

DÉCEMBRE 2003

GROUPE GALTHER, MARCARANO, BOJAK

GROUPE TEKNIKA

- **Caractéristiques communes aux rues King Ouest et Est**

1. *Hiérarchie routière*

Collectrice principale, boulevard

2. *Fonction urbaine*

Commerces locaux linéaires et concentrés

3. *Paysage et aménagement*

Type urbain, aménagement public et privé  
Topographie significative

4. *Implantation du cadre bâti*

Alignement des propriétés  
Alignement éloigné de la rue

5. *Architecture*

Contemporaine  
Institutionnelle  
Ancienne  
Structures mitoyennes disparates  
Mélange de matériaux

6. *Affichage*

Enseignes commerciales sur poteau et bâtiment

#### **La rue King Ouest**

La rue King Ouest est une artère commerciale majeure et densément occupée et son emprise se situe entre l'autoroute 410 et la rivière Saint-François au centre-ville. Le paysage de cette artère est marqué par la présence de nombreux restaurants éparpillés tout au long du parcours ou encore fortement établis en des pôles distinctifs. On y retrouve aussi des hôtels parmi les plus importants de la Ville tel Le Président, le Delta, l'hôtel des Gouverneurs (récemment fermé) et l'Ermitage. Également, des commerces de vente, de réparation ou de desserte automobile sont fortement présents sur la rue King Ouest. Il faut bien le rappeler que c'est avant tout sur cette section que s'établissait, à l'époque, ce type de commerce et ce, bien avant le développement de cet usage sur le boulevard Bourque.

On peut noter aussi que la partie ouest de la rue (de l'autoroute 410 au boulevard Jacques-Cartier) est essentiellement commerciale, tandis qu'elle devient plutôt mixte entre Jacques-Cartier et le centre-ville en intégrant une composante résidentielle importante. Il faut rappeler que l'on se rapproche du centre-ville, donc des premiers quartiers industriels et ouvriers de la ville.

De façon générale, on peut subdiviser la rue King Ouest en trois types de tronçons présentant des caractéristiques particulières. Le premier prend appui à la hauteur de l'autoroute 410 jusqu'au boulevard Lionel-Groulx et constitue un parcours homogène et structuré avec une forte concentration de commerces reliés à l'hébergement et à la restauration. Un deuxième segment est compris entre le boulevard Lionel-Groulx et la rue Bryant. L'analyse de cette section laisse entrevoir un tronçon plutôt déstructuré où l'on retrouve de nombreux lieux d'étalage de voitures, de stationnements en cour avant et de nombreuses enseignes commerciales en très mauvais état.

La mixité des fonctions crée un manque de continuité de la trame urbaine et une cohabitation souvent malheureuse. L'implantation des bâtiments ne respecte aucun rythme particulier, les matériaux de revêtement sont hétéroclites et le langage architectural est diversifié. Finalement, la

dernière portion du parcours, à la hauteur du centre-ville laisse voir un tronçon fortement urbain avec des édifices de trois à cinq étages, souvent mitoyens, du stationnements sur rue, un rapprochement du front bâti sur la rue et une architecture ancienne de qualité. L'occupation du sol est soutenue par des fonctions fortement commerciales et résidentielles.

#### **La rue King Est**

L'aire d'étude de cette zone débute au centre-ville, à la hauteur de la rivière Saint-François et se termine à la jonction avec l'autoroute 10, localisée à l'est.

Encore ici, on peut définir trois bandes toutes particulières avec leurs caractéristiques intrinsèques.

À partir de la rivière jusqu'à la rue Murray, on relève que l'artère est étroite avec un cadre bâti dense, fortement alignée et composée d'immeubles de deux à trois étages. La pente du terrain est importante et ajoute un caractère bien particulier. Finalement, on y retrouve une forte mixité entre les usages commerciaux et résidentiels de moyenne densité.

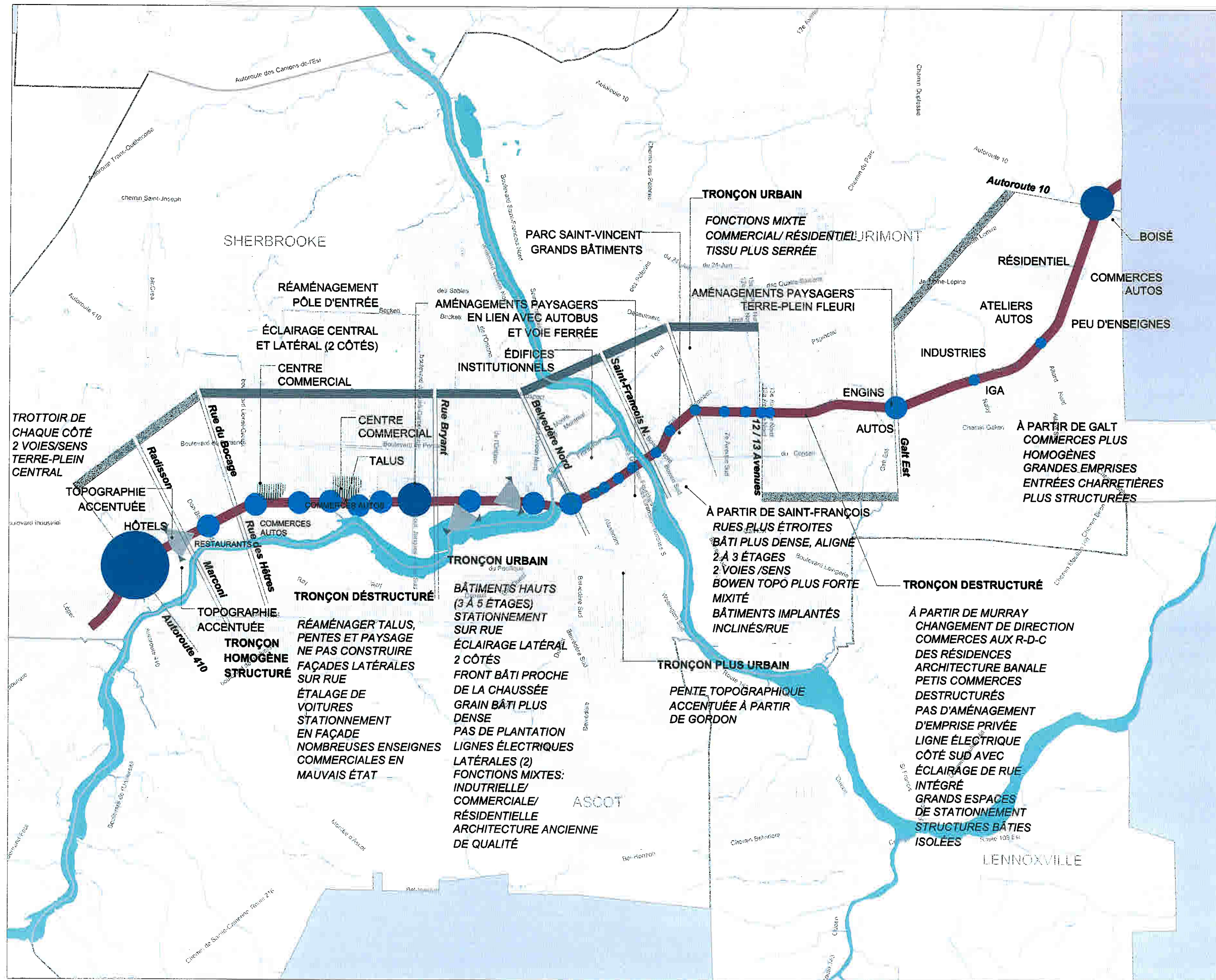
Le passage de la rue Murray jusqu'à la 13<sup>e</sup> avenue révèle une trame urbaine plus dense où l'on retrouve davantage d'établissements de service. La 13<sup>e</sup> avenue jusqu'à la rue Galt nous amène à découvrir une entité urbaine beaucoup plus déstructurée. On y retrouve de nombreuses résidences à l'architecture plutôt banale et de petits commerces isolés. L'emprise privée révèle peu d'aménagement de bon goût et intègre le plus souvent des grands espaces de stationnement.

Le dernier tronçon, de type banlieue, représentant la transition vers une logique autoroutière, alterne entre de grandes emprises commerciales, un bâti hétéroclite et disparate, des poches résidentielles isolées, le tout sur une topographie changeante et accidentée par endroits.

ARTÈRES COMMERCIALES

ROUTE 112/ RUE KING OUEST ET OUEST

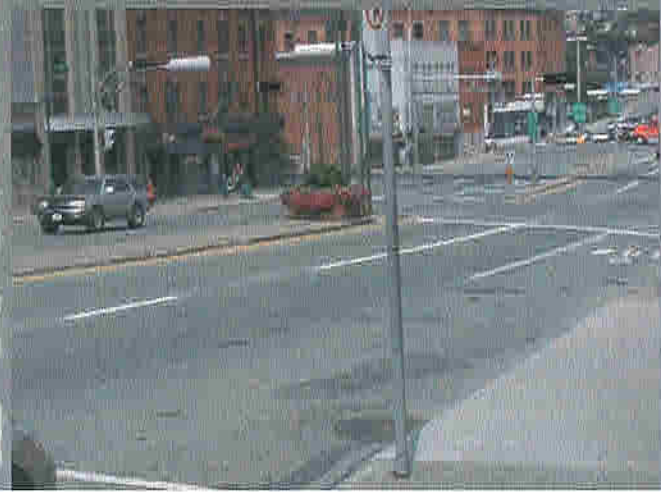
1. **HIÉRARCHIE ROUTIÈRE**  
COLLECTRICE PRINCIPALE/  
BOULEVARD
2. **FONCTION URBAINE**  
COMMERCES LOCAUX LINÉAIRES  
ET CONCENTRÉS
3. **PAYSAGE ET AMÉNAGEMENT**  
TYPE URBAIN  
AMÉNAGEMENTS PUBLIC  
ET PRIVÉ  
TOPOGRAPHIE SIGNIFICATIVE
4. **IMPLANTATION DU CADRE BÂTI**  
ALIGNEMENT DES PROPRIÉTÉS  
ALIGNEMENT ÉLOIGNÉ DE LA RUE
5. **ARCHITECTURE**  
CONTEMPORAINE  
INSTITUTIONNELLE  
ANCIENNE ET NOUVELLE  
STRUCTURES MITOYENNES  
DISPARATE  
MÉLANGE DE MATÉRIAUX
6. **AFFICHAGE**  
ENSEIGNES COMMERCIALES  
SUR POTEAUX ET BÂTIMENTS
7. **FORCES**  
FORT ALIGNEMENT PAR ENDOITS  
CARACTÈRE URBAIN MIXTE  
ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX  
RIVIÈRE
8. **FAIBLESSES**  
HARMONIE DES TRONÇONS



- PORTE D'ENTRÉE
- INTERSECTION - FEUX DE CIRCULATION

CARACTÉRISATION ROUTE 112/ RUES KING OUEST & EST





DÉCEMBRE 2003

CPB GROUPE GAUTHIER, HANDEMAN & TROUCHE



### 3.1.4 Route 143

#### 1. Hiérarchie routière

Artère  
Statut de route nationale  
2 et 1 voie par sens  
Transport collectif (sens sud)

#### 2. Fonction urbaine

Mixte  
Résidentiel  
Commerces locaux

#### 3. Paysage et aménagement

Type banlieue

#### 4. Implantation du cadre bâti

Alignement éloigné de la rue (commerces)  
Alignement des propriétés (résidentiel multifamilial)

#### 5. Architecture

Hétéroclite commerciale et résidentielle  
Disparate  
Villageoise

#### 6. Affichage

Peu présent

L'analyse de la route 143 entre le pôle urbain de l'arrondissement de Bromptonville et de Lennoxville débute au noyau urbain de Bromptonville pour se finaliser au cœur de l'arrondissement de Lennoxville, au niveau du chemin Belvidère. La pièce maîtresse de ce tronçon, avouons-le, plutôt désordonné, est certainement la présence de la rivière Saint-François que l'on peut voir ou entrevoir à de nombreux points le long de ce parcours. L'autre caractéristique est la présence de la voie ferrée qui jouxte sur une longue distance la route 143.

En provenance de l'arrondissement de Bromptonville, on observe un tronçon tout à fait agricole et champêtre avec ses surfaces en culture. Ce tronçon est plutôt homogène jusqu'au croisement de l'autoroute 10. Le tronçon suivant se caractérise par de grandes emprises commerciales et d'entrepôt sur sa façade ouest, la façade est occupée par la voie ferrée qui la longe sur une bonne distance, jusqu'aux environs de la rue Prospect. Le tronçon jusqu'à la rue King comporte quelques aménagements paysagers de qualité (présence d'un pont, rivière, arbres centenaires) entrecoupés par un paysage urbain hétéroclite, créant un effet d'arrière-cour en façade de la route 143 (stationnement étagé, en façade).

Par la suite, plusieurs petits tronçons se distinguent jusqu'à l'entrée de Lennoxville. Le premier, déstructuré, intègre une partie du centre-ville avec l'équipement et les aménagements de la gare, une architecture ancienne d'intérêt mais délabrée et abandonnée, des usages variés et peu homogènes, ce jusqu'aux environs de la rue Darce. Deux petits tronçons, le premier entre Darce et Thibault, est plutôt homogène de par la présence continue de la végétation, d'une falaise et de la rareté du bâti (édifices religieux); le second est mixte alliant commerces, équipements et résidences. Enfin le tronçon urbain de l'entrée de Lennoxville est, quant à lui, plus structuré et articulé autour d'un noyau de services dense.

ARTÈRES COMMERCIALES

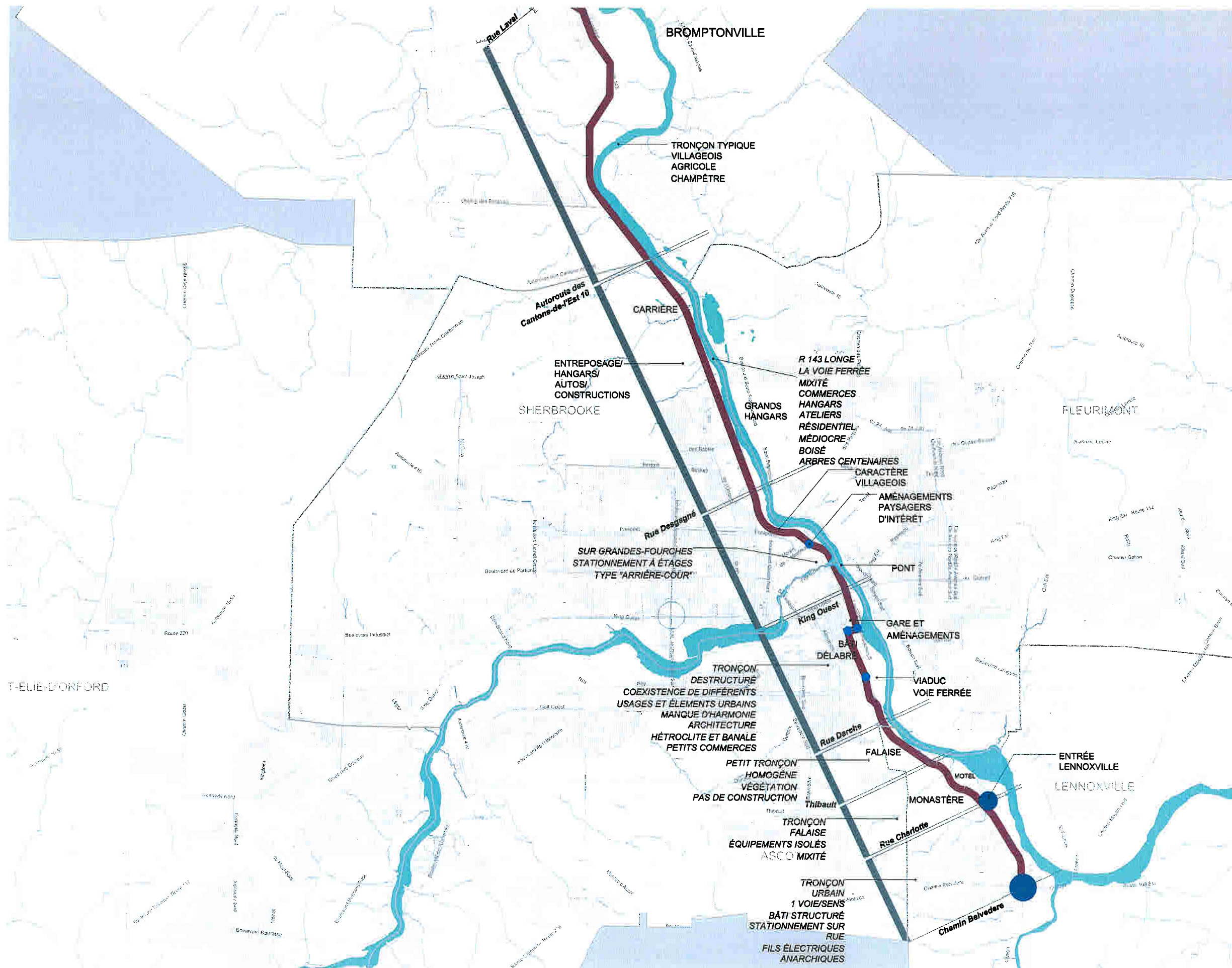
ROUTE 143

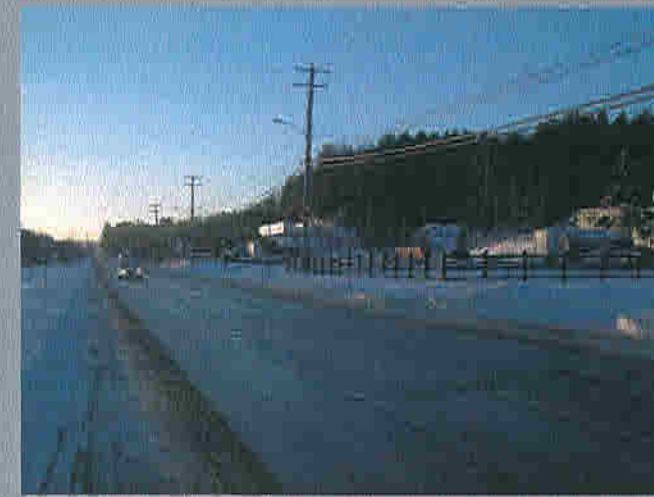
1. HIÉRARCHIE ROUTIÈRE  
ARTÈRE  
STATUT DE ROUTE NATIONALE  
2 ET 1 VOIE/SENS  
TRANSPORT COLLECTIF (SUD)
2. FONCTION URBAINE  
MIXTE  
RÉSIDENTIEL  
COMMERCES LOCAUX
3. PAYSAGE ET AMÉNAGEMENT  
TYPE BANLIEUE
4. IMPLANTATION DU CADRE BÂTI  
ALIGNEMENT ÉLOIGNÉ DE LA RUE (COMMERCES)  
ALIGNEMENT DES PROPRIÉTÉS (RÉSIDENTIEL MULTIFAMILIAL)
5. ARCHITECTURE  
HÉTÉROCLITE COMMERCIALE  
ET RÉSIDENTIELLE  
DISPARATE  
VILLAGEOISE
6. AFFICHAGE  
PEU
7. FORCES  
LIEN NORD-SUD  
ACCÈS AUX AUTOROUTES  
LONGE RIVIÈRE ET VOIE FERRÉE  
DIVERSITÉ DES PAYSAGES
8. FAIBLESSES  
ZONES FORTEMENTS DÉSTRUCTURÉES  
À PROXIMITÉ DU CENTRE DE SHERBROOKE



- PORTE D'ENTRÉE
- INTERSECTION - FEUX DE CIRCULATION

CARACTÉRISATION  
ROUTE 143







### 3.1.5 Rue Galt Ouest

1. *Hierarchie routière*

Collectrice secondaire  
Transport en commun

2. *Fonction urbaine*

Commerces de centre-ville linéaires

3. *Paysage et aménagement*

Type urbain

4. *Implantation du cadre bâti*

Alignement éloigné de la rue

5. *Architecture*

Patrimoniaire (manège militaire)  
Matériaux : brique, pierre  
Anciennes habitations

6. *Affichage*

Très peu présent sur rue mais nombreux sur bâtiments commerciaux

L'aire d'étude de cette rue Galt s'étend de la jonction de l'autoroute 10-55 jusqu'à la hauteur de la rue Alexandre à la hauteur du centre-ville. Elle intègre encore ici une différence toute particulière lors de la découverte de ce parcours.

À cet effet, on relève que dans une première section, d'ouest en est, c'est-à-dire de l'autoroute 410-55 à la rue Lisieux, on circule à travers un quartier résidentiel unifamilial sur deux voies à contresens. Le langage visuel annonce des aménagements de type résidentiel tandis que la route présente un certain intérêt par sa géométrie courbée. En circulant davantage vers l'est, en direction du centre-ville, la densité des immeubles augmente. On se retrouve ici au milieu d'un paysage résidentiel de moyenne densité avec des immeubles à appartement de quatre étages. Les aménagements paysagers du secteur précédent sont de plus en plus rares. Plus on se déplace vers l'est, plus la fonction commerciale s'insère à la trame urbaine et plus on découvre des enseignes trop souvent abandonnées. À la hauteur de la rue Saint-Esprit jusqu'à la rue d'Yprès, le tronçon devient très commercial avec plusieurs boutiques, restaurants et commerces de quartier. L'affichage devient de plus en plus confus. À partir de la rue d'Yprès jusqu'à la croisée de la rue Rose, on parcourt un tronçon mixte fortement marqué par la présence de l'Université localisée à proximité. On retrouve notamment une forte circulation piétonnière, une fonction du tissu urbain associé à un usage mixte composé de résidences et de commerces de quartier. Malgré l'affichage déficient, l'ambiance est plutôt chaleureuse, souvent associée à la présence du quartier universitaire qui longe et borde ce tronçon de la rue Galt.

La dernière partie du tronçon compris entre les rues Rose et Alexandre décèle une ambiance qui reflète l'histoire de la ville. C'est un effet que l'on peut retrouver lors des premiers développements industriels de la ville intégrant les quartiers résidentiels des ouvriers qui travaillaient notamment dans le secteur de la métallurgie. Le langage « industriel » est donc fortement présent et composé d'usages résidentiels de moyenne densité, de petits commerces de quartiers et d'industries à la veille d'une reconversion souhaitée.

### 3.1.6 Rue Denault

1. *Hiérarchie routière*

Collectrice secondaire  
Sens unique, 2 voies

2. *Fonction urbaine*

Mixte  
Résidentiel  
Commerces linéaires

3. *Paysage et aménagement*

Type banlieue

4. *Implantation du cadre bâti*

Alignement sur rue

5. *Architecture*

Hétéroclite

6. *Affichage*

Très peu présent sur rue mais important sur bâtiments commerciaux.

La rue Denault est à sens unique d'est en ouest, elle constitue une alternative à la rue Galt Ouest qui elle est à sens unique d'ouest en est. Le sens unique débute au croisement de Galt Ouest et se termine à l'intersection de Jacques-Cartier. Cette rue est encadrée par des structures bâties tantôt mitoyennes, tantôt isolées. La fonction prédominante est résidentielle avec quelques bâtiments-commerces éparses dont une concentration de commerces reliés à l'automobile, localisée à l'extrémité de cette rue. Le manque de continuité dans la fonction, les structures isolées, l'inadaptation du mobilier urbain, la profusion des fils électriques, la présence de quelques terrains vacants ainsi que le faible marquage des emprises privées et publiques, confèrent à cette rue un caractère déstructuré. Devenue une rue à sens unique il y de cela plusieurs années, elle a tendance, aujourd'hui, à jouer le rôle d'arrière-cour de la rue Galt ouest.