliothèque. Tenant compte de cette réalité, notre mandat consistait à proposer des

hypothèses d'aménagement réalisables à court et à long terme qui non seulement aideraient à prévoir l'impact des transformations sur la qualité du milieu bâti et des espaces collectifs, mais viseraient aussi à affirmer une identité propre au centre-ville de Sainte-Marie. En ce sens, les propositions de consolidation urbaine durables mises de l'avant tiennent compte du contexte, des défis et des préoccupations locales tout en mettant à profit des notions et des théories de pointe dans le domaine du design urbain.

▼FIGURE 1 : L'aréna relocalisé hors centre-ville à très court terme.

L'aréna de Sainte-Marie est actuellement situé au coeur du centre-ville, tout juste voisin de l'école primaire Maribel. La construction du nouveau complexe étant déjà entamée au niveau du pôle commercial du Boulevard Vachon, le démantèlement de l'actuel aréna est prévu pour l'été 2011. Son emplacement ainsi libéré entraîne une réflexion quant à la disponibilité de ce terrain de choix situé en plein coeur du noyau villageois.



À partir des constats tirés d'une analyse territoriale, des concepts d'aménagement ont été proposés pour mettre en valeur les qualités paysagères de Sainte-Marie, de même que pour donner une visibilité et une lisibilité au centre-ville, et ce, dans une perspective de développement soutenable pour les générations futures de Mariverains.

1.2 Méthodologie

Le développement du projet a été élaboré en trois étapes distinctes. Les résultats de chaque étape ont été validés auprès des représentants de la municipalité (maire, conseillers, directeur de l'urbanisme et consultants), ainsi qu'auprès d'enseignants de l'École d'architecture de l'Université Laval. La proposition d'aménagement finale a été présentée en deux temps, le 27 avril 2011, d'abord au maire et à quelques élus, puis aux citoyens mariverains. Ces derniers, en prenant connaissance du projet, ont pu s'exprimer et amorcer une réflexion collective sur des enjeux d'aménagement complexes, jetant ainsi les bases d'une démarche participative.

Étape 1: Quels enjeux ? Quel contexte ?

Tout d'abord, la première partie du travail consiste, à la suite d'une analyse exhaustive des paramètres de la structure urbaine, à saisir les enjeux principaux auxquels la ville fait face.

- Rencontre avec les représentants de la Ville et consultants;
- Recension de documents et rapports, de données techniques, d'images d'époque et de photographies;
- Relevé photographique et observations sur le terrain.

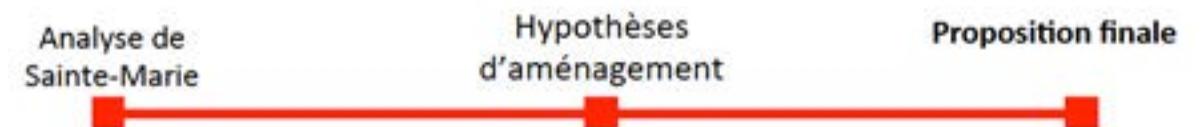
Étape 2: Vers un concept et une stratégie

À cette étape, différentes hypothèses préliminaires d'aménagement pour le centre-ville de Sainte-Marie sont conçues pour mettre en lumière et comparer les avantages et les inconvénients de principales prises de position, dont la localisation de la future bibliothèque, projet de construction à court terme. Lors de discussions avec l'équipe de collaborateurs, une stratégie s'est avérée meilleure et a servi de tremplin d'approfondissement jusqu'à la fin du processus.

- Rencontre avec les intervenants de la Ville et ses consultants;
- Relevé photographique et observations sur le terrain;
- Recherche de précédents (en relation à l'eau, parcs naturels, bibliothèques);
- Élaboration d'un concept d'aménagement.

Étape 3: Synthèse, intégration et matérialisation

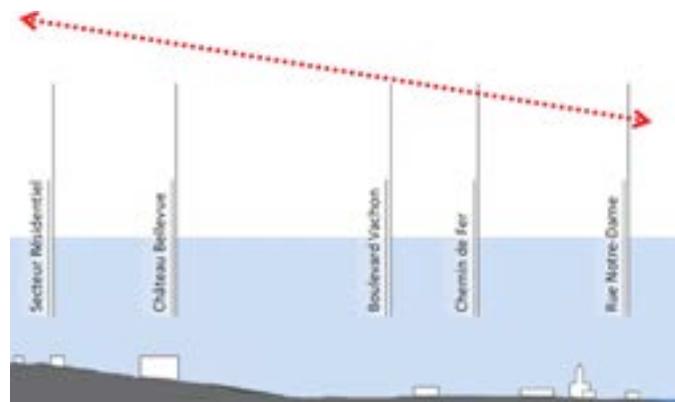
La dernière étape visait à faire une synthèse de l'ensemble des données et stratégies, à en expliciter le contenu et à approfondir sa mise en forme. Cette vision détaillée tient donc compte des résultats des étapes précédentes, et ce, dans le but de répondre le plus concrètement possible aux enjeux soulevés et de résoudre les problèmes de la manière la plus créative et réaliste possible.



2. LOCALISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Située sur la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, la Municipalité régionale de comté (MRC) de la Nouvelle-Beauce regroupe onze villes, dont Sainte-Marie, le secteur à l'étude. À l'intérieur de ce vaste territoire, Sainte-Marie est considérée comme la plaque économique tournante et le principal pôle de services de la région. (Figure 3)

Plus concrètement, la ville de Sainte-Marie est délimitée par la rivière Chaudière (limite ouest), l'autoroute Robert-Cliche (limite est), la route Carter (limite sud) et la route Cameron (limite nord) (Figure 4). Sainte-Marie occupe une vallée où un coteau à la topographie assez prononcée a marqué de longue date l'évolution et le modèle de développement linéaire de la ville (Figure 2). Il existe donc une relation marquée entre le coteau et le paysage mariverain. Cette caractéristique physique définit deux types de paysages: un paysage de terres agricoles profondes et régulières, et un paysage tout en reliefs et en textures. Bref, cette topographie a forcé un développement linéaire typique de la vallée de la Chaudière dont une caractéristique est d'être «enclavé» par des barrières naturelles (relief, rivière) et anthropiques (routes, autoroute) fortes.



◀ **FIGURE 2: L'important coteau de Sainte-Marie**

Cette coupe à travers le coteau si caractéristique de la ville de Sainte-Marie démontre l'inexistence de relations entre celui-ci et la vallée.



▶ **FIGURE 3: Sainte-Marie près de Québec**

Même en étant située dans l'aire d'influence de la Communauté Métropolitaine de Québec, Sainte-Marie, de par les nombreuses entreprises commerciales et industrielles présentes sur son territoire, réussit à retenir ses habitants qui choisissent de demeurer dans la ville (de ne pas déménager) et même d'y travailler.

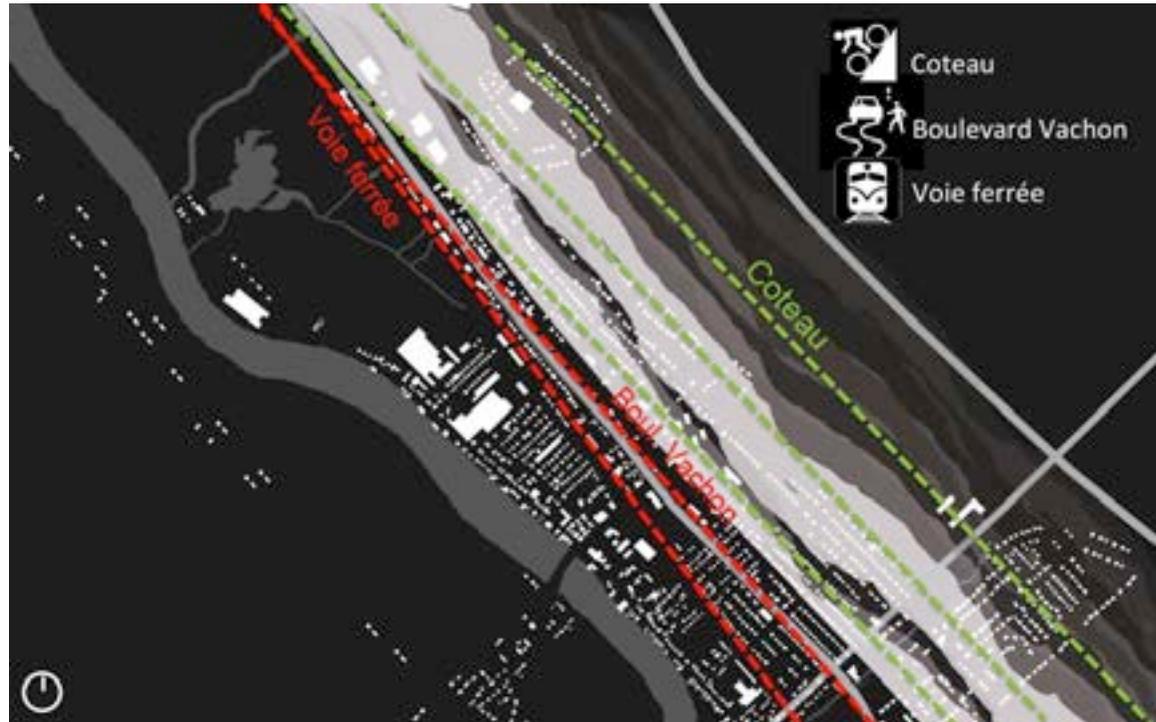


▶ **FIGURE 4: Sainte-Marie délimitée par d'importants parcours**

Alors que les limites ouest (la rivière), sud (route Carter) et nord (route Cameron) ont presque toujours été présentes dans l'histoire de Sainte-Marie, l'autoroute Robert-Cliche, sa limite est, est assez récente (années 80) et son implantation a fortement influencé l'urbanisation de la ville.

3. DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

Dans le but de faire émerger les problématiques et les potentiels de la ville de Sainte-Marie en matière d'aménagement, des analyses du territoire ont porté sur différents thèmes. Les données ont permis de dresser un portrait objectif du territoire à l'étude, et ce, à deux échelles, soit celle du territoire municipal de Sainte-Marie, et celle du noyau villageois. Ces analyses ont permis de mettre en lumière des enjeux et des constats qui par la suite ont influencé les choix d'aménagement.



3.1 À l'échelle de la municipalité

Le territoire de Sainte-Marie est composé de « barrières » importantes. On entend par barrière un élément de la structure urbaine – qu'il soit naturel ou anthropique -- qui entrave ou limite les choix de déplacements à pied et à vélo, utilitaires ou récréatifs. Plus un territoire urbain comporte de telles barrières infranchissables, plus la qualité de vie des citoyens tout comme celle des milieux naturels et bâtis peuvent en être affectées. Selon cette logique, les principales barrières anthropiques de Sainte-Marie qui posent défi aux déplacements actifs sont le Boulevard Vachon et la voie ferrée. La principale barrière naturelle reste le coteau et, de manière ponctuelle, les zones inondées de la rivière (qui elle-même agit davantage en « limite » qu'en barrière).

◀FIGURE 5 : La multiplication des effets de barrière à Sainte-Marie

Les barrières qui sillonnent Sainte-Marie en ont façonné le paysage. En effet, la présence du coteau a favorisé et orienté l'établissement urbain le long de la rivière en limitant sa profondeur. L'établissement s'est longtemps arrêté au pied du coteau. Ce n'est que récemment que le coteau s'est développé, entre autres à cause de l'augmentation de la popularité de Sainte-Marie comme banlieue de Lévis et de la pénurie de lots à construire au pied. Les principales barrières de Sainte-Marie divisent la ville en deux: les nouveaux développements résidentiels du coteau et le noyau ancien, situé entre le Boulevard Vachon et la rivière.

Un coteau difficile à franchir

La première barrière de Sainte-Marie est donc son coteau prépondérant (Figures 6 et 7) qui avec une pente de 19% réduit les possibilités de déplacements actifs. Pour y pallier, les résidents du coteau optent pour la voiture pour se déplacer quotidiennement vers le pôle commercial et les grandes surfaces du Boulevard Vachon, et ce, au détriment des petits commerces du noyau villageois.



◀ **FIGURE 6 : La rue du Bocage, connexion sinueuse entre le coteau et le noyau villageois**

Les rues sinueuses grimpent le coteau pour rendre la circulation automobile plus facile.



◀ **FIGURE 7 : Les paysages en hauteur du coteau**

Un impressionnant panorama du vaste territoire est possible à partir du coteau de Sainte-Marie. **Les terres** agricoles de Saint-Elzéar, caractéristiques de la vallée, sont ainsi perceptibles.

Le boulevard Vachon : voie de transit générique difficilement franchissable

Le boulevard Vachon fragmente Sainte-Marie en deux. Son effet de barrière est renforcé par sa nature même, c'est-à-dire une voie large aux débits de circulation et vitesses véhiculaires élevés. Cette barrière entrave les déplacements actifs puisqu'elle est composée de trottoirs étroits et discontinus. Les vélos peuvent y circuler uniquement dans l'accotement car il n'y a pas de voie cyclable réservée. De plus, les intersections véritablement traversables sont limitées et éparées. Elles ne sont ni clairement identifiées, ni qualifiées, ce qui contribue fortement à un sentiment d'insécurité et d'inconfort pour les piétons et les cyclistes qui s'aventurent le long ou près du boulevard Vachon.



◀ **FIGURE 8 : Un boulevard au traitement unidimensionnel**

Le traitement de la voie favorise le déplacement automobile et génère des conflits entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes.

Une voie ferrée au coeur de Sainte-Marie

La voie ferrée, autre barrière anthropique seulement franchissable en quelques points, traverse le coeur villageois (Figures 9, 10, 11 et 12). Dès sa construction, elle devient une limite dans l'imaginaire collectif des Mariverains, scindant littéralement la ville en deux : « Sainte-Marie-de-la-Vallée », à l'ouest de la voie ferrée, et « Sainte-Marie-des-Hauteurs », à l'est.

▼FIGURES 9, 10, 11 et 12: Une voie ferrée divisant le centre-ville

L'arrivée du chemin de fer au début du 20e siècle a amené un essor économique considérable à Sainte-Marie qui devient alors une plaque tournante de développement dans la région. Aujourd'hui inactif, mais devant tout de même être conservé pour une utilisation potentielle future, le chemin de fer marque le paysage du centre-ville et s'impose durement telle une barrière difficilement traversable.

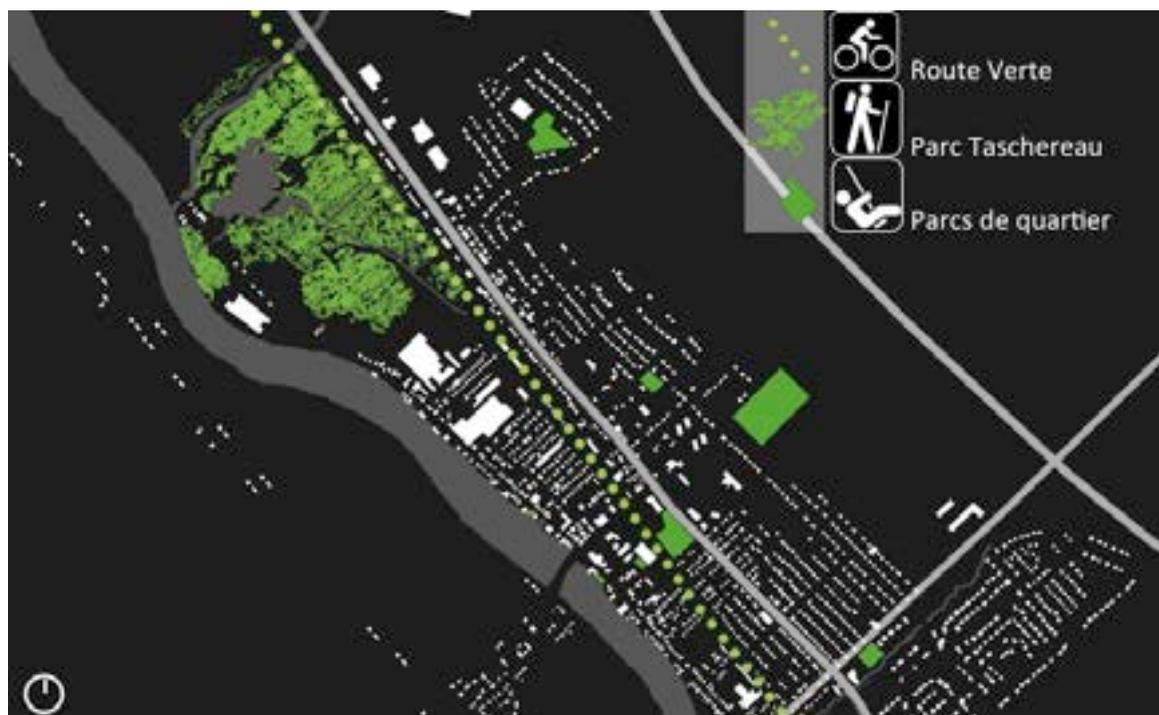


Des atouts naturels peu révélés

L'analyse du territoire à l'étude identifie plusieurs potentiels naturels et récréotouristiques que la ville de Sainte-Marie gagnerait à mettre en valeur. D'abord, la Route verte, voie cyclable en site propre, traverse le coeur villageois. Cette voie d'envergure régionale relie Québec aux États-Unis et génère, pour Sainte-Marie, des potentiels touristiques forts jumelés à d'intéressantes retombées économiques. (Figure 13)

Le Domaine Taschereau, aire végétalisée située en bordure nord de Sainte-Marie, est aussi un atout majeur pour la ville. Récemment transformé en réserve écologique, ce

▼ **FIGURE 13 : Sainte-Marie imprégnée d'atouts naturels et récréotouristiques**



parc offre un potentiel tant touristique qu'écologique, récréatif et pédagogique. Il reste cependant bien en marge du centre de Sainte-Marie et de ses autres atouts touristiques.

De plus, de nombreux petits parcs de quartier ponctuent la ville (Figure 16), dont quelques-uns qui s'implantent en bordure de la rivière Chaudière et en constituent souvent les seuls véritables accès. Ces parcs sont cependant fragmentés et disséminés dans Sainte-Marie sans une logique qui permettrait de les comprendre comme un ensemble cohérent d'espaces publics verts visibles et interreliés. Pourtant, Sainte-Marie était reconnue comme une ville verte au début du 20e siècle, notamment à cause de la présence de terres agricoles au coeur de la ville (Figure 14), mais aussi grâce à la présence d'arbres matures sur la rue Notre-Dame (Figure 15).



▲► **FIGURES 14 ET 15 : Le centre-ville de Sainte-Marie au tournant des années 50 : des jardins au coeur du noyau villageois**

► **FIGURE 16 : Des espaces verts présents au coeur des quartiers résidentiels**



La rivière Chaudière : Patrimoine naturel à exploiter

Le dernier atout naturel de Sainte-Marie, et non le moindre, est la présence et la proximité de la rivière Chaudière. C'est un élément qui offre à la ville des paysages et des panoramas remarquables qui ne sont cependant visibles qu'à partir de la rive et du pont menant vers Saint-Elzéar (Figure 17). En effet, la rivière est pratiquement imperceptible de l'intérieur du noyau villageois, et encore moins du Boulevard Vachon. Toutefois, les parcs placés le long des berges et juchés sur des murs d'endiguement

▼FIGURE 17 : Le pont vers Saint-Elzéar : un belvédère sur la rivière

Le pont reliant les rives de la rivière Chaudière permet d'admirer les sublimes paysages littoraux. Les Mariverains l'ont d'ailleurs bien compris : quelques bancs permettent l'observation de ces panoramas.



rendent possibles l'observation de la rivière, mais impossible son accès physique (Figure 18).

Pourrait-on envisager que les nombreux atouts naturels de Sainte-Marie, hérités et plus récents, fassent partie d'un réseau visible, accessible, écologique et structurant pour la collectivité et les visiteurs ? Comment un tel réseau pourrait-il faire partie d'une stratégie d'aménagement durable ?

▼FIGURE 18 : La rivière, vue d'un parc riverain



La problématique de l'eau, un élément majeur de l'identité de Sainte-Marie

À la lumière de nos analyses, un constat majeur ressort : Sainte-Marie est fortement marquée par des problématiques liées à l'eau. D'abord, la rivière Chaudière, reconnue pour ses débordements importants, impose à Sainte-Marie une zone inondable englobant pratiquement tout le secteur urbain situé entre le boulevard Vachon et la rivière. Seuls une partie au sud et le plateau du coeur civique sont épargnés (Figure 19).

Cette zone d'inondation restreint grandement les possibilités de développement urbain. En effet, les zones de crues deux et vingt ans sont régies par une interdiction de construire de nouveaux bâtiments, alors que la zone cent ans impose des contraintes majeures aux nouvelles constructions (Figures 19 et 20). Dans ce dernier cas, des fondations immunisées contre les inondations seraient par exemple envisageables, mais elles sont quasiment inabordables pour les particuliers.

▼ FIGURE 19 : La zone de crue des eaux de 20 ans



▼ FIGURE 20 : La zone de crue des eaux de 100 ans



Cela dit, les inondations de Sainte-Marie ont marqué l'imaginaire collectif et forgé son identité. D'une part, les grandes inondations de 1917 et 1951 ont provoqué de graves dommages à la ville. (Figures 21 et 22)

D'autre part, les débordements majeurs de la rivière Chaudière ont marqué la vie sociale des Mariverains de façon très positive. En effet, les événements malheureux ont suscité des vagues d'entraide et de solidarité au sein de la population. Dans certains documents d'époque, on relate ces événements comme une fête populaire, le *Icy Day*, où les Mariverains se téléphoniaient de maison en maison pour se tenir au courant de la montée du niveau de l'eau et pour offrir leur aide afin de limiter les dégâts. On raconte aussi, dans l'histoire de Sainte-Marie, des événements tels des processions aux flambeaux en canot sur la rivière et la vénération de la Sainte-Anne, protectrice des

inondations. (Figure 23) La mémoire et l'imaginaire des citoyens en ont donc été marqués.

▼▲ FIGURES 21 ET 22 : Dommages lors d'inondations



▼FIGURE 23 : Un esprit communautaire bien ancré



3.2 À l'échelle du centre-ville

Afin de raffiner nos connaissances des défis inhérents au secteur d'intervention, une échelle plus fine d'analyse, celle du noyau villageois, a permis de saisir différentes composantes liées aux usages et aux activités, ainsi qu'à la structure urbaine.

Un patrimoine architectural riche

Le centre-ville de Sainte-Marie correspond au cœur villageois, là où Sainte-Marie a été édifée. La qualité du patrimoine bâti y est remarquable et constitue un autre trait identitaire d'importance. (Figures 24, 25 et 26)

► **FIGURE 24 : L'église de Sainte-Marie, un monument «signal» au cœur du noyau villageois**

L'église de Sainte-Marie, conçue par l'architecte Charles Baillargé, est le bâtiment patrimonial le plus important du centre-ville.



◄ **FIGURE 25: La maison Drouin et la maison Vachon**

Ces deux maisons font partie du patrimoine architectural de Sainte-Marie en plus d'être partie intégrante de la mémoire collective, tout particulièrement pour la maison Vachon (au fond) due à l'importance de l'industrie des «gâteaux» Vachon pour Sainte-Marie.



▲ **FIGURE 26: La rue Notre-Dame au XXe siècle**

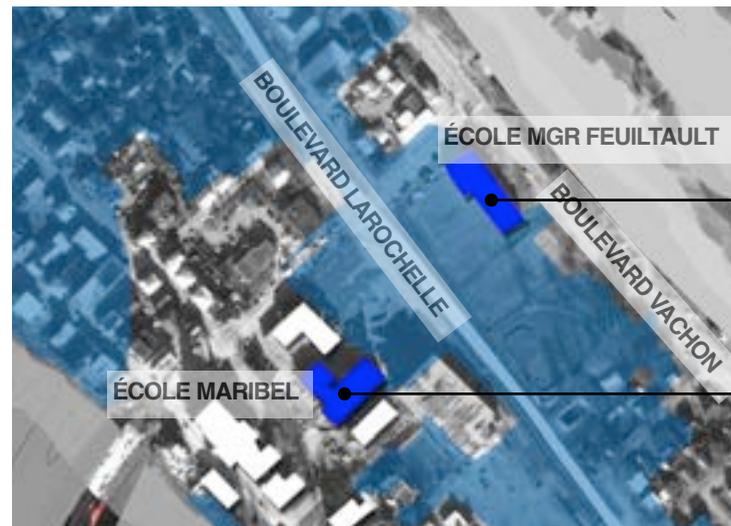
La rue Notre-Dame, parcours fondateur de Sainte-Marie, révèle plusieurs bâtiments dont l'architecture témoigne d'une autre époque. Autrefois densément plantée, cette voie mérite aujourd'hui d'être pleinement réintégrée à la dynamique du centre-ville et de dévoiler tout son potentiel.

Des institutions scolaires au coeur du noyau villageois

Le centre-ville comprend aussi deux écoles primaires: l'école Maribel (premier cycle) (Figure 29), et l'école Mgr Feultault (deuxième cycle) (Figure 30), dont les cours accueillent des terrains de jeux en saison estivale (Figure 27). Situées en plein coeur du noyau villageois, les cours d'école sont occupées par les élèves à certains moments clés de la journée: matin, midi, soir ainsi que durant les périodes de récréation. La présence

d'enfants en plein centre constitue un potentiel d'animation certain. Cependant, les cours d'école asphaltées sont entourées de clôtures métalliques et sont vides pendant la majeure partie de la journée. Paradoxalement, elles occupent non seulement une place centrale, mais également une grande superficie «inanimée» du coeur villageois. Ceci contribue à composer un paysage «dur», gris, peu structuré, et, somme toute, peu convivial pour un centre-ville (Figure 28).

D'autres activités gagneraient à occuper ou à partager ces surfaces stratégiquement localisées, afin que l'ensemble de la collectivité profite pleinement de son centre-ville.



LÉGENDE

- Zone de crue des eaux 20 ans
- École primaire

FIGURE 27 : Les écoles primaires au centre-ville
Séparées par le boulevard Larochelle, les cours d'école sont voisines, mais ne communiquent pas.

▼ **FIGURE 29: L'école Maribel**



▲ **FIGURE 30: L'école Mgr Feultault**

FIGURE 28: Les cours d'école: vaste paysage dur et gris
Asphaltées et clôturées, les cours d'école sont de véritables «trous béants» dans la structure urbaine du centre-ville.



Le paysage d'entrée de ville : un problème d'image et de consolidation

Les cours d'école asphaltées et clôturées, combinées aux stationnements, aux terrains vacants et à un cadre bâti souvent déstructuré, offrent un paysage d'entrée au centre-ville de Sainte-Marie peu mémorable. L'avenue Marguerite-Bourgeoys, pourtant le plus important accès au centre-ville vers l'église et le pont, est faiblement encadrée par les bâtiments riverains de différents gabarits, ce qui lui confère une image semblable à celles d'autres voies secondaires (Figure 31). Autrement dit, on ne sent pas que l'avenue Marguerite-Bourgeoys est, avec la rue Notre-Dame, le principal axe du coeur villageois, dû à son caractère qui ne souligne pas son importance par rapport aux autres rues du centre-ville. Comment son aménagement pourrait-il mieux participer à l'animation du centre et à marquer l'image du noyau historique?

▼ **FIGURE 31 : L'avenue Marguerite-Bourgeoys : principal accès au noyau villageois qui gagnerait à être consolidée.**

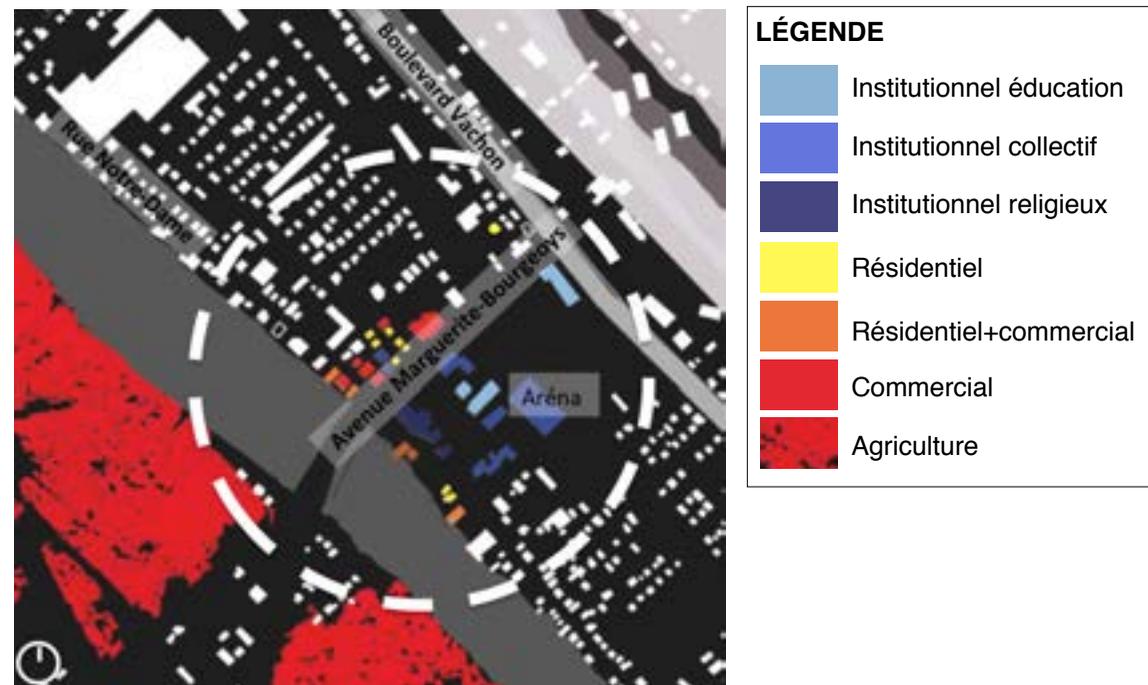


Sainte-Marie, un coeur civique animé

Le coeur villageois accueille plusieurs équipements collectifs et communautaires qui ont le potentiel d'attirer différentes clientèles, jeunes et moins jeunes (Figure 32), locaux et visiteurs. On pense notamment à l'Hôtel de Ville, à l'église, à la caisse, à la maison des jeunes ainsi qu'à la bibliothèque actuelle pour n'en nommer que quelques-uns. Tous ces éléments font du centre-ville de Sainte-Marie un coeur civique bien équipé, avec le potentiel de devenir un nœud de convergences davantage vivant et animé.

▼ **FIGURE 32: Le noyau villageois mariverain: du potentiel pour un milieu de vie actif et stimulant.**

Institutions d'importances, commerces spécialisés et de proximité, services professionnels et personnels et résidences sont regroupés à l'intérieur d'un rayon de marche qui les rendent très accessibles.



Un coeur villageois divisé

Le centre-ville, malgré la présence de nombreux équipements et activités, comporte cependant certaines problématiques.

D'abord, la voie ferrée, qui agit comme une barrière franchissable en quelques points seulement, scinde le centre-ville en deux. Le boulevard Larochelle, dans sa portion située à l'intérieur de la zone scolaire, accentue l'effet de cette barrière, venant séparer les cours d'école en deux zones bien distinctes. À cet endroit, le boulevard Larochelle devient un large stationnement dédié aux autobus scolaires aux heures de débarquement et d'embarquement. Il est même fermé à la circulation locale dans le but d'assurer la sécurité des élèves (Figures 33 et 34).

▼▲ **FIGURES 33 et 34: Le boulevard Larochelle et son intersection avec l'avenue Marguerite-Bourgeoys: zone de débarcadère**

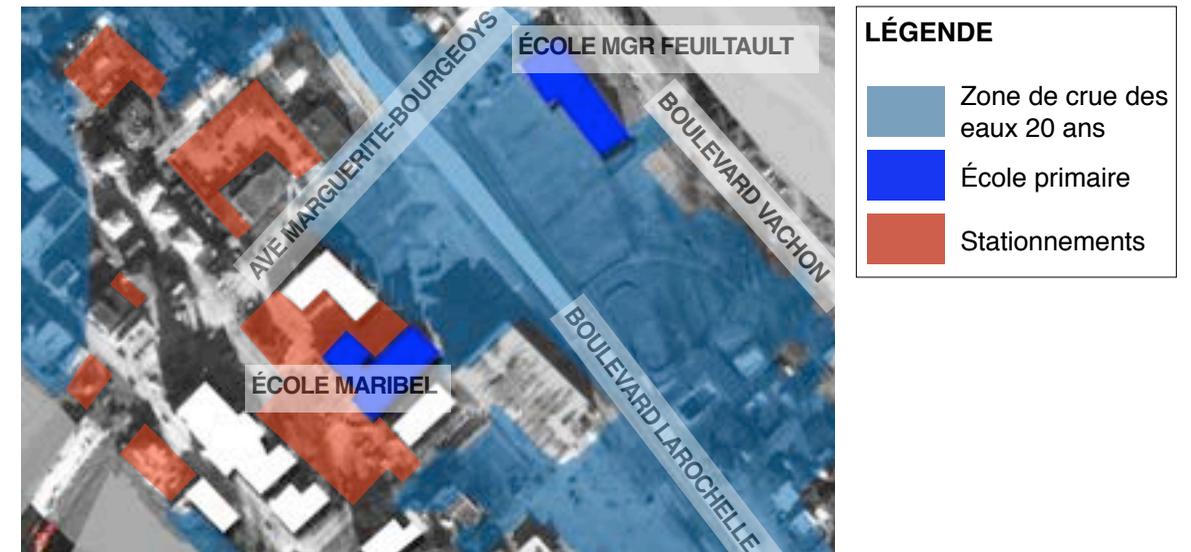
Avec la démolition imminente de l'aréna, il faut se questionner sur le rôle du boulevard Larochelle devenu un stationnement d'autobus en plein centre-ville. Comment reconfigurer cette voie et l'intégrer à la trame urbaine du centre, tout en favorisant la sécurité des écoliers?



Des stationnements en zone constructible

La zone du centre-ville considérée non inondable n'est pas optimisée à son plein potentiel, tant au point de vue du développement que celui de l'organisation urbaine. Comme mentionnée précédemment, la zone inondable occupe pratiquement l'ensemble du secteur urbain situé entre la rivière Chaudière et le boulevard Vachon, à l'exception de deux minuscules aires dont l'une constitue le centre du noyau villageois (Figure 35). Selon la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du gouvernement du Québec, la zone inondable restreint grandement les possibilités de construction, alors que la zone non inondable en est exempte. Toutefois, on retrouve de nombreux stationnements, justement dans la précieuse zone non inondable (Figure 35). Ceci force à réfléchir au potentiel d'optimisation de ces espaces stratégiques à des fins de construction puisque l'obtention d'un permis y est plus facile et moins onéreuse.

▼ **FIGURE 35 : Une optimisation déficiente de la zone non inondable**



Un réseau de circulation complexe

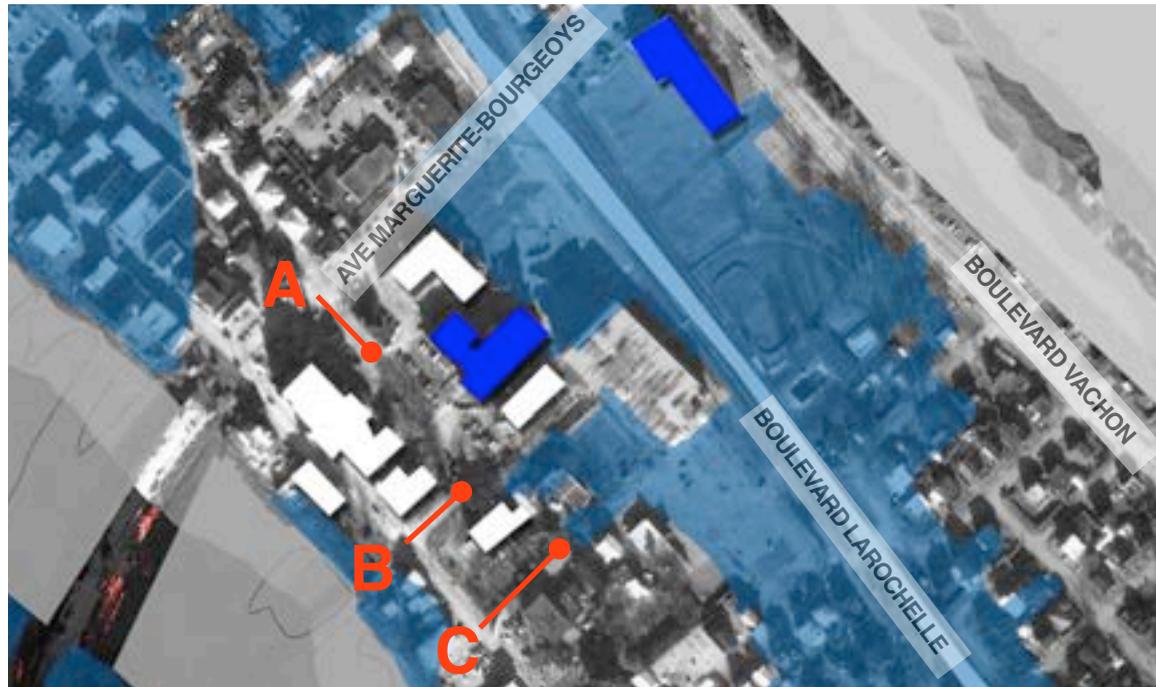
Finalement, la trame urbaine du centre-ville de Sainte-Marie comporte trois rues en cul-de-sac : la rue Saint-Antoine (A), et les avenues Saint-Antoine (B) et Saint-Thomas (C) (Figure 36). Ces culs-de-sac rendent le tissu urbain «imperméable», c'est-à-dire qu'ils limitent les choix de déplacement vers différentes destinations, en forçant des détours. Les culs de sacs et autres embûches à la marche diminuent également la «lisibilité» (ou

▼FIGURE 36: Une trame viaire aux multiples détours

Les nombreux culs-de-sac rendent l'accès complexe aux portes d'entrée des équipements importants comme l'école Maribel et le centre récréatif qui semblent être «en arrière» des stationnements.

LÉGENDE

- Zone de crue des eaux 20 ans
- École primaire
- Culs-de-sac



l'intelligibilité) du centre, c'est-à-dire qu'ils empêchent le promeneur de se faire une image mentale claire des lieux et entravent la capacité de s'orienter facilement (Figure 37). Autrement dit, une trame de rues compliquée, avec des culs de sacs et des obstacles visuels ou physiques qui réduisent sa perméabilité, rend l'image de la ville confuse, et ce, malgré la présence de repères (comme un clocher ou un monument). La trame des rues de Sainte-Marie gagnerait ainsi à être restructurée pour réduire l'ambiguïté et la complexité des circulations au centre-ville. Les clôtures autour des cours d'école jouent aussi un rôle dans le manque de perméabilité et d'accessibilité précédemment énoncé.



▲FIGURE 37 : La rue Saint-Antoine : véritable stationnement

Donnant accès uniquement à un stationnement, la fermeture partielle de la rue Saint-Antoine contribue au manque de lisibilité de la structure urbaine au centre-ville de Sainte-Marie. Autrement dit, l'automobiliste a l'impression d'emprunter une rue avant de s'apercevoir qu'il s'agit d'un stationnement en cul-de-sac. L'impression est la même pour les gens qui naviguent dans le milieu d'un stationnement. Comment alors concilier les besoins en stationnement et en sécurité pour les piétons tout en s'assurant d'une clarté de l'espace public de la rue ? (Sur la figure 36, il s'agit du cul-de- sac A)

4. MISSION ET ORIENTATIONS

À la suite des constats et de l'analyse des différents éléments qui composent le territoire d'intervention, la mission du projet de requalification pour le centre-ville de Sainte-Marie permet d'orienter les différentes propositions d'aménagement.

La mission est de :

Réfléchir à l'avenir du centre-ville de Sainte-Marie dans l'idée de recomposer les espaces publics du noyau villageois et de tisser des réseaux d'accessibilité au sein de la collectivité. En définissant des paysages stimulants pour un cadre de vie aux couleurs mariveraines, la revitalisation mise sur des stratégies écologiques et durables qui tiennent compte des effets des inondations.

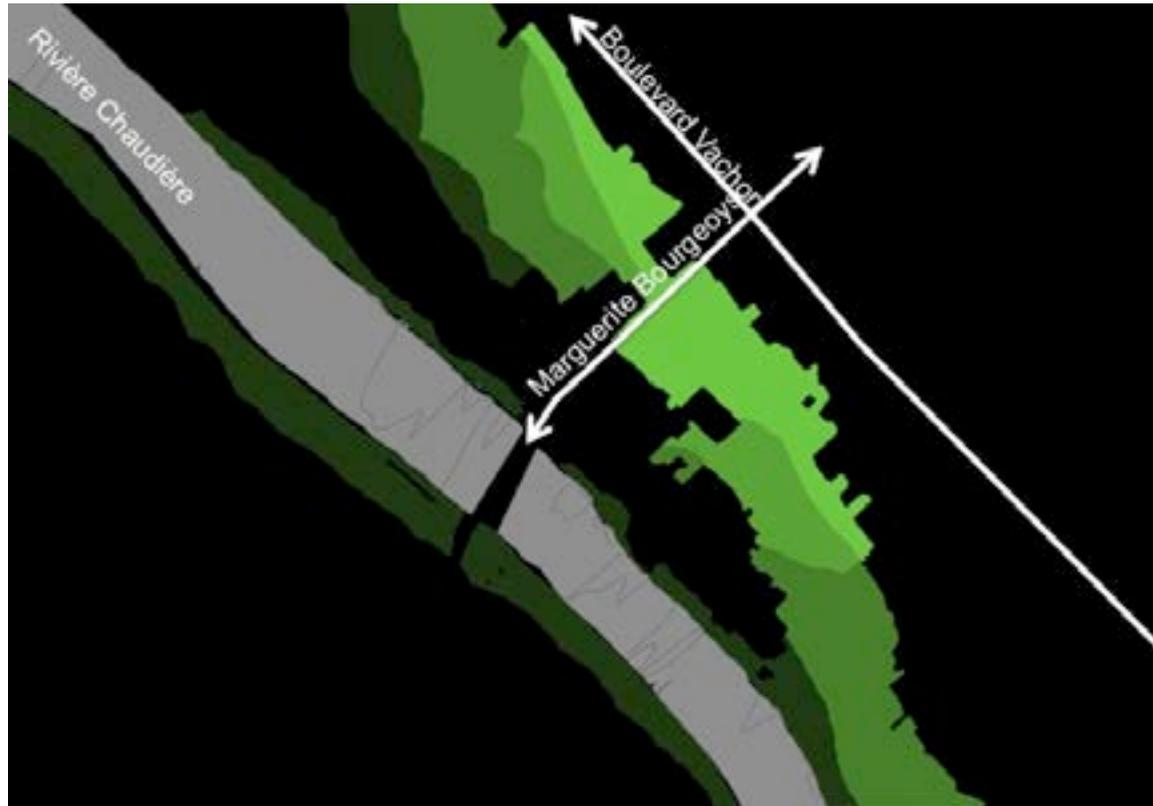
Trois grandes orientations de design sous-tendent les résultats de nos analyses et constats :

1. Proposer un aménagement favorisant les relations entre le coteau et la vallée. Des aménagements améliorant la qualité de l'environnement et, par le fait même, encourageant les déplacements actifs ont donc été préconisés.

2. Proposer un aménagement permettant la liaison entre les espaces verts et parcs naturels afin de former une structure lisible et appropriable. Cette structure se veut à l'image d'une colonne vertébrale pour le centre-ville, et même la ville de Sainte-Marie, à laquelle viendraient s'accrocher différentes activités et divers espaces naturels et

récréotouristiques. Par appropriable, nous désignons des espaces collectifs et communautaires accessibles à l'ensemble de la population.

3. Proposer des aménagements qui utiliseraient la zone de crues des eaux comme un atout. Ainsi, il s'agit de donner de la valeur à cette zone pratiquement inconstructible et contraignante afin de conférer à Sainte-Marie une couleur distinctive au sein de la région. En d'autres mots, nous proposons un dialogue entre ville et nature en utilisant la zone de crue des eaux afin de reverdir Sainte-Marie, et ce, à l'image d'une coulée verte en évolution sur plusieurs dizaines d'années (Figure 38). Ceci permettrait aussi de faciliter la liaison des multiples potentiels récréotouristiques énoncés précédemment et leur accrochage à la ville de Sainte-Marie.



▲ **FIGURE 38 : Une coulée verte évolutive : un squelette guidant les différentes interventions au centre-ville de Sainte-Marie**

Image conceptuelle illustrant l'idée de capitaliser sur la zone inondable comme un atout et la signifier dans le paysage de Sainte-Marie. Les différents tons de verts illustrent la notion d'évolution, c'est-à-dire les différentes étapes de verdissement progressif, sur plusieurs années.

Les objectifs de design visent à :

1. Optimiser les déplacements au coeur du centre-ville en aménageant des parcours sécuritaires et agréables favorisant les transports actifs;

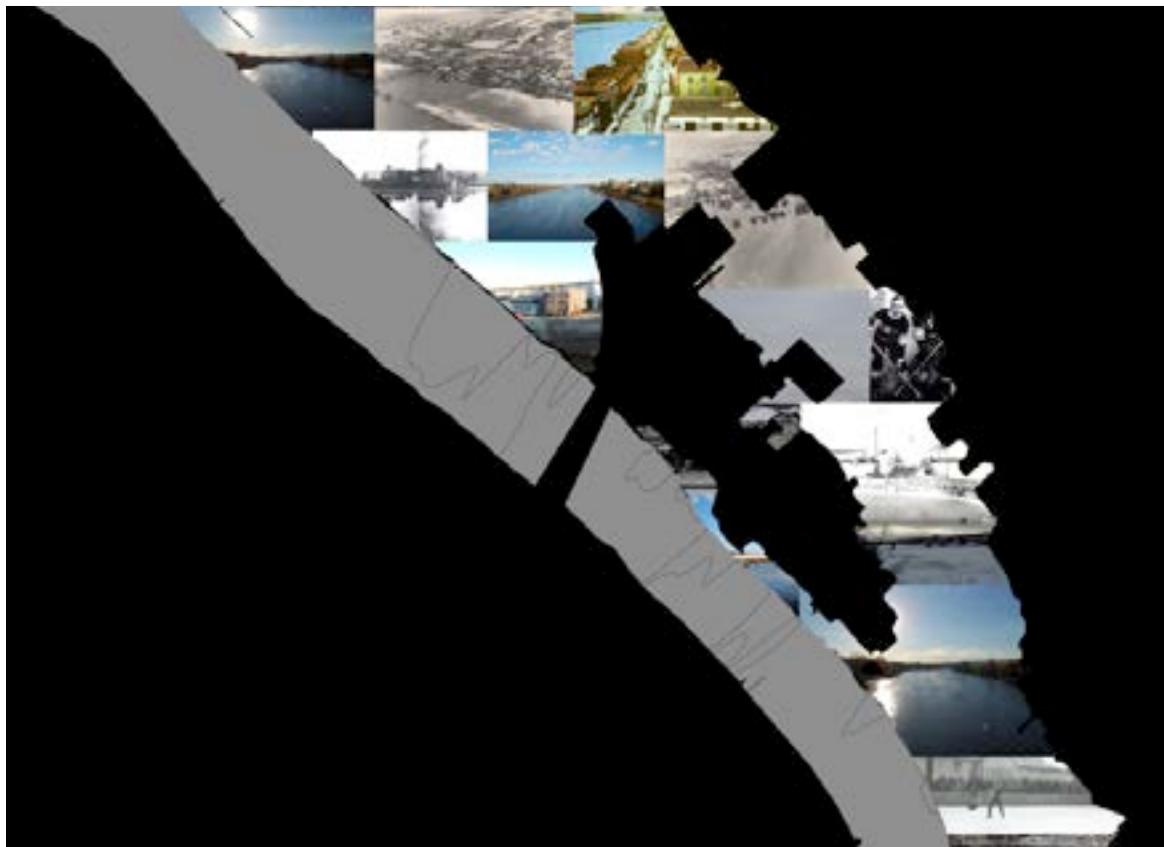
2. Localiser la bibliothèque et son espace public rassembleur sur l'avenue Marguerite-Bourgeoys de manière à consolider le cadre bâti et à affirmer l'image de l'entrée du centre-ville de Sainte-Marie ;

3. Requalifier les cours des écoles primaires selon une stratégie de verdissement qui participe activement à l'effervescence du centre-ville tout en créant des espaces verts de qualité, flexibles et robustes.

Pour mieux orchestrer ces orientations et objectifs de design, un concept d'aménagement, telle une ligne directrice, organise l'ensemble des décisions du projet. Notre concept est celui de la réinterprétation des forces et des liens réciproques entre **eau** et **paysage** (Figure 39). Ainsi, le projet vise à instaurer une **Symbiose Hydro-Urbaine** au coeur de Sainte-Marie en s'appuyant sur l'omniprésence, passée et contemporaine, des relations entre l'eau, sa présence et ses cycles, et le développement urbain. L'une des principales manifestations de cette symbiose prend forme dans une coulée verte qui suit l'empreinte de la zone de crue des eaux de vingt ans, tels un squelette ou une armature le long de laquelle la majorité des interventions sont arrimées. Les forces et les potentiels de l'eau, tel qu'ils dialoguent avec le paysage bâti, sont perceptibles dans tous les aspects du projet, que ce soit dans l'aménagement des espaces publics du noyau villageois, ou encore dans l'organisation des activités sociales, écologiques et récréatives, de même que dans le maintien des cycles naturels et environnementaux.

▼ **FIGURE 39 : La zone de crue des eaux comme catalyseur de projet urbain pour Sainte-Marie**

Pour illustrer notre concept, des images représentant l'importance de l'eau dans toutes ses dimensions sont superposées à la superficie de la crue des eaux 20 ans au centre de Sainte-Marie, révélant ainsi en son coeur l'espace constructible, viable et disponible pour la consolidation.



5. TROIS GRANDES INTERVENTIONS POUR UNE SYMBIOSE HYDRO-URBAINE

Le secteur d'intervention : le noyau villageois

Suite aux analyses morphologiques, socio-économiques et urbanistiques de Sainte-Marie, un secteur d'intervention plus précis a été défini. Bien entendu, si nos interventions principales s'y concentrent, les répercussions de ces dernières se feront sentir bien au-delà de ces limites.



Le noyau villageois, la zone où se concentrent nos stratégies d'intervention, se situe majoritairement au sud de l'avenue Marguerite-Bourgeys dans la portion située entre la rivière Chaudière et le boulevard Vachon (Figure 40).

Le projet s'articule donc autour de trois grandes interventions soient : 1) l'implantation d'une coulée verte structurante au cœur du noyau villageois ; 2) la restructuration et la requalification des réseaux d'accessibilité au centre-ville pour une meilleure lisibilité des lieux ; et 3) la construction d'un nouvel équipement collectif, la bibliothèque, en lien direct avec l'avenue Marguerite-Bourgeys pour une consolidation optimale de cette dernière.

◀ **FIGURE 40 : Le secteur d'intervention : le noyau villageois au cœur des propositions**

Le secteur d'intervention englobe le noyau villageois et s'étire de la rivière Chaudière jusqu'aux nouveaux développements résidentiels du coteau, selon une orientation sud-ouest/nord-est.

► **FIGURE 41 : Plan d'ensemble du projet *Symbiose Hydro-urbaine***

Notre hypothèse de réaménagement et de consolidation durable pour le centre de Sainte-Marie est composée de trois grandes interventions : une végétalisation importante du centre-ville (coulée verte), des voies restructurées et requalifiées, et l'implantation d'une bibliothèque assortie de sa place publique



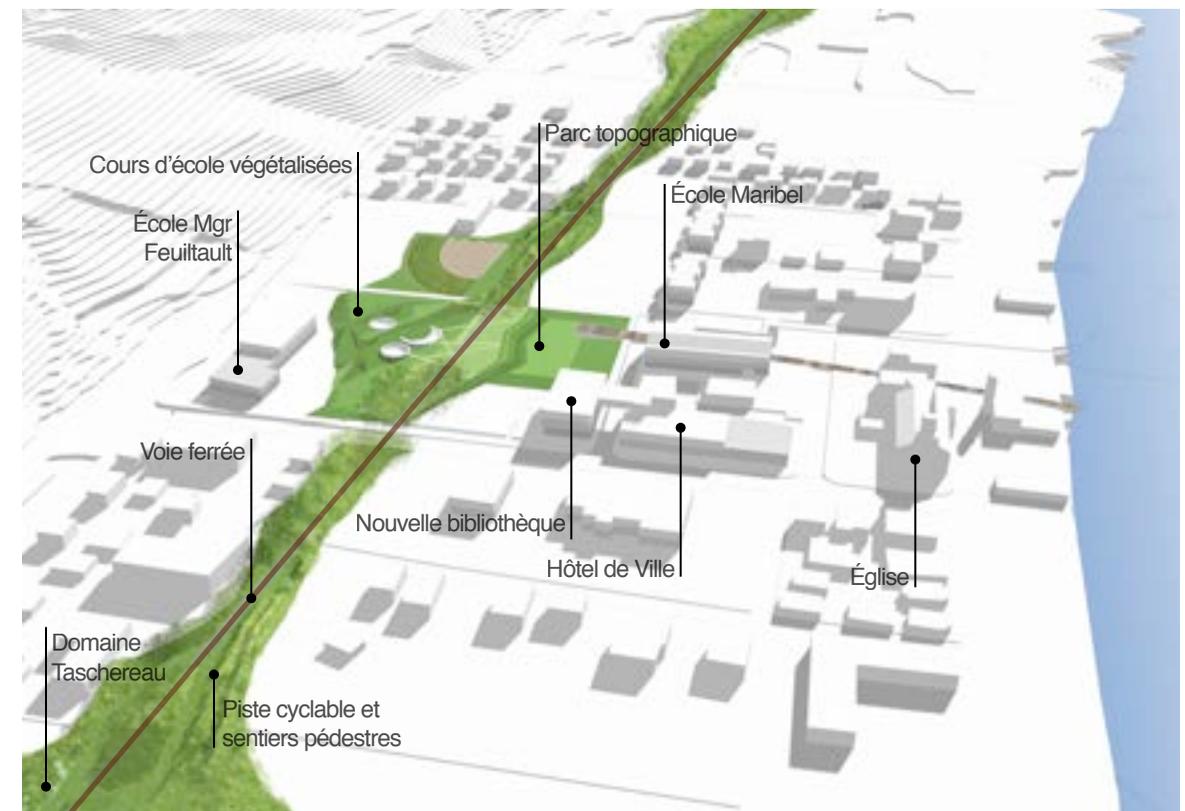
5.1 Une coulée verte structurante au coeur de Sainte-Marie

L'intervention clé du projet, c'est-à-dire celle qui structure l'ensemble des paramètres d'intervention, est la coulée verte à caractère écologique au coeur de Sainte-Marie (Figure 42). L'objectif principal de cette intervention est d'offrir une structure, une colonne vertébrale, à laquelle s'accrochent plusieurs autres interventions plus ponctuelles, conférant ainsi à l'ensemble une cohérence optimale et reconnaissable.

L'ossature végétale proposée joue un rôle à la fois à l'échelle locale et régionale. En effet, si elle consolide le centre-ville de Sainte-Marie par sa présence affirmée, elle intègre aussi la Route Verte, piste cyclable régionale, la rendant plus conviviale et attractive en multipliant ses ambiances et textures. Des sentiers piétonniers se joignent à la piste cyclable au centre de la coulée permettant ainsi à davantage d'utilisateurs de profiter de cet espace de nature, ce grand parc au centre-ville (Figure 42).

La naturalisation évolutive de la coulée débute par le verdissement des cours d'écoles situées au centre-ville. Échelonné sur plusieurs années, le verdissement de la colonne vertébrale végétale prend de l'expansion pour unifier au nord, le Domaine Taschereau et au sud la route Carter. Bref, ce squelette végétal redonne, met en valeur et relie des

espaces verts de qualité pour les Mariverains et Mariveraines qui habitent ce centre aux multiples facettes (Figure 42).



► FIGURE 42 : Un verdissement progressif au coeur de Sainte-Marie

S'étirant le long du chemin de fer, rejoignant ainsi le Domaine Taschereau plus au nord, la coulée verte change d'aspect selon ce qu'elle «relie» ou «sépare». Parfois densément arborescente, parfois plantée de végétaux de faible hauteur, l'ossature verte s'épaissit au centre-ville pour à la fois le marquer et pour contribuer à la transformation des cours d'école.

5.1.2 Les cours d'école verdies : espaces flexibles et polyvalents

L'élargissement de la coulée verte au centre-ville permet à la fois de marquer fortement l'importance de ce secteur, mais aussi de poursuivre l'infiltration végétale jusque dans les cours d'école. La transformation de ces dernières poursuit à la fois un objectif d'ordre esthétique en améliorant considérablement la qualité des paysages du centre-ville, mais aussi un objectif d'ordre pratique en les métamorphosant en des lieux polyvalents et accessibles à toute la communauté plutôt que seulement aux élèves à quelques moments clés de l'année¹. Véritable entrelacement de surfaces dures et végétales, les cours d'école maintiennent les jeux de ballon usuels, mais offrent maintenant aussi des alternatives aux enfants : jeux sur gazon, aires de pique-nique, etc. De plus, en réduisant de plus de moitié les surfaces asphaltées, des bénéfices écologiques sont à prévoir, soit la réduction des effets d'îlots de chaleur et une meilleure captation des eaux de ruissellement lors de fortes pluies. Ceci permet de réduire la charge à long terme sur les réseaux d'infrastructure de la ville, une tendance de développement durable qui se confirme en Europe et en Amérique du Nord notamment.

En ce sens, l'une des interventions les plus marquantes du projet est l'implantation d'un parc topographique dans la cour de l'école Maribel. Ce parc légèrement en contrebas revêt l'aspect d'une agora naturelle avec ses gradins végétaux et ses pentes très douces, accessibles universellement. Le parc topographique, en lien direct avec la nouvelle bibliothèque (présentée un peu plus loin), est un espace public flexible qui sert donc à la fois de cours d'école, de lieu calme et reposant où aller lire et profiter des belles journées, et d'espace de divertissement les soirs et la fin de semaine. Jeunes et

moins jeunes Mariverains pourraient profiter de cet endroit stimulant, attractif et rassembleur au cœur de leur centre-ville à différents moments de l'année, à l'image des grands parcs urbains qui sont la signature et la fierté des villes.

¹ En verdissant les cours d'école, le projet s'inscrit dans le mouvement des *Edible Schoolyards* (<http://www.edibleschoolyard.org/>) qui a pris naissance aux États-Unis, ainsi que dans la poursuite de certains projets pilotes menés notamment par l'organisme Vivre en ville à Québec (<http://vivreenville.org/>).

► **FIGURE 43 : Un parc topographique comme espace flexible au cœur du noyau villageois**

Cours d'école le jour et agora pour performances, festivals et autres évènements le soir, cet espace devenu polyvalent, adaptable et convivial peut désormais être occupé tout au long de l'année, à toute heure de la journée. Une plateforme multifonctionnelle à l'image d'un quai s'y avance, interpellant l'imaginaire lié à l'eau, coeur de notre concept de symbiose hydro-urbaine.

ACTUELLEMENT



APRÈS / JOUR

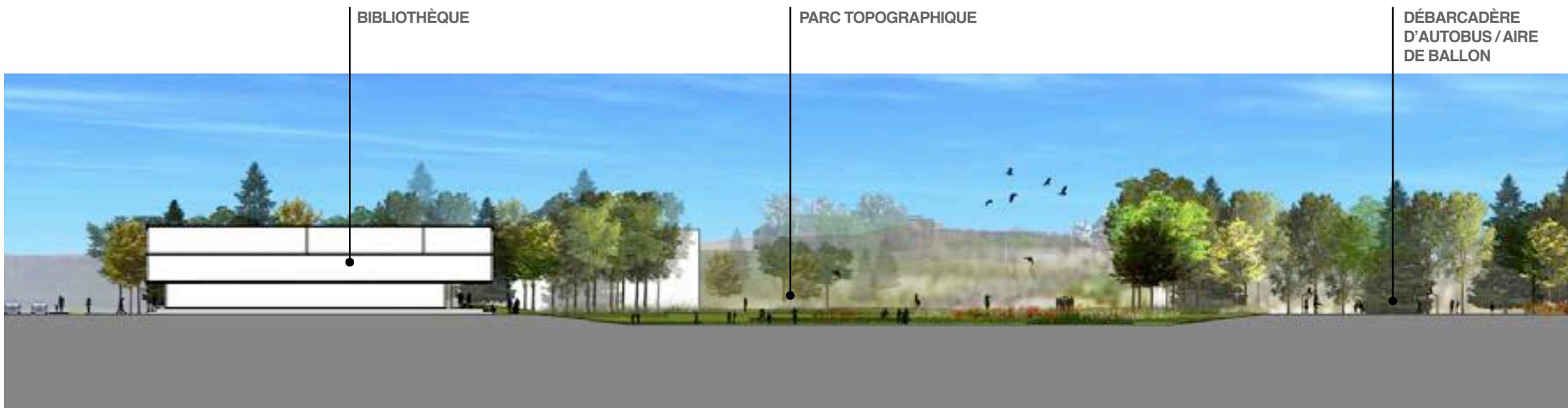
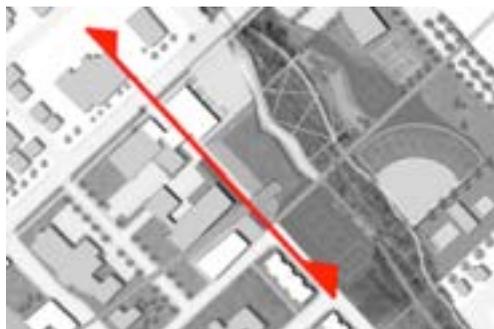


APRÈS / ÉVÈNEMENT



▼FIGURE 44 : Une savante combinaison de surfaces dures et végétales

Si le parc topographique amène verdure et détente dans la cour d'école de Maribel, la surface asphaltée conservée plus à l'est sert quant à elle à la fois de terrains de jeux lors des récréations, mais permet aussi d'accueillir les autobus scolaires le matin et le soir. De cette façon, les enfants sont déposés à l'intérieur même de la cour de Maribel. Les élèves de l'école Mgr Feuiltaut, quant à eux, n'ont plus de rue à traverser pour se rendre à leur école; un passage piétonnier sécuritaire et agréable à marcher les conduit jusque dans leur propre aire de jeux.



▼ **FIGURE 45: Des cours d'école agréables et instructives**

En plus des qualités esthétiques non négligeables qu'apportent la coulée verte et le verdissement des cours d'école au centre-ville, ces espaces parcs peuvent aussi être utilisés à des fins pédagogiques pour apprendre aux élèves comment poussent les légumes ou fabriquer des herbiers. Verdir les cours d'école reprend le principe d'*edible school yard* (principe appliqué aux États-Unis dont nous nous sommes inspiré). Un passage piétonnier en bois relie par ailleurs les deux cours d'école de façon sécuritaire et conviviale.

ACTUELLEMENT

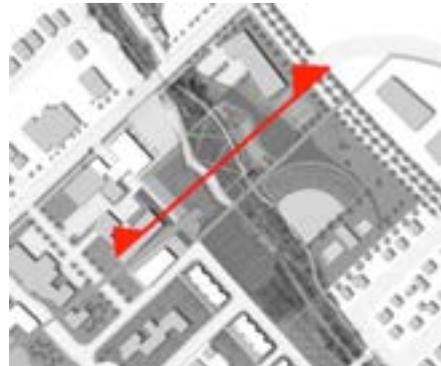


APRÈS



▼FIGURE 46: Coupe transversale nord-est/sud-ouest : deux écoles qui ne se tournent plus le dos

Aujourd'hui complètement clôturées, asphaltées et déconnectées l'une de l'autre, les cours d'école proposées sont maintenant intégrées à un geste fort et structurant pour l'ensemble de la ville de Sainte-Marie, la coulée verte. La transition d'une à l'autre est donc plus fluide tout en demeurant sécuritaire pour les enfants, advenant le retour du passage du train sur la voie ferrée. De chaque côté, un jeu de courbes topographiques les rend amusantes tout en créant des limites à la fois physiques et psychologiques afin que les élèves comprennent où s'arrêtent leurs aires de jeux. Autrement dit, un aménagement sensible, clairement structuré et orienté sur le verdissement permet la sécurité sans nécessairement recourir aux clôtures partout.



5.2 Restructuration et requalification des réseaux

Afin de résoudre les problématiques de perméabilité et de lisibilité du centre-ville de Sainte-Marie, une restructuration des différents réseaux d'accessibilité est proposée.

Premièrement, la trame des rues est modifiée. L'intervention la plus marquante est le démantèlement du boulevard Larochelle, entre l'avenue Marguerite-Bourgeoys et l'avenue Saint-Cyrille (Figure 47). Cette section du boulevard, dont la fonction principale était de relier l'avenue Marguerite-Bourgeoys à l'aréna, n'a plus sa raison d'être avec la démolition de cette dernière. Ainsi, l'emprise est redonnée aux cours d'école et à la coulée verte pour une optimisation du verdissement dans ce secteur.

Deuxièmement, un nouveau lien est proposé entre le quartier résidentiel à l'est des écoles et l'avenue Marguerite-Bourgeoys permettant, du coup, d'éliminer deux culs-de-sac ainsi que de compléter et de consolider deux îlots résidentiels (Figure 47). Étant donné que cette nouvelle rue traverse la cour de l'école Maribel, celle-ci est flexible selon les besoins à différents moments de la journée, c'est-à-dire qu'elle peut être parfois piétonne, parfois ouverte à la circulation automobile. Dans ce dernier cas, le passage est signalé et sécurisé par un système de bollards rétractables (Figure 48), comme on en trouve dans plusieurs villes. Ce sont d'ailleurs ces mêmes bollards qui permettent aux autobus scolaires d'accéder à la cour d'école Maribel afin d'y déposer les élèves.

En somme, l'idée de «flexibiliser» les espaces publics afin d'en diversifier et d'en optimiser l'usage selon les besoins et les moments d'utilisation changeants --- comme les cours d'école et certaines rues – compte parmi les stratégies d'avant-garde en

design urbain durable. En effet, ce type d'adaptation « douce » des espaces publics ne nécessite pas de constructions, ce qui rend la transformation réversible et implique un rapport «effort – effet» très avantageux, surtout quand il s'agit d'investissement public.

▼ **FIGURE 47 : Le boulevard Larochelle: un espace redonné au cours d'école et à la coulée verte**

Le boulevard Larochelle, entre les cours d'école, n'aurait plus sa raison d'être avec la démolition de l'aréna. En lui redonnant un véritable caractère d'espace public, il contribue à métamorphoser ce secteur de la communauté.



▼FIGURE 48 : Une nouvelle rue aux multiples possibilités

Transperçant la cour de l'école Maribel, la nouvelle rue revêt un caractère flexible et polyvalent afin d'assurer la sécurité des élèves. Ainsi, en période scolaire (ou à tout autre moment jugé opportun par la Ville) la portion de la rue longeant l'école Maribel et le centre récréatif jusqu'à l'avenue Saint-Antoine est fermée à la circulation automobile par un système de bollards rétractables; les élèves peuvent donc traverser vers le parc topographique sans danger.

ACTUELLEMENT

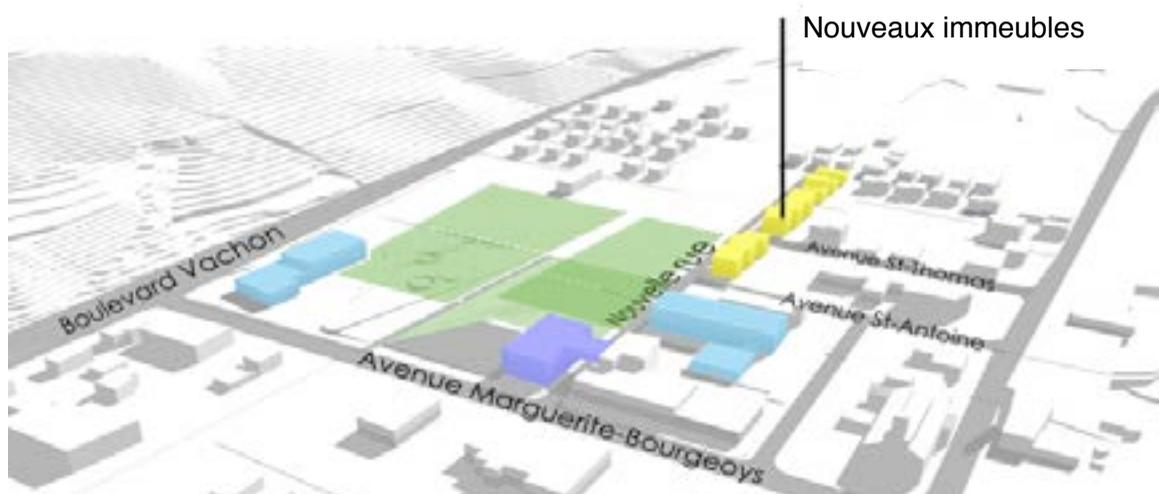


APRÈS



▼ **FIGURE 49 : Une densification résidentielle douce pour le centre-ville**

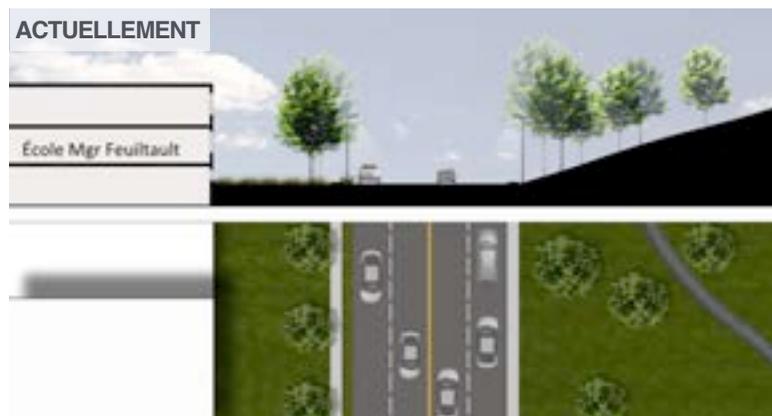
Une trentaine d'unités, réparties en trois nouveaux immeubles résidentiels, sont proposés dans le coeur villageois de Sainte-Marie. Des types d'habitation variés, dont des maisons en rangée et des duplex jumelés, permettent d'offrir une alternative aux jeunes familles par rapport à ce qui se construit sur le coteau. À distance de marche des écoles et des services, face au parc et à la coulée verte, ces unités de logements seront certainement en demande, ramenant une population active au centre.



Finalement, la rue Saint-Antoine entre l'église et l'Hôtel de Ville, autrefois ouverte, mais aujourd'hui transformée en stationnement, est reperçée jusqu'à l'avenue Saint-Antoine (Figures 37 et 50). Cette intervention, en plus d'abolir le cul-de-sac, permet à l'école Maribel ainsi qu'au centre récréatif d'avoir leur adresse sur rue et non plus sur une mer d'asphalte, tel un arrière de bâtiment. Cela dit, afin d'éviter une circulation intense sur cette voie, il est proposé d'en faire un sens unique (en direction est) bordé de larges trottoirs, permettant ainsi l'accès aisé aux stationnements de l'Hôtel de Ville et de l'église tout en réduisant considérablement sa largeur pour une plus grande sécurité des piétons.

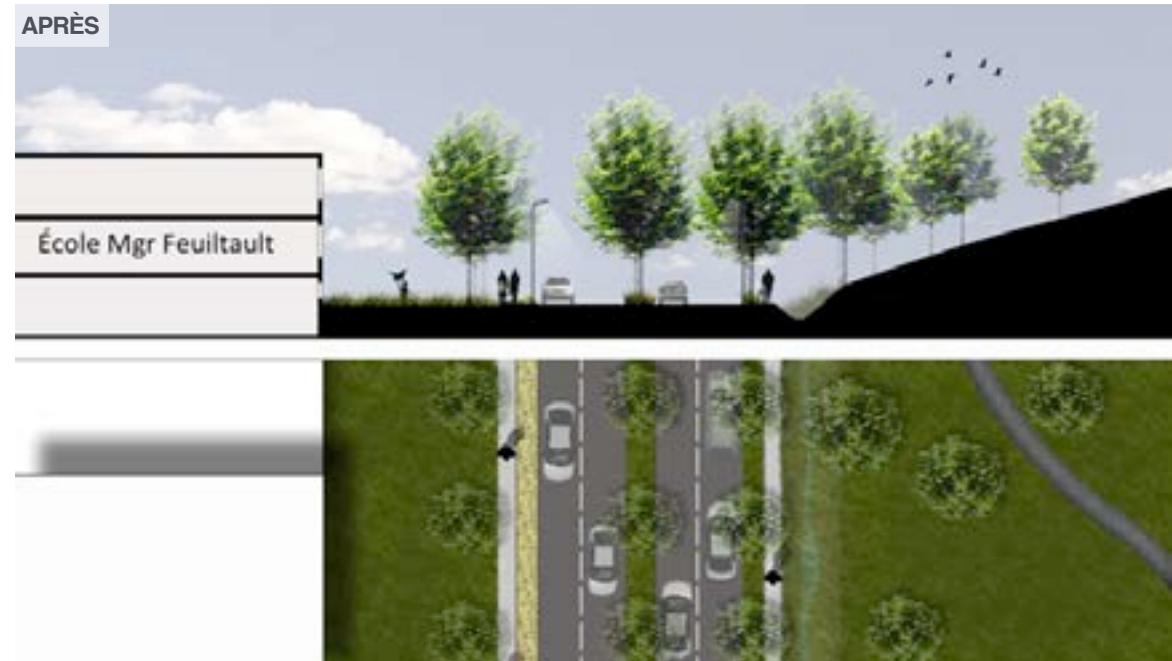
▼ **FIGURE 50 : La nouvelle trame urbaine**





▼FIGURE 51 : Un boulevard urbain à Sainte-Marie

Actuellement, le boulevard Vachon est une route strictement de transit automobile avec ses quatre larges voies et ses minces trottoirs souvent discontinus : le piéton s’y sent inconfortable et n’y circule pas. L’ajout de terres-pleins plantés entre le trottoir et la voie de même qu’au centre de la chaussée, combiné à des traverses sécuritaires, contribue à la fois au confort du piéton et au ralentissement des automobiles dû au bruit visuel. De plus, une tranchée drainante du côté ouest du boulevard permet la récolte des eaux de ruissellement provenant du coteau. Cette intervention, qui n’implique pas la totalité du boulevard Vachon, permet de marquer l’entrée au centre-ville soit de l’avenue Saint-Jean jusqu’à l’avenue Proulx.



En plus de participer à la restructuration de la trame devenue plus perméable et plus «claire», les rues sont aussi requalifiées afin de faciliter et d'encourager leur appropriation par les piétons et les cyclistes. Par conséquent, le boulevard Vachon, dont le traitement actuel s'apparente à la «strip commerciale» générique sur toute sa longueur, est transformé. Ainsi, afin de marquer l'entrée au noyau villageois, le boulevard Vachon prend l'allure d'un boulevard urbain entre la rue Saint-Jean et l'avenue Proulx. (Figure 51) Une véritable promenade urbaine plantée et sécuritaire s'étire entre les commerces de ce secteur et l'école Mgr Feuiltaut, invitant les piétons à s'y promener en toute sécurité. Cette transformation appellerait, au fil des années, à une densification et à une harmonisation du cadre bâti riverain le long du boulevard Vachon près du centre-ville: gabarits semblables de bâtiments, mixité «verticale» de commerces et logements, stationnements à l'arrière, etc. Bref, elle orienterait la consolidation d'un paysage bâti basé davantage sur la qualité de l'espace public et du cadre architectural, que seulement sur l'automobile.

LÉGENDE

- ● Route verte
- — Parcours piétonnier

▼ FIGURE 52 : La restructuration des parcours de transport actif



Par ailleurs, la restructuration des réseaux ne touche pas seulement aux voies automobiles, mais aussi au réseau de transport actif, soit la marche et le vélo. Ainsi, trois axes piétonniers sont proposés sous la forme de larges trottoirs de bois, traversant de façon sécuritaire et agréable les barrières naturelles et anthropiques constatées lors de l'analyse. (Figure 52) L'objectif principal de ces parcours piétonniers est de favoriser la relation entre le coteau et ses nouveaux quartiers résidentiels (en haut) et le noyau villageois avec ses équipements nouveaux et existants (en bas), en rendant plus facile et conviviale la distance à marcher entre les deux. Comme énoncé auparavant, l'un de ces parcours traverse d'ailleurs les cours d'école (facilitant le lien entre les deux écoles) et se poursuit pour se terminer en un belvédère surplombant la rivière Chaudière. Le lien historique unissant les paysages du coteau et du littoral de la rivière est donc restauré et mis en valeur, au profit du réseau d'espaces publics du centre de Sainte-Marie.

Quant au réseau cyclable, c'est d'abord et avant tout la Route Verte, située au cœur de la nouvelle coulée verte, qui est consolidée ainsi que la piste cyclable le long de l'avenue Marguerite-Bourgeoys.

5.3 Implantation de la bibliothèque et de la place publique pour une consolidation optimale de l'avenue Marguerite-Bourgeoys

La troisième grande intervention qui structure le projet d'ensemble proposé pour le centre-ville de Sainte-Marie est l'ancrage de la bibliothèque et de sa place publique le long de l'avenue Marguerite-Bourgeoys (Figure 53). Prévu pour être construit dans les prochaines années, ce projet d'envergure pour Sainte-Marie devait, selon nous, s'accrocher à une rue principale afin de participer activement à l'animation et à l'image du centre-ville.

Cependant, afin qu'il soit possible d'implanter la bibliothèque avec une adresse sur l'avenue Marguerite-Bourgeoys, c'est-à-dire en zone inondable, cet équipement doit être considéré comme une extension de l'Hôtel de Ville, et ce, en respect avec la réglementation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)². Dans notre hypothèse, ce lien physique entre les deux bâtiments se matérialise par une passerelle, ceci permettant par ailleurs le percement de la nouvelle rue « flexible » reliant l'avenue Marguerite-Bourgeoys à la rue Saint-Cyrille. Évidemment,

ACTUELLEMENT



la teneur fonctionnelle et formelle du lien entre la nouvelle bibliothèque et l'Hôtel de Ville devrait être étudiée par des architectes.

▼ FIGURE 53 : Une bibliothèque qui affirme sa présence sur rue

Sans détailler le caractère architectural, le gabarit de la bibliothèque devra affirmer fortement sa présence sur la rue et dans le centre. Implantée avec une faible marge de recul par rapport à l'avenue Marguerite-Bourgeoys, elle encadre cette dernière et dialogue avec le parcours piétonnier et la piste cyclable qui la longe. Légèrement surélevée par rapport à la rue, la bibliothèque possède son propre parvis qui s'étire jusqu'à la place publique adjacente et confirme son rôle comme équipement culturel, civique et symbolique d'importance.

APRÈS

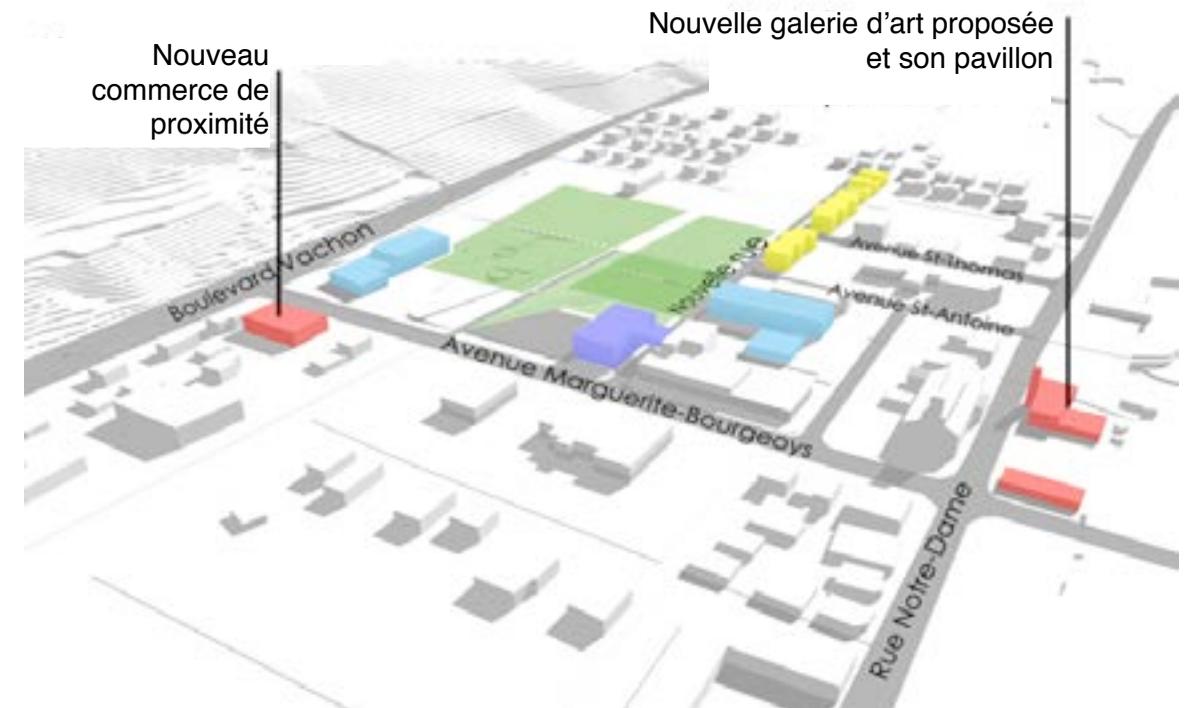


² Il s'agit de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.

Finalement, la consolidation optimale souhaitée pour l'avenue Marguerite-Bourgeoys ne se résume pas seulement à l'implantation de la bibliothèque et de sa place publique. En effet, ses deux extrémités sont également transformées afin d'en faire des attracteurs et de favoriser la circulation d'un à l'autre, tels deux petits pôles. En lien avec le caractère de chacune des rues au coin desquelles ils sont implantés, les nouveaux bâtiments sont d'ordre commercial au coin du boulevard Vachon et communautaire et culturel au coin de la rue Notre-Dame. Dans ce dernier cas, il s'agit de rénover et de recycler l'ancienne caserne des pompiers, un bâtiment patrimonial qui mérite une mise en valeur participant à la nouvelle vie du centre-ville.

► **FIGURE 54 : Marguerite-Bourgeoys, transformée en une véritable avenue, redevient un axe important**

Le potentiel maximal de consolidation de l'avenue Marguerite-Bourgeoys est atteint par l'édification de nouveaux bâtiments à ses deux extrémités. Au coin du boulevard Vachon, c'est un nouvel édifice commercial de gabarit important qui y est construit. Dû au manque de commerces de proximité dans ce secteur (constat élaboré suite aux différentes analyses), on pourrait penser y implanter, par exemple, une petite épicerie ou une SAQ. L'autre extrémité de Marguerite-Bourgeoys revêt une vocation plus culturelle; ainsi, l'ancienne caserne, bâtiment très intéressant architecturalement, est transformée en galerie d'art. Un petit pavillon lui est annexé, celui-là directement sur Marguerite-Bourgeoys, annonçant de loin la nouvelle vocation. Ce petit pavillon peut donc servir à la fois de salle d'exposition, mais aussi de salle de réception pour des mariages, par exemple, dû à la proximité de l'église.

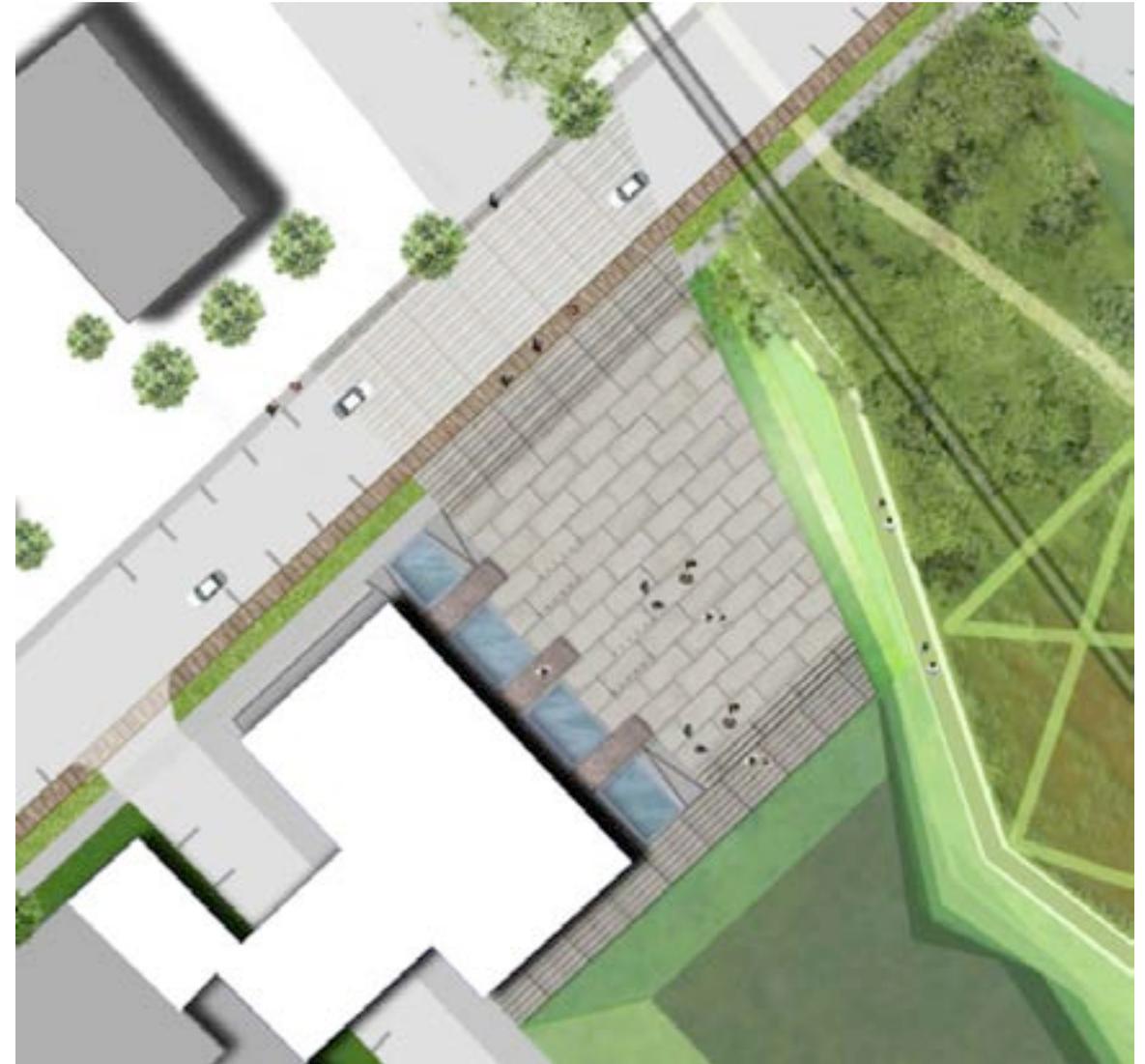


La place publique

Si les festivals et rassemblements de la ville de Sainte-Marie se tiennent actuellement pour la plupart dans le stationnement de l'aréna, la construction d'un équipement collectif et public d'envergure comme une nouvelle bibliothèque amène une occasion unique d'y joindre un espace public de qualité qui répondra aux besoins de la communauté. La place publique se veut donc un espace rassembleur et polyvalent pouvant jouer plusieurs rôles au cœur des activités quotidiennes de la communauté de Sainte-Marie participant ainsi activement à l'animation et à la réappropriation du noyau villageois. Elle s'inscrit dans la meilleure tradition des « places parvis » associées aux bâtiments publics, et qui sont le plus souvent des lieux symboliques attachants à partir desquels se forment l'image et l'identité locales.

► FIGURE 55: La bibliothèque et son espace public : un lieu polarisant à Sainte-Marie

L'orientation de la bibliothèque permet à l'édifice de dialoguer à la fois avec l'avenue Marguerite-Bourgeoys, sa place publique et le parc topographique qui lui sont adjacents. En imaginant la bibliothèque assez transparente au plan architectural, les usagers pourront donc profiter de différentes ambiances à l'intérieur, à la fois calmes et animées, naturelles et urbaines. Quant à l'aménagement de la place publique de la bibliothèque, il rappelle l'importance de l'eau dans l'imaginaire collectif des Mariverains. Des bassins peu profonds traversés de passerelles permettent d'y aménager quelques tables et chaises pour le café-librairie prévu au rez-de-chaussée de la bibliothèque près de l'avenue Marguerite-Bourgeoys, tandis que des fontaines ponctuent l'espace.



▼ **FIGURE 56 : L'avenue Marguerite-Bourgeoy consolidée**

La présence de la bibliothèque affirme le caractère civique de l'avenue Marguerite-Bourgeoy. Le traitement au sol de la place publique se prolonge jusque dans la rue venant marquer cet espace et permettant des traversées plus sécuritaires. Près de l'église, le nouveau pavillon de la galerie d'art attire le passant à s'y rendre pour profiter des expositions et des vues vers la rivière.

ACTUELLEMENT



APRÈS



► **FIGURE 57 (a,b et c): Un espace public attractif et robuste pour les Mariverains**

Afin que la place publique puisse être utilisée le plus souvent possible et pour tous types d'occasion, son aménagement devait présenter une flexibilité certaine et permettre plusieurs configurations selon les besoins de la ville. Ainsi, des fontaines ponctuent l'espace et animent la place lorsque peu de gens s'y baladent. Ces fontaines de différentes hauteurs soulignent clairement l'importance de ce lieu et sont un élément attracteur pour celui-ci.

Advenant la tenue d'un évènement de grande importance, tel qu'un marché public par exemple, les fontaines dites « sèches » peuvent être arrêtées libérant ainsi la superficie totale de la place publique (1216 m²). À travers les saisons, ce sont donc différents évènements et activités qui peuvent s'y tenir animant le centre-ville tout au long de l'année : une patinoire avec son sapin de Noël en hiver, une cabane à sucre au printemps, etc. Il est à noter que le parc topographique adjacent à l'espace public peut aussi contribuer à accueillir divers évènements et ainsi plus que doubler l'espace disponible pour les festivals ou évènements de tous genres.

Par ailleurs, la Route verte (cyclable en été et pédestre en hiver) qui longe la place publique permet d'attirer les gens à Sainte-Marie avec les différents évènements qui s'y tiendront, favorisant le développement économique de ce secteur.



b) APRÈS / ACTIVITÉ ÉPHÉMÈRE



c) APRÈS / HIVER



6. CONCLUSION

À la lumière de ce rapport, il est évident que Sainte-Marie dispose de potentiels exceptionnels autant au niveau des panoramas vers des paysages bucoliques, que du patrimoine architectural et de la qualité de vie communautaire au centre-ville. Ainsi, la proposition d'aménagement tente non seulement de résoudre certaines problématiques dans l'optique d'une amélioration de la qualité de vie des Mariverains et Mariveraines, mais aussi de proposer une vision pour orienter l'avenir prospère et durable de Sainte-Marie.

Structurer l'avenir de Sainte-Marie

L'aménagement proposé offre quatre grands avantages pour une qualité de vie structurante à Sainte-Marie. D'abord, une occasion inestimable d'optimiser la zone inondable se matérialise dans le verdissement progressif de la coulée verte, véritable squelette végétal structurant les multiples espaces verts et récréotouristiques de la ville. Cette structure qui prend éventuellement la forme d'un grand parc devient donc un joueur important pour renforcer « l'imagibilité » du noyau villageois. De plus, ce principe de verdissement possède plusieurs avantages écologiques; l'intervention laisse une empreinte écologique durable vers une optimisation de la qualité de vie des Mariverains pour les prochaines décennies.

Deuxièmement, l'intégration d'espaces flexibles dans leur utilisation, comme le parc topographique (intégrant des cours d'école nouveau genre) et la place de la bibliothèque, permet aux résidents de s'approprier des lieux publics de grande qualité en en faisant un usage adaptable en tout temps.

Troisièmement, la requalification et la consolidation de l'entrée du centre-ville rendent l'identité du noyau villageois plus forte et plus présente pour l'ensemble de la ville, voire même de la région.

Finalement, le présent projet permet de mettre en lumière de manière réaliste les divers paramètres d'intervention possibles pour concrétiser l'avenir du centre-ville de Sainte-Marie. Ces scénarios découlent d'une analyse rigoureuse des défis et potentiels du lieu pour miser sur une approche évolutive à la mise en valeur des qualités paysagères et communautaires du milieu, et ce, dans le respect de l'existant et des cadres d'intervention locaux.

BIBLIOGRAPHIE

Documents

BÉLANGER, France et Al. (1990) « La Beauce et les Beaucerons ». Société du patrimoine des Beaucerons, 381 pages.

CADORETTE, Isabelle et Al. (2003) «Sainte-Marie de Beauce, Un présent du passé une fierté à partager». Fonds de la société historique Nouvelle-Beauce, Ville de Sainte-Marie, 79 p.

BOUCHER, Benoit. (1989). Sainte-Marie de Beauce. Continuité, no 45, p.20-26.

CD

Regard sur le passé, Ville de Sainte-Marie, 4000 photos

Sites internet (consulté à l'hiver 2011)

Ville de Sainte-Marie: <http://www.ville.sainte-marie.qc.ca/>

MRC de la Nouvelle-Beauce: <http://www.nouvellebeauce.com>

Statistiques Canada: <http://www.statcan.gc.ca>

Ministère du Développement durable environnement et parcs :<http://www.mddep.gouv.qc.ca/>

Emploi Québec: <http://emploi.quebec.net/regions/chaudiere-appalaches/publications.asp>

Vivre en ville; <http://vivreenville.org/>

Edibles school yard: <http://www.edibleschoolyard.org/>