

5. Rue Denault

- Grande emprise publique
- Structures bâties mitoyennes d'intérêt
- Profusion de fils électriques
- Mobilier urbain inadéquat

6. Rue Belvédère

- Proximité du centre-ville
- Présence de parc, eau
- Architecture patrimoniale
- Tronçons résidentiels structurés et d'intérêt
- Intersections majeures non aménagées

7. 12^e et 13^e Avenues

- Lien avec le centre hospitalier
- Grandes emprises publiques
- Difficulté d'aménagement de la bande séparatrice

Les données d'analyse et les constats qui en ont découlé ont pour finalité de donner ou redonner aux différentes artères leurs caractères, leurs identités respectives autour desquelles les mesures de correction, de revitalisation, de réaménagement -les vocables sont nombreux- , prendront forme. En premier lieu il s'agit donc de se positionner, par rapport à une série de critères selon l'artère considérée :

- Quel caractère, statut, dans la hiérarchie de la trame urbaine, veut-on donner à la rue?
- Quels usages favoriser? Où et comment les localiser? Comment contrôler la mixité?
- Quelle implantation bâtie est à privilégier?
- Quels aménagements spatiaux reflèteront le mieux le caractère que l'on veut donner à la rue? Quel mobilier pour quel tronçon
- Etc

3.3 LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

L'identité et le caractère propre de chacune des artères commerciales constituent des enjeux majeurs pour la Ville de Sherbrooke. Le maintien de l'identité et du caractère est certainement primordial car il fait référence à l'histoire et au développement de chacun de ces tronçons importants.

L'identité et le caractère intrinsèque des artères commerciales sont ici associés aux enjeux relatifs au contrôle des usages, au contrôle architectural, au contrôle de l'aménagement et de l'affichage. Ce sont là les principaux défis que la Ville devra relever de manière à harmoniser et intégrer l'ensemble de ces activités en étroite relation avec les différents milieux qui les composent et qui ont le plus souvent assistés au développement de leurs quartiers propres, voire de la Ville.

Enjeu n° 1: Identité des artères et de la Ville

Aux fils des années, certaines artères commerciales se sont vues imposer l'insertion d'usages ou encore de bâtiments qui ont altérés leur identité propre ou particulière. Cette image définie faisait en sorte que l'on s'identifiait facilement à un quartier ou un territoire que l'on traversait. À cet effet, la lecture du territoire d'étude nous permet de constater qu'en de nombreux endroits, il s'est intégré des nuisances soutenues qui ont le plus souvent nui à l'ambiance que l'on retrouvait à l'époque et que l'on aimerait bien revoir apparaître. On peut citer notamment :

- insertion de bâtiment au gabarit inadéquat;
- matériau non-homogène
- autorisation d'usage industriel dans des zones inappropriées
- manque d'entretien général des façades
- présence de nombreuses cours d'étalage et d'entreposage
- la grande mixité des usages crée un manque évident de continuité et une cohabitation souvent malheureuse.

Ce constat nous indique que les artères commerciales de la Ville ont grandement évoluées et se sont développées et transformées de façon plutôt anarchique. Il importe donc de bien définir et de favoriser la préservation de l'identité propre de ces tronçons en identifiant clairement leurs spécificités. Les stratégies d'interventions devront tenir compte de la mise en valeur de ces particularités et du potentiel de leur préservation.

Enjeu n° 2 : Le contrôle des usages

La mise en valeur de l'identité d'une artère commerciale passe nécessairement par un contrôle sévère de ses usages. À cet effet, il importe de favoriser un choix judicieux des usages commerciaux, tant de voisinage, local, régional ou artériel. Il faut donc prévoir des usages tout à fait compatibles avec le style ou les caractéristiques générales du tronçon. Selon la population qu'il dessert, on devra également favoriser la concentration des activités plutôt qu'un éparpillement. Cette dernière intervention pourra autoriser la création de zones fortes ou la concentration d'activités pourrait se situer, entre autres, aux intersections.

Le contrôle des usages vise également à revoir les pochettes industrielles qui parsèment ici et là les différentes rues importantes. On en retrouve, entre autres, sur la rue King Est et sur la route 143, vers les arrondissements de Lennoxville et de Bromptonville. Il faut planifier ce type d'usage hors des secteurs commerciaux et en fonction des caractéristiques propres à chaque tronçon.

Enjeu n° 3 : Le contrôle architectural

Le type d'architecture, le gabarit des édifices et le choix des matériaux de surfaces peuvent contribuer ou non à une mise en valeur intégrée de l'identité même d'un tronçon commercial. Cet enjeu est majeur car il s'applique à des artères parmi les plus vieilles de la Ville. On parle donc de milieux souvent historiques où le patrimoine bâti est important. Il importe donc de soutenir une certaine identité architecturale en fonction des caractéristiques propres à chaque tronçon commercial. Certaines artères telles la Route 143 dans l'arrondissement de Lennoxville et la rue Belvédère possèdent des qualités exceptionnelles associées à son cadre bâti et une attention toute particulière doit être portée afin de protéger ce patrimoine tant au niveau des édifices comme tel que de la qualité des paysages qui les composent. Il faudra donc s'assurer de préserver, pour chaque artère, certains bâtiments offrant des caractéristiques patrimoniales et d'intérêts.

Une belle artère commerciale est une rue intégrée, harmonieuse par la hauteur de ces édifices et par le choix des matériaux qui la façonnent. À cet effet, il est nécessaire de se doter d'outils favorisant le contrôle des gabarits et des revêtements extérieurs qui susciteront une relation intégrée en relation avec les bâtiments et les alignements des propriétés.

Finalement, il faut nécessairement favoriser l'amélioration de la qualité architecturale des commerces. On parle ici non seulement du style architectural mais bien du choix des couleurs et des matériaux qui doivent proposer des interventions en toute continuité avec les caractéristiques propres à chacun des tronçons.

Enjeu n° 4 : Le contrôle des aménagements

La qualité du paysage d'une artère commerciale est en étroite relation avec le caractère propre de son environnement construit et de l'ambiance dégagée par ses aménagements paysagers. Les aménagements paysagers de qualité contribuent à rehausser l'image de la rue, créent des perspectives, ferment des vues peu intéressantes ou encore structurent l'espace linéaire. Le contrôle des aménagements constitue donc un enjeu majeur pour la Ville.

Cet enjeu vise la préservation des milieux naturels significatifs et évocateurs d'ambiances particulières, des arbres matures et des alignements d'arbres. Mais il faut aller plus loin. L'amélioration du caractère et des paysages des artères commerciales nécessite une planification soutenue dans l'aménagement des cours latérales des propriétés commerciales notamment par une meilleure intégration de l'emplacement des aires de stationnement et des aménagements paysagers qui les ceignent. Mais les interventions doivent être réalisées selon un plan directeur et une vision globale de l'artère plutôt qu'être aménagée de façon individuelle, de type "résidentiel", qui n'aurait alors aucun impact positif à l'échelle de la rue.

L'insertion d'aménagements paysagers doit non seulement mettre en valeur les caractéristiques architecturales de l'artère mais favoriser la création d'une image que l'on veut distinctive. À cet effet, l'amélioration du paysage urbain des tronçons commerciaux autorisera à moyen et à long terme l'enfouissement des services aériens d'utilité publique aux endroits où la masse est critique.

La création d'une image particulière et la recherche d'une identification propre permettront également de développer un projet de "signalisation paysagère" global évoquant encore là, une ambiance propre à chacun des tronçons et une réappropriation du milieu bâti trop longtemps laissé pour compte. Aussi, dans la planification globale d'embellissement et de mise en valeur de ces secteurs importants, il faudra nécessairement revoir les aménagements paysagers aux points géographiques importants. On parle ici d'améliorations structurantes aux diverses portes d'entrée et aux intersections importantes. Ces interventions pointues doivent encore là mettre en valeur les particularités de chacune des artères par l'insertion de mobiliers et de plantations distinctifs en étroite relation avec l'identité propre du milieu traversé.

La création de ces aménagements sera l'opportunité de revoir la sécurité des piétons tout au long des tronçons commerciaux de l'aire d'étude. Traverse piétonnière en pavés de béton, sur largeur de trottoir et plantation particulière évoquant l'arrivée d'un point d'arrêt ou d'une nouvelle entité territoriale sont quelques interventions que l'on pourra appliquer sur le territoire.

Enjeu n° 5 : Le contrôle de l'affichage

L'affichage est un élément physique qui contribue à la composition du paysage urbain d'une artère. Il peut contribuer de façon positive ou créer une confusion, pollution visuelle ou encore déstructuration du paysage. La rue Wellington est davantage un exemple positif d'affichage intégré, tandis que l'environnement de la rue King et du boulevard Bourque est, avouons-le, tout à fait négatif.

Le contrôle de l'affichage doit favoriser un style adapté au caractère, au type d'usage et à l'échelle même du tronçon. Il faut nécessairement favoriser la diminution des enseignes sur poteaux pour mieux les adapter ou les intégrer à l'architecture du bâtiment principal. On doit aussi prévoir l'élimination des structures non utilisées ou désuètes et revoir de façon soutenue, la quantité, le type de matériel utilisé, ses dimensions, sa localisation ainsi que les coloris en fonction de la construction d'un panneau visuellement intéressant, harmonieux et à l'échelle du milieu environnant. Le style pourra être plus moderne sur les artères où la construction est plus récente et devra être assurément emprunt d'un style « vieillot » à l'approche des vieux quartiers. On en reparlera.

L'amélioration du paysage associé à l'affichage nécessitera aussi la réalisation de normes strictes, précises et facilement applicables sur le terrain quant au produit fini que l'on souhaite réellement voir apparaître dans notre environnement urbain.

Ces nouvelles normes nous amèneront à revoir complètement nos façons de faire avec les fabricants et distributeurs de systèmes d'affichage afin de les initier aux nouvelles tendances que l'on souhaite ardemment et à la nouvelle réalité de la Ville.

3.4 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

La caractérisation des artères a permis de mettre de l'avant un découpage en tronçons dans lesquels on pouvait noter une certaine homogénéité. L'étape conceptuelle s'alignera sur le principe de « tronçon » comme une composante de l'artère. Toutefois ces tronçons perceptibles dans une artère donnée, seront redéfinis en fonction des enjeux et objectifs d'aménagement.

Nous avons tenté, dans un premier temps, de définir ces tronçons en terme d'identité, de vocation, ce qui serait déterminé par :

- 1- Son rôle structurel par rapport à l'ensemble de la trame : artériel, péri-urbain, urbain, transit, villégiature, champêtre, mixte, centre-ville, etc.
- 2- Sa fonction dominante : à savoir les usages et activités à même de supporter sa place dans la hiérarchie de la trame urbaine.

Dans un deuxième temps, la définition d'une façon claire de la vocation, des vocations qui correspondent le plus aux différentes parties de l'artère, permet à son tour d'orienter les interventions, l'aménagement physique en adéquation avec l'identité reconnue du ou des tronçons.

Les principales orientations du concept applicables à l'ensemble des artères étudiées doivent répondre à :

- La nécessité d'une définition des usages clairement identifiés et cantonnés à des tronçons et lieux précis;
- La délimitation claire des emprises publique et privée
- L'aménagement du domaine public
- L'aménagement du domaine privé (essentiel sur certaines tronçons)
- L'adaptation de l'ensemble des mesures et éléments d'intervention d'ordre physique à la vocation du tronçon. Exemple : type d'éclairage, mobilier urbain ou de plantation.

Les plans qui suivent illustrent le concept d'organisation spatiale à une échelle macro, pour chacune des artères étudiées. Ceci est une possibilité de décomposition de l'artère en des tronçons homogènes dûment identifiés comme suit :

- **Route 112/ Boulevard Bourque**

3 principaux tronçons

- Villégiature
- Transit
- Artériel

- **Route 112/ Rues King Ouest et Est**

D'ouest en est, on découvre 8 principaux tronçons

- Artériel
- Artériel péri-urbain
- Urbain
- Centre-ville
- Urbain
- Artériel péri-urbain
- Artériel
- Transit

- **Route 143**

7 principaux tronçons

- Résidentiel champêtre
- Transit
- Paysager
- Centre-ville
- Urbain
- Péri-urbain
- Urbain

- **Rue Galt Ouest**

3 principaux tronçons (articulation concentrique)

- Pôle commercial
- Pôle résidentiel mixte
- Pôle universitaire

- **Rue Belvédère**

4 principaux tronçons

- Mixte
- Centre-ville
- Résidentiel unifamilial
- Résidentiel multifamilial

- **12^e et 13^e avenues**

4 principaux tronçons

- Résidentiel (hospitalier)
- Résidentiel
- Mixte
- Résidentiel unifamilial

Des tronçons identifiés de par leur vocation indiquent plus précisément le type et la nature de l'intervention et de l'aménagement qui doivent quant à eux le caractériser sur le plan physique et esthétique.

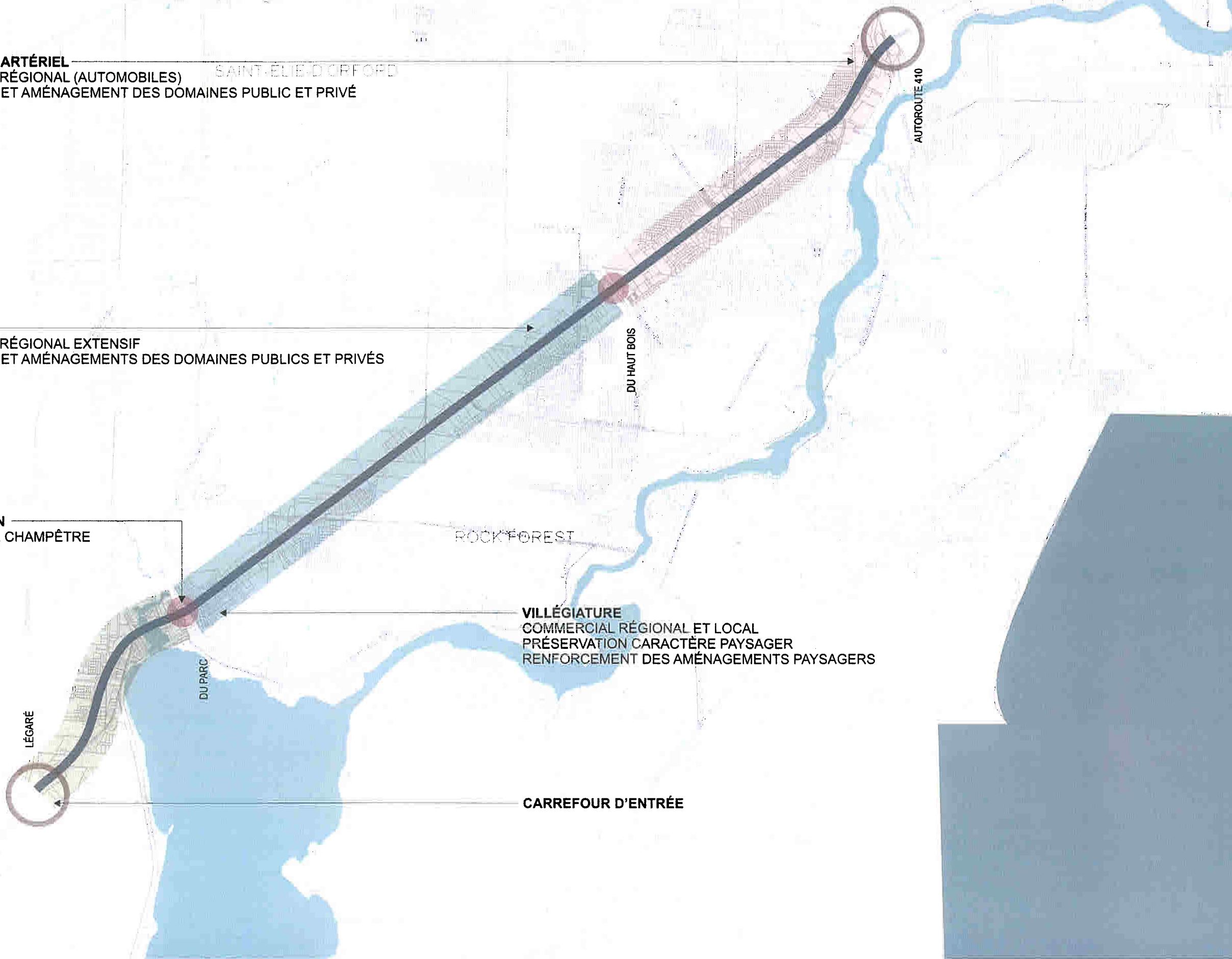
COMMERCIAL ARTÉRIEL
COMMERCIAL RÉGIONAL (AUTOMOBILES)
SAINT-ÉLIE-D'ORFORD
DÉLIMITATION ET AMÉNAGEMENT DES DOMAINES PUBLIC ET PRIVÉ

TRANSITION
COMMERCIAL RÉGIONAL EXTENSIF
DÉLIMITATION ET AMÉNAGEMENTS DES DOMAINES PUBLICS ET PRIVÉS

INTERSECTION
À CARACTÈRE CHAMPÊTRE

VILLÉGIATURE
COMMERCIAL RÉGIONAL ET LOCAL
PRÉSERVATION CARACTÈRE PAYSAGER
RENFORCEMENT DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

CARREFOUR D'ENTRÉE



OCTOBRE 2003

CRB
GROUPE CONSULTING
THOMAS - BOUQUÉ



CARREFOUR ENTRÉE EST

BROMPTONVILLE

MIXITÉ / TRANSITION

REDÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL DE CERTAINE DENSITÉ
ENTREPOSAGE ORDONNANCÉ / MESURES MITIGATION
REGROUPEMENT DE COMMERCES

INTERSECTION GALT À AMÉNAGER

COMMERCIAL ARTÉRIEL

MIXITÉ COMPATIBLE
AMÉNAGEMENTS PUBLICS

INTERSECTION ROUTE 216 À AMÉNAGER

CENTRE-VILLE

AMÉNAGEMENTS PUBLICS / MIXITÉ

INTERSECTION MIXTE À AMÉNAGER

TRONÇON URBAIN

MIXITÉ COMPATIBLE / RÉSIDENTIEL
AMÉNAGEMENTS PUBLICS

INTERSECTION URBAINE À AMÉNAGER

COMMERCIAL ARTÉRIEL

PÉRI-URBAIN
COMMERCIAL RELIÉ
CENTRE DE CONGRÈS
MOYENNES SURFACES COMMERCIALES

AUTOROUTE 410

DON BOSCO SUD

JACQUES-CARTIER SUD

BELVÈDÈRE SUD

MURRAY

13 AVENUE NORD / SUD
12 AVENUE NORD / SUD

CHEMIN DUPLESSIS / GALT EST

AUTOROUTE 10

FLEURIMONT

TRONÇON URBAIN
MIXITÉ COMPATIBLE / RÉSIDENTIEL
AMÉNAGEMENTS PUBLICS

COMMERCIAL ARTÉRIEL
COMMERCIAL RÉGIONAL (AUTOMOBILES)
DÉLIMITATION ET AMÉNAGEMENT DES DOMAINES PUBLIC ET PRIVÉ

CARREFOUR D'ENTRÉE

LENNOXVILLE



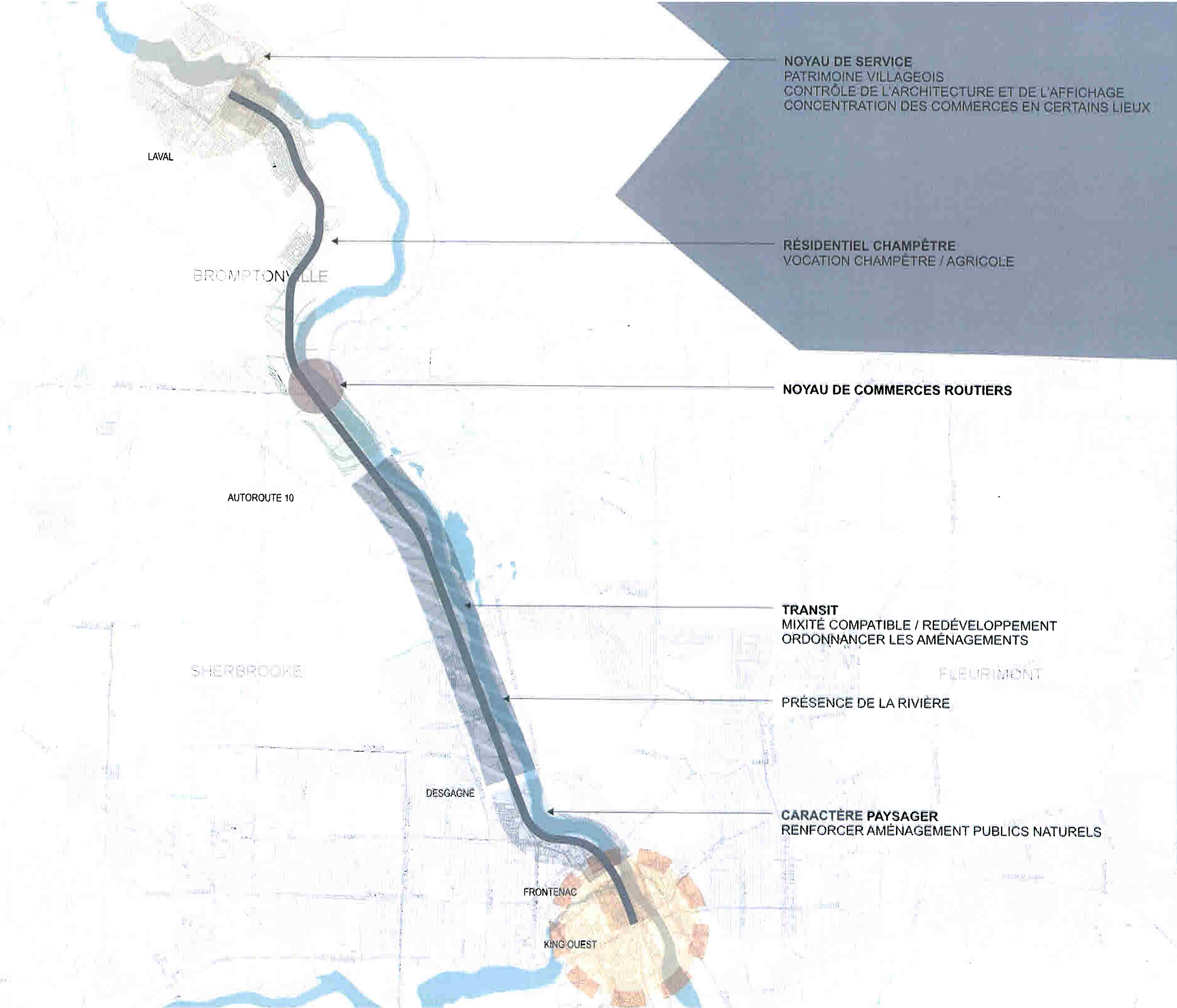
30 km

DÉCEMBRE 2023



10

0



NOYAU DE SERVICE
PATRIMOINE VILLAGEOIS
CONTRÔLE DE L'ARCHITECTURE ET DE L'AFFICHAGE
CONCENTRATION DES COMMERCES EN CERTAINS LIEUX

RÉSIDENTIEL CHAMPÊTRE
VOCATION CHAMPÊTRE / AGRICOLE

NOYAU DE COMMERCES ROUTIERS

TRANSIT
MIXITÉ COMPATIBLE / REDÉVELOPPEMENT
ORDONNANCER LES AMÉNAGEMENTS

PRÉSENCE DE LA RIVIÈRE

CARACTÈRE PAYSAGER
RENFORCER AMÉNAGEMENT PUBLICS NATURELS



30 km

DÉCEMBRE 2003



10

0

SHERBROOKE

FLEURIMONT

INTERSECTION À RÉAMÉNER

TRONÇON CENTRE-VILLE
 VOCATION MIXTE: CULTUREL, INSTITUTIONNEL
 AMÉNAGEMENTS PUBLICS

INTERSECTION À RÉAMÉNER

TRONÇON URBAIN
 VOCATION À REDEFINIR: FONCTIONS COMPATIBLES
 AMÉNAGEMENTS PUBLICS

TRONÇON PÉRI-URBAIN
 COMMERCIAL ARTÉRIEL
 MIXITÉ COMPATIBLE
 AMÉNAGEMENTS PUBLICS PAYSAGERS

ENTRÉE LENNOXVILLE
 SIGNALISATION

TRONÇON URBAIN
 MIXITÉ COMPATIBLE

NOYAU DE SERVICE
 ENFOUISSEMENT DES FILS ÉLECTRIQUES
 RENFORCEMENT DES AMÉNAGEMENTS PUBLICS
 ASPECT PATRIMONIAL ET ARCHITECTURAL

KING OUEST

GALT OUEST

DARCHE

CHARLOTTE

ASCOT

BELVIDÈRE

LENNOXVILLE



30 km

10

0

DÉCEMBRE 2003

